



UNIVERSIDADE FEDERAL DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO – UNIRIO

CENTRO DE CIÊNCIAS HUMANAS E SOCIAIS

ESCOLA DE ARQUIVOLOGIA

EDUARDO PEREIRA MOREIRA

A MEMÓRIA DO BRASIL E SUAS FERROVIAS, SOB A ÓTICA DO ARQUIVO
PESSOAL DE ISAAC ROZEMBERG

Rio de Janeiro

2021

EDUARDO PEREIRA MOREIRA

A MEMÓRIA DO BRASIL E SUAS FERROVIAS, SOB A ÓTICA DO ARQUIVO
PESSOAL DE ISAAC ROZEMBERG

Trabalho de conclusão de curso apresentado a Escola de Arquivologia da Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro, como requisito parcial à obtenção do grau de Bacharel em Arquivologia.

Orientador: Profa. Dra. Rosale de Mattos Souza

Rio de Janeiro

2021

Moreira, Eduardo Pereira

A memória do Brasil e suas ferrovias, sob a ótica do arquivo
pessoal de Isaac Rozemberg

Eduardo Pereira Moreira. –2021.

xx f.

Orientador: Rosale de Mattos Souza

Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em
Arquivologia)- Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro,
Rio de Janeiro, 2021

EDUARDO PEREIRA MOREIRA

A MEMÓRIA DO BRASIL E SUAS FERROVIAS SOB A ÓTICA DO ARQUIVO
PESSOAL DE ISAAC ROZEMBERG

Trabalho de conclusão de curso apresentado a Escola de Arquivologia da Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro, como requisito parcial à obtenção do grau de Bacharel em Arquivologia.

Orientador: Rosale de Mattos Souza

Aprovado em: ____ de _____ de 2021.

Banca examinadora:

Profª. Dra. Rosale de Mattos Souza (Orientadora)

Prof. Me. Marcelo Nogueira de Siqueira

Prof. Me. Bruno Ferreira Leite

Dedico este trabalho aos meus professores pela aplicação, à minha esposa por todo o apoio, à minha orientadora pela paciência, empenho e atenção, e a todos os pesquisadores e historiadores na área de transporte sobre trilhos.

AGRADECIMENTOS

Agradeço em primeiro lugar a Deus por me conceder o dom da compreensão, dedicação, memória, paciência e consciência.

Agradeço também à minha esposa Melina Tonon de Lima por todo o apoio, palavras de incentivo, mesmo que ocasionalmente repreensivas mas sempre incentivadoras; à minha orientadora Profª. Dra. Rosale de Mattos Souza por dedicar o seu tempo e conhecimento para me ajudar na confecção deste trabalho; às minhas patroas e madrinhas por compreender minha necessidade de ocupar um pouco de tempo durante o expediente de serviço para adiantar as tarefas da faculdade; à minha família, que é um dos bens mais importantes que se tem na vida; ao amigo, arquivista e pesquisador ferroviário Brunno Sena da Silva Mendes, que me sugeriu a Arquivologia quando eu estava em dúvida em qual disciplina cursar.

Agradeço em especial à Reizi Rozemberg Simões, que cedeu material essencial sobre seu pai, Isaac Rozemberg, para a confecção deste trabalho. Sem o seu contato seria impossível produzir este trabalho de conclusão de curso, e nós não ficaríamos tão surpresos e maravilhados ao conhecer tamanho acervo documental, fotográfico e filmográfico referente a um dos documentaristas mais completos e importantes da história do Brasil.

RESUMO

O Arquivo Pessoal de Isaac Rozemberg, profissional que durante seu trabalho produziu milhares de filmes, documentários e matérias jornalísticas, possui pouca visibilidade e divulgação, apesar de ser uma grande fonte de informações e, aos poucos, recentemente começar a vir à tona. Este acervo pode ainda revelar muitos detalhes de outro assunto pouco estudado no país: as ferrovias. Retratadas durante as atividades de Rozemberg, quando percorreu todo o país produzindo reportagens e filmes, no período entre 1939 e 1983, este meio de transporte foi um dos mais importantes vetores de desenvolvimento do Brasil. Entretanto não teve o devido reconhecimento como deveria, e é escassa a produção científica e as fontes de informação relacionadas à memória ferroviária. Durante a realização do presente trabalho foi empregada uma metodologia teórica, empreendendo uma pesquisa exploratória através de um levantamento de literatura voltada para arquivos pessoais e gêneros documentais, como filmes e fotografias. Por sua vez, na metodologia empírica, foram obtidos dados e informações a partir do arquivo pessoal e de família, além do estudo de campo por meio de documentos em instituições Arquivísticas, Bibliotecárias e Jornalísticas, baseando-se em narrativas, recortes, notícias, filmes e outros tipos de dados produzidos pelo mesmo ou que serviram de tema para reportagens, matérias e outros estudos. Através destas medidas buscou-se o objetivo de divulgar as atividades e produções do documentarista Isaac Rozemberg, trazendo assim o reconhecimento de seu importante trabalho e realizações. Como resultado obteve-se uma ampla visão de seu acervo, com a descoberta e o reconhecimento de seus registros documentais e arquivísticos, possibilitando conseqüentemente o resgate da memória documental dos trens e das ferrovias, além da constatação do reconhecimento do acervo de Rozemberg pelo CONARQ, como sendo de interesse público e social.

Palavras chaves: Arquivos Pessoais; Memória; Isaac Rozemberg; Ferrovias; Documentários.

ABSTRACT

The Personal Archive of Isaac Rozemberg, a professional who during his work produced thousands of films, documentaries and journalistic articles, has little visibility and dissemination, despite being a great source of information and, little by little, recently started to surface. This collection can also reveal many details of another subject that has been little studied in the country: the railways. Depicted during the activities of Rozemberg, when he traveled throughout the country producing reports and films, in the period between 1939 and 1983, this means of transport was one of the most important vectors of development in Brazil. However, it did not have due recognition as it should, and scientific production and sources of information related to railway memory are scarce. During the realization of this work, a theoretical methodology was used, undertaking an exploratory research through a survey of literature focused on personal archives and documentary genres, such as films and photographs. In turn, in the empirical methodology, data and information were obtained from the personal and family archives, in addition to the field study through documents in Archival, Librarian and Journalistic institutions, based on narratives, clippings, news, films and other types of data produced by the same or that served as a theme for reports, articles and other studies. Through these measures, the objective was to disseminate the activities and productions of documentary filmmaker Isaac Rozemberg, thus bringing recognition of his important work and achievements. As a result, a wide view of its collection was obtained, with the discovery and recognition of its documentary and archival records, consequently enabling the rescue of the documentary memory of trains and railways, in addition to the recognition of the recognition of Rozemberg's collection by CONARQ, as being of public and social interest.

Keywords: Arquivos Pessoais; Memória; Isaac Rozemberg; Ferrovias; Documentários.

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO	13
1.1. PROBLEMA OU QUESTÃO NORTEADORA.....	14
1.3. OBJETIVOS ESPECÍFICOS	15
1.4. METODOLOGIA DE PESQUISA	15
1.5. JUSTIFICATIVA	17
1.6. SEÇÕES DO TRABALHO	19
2.ARCABOUÇO TEÓRICO: GÊNEROS DOCUMENTAIS e ARQUIVOS PESSOAIS	22
2.1. DOCUMENTOS TEXTUAIS	25
2.2.AS IMAGENS E A VIDA COTIDIANA: O SURGIMENTO DAS FOTOGRAFIAS	26
2.2.1.A CHEGADA E O DESENVOLVIMENTO DA FOTOGRAFIA NO BRASIL	29
2.3. DOCUMENTOS AUDIOVISUAIS	33
3. A REVOLUÇÃO INDUSTRIAL E OS TRANSPORTES: BREVE HISTÓRICO	38
3.1.A EVOLUÇÃO DOS TRANSPORTES NO BRASIL: AS FERROVIAS	40
3.2.A DERROCADA DOS TRILHOS E A PERDA DA DOCUMENTAÇÃO DAS EMPRESAS FERROVIÁRIAS.....	41
3.3.A ESCASSA DOCUMENTAÇÃO FERROVIÁRIA E AS VALOROSAS AÇÕES DE PRESERVAÇÃO.....	43
4. A VISÃO DO BRASIL A PARTIR DO ROMENO ISAAC ROZEMBERG	47
4.1.O DESENVOLVIMENTO DO PAÍS MOSTRADO EM FOTOS E VÍDEOS: A OBRA DE ISAAC ROZEMBERG	53
4.2. ISAAC ROZEMBERG E OS REGISTROS SOBRE FERROVIAS	55
4.3.O LEGADO DO ACERVO PESSOAL DE ISAAC ROZEMBERG.....	59
5. CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	61
REFERÊNCIAS	63
APÊNDICES	66

LISTA DE IMAGENS

Figura 1: a imagem produzida por Niépce, considerada como a primeira fotografia (1826)...	27
Figura 2: o atelier de Daguerre em imagem produzida por um Daguerreótipo em 1837.....	28
Figura 3: imagem produzida através de um Calótipo (1842?)	28
Figura 4: desenho representando o equipamento de fotografia, datado de 1837	29
Figura 5: a primeira fotografia feita no Brasil.....	30
Figura 6: Augusto Malta.....	31
Figura 7: Marc Ferrez.....	32
Figura 8: Ligação das ruas Guanabara (atual rua Pinheiro Machado) e Farani, Rio de Janeiro, 14/8/1914.....	33
Figura 9: um dos primeiros filmes da história: “Arrival of a Train at La Ciotat (The Lumière Brothers, 1895)”	34
Figura 10: documentário "Vida Carioca nº13 - Um dia na Central", documentário de Isaac Rozemberg.....	37
Figura 11: réplica da locomotiva Rocket, de George Stephenson, exposta na Alemanha	39
Figura 12: inauguração da Estrada de Ferro Mauá em 30/04/1854.....	40
Figura 13: Gráfico demonstrando o crescimento das ferrovias, atingindo seu máximo histórico, e dando início a declínio a partir de então	46
Figura 14: publicidade em jornal sobre a exibição de uma produção de Rozemberg.....	48
Figura 15: matéria de jornal citando Isaac Rozemberg como o responsável pelos registros audiovisuais de uma obra realizada pelo governo	48
Figura 16: Rozemberg em uma de suas viagens internacionais	49
Figura 17: Coisas do Brasil - Usina de Paulo Afonso (1946)	53
Figura 18: Usina de Furnas.....	55
Figura 19: reportagem de Rozemberg no ano de 1944.....	56
Figura 20: Recortes de jornal falando sobre o incêndio no escritório de Rozemberg, em 1951	57
Figura 21: Visita dos diretores da Cia. Mannesmann à filial no Brasil, em 1963.....	57
Figura 22: Matéria citando a eminente ligação de duas ferrovias	58
Figura 23: reconhecimento e coleta de dados referente ao acervo da família Rozemberg	59
Figura 24: Acervo Isaac Rozemberg em regime de comodato no Arquivo Nacional (processo nº 00320.000357/2002)	60
Figura 25: pesquisa em acervo pessoal de Isaac Rozemberg	60

LISTA DE SIGLAS

AL	Estado de Alagoas
BA	Estado da Bahia
CERNE	Companhia de Eletricidade Rural do Nordeste
CESP	Companhia Energética de São Paulo
CHESF	Companhia Hidrelétrica do Rio São Francisco
CHEVAP	Companhia Hidrelétrica do Vale do Paraíba
CONARQ	Conselho Nacional de Arquivos
CRVD	Companhia Vale do Rio Doce
CSN	Companhia Siderúrgica Nacional
DIP	Departamento de Imprensa e Propaganda
DNEF	Departamento Nacional de Estradas de Ferro
DNER	Departamento Nacional de Estradas de Rodagem
DNOS	Departamento Nacional de Obras e Saneamento
EFCB	Estrada de Ferro Central do Brasil
EFDPII	Estrada de Ferro Dom Pedro II
EFL	Estrada de Ferro Leopoldina
ELETOBRÁS	Centrais Elétricas Brasileiras
ELETROSUL Brasil	Companhia de Geração e Transmissão de Energia Elétrica do Sul do Brasil
INDA	Instituto de Desenvolvimento Agrário
LAI	Lei de Acesso à Informação
MG	Estado de Minas Gerais
PDF	Portable Document Format
RFFSA	Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima
SUDENE	Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste
TRF 4	Tribunal de Justiça Regional da 4ª Região
VFCO	Viação Férrea Centro-Oeste
VFFLB	Viação Férrea Federal Leste Brasileiro

1. INTRODUÇÃO

Este trabalho pretende abordar o tema, e foco principal, através de uma relação entre o acervo produzido durante as atividades realizadas por Isaac Rozemberg, acervo este reunido posteriormente por familiares; e o escasso material ferroviário disponível para pesquisa em instituições custodiadoras responsáveis pela sua guarda e preservação. Através das fontes documentais pesquisadas pôde-se definir uma linha de pesquisa onde se unem os registros produzidos por Rozemberg, e as informações sobre investimentos e intervenções realizadas nos sistemas de transportes sobre trilhos. Além disso deve-se mencionar a pouca atividade de estudos e pesquisas nessa área e a relação sentimental que entrelaça as memórias e as ferrovias, tendo o aproveitamento e contribuição direta do acervo pessoal de Rozemberg, destacando suas produções em filmes-documentário, um dos principais gêneros documentais produzidos pelo mesmo.

As estradas de ferro tiveram papel fundamental no desenvolvimento do Brasil, substituindo o antigo e obsoleto transporte animal, ligando com mais rapidez e eficiência pontos antes atendidos apenas por picadas¹ e estradas rudimentares, ou através de navegação fluvial ou marítima. No ano de 1852, os primeiros trilhos foram assentados em um trecho situado no atual município de Magé, estado do Rio de Janeiro, e em 1854 “estava iniciada a Era Ferroviária no Brasil” (BOITEUX, 2014, p. 13) com o início da operação da “Imperial Companhia de Navegação a Vapor e Estrada de Ferro de Petrópolis”, mais conhecida como Estrada de Ferro Mauá, em homenagem ao seu idealizador Irineu Evangelista de Souza, o Barão e Visconde de Mauá. No decorrer das décadas, o país ampliou a sua rede ferroviária atingindo dezenas de milhares de quilômetros de linhas. O período em que foram construídas proporcionalmente mais linhas ferroviárias foi ainda no Império, destacando-se a Estrada de Ferro Dom Pedro II, posteriormente renomeada Estrada de Ferro Central do Brasil, ainda hoje uma das mais importantes do país.

Com o advento da República, linhas continuaram sendo ampliadas e criadas, mas a partir do fim da primeira metade do século XX, em detrimento da indústria automobilística que se desenvolvia, o transporte ferroviário foi sendo deixado de lado, principalmente o de passageiros, não sofrendo modernização, investimento ou manutenção adequada. Ainda nesta época foi criada a Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima (RFFSA) com o objetivo de

¹Caminho aberto em mata fechada a golpes de facão ou foice

reunir e organizar a malha ferroviária nacional. Na teoria a iniciativa foi boa, mas na prática nem tanto, resultando posteriormente em medidas equivocadas, inchaço da instituição, erradicação e extinção de vários trechos ferroviários, falta de planejamento e investimento e assim, seguidos prejuízos.

1.1. PROBLEMA OU QUESTÃO NORTEADORA

Os arquivos e outros itens documentais são o retrato de nossa história, cultura e realizações. Preservá-los não apenas significa possuir a informação e conhecimento sobre eventos e realizações, mas também enriquecer a cultura e proporcionar a evolução da sociedade baseando-se nos erros e acertos do passado. Apesar de na história do país terem sido produzidos dados e registros em grande quantidade, tanto em registros pessoais e de família quanto em arquivos institucionais, esse verdadeiro patrimônio, que engloba diversos gêneros e tipos documentais, não tem a visibilidade como normalmente se tem em outros países. Um exemplo é o abordado neste trabalho: o arquivo pessoal de Isaac Rozemberg que, por ser pouco conhecido e divulgado, é praticamente invisível para as pesquisas voltadas com intenção de recuperar a história das ferrovias no país.

Naturalmente durante os projetos, construções e operações de ferrovias diversos dados e registros eram produzidos, tanto na área técnica quanto na operacional e financeira, dentre outras. Mas há uma escassa produção científica sobre essas fontes documentais em seus diversos gêneros, incluindo textos, fotografias e filmes, a respeito da História das Ferrovias no Estado do Rio de Janeiro, meio de transporte e desenvolvimento que ajudou o desenvolvimento nacional a partir do final do século XIX. Durante o período intrínseco ao surgimento das ferrovias, a sua implantação e posterior consolidação, mesmo com erradicações e devidos ajustes, muitos documentos e registros foram produzidos, mas nem todos preservados. Diversos motivos foram determinantes nesse sentido, dependendo de vários fatores que remetem à região ou país pesquisado ou até mesmo à companhia ferroviária responsável pela construção e operação do serviço de transporte. Pode-se mencionar ainda, apesar de não ser em sua maior parte, a intenção com fins escusos de se eliminar documentos visando favorecimentos pessoais ou ilícitos. São informações por muitas vezes ocultas, ou ocultadas, que não recebem pela parte de profissionais ou pesquisadores a devida atenção ou dedicação, sendo escassos os trabalhos acadêmicos, literários e científicos nessa área e assunto.

1.2. OBJETIVO GERAL

Este trabalho analisa o Arquivo Pessoal, produzido a partir das atividades de Isaac Rozemberg, e emprega ainda este acervo como fonte de pesquisa de informações sobre a história das ferrovias no Brasil.

1.3. OBJETIVOS ESPECÍFICOS

Através deste trabalho tem-se ainda a intenção de:

- a) proporcionar a ampla divulgação e abertura dessa janela da história do país, onde se oculta, através da escassa divulgação, o trabalho de Isaac Rozemberg e as informações ferroviárias registradas em seu trabalho, resgatando informações e registros intrínsecos nas suas produções;
- b) tornar conhecido o seu extenso acervo sobre as ferrovias no Estado do Rio de Janeiro, possibilitando o reconhecimento de seu arquivo pessoal como fonte de informação para a história dos transportes sobre trilhos;
- c) identificar e analisar mudanças, além do desenvolvimento do interior do país, a partir do seu acervo documental.

1.4. METODOLOGIA DE PESQUISA

Este estudo foi realizado através de metodologia teórica e empírica, descrita mais abaixo. Quanto à metodologia teórica de pesquisa utilizada foi a exploratória, com levantamento de literatura sobre arquivos pessoais e audiovisuais, e em particular filmes-documentários como fonte de história, independentemente dos suportes documentais.

Os Arquivos Pessoais são registros criados por indivíduos durante o decorrer de sua vida, que por consequência estabelecem sua presença no meio em que vive e na sociedade. De maneira invariável estes registros mostram o cotidiano e rotina do produtor desses registros, podendo incluir situações corriqueiras, mas também fatos e acontecimentos marcantes, emoções, percepções, pontos de vista, memórias, afetos e outras expressões de sentimentos, e em particular de produtos e documentos resultantes das atividades profissionais. Apesar de ser algo de foro íntimo e particular, estes registros inseridos em determinada época podem trazer uma grande relevância na produção de uma memória mais ampla, em escala coletiva. Podem

ainda ser considerados como um patrimônio social, contribuindo para a preservação da memória local ou regional da época em que foi produzido, e tornando-se um autêntico retrato do cotidiano vivido tanto pelo produtor dos documentos, quanto pelas pessoas, cenas presenciadas e situações vividas pelo mesmo, além dos demais personagens que porventura tenham feito parte do contexto da produção documental.

No que diz respeito ao conceito de arquivo pessoal, podemos afirmar que são constituídos por documentos de arquivos [...], produzidos para representar ações e funções da entidade que lhes deu origem e refletem, assim, o seu contexto de produção. Nesse sentido, são documentos naturalmente nascidos a fim de cumprirem determinada atividade/função. A complexidade encontra-se justamente no fato do indivíduo desempenhar diversas atividades no decurso de sua vida, e a produção documental decorrente não estar determinada por normas institucionais, bem como a sua acumulação e/ou descarte. (SOBRAL e PENNA, 2017, p.104)

Fotografias, textos manuscritos, datilografados ou impressos, gravações sonoras e filmicas são os formatos que normalmente compõem os itens constantes em um acervo particular, o arquivo pessoal de determinado indivíduo. Dentre os tipos documentais citados um dos que mais proporciona a sensação de realidade e experiência vivida durante a sua produção são os arquivos audiovisuais. Por manifestarem uma percepção mais precisa e próxima da exatidão da ocasião e situação em que foram realizados, chegando a transmitir emoções, sensações, pontos de vista e reflexão, dentre outros sentimentos e percepções; os arquivos audiovisuais são os registros mais próximos do real registro produzido. São documentos que representam e tentam se aproximar da realidade.

Dentre os tipos mencionados, a produção cinematográfica é um dos gêneros de produção audiovisual que possui maior destaque. Trata-se de um conjunto de dados e registros produzidos, de formas e intenções variadas, através de equipamentos que gravam e posteriormente geram reproduções de imagens animadas, em vídeo, demonstrando cenas e imagens em movimento. Estes vídeos podem possuir variados temas e assumir diversos formatos, como produções ficcionais ou documentais. Uma diferença substancial entre os dois gêneros é que um filme documental não pode ser escrito de modo equivalente a um filme ficcional, mesmo que itens e registros de um tipo estejam inseridos em outro (documental em ficcional, e vice-versa), o que não é incomum. Mesmo assim o limiar entre eles pode ser bem tênue, pois segundo Melo (2002, p.3) “O documentário ocupa uma posição ambígua e polêmica na história, teoria e crítica do cinema. Se por um lado, recorre a procedimentos próprios desse meio: escolha de planos, preocupações estéticas de enquadramento, iluminação e montagem,

separação das fases de pré-produção, produção, pós-produção etc.; por outro, procura manter uma relação de grande proximidade com a realidade[...]: registro in loco, não direção de atores, uso de cenários naturais, imagens de arquivo etc.”.

Nesse contexto o documentário, mesmo que formulado em situação posterior ao fato ou situação ocorrida, assume a capacidade de unir e fazer uso de diversos temas, tipos e ações ambíguas. Reunidos, estes fatores contribuem para que a obra se aproxime da realidade, e neste cenário os Arquivos Pessoais, incluindo documentos audiovisuais como fotografias, gravações em vídeo, depoimentos, entrevistas e outras formas de oralidades, são itens documentais que se relacionam e ajudam a compor um documentário.

Em relação à metodologia empírica, também adotada para a obtenção das informações constantes neste trabalho, foi realizada através de estudos em campo incluindo visitas pessoais a familiares, gravação de entrevistas e depoimentos utilizando gravador de áudio digital com posterior transcrição, reconhecimento do acervo principalmente de filmes, roteiros, matérias de jornal e revistas, fotografias, dentre outros materiais. Além disso, foram realizadas consultas em acervos digitais em sites de instituições históricas e/ou arquivísticas, leitura de livros e outras publicações, como revistas e periódicos de época, além de visitas presenciais com o intuito de se consultar acervos em arquivos e bibliotecas públicas.

1.5. JUSTIFICATIVA

Mesmo as ferrovias sendo importantes tanto no desenvolvimento nacional quanto na história, na cultura e no cotidiano da população (desempenhando diversas funções e benefícios à coletividade, transportando rapidamente pessoas, mercadorias, alimentos, correspondências e até dinheiro), os documentos produzidos durante a operação e funcionamento das ferrovias no Brasil até hoje são pouco divulgados e não muito facilmente encontrados. O que temos disponível ainda é uma pequena porcentagem da totalidade da documentação produzida. O acervo da Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima (RFFSA), por exemplo, que foi a empresa estatal criada para gerir as ferrovias do país no ano de 1957, encontra-se disperso em várias sedes regionais, geralmente em condições precárias e sem acesso ao público. Várias companhias que compunham, e até mesmo a RFFSA, não mais existem e sua história se perdeu ou se tornou mais difícil de conhecer, ficando apenas na memória de quem conviveu com os trens naquela época, sejam os trabalhadores e funcionários das próprias ferrovias, sejam os

passageiros que utilizavam os serviços de transporte ou os moradores por onde as linhas atualmente abandonadas ou erradicadas passavam. Pode-se assim assumir e compreender a necessidade e importância de serem realizados estudos, pesquisas e trabalhos focados no assunto, buscando compreender a história e a memória das ferrovias no país desde o seu início, passando pelo apogeu e chegando às motivações que causaram a derrocada de certa forma recente que causou abandono, destruição de patrimônio e perda material e imaterial em diversos aspectos para a sociedade. Além disso, através deste trabalho, é demonstrada a importância da preservação e manutenção de registros produzidos durante variadas atividades, possibilitando o conhecimento, entendimento, intervenções e adoções de medidas baseadas na documentação preservada. E assim pode-se mensurar a importância do acervo produzido através do trabalho de Isaac Rozenberg, que reúne registros de gêneros textuais, fotográficos e principalmente filmográficos da memória das ferrovias no Brasil. Este conjunto de dados e registros, reunido e mantido por seus familiares, em particular por sua filha Reizi, teve seu valor recentemente reconhecido através de Declaração de Interesse Público e Social pelo CONARQ:

[...] parecer [...] aprovado por unanimidade pelo Plenário do CONARQ, tendo em vista a inegável contribuição da produção audiovisual de Isaac Rozenberg para a história do cinema brasileiro e por suas obras inaugurarem uma nova estética visual e um conceito inovador de narrativa fílmica, que viria ser copiado por demais produtores a partir de então. O acervo documental de Isaac Rozenberg é composto de imagens únicas que hoje se constituem em um conjunto documental de incomparável valor histórico e cultural. Além disso, a documentação correlata aos filmes como roteiros, cartazes, cartelas explicativas, fotografias, anotações, cartas, documentos administrativos e até mesmo a biblioteca de referência e o maquinário utilizado foram preservados, o que é raro em acervos audiovisuais. (REUNIÃO PLENÁRIA DO ARQUIVO NACIONAL, 79, 2014, Rio de Janeiro. Documento em formato PDF. Rio de Janeiro: Conselho Nacional de Arquivos - CONARQ, ARQUIVO NACIONAL, 2020)

Por fim outras motivações principais em apresentar esse trabalho, com foco no setor de transportes sobre trilhos, são a partir do material e acervo produzido por Rozenberg analisar determinados pontos, questionamentos e hipóteses muitas vezes feitas:

a) *As ferrovias no país não servem como meio de escoamento de cargas e transporte de passageiros em média e longas distâncias.*

O produtor registrou durante suas atividades diversas obras e projetos sendo executados nesse sentido, contrariando a tendência errônea da atualidade;

b) O relevo e outras dificuldades físicas e geográficas poderiam se impor ao investimento e impossibilitar o desenvolvimento na área ferroviária.

Isso não se justifica, quando levamos em consideração que em situações mais inóspitas, encontradas em outros países, essas dificuldades são transpostas sem problemas, algo também documentado por Rozemberg mesmo aqui no Brasil, mas em outras épocas;

c) Os sistemas de transporte sobre trilhos não são vistos como prioridade, sendo preteridos quando confrontados com outros meios;

Rozemberg demonstrou que, durante o período em que fez seus registros, foram feitos alguns investimentos no setor ferroviário, que já existia há décadas. Entretanto, a maior parte dos investimentos em infraestrutura executados no país foram em outras áreas, como na ampliação dos sistemas rodoviários, na urbanização e desenvolvimento das cidades e em outros fatores visando mais recursos essenciais para a população, como energia elétrica, saneamento, tratamento e distribuição de água etc.

d) Os documentos audiovisuais no país são pouco utilizados como fonte de pesquisa da história e da memória nacional;

Até pouco tempo as buscas por dados e registros eram mais restritas a historiadores, estudantes e pesquisadores. Rozemberg produziu informações audiovisuais e em filmes que ficaram como legado para o futuro: uma real visão do cotidiano social na época em que foram registrados;

e) A ausência, poucas ações, ou inexistência de políticas públicas arquivísticas também são expressas na pouca visibilidade do material audiovisual.

A padronização na execução das políticas públicas arquivísticas é uma ação que vem sendo aplicada e amadurecida no decorrer do tempo. Rozemberg já reunia, sob sua tutela, todos os registros produzidos reunidos e organizados em coleções, de acordo com o tema retratado em suas produções. Os filmes produzidos durante seu trabalho junto a entidades governamentais também foram mantidos, e recuperados posteriormente por familiares, excetuando o material perdido durante um incêndio em seu escritório em 1951.

1.6. SEÇÕES DO TRABALHO

Na seção introdutória são apontados o problema e o objeto relacionado: o acervo pessoal de Isaac Rozemberg inserido em seu trabalho que é pouco divulgado e é uma rica fonte de informações histórica e, sobretudo ferroviárias, foco principal deste trabalho. Secundariamente é ressaltada a pouca importância dada ao sistema de transportes sobre trilhos, a não preservação de sua documentação, a escassez de trabalhos de pesquisa científica no meio, e a existência do acervo de Isaac Rozemberg que pode ajudar a unir diversas lacunas na história recente em relação ao transporte ferroviário no país, em particular no estado do Rio de Janeiro. Posteriormente são descritas as metodologias, teórica e empírica, adotadas para a realização desse trabalho de pesquisa, descrevendo os procedimentos e atividades realizadas, e em seguida são apresentadas a justificativa e a importância de sua execução.

Na seção dois, no referencial teórico, é descrita a literatura sobre arquivos pessoais e gêneros documentais, em particular o gênero audiovisual. Na seção três é abordado o surgimento e evolução dos sistemas de transportes a partir da Revolução Industrial, e um enfoque sobre os transportes sobre trilhos no Brasil, além do parco resguardo de informações durante o seu ápice no país. Para em seguida ser feita uma ligação entre essa escassez de dados, principalmente institucionais, pertencentes às companhias e empresas ferroviárias, hoje já inexistentes. Na quarta seção é abordada a fonte de documentos encontrada nos Arquivos Pessoais de Isaac Rozemberg, material expressivo e até então pouco conhecido documentarista de origem Romena que, durante seu trabalho, retratou através de imagens e documentários o cotidiano das obras e do investimento em infraestrutura em estradas de ferro realizado no período entre os anos de 1939 e 1983, época de suas produções documentais.

Busca-se assim traçar um elo entre a produção documental do Arquivo Pessoal de Isaac Rozemberg com fontes documentais para pesquisas históricas e a memória coletiva, relacionando-o com os registros ferroviários produzidos pelo documentarista, além de demonstrar a importância do gênero filme-documentário. Membros da família Rozemberg, em particular sua filha Reizi, preservaram e trouxeram à luz o fabuloso acervo documental produzido por seu pai durante suas atividades realizadas pelo país. Este acervo é um exemplo de preservação, e inclusive parte desse material foi reconhecido como patrimônio de relevante interesse e recentemente cedido ao Arquivo Nacional para tratamento, catalogação e preservação. Finalizando, as relações entre o arquivo pessoal de Rozemberg e as ferrovias, que possuem relativamente pouco material conhecido perante o período significativo em que prestaram serviços por todas as regiões do Brasil, e podem ter, a partir do acervo preservado de Isaac Rozemberg, a definição e resolução de várias questões que até hoje seguem sem resposta,

além de proporcionar o acesso a importantes dados e registros, para conhecimento geral e apreciação.

2.ARCABOUÇO TEÓRICO: GÊNEROS DOCUMENTAIS E ARQUIVOS PESSOAIS

Os gêneros documentais² tiveram origem há muitos séculos, desde as inscrições rupestres feitas em cavernas, tendo esses registros se mantido como prova e registro de uma época muito antiga da humanidade. Posteriormente, e principalmente através da escrita, a comunicação evoluiu e os registros textuais passaram a ser produzidos em diversos suportes, chegando ao papel e aos livros como os conhecemos atualmente, a partir da invenção da Imprensa por Gutenberg no século XV. A partir de então a história foi registrada em letras e ideogramas, através de documentos textuais como livros, enciclopédias, periódicos, revistas e jornais. Posteriormente foram criadas, e aperfeiçoadas, outras formas de registro, gravação e perpetuação de informações, aumentando a gama de gêneros documentais: o sonoro³, através de aparelhos como o fonógrafo⁴ criado por Thomas Edison em 1877, o Gramofone⁵ por Emil Berliner dez anos depois, e o gravador de áudio (ou telegraphone⁶) por Valdemar Poulsen em 1898. Outro gênero que evoluiu, anteriormente representado principalmente por ilustrações e gravuras, foi o dos registros iconográficos⁷, através das imagens capturadas por Niépce em 1826, aperfeiçoadas por Daguerre (1837) e Talbot (1839); e os documentos audiovisuais⁸ a partir da iniciativa dos Irmãos Lumière em 1895, dando início à cinematografia. Todos estes gêneros documentais fizeram parte e contribuíram para a evolução da humanidade, permitindo ainda que a informação produzida à sua época fosse preservada e chegasse às gerações atuais.

Arquivos permanentes são fontes de pesquisa e informação que podem nortear desde uma tomada de decisões em perímetro familiar até o futuro de uma comunidade, cidade ou nação. Muitos documentos, contudo, foram perdidos no decorrer das décadas e séculos devido à falta de ações, práticas e políticas no sentido preservacionista, restringindo assim decisões que poderiam ser melhor tomadas e aplicadas. Isso apenas se tratando do campo administrativo, executivo, de ações para a coletividade. Se ampliarmos a área de abrangência à própria

² Reunião de espécies documentais que se assemelham por seus caracteres essenciais, particularmente o suporte e o formato (ARQUIVO NACIONAL, 2005, p.99).

³ Documentos que contém registros sonoros, de áudio (CONARQ, 2018, p.13)

⁴ Disponível em < [https://www.infopedia.pt/\\$fonografo](https://www.infopedia.pt/$fonografo) >. Visitado em 08 dez. 2020

⁵ Disponível em < <https://www.greelane.com/pt/humanidades/hist%C3%B3ria--cultura/emile-berliner-history-of-the-gramophone-1991854/>>. Visitado em 08 dez. 2020

⁶ Disponível em < <https://ethw.org/Telegraphone> >. Visitado em 08 dez. 2020.

⁷ Gênero documental integrado por documentos que contém imagens fixas, impressas, desenhadas ou fotografadas, como fotografias e gravuras” (ARQUIVO NACIONAL, 2005, p.76)

⁸ Documentos que contém imagens, fixas ou em movimento, e registros sonoros, como filmes e fitas videomagnéticas” (ARQUIVO NACIONAL, 2005, p.73)

coletividade, uma população pode perder sua identidade, sua memória, seus cultos, seus costumes, diversos dados e registros próprios que fazem muita falta e causam até mesmo a perda de identificação própria, a extinção de suas raízes. Mesmo apesar de muitas fontes documentais terem sido determinantes na confecção da história, um dos retratos mais fiéis do cotidiano no passado foram os considerados como arquivos pessoais, os dados produzidos durante a vida das pessoas em ocasiões especiais, em momentos específicos ou no decorrer normal da vida de seu produtor.

Membros de muitas famílias têm o hábito de deixar registrados momentos marcantes para a posteridade, e assim os respectivos familiares e amigos poderiam compartilhar e conhecer aspectos que demonstravam, com fidelidade e riqueza de detalhes, tais ocasiões. Estes registros também são muito importantes no sentido de perpetuar a memória de pessoas falecidas, inclusive muitos antepassados em famílias só foram conhecidos através destes registros, seja pela época em que viveram, seja por outros motivos. Arquivos pessoais englobam, muitas vezes, aspectos e vivências que normalmente passariam despercebidos à visão da sociedade, por se tratar de algo de foro íntimo e privado. Entretanto fatos e acontecimentos, mesmo neste aspecto, podem influenciar a coletividade e evidenciar características e acontecimentos que podem fazer parte ou determinar fatos mais abrangentes.

Por esses e por outros motivos, os arquivos pessoais dispõem um tratamento diferenciado, por se tratar de uma nuance diferente, que envolve aspectos pessoais, emocionais e intrínsecos a uma rotina familiar, de cotidiano frequentemente próprio e restrito. Arquivos pessoais possuem, ainda, características distintas de documentações produzidas em instituições ou entidades jurídicas, como rotina diária das atividades realizadas. Por englobar e refletir detalhes que envolvem a subjetividade (por ser algo particular e relativo ao próprio indivíduo), a vontade e a expressão individual do produtor, acabam por registrar a vida do indivíduo, tanto em sociedade quanto em sua rotina particular. Por tudo isso são ao mesmo tempo instigantes e desafiadores ao olhar do arquivista, principalmente durante um dos processos inerentes à sua atividade: a descrição arquivística.

Os arquivos pessoais representam um fecundo campo de pesquisa e um desafio, pois o tratamento desses conjuntos documentais — que, por sua natureza, possuem nuances e especificidades próprias — exige do arquivista pesquisador esforço e sensibilidade ao representar tais conjuntos por meio de instrumentos de pesquisas. A descrição e o tratamento da informação de documentos privados pessoais apresentam um grau maior de dificuldade, relacionada em grande medida ao contexto de produção, ao uso e à guarda [...]. (SOBRAL e PENNA, 2017, p.103)

A descrição arquivística deve ser mais do que uma elaboração de instrumentos de pesquisa. É um produto do processo de descrição, mas não traduz literalmente todo o conhecimento do profissional sobre o acervo. A descrição baseada apenas nos moldes arquivísticos não é suficiente para representar o universo, amplo e variado, que os arquivos pessoais guardam em seus itens. Além da quantidade de informações, estes documentos são “interdisciplinares por excelência, dando motivos a infinitas abordagens e olhares”, de acordo com Bellotto (1998, p.108). Sendo assim, cabe ao arquivista repensar suas práticas e abordagens de acordo com o acervo trabalhado, como construtor de cenas e fatos, identificando o contexto e o conhecimento do produtor.

Por isso um aspecto frequentemente mencionado em relação a acervos e Arquivos Pessoais, é a emoção inserida nos documentos, que podem demonstrar e proporcionar uma visão diferenciada em relação a um item documental de origem institucional, produzido durante a rotina de funcionamento da entidade ou instituição. Como mencionado anteriormente, um item produzido no âmbito e de caráter pessoal muitas vezes tem um aspecto emocional embutido, o que normalmente exige que o profissional responsável pelo trabalho investigue e se envolva no assunto de modo mais aprofundado, no intuito de se obter e extrair o máximo de informações possível em relação a este item: o que causou ou motivou a criação e produção, o cenário e ambiente, os personagens envolvidos, entre diversos fatores que podem estar ocultos mas fizeram parte diretamente ou indiretamente da perspectiva na ocasião.

No meio arquivístico as emoções, como campo de estudo, ganharam mais efetividade a partir da década de 1980, através das pesquisas de Michell Rosaldo (1984), onde aborda o estudo antropológico dos afetos, a partir da influência da perspectiva interpretativista de Clifford Geertz. Outro aspecto emocional, porém, mas ainda ligado ao conceito das emoções nos documentos de arquivo pessoal, pode-se citar o estudo do sociólogo Maurice Halbwachs, seguidor da escola *Durkheimiana* e criador de um conceito descrito como “memória coletiva”, onde as emoções, sensações, recordações e lembranças não podem ser efetivamente analisadas se não levarmos em consideração o contexto social e temporal, dentre outros, que funcionam como alicerce para a reconstrução da memória. Esse tipo de memória pode ser vivenciado mesmo por quem não participou diretamente do evento, pois “deixa de ter apenas a dimensão individual, tendo em vista que as memórias de um sujeito nunca são apenas suas ao passo que nenhuma lembrança pode coexistir isolada de um grupo social” (SILVA, 2016, p. 247).

Uma ou mais pessoas juntando suas lembranças conseguem descrever com muita exatidão fatos ou objetos que vimos ao mesmo tempo em que elas, e conseguem até reconstituir toda a sequência de nossos atos e nossas palavras em circunstâncias definidas, sem que nos lembremos de nada de tudo isso (HALBWACHS, 2013, p.31).

Mesmo existindo também a memória individual, citada inclusive por Halbwachs e descrita como um ponto de vista gerado a partir da visão sobre a memória coletiva, mas condicionado a alguns fatores como o lugar ocupado em grupos e a relação que se mantém entre os membros no ambiente, elas estão bastante próximas e interligadas.

Como mencionado nas próximas seções deste trabalho, as emoções nos itens, documentos e arquivos pessoais são e estão entrelaçados, fazendo parte do contexto informacional destes. Seja nas pinturas rupestres, algumas das informações registradas mais antigas conhecidas; seja nos textos antigos produzidos em caráter pessoal antes mesmo da invenção da imprensa; nas pinturas e ilustrações produzidas por grandes artistas, mas sobretudo as imagens feitas em ambiente familiar; todos estes exemplos possuem, em seu âmago, emoções que motivaram a sua produção. Estes documentos produzidos em ambiente pessoal são atrelados ao cotidiano vivido pelo seu produtor, evidenciando a necessidade de se compreender motivos, fatores e aspectos de uma época que já se passou, além de se considerar o que contribuiu para a construção deste contexto arquivístico. E quando se trata de produções que envolvem a coletividade, tornam-se ainda mais abrangentes, como o caso de diversos filmes e, principalmente, documentários sobre determinados temas. As produções de Rozemberg, mais especificamente neste último gênero documental, foram responsáveis por refletir, não apenas o cotidiano registrado em suas cenas através das câmeras, todo o entusiasmo e esperança presente na época, com registros reais de intervenções em infraestrutura, obras e grandes mudanças realizadas em várias partes do país, visando o desenvolvimento da nação.

2.1. DOCUMENTOS TEXTUAIS

Os documentos textuais tiveram origem há muitos séculos. Antes mesmo da comunicação através de letras, palavras e frases, as gravuras e inscrições rupestres feitas em cavernas são registros que se mantêm como prova, comunicação e uma forma de registro de uma época muito antiga da humanidade. Posteriormente a escrita de fato surgiu e evoluiu,

através de diversos formatos e idiomas, e os registros textuais passaram a ser registrados em diversos suportes, chegando ao papel e aos livros como os conhecemos atualmente, a partir da invenção da Imprensa por Gutenberg no século XV.

2.2.AS IMAGENS E A VIDA COTIDIANA: O SURGIMENTO DAS FOTOGRAFIAS

As fotografias são “imagens produzidas através da ação de luz sobre uma superfície sensível e normalmente fixada através de uma específica ação química”, de acordo com o Glossário da Câmara Técnica de Documentos Audiovisuais (2018). Quando as fotografias foram inventadas novas perspectivas irromperam. Foram reproduzidas cenas que representavam a realidade, em mais detalhes que as pinturas, e que se perpetuavam através destas fotografias. Além disso, curiosamente, despertavam tanto interesse como temores algumas vezes. Dizia-se inclusive que aquele processo poderia capturar a alma dos retratados. Imagina-se então, posteriormente, com o cinema? Como foram as reações da humanidade quando os filmes trouxeram ainda mais realidade aos itens produzidos, mas agora em movimento? Como citado no tópico sobre filmes, na ocasião da exibição do primeiro filme da história quando um trem se aproxima da estação, os expectadores saíram correndo de seus lugares enquanto assistiam à exibição, por medo de que o trem se aproximasse e saísse da moldura de projeção. Assim o cinema aumentou ainda mais um fator, que se aguçou anteriormente com as pinturas, e em seguida com as fotografias e enfim, os filmes: as emoções. E isso se reflete também nos arquivos pessoais, pois são registros de fatos, atividades e acontecimentos ocorridos durante a vida e cotidiano do produtor. Concomitante a tudo isso são expressas as emoções, vivências, o verdadeiro e autêntico cotidiano do próprio personagem.

Sabe-se que a primeira fotografia, a partir de iniciativas e avanços tomados por diversos pesquisadores e cientistas, surgiu no ano de 1826, sendo essa invenção atribuída a Joseph Nicéphore Niépce (1765-1833). Desde 1793 o inventor já experimentava técnicas fotográficas, mas as imagens produzidas desapareciam rapidamente. Nesta época, enquanto servia como oficial do exército francês, tentou obter imagens gravadas quimicamente com a câmara escura, aparelho ótico que consistia em uma caixa de dimensões variadas com um orifício em uma de suas faces. A luz, refletida por algum objeto externo, entra por esse orifício, atravessa a caixa e atinge a superfície oposta, formando uma imagem invertida que pode ser convertida em uma fotografia, através de substâncias e processos químicos utilizados em material específico.

Figura 1: a imagem produzida por Niépce, considerada como a primeira fotografia (1826)



Fonte: Fotofestim, 2014.⁹

Ao tentar desenvolver uma forma de copiar desenhos para a litografia¹⁰ através da luz solar, Niépce conseguiu fixar uma imagem projetada por uma câmera escura, na ocasião, da janela do seu próprio estúdio e utilizando uma substância chamada Betume da Judeia. Contudo esse processo era demorado e levava várias horas para ficar pronto.

Logo após o falecimento de Niépce outro estudioso do assunto, Louis Jacques Mandé Daguerre, deu prosseguimento aos experimentos, desta vez utilizando iodeto de prata e, acidentalmente, mercúrio: ao quebrar um termômetro sobre uma placa com imagens ainda invisíveis, estas tornaram-se visíveis em pouquíssimo tempo em relação aos processos anteriormente utilizados, que levavam horas. Este processo levava apenas de vinte a trinta minutos e foi aperfeiçoado, dando origem ao aparelho chamado Daguerreótipo, em 1837. As imagens produzidas por esse equipamento eram nítidas e passavam a sensação de profundidade, dando um efeito tridimensional. Variantes do Daguerreótipo são ainda atualmente utilizados por fotógrafos alternativos, e seu fundamento e técnica difundidos e preferidos na produção de imagens astronômicas, principalmente devido à estabilidade proporcionada.

⁹ Disponível em: <<https://fotofestim.com/joseph-nicephore-niepce-el-creador-de-la-fotografia/>>. Acesso em 15 set. 2020.

¹⁰ Processo de reprodução que consiste em imprimir sobre papel, através de uma prensa, um escrito ou um desenho executado com tinta graxenta sobre uma superfície calcária ou uma placa metálica, geralmente de zinco ou alumínio.

Figura 2: o atelier de Daguerre em imagem produzida por um Daguerreótipo em 1837



Fonte: Aleteia, 2019.¹¹

Em 1839 o equipamento foi divulgado ao público e neste mesmo ano foi criado um outro aparelho chamado Calótipo ou Talbótipo, em referência ao seu criador, o escritor e cientista inglês William Henry Fox Talbot.

Figura 3: imagem produzida através de um Calótipo (1842?)



Fonte: Leoben2112, 2013.¹²

¹¹ Disponível em: <<https://pl.aleteia.org/2019/08/19/180-lat-temu-narodzila-sie-fotografia/>>. Acesso em: 13 set. 2020.

¹² Disponível em: <<https://leoben2112.wordpress.com/2013/10/04/talbot-photography/>>. Acesso em: 14 set. 2020.

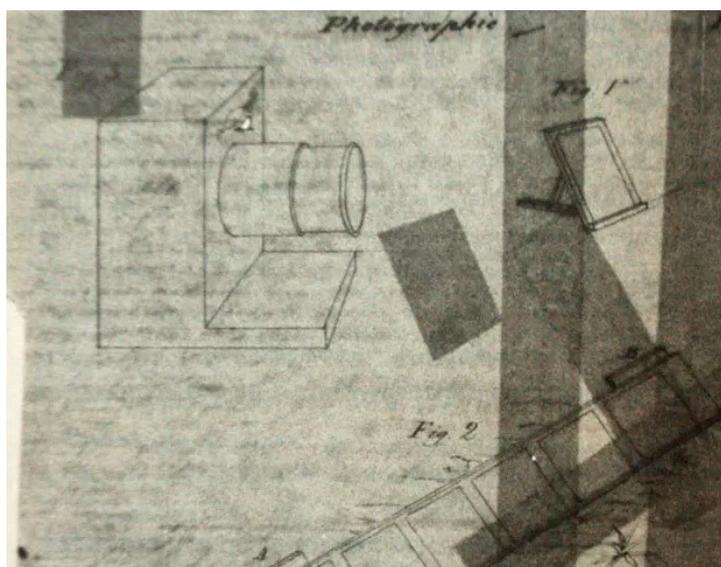
Mas, diferentemente do Daguerreótipo que foi cedido ao governo francês para uso e divulgação em troca de uma pensão vitalícia ao inventor, o Calótipo exigia uma licença para ser utilizado e não oferecia tanta qualidade nas imagens produzidas (as imagens ficavam enevoadas e menos nítidas), o que determinou a baixa adoção, disseminação e utilização do equipamento.

As técnicas foram sendo aperfeiçoadas e no ano de 1888 foi fundada a empresa Kodak, popularizando a fotografia como produto de consumo e divulgando que todos poderiam produzir suas próprias fotos, sem depender mais de fotógrafos profissionais. Isso estimulou as pessoas a adquirirem os equipamentos, as câmeras fotográficas, para registrarem em imagens eventos importantes ou corriqueiros do dia a dia e assim ocorreu a disseminação de um novo suporte como registros de família e arquivos pessoais: as fotografias.

2.2.1.A CHEGADA E O DESENVOLVIMENTO DA FOTOGRAFIA NO BRASIL

A fotografia chegou ao Brasil oficialmente por volta de 1840, pelas mãos de Louis Comte. Entretanto, cabe ressaltar que Hercule Florence, em 15 de agosto de 1832, no Brasil, teria sido o responsável por umas das primeiras experiências fotográficas bem sucedidas do mundo, antes até da invenção do Daguerreótipo, equipamento mencionado como o que deu origem à técnica da fotografia. Porém, seu legado é pouco conhecido e divulgado até hoje.

Figura 4: desenho representando o equipamento de fotografia, datado de 1837



Fonte: Coleção Arnaldo Machado Florence

O também francês Louis Comte, em viagem ao Brasil, registrou o Largo do Paço, a Praça do Peixe e o Mosteiro de São Bento, todos no Rio de Janeiro, capital da Côrte à época. Dom Pedro II ainda com 14 anos, ao ser apresentado ao processo e equipamento, ficou entusiasmado e encomendou um Daguerreótipo, equipamento que registrou muitas imagens, ajudando a promover a arte fotográfica Brasileira e difundindo a nova técnica por todo o país.

Figura 5: a primeira fotografia feita no Brasil



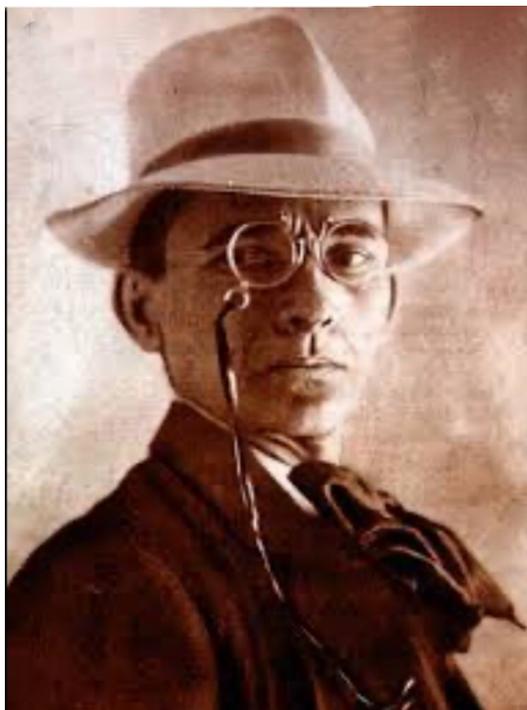
Fonte: Rank Brasil, 2012

Diversos artistas dominaram a arte da fotografia e ajudaram a perpetuar lembranças, cenas e informações do cotidiano e desenvolvimento do país. Assim como Rugendas e Debret, artistas que se destacaram em retratar, através de ilustrações e pinturas, diversos aspectos do cotidiano nacional no período Imperial, dois outros artistas, assim como Isaac Rozemberg, produziram trabalhos contundentes, mas neste caso na produção de registros fotográficos principalmente durante o século XX: Augusto Malta (1864-1957) e Marc Ferrez (1843-1923).

Malta nasceu em Mata Grande-AL e em 1888 chegou ao Rio de Janeiro, onde trabalhou como auxiliar de escritas e em seguida, guarda-livros. Em 1900 comercializava tecidos finos usando uma bicicleta para entregas quando um aspirante da Marinha lhe ofereceu uma troca: sua bicicleta por uma máquina fotográfica. A partir daí Malta começou a se interessar pelas fotografias. Em junho de 1903 foi contratado como o fotógrafo oficial da cidade, então administrada pelo prefeito Pereira Passos, conhecido pelo processo de remodelação do Rio de Janeiro denominado “Bota-abixo”. O prefeito precisava que todas as obras, desapropriações e

demolições fossem registradas, e assim Augusto Malta iniciou sua carreira trabalhando para o governo municipal, em cargo que ocupou até o ano de 1936. Malta faleceu em 1957 aos 93 anos, no Rio de Janeiro.

Figura 6: Augusto Malta



Fonte: Insituto Histórico e Geográfico Itaborahyense - IHGI.¹³

Marc Ferrez nasceu no Rio de Janeiro, em 1843. Descendente de família Francesa, atuou durante o Império e as primeiras décadas da República no Brasil, mais precisamente entre os anos de 1860 e 1922, quando produziu vasto acervo fotográfico, deixando um dos mais importantes legados visuais da história do país. Assim como Augusto Malta, também registrou as diversas mudanças empreendidas pelo prefeito Francisco Pereira Passos no Rio de Janeiro, no começo do século XX. Ferrez realizou registros por quase todo o país, uma semelhança em relação às atividades de Isaac Rozemberg realizada anos depois, mas tornou-se mais célere ao registrar o cotidiano da cidade do Rio de Janeiro, então capital do país.

Além de fotógrafo foi comerciante de materiais e equipamentos fotográficos, criando e mantendo o estabelecimento Casa Marc Ferrez. A partir de 1905 dedicou-se ao cinema, sendo o dono do Cinema Pathé (onde foram exibidos por Rozemberg posteriormente) e ainda distribuidor de filmes e equipamentos cinematográficos.

¹³ Disponível em <<http://www.ihgi.org/443666573>>. Acesso em 25 de dez. de 2020

Ferrez faleceu em 1923, também no Rio de Janeiro. e partes do seu acervo, com milhares de imagens inclusive em negativos de vidro, foram doadas ao Arquivo Nacional e ao Instituto Moreira Salles, pelo seu neto e historiador Gilberto Ferrez.

Figura 7: Marc Ferrez



Fonte: Instituto Moreira Salles.¹⁴

A título de curiosidade, o “Boletim da Sociedade de Geographia do Rio de Janeiro”¹⁵ no ano de 1945 comparou, pela importância, Augusto Malta a Marc Ferrez, ambos citados pela extrema relevância como artistas e profissionais dentre os mais importantes da história do Brasil:

“A documentação fotográfica e de gravuras era, como se vê, abundante e valiosa, oriunda de desenhos de Rugendas e outros, e de fotografias de Marc Ferrez, que desempenhou no Império a função que mais tarde seria, no Rio, exercida por Augusto Malta, fotógrafo da Prefeitura: de documentador pela imagem dos principais acontecimentos de seu tempo” (BRASILIANA FOTOGRAFICA, 2015)¹⁶

Assim como os artistas e profissionais mencionados, que usaram de suas habilidades e técnicas para ilustrar os cenários, o cotidiano e a vida do Brasil, cada um em seu tempo, Isaac

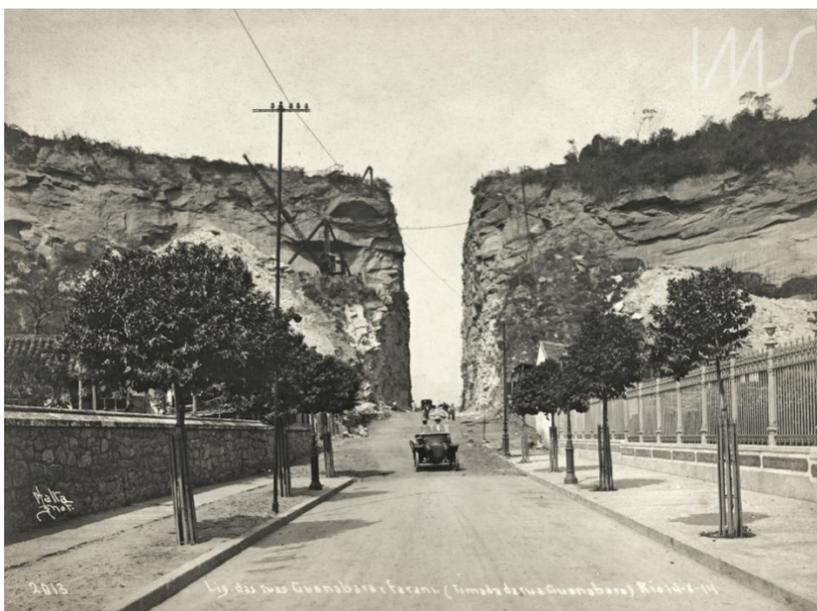
¹⁴ Disponível em <<https://ims.com.br/titular-colecao/marc-ferrez/>>. Acesso em 25 de dez. 2020

¹⁵ Disponível em <<http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=181897&PagFis=7482>>. Acesso em 31 de dez. de 2020.

¹⁶ Disponível em <<http://brasilianafotografica.bn.br/?p=1322>>. Acesso em 24 de dez. de 2020

Rozemberg executou suas atividades profissionais em gabarito comparável às personalidades tais como Rugendas, Debret, Malta e Ferrez. Seja na pintura, fotografia ou na arte do cinema, o Brasil foi fielmente retratado em vários suportes, mais especificamente através de aquarelas, fotografias ou filmes.

Figura 8: Ligação das ruas Guanabara (atual rua Pinheiro Machado) e Farani, Rio de Janeiro, 14/8/1914



Fonte: Acervo IMS.¹⁷

2.3. DOCUMENTOS AUDIOVISUAIS

As imagens estáticas foram a base dos filmes e vídeos, pois estes são nada mais do que uma sequência de fotografias ou ilustrações produzidas em sequência, que passam a impressão de movimento, conforme o Glossário da Câmara Técnica de Documentos Audiovisuais (2018).

Os primeiros filmes levaram mais algumas décadas após a fotografia para serem criados e aperfeiçoados. A primeira exibição pública de um filme, e que é considerada como marco inicial da arte do cinema, ocorreu apenas no dia 28 de dezembro de 1895 no salão Grand Café, em Paris. Coube aos irmãos Louis Lumière e Auguste Lumière este feito, e não por acaso a primeira exibição de um filme na história retratou a chegada de um trem na estação. Gravado na estação francesa “LaCiotat” o filme mostra uma cena corriqueira: pessoas se movimentando na plataforma, a maioria aguardando a chegada do trem para embarcar. Contudo, a reação na

¹⁷ Disponível em <<http://brasilianafotografica.bn.br/wp-content/uploads/2015/06/014AM002011.jpg>>. Acesso em: 24 de dez. de 2020

sala de exibição do filme foi impactante, pois as pessoas não estavam acostumadas com essa tecnologia. Bastou o trem se aproximar, de onde a câmera que capturou as imagens estava, para as pessoas no Grand Café começarem a gritar e saírem correndo do local, com o temor de que o comboio¹⁸ saísse da tela de projeção e as atropelassem.

Figura 9: um dos primeiros filmes da história: “Arrival of a Train at La Ciotat (The Lumière Brothers, 1895)”



Fonte: Youtube, 2018.¹⁹

Posteriormente, também coube aos irmãos Lumière a produção e exibição do primeiro filme audiovisual exibido na história: “Sortie de l'usine Lumière à Lyon” mostrava a rotina dos trabalhadores da fábrica Lumière saindo de seu expediente de trabalho. Todavia os irmãos não se consideravam os inventores da “Sétima arte”, como ficaram conhecidas nas Artes Audiovisuais em que se enquadram as produções cinematográficas. Na realidade, assim como na fotografia, o cinema foi uma evolução de técnicas e experiências produzidas por diversos artistas durante anos, dentre eles até mesmo Thomas Edison que criou ou aperfeiçoou diversos inventos e experimentos, como o fonógrafo, a lâmpada incandescente, o telefone aperfeiçoado com grânulos de carvão e o cinescópio/cinetoscópio, um aparelho também utilizado para gravação de imagens em movimento.

As produções de cinema sempre ajudaram a registrar em cenas e imagens do cotidiano vivido durante sua produção. Esta era a sua primeira função, e foi utilizada como experimento para aperfeiçoar a técnica: a gravação de cenas reais em movimento. Posteriormente, assim como as produções bibliográficas, os filmes passaram também a ser produzidos com o intuito de dar vida às histórias longínquas, como fatos e acontecimentos da Idade Média e outras épocas

¹⁸ O mesmo que trem, uma sequência de vagões. Termo ferroviário utilizado principalmente em Portugal, mas também no Brasil nos primórdios da ferrovia no país.

¹⁹ Disponível em: <<https://www.youtube.com/watch?v=3RYNThid23g>>. Acesso em: 03 jul. 2020.

as quais ainda não existia o cinema para registrar simultaneamente durante os acontecimentos. Mas um dos estilos que se desenvolveu nessa época, e pode-se dizer que assumiu esse caráter desde a introdução do Cinema em caráter público, foi o filme-documentário. Este gênero cinematográfico caracteriza-se por normalmente ter um valor de documento, por representar ou se aproximar da realidade, e ser uma produção informativa ou de caráter didático que tem por objetivo retratar “fielmente pessoas”, acontecimentos históricos, fatos políticos ou culturais, dentre outros temas. Tem autores que consideram o filme-documentário como a expressão da verdade.

O cinema em si já tem por característica ser autônomo e independente dos poderes da sociedade, podendo tanto conter teor ficcionista como retratar a realidade, que é como os documentários normalmente são e tem por objetivo. Essa independência é citada por Marc Ferro, um historiador francês e grande influenciador da categoria em que os filmes passaram a possuir a partir da década de 1970: a incorporação à “História nova”. Este foi um movimento surgido entre os membros da Revista “Annales d’histoire economiques e sociale”, criada em 1929, que abordava a compreensão de diversos aspectos da história, se utilizando de métodos e conceitos de ciências como sociologia, psicanálise, economia e antropologia. Ainda segundo Ferro, o filme é uma importante fonte de revelação daquilo que o autor procura expressar e, na área de filmes históricos e documentários, e o trabalho dos historiadores é essencial para adicionar a origem real dos fatos, fenômenos e acontecimentos, algo que o jornalismo tradicional normalmente não faz.

Assim como o historiador, o documentarista, assume, administra e coordena amplo material documental durante suas tarefas, projetos e realizações. Através de pesquisas e consultas em variados ambientes pode obter informações sobre fatos, acontecimentos, histórias públicas ou mesmo de foro íntimo. São realidades do cotidiano, que permitem reproduzir com “veracidade” quaisquer situações a serem exibidas como conteúdo de um documentário. Entretanto o cinema por esta função foi por muito tempo desprezado:

Esse desprezo pelo cinema reflete um distanciamento do historiador diante de informações de outra natureza como risos, gestos e gritos, sempre considerados “produtos de um discurso tido como fútil e subalterno, [que] escapavam do olhar do historiador, por razões tanto sociológicas e ideológicas como técnicas. O fato de o cinema não ocupar um lugar de destaque na reflexão histórica naquele momento relaciona-se à própria formação do historiador de então, iniciado “em técnicas de pesquisa válidas para os séculos passados: escapou-lhes que, para a época

contemporânea pelo menos, eles dispunham de documentos de um tipo novo, de uma linguagem diferente” (FERRO, M. v. 29, n. 1, 1973)

O cinema como documento filmográfico, mesmo após muitos anos de produção e consolidação, foi visto ainda com certa desconfiança em relação à quão útil e importante seria para o registro documental da história. A partir da assimilação e aceitação dos historiadores de que as produções cinematográficas eram também fonte histórica e rica em detalhes, procurando se aproximar da realidade mesmo eventualmente como obra de ficção, os filmes passaram a ser vistos com a importância e relevância que possuem como representação do real. Assim chegou-se aos documentários, a categoria fílmica que procura mais se aproximar da realidade, diferente de filmes de ficção, por exemplo.

O documentário ocupa uma posição ambígua e polêmica na história, teoria e crítica do cinema. Se por um lado, recorre a [...] escolha de planos, preocupações estéticas de enquadramento, iluminação e montagem, separação das fases de pré-produção, produção, pós-produção etc.; por outro, procura manter uma relação de grande proximidade com a realidade, respeitando um determinado conjunto de convenções: registro in loco, não direção de atores, uso de cenários naturais, imagens de arquivo etc. (MELO, 2002, p.3)

Outro ponto que diferencia um documentário de outros gêneros é a parcialidade. Neste caso o jornalismo é uma das principais atividades cinematográficas ou televisivas em que se há essa comparação. Enquanto o jornalismo se baseia em fatos para a sua produção, mas prima (ou pelo menos deveria) pela imparcialidade de quem apresenta ou o produz, o documentário recebe influência da opinião e ponto de vista do diretor sob seu objeto. De acordo com o crítico de cinema Amir Labaki:

E [...] a verdade pura e simples raramente é pura e jamais simples. Não se busca um recorte pretensamente objetivo ou neutro do mundo. O documentário oferta-nos, isso sim, um mundo novo, forjado no embate entre a realidade filmada e a sensibilidade de um cineasta. A vanguarda do documentário contemporâneo trabalha explicitamente esse enfrentamento. (FOLHA DE SÃO PAULO, 2001, disponível em: <<https://www1.folha.uol.com.br/fsp/mais/fs0403200102.htm>>. Acesso em 27 out. 2020)

Sendo assim, o documentário é uma obra pessoal, um gênero autoral. Apesar de tentar passar a realidade de fatos e acontecimentos, é necessário e até esperado que o diretor exerça seu ponto de vista sobre a história que narra na produção filmográfica.

Figura 10: documentário "Vida Carioca nº13 - Um dia na Central", documentário de Isaac Rozemberg



Fonte: Youtube, 2013.²⁰

²⁰ Disponível em <<https://www.youtube.com/watch?v=lwS9QFoqtP4>>. Acesso em: 3 de mar. 2020.

3. A REVOLUÇÃO INDUSTRIAL E OS TRANSPORTES: BREVE HISTÓRICO

Até a primeira metade do século XVIII a produção de qualquer item seguia um ritmo praticamente artesanal, com produtos sendo confeccionados de forma manual e com uso de força motriz animal ou mesmo humana em algumas situações. A partir da década de 1760 teve início na Inglaterra um período de grandes e significativas transformações, principalmente devido ao advento da máquina a vapor, inventada anteriormente em 1698 por Thoman New Comen, e posteriormente aperfeiçoada por James Watt em 1765.

Este período da história revolucionou as manufaturas, o processo produtivo, as relações de trabalho, fortaleceu o capitalismo e ainda possibilitou a evolução e desenvolvimento de muitas áreas do cotidiano da população. Um dos setores muito influenciados e beneficiados foi o de transportes, com a implementação e a ampliação do uso dos barcos a vapor, diminuindo a distância, reduzindo o tempo de viagem e facilitando a travessia de grandes distâncias fluviais e marítimas, antes realizadas através de embarcações à vela movidas pelo vento, ou propulsionadas por ação humana, no caso dos barcos a remo.

Os transportes terrestres até o período pré-Revolução Industrial também eram feitos usando força motriz humana ou animal. Os meios mais comuns eram a caminhada a pé, a condução de pessoas em pequenos veículos, como as liteiras, e as carruagens tracionadas por equinos. No princípio do século XIX, mais precisamente em 1803, o engenheiro inglês Richard Trevithick construiu o que viria a ser o protótipo de uma locomotiva a vapor. Pesando 5 toneladas e chegando a velocidade de 5 km/h este equipamento funcionava sobre uma superfície lisa, e não sobre trilhos. Coube ao também engenheiro inglês George Stephenson a criação da tração a vapor em trilhos de estradas de ferro, já utilizadas em minas de carvão e outros locais de exploração mineral, mas sem uma máquina que tracionasse as vagonetas. Em 1825 entrou em circulação a primeira ferrovia comercial transportando passageiros, na Inglaterra. Entretanto diversos aperfeiçoamentos foram necessários para que as locomotivas se consolidassem. Pouco tempo depois, em 1829, o próprio Stephenson criou a que é considerada como primeira locomotiva a ser utilizada em público e em larga escala, adotada como modelo a partir daí: a *Rocket*.

Figura 11: réplica da locomotiva Rocket, de George Stephenson, exposta na Alemanha



Fonte: Edge Hill Station, 2011.²¹

Muitas inovações surgiram nesta época, e as estradas de ferro seguiram esse ritmo: a própria via férrea, que justifica o nome, pois no começo todos os trilhos eram feitos de ferro e acabavam se desgastando rapidamente, passou a ser construída com trilhos de aço, garantindo uma vida útil mais longa e menor custo de manutenção.

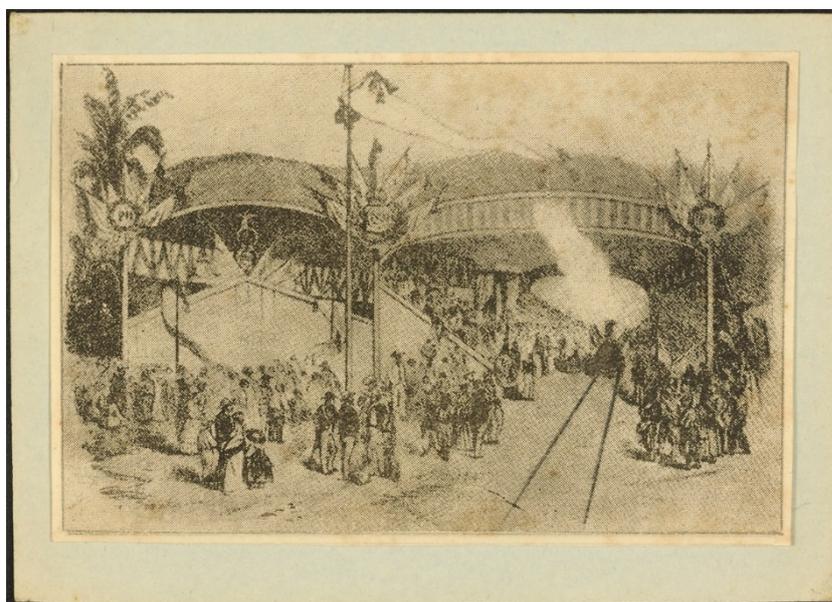
A Europa foi pioneira neste meio de transporte substituindo a tração animal pelas máquinas a vapor, nos transportes de pessoas e cargas utilizando as locomotivas para tracionar vagões. Após a pioneira Inglaterra, outros países do Velho Continente como a França, Bélgica, Alemanha, Holanda e Itália, tiveram suas ferrovias em sequência. Essas iniciativas ajudaram a Europa a melhorar sua comunicação (interligando todos os países através das ferrovias e das linhas telegráficas instaladas em paralelo aos trilhos, que serviam tanto às companhias ferroviárias quanto à população), reduzir a duração de viagens (enquanto o transporte por carroças ou carruagens levava dias, e até mesmo semanas, para ser concluído, uma viagem sobre trilhos reduziu o tempo de percurso do mesmo trecho para poucas horas) e assim, trazer desenvolvimento a todos os países do continente europeu.

²¹ Disponível em: <<http://edgehillstation.co.uk/resources/stephensons-rocket/>>. Acesso em: 19 out. 2020.

3.1.A EVOLUÇÃO DOS TRANSPORTES NO BRASIL: AS FERROVIAS

O Brasil começou seus estudos com a intenção de ter suas próprias ferrovias a partir do ano de 1835, quando foi elaborada uma lei incentivando a criação de Estradas de Ferro ligando as principais províncias do império. Contudo, foi a partir da iniciativa do visionário empresário Irineu Evangelista de Sousa, o Barão de Mauá, em 1852, que o Brasil teve pela primeira vez uma obra nesse sentido.

Figura 12: inauguração da Estrada de Ferro Mauá em 30/04/1854



Fonte: Coleção José Kopke Fróes, 2020.²²

A Imperial Companhia de Navegação a Vapor e Estrada de Ferro de Petrópolis, ou Estrada de Ferro Mauá como ficou mais conhecida, foi inaugurada dois anos depois do início das obras, em 30 de abril de 1854, e deu início à era dos trilhos no país. Ligando a localidade de Guia de Pacobaíba à Raiz da Serra da Estrela, ambas as localidades situadas em Magé no Estado do Rio de Janeiro, foi a primeira ferrovia do país. Possuía pouco mais de 14 quilômetros de extensão. Irineu, posteriormente condecorado também com o título de Visconde de Mauá, tinha por intenção atingir com sua ferrovia a cidade de Petrópolis, destino muito procurado pela nobreza e outros membros da alta sociedade na época. Mas devido a alguns obstáculos, como a topografia que dificultava a iniciativa, essa ferrovia só atingiu a cidade serrana em 1883, através de outra companhia ferroviária, que havia adquirido e incorporado a “Ferrovia de Mauá”. Nesta ocasião, diversas outras estradas de ferro já haviam sido criadas no país, dentre

²² Disponível em: <<http://200.159.250.2:10358/handle/acervo/5366>>. Acesso em: 22 maio. 2020.

elas uma das principais, tendo seu primeiro trecho inaugurado em 1858: a Estrada de Ferro Dom Pedro II, renomeada como Estrada de Ferro Central do Brasil após a queda do Império e advento da República.

As ferrovias exerciam diversas funções, mas foram criadas principalmente para fins comerciais através do transporte de carga, fato nem sempre citado nos livros e publicações de história. A partir de sua implantação uma ferrovia possibilitava ir de um ponto ao outro em pouquíssimo tempo, em comparação aos meios de transporte antigos. Distâncias que levavam dias e semanas para serem vencidas, passaram a ser percorridas em horas. E não era apenas café a carga transportada. Dentre este e outros tipos de carga, outra área muito beneficiada foi em relação ao transporte de materiais sensíveis, antes com alta complexidade de serem conduzidos em carroças e outros transportes de tração animal, como espelhos, louças, vidros, cerâmicas, obras de arte e outros itens frágeis. Os grandes fazendeiros e empresários, que possuíam seus negócios na Côrte, passaram a poder se locomover com mais frequência às suas fazendas situadas no interior utilizando as ferrovias, e tendo a possibilidade de levar consigo seus familiares, agora com mais recursos e novos luxos instalados em suas sedes, sendo transportados em segurança através das ferrovias.

3.2.A DERROCADA DOS TRILHOS E A PERDA DA DOCUMENTAÇÃO DAS EMPRESAS FERROVIÁRIAS

As últimas décadas do século XIX foram marcadas por inúmeros projetos ferroviários com a intenção de se ligar todas as regiões do país. Beneficiados pela lei dos juros²³ muitos empreendedores, fazendeiros e companhias, inclusive internacionais, queriam uma ferrovia para chamar de sua, nem sempre seguindo o que se recomenda em matéria de viabilidade e eficiência. Por isso ocorreram várias consequências: a partir da implantação de um projeto ferroviário os fazendeiros, que possuíam suas terras por onde os trilhos passariam, reivindicavam que os trilhos chegassem à sede das fazendas e aos locais onde pudesse embarcar o que era produzido. Assim o percurso de diversas ferrovias tornou-se tortuoso a fim de atender aos fazendeiros, gerando ineficácia por percorrer uma distância maior que a projetada

²³ O decreto nº 631, de 26 de junho de 1852, estabeleceu a garantia de juros de até cinco por cento do capital empregado e outros direitos, para companhia ou companhias que construíssem um caminho de ferro ligando o Rio de Janeiro às províncias de São Paulo e Minas Gerais. Esse decreto incentivou a criação de diversos projetos ferroviários pelo país a partir daí. Infelizmente nem todos possuíam planejamento e cálculos necessários para se manterem posteriormente, levando muitas companhias ferroviárias a falirem em curto período de funcionamento.

inicialmente, acarretando também mais custos em sua construção. As elevadas quantias gastas nestes meandros poderiam ser destinadas à construção de túneis e pontes, possibilitando vencer pelo caminho mais curto as serras e o relevo, frequentes nos traçados ferroviários. Constata-se que nos primórdios a maior parte das ferrovias construídas no país foram ineficientes desde a criação, tornando-se deficitárias em pouco tempo, falindo e sendo adquiridas por outras companhias ou simplesmente erradicadas.

Outro fator que prejudicou e até hoje prejudica a consolidação dos trilhos como o mais utilizado meio de transporte no país, a exemplo de países desenvolvidos, é a diversidade de bitolas²⁴ adotadas nas linhas, ou seja, a distância entre os trilhos. Além da falta de padronização das bitolas, a construção de rodovias e a implantação da indústria automotiva a partir da década de 1940 afastou as ferrovias do posto de grandes artérias de comunicação no país, algo valorizado e motivo de equilíbrio econômico e social em países desenvolvidos. No final da década de 1950 foi criada a RFFSA (Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima), que encampou a maior parte das ferrovias do Brasil. Ação semelhante já havia sido tomada anteriormente por algumas companhias, sendo as principais a EFCB (Estrada de Ferro Central do Brasil) e a EFL (Estrada de Ferro Leopoldina), sendo esta última a responsável por atingir alta quilometragem de suas linhas através da aquisição de várias pequenas ferrovias, em boa parte deficitárias, espalhadas pela região sudeste, exceto no estado de São Paulo. Entretanto esta iniciativa não foi de todo benéfica pois junto com as ferrovias adquiridas vinham também seus prejuízos.

A RFFSA seria a responsável pela organização e gestão da malha ferroviária do país, modernizando as linhas, adquirindo novos equipamentos, investindo em novos e mais eficientes traçados e a gestão dos documentos produzidos durante a operação das ferrovias sob sua responsabilidade. Contudo, não obteve êxito em sua missão: tornou-se um “elefante branco”: uma empresa imensa com milhares de funcionários, gestão deficiente e prejuízos colossais. Por conseguinte, a falta de investimentos, readequação de traçado e modernização de seus

²⁴ A primeira ferrovia do Brasil possuía a bitola de 1,676m, adotada a partir do equipamento adquirido por Irineu Evangelista de Sousa diretamente da Inglaterra, que já era defasado na ocasião e não mais utilizado no seu país de origem. A Inglaterra, inclusive, já tinha definido um padrão de bitolas em seu país antes mesmo do Brasil ter sua primeira ferrovia. Sem um controle de aquisição e instalação de estrutura e equipamentos no país, o território nacional chegou a ter ferrovias com 10 bitolas diferentes, gerando baldeações desnecessárias, falta de integração entre linhas e prejuízo econômico. Basta pensar que um produto como o sal, vindo da Região dos Lagos no litoral do Rio de Janeiro, poderia ser transferido de vagões três ou mais vezes durante o percurso até chegar ao seu destino. Isso se devia ao fato do trem que partia das salinas trafegar em linhas com trilhos em bitola diferente da utilizada no trecho seguinte, que possuía bitola diferente do próximo trecho e assim por diante, acarretando diversos contratempas nas viagens.

equipamentos, tendo em alguns casos trens ainda movidos por locomotivas a vapor na década de 1970, levou à extinção numerosas ferrovias em várias regiões do país. Atualmente, salvo poucas exceções, apenas as linhas de trens e metrô nas grandes cidades transportam passageiros tendo as demais linhas, que não foram abandonadas ou erradicadas, o transporte de carga como uso mais comum.

Junto com a extinção de diversas ferrovias, a documentação das companhias ferroviárias não teve os devidos cuidados e foi perdida em parte. Mesmo com a criação de uma empresa estatal com a finalidade de gerir atividades e a documentação das ferrovias, incluindo seus dados financeiros, funcionais, históricos e administrativos, a iniciativa mais atrapalhou do que ajudou. Atualmente a massa falida da empresa, que teve sua malha de linhas privatizada em 1996, mas foi apenas definitivamente extinta em 2007, possui milhares de construções e mobiliários ferroviários espalhados pelo país, e considerável acervo de documentos, espalhado por diversas regionais. Estes documentos encontram-se abandonados principalmente na sede situada no Rio de Janeiro, sendo que as últimas informações conhecidas citam que esse acervo estaria sendo transferido para as instalações do Arquivo Nacional, após receber tratamento específico. Cabe ressaltar que até mesmo o website da instituição, que reunia registros e fotos históricas além de dados e relatórios onde constavam o inventário da empresa, encontra-se fora do ar e inacessível até o momento de conclusão deste trabalho.

Ainda em relação ao material da RFFSA disperso pelo país, que não é o foco principal deste trabalho, mas citado apenas a caráter ilustrativo, diversas instituições assumiram a responsabilidade de parte do material. Um bom exemplo é o Arquivo Público do Estado de São Paulo (APESP), que possui cerca de 150.000 documentos em variados suportes, como papel, películas, vidro, mídias magnéticas etc. reunindo material das operações ferroviárias no estado e em outros estados e países. A documentação pertence ao Arquivo Nacional e foi cedida por 100 anos ao APESP, a partir de um termo de cooperação logística, cabendo ainda ao Arquivo Nacional a orientação e supervisão sobre o tratamento técnico e preservação do material.

3.3.A ESCASSA DOCUMENTAÇÃO FERROVIÁRIA E AS VALOROSAS AÇÕES DE PRESERVAÇÃO

Na área de transportes, um direito essencial e uma necessidade dos cidadãos, o acesso aos documentos ainda são de certa forma mais raros, e a prática de organização, preservação e disponibilização de informações referentes aos sistemas atuais ou do passado também não é extensivamente realizada. Mesmo com a criação da Lei de Acesso à Informação (LAI) no ano de 2011, muitos dados relativos aos transportes são negados ou o acesso é dificultado através de diversos motivos e obstáculos. Isso ocorre ainda mais quando citamos os transportes sobre trilhos, principalmente em relação aos dados históricos, onde o descaso com a documentação e a memória proveniente das estradas de ferro e suas respectivas estações ferroviárias, em particular a documentação audiovisual, tem uma considerável escassez de informações; e onde há documentos e arquivos, o material muitas vezes não recebe tratamento adequado. A adequada avaliação e preservação dos itens ocorre mais frequentemente apenas após manifestações de entidades de preservação e a intervenção de instituições arquivísticas. Ainda pode-se contextualizar nesse sentido que muitas intervenções a partir da metade do século XX, com o intuito de se erradicar ou extinguir quilômetros e quilômetros de trilhos, foram decisões tomadas e muitas vezes executadas de modo e por motivos escusos, por interesses ocultos, quando o mais lógico seria a manutenção e modernização da malha ferroviária. Pode-se citar também o “desaparecimento” de documentos durante a adoção de projetos arrojados, mas superfaturados ou economicamente inviáveis ou desvantajosos, em anteposição a projetos de menor custo, mas que não atendiam, porém, aos interesses dos envolvidos.

Nessa conjuntura o que foi ou está sendo feito em relação à pesquisa, resgate, manutenção e preservação dos dados e registros referentes aos transportes, mais especificamente, na área de transporte sobre trilhos? Por todo o país, quantos profissionais, voluntários ou acadêmicos se dedicam a resgatar a memória de importantes capítulos do Brasil na área de transportes e desenvolvimento? Nesse contexto a iniciativa dos familiares na preservação e manutenção adequada dos registros de Isaac Rozemberg, um dos maiores documentaristas do Brasil, é um exemplar e ótimo exemplo do que deve ser feito. Rozemberg registrou muitas e raras cenas ferroviárias durante a execução de suas atividades, e por isso o respectivo e merecido destaque é dado a essa atitude nesse trabalho de resgate e preservação em questão.

Durante a coleta de material para compor este trabalho foram localizadas diversas afirmações e hipóteses que justificaram a sua elaboração, além das citadas anteriormente, sendo a mais significativa o resgate da memória dos transportes sobre trilhos, através dos dados e imagens registradas por Rozemberg, que demonstram os investimentos em infraestrutura,

incluindo os últimos investimentos realizados nas ferrovias, mais especificamente nas décadas de 1960 e começo da década de 1970, tendo aproximadamente neste período os últimos investimentos do século XX na área ferroviária, mas também o início da maior parte das extinções ferroviárias da história do Brasil.

A tabela a seguir, mostra um aspecto geral sobre a extensão quilométrica das ferrovias no período entre 1939 e 1983. Neste intervalo Isaac Rozemberg realizou suas atividades de registros e produções cinematográficas por todas as regiões do país, tendo destacado, muitas vezes, intervenções importantes na área ferroviária. Neste período está inserido também o ápice do crescimento das ferrovias na história do Brasil, e o início do seu declínio:

Tabela 1: extensão quilométrica das ferrovias entre os anos de 1939 e 1983 (de 4 em 4 anos)

Ano:	Extensão alcançada (em km):
1939	34.204
1943	34.769
1947	35.451
1951	36.485
1955	37.092
1959	37.710
1963	35.349
1967	32.182
1971	31.518
1975	30.809
1979	30.021
1983	29.207

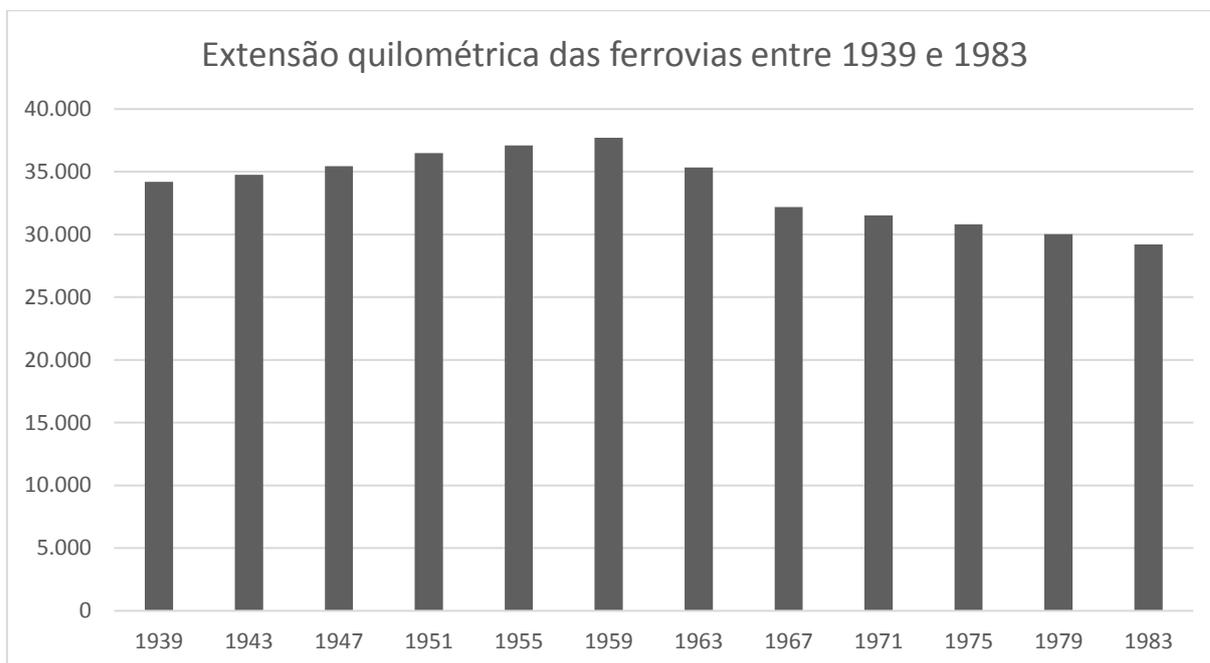
Fonte: IBGE (tabela extraída do site VFCO)²⁵

O gráfico abaixo, produzido a partir dos dados apresentados acima, mostra a evolução em extensão quilométrica das ferrovias, que vinha se mantendo em ritmo crescente, mas a partir do final da década de 1950 e início da década de 1960 começou a decair chegando aos dias atuais com menos de 20.000 kms em plena atividade, principalmente em transporte de cargas.

Com exceção dos trens metropolitanos das grandes cidades e metrópoles, e duas linhas de longa distância, não há mais trens de passageiros circulando normalmente no Brasil.

²⁵ Disponível em: <<http://vfco.vfco.com.br/Planos-Ferrovianos/evolucao-quilometrica-das-ferrovias-no-Brasil.shtml>>. Acesso em: 24 de dez. 2020

Figura 13: Gráfico demonstrando o crescimento das ferrovias, atingindo seu máximo histórico, e dando início a declínio a partir de então



Fonte: Compilação do autor²⁶

Segundo dados do ano de 2017 o Brasil possuía 30.600 quilômetros de linhas ferroviárias, ocupando a nona posição dentre os países do mundo. Mas, atualmente, cerca de 1/3 da malha ferroviária é ociosa e muitos tantos outros quilômetros não foram incluídos em concessões, sendo erradicados ou mesmo extintos por ações de terceiros. Uma realidade que precisa ser destacada, divulgada e revertida.

²⁶ Gráfico produzido e baseado nos dados da tabela disponível em <<http://vfco.vfco.com.br/Planos-Ferrovios/evolucao-quilometrica-das-ferrovias-no-Brasil.shtml>>. Acesso em: 20 de nov. 2020

4. A VISÃO DO BRASIL A PARTIR DO ROMENO ISAAC ROZEMBERG

Segundo informações cedidas por sua filha, Isaac Rozemberg nasceu na Romênia em 1912. Judeu, filho de Leib Ariei Rozemberg e Brana Rozemberg, saiu da região da Bessarábia e veio para o Brasil fugido do anti-semitismo russo na época, um preconceito ou sentimento de ódio tão feroz quanto o nazismo alemão. Desembarcou na Bahia em 1927 e se naturalizou cinco anos depois, começando a trabalhar como mascate, vendia mercadorias para sobreviver. Entretanto, com visão humilde e sensibilizado com a pobreza e a miséria da cidade de Salvador, vendia e cobrava posteriormente, já que eram negociações parceladas. Contudo, quase nunca cobrava depois das pessoas que adquiriam seus produtos.

Apesar do Romeno ser uma língua latina, Rozemberg teve certa dificuldade em se comunicar em português após sua chegada, com 15 anos, ao Brasil. Considerado por muitas pessoas um rapaz bonito e gentil, seu desejo era de ser artista de cinema. Com esse ideal, se mudou para o Rio de Janeiro incentivado por um fotógrafo chamado Lucharto. Ao chegar à cidade, capital do país naquela época, frequentou vários lugares em busca de seu sonho, sendo chamado para participar e estrelar propagandas e anúncios, já em 1938. Foi, inclusive, o primeiro garoto-propaganda da empresa alimentícia multinacional Nestlé. No cinema começou a trabalhar como iluminador na Cinédia²⁷, através de Adhemar Gonzaga²⁸ e Alice Gonzaga, fazendo posteriormente testes de fotogenia com figuras conhecidas do cinema como Luiz de Barros e Ari Cataldi.

No entanto, Rozemberg preferiu ficar atrás das câmeras, não desejando mais ser o artista ou estrela do cinema. Começou seus estudos e a aprender as técnicas da *Sétima Arte*. Posteriormente se inscreveu no Departamento de Imprensa e Propaganda (DIP)²⁹, departamento

²⁷A Cinédia, fundada em 15 de março de 1930 e idealizada por Adhemar Gonzaga, foi uma das mais importantes companhias cinematográficas do Brasil durante as décadas de 1930 e 1940, funcionando até hoje como produtora e estúdio para cinema e televisão.

²⁸ Adhemar Gonzaga (1901-1978) foi cineasta e jornalista, fundando um dos primeiros clubes de cinema do Brasil (Cineclube Paredão), além de idealizar e criar a prestigiada Revista Cinearte e fundar os estúdios da Cinédia, com a intenção de industrializar a produção cinematográfica nacional.

²⁹Departamento de Imprensa e Propaganda. Esse departamento, criado durante o mandato de Getúlio Vargas à frente da presidência do Brasil, tinha por objetivo difundir a ideologia do Estado Novo e possuía diversos setores, como os de divulgação, radiodifusão, teatro, cinema, turismo e imprensa. Cabia também ao DIP impor regulação e censura ao teatro, cinema e atividades esportivas. Na prática, a entidade exercia o controle da informação no Brasil.

criado pelo presidente Getúlio Vargas e que tinha por objetivo difundir a ideologia do Estado Novo³⁰, onde possuía diversos setores.

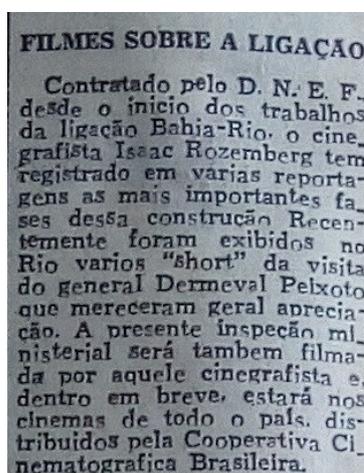
Figura 14: publicidade em jornal sobre a exibição de uma produção de Rozemberg



Fonte: Jornal do Brasil, 1951.

Cabia também ao DIP impor regulação e censura ao teatro, cinema e atividades esportivas. Na prática, a entidade exercia o controle da informação no Brasil. Neste departamento Rozemberg produziu mais de 500 reportagens.

Figura 15: matéria de jornal citando Isaac Rozemberg como o responsável pelos registros audiovisuais de uma obra realizada pelo governo



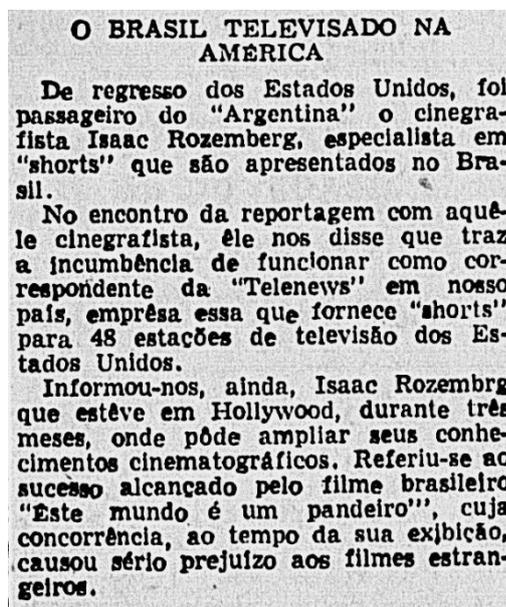
Fonte: Acervo Pessoal, 2020.

Algum tempo depois, Rozemberg entrou para a Agência Nacional, onde fez registros e gravações governamentais durante o governo do presidente Eurico Gaspar Dutra. A partir daí, consolidou sua longa e expressiva carreira como jornalista, produtor e principalmente documentarista, registrando por décadas as cenas mais marcantes e significativas dos governos presidenciais, incluindo obras, inaugurações, fatos e feitos dos governantes. Paralelamente

³⁰Estado Novo, ou Terceira República Brasileira, foi o regime político brasileiro instaurado por Getúlio Vargas em 10 de novembro de 1937, que vigorou até 31 de janeiro de 1946. Era caracterizado pela centralização do poder, nacionalismo, anticomunismo e por seu autoritarismo.

executava também trabalhos e produções independentes, em sua companhia cinematográfica, chamada “Organização cinematográfica I. Rozemberg” buscando ainda inovação, novos recursos e tecnologias.

Figura 16: Rozemberg em uma de suas viagens internacionais



Fonte: Diário de Notícias, 1951

Ainda de acordo com dados fornecidos por sua filha Reizi e por matérias jornalísticas constantes em seu acervo pessoal, Rozemberg foi o precursor de diversas técnicas e avanços no cinema nacional através da realização do seu trabalho, sendo inclusive um dos primeiros profissionais a produzir filmes coloridos no Brasil. Sua companhia documentou a realidade brasileira durante 45 anos. Esse período foi bastante significativo para o país, com a implantação de siderúrgicas, crescimento de parques industriais e a busca por soluções para problemas antigos e novos que surgiam e surgem a todo momento. Tudo isso foi registrado pelas lentes e o olhar apurado de Isaac Rozemberg, a partir também da sua iniciativa pessoal, onde direcionou sua paixão, interesse, olhos e câmeras, sempre atento ao que ocorria em volta do desenvolvimento do país. Registrou em texto, fotos e vídeos o ser humano, protagonista das obras e construções públicas, seu jeito de viver, se locomover, morar e trabalhar. Registrou também importantes obras realizadas por grandes empresas e instituições, como as Centrais Elétricas Brasileiras (ELETROBRÁS), Companhia Hidrelétrica do São Francisco (CHESF), Usina Hidrelétrica de Itaipu, Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste (SUDENE), Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER), Companhia Energética de São Paulo (CESP), Companhia Siderúrgica Nacional (CSN), Companhia Vale do Rio Doce (CRVD), dentre outras.

Trabalhando com equipamentos modernos e avançados para a época, foi pioneiro no uso de diversos recursos, até então inéditos, e com a adoção de um estilo próprio de produção inspirou e influenciou, inclusive, a produção cinematográfica e televisiva nacional. Como por exemplo, temos um depoimento dado por Nelson Pereira dos Santos (1928-2018), um dos maiores cineastas Brasileiros e produtor do premiado filme “Vidas Secas”, baseado no consagrado romance do escritor Graciliano Ramos. Nelson fala sobre a influência, inspiração e incentivo que I. Rozemberg (como Isaac assinava a autoria de seus filmes) deu a ele em início de carreira:

Trabalhava para um produtor de documentários institucionais, o Isaac Rozemberg, juntamente com o Hélio Silva. Fizemos muitos documentários no Vale do São Francisco, especialmente no Nordeste. Em 1958, estávamos em Juazeiro da Bahia, quando acontecia a seca, conhecida como a "seca do Juscelino". Filmamos as cenas de socorro os flagelados, espetáculo cuja lembrança me comove até hoje. Ao presenciar a chegada daquela gente esquelética, principalmente as crianças, senti-me na obrigação de fazer um filme. Escrevi o primeiro roteiro, o segundo, tentei mais uma vez, mas só conseguia produzir matérias de foca, reportagens vazias de essência humana. (SANTOS, 2007)³¹

Em uma matéria publicada em “O Jornal”³² em 1968 o jornalista Joaquim Menezes faz um resumo, mas abrangente, das atividades, realizações, projetos e da própria personalidade de I. Rozemberg, durante uma entrevista histórica:

“I. Rozemberg apresenta” ... é assim que, nas apresentações faladas [...] que introduziu em seus documentários [...] Isaac Rozemberg, um dos mais antigos cinematografistas brasileiros, mostra ao público seus trabalhos. Durante muitos anos editou jornais de atualidades, fazendo-o com regularidade. Dentre outros, destacam-se os que, por muito tempo foram vistos na tela como o *Vida Carioca*, *Vida Mineira*, *Vida Fluminense*, *Vida Baiana* etc. Com o desenvolvimento da indústria do cinema em nosso país e o aparecimento de tantos outros cine-jornais, Rozemberg passou-se para o campo do documentário, onde se especializou. Foi dos primeiros cinematografistas a valer-se do filme a cores. (MENEZES, 1968, p. 15)

Menezes também ressalta alguns eventos que tiveram a cobertura cinematográfica de Rozemberg, com destaque para um evento realizado no Rio de Janeiro:

³¹ Entrevista cedida a Paulo Roberto Ramos, do site Estudos Avançados em 15 de janeiro de 2007. Disponível em: <<http://dx.doi.org/10.1590/S0103-40142007000100026>>. Acesso em 31 de dez. de 2020.

³² Disponível em <http://memoria.bn.br/DocReader/110523_06/64776>. Acesso em 21 de dez. de 2020

Quando da realização, no Rio, no atual aterro do Flamengo, do Congresso Eucarístico Internacional, certame que trouxe ao Brasil numerosas delegações estrangeiras, Rozemberg — que já vinha filmando toda a obra de desmonte do morro de Santo Antônio, material precioso que ainda guarda com zelo e carinho — realizou em cores um filme sobre todo o desenrolar do importante conclave, gravando-o inclusive, ao vivo, nos mínimos detalhes. Afastando-se definitivamente da filmagem em preto e branco, dedicou-se exclusivamente ao documentário colorido pelo sistema Eastmancolor³³. São de sua produção os trabalhos da série *Coisas do Brasil*, tendo por lema “Conheça melhor o Brasil”, atingindo presentemente a cerca de duas centenas de curta-metragens coloridas. Em seu estúdio, localizado na Avenida Graça Aranha, exerce a atividade ao lado de seus colaboradores — como faz questão de frisar — comandando ele próprio a execução de todo o complexo que exige a confecção de um curta-metragem. Substituindo o plano de montagem, modificando o próprio “script” com a inclusão de uma frase mais precisa, colaborando na seleção da música, Rozemberg vai contando detalhes de sua longa vida de cinegrafista. Criterioso, exigente de si mesmo, sente-se frustrado quando o cliente lhe exige a inclusão, no trabalho que lhe é encomendado, de uma cena que ele mesmo refugou ou de textos que fujam ao próprio filme. Obrigado, não raro, a atender à exigência do cliente, sente-se vencido, mas não convencido. (MENEZES, 1968, p. 15)

Rozemberg durante a entrevista faz uma auto-crítica sobre seus trabalhos e seu modo de executar os serviços:

Rozemberg diz, com satisfação, que ninguém é mais severo e crítico de seus trabalhos do que ele mesmo. Não raro, após pronta a primeira cópia, às vezes até mesmo visto e aprovado pelo cliente, ele faz a substituição de cenas e da fala. Sua maior alegria é quando, recebido o copião do laboratório após revelado o negativo, encontra uma cena de grande felicidade. É, como ele mesmo acentua, a compensação à soma de sacrifícios que a profissão exige dos que a ela se dedicam. (MENEZES, 1968, p. 15)

Durante mais de quatro décadas de produções jornalísticas, documentais e cinematográficas, Rozemberg foi agraciado merecidamente com várias premiações:

Ao tempo em que era ainda incipiente a indústria filmica brasileira, quando os próprios cronistas, agrupados a uma já hoje inexistente associação, faziam a seleção dos melhores filmes, Rozemberg recebeu a estatueta “O Índio” por um de seus trabalhos que marcou época: *Secas, odisseia do Nordeste*, no qual sua câmera refletia todo o drama da extensa região sofredora. Outro trabalho seu que também fez grande sucesso, chegando a merecer louvores anos depois de editado pelo então Governador Carlos Lacerda, foi *Bahia Pitoresca* — curta-metragem com duração de vinte minutos e que alcançou largos elogios no exterior, tendo sido exibido inclusive na Tchecoslováquia. Sobre este trabalho, apresentado que foi no Festival de Mar del Plata, as próprias agências telegráficas apontaram-no como provável vencedor do

³³Eastmancolor é um nome comercial para um sistema de impressão de filmes a cores usado pela Eastman Kodak. Era mais barato do que os outros dois sistemas principais de rodagem de filmes em cores na época: o Technicolor e o Metrocolor. Foi usado muito na produção de filmes nas décadas de 1950 e 1960.

certame — conforme recortes que Rozemberg ainda conserva. No entanto, ao final, outro foi o filme escolhido.

Indagado se não se sentia atraído para a longa metragem, Rozemberg declara que, tendo se dedicado ao filme curto, era nele que se sentia realizado. Rozemberg guarda o que ele próprio considera joia preciosa: filmagens do Rio, feitas há mais de quarenta anos, que pretende aproveitar num trabalho sobre a Guanabara. Dentre as cenas que se encontram nessa preciosidade figura uma longa sequência de toda a orla marítima, vendo se Copacabana ainda sem construções, bem como a já hoje desaparecida amurada do Flamengo com suas então tradicionais ressacas que varriam as pistas de veículos. Segundo confidenciou, Rozemberg pretende realizar um documentário mostrando o Rio de ontem e de hoje, fazendo o contraste do material que possui, em preto e branco, com filmagens atualizadas, em Eastmancolor. Outro sonho que acalenta para breve é realizar um longo documentário com duração de uma hora ou pouco mais, abrangendo todo o país, e [...] o título: *Isto sim, é o Brasil*. Projeta, também, realizar um documentário colorido para exibição não só no Brasil como no exterior, sobre o Carnaval do Rio, famoso no mundo inteiro; bem como outro sobre esportes, abrangendo futebol, iatismo, pesca etc., tendo como cenário o Maracanã, praia de Botafogo, Lagoa Rodrigo de Freitas e outros locais de exuberante beleza. Quando da inauguração do “Mineirão”, em Belo Horizonte, Rozemberg fez um filme também em cores, que foi recebido com gerais aplausos, sob o título *O Estádio Minas Gerais*. (MENEZES, 1968, p. 15)

Finalizando a entrevista, Menezes comenta sobre as muitas viagens de Rozemberg, em busca de mais informações, atualidades e de trazer as novidades no Brasil e para o Brasil:

Rozemberg, em suas andanças, já percorreu praticamente todo o Brasil, de norte a sul, realizando, inclusive, filmagens no interior de tribos indígenas, onde gravou o próprio folclore de suas danças tradicionais, como as que apresentou num de seus mais elogiados trabalhos, intitulado *Imenso, belo, grandioso*. Em outro filme, já pronto e ainda não lançado nos cinemas, sob o título de *Voz do silêncio*, Rozemberg mostra cidades do interior brasileiro que estão desaparecendo, como Alcântara, no Maranhão, e Deodoro, em Alagoas (berço natal do proclamador da República).

Já nos despedíamos de Rozemberg, que se preparava para mais uma de suas viagens ao interior do País, em busca de cenas novas para um novo episódio *Coisas do Brasil* [...], quando dele ouvimos frase que costuma usar com frequência para os seus colaboradores — ele jamais os considera auxiliares — e com a qual se refere ao cinema para com os que nele trabalham:

Difícil de carregar; pena de largar... (MENEZES, 1968, p. 15, grifo nosso)

Mais informações pessoais e profissionais sobre Isaac Rozemberg, ditas pessoalmente por sua filha Reizi Rozemberg durante entrevista e depoimento gravado em maio de 2019, podem ser consultadas na seção APÊNDICE A deste trabalho.

4.1.O DESENVOLVIMENTO DO PAÍS MOSTRADO EM FOTOS E VÍDEOS: A OBRA DE ISAAC ROZEMBERG

Na realização de seus trabalhos de registros de realizações e atividades governamentais no DIP e na Agência Nacional, ambas instituições governamentais, Isaac Rozemberg produziu uma série de filmes-documentários intitulada “Coisas do Brasil” onde registrou, com sua perspicácia e tino em produzir grandes roteiros e produções, cenas reais do cotidiano Brasileiro. Desde a construção e inauguração de hidrelétricas à evolução na produção agropecuária, passando pela construção de rodovias e obras de infraestrutura além de aspectos naturais e paisagísticos naturais e dos fatores sociais da população como as enchentes e as secas principalmente na região Nordeste, Rozemberg trazia através de suas lentes a autenticidade da história do país.

Figura 17: Coisas do Brasil - Usina de Paulo Afonso (1946)



Fonte: Youtube, 2018.³⁴

A Companhia Cinematográfica I. Rozemberg, de sua propriedade, produziu durante décadas inúmeras cenas do cotidiano e desenvolvimento brasileiro, ilustrando concretamente temas de importância vital para o país. Em um país de dimensões continentais, um arquivo dessa natureza e amplitude e abrangendo uma longa faixa de tempo, filmado com qualidade profissional, torna-se indispensável para os futuros responsáveis pelo equacionamento dos

³⁴ Disponível em <<https://www.youtube.com/watch?v=wlqC7hNUeII>>. Acesso em: 13 de nov. 2020

problemas nacionais (SIMÕES, 2020). Dentre os temas abordados e exibidos, destacam-se a agricultura, ciência e tecnologia, pecuária, mineração, siderurgia, obras no setor energético, agroindústria, ecologia, seca, moradia, turismo etc.

A tabela abaixo cita alguns de seus filmes com o ano de produção, o episódio da série, o título, e uma breve sinopse. No Apêndice B, ao final deste trabalho, está exposta uma lista completa com os documentários produzidos pelo autor durante sua vida profissional:

Tabela 2: Lista resumida de documentários produzidos por Isaac Rozenberg

Ano:	Episódio:	Título:	Sinopse:
1958	54	Aspectos do Vale do São Francisco, Joazeiro a Petrolina	Mostra a Irrigação, pecuária, agricultura e aproveitamento da força do rio em energia elétrica
1963	125, 129 e 138	Fatos e não palavras (sequência em 1965)	Eletricidade rural do Nordeste
1963	114 e 115	Recordando a visita ao Brasil	Visita dos diretores da filial da cia. Mannesmann no Brasil, chegando pelo porto do Rio de Janeiro e seguindo de trem até Minas Gerais.
1966	143	O futuro que se faz presente	Usina de Paulo Afonso, 12 anos após sua construção
1968	165	Do sonho à realidade	História da CHESF, Rio São Francisco
1969	178	Boa Esperança, uma obra para o desenvolvimento	Obras no Rio Parnaíba para a construção da represa Boa Esperança
1969	186	Energia para o desenvolvimento	Usina Marechal Mascarenhas de Moraes
1970	192	A redenção do Nordeste	Aspectos da Usina e do desenvolvimento da cidade de Paulo Afonso
1970	198	O milagre do Maranhão	Desenvolvimento do estado do Maranhão
1970	214	Se queres ter alegria, semeia e cria	Criação de um centro de produção agrícola pela CHESF e SUDENE
1971	219	Energia se faz com energia	Hidrelétrica de Paulo Afonso
1971	230	Transamazônica, uma realidade	Imagens da abertura da rodovia BR-230
1972	229	Transamazônica, um ano depois	Mudanças na região um ano após a inauguração da rodovia BR-230
1974	246	Nova Glória	Imagens aéreas do interior da Bahia

Continua

Ano:	Episódio:	Título:	Sinopse:
1978	264	A grande promessa, cheia do Rio Capibaribe	Calamidade em Pernambuco após enchente
1978	278	Nordeste - Imagem e movimento	Desenvolvimento econômico do Nordeste
1979	281	Seca no Nordeste	Plano de emergência para o Nordeste
1979	289	Interligação Norte-Nordeste	Ligação elétrica entre as regiões
1980	292	Tecnologia de irrigação do Nordeste	Projetos de desenvolvimento agrícola
1981	285	Projeto Rio - Palafitas da Maré	Erradicação de 17 favelas na Maré
1982	300	Rio Tubarão - Santa Catarina	Alargamento do rio para prevenção de enchentes como a de 1974

Fonte: Compilação do autor, baseado em vídeos publicados na internet³⁵

Figura 18: Usina de Furnas



Fonte: Youtube, 2018³⁶

4.2. ISAAC ROZEMBERG E OS REGISTROS SOBRE FERROVIAS

Durante sua carreira, Isaac Rozemberg registrou praticamente todos os acontecimentos, obras e realizações dos governos presidenciais entre as décadas de 1940 e 1980. Nesse período, as ferrovias alcançaram o seu ápice histórico em extensão de linhas construídas, atingindo quase

³⁵ Disponível em: <https://www.youtube.com/playlist?list=PLHZNp-g3VhtzJN_8NrfE-ZbS5jMNtarP1>. Acesso em: 21 de dez. 2020

³⁶ Disponível em <<https://www.youtube.com/watch?v=1wJB3OWRq-M>>. Acesso em: 15 de nov. 2020

30.000 quilômetros de extensão, abrangendo todas as regiões do país. Diversas obras, como expansão e retificação de linhas férreas, em menor escala extinção ou supressão de trechos, foram alvo das lentes de Isaac Rozemberg.

“Ele se dedicava ao seu escritório, ao seu acervo. Quando ele não estava viajando, ele viajava quase meio ano, pois ele [...] filmava [...] o interior, pois ele não ia filmar aqui no Centro, por exemplo uma hidroelétrica, uma hidroelétrica é no meio da mata. Então ele viajava muito.” (SIMÕES, 2019) (Informação verbal)

Sendo assim, é natural que toda essa evolução e progresso tenha sido registrado durante suas atividades cinematográficas pelo país, tendo inclusive trabalhado para o Departamento Nacional de Estradas de Ferro (DNEF)³⁷, órgão que existiu antes da criação da RFFSA em 1957.

Figura 19: reportagem de Rozemberg no ano de 1944



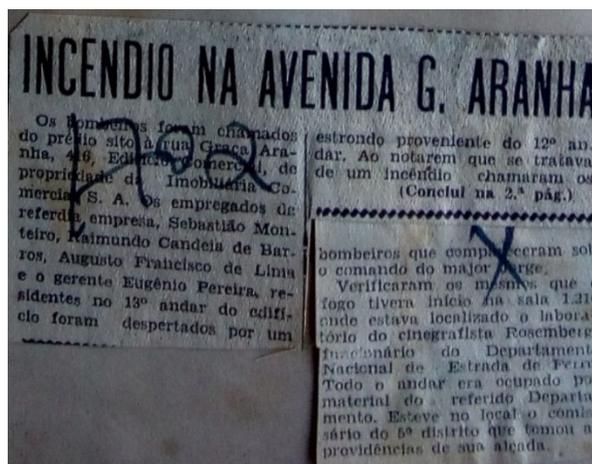
Fonte: Jornal A Manhã³⁸

Calcula-se sua iconografia na ordem de milhares de filmes, fotografias, documentários e demais produções, sem contar o material perdido em decorrência de um incêndio na Cinegráfica Rozemberg, de sua propriedade, que se estendeu às salas do DNEF, na ocasião situado em frente ao seu escritório pessoal, sendo ambos os locais atingidos pelas chamas.

³⁷ O DNEF foi criado pelo decreto-lei nº 3163 de 31 de março de 1941 e tinha por objetivo, dentre várias atribuições, organizar, fiscalizar e zelar pelas ferrovias do país. O órgão foi extinto em 1974, tendo suas funções transferidas para o Ministério dos Transportes e para a RFFSA (Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima).

³⁸ Disponível em <<http://memoria.bn.br/DocReader/116408/24657>>. Acesso em 15 de nov. 2020

Figura 20: Recortes de jornal falando sobre o incêndio no escritório de Rozemberg, em 1951



Fonte: acervo pessoal da família Rozemberg, 2019.

Informações pouco conhecidas atualmente fazem parte do material produzido por Rozemberg. Um exemplo pode ser mostrado abaixo, onde a matéria de um jornal fala sobre as obras de ampliação da Estrada de Ferro Central do Brasil (EFCB) saindo do estado de Minas Gerais e adentrando o estado da Bahia, na região Nordeste.

Figura 21: Visita dos diretores da Cia. Mannesmann à filial no Brasil, em 1963.



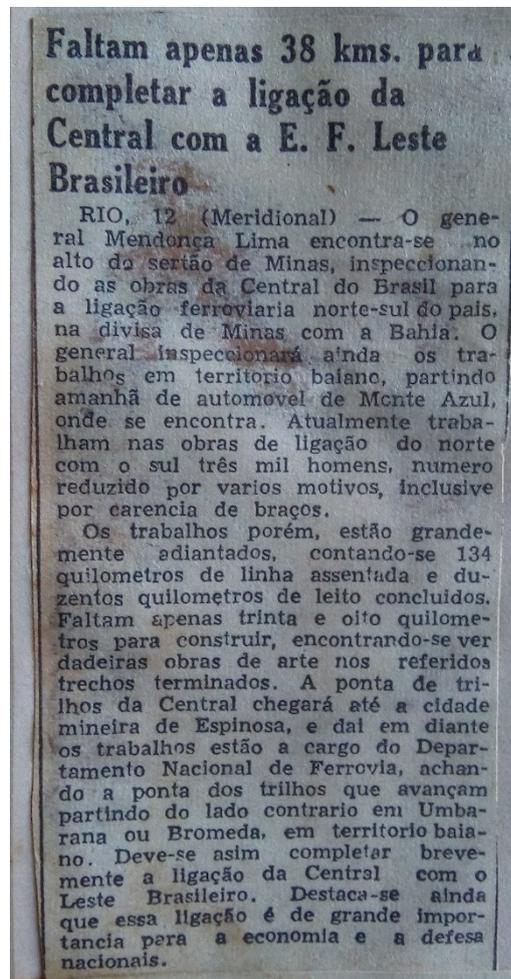
Fonte: Youtube, 2018³⁹.

A EFCB, em seus primórdios na época do Império e ainda com a denominação de Estrada de Ferro Dom Pedro II (EFDPII), tinha por objetivo partir da cidade do Rio de Janeiro, capital da Côrte Imperial à época, e alcançar Belém, na província do Pará. Os planos não foram concretizados à risca, mas a ferrovia chegou a alcançar extensa quilometragem e atravessou

³⁹ Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=SUM1zujncwg>. Acesso em: 21 jan. 2021

diversos estados Brasileiros, mudando de direção algumas vezes em relação ao projeto original, mas alcançando e se conectando a outras ferrovias:

Figura 22: Matéria citando a eminente ligação de duas ferrovias



Fonte: Acervo Pessoal da família Rozemberg

Rozemberg acompanhou várias construções e inaugurações no setor ferroviário, inclusive algumas atividades que não são tão conhecidas, mesmo atualmente. Um bom exemplo é a ligação ferroviária entre São Paulo, Rio de Janeiro e Salvador-BA, onde Rozemberg acompanhou, noticiou e registrou a evolução da linha da Viação Férrea Federal Leste Brasileiro (VFFLB), partindo da estação Calçada, em Salvador, e indo ao encontro da EFCB na cidade de Monte Azul-MG. Ou seja, um dia foi possível fazer viagens de trem partindo de São Paulo e Rio de Janeiro rumo ao estado da Bahia, e vice-versa, passando por Minas Gerais. Este serviço, inclusive, era utilizado pela comitiva governamental durante o acompanhamento das obras.

Anos mais tarde, com o declínio das ferrovias e o avanço das rodovias e popularização das viagens aéreas, fazer este trajeto por trem não foi mais possível, e o serviço foi erradicado ainda na década de 1970.

4.3.O LEGADO DO ACERVO PESSOAL DE ISAAC ROZEMBERG

Após o falecimento de Isaac Rozemberg, sua filha Reizi se dedicou a reunir o acervo disperso em diversas fontes, como instituições arquivísticas e governamentais. Durante a pesquisa na internet por filmes e outros registros de seu pai para composição de um catálogo e busca pelos registros originais, Reizi encontrou um vídeo publicado por uma associação de preservação ferroviária, constatando que aquele registro não fazia parte do acervo já reunido. Entrando em contato com o responsável pela publicação do material, o presidente da associação, soube que era originário de um colecionador, natural do Rio de Janeiro e atualmente morador em Minas Gerais. Algum tempo depois, o próprio presidente dessa associação, graduando em Arquivologia, definiu o acervo de Isaac Rozemberg e sua relação com as ferrovias como tema de seu Trabalho de Conclusão de Curso. Novamente seus objetivos se uniram, ajudando a gerar esta pesquisa.

Figura 23: reconhecimento e coleta de dados referente ao acervo da família Rozemberg



Fonte: Eduardo Pereira Moreira, 2019.

Do extenso acervo produzido e acumulado, aproximadamente 1500 latas de filmes foram preservadas e encontram-se sob custódia do Arquivo Nacional, contendo diversos registros ferroviários raros e, em muitos casos, inéditos. Outros registros como matérias jornalísticas, fotografias, recortes de revistas e itens diversos também foram preservados e

atualmente encontram-se mantidos tanto por familiares quanto por sua filha Reizi Rozemberg e parte também está cedida ao Arquivo Nacional em regime de comodato.

Figura 24: Acervo Isaac Rozemberg em regime de comodato no Arquivo Nacional (processo nº 00320.000357/2002)

1 - ÁREA DE IDENTIFICAÇÃO - BR RJANRIO LS - Fundo				Última Atualização: 30/06/2020
1.1 - Código de Referência: BR RJANRIO LS				
1.2 - Título				
1.2.1 - Indicação do título				
Isaac Rozemberg				
1.2.2 - Indicação de Responsabilidade				
1.2.3 - Edição				
Revisada:	Não			
Aumentada:	Não			
1.2.4 - Local de Produção				
Localidade	Cidade/Município	Unidade política-administrativa	País	
1.2.5 - Editora:				
1.3 - Data:				
1.5 - Dimensão e suporte				
2 - ÁREA DE CONTEXTUALIZAÇÃO				
2.1 - Nome(s) do(s) Produtor(es)				
Nome: Rozemberg, Isaac		Data de Nascimento / Criação: 0		
Tipo: Pessoa		Data de Morte / Extinção: 0		
2.2 - História administrativa / biografia				
2.3 - História arquivística (história da acumulação)				
Documentos audiovisuais deram entrada em regime de comodato (processo nº 00320.000357/2002).				

Fonte: Site do Arquivo Nacional

Ainda de acordo com Reizi, este material encontra-se preservado, arquivado e acessível para consulta por assunto, época, local ou pessoas. Este material ajuda a manter viva a memória de um passado que se estende ao presente e que precisa ser reconhecido para possibilitar as soluções que o povo reclama com tanta justiça.

Figura 25: pesquisa em acervo pessoal de Isaac Rozemberg



Fonte: Eduardo Pereira Moreira, 2019

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Isaac Rozemberg foi um dos documentaristas, voltado para a produção de filmes e documentos audiovisuais, mais importantes da história do Brasil, tendo seu acervo pessoal e seus documentários o reconhecimento público e social do CONARQ. O legado de suas produções segue até hoje como um exemplo e padrão a ser seguido por produtores e profissionais da área em que atuou. Por outro lado, a partir de seu trabalho, foi possível o acesso e o conhecimento de facetas do país até então desconhecidas, tanto na parte técnica e uso de recursos revolucionários durante suas produções, quanto no aspecto geográfico, político e social dos locais que visitava, fazendo suas filmagens. Diversos aspectos podem ser destacados em suas produções:

- a) o modo de registrar as cenas;
- b) as nuances a serem capturadas;
- c) os ângulos arrojados para a captura de imagens;
- d) a sensibilidade necessária para obter o melhor panorama;
- e) a busca pela perfeição;
- f) o compromisso com a realidade a ser exibida;
- g) a variedade de olhares sobre os temas.

Todos estes fatores são apenas uma fração do patrimônio, quantitativo e qualitativo, que suas obras e produções deixaram de herança para as gerações futuras, onde um universo de profissionais como técnicos em equipamentos fotográficos e cinematográficos, jornalistas, repórteres, documentaristas, fotógrafos, cineastas, roteiristas, além de escritores e arquivistas, tem um grande exemplo de profissional multifacetado e polivalente que nos presenteou com suas realizações produzidas durante sua vida.

Arquivisticamente, baseado no seu acervo, itens documentais e arquivo pessoal, ainda temos muito o que aprender e conhecer. Muitas informações foram registradas durante seus trabalhos de pesquisa pelo país, e possivelmente registros inéditos e desconhecidos até então poderão vir à tona a partir da manutenção dessa memória, promovida por familiares, em particular, por sua filha Reizi. Sob o ponto de vista ferroviário e histórico, Rozemberg deixou como legado muitas informações em suas produções, principalmente na série “Coisas do Brasil”, onde produziu cenas e filmes sobre as ferrovias, a serviço de instituições como a EFCB, CVRD e DNEF. Podemos destacar os episódios:

- a) Coisas do Brasil n.º 83: Transporte Ferroviário, necessidade nacional;

- b) Coisas do Brasil n.º 85: Transportando milhares e milhões;
- c) Coisas do Brasil n.º 100: Além do Arco-íris (transporte de minério);
- d) Coisas do Brasil n.º 111: O espetáculo continua;
- e) Coisas do Brasil n.º 112: Pelo Brasil adentro;
- f) Coisas do Brasil n.º 113: Burro de carga;
- g) Coisas do Brasil n.º 158: Transformando ferro em ouro;
- h) Coisas do Brasil n.º 179: Ferrovia, progresso e integração;
- i) Coisas do Brasil n.º 237: Nova era ferroviária.

Além desses exemplos, Rozemberg registrou outras cenas ferroviárias em diversas edições da série “Coisas do Brasil”, mas também em gravações de documentários nos mais variados assuntos. Através das cenas registradas, muitas delas ainda inéditas e exclusivas de seu trabalho, pode-se ter informações importantes sobre o desenvolvimento, intervenções em infraestrutura e ocupação do interior do país, além de contribuir substancialmente, através de suas produções, como fonte de informação, conhecimento, e possuindo fundamental importância para a pesquisa e resgate da memória e história ferroviária, e sem dúvida, do país.

(Meu pai registrava) [...] praticamente tudo, tem esse material aqui que eu trouxe, vamos ver ... aqui tem uma coisa interessante: “Chegada do primeiro trem da Central do Brasil a Salvador”. Ele registrava tudo quanto era obra, de ampliação, de modernização, inauguração de trechos ferroviários, e todo o desenvolvimento em infraestrutura que acontecia no país. Ele acompanhava as comitivas, mas realizava também trabalhos próprios, independentes. (SIMÕES, 2019)

Ainda por esse aspecto, mas com abordagem mais ampla ao se tratar de arquivos pessoais, pode-se também neste estudo de caso ter um exemplo da importância da preservação de arquivos e registros, e mais ainda, da importância dos arquivos pessoais produzidos durante a vida dos indivíduos. Mas mesmo sem essa amplitude proporcionada por Isaac Rozemberg, outras pessoas acumulam dados e registros informacionais durante sua vida que podem ter importância pessoal e histórica. Cabe aos profissionais responsáveis e às famílias dos envolvidos esse ponto de vista, analisando e compreendendo a importância do tratamento adequado aos arquivos e documentos. Algo que a família Rozemberg e o próprio Isaac nos mostra como realizar, através da produção e da preservação do material que inspirou a confecção deste trabalho.

REFERÊNCIAS

ARQUIVO NACIONAL (Brasil), **Glossário v. 3**. Rio de Janeiro, 2018.

ASSOCIAÇÃO FERROVIÁRIA TRILHOS DO RIO. VIDA Carioca nº 13 - Um dia na Central (Década de 1950), **Canal Youtube da Associação Ferroviária Trilhos do Rio**, 2013. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=lwS9QFoqtP4>. Acesso em 30 de jan. de 2020.

BLOCH, Marc; FEBVRE, Lucien. **Annales D'Historie Économique et Sociale**. Paris, 1932.

BLOG E MANIA. AS cinco fotos mais importantes na história da fotografia. **Blog e-Mania**, [s.d]. Disponível em: <https://blog.emania.com.br/fotos-mais-importantes-historia-da-fotografia/>. Acesso em 12 de ago. 2020.

COSTA, Rosimeri; SILVA, Renato; VILAÇA, Márcio. **A evolução e revolução da escrita: um estudo comparativo**. Rio de Janeiro-RJ, 2013.

FERRO, M. Le film, objet culturel et let émoïn de l'Histoire. **La Revue du Cinéma, Image et Son/Écran**, n. 364, 1981.

FOLHA DE SÃO PAULO. MAIS 3 questões Sobre documentário, **Folha de São Paulo**, 2011; Disponível em: <https://www1.folha.uol.com.br/fsp/mais/fs0403200102.htm>. Acesso em 15 de nov. 2020.

FONÓGRAFO in Infopédia. Porto: Porto Editora, 2003-2021; Disponível em: [https://www.infopedia.pt/\\$fonografo](https://www.infopedia.pt/$fonografo). Acesso em 08 de dez. 2020

GREELANE.CONHEÇA Emile Berlines: Inventor do Gramofone. **Greelane**. Disponível em: <https://www.greelane.com/pt/humanidades/hist%C3%B3ria--cultura/emile-berliner-history-of-the-gramophone-1991854/> . Acesso em 08 de dez. 2020

HALBWACHS, Maurice. **A memória coletiva**. Tradução de Beatriz Sidou. 2ª ed. São Paulo-SP, 2013.

L'ATELIER de l'artiste by Louis Jacques Mandé Daguerre, **Obelisk Ar tHistory**, [s.d]. Disponível em: <https://arthistoryproject.com/artists/louis-daguerre/latelier-de-lartiste/>. Acesso em 12 de out. de 2020.

LAART. História da fotografia no Brasil: como e quando ela surgiu? **LAART**, 2020. Disponível em: <https://laart.art.br/blog/historia-fotografia-brasil/>. Acesso em 02 de dez. de 2020.

MAPA Memória da Administração Pública Brasileira. REPARTIÇÃO DE FISCALIZAÇÃO DAS ESTRADAS DE FERRO. 2019. Disponível em: <http://mapa.an.gov.br/index.php/component/content/article?id=720>. Acesso em 24 de nov. de 2020.

MELO, Cristina T.Vieira. **O Documentário como Gênero Audiovisual.** Salvador-BA, 2002.

MINISTÉRIO DA JUSTIÇA E SEGURANÇA PÚBLICA. ATA da 79ª Reunião Plenária Ordinária do CONARQ. **Ministério da Justiça e Segurança Pública**, 2020. Disponível em: <https://www.gov.br/conarq/pt-br/aceso-a-informacao/reunioes-plenarias/ata-da-79a-reuniao-plenaria-ordinaria-do-conarq>. Acesso em 15 de nov. de 2020.

MORETTIN, E. V. **O cinema como fonte histórica na obra.** Curitiba-PR, 2003.

NORA, P. **História: novos objetos.** Rio de Janeiro-RJ, 1975.

O GLOBO. DESCOBERTA da fotografia no Brasil faz 180 anos despercebida por brasileiros. **G1**, 2012. Disponível em: <http://g1.globo.com/fotos/noticia/2012/08/descoberta-da-fotografia-no-brasil-faz-180-anos-despercebida-por-brasileiros.html>. Acesso em 01 de maio de 2020.

PERS, ERIC de Kruijk, 2019. Disponível em: <https://ericdekruijk.nl/pers.html>. Acesso em 28 de nov. de 2020.

RODRIGUES, Hélio Suevo. **A formação das estradas de ferro no Rio de Janeiro: o resgate de sua memória.** Rio de Janeiro-RJ, Soc. de Pesquisa para Memória do Trem, 2004.

SANTOS, Vanderlei Batista dos. **Gênero documental na arquivística: revisitando o conceito.** Espírito Santo-ES, Arquivo Público do Estado do Espírito Santo, 2018.

SILVA, Giuslaine. **Revista do corpo discente do PPG-História da UFRGS.** Porto Alegre-RS, 2016.

SIMÕES, Reizi Rozemberg: **Reizi Rozemberg Simões**: depoimento [jun. 2019]. Entrevistadores: Eduardo Moreira e Rosale M. Souza. Engenheiro Paulo de Frontin-RJ. 4 gravações digitais em formato .m4a. Entrevista concedida durante visita à cidade de Engenheiro Paulo de Frontin. Trechos da entrevista encontram-se no Apêndice A deste trabalho.

SOBRAL, Camilla; PENNA, Patrícia. **Antropologia das emoções em arquivos pessoais: a interdisciplinaridade como instrumento**. Rio de Janeiro-RJ, 2017.

STORIA della fotografia: Le origini, glisvi luppi, i maggiori fotografi, **Tecnica fotografica**, [s.d]. Disponível em: <https://tecnicafotografica.dndcom.com/storia-fotografia.html>. Acesso em 28 de nov. de 2020.

TALBOT Type Photography, **Leoben2112**, 2013. Disponível em: <https://leoben2112.wordpress.com/2013/10/04/talbot-photography/>. Acesso em 12 de out. 2020.

TELEGRAPHONE, **Engineering and Technology History**, 2017. Disponível em: <https://ethw.org/Telegraphone> . Acesso em 08 de dez. 2020.

WIEDZIALES o tym? 180 lat temu narodziła się... fotografia! Aleteia, 2019. Disponível em <https://pl.aleteia.org/2019/08/19/180-lat-temu-narodzila-sie-fotografia/>. Acesso em 18 de nov. 2020

APÊNDICES

APÊNDICE A - Transcrição de entrevista com Reizi Rozemberg Simões, com participação da Profa. Dra. Rosale de Mattos Souza, no dia 26/05/2019 em Engenheiro Paulo de Frontin-RJ

EDUARDO: Onde nasceu Isaac Rozemberg, como foi sua infância e a vinda ao Brasil?

REIZI: era judeu Romeno, veio fugido da perseguição do anti-semitismo russo, que foi tão feroz quanto o nazismo. Ele veio da região da Bessarábia, nasceu no dia 21 de abril de 1912. A Bessarábia era uma região que produzia vinhos, era uma área meio rural. Possuía a maior comunidade de judeus da região. Cinco anos depois de chegar ao Brasil se naturaliza. Algum tempo depois que ele veio, chega a família. Minha avó disse que tava tudo muito violento, tinha um grupo chamado Pogroms⁴⁰... Pogroms era uma coisa, tipo meio que programada de ataque às aldeias dos Judeus. Era uma coisa oficial. O Rei, o Czar, autorizava os guardas dele a atacarem as aldeias, saquearem tudo, violentarem as mulheres, às vezes roubavam os meninos e as crianças... o meu pai era uma criança muito bonita e a minha avó, tem uma foto que ele era menor, ele era uma criança pequena. Então ele conta que ela, essa minha avó, escondia ele dentro de um tonel de vinho, vazio, enorme, no porão. *Pra* não roubarem ele, não levarem ele. E as mulheres também eram escondidas no porão.

EDUARDO: como foi sua chegada e início de vida por aqui?

REIZI: O meu pai chegou na Bahia em 1927. Primeiro ele trabalhou como vendedor de Chita, teve que ser mascate, vender alguma coisa para sobreviver. Ele ficava com tanta pena com a pobreza e miséria de Salvador, que vendia e cobrava posteriormente já que vendia à prestação, mas muitas vezes não cobrava a pessoa depois. Ele chegou na Bahia, começou a vender, ele não gostava disso, ele chegou na Bahia muito novo, com 15 anos, e teve muita dificuldade com a língua, apesar do Romeno ser uma língua de origem latina. Mas era muito inteligente, era poliglota: falava romeno, russo, inglês, francês, hebraico, espanhol..., mas o português não era seu forte. E não era tímido, muito pelo contrário. Como era um rapaz bem apessoado, bonito, interessou-se pelo cinema e procurou ser ator. Depois de seguir conselhos de amigos e

⁴⁰ Palavra russa que significa "causar estragos, destruir violentamente". O termo historicamente refere-se aos violentos ataques físicos da população em geral contra os judeus, tanto no império russo como em outros países da região

conhecidos, veio para o Rio de Janeiro. Quando chegou na cidade, capital do país naquela época, frequentou vários lugares em busca de seu sonho, e foi chamado para participar de propagandas e anúncios, já em 1938. Chegou a ser o primeiro garoto-propaganda da Nestlé. No cinema começou a trabalhar como iluminador na Cinédia através de Adhemar Gonzaga e Alice Gonzaga que o chamou, fazendo posteriormente testes de fotogenia com Luiz de Barros, Ari Cataldi ...

EDUARDO: Mas se ele era uma pessoa atraente, convidado para estrelar anúncios e filmes, por que ele não seguiu carreira na frente das câmeras? Ele era tímido?

REIZI: Eu acho que meu pai viu uma coisa na Cinédia, de atores, que acho que ele não queria ter, por isso que preferiu ficar só nos documentários. Ter que lidar com muito ator ... aí ele começou a tomar gosto em ficar atrás das câmeras, aprender as técnicas, até conseguir entrar e trabalhar no DIP. Depois ele trabalhou também na Agência Nacional. Produzia filmes e registros presidenciais, onde tinha obras e eventos ele estava lá gravando, e produzindo documentários que mostravam o país como ele era na época.

EDUARDO: Ele chegou a gravar com presidentes? Quais?

REIZI: Meu pai, quando começou a trabalhar, a gravar os filmes, já era com Getúlio Vargas. Inclusive tem uma história, com o presidente Eurico Gaspar Dutra, eu consegui um filme, que veio da CHESF, a Central Elétrica do Rio São Francisco. Aí nesse filme mostra o Eurico descendo a escada. Aí eu falei “meu pai filmou isso”. Mas como é que eu vou procurar e comprovar, porque era Agência Nacional, como eu vou comprovar que o filme é do I. Rozemberg? Aí eu, olha aqui o letreiro ...

EDUARDO: (lendo o letreiro) “Durante essa semana estará sendo aqui exibido a chegada do Presidente Dutra a esta capital, filmado pelo conhecidíssimo I. Rozemberg” ... que espetáculo!

REIZI: Você entendeu por que que eu posso confirmar que filmou? Eurico Gaspar Dutra descendo do avião *pra* ver as obras iniciais da hidrelétrica da Paulo Afonso...

ROSALE: Mas o seu pai não foi apenas um camarada cinegrafista, foi um repórter!

REIZI: Sim, foi um repórter. E nesse mesmo filme, quem aparece? Juscelino, aparece Juscelino vendo a cachoeira de Paulo Afonso.

ROSALE: Muito bacana!

REIZI: Meu pai foi o primeiro a filmar o Candomblé e botou no cinema, ele adorava! Ele conheceu muito Joãozinho da Gomeia⁴¹. Eu li a história dele toda, meu pai o filma aqui, esse é o Joãozinho e aqui é meu pai com a câmera, filmando o terreiro de candomblé.

EDUARDO: Com base no assunto do trabalho de pesquisa, o que seu pai registrou em relação às ferrovias do país?

REIZI: Praticamente tudo, tem esse material aqui que eu trouxe, vamos ver ... aqui tem uma coisa interessante: “Chegada do primeiro trem da Central do Brasil a Salvador”. Ele registrava tudo quanto era obra, de ampliação, de modernização, inauguração de trechos ferroviários, e todo o desenvolvimento em infraestrutura que acontecia no país. Ele acompanhava as comitivas, mas realizava também trabalhos próprios, independentes.

ROSALE: Olha aqui essa matéria, com Nelson Pereira dos Santos, novinho ... ele que criou o curso de cinema da UFF. Qual a relação que seu pai teve com ele?

REIZI: Eu fiz uma entrevista com ele, eu conversei com ele sobre meu pai, a entrevista é emocionante. “Rozemberg me levou para conhecer o Brasil, e partir daí eu fiz ‘Vidas Secas’”. Porque ele ficou filmando as secas no Nordeste com meu pai, essa é uma história incrível que ele conta. Ele ganhou prêmios falando sobre a seca.

ROSALE: Essas produções, que contam e revelam a realidade sobre alguns assuntos que não são tão comuns de se falar, costumam ganhar prêmios, são grandes e belas produções. Recentemente o filme “O desmonte do Monte”, sobre o Morro do Castelo, ganhou uma premiação.

REIZI: O desmonte do Morro de Santo Antônio eu tenho o roteiro, ali fala sobre as famílias que estavam sendo despejadas, conta sobre o drama das famílias ...

ROSALE: A UFF fez um convênio com o Tribunal Regional da 4ª Região TRF 4 e foram arquivados, e passaram a fazer uma base de dados com relação ao despejo das pessoas que moravam na Presidente Vargas, no tempo de Rodrigues Alves. Aquilo ali, as pessoas não saíram de lá por vontade própria como diziam, não foi. Aí mudaram a história ...

REIZI: que é a mesma coisa que meu pai tem, filmado, por causa do Dom Helder Câmara que era muito amigo do meu pai, aí o Dom Hélder promove o trigésimo sexto Congresso Eucarístico

⁴¹ Joãozinho da Gomeia, nascido João Alves de Torres Filho (1914-1971) foi um sacerdote do Candomblé de Angola.

no Rio de Janeiro. Foi o primeiro filme a cores que meu pai produziu, no Brasil ele foi o primeiro a filmar em cores. Porque ele pegava o filme e mandava pra Alemanha *pra* colorir. Nossa, meu pai era muito pioneiro, muito avançado. E aí, o que aconteceu? O meu pai fez o filme, esse, por causa da Cruzada São Sebastião, que era a (favela) Praia do Pinto, no Leblon ...e ali foi feito, foi montado o conjunto habitacional.

EDUARDO: Que é onde eu moro.

REIZI: Jura?

EDUARDO: Pois é, mais uma vez os nossos caminhos se cruzaram. Eu como presidente da (Associação Ferroviária) Trilhos do Rio, recebi de um colaborador um vídeo, e publiquei no Youtube. Anos depois eu começo a cursar faculdade de Arquivologia, e você ao juntar o acervo do seu pai, encontra este vídeo que publiquei na internet, entra em contato comigo, eu te passo o contato da pessoa que me forneceu o material. Alguns meses depois, para realizar meu projeto de pesquisa, me lembro do acervo I. Rozemberg e decido escolher como tema o acervo produzido pelo seu pai. Ao convidar a professora Rosale para ser minha orientadora, descubro que vocês são grandes amigas, de vários anos. E agora fico sabendo que seu pai filmou a iniciativa de Dom Helder Câmara para a construção do local onde eu moro, muito legal isso, como os caminhos se entrelaçam!

REIZI: Meu pai filma o drama da favela, esse filme que você publicou (na internet) era o drama da Central, ele (Rozemberg) filma o drama da favela, ele mostrava isso, ele chorava pelo povo Brasileiro, o drama das secas, passou quarenta anos filmando as secas. É muita coisa. Tudo isso que eu falo, foram dez anos lendo, eu li mais de trezentos e cinquenta roteiros, busquei por milhares de matérias e notícias de jornal e revista, sem falar dos vídeos. Já consegui catalogar muito filmes, o material produzido e o legado é realmente extenso.

EDUARDO: Quanto tem do acervo do seu pai no Arquivo Nacional?

REIZI: Lá no Arquivo? Ah ... deve ter umas mil e quinhentas latas de filme ...

ROSALE: Que é isso, Reizi? Gente, mas como ele produziu!

EDUARDO: Foram décadas e décadas ...

ROSALE: Fora as que se perderam, deterioraram... porque tinha o problema do acetato e do nitrato de auto-combustão.

REIZI: Ainda teve as que se perderam no incêndio, por causa do fogo no escritório, em 1951. Eu vou mostrar a história que eu trouxe, eu fiz a exposição, a minha primeira exposição foi na Academia de Letras de Vassouras. Eu e a Gilda Meirelles, minha amiga, foi a primeira vez que eu consegui buscar todo o acervo que minha mãe guardou durante esse tempo todinho, porque isso tudo veio lá de casa, do meu pai, eles guardaram tudo!

EDUARDO: Mas me tira uma dúvida, nem sei se a Rosale sabe disso: quando você entrou em contato comigo sobre o vídeo que eu postei no Youtube da Trilhos do Rio, você me ligou dizendo que não tinha aquele vídeo. Eu fiquei perplexo, pensando como eu poderia ter e você não.

REIZI: O vídeo eu tenho, mas não o original, a película não. Por isso entrei em contato *pra* saber a origem, pois a pessoa que te enviou poderia ter a lata com o filme original. Eu estou igual a Indiana Jones, “em busca dos filmes perdidos”!

**APÊNDICE B - Lista de documentários, até o momento recuperados e catalogados,
intitulados “Coisas do Brasil” produzidos pela Companhia Cinematográfica I.
Rozemberg**

COISAS DO BRASIL N.º 53/54 - FLAGRANTES DO VALE DO SÃO FRANCISCO

COISAS DO BRASIL N.º 57 - VAQUEIROS E FESTA DA LAPA

COISAS DO BRASIL N.º 72 - CAPOEIRA

COISAS DO BRASIL N.º 73 - BARRAGEM DE TRÊS MARIAS

COISAS DO BRASIL N.º 74 - FORJANDO O PROGRESSO

COISAS DO BRASIL N.º 75 - CENTRAIS ELÉTRICAS DE FURNAS

COISAS DO BRASIL N.º 76 - PETRÓLEO, META DA INDEPENDÊNCIA

COISAS DO BRASIL N.º 77 - BRASÍLIA, SONHO QUE SE FEZ REALIDADE

COISAS DO BRASIL N.º 78 - VIA MARITIMA, ARTÉRIA VITAL DO PROGRESSO

COISAS DO BRASIL N.º 79 - LIGANDO BRASIL DE NORTE A SUL

COISAS DO BRASIL N.º 80 - MINÉRIO DE FERRO

COISAS DO BRASIL N.º 81 - MINÉRIO DE FERRO, REALIDADE BRASILEIRA

COISAS DO BRASIL N.º 82 - DOMANDO AS ÁGUAS

COISAS DO BRASIL N.º 83 - TRANSPORTE FERROVIÁRIO, NECESSIDADE
NACIONAL

COISAS DO BRASIL N.º 84 - ESTALEIROS DO BRASIL

COISAS DO BRASIL N.º 85 - TRANSPORTANDO MILHARES E MILHÕES

COISAS DO BRASIL N.º 86 - PORTOS DO BRASIL

COISAS DO BRASIL N.º 87 - BACIA DO PRATA

COISAS DO BRASIL N.º 88 - MAIS E MAIS RODOVIAS

COISAS DO BRASIL N.º 89- TERMINAL MARÍTIMO DA GUANABARA

COISAS DO BRASIL N.º 90- BAHIA PITORESCA

COISAS DO BRASIL N.º 91 - DOMANDO AS ÁGUAS, VITÓRIA

COISAS DO BRASIL N.º 92 - DOMANDO AS ÁGUAS, ESPÍRITO SANTO

COISAS DO BRASIL N.º 93 - DOMANDO AS ÁGUAS, RIO GRANDE DO SUL

COISAS DO BRASIL N.º 94 - BRASÍLIA 62

COISAS DO BRASIL N.º 95 - DOMANDO AS ÁGUAS, SANTA CATARINA

COISAS DO BRASIL N.º 96 - TRÊS MARIAS, UMA REALIDADE

COISAS DO BRASIL N.º 97- MARANHÃO, SEMPRE BELO

COISAS DO BRASIL N.º 98 - NENHUMA SÓ CRIANÇA SEM ESCOLA

COISAS DO BRASIL N.º 99 - PIRAPORA FESTEJA MEIO SÉCULO

COISAS DO BRASIL N.º 100 - ALÉM DO ARCO IRIS

COISAS DO BRASIL N.º 101 - LUZ NA SELVA

COISAS DO BRASIL N.º 102 - ARTESANATO DO NORDESTE

COISAS DO BRASIL N.º 103 - SUDENE EM AÇÃO

COISAS DO BRASIL N.º 104 - UMA NOVA FRONTEIRA DO NORDESTE

COISAS DO BRASIL N.º 105 - SURGE UMA NOVA ALAGOAS

COISAS DO BRASIL N.º 106 - SANEANDO A BAHIA

COISAS DO BRASIL N.º 107 -SANEANDO A BAHIA

COISAS DO BRASIL N.º 108 - DOMANDO AS ÁGUAS, PERNAMBUCO

COISAS DO BRASIL N.º 109 - SANEANDO O NORDESTE

COISAS DO BRASIL N.º 110 - SANEANDO SERGIPE E ALAGOAS

COISAS DO BRASIL N.º 111 - O ESPETACULO CONTINUA

COISAS DO BRASIL N.º 112 - PELO BRASIL ADENTRO

COISAS DO BRASIL N.º 113 - BURRO DE CARGA

COISAS DO BRASIL N.º 114/115- RECORDANDO VISITA AO BRASIL (realizado para a CIA SIDERURGICA MANNESMANN)

COISAS DO BRASIL N.º 115/114 - INAUGURAÇÃO DO NOVO ALTO FORNO, realizado para a CIA SIDERURGICA MANNESMANN

COISAS DO BRASIL N.º 116 - TERMINAL MARÍTIMO DE ILHÉUS

COISAS DO BRASIL N.º 117 - LUZ NA SELVA

COISAS DO BRASIL N.º 118 - SANEANDO MINAS GERAIS

COISAS DO BRASIL N.º 119 - COMO SE FAZ AGRICULTURA EM TERRA SECA

COISAS DO BRASIL N.º 120 - DEPOIMENTO DE TIRIRI

COISAS DO BRASIL N.º 121-SANEAMENTO BELÉM E AMAPÁ

COISAS DO BRASIL N.º 122 - IRRIGAÇÃO DO SUB-MÉDIO SÃO FRANCISCO

COISAS DO BRASIL N.º 123 - SANEAMENTO DO ESTADO DO RIO

COISAS DO BRASIL N.º 124 - ÁGUAS PARA BELO HORIZONTE

COISAS DO BRASIL N.º 125 - FATOS E NÃO PALAVRAS

COISAS DO BRASIL N.º 126 -LABORATÓRIO HIDRAULICO DE RECIFE

COISAS DO BRASIL N.º 127 - SANEANDO O ESPÍRITO SANTO

COISAS DO BRASIL N.º 128- CHEVAP, UMA REALIDADE

COISAS DO BRASIL N.º 129 - CERNE, UMA REALIDADE

COISAS DO BRASIL N.º 130 - UMA NOVA ABOLIÇÃO

COISAS DO BRASIL N.º 131 - SANEAMENTO BÁSICO DO NORDESTE

COISAS DO BRASIL N.º 132 - BAIXADA FLUMINENSE ONTEM E HOJE

COISAS DO BRASIL N.º 133 - SANEANDO O PARANÁ

COISAS DO BRASIL N.º 134 - O NORDESTE PROGRIDE

COISAS DO BRASIL N.º 135 - BOA ESPERANÇA, A ÚNICA ESPERANÇA

COISAS DO BRASIL N.º 136 - IMENSO, BELO E GRANDIOSO

COISAS DO BRASIL N.º 137 - O RIO DESVIA A HISTÓRIA

COISAS DO BRASIL N.º 138/125 - FATOS E NÃO PALAVRAS

COISAS DO BRASIL N.º 139 - CHESF, ENERGIA PARA O NORDESTE

COISAS DO BRASIL N.º 140 - O ESTÁDIO DE MINAS GERAIS

COISAS DO BRASIL N.º 141/142 - ANO RODOVIÁRIO DE MINAS GERAIS

COISAS DO BRASIL N.º 142/141 - CENTRAIS ELÉTRICAS DE MINAS GERAIS

COISAS DO BRASIL N.º 143 - O FUTURO QUE SE FEZ PRESENTE

COISAS DO BRASIL N.º 144 - TIRADENTES, INSPIRAÇÃO DE MINAS

COISAS DO BRASIL N.º 145 - A BARRAGEM E O HOMEM

COISAS DO BRASIL N.º 146 - D.N.O.S. E SUAS ATIVIDADES

COISAS DO BRASIL N.º 147 - AGORA, É A VEZ DO NORDESTE

COISAS DO BRASIL N.º 148 - MENSAGEM DO INDA

COISAS DO BRASIL N.º 149 - OPERAÇÃO GURGUEIA

COISAS DO BRASIL N.º 150 - BOA ESPERANÇA, FATOR DE DESENVOLVIMENTO
AGRÁRIO

COISAS DO BRASIL N.º 151 - MUNICÍPIO MODELO DE SURUBIM

COISAS DO BRASIL N.º 152 - BOA ALIMENTAÇÃO FAZ PARTE DA LIÇÃO

COISAS DO BRASIL N.º 153 - BELO HORIZONTE, CAPITAL DA BELEZA E DO
PROGRESSO

COISAS DO BRASIL N.º 154 - JAGUARÁ, UM ATO DE CONQUISTA

COISAS DO BRASIL N.º 155 - O DESPERTAR DO OESTE

COISAS DO BRASIL N.º 156 - MAIS ENERGIA PARA MINAS

COISAS DO BRASIL N.º 157 - SANEAMENTO BÁSICO DE NORTE A SUL

COISAS DO BRASIL N.º 158 - TRANSFORMANDO FERRO EM OURO

COISAS DO BRASIL N.º 159 - BOA ESPERANÇA, UMA BOA CERTEZA

COISAS DO BRASIL N.º 160 - O MARANHÃO NOVO

COISAS DO BRASIL N.º 161 - SANEANDO O RIO GRANDE DO SUL

COISAS DO BRASIL N.º 162 - FELIXLANDIA, UM EXEMPLO FELIZ

COISAS DO BRASIL N.º 163/164 - A ENERGIA NUCLEAR

COISAS DO BRASIL N.º 164/163 - OS FABULOSOS RADIOISÓTOPOS

COISAS DO BRASIL N.º 165 - DO SONHO A REALIDADE

COISAS DO BRASIL N.º 166 - VOZ DO SILENCIO

COISAS DO BRASIL N.º 167 - UMA NOVA LUZ BRILHA NO SUL

COISAS DO BRASIL N.º 168 - ROTA DO PROGRESSO

COISAS DO BRASIL N.º 169 - O HOMEM DOMA O RIO

COISAS DO BRASIL N.º 170 - O CABOCLO DA BOA ESPERANÇA

COISAS DO BRASIL N.º 171 - O PIAUÍ EXISTE

COISAS DO BRASIL N.º 172 - SANEANDO MINAS GERAIS

COISAS DO BRASIL N.º 173/174 - BARRAGEM DE PEDRAS, FATOR DE DESENVOLVIMENTO

COISAS DO BRASIL N.º 174 - IRRIGAÇÃO DO NORDESTE

COISAS DO BRASIL N.º 175 - A DISCIPLINA DAS ÁGUAS

COISAS DO BRASIL N.º 176 - ÁGUA PARA BELO HORIZONTE

COISAS DO BRASIL N.º 177 - MELHORES DIAS PARA O HINTERLAND MINEIRO

COISAS DO BRASIL N.º 178 - BOA ESPERANÇA UMA OBRA PARA O DESENVOLVIMENTO

COISAS DO BRASIL N.º 179 - FERROVIA PROGRESSO INTEGRAÇÃO

COISAS DO BRASIL N.º 180 - ESTÃO MAIS VERDES NOSSOS VALES

COISAS DO BRASIL N.º 181/182/183 - INTEGRACAO LATINO-AMERICANA, ATA DE RIO BRANCO

COISAS DO BRASIL N.º 185 - OSISTEMA DO RIO DAS VELHAS

COISAS DO BRASIL N.º 186 - ENERGIA PARA O DESENVOLVIMENTO

COISAS DO BRASIL N.º 187 - SÃO PAULO NÃO É SÓ A CAPITAL

COISAS DO BRASIL N.º 188 - RIO GRANDE DO SUL EM RITMO DE BRASIL GRANDE

COISAS DO BRASIL N.º 189- GOVERNADOR BARCELOS EM PASSO FUNDO

COISAS DO BRASIL N.º 190 - USIMINAS FAZ PONTE PARA O D.N.E.R.

COISAS DO BRASIL N.º 191 -SIDERÚRGICA DE VOLTA REDONDA

COISAS DO BRASIL N.º 192 - A REDENÇÃO DO NORDESTE

COISAS DO BRASIL N.º 193 - RIO DE JANEIRO CONTINUA LINDO

COISAS DO BRASIL N.º 194 - VALORIZANDO O NORDESTE

COISAS DO BRASIL N.º 195 - O RIO EM NOVA DIMENSÃO

COISAS DO BRASIL N.º 196 - BOA ESPERANÇA DESAFIA O TEMPO PERDIDO

COISAS DO BRASIL N.º 197 - A INCONFIDÊNCIA NA PRAÇA

COISAS DO BRASIL N.º 198 - O MILAGRE DO MARANHÃO

COISAS DO BRASIL N.º 199 - O PÃO NOSSO DE CADA DIA

COISAS DO BRASIL N.º 200 - CURIOSIDADES

COISAS DO BRASIL N.º 201 - CONTRASTES DO BRASIL

COISAS DO BRASIL N.º 202 - CURIOSIDADES

COISAS DO BRASIL N.º 203 - VILA RICA, BERÇO DA LIBERDADE

COISAS DO BRASIL N.º 204 - CURIOSIDADES

COISAS DO BRASIL N.º 211 - MILAGRE DA IRRIGAÇÃO

COISAS DO BRASIL N.º 212 - SECAS, O GRANDE DESAFIO

COISAS DO BRASIL N.º 213 - D. N. O. S. 30 ANOS

COISAS DO BRASIL N.º 214 - SE QUERES TER ALEGRIA, SEMEIA E CRIA

COISAS DO BRASIL N.º 215 - ENERGIA SEM FRONTEIRAS

COISAS DO BRASIL N.º 217 - IBIRAMA

COISAS DO BRASIL N.º 218 - ENERGIA PARA O PROGRESSO

COISAS DO BRASIL N.º 219 - ENERGIA SE FAZ COM ENERGIA

COISAS DO BRASIL N.º 220 - IMPLANTANDO NOVA TECNOLOGIA

COISAS DO BRASIL N.º 221 - ISTO NÃO SE FEZ POR MILAGRE

COISAS DO BRASIL N.º 222 - PAULO AFONSO EM MODELO REDUZIDO

COISAS DO BRASIL N.º 223 - POSSE DO GOVERNADOR DO CEARÁ

COISAS DO BRASIL N.º 224 - FORÇA QUE IMPULSIONA O PROGRESSO

COISAS DO BRASIL N.º 225 - Sem título, bom estado

COISAS DO BRASIL N.º 226 - GOITACAZES, BAIXADA DOCE

COISAS DO BRASIL N.º 228 - TRANSFORMAÇÃO PODER E ENERGIA

COISAS DO BRASIL N.º 229 - TRANSAMAZÔNICA, UM ANO DEPOIS

COISAS DO BRASIL N.º 230 - TRANSAMAZÔNICA, UMA REALIDADE

COISAS DO BRASIL N.º 231 - PAULO AFONSO TAMBÉM CONSTRÓI O BRASIL

COISAS DO BRASIL N.º 232 - UMA ILHA NO INERIOR DO BRASIL

COISAS DO BRASIL N.º 233 - ATÉ DE BAIXO D'ÁGUA

COISAS DO BRASIL N.º 234 - PAVUNA

COISAS DO BRASIL N.º 235 - ÁGUAS DO PRESENTE E DO FUTURO -CHESF

COISAS DO BRASIL N.º 236 - POR DEBAIXO DE NOSSOS PÉS

COISAS DO BRASIL N.º 237 - NOVA ERA FERROVIÁRIA

COISAS DO BRASIL N.º 238 - OS NOVOS CAMINHOS DO CEARÁ

COISAS DO BRASIL N.º 239 - EXTRA ALTA TENSÃO

COISAS DO BRASIL N.º 240 - ESTAÇÃO EXPERIMENTAL DE CANA DE AÇÚCAR

COISAS DO BRASIL N.º 241 - DESVIO E FECHAMENTO DO RIO SÃO FRANCISCO

COISAS DO BRASIL N.º 242 - COMPROMISSO SOCIAL

COISAS DO BRASIL N.º 243 - PRIMEIRO PASSO, PASSO FUNDO

COISAS DO BRASIL N.º 244 - NASCE UMA NOVA FONTE DE ENERGIA

COISAS DO BRASIL N.º 245 - TESTES EM ESTRUTURAS DE 500 KW

COISAS DO BRASIL N.º 246 - NOVA GLÓRIA

COISAS DO BRASIL N.º 247 - TECNOLOGIA EM ALAGOAS

COISAS DO BRASIL N.º 248 - TRADIÇÃO E RENOVAÇÃO

COISAS DO BRASIL N.º 249 - PANTANAL

COISAS DO BRASIL N.º 251 - ENERGIA EM EXPANSÃO

COISAS DO BRASIL N.º 252 - O DESPERTAR DO PROGRESSO

COISAS DO BRASIL N.º 253 - SEGUNDO PASSO: SALTO OSÓRIO

COISAS DO BRASIL N.º 254 - PAULO AFONSO IV

COISAS DO BRASIL N.º 255 - AUTÓDROMO DO RIO DE JANEIRO

COISAS DO BRASIL N.º 256 - MAIS UMA USINA PARA ELETROSUL

COISAS DO BRASIL N.º 257 - ITAIPÚ UM GESTO DE UNIÃO

COISAS DO BRASIL N.º 258 -EXEMPLO DE UNIÃO

COISAS DO BRASIL N.º 259- O MILAGRE DO HOMEM

COISAS DO BRASIL N.º 260 - POSSE DO DR. TELMO THOMPSOM FLÔRES

COISAS DO BRASIL N.º 261 - O VELHO CHICO E O NOVO NORDESTINO

COISAS DO BRASIL N.º 262 - O QUE É ELETROSUL

COISAS DO BRASIL N.º 263 - CRIANDO NOVA VIDA

COISAS DO BRASIL N.º 264- A GRANDE PROMESSA: CHESF

COISAS DO BRASIL N.º 265- NOVA FONTE DE ENERGIA

COISAS DO BRASIL N.º 266 - O LAGO IMENSO DO PROGRESSO

COISAS DO BRASIL N.º 267 - UMA NOVA ABOLIÇÃO

COISAS DO BRASIL N.º 268 - AÇO

COISAS DO BRASIL N.º 269 - BETUME – ITIUBA – CURAÇA – MANDACARÚ

COISAS DO BRASIL N.º 270 - CARPINA E GOITÁ

COISAS DO BRASIL N.º 271- ENERGIA GERA O PROGRESSO

COISAS DO BRASIL N.º 272 - DESVIO DE SALTO SANTIAGO

COISAS DO BRASIL N.º 273- CAMINHO DAS ÁGUAS

COISAS DO BRASIL N.º 274 - UMA AULA EM ITAIPÚ

COISAS DO BRASIL N.º 275 - Dr. ANTONIO CARLOS MAGALHÃES -V
ANIVERSÁRIO DE ITAIPÚ

COISAS DO BRASIL N.º 276 - DR. ANTONIO CARLOS MAGALHÃES -
TRANSMISSÃO DO CARGO PARA DR. BARBALHO

COISAS DO BRASIL N.º 277 - RIO SÃO FRANCISCO

COISAS DO BRASIL N.º 278 - NORDESTE IMAGEM E MOVIMENTO

COISAS DO BRASIL N.º 279 - 10 ANOS GERANDO PROGRESSO

COISAS DO BRASIL N.º 280 - A GRANDE ENCHENTE

COISAS DO BRASIL N.º 281 - EMERGÊNCIA

COISAS DO BRASIL N.º 282 - ECLUSA DE SOBRADINHO

COISAS DO BRASIL N.º 283 - ENCHENTE DO RIO SÃO FRANCISCO

COISAS DO BRASIL N.º 284 - SOBRADINHO UMA NOVA FORÇA NO VALE DO SÃO
FRANCISCO

COISAS DO BRASIL N.º 285 - PROJETO RIO

COISAS DO BRASIL N.º 286 - SOBRADINHO A TRAVESSIA DO FUTURO

COISAS DO BRASIL N.º 287 - CARVÃO É A SOLUÇÃO

COISAS DO BRASIL N.º 288 - AS MURALHAS DO SÃO FRANCISCO

COISAS DO BRASIL N.º 289 - INERLIGAÇÃO NORTE – NORDESTE

COISAS DO BRASIL N.º 290 - PAULO AFONSO IV - ENERGIA PARA O
DESENVOLVIMENTO

COISAS DO BRASIL N.º 291 - O VELHO CHICO ACENDE AS LAMPADAS DE
IMPERATRIZ

COISAS DO BRASIL N.º 292 - TECNOLOGIA DE IRRIGAÇÃO DO NORDESTE

COISAS DO BRASIL N.º 293 - ENERGIA NO OESTE DA BAHIA

COISAS DO BRASIL N.º 294- PRODUÇÃO A SER PESQUISADA

COISAS DO BRASIL N.º 295 - A ENERGIA DO VELHO CHICO

COISAS DO BRASIL N.º 296 - AS MURALHAS DO SÃO FRANCISCO

COISAS DO BRASIL N.º 297 - TERESÓPOLIS, PETRÓPOLIS, ANDREAZA

COISAS DO BRASIL N.º 298 - A NOVA VIDA NA TERRA

COISAS DO BRASIL N.º 299 - 2º DOCUMENTÁRIO PROJETO RIO

COISAS DO BRASIL N.º 300 - PROJETO TUBARÃO

COISAS DO BRASIL N.º 301 - BARRAGEM DE BRUMADOS

COISAS DO BRASIL N.º 302 - CHESF E SEUS OBJETIVOS

COISAS DO BRASIL N.º 303 - BEBERIBE

COISAS DO BRASIL N.º 304 - A BATALHA CONTRA O DESERTO