Programa de Pós Graduação em Museologia e Patrimônio – PPG-PMUS
Mestrado em Museologia e Patrimônio

O PRESERVE e os Museus: análise da preservação do patrimônio ferroviário musealizado brasileiro

Raquel Barbosa da Silva

UNIRIO / MAST - Rio de Janeiro, Março de 2017

O PRESERVE e os Museus: análise da preservação do patrimônio ferroviário musealizado brasileiro

por

Raquel Barbosa da Silva,
Aluna do Curso de Mestrado em Museologia e Patrimônio
Linha 02 – Museologia, Patrimônio Integral e Desenvolvimento

Dissertação de Mestrado apresentada à
Coordenação do Programa de Pós-Graduação
em Museologia e Patrimônio

Orientador: Professor Doutor Marcus Granato

UNIRIO/MAST - RJ, março de 2017

FOLHA DE APROVAÇÃO

O PRESERVE e os Museus: análise da preservação do patrimônio ferroviário musealizado brasileiro

Dissertação de Mestrado submetida ao corpo docente do Programa de Pós-graduação em Museologia e Patrimônio, do Centro de Ciências Humanas e Sociais da Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro – UNIRIO e Museu de Astronomia e Ciências Afins – MAST/MCT, como parte dos requisitos necessários à obtenção do grau de Mestre em Museologia e Patrimônio.

Aprovada por

Prof. Dr._____
MARCUS GRANATO (ORIENTADOR)

Profa. Dra. _____
EMANUELA SOUSA RIBEIRO - UFPE

Profa. Dra. _____
LUISA MARIA DE MATTOS ROCHA - PPG PMUS /UNIRIO

Rio de Janeiro, março de 2017

S 586 Silva, Raquel Barbosa da

O PRESERVE e os Museus: análise da preservação do patrimônio ferroviário musealizado brasileiro/ Raquel Barbosa da Silva. -- Rio de Janeiro, 2017.

x, 124f. : il.

Orientador: Professor Doutor Marcus Granato

Referência: f. 111-124

Dissertação (Mestrado em Museologia e Patrimônio) – Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro; Museu de Astronomia e Ciências Afins, Programa de Pós-Graduação em Museologia e Patrimônio, Rio de Janeiro, 2017.

1. Ferrovias. 2. Programa de Preservação do Patrimônio Histórico do Ministério dos Transportes (Brasil). 3. Museologia. I.Granato, Marcus. II. Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro. Programa de Pós-Graduação em Museologia e Patrimônio. III. Museu de Astronomia e Ciências Afins. IV. Título.

CDU:625.1

AGRADECIMENTOS

Ao orientador desta dissertação, Prof. Dr. Marcus Granato, pelo imprescindível auxílio, estímulo e paciência para o desenvolvimento dessa dissertação.

Ao Prof. Dr. Ivan Coelho de Sá pelo apoio e primordial incentivo.

Às Prof[as] Emanuela Sousa Ribeiro e Luisa Maria de Mattos Rocha pelas preciosas contribuições.

Aos professores do Mestrado em Museologia e Patrimônio do PPG-PMUS.

À minha família, sempre presente e apoiando minhas escolhas.

Aos funcionários do PRESERVE e PRESERFE, Thereza Kahl, Sérgio Santos Morais e Telma Lasmar, que me receberam disponibilizaram seu tempo e me cederam material para a pesquisa.

Ao Henrique Vasconcelos Cruz, por proporcionar a pesquisa nos arquivos da Fundação Joaquim Nabuco, pelos valiosos conselhos e indicações.

Ao Aloísio Arnaldo Nunes de Castro, pelos esclarecimentos,dicas, disponibilidade de tempo e por ceder seu acervo pessoal.

Aos demais colegas do Museu de Arte Murilo Mendes, especialmente Lauro Bohnenberger e Simone Santos bem como pelo apoio institucional da referida instituição museológica e da Universidade Federal de Juiz de Fora.

Aos funcionários do Museu do Trem de Recife, Arquivo Público de Recife, Fundação Joaquim Nabuco, FUNARPE, IPHAN, SPU de Recife, Instituto do Patrimônio Histórico do Estado, Inventariança da RFFSA, Museu do Trem do Rio de Janeiro, Museu Ferroviário de Juiz de Fora, Museu Ferroviário de São Leopoldo, que possibilitaram o desenvolvimento desta pesquisa:

Aos amigos Ana Luisa de Mello, Aline Vianna, Cristina Moura, Denise Batista, Glaucia Cortes Abreu, Fernanda Lemos, Graciele Karine, Isaque, Jacqueline Rabello, Norma Farbanks, Priscila, Renata Canedo, pela cumplicidade.

SILVA, Raquel Barbosa da. O PRESERVE e os Museus: análise da preservação do patrimônio ferroviário musealizado brasileiro, 2017. Dissertação (Mestrado) – Programa de Pós-graduação em Museologia e Patrimônio, UNIRIO/MAST, Rio de Janeiro, 2017, 124 p. Orientador: Marcus Granato. UNIRIO/MAST. 2017. Dissertação.

RESUMO

o Programa de Preservação do Patrimônio Histórico do Ministério dos Transportes (PRESERVE) constitui um marco para a preservação do patrimônio ferroviário ao promover uma política de preservação em forma de rede com abrangência nacional.

Com o objetivo de avaliar essas ações de preservação, esta dissertação aborda a categoria de patrimônio da industrialização e sua musealização; o desenvolvimento das ferrovias em âmbito nacional; os primórdios da preservação do patrimônio ferroviário e o contexto de criação do PRESERVE, mapeando e analisando as ações, critérios e métodos adotados pelo Programa. Neste âmbito, procedeu-se ao levantamento da implantação de centros preservação e núcleos históricos, enfocando as escolhas das edificações, os padrões expositivos e a formação de acervo.

No delineamento desta pesquisa, foi adotada como metodologia o levantamento, leitura e análise de caráter qualitativo de fontes primárias e secundárias, que embasam as reflexões acerca da categoria de patrimônio industrial e sua musealização, bem como das ações desenvolvidas para a preservação do patrimônio ferroviário pelo PRESERVE e PRESERFE (Setor Geral de Preservação do Patrimônio Histórico Ferroviário).

A partir dos dados coletados e analisados, foi possível perceber que o PRESERVE contribuiu de forma ímpar para a preservação do patrimônio ferroviário ao promover a preservação articulada do patrimônio imóvel, do patrimônio móvel associado e da documentação. Dessa forma promoveu o estudo sistemático, a identificação, a seleção, o inventário, a documentação e a divulgação, sobretudo com a implantação de centros de preservação e núcleos históricos. Em relação à localização desses espaços foram selecionadas estações, habitações ferroviárias e oficinas, orientadas não apenas pela importância histórica, mas também por estarem inseridas em complexos ferroviários ainda em operação. A narrativa expositiva contemplava os dados históricos do desenvolvimento do modal ferroviário no país, enfocando as características regionais desses espaços, bem como os aspectos da evolução tecnológica da área. Já em relação à formação de acervo, esta foi orientada pelos valores históricos, antiguidade, raridade e tecnologia.

SILVA, Raquel Barbosa da. The PRESERVE and the Museums: The analysis of the preservation of Brazilian museum railroad heritage, 2017. Dissertation (Master's) – Programa de Pós-graduação em Museologia e Patrimônio, UNIRIO/MAST, Rio de Janeiro, 2017, 124 p. Supervisor: Marcus Granato. UNIRIO/MAST. 2017. Dissertation.

RESUMO

The *Programa de Preservação do Patrimônio Histórico do Ministério dos Transportes* (PRESERVE) constitutes a landmark for the preservation of the railway heritage by promoting a preservation policy in the form of a network with national coverage.

With the objective of evaluating these preservation actions, this dissertation addresses the category of heritage of industrialization and its musealization process; the development of railways nationwide; the beginnings of the preservation of the railway heritage and the context of the PRESERVE's creation, mapping and analyzing the actions, criteria and methods adopted by the program. In this context, the implantation of preservation and historical centers, focusing on the choices of the buildings, the exposition patterns and the formation of the collection were carried out.

In the outline of this research, it was used as methodology the survey, read and analyze of the qualitative character of primary and secondary sources, which base the reflections on the category of industrial heritage and its musealization, as well as the actions developed for the preservation of the railway heritage by PRESERVE and PRESERFE (*Setor Geral de Preservação do Patrimônio Histórico Ferroviário*).

From the data collected and analyzed, it was possible to realize that the PRESERVE contributed in a unique way to the preservation of the railway heritage by promoting the articulation and preservation of the immovable heritage, associated mobile heritage and its documentation. In this way, it promoted a systematic study, identification, selection, inventory, documentation and dissemination, above all with the implementation of preservation and historical centers. In relation to the location of these spaces: stations, railway houses and workshops, were selected, oriented not only by historical importance, but also because they are part of railway complexes still in operation. The expository narrative contemplated the historical data of the railways development in the country, focusing on the regional characteristics of these spaces, as well as aspects of the technological evolution of the area. In relation to the formation of the collection, this was guided by historical values, antiquity, rarity and technology.

SIGLAS E ABREVIATURAS UTILIZADAS:

DNER – Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER)

DNIT – Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transporte

DPHAN – Departamento do Preservação do Patrimônio Histórico do Ministério dos Transportes

EFOM – Estrada de Ferro Oeste de Minas

FEPASA – Ferrovias Paulistas S.A.

IPHAN – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional

MT – Ministério dos Transportes

PND – Programa Nacional de Desestatização

PRESERVE – Programa de Preservação do Patrimônio Histórico do Ministério dos Transportes

PRESERFE – Setor Geral de Preservação do Patrimônio Histórico Ferroviário

PROFAC – Programa Ferroviário de Ação Cultural

RFFSA – Rede Ferroviária Federal S.A.

SPHAN – Secretaria de Patrimônio Histórico e Artístico Nacional

TICCIH – Comitê Internacional de Conservação do Patrimônio Industrial

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - Mapa do Brasil datado de 1913.

Figura 2 (a, b, c): Mapas da erradicação de ramais por regiões.

Figura 3 - Organização administrativa da RFFSA em 1984.

Figura 4 - Organização administrativa da RFFSA em 1991.

Figura 5 (a e b) - Exposição comemorativa ao Centenário da Estrada de Ferro Recife - São Francisco (Rede Ferroviária do Nordeste). Fonte: Arquivo Público Recife.

Figura 6 (a e b) - Centro de Preservação da História Ferroviária de Curitiba.

Figura 7 (a e b) - Vista do interior e exterior da rotunda de São João del Rei, 1974.

Figura 8 (a e b) - Vista do exterior e interior da rotunda de São João del Rei, 2009.

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO 1

Cap. 1 PATRIMÔNIO E MUSEU 8

1.1 - Patrimônio Industrial: desafios da preservação 9

1.2 - Museu e Musealização: algumas considerações 22

1.3 - Museu de Ciência ou da Indústria? Algumas Considerações a Respeito dos Museus Ferroviários 29

Cap. 2 O TRANSPORTE FERROVIÁRIO NO BRASIL 31

2.1 - Breve Histórico da Implantação das Estradas de Ferro no Brasil 32

2.2 - A Rede Ferroviária Federal S.A. - RFFSA 44

2.3 - A Privatização do Sistema Ferroviário 51

Cap. 3 A PRESERVAÇÃO DO PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO 62

3.1 - Antecedentes do PRESERVE 63

3.2 - O Programa de Preservação do Patrimônio Histórico do Ministério dos Transportes (PRESERVE) 73

3.3 - Proposta do Centro de Preservação da História Ferroviária 84

3.4 - Centro de Preservação da História Ferroviária de Minas Gerais 97

CONSIDERAÇÕES FINAIS 106

REFERÊNCIAS 111

INTRODUÇÃO

INTRODUÇÃO

A presente dissertação tem como objeto de estudo o Programa de Preservação do Patrimônio Histórico do Ministério do Transporte (PRESERVE), enfocando as ações implementadas voltadas para a preservação do patrimônio ferroviário musealizado.

A escolha do tema advém do interesse da mestranda pela preservação dessa tipologia de patrimônio, motivado pelo notório abandono ao qual tem sido relegado e que cotidianamente é percebido pelas edificações em ruínas e locomotivas se deteriorando nas linhas desativadas e nas instituições culturais cuja finalidade é justamente sua proteção. Outro fator motivador foi a influência positiva relacionada aos itens da coleção da museóloga e coordenadora do PRESERVE, Maria Elisa Carrazzoni, que está sob a guarda do Núcleo de Memória da Museologia no Brasil (NUMMUS/UNIRIO)[1].

No Curso de Especialização em Preservação de Acervos de Ciência e Tecnologia (PPACT/MAST), sob a orientação do Prof. Dr. Marcus Granato, realizamos o levantamento dos museus voltados exclusivamente para a temática ferroviária. Naquela ocasião, foi possível verificar que dos trinta e sete museus identificados, doze haviam sido concebidos ou reformulados no período de atuação do PRESERVE no âmbito do Ministério dos Transportes (RFFSA).

Diante da evidente importância deste Programa para a preservação do patrimônio ferroviário, no Mestrado do Programa de Pós-Graduação em Museologia e Patrimônio da UNIRIO/MAST, na linha de pesquisa Museologia, Patrimônio Integral e Desenvolvimento, buscamos subsídios para um maior aprofundamento dos estudos iniciados em 2009.

O advento da ferrovia no Brasil proporcionou comunicação mais rápida e eficiente, conectando pessoas, consolidando rotas de comércio e dinamizando o transporte de mercadorias visando o abastecimento interno e a exportação da produção, especialmente agropecuária. Além de favorecer maior integração e controle do território, ao penetrar em áreas de difícil acesso, impôs novo ordenamento espacial na conformação urbana. Assim sendo, destacamos que promoveu profundo impacto na sociedade.

Na implantação do modal ferroviário, foram instaladas infraestruturas ao longo da via, com tipos arquitetônicos, materiais e práticas construtivas inovadoras para a época, que transformaram a paisagem local. Neste seguimento, foram edificadas estações, armazéns de mercadoria, oficinas de manutenção, vilas ferroviárias, depósitos de locomotivas e

[1] O NUMMUS reúne um acervo expressivo de profissionais que atuaram e atuam no campo da Museologia, estando sob sua tutela o acervo documental da coordenadora do PRESERVE, Maria Elisa Carrazzoni, bem como de outros profissionais que atuaram no Programa.

vagões, entre outros. Já em relação às pontes, viadutos e túneis frequentemente constituíam grandes desafios tecnológicos para a época.

Os equipamentos, que eram importados, passavam por reparos nas oficinas das empresas ferroviárias, que ao longo do tempo também construíram maquinário próprio. Neste processo, observa-se inicialmente a transferência e o posterior desenvolvimento tecnológico na área.

Diante do exposto, reforçamos que o modal ferroviário teve profundos reflexos não apenas do ponto de vista econômico, se estendendo à arquitetura, engenharia, cultura, sociedade, economia e política no país. A respeito do impacto promovido, Telles salienta que:

> O impacto social das estradas de ferro não foi menos importante do que o econômico e se fez sentir em vários aspectos: a facilidade de transportes, que criou o hábito de viajar e terminou com o isolamento social e cultural de muitos pequenos núcleos de população; o abandono a que foram relegados os antigos caminhos e as povoações que ficaram ao largo das novas estradas; a valorização do trabalho livre, das chamadas artes mecânicas e da própria profissão do engenheiro; e finalmente, o choque de civilizações, entre o pessoal pacato e atrasado do interior e os engenheiros e técnicos, muitos dos quais estrangeiros, que invadiram esse interior para construir as estradas (TELLES, 2011, p. 54).

A industrialização por sua vez está associada diretamente a esse tipo de transporte "pois impulsionou as ferrovias e, por sua vez, foi por elas impulsionada" (KÜHL 2008, p. 40). Neste seguimento, adotamos o enquadramento dos remanescentes ferroviários na categoria de patrimônio industrial, consolidado, sobretudo, com os documentos internacionais como a *Carta de Nizhny Tagil* e os *Princípios de Dublin*.

É digna de nota a vertente teórica que vincula alguns itens relacionados ao patrimônio ferroviário como bens do patrimônio cultural de ciência e tecnologia, uma vez que documentam o avanço tecnológico na área.

A gênese dos museus voltados à temática industrial remonta ao século XIX, com a instauração de conservatórios de artes e ofícios, exposições universais e exposições de matérias-primas. Tinham como objetivo a divulgação dos avanços tecnológicos e finalidade pedagógica (LOPES, 2012, p. 8).

Nesta acepção, Lopes (2012, p. 16) cita a criação do Museu Tecnológico, instituído em 1864, e que entrou em funcionamento em 1867/1868, e o Museu Industrial do Conselho Geral das Alfândegas, em 1873, ambos em Portugal, motivados pelo "interesse do incremento do ensino industrial a razão essencial com a qual o Estado defendia a criação de museus de matriz industrial".

No entanto a temática de preservação do patrimônio ferroviário ganhou maior visibilidade na década de 1950, na Inglaterra, com o surgimento de um movimento que visava dar novo sentido e uso aos espaços que estavam desativados e em reação às destruições massivas da infraestrutura relacionada, seguidas pelas transformações das áreas urbanas (KÜHL, 2008).

No contexto nacional, a ressignificação dos remanescentes ferroviários em nível federal iniciou-se nas comemorações do centenário da Estrada de Ferro Mauá, em 1954, com o tombamento do primeiro trecho de via permanente inaugurado no país. Nas décadas seguintes foram instalados museus voltados exclusivamente para essa temática.No entanto, foi na década de 1980, que se iniciou uma política pública clara e sistemática de preservação do patrimônio ferroviário no âmbito do Ministério dos Transportes, por meio do Programa de Preservação do Patrimônio Histórico (PRESERVE).

O Programa tinha como objetivo "conhecer o material histórico do Ministério dos Transportes cuidar da sua preservação e restauração e reuni-lo em local apropriado, no sentido de documentar a evolução da tecnologia dos transportes do Brasil" (BRASIL, [1983?], p.11). Neste sentido, desenvolveu ações que contemplaram os vestígios ferroviário, rodoviário e fluvial qualificados como históricos. No entanto, selecionamos as que envolveram apenas o patrimônio ferroviário, devido à maior quantidade de centros e núcleos concebidos e pela trajetória desses espaços após a desestatização do setor.

No que concerne às atividades desenvolvidas, uma Comissão Coordenadora atuava no planejamento, desenvolvimento, implantação e acompanhamento da criação dos centros e núcleos que eram geridos pela Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA). As ações eram apoiadas na "preservação dos acervos constituídos de peças, documentos e fotos, e a preservação dos prédios ou conjuntos de edificações que apresentam valor histórico e arquitetônico" (BRASIL, 1989, p.3).

A coordenação do PRESERVE se instalou junto à Administração Geral da RFFSA, na sede do Rio de Janeiro, sendo constituída equipe interdisciplinar para o desenvolvimento do trabalho. Em 1985, com a criação do Setor Geral de Preservação do Patrimônio Histórico Ferroviário (PRESERFE), na estrutura organizacional da RFFSA, vinculado à Diretoria de Patrimônio, a sede do PRESERVE se transferiu para outro local (MORAIS, 2007).

Ao longo da existência do Programa, foram inaugurados centros de preservação da história ferroviária em São João del Rei, Fortaleza, Recife, Curitiba, Rio de Janeiro, São Leopoldo, Paranapiacaba, e núcleos históricos ferroviários em Belo Horizonte, Campos, Juiz

de Fora, Miguel Pereira e Bauru. Estes foram concebidos diretamente pelo PRESERVE e, a partir de 1985, pelo PRESERFE.

Administrados pela RFFSA, com a desativação desta empresa, passaram por processos distintos, sendo alguns fechados e outros transferidos para administração de diferentes órgãos públicos e empresas privadas.

Nas últimas décadas, o debate acerca da preservação do patrimônio ferroviário tem se intensificado, entre outros motivos, devido à importância do transporte ferroviário para o desenvolvimento de regiões, a desativação de vias férreas e a posterior ressignificação enquanto patrimônio cultural, a reconfiguração das áreas urbanas, a obsolescência e descarte de maquinário e equipamentos.

As pesquisas acadêmicas têm enfocado especialmente os aspectos históricos, arquitetônicos, econômicos e turísticos, sendo incipiente a investigação acerca das instituições de preservação e do patrimônio móvel associado.

Diante do exposto, a presente pesquisa tem como objetivo geral avaliar as ações de preservação do patrimônio ferroviário musealizado implementadas no âmbito do Ministério dos Transportes, por meio do PRESERVE.

Os objetivos específicos são: pontuar a categoria de patrimônio industrial e sua musealização; abordar o desenvolvimento das ferrovias em âmbito nacional; identificar os primórdios da preservação do patrimônio ferroviário e o contexto de criação do PRESERVE, mapeando e analisando as ações, critérios e métodos adotados pelo Programa.

A desativação do PRESERVE, no início da década de 1990, a desestatização da RFFSA e a ausência de uma política de preservação do patrimônio ferroviário, que engloba inúmeros bens dispersos pelo território nacional, coloca-o em permanente risco, sendo constantes as denúncias de abandono, de ações de depredação e de perda irreparável.

Nem mesmo a passagem da gestão dos remanescentes ferroviários de interesse histórico para o Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN), pela Medida Provisória nº 353, de 22/01/2007[2], estabelecida pelo Decreto nº 6.018 de 22/01/2007[3]e sancionada pela Lei nº 11.4803 de 31/05/2007[4], propiciou a mudança desse panorama visto

[2]BRASIL. Medida Provisória nº353 de 22 de janeiro de 2007. Disponível em: <https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2007-2010/2007/Mpv/353.htm>. Acesso em: 10 jan. 2016

[3] BRASIL. Lei nº 11.483, de 31 de maio de 2007. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil,** Brasília, 31 de maio de 2007b. Disponível em:

<http://www.rffsa.gov.br/principal/Lei_11483.htm>. Acesso em: 10 jan. 2016

[4] Ibid.

que as iniciativas têm acontecido de forma descontinuada, como ocorreu com o PRESERVE.

Essa pesquisa para dissertação se justifica pela importância do patrimônio que é objeto de estudo, pelo risco a que está submetido, pela ausência de políticas específicas para sua preservação e pelo incipiente estudo acerca do patrimônio móvel ferroviário que auxilie na compreensão dos processos que resultaram na situação atual de quase abandono.

As proposições desta pesquisa estão vinculadas à Linha de pesquisa 2: Museologia, Patrimônio Integral e Desenvolvimento Sustentável, tendo em vista a possibilidade de serem desenvolvidas reflexões acerca da preservação dos vestígios ferroviários que englobam componentes da arquitetura e do patrimônio móvel associado nos espaços museológicos selecionados para estudo. No âmbito dessa linha, destaca-se a inserção no projeto de pesquisa “Valorização do Patrimônio Científico e Tecnológico Brasileiro", coordenado pelo Prof. Dr. Marcus Granato, como vinculação, em função da proximidade com os temas ali desenvolvidos.

No desenvolvimento desta dissertação, foram pontuados alguns aspectos da trajetória do conceito de patrimônio e das políticas de preservação tendo como referencial teórico os autores Françoise Choay, Maria Cecília Londres Fonseca, Márcia Regina R. Chuva, Pedro Paulo A. Funari e Sandra de Cássia A. Pelegrini, dentre outros.Em relação ao patrimônio industrial e sua preservação, foram adotados como referencial as autoras Beatriz Kühl e Cristina Meneguello, que refletem sobre o tema e chamam a atenção para o tratamento dispensado a esta categoria de patrimônio. Foram realizadas ainda análises das cartas patrimoniais, em particular a *Carta de Nizhny Tagil*, *Princípios de Dublin*, *e Carta de Riga* sobre patrimônio industrial e ferroviário.

As discussões acerca de museu e musealização foram embasadas pelos teóricos da área, dos quais destacamos Tereza Scheiner, Diana Farjalla C. Lima, François Mairesse e André Désvallées.

No delineamento desta pesquisa, foi adotada como metodologia o levantamento, leitura e análise de caráter qualitativo de fontes primárias e secundárias, que embasam as reflexões acerca da categoria de patrimônio industrial e sua musealização, bem como das políticas e métodos de preservação.

Há que ser mencionado que muitas foram as dificuldades enfrentadas para localizar a documentação institucional do PRESERVE, e de alguns museus ferroviários.

Provavelmente houve perda de informação e eliminação de parte desta documentação, ocasionada pelo processo de desestatização e liquidação da RFFSA, e com o término do próprio PRESERVE. Esta lacuna informacional em si é importante para a história das instituições e indício do tratamento dispensado ao patrimônio ferroviário pela política pública na área da preservação.

Neste prisma, foram realizadas pesquisas em periódicos, no acervo documental reunido por funcionários do PRESERVE, de museus implantados pelo Programa e instituições diversas, dentre as quais o Museu do Trem de Recife, o Museu do Trem de Engenho de Dentro, Museu Ferroviário de Engenho de Dentro, Arquivo Público de Recife, Inventariança da RFFSA, Fundação Joaquim Nabuco, NUMMUS (UNIRIO), Arquivo Noronha Santos/IPHAN e Superintendência do IPHAN em Pernambuco. Há que se mencionar que apesar da ampla pesquisa, constataram-se diversas lacunas na documentação examinada.

A dissertação foi desenvolvida em três capítulos. O primeiro capítulo, de cunho teórico-conceitual, fundamenta os conceitos que embasaram a pesquisa, sendo subdividido em dois tópicos. Inicialmente discutimos a noção de patrimônio, patrimônio industrial e ferroviário bem como as medidas de proteção. Num segundo momento abordamos o conceito de museu, reflexões na área museológica e o processo de musealização.

O segundo capítulo apresentou, de forma sucinta, a implantação do transporte ferroviário no Brasil e a formação da RFFSA, bem como as reformulações realizadas na época. Dentre essas, destacam-se a desativação de linhas, trechos e ferrovias inteiras, que resultaram no abandono e no processo inverso de valorização com finalidades culturas. Para finalizar, abordamos a desestatização do setor, na década de 1990, e as consequências para os espaços de preservação do patrimônio ferroviário no âmbito da RFFSA.

No terceiro capítulo inicialmente tratamos dos primórdios da preservação do patrimônio ferroviário em âmbito nacional e o contexto histórico de criação do PRESERVE. Posteriormente enfocamos o Programa propriamente dito e as ações desenvolvidas em especial em relação ao patrimônio ferroviário. Desse modo, analisamos as diretrizes, critérios e metodologias adotadas.

CAPÍTULO 1

PATRIMÔNIO E MUSEU

1. PATRIMÔNIO E MUSEU

As concepções de patrimônio e museu estão em certa medida articuladas e envolvem políticas culturais oficiais de preservação. Scheiner (2013, p. 360) pontua que ambos são “apreendidos em processo”, na medida em que passam por reatualizações. E acrescenta ainda que as discussões que permeiam as transformações pelas quais esses conceitos passaram e passam são apoiadas em três questões centrais: “as implicações sociais da herança cultural e a necessidade de aceitação das diferenças; a ampliação e difusão do conceito de patrimônio; e a importância deste para a sociedade da informação” (SCHEINER, 2013, p. 360). Em face dessa consideração, abordaremos o processo de ressignificação que ambos os conceitos passaram, visando apreender a atribuição de valor cultural aos remanescentes da ferrovia no Brasil, tema geral a que se dedica esta pesquisa.

1.1 - Patrimônio Industrial: desafios da preservação

Os remanescentes ferroviários se inserem na categoria de patrimônio industrial, o que decorre do alargamento da concepção moderna de patrimônio que, conforme Abreu (2007, p. 267) “é uma noção dinâmica, de modo que diferentes significados vão justapondo-se no embate entre políticas de lembranças e de esquecimentos”.

A respeito da origem do termo, Lima (2012, p.33) esclarece que patrimônio advém do direito romano, do latim *patrimonium,* e designava a herança, os pertences legados em testamento pelo pai (*parter)* ou pai de família (*parter famílias)* ao filho primogênito. O pai exercia o “papel de mantenedor das tradições, entre as quais o culto aos mortos e às divindades protetoras que se realizava no próprio lar, em cômodo destinado para tal fim e no qual se depositavam oferendas”. Funari e Pelegrini salientam que:

> A semelhança dos termos – *pater, patrimonium, familia* – porém, esconde diferenças profundas nos significados, já que a sociedade romana era diversa da nossa. A *familia* compreendia tudo que estava sob domínio do senhor, inclusive a mulher, os filhos, mas também os escravos, os bens móveis e imóveis, até mesmo os animais. Isso tudo era o *patrimonium*, tudo que podia ser legado por testamento, sem excetuar, portanto, as próprias pessoas (FUNARI; PELEGRINI, 2006, p. 10-11).

Com a difusão do cristianismo, especialmente durante a Idade Média, nos séculos VI a XV, e a valorização de objetos e lugares sagrados, o patrimônio, assume caráter coletivo, mas continua vinculado aos interesses aristocráticos. Funari e Pelegrini sobre esse aspecto afirmam que “o culto aos santos e a valorização das relíquias deram às pessoas comuns um sentido de patrimônio muito próprio e que, como veremos, de certa forma permanece entre

nós: a valorização tanto dos lugares e objetos como dos rituais coletivos" (FUNARI; PELEGRINI, 2006, p. 11).

A partir do século XVIII, com as transformações políticas, econômicas e sociais nas sociedades modernas ocidentais, o conceito de patrimônio é ressignificado, por influência do Iluminismo, da Revolução Industrial e, principalmente, pela Revolução Francesa. Esta última desencadeou um processo de destruição dos bens do clero, da nobreza e da Coroa, que provocou reação inversa de proteção e nacionalização (CHOAY, 2006).

Utilizada na emergência e consolidação dos estados nacionais, a concepção de patrimônio foi vinculada à invenção simbólica de um passado e de uma identidade, e na difusão da ideia de pertencimento (FUNARI; PELEGRINI, 2006, p.13). É nesse momento que "começa a surgir o conceito de patrimônio que temos hoje, não mais no âmbito privado ou religioso das tradições antigas e medievais, mas de todo um povo, com uma língua, origem e território" (FUNARI; PELEGRINI, 2006, p. 17).

O valor nacional legitimou e agregou os valores histórico, econômico, artístico e pedagógico, ultrapassando assim os limites do conhecimento restrito aos intelectuais e da fruição estética. O Estado assumiu o papel de gestor, desse patrimônio, com a elaboração de propostas deliberadas de preservação, implementadas por meio de aparato legal, como o inventário, o tombamento e pela criação de instituições com o objetivo de regulamentar e fiscalizar essa forma de preservação (CHOAY, 2006; ABREU, 2003).

Neste processo, percebe-se uma dicotomia estabelecida entre o patrimônio móvel e o imóvel, que passaram a receber tratamentos distintos: "Para os primeiros foram criados museus, para os segundos se apresentava o problema complexo de sua reutilização" (FONSECA, 2005, p. 59).

Abreu (2007, p. 266) menciona que essa noção está vinculada à concepção linear de tempo, visto que nas sociedades tradicionais, cujo tempo é concebido de forma cíclica, "não há um sentido de guarda, armazenamento ou preservação de objetos, assim como não há o sentido que conhecemos de herança".

Por meio de uma série de normas e recomendações, essa concepção de patrimônio se disseminou inicialmente nos países europeus e, na primeira metade do século XX, na América Latina (FONSECA, 2005, p. 62). No Brasil, a partir da década de 1920, despontaram manifestações de intelectuais voltadas para a preservação do patrimônio e foram apresentados os primeiros projetos visando a criação de mecanismos de proteção. Essa demanda reivindicava a participação do Estado e, na Constituição de 1934, houve a

primeira menção jurídica da responsabilidade em proteger os monumentos históricos e artísticos, culminando com a criação do Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (SPHAN), em 1937 (FONSECA, 2005).

A respeito da disseminação desse conceito de patrimônio, Choay afirma que foi influenciada pela Revolução Industrial, conforme ressaltado no trecho a seguir:

> A revolução industrial como processo em desenvolvimento planetário dava, virtualmente, uma dimensão universal ao conceito de monumento histórico, aplicável em escala universal. Como processo irremediável, a industrialização do mundo contribuiu, por um lado, para generalizar e acelerar o estabelecimento de leis visando à proteção do monumento histórico e, por outro, para fazer da restauração uma disciplina integral, que acompanha os progressos da história da arte (CHOAY, 2006, p. 127).

Em relação à distinção entre os termos patrimônio e monumento, Choay (2011, p.27) esclarece que o primeiro foi utilizado durante a Revolução Francesa, sendo substituído por monumento histórico, em função de sua ambiguidade, reaparecendo ao longo da década de 1960. A autora acrescenta que a palavra monumento (*monumentum* – em latim)*,* advém de *monere,* que significa advertir, lembrar, "aquilo que traz 'lembrança de alguma coisa" (CHOAY, 2006, p. 17). De acordo com Riegl:

> Por monumento, no sentido mais antigo e original do termo, entende-se uma obra criada pela mão do homem e elaborada com o objetivo determinante de manter sempre presente na consciência de gerações futuras ações humanas ou destinos (ou a combinação de ambos) (RIEGL, 2014, p. 31).

Nesta perspectiva, Choay (2011, p.12) afirma que é "um dispositivo memorial "intencional"", uma construção deliberada, diferindo assim do conceito de monumento histórico que é uma concepção intelectual, uma qualificação atribuída pelo olhar *a posteriori* a determinados artefatos (CHOAY, 2011, p. 13-14).

Os termos patrimônio e monumento, que já foram utilizados como sinônimos, se distanciaram e monumento histórico representa "parte de uma herança que não para de crescer" (CHOAY, 2006, p,12). Neste seguimento, foram incluídos novos tipos de bens, de um passado cada vez mais recente, os "novos patrimônios". Os critérios de valoração tornaram-se mais flexíveis, havendo "maior preocupação com a dimensão política dessa prática social, o que significa a participação de novos atores e um permanente questionamento dos critérios adotados" (FONSECA, 2005, p.71).

Após a Segunda Guerra Mundial, foram criados órgãos internacionais como a Organização das Nações Unidas (ONU) e seus respectivos organismos culturais, dentre os

quais a Organização das Nações Unidas para a Educação, Ciência e Cultura (UNESCO). Ocorreu ainda o alargamento do conceito de patrimônio culminando com o que Choay (2006) denominou de "complexo de Noé". De acordo com Chuva:

> De uma forma, em todo o mundo, as coisas patrimoniais foram, aos poucos, se expandindo, configurando uma espécie de "contágio do sagrado", passando a incluir objetos criados de origem e natureza muito diversas das anteriormente consideradas representativas de um passado sagrado (CHUVA, 2009, p. 55).

Fonseca (2005, p.115) pontua como influencia a mudança de orientação, em termos de objeto, nas disciplinas de história e história da arte, que fundamentavam a seleção do patrimônio. Já Abreu (2007, p.277) menciona a difusão internacional do conceito antropológico de cultura, que preconizava as noções de diversidade e valorização da diferença e que perpassou "diferentes domínios do campo intelectual e da vida social". Nesta "a ênfase está nas relações sociais, ou nas relações simbólicas, mas não especificamente nos objetos materiais e nas técnicas" (GONÇALVES, 2005, p.21).

Na definição da Carta de Veneza, de 1964, fruto do II Congresso Internacional de Arquitetos e Técnicos de Monumentos Históricos, realizado em Veneza, as áreas urbanas e os remanescentes industriais adquirem o status de monumento histórico, conforme apresentado no trecho a seguir:

> A noção de monumento histórico compreende a criação arquitetônica isolada, bem como o sítio urbano e rural que dá testemunho de uma civilização particular, de uma evolução significativa ou de um acontecimento histórico. Estende-se não só às grandes criações, mas também às obras modestas, que tenham adquirido, com o tempo, uma significação cultural (CURY, 2004, p. 93).

No que diz respeito ao reconhecimento da categoria Patrimônio da Industrialização, Lima (2012, p.37) menciona que "representa o reconhecimento emprestado à imagem do cotidiano de pessoas ditas comuns, compreendendo-o como contexto donatário do valor de testemunho histórico".

A preservação das edificações industriais remonta ao século XIX, com a ressignificação de unidades produtivas desativadas. De acordo com Mendes (2012) a expressão "arqueologia industrial" foi utilizada por Francisco de Souza Viterbo em 1896, num trabalho sobre a preservação de moinhos, intitulado "Arqueologia industrial portuguesa: os moinhos". Ele propunha que paralelamente à Arqueologia clássica, se desenvolvesse a arqueologia da indústria.

No entanto, foi a partir da década de 1950, na Inglaterra, que o termo se popularizou e foi intensificado o debate a respeito da importância da preservação dos remanescentes industriais em face ao seu acelerado processo de desaparecimento. Este foi ocasionado pela destruição do período da guerra, pelo processo de desindustrialização, com a consequente substituição e desmantelamento de estruturas desativadas, e pela acelerada reconstrução (KÜHL, 2008).

Em 1955, Michael Rix, docente da Universidade de Birmingham, retomou a expressão usada por Francisco de Souza Viterbo, no artigo publicado na revista *Amateur Historian*, intitulado *Industrial Archaeology*, ressaltando a importância do tema (POZZER, 2007, p. 120; ROSA, 2011, p.2). Stuemer (2010, p.16) citando Hudson (1966, p. 11) menciona que Rix relacionava os monumentos do século XVIII e XIX compreendidos pelas fábricas, locomotivas, edifícios com estrutura de metal, aquedutos e pontes de ferro fundido, entre outros.

A autora acrescenta ainda que a expressão "foi usada para designar um campo dedicado ao levantamento, estudo, registro e preservação do patrimônio industrial", com vistas a estabelecer critérios e métodos para a análise de edifícios, complexos industriais e máquinas. Desse modo, a preocupação inicial de teóricos como Kenneth Hudson e Arthur Raistrick, dentre outros, era de documentar esse patrimônio e em alguns casos protegê-lo (STUEMER, 2010, p. 16-21).

Nesse processo surgiram associações que desenvolveram as primeiras iniciativas de intervenção. Dentre as quais destacamos o Conselho Britânico de Arqueologia (*Council for British Archaeology* - CBA), organismo não-governamental formado em 1959, e que concebeu um Comitê de Pesquisa para a Arqueologia Industrial. Este organizou a Primeira Conferência Nacional de Arqueologia Industrial *(First National Conference on Industrial Archaeology),* estimulou a concretização do inventário governamental dos monumentos industriais britânicos, com vistas a identificar e avaliar sítios que deveriam ser protegidos *(*ROSA, 2011, p.2; POZZER, 2007, p.222).

Para Kühl (2008), o debate foi acentuado e atraiu a atenção e o envolvimento da população com a destruição de exemplares arquitetônicos emblemáticos na Inglaterra, como a Estação Euston (estação ferroviária inaugurada em 1837), em 1962, e do edifício *Coal Exchange* de Buning, iniciada no mesmo ano. A demolição desta última edificação chegou a ser temporariamente paralisada devido a inúmeros protestos (KÜHL, 2008, p. 38).

A respeito da realização de inventário voltado especialmente para essa categoria de patrimônio, em 1962, na Inglaterra, foi iniciado o inventário "*Industrial Monuments Survey*",

sob a direção de Rex Wailes, sendo constituído, no ano seguinte, o "*National Record of Industrial Monuments"* (NRIM). A partir de 1965, passou para a responsabilidade de R. A. Buchanan, no *Centre for the Study of the History of Technology* e, em 1981, integrado às atividades da Real Comissão de Monumentos Históricos da Inglaterra *(Royal Commission on Historical Monuments of England*) (MENEGUELLO, 2012, p. 85).

Em relação à divulgação, durante a década de 1960, foram editados livros e revistas dedicados exclusivamente ao tema, dentre os quais *Industrial archaeology: na introduction*, em 1963, de autoria de Keneth Hudson. Nesta publicação consta a seguinte definição para arqueologia industrial: disciplina voltada para "a descoberta, registro e estudo dos resíduos físicos de indústrias e meios de comunicação do passado" (HUDSON *apud* POZZER, 2007, p. 231).

Kühl (2010b, p.2) acrescenta que diferentes definições elaboradas posteriormente associavam, de forma articulada, os processos produtivos, os meios de transporte e as formas de produção energética, que marcaram a implantação e o desenvolvimento de indústrias.

Ainda conforme a autora, o conceito de "arqueologia industrial" foi bastante questionado, devido à própria definição do termo, às variadas fases da industrialização nos diversos países e à dificuldade de delimitar, de forma precisa, as atividades artesanais das indústrias (KÜHL, 2008, p. 39).

Outros países iniciaram também estudos no campo, como nos EUA, em 1965, pela *Smithsonian Institution*, o *Historic American Building Survey* e pelo *American Institute of Architects*. Já na Alemanha, o tema foi inserido no conteúdo universitário dos Cursos de tecnologia em fins da década de 1960 (STUEMER, 2010, p. 21).

É oportuno ressaltar que no bojo das medidas de preservação, em 1968, foi construído o museu de arqueologia industrial, em *Iron bridge*, na Inglaterra, que abriga a emblemática ponte de ferro (*The Iron Bridge*) que nomeia a região, construída em 1779 (POZZER, 2007, p. 225). Esta instituição museológica abrigou o Primeiro Congresso Internacional de Conservação de Monumentos Industriais - FICCIM (*First International Congress on the Conservation of Industrial Monuments)*, em 1973, com representantes de diversos países, como Canadá, Alemanha Oriental e Ocidental, Irlanda, Holanda, Suécia e Estados Unidos (ROSA, 2011, p.2).

A edição seguinte foi realizada em Brochum (Alemanha, 1975) e no terceiro encontro internacional, realizado em Estocolmo, na Suécia, em 1978, foi instituído o Comitê

Internacional de Conservação do Patrimônio Industrial – TICCIH *(The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage)*, fomentando os debates teóricos e as práticas internacionais a respeito do tema.

O TICCIH é consultor do Conselho Internacional de Monumentos e Sítios - ICOMOS (*International Council on Monuments and Sites*), nos assuntos relacionados aos estudos e preservação do patrimônio industrial, e o ICOMOS, por sua vez, é consultor da UNESCO em relação à Lista do Patrimônio Mundial. Após décadas de discussões, reuniões científicas e práticas, foi aprovada a *Carta de Nizhny Tagil,* na XII Assembleia Geral do TICCIH, em 2003, em Nizhny Tagil, Rússia, referência em âmbito internacional na área. Nesse documento consta a seguinte definição:

> O patrimônio industrial compreende os vestígios da cultura industrial que possuem valor histórico, tecnológico, social, arquitetônico ou científico. Estes vestígios englobam edifícios e maquinaria, oficinas, fábricas, minas e locais de processamento e de refinação, entrepostos e armazéns, centros de produção, transmissão e utilização de energia, meios de transporte e todas as suas estruturas e infraestruturas, assim como os locais onde se desenvolveram atividades sociais relacionadas com a indústria, tais como habitações, locais de culto ou de educação[5].

Conforme pode ser observado, tem-se uma compreensão ampla do patrimônio industrial, abarcando os vestígios diretamente ligados ao sistema de produção, ao uso da energia e ao transporte e também aos espaços de sociabilidade dos trabalhadores, como escolas e vilas ferroviárias.

O período de maior relevância é a Revolução Industrial, a partir da segunda metade do século XVIII, mas é ressaltada a importância dos vestígios anteriores, denominados "raízes pré-industriais e proto-industriais"[6]

O documento faz menção ainda aos aspectos intangíveis constituídos pelos "valores intrínsecos" do sítio, presentes nos "registros intangíveis contidos na memória dos homens e das suas tradições"[7]. A arqueologia industrial, também no âmbito desse Comitê, é definida como:

> um método interdisciplinar que estuda todos os vestígios, materiais e imateriais, os documentos, os artefactos, a estratigrafia e as estruturas, as implantações humanas e as paisagens naturais e urbanas, criadas para ou por processos industriais. A arqueologia industrial utiliza os métodos de

[5] TICCIH - The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage**. Carta de Nizhny Tagil sobre Patrimônio Industrial.** 2003. Disponível em: <http://ticcih.org/wp-content/uploads/2013/04/NTagilPortuguese.pdf >. Acesso em: 10 dez. 2015.

[6] Ibid.

[7] Ibid.

> investigação mais adequados para aumentar a compreensão do passado e do presente industrial[8].

É relevante mencionar que, na concepção de Hudson anteriormente citada, a arqueologia industrial era definida como disciplina. Após décadas de discussões, a partir da *Carta de Nizhny Tagil,* assume o caráter de método, sendo este apresentando de forma vaga, no qual foi apontado apenas o aspecto interdisciplinar.

Com relação aos valores atribuídos a essa categoria de patrimônio são: universal, social, científico e tecnológico, estético, e, em relação aos "exemplos mais antigos, ou pioneiros, apresentam um valor especial"[9]. No entanto, aqui percebe-se uma certa indefinição, ou imprecisão, que abre espaço para dúvidas e questionamentos.

A atribuição de valor universal, em contraposição ao excepcional, até então adotado nas políticas de preservação, gera consistentes desafios, não apenas em relação ao número de bens envolvidos mas, também, pela dificuldade de reconhecimento da sua relevância, conforme segue apontado por Prochnow:

> Aos novos patrimônios não cabem, então, valores de excepcionalidade e monumentalidade, característicos de uma época que buscava referências para a formação da identidade nacional. Devido a isso, existe certa dificuldade de caracterização discursiva por parte dos órgãos de patrimônio sobre estes novos bens, o que indica a necessidade de uma ressemantização dos atributos de que se valem estes órgãos para a sua justificação (PROCHNOW, 2014, p.54).

Desse modo, a *Carta de Nizhny Tagil* chama a atenção para a importância da identificação, inventário e investigação, visando conhecer a amplitude desse patrimônio e para nortear as ações de preservação. Em relação ao inventário, o documento frisa que deve englobar as características físicas e condições do sítio, com descrições, registros fotográficos e iconográficos e referencias em fontes documentais, preferencialmente antes do término da atividade produtiva.

Kühl (2008, p. 46-47) reforça a relevância do inventário visando aprofundar o conhecimento a respeito que orientará a seleção dos exemplares mais significativos a serem preservados. A autora acrescenta que, além dos aspectos pontuados no documento, o inventário deverá abordar o estudo das transformações dos vários setores envolvidos nos

[8]TICCIH - The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage**. Carta de Nizhny Tagil sobre Patrimônio Industrial.** 2003. Disponível em: <http://ticcih.org/wp-content/uploads/2013/04/NTagilPortuguese.pdf>. Acesso em: 10 dez. 2015.

[9]Ibid.

processos de produção, o tipo de energia usado e o espaço social de trabalho, englobando os aspectos analítico-descritivo, histórico-documental, iconográfico e o estudo comparativo.

Evocando a natureza específica desse patrimônio, a *Carta de Nizhny Tagil* menciona a importância de proteção integrada dos sítios mais importantes nas políticas econômicas de desenvolvimento e de planejamento regional e nacional, das edificações juntamente com as máquinas e demais elementos estruturais, bem como as paisagens industriais.

Nessa perspectiva, Kühl esclarece a importância da articulação com planos diretores, conforme ressaltado no trecho a seguir:

> Por certo inventários sistemáticos e planos diretores para áreas extensas, ligados às propostas para a cidade como um todo, são instrumentos mais eficazes para se tomarem decisões que sejam resultado de analises judiciosas e não de pânico. Um planejamento articulado, informado através da análise pormenorizada dos bens culturais existentes, fornece meios para o tratamento mais aprofundado de uma realidade, algo necessário para uma efetiva inserção na realidade socioeconômica, política e cultural (KÜHL, 2008, p. 143 e 144).

É digno de nota que a proteção de edificações isoladas, em muitos casos, é insuficiente, visto que sua importância não está nas qualidades estéticas, mas na integração e associação com outras estruturas da qual fazem parte, conforme evidencia Rufinoni:

> Nesse modo de intervir, as obras isoladas podem até apresentar bons resultados, mas não necessariamente se articulam com o contexto no qual se inserem. Dessa forma, essas soluções pontuais, buscadas conforme a disponibilidade de recursos e desarticuladas entre si, podem representar um perigoso caminho no tratamento desse patrimônio e gerar, inclusive, o caráter de puzzle, já observado por estudiosos (RUFINONI, 2012, p. 4).

Nesta lógica, é necessária a preservação de forma articulada, para a efetiva compreensão das relações entre as estruturas e suas características funcionais. Conforme salienta Meneguello (2012, p.100-101), “As unidades industriais muito raramente podem ser entendidas como edifícios isolados; a estrutura só tem sentido se compreendida como um todo interligado à várias outras estruturas e etapas da produção”.

Diante do exposto, preservar apenas uma chaminé de fábrica, ou a edificação de uma unidade fabril em seu aspecto externo, com alterações profundas dos espaços internos, não se caracteriza como preservação do patrimônio da industrialização. O mesmo pode ser afirmado no caso das estações ferroviárias, em que muitas das edificações foram transformadas em centros culturais, sem qualquer relação com a origem.

Especificamente a propósito das ferrovias, é importante ressaltar que devido à sua dinâmica espacial, formada por redes, e abrangendo várias regiões, a preservação isolada de suas partes, sem valorizar e respeitar a malha ferroviária, a configuração das edificações, os aspectos funcionais, maquinário e equipamentos reduza sua compreensão e os valores associados. Cavalcanti Neto (2012, p.15) ressalta que esse patrimônio é composto por "um conjunto de elementos interconectados". O autor ainda acrescenta que "o tratamento dado a diferentes bens pode ser diverso, pela necessidade de se respeitar suas características, mas a base conceitual utilizada precisa ser a mesma".

A preservação apresenta inúmeros desafios dos quais Kühl (2008) destaca a extensão das áreas ocupadas e a localização, geralmente em zonas centrais, obsoletas e degradadas, nas quais a especulação imobiliária exerce significativa pressão. Nesta perspectiva, acrescenta que "faz com que a preservação assuma papel estratégico e esteja ligada de forma indissolúvel com a escala urbana e, muitas vezes, também territorial" (KÜHL 2008, p.22). A autora pontua a necessidade dos programas de preservação serem amplos e integrados às políticas econômicas de planejamento urbano e territorial, haja vista que "mesmo em países com maior tradição no campo, uma efetiva preservação do patrimônio industrial é ainda difícil" (KÜHL 2008, p. 50).

Rufinnoni (2012) acrescenta que a diversidade e complexidade dos edifícios e espaços que compõem os sítios da industrialização constituem uma série de dificuldades para apreensão de suas especificidades.

Na Décima Sétima Assembléia Geral do Conselho Internacional de Monumentos e Sítios, na Irlanda, em 2011, numa ação conjunta com TICCIH, foram aprovados os Princípios para Conservação de Sítios, Estruturas, Áreas e Paisagens do Patrimônio Industrial (*Principles for the Conservationof Industrial Heritage Sites, Structures, Áreas and Landscapes*). Também denominado *Princípios de Dublin*, apresenta a definição ampliada, ao mencionar as áreas e paisagens industriais, bem como a relação desse patrimônio com o ambiente natural, conforme segue:

> O património industrial é composto por sítios, estruturas, complexos, áreas e paisagens; bem como por máquinas, objetos e documentos relacionados que fornecem evidências dos processos de produção industrial passados ou em desenvolvimento, a extração de matérias-primas e sua transformação em bens, a infra-estrutura de energia e de transportes relacionados. O património industrial revela uma profunda ligação entre o ambiente cultural e natural, enquanto os processos industriais - sejam eles antigos ou modernos - dependem de fontes naturais de matérias-primas, energia e redes de transporte para produzir e distribuir produtos para mercados mais amplos. Compreende os bens materiais – imóveis e móveis – e dimensões intangíveis como o conhecimento técnico, a organização do trabalho e dos

> trabalhadores. Isso, juntamente com o complexo legado social e cultural que forma a vida das comunidades e provocou mudanças organizacionais em sociedades inteiras e no mundo em geral (TICCIH México, 2011)[10].

No Brasil, a preservação do patrimônio industrial se iniciou na década de 1950, com o tombamento do trecho da Estrada de Ferro Mauá. Já para Kühl (2006) o marco foi o tombamento da Real Fábrica de Ferro São João de Ipanema, em 1964, no município de Iperó, cuja expressão *arqueologia industrial* foi utilizada como justificativa. No entanto, a tutela desse patrimônio continua bastante incipiente, provavelmente pela dificuldade dos órgãos de preservação em atribuir valor, conforme já mencionado anteriormente.

Em 2004, em Campinas, foi realizado o I Encontro em Patrimônio Industrial e, no mesmo ano, o Brasil se filiou ao TICCIH, com a criação do Comitê Brasileiro de Preservação do Patrimônio Industrial (POZZER, 2007, p. 254). Composto por profissionais de várias áreas de formação, com o objetivo de "pesquisar, investigar, mapear, catalogar, inventariar, divulgar, proteger e conservar os bens materiais e imateriais do patrimônio industrial brasileiro"[11]. Nas últimas décadas, o debate acerca do tema tem se intensificado, bem como as reuniões cientificas e o interesse acadêmico. No entanto, conforme reforça Rosa (2011, p.07) o debate ainda é incipiente, tanto no âmbito acadêmico quanto nas políticas governamentais e pelo público em geral. De acordo com a autora, dentre outros motivos, a industrialização no país foi tardia, sendo expressiva depois da década de 1930, e a desindustrialização começou a ser sentida apenas décadas de 1980-90. Meneguello (2002, p.96) acrescenta que:

> O vastíssimo patrimônio industrial brasileiro, com seus engenhos, minas, portos, ferrovias, moradias operarias, barragens e represas, complexos industriais do século XIX e também os mais recente (o que inclui um vasto patrimônio arquitetônico moderno das décadas de 1930, 1940 e 1950, hoje igualmente ameaçado) ainda é desconhecido, mal conhecido, ou desaparece a cada dia. O Brasil não possui um inventário nacional de seu patrimônio industrial e mesmo a documentação relativa à atividade da indústria encontra-se apenas parcialmente organizada (MENEGUELLO, 2002, p. 96).

---

[10] El patrimonio industrial está compuesto por sitios, estructuras, complejos, áreas y paisajes; así como por la maquinaria, los objetos y los documentos relacionados que proporcionan pruebas de procesos de producción industrial pasados o en desarrollo, la extracción de materias primas y su transformación en bienes, y la energía e infraestructura de transporte relacionadas. El patrimonio industrial revela una conexión profunda entre el entorno cultural y natural, mientras que los procesos industriales – ya sean antiguos o modernos – dependen de fuentes naturales de materias primas, energía y redes de transporte para producir y distribuir productos a mercados más amplios. Comprende activos fijos y variables, además de dimensiones intangibles como el conocimiento técnico, la organización del trabajo y de los trabajadores. Lo anterior, sumado al complejo legado social y cultural que dio forma a la vida de las comunidades y provocó cambios organizacionales en sociedades enteras y el mundo en general - (TICCIH México, 2011).

[11] TICCIH – Brasil, Comitê Brasileiro de Preservação do Patrimônio Industrial. **Bem vindo ao site do TICCIH – Brasil.** 2005. Disponível em: <http://www.patrimonioindustrial.org.br/modules.php?name=Content&pa=showpage&pid=7>. Acesso em: 10 dez. 2015.

No caso específico do patrimônio ferroviário da RFFSA, desde a década de 1980, tem sido realizado inventario do patrimônio móvel e imóvel pelo PRESERVE, PRESERFE e, recentemente, pelo IPHAN. No entanto, até o presente momento, não se tem um plano contínuo de preservação nacional, e as iniciativas neste sentido têm sido descontinuadas. Desse modo, reforçamos que mesmo no caso em que se tem mapeamento dos bens, existe a dificuldade de reconhecimento de sua importância pelos órgãos culturais de preservação.

Rosa (2011, p.9-10) aponta como justificativa a ausência de políticas governamentais adaptadas às especificidades, de sistematização de dados, da consciência pública do valor do patrimônio industrial e de "um conhecimento teórico, metodológico e prático maduro no campo".

Em relação às intervenções no patrimônio ferroviário, em 2005, a Federação Européia de Museu e Turismo Ferroviário – FEDECRAIL (*European Federation of Museum & Tourist Railways*) elaborou a Carta de Riga voltada especificamente para a "conservação, o restauro, a manutenção, a reparação e a utilização do Equipamento Histórico Ferroviário"[12]. No entanto, esta não foi reconhecida pelo TICCIH, provavelmente por defender metodologia de intervenção que é oposta ao conceito de preservação atualmente adotado no campo.

Neste documento não se tem a definição precisa de patrimônio ferroviário, sendo mencionado nestes termos:

> O Património Ferroviário referido nesta Carta, pode também incluir ferrovias históricas ou preservados, museus ferroviários e vias para eléctricos, trabalhos ferroviários, eléctricos de museus e ferrovias turísticas, e pode estender-se aos comboios que estão activos na rede nacional.
> O Equipamento Ferroviário referido nesta Carta pode incluir edifícios ou infraestruturas que fazem parte da vivência ferroviária[13].

No que tange às orientações metodológicas de preservação, no artigo 3º é apontado que:

> A manutenção de todos os aspectos do seu equipamento, e o funcionamento numa base regular é essencial para a sobrevivência do Património Ferroviário. Colocar em funcionamento o Equipamento Histórico Ferroviário com os procedimentos tradicionais e apresentá-los ao público, é um meio importante de interpretar esse material[14].

[12]MNF - Museu Nacional Ferroviário. **Carta de Riga**. Disponível em: <http://www.fmnf.pt/Upload/Cms/Archive/Carta%20de%20Riga%202005.pdf>. Acesso em: 03 mar. 2016.
[13]MNF - Museu Nacional Ferroviário. **Carta de Riga**. Disponível em: <http://www.fmnf.pt/Upload/Cms/Archive/Carta%20de%20Riga%202005.pdf>. Acesso em: 03 mar. 2016.
[14] Ibid.

Alguns autores, como Chris Caple (2000), defendem que nas intervenções dos objetos de valor histórico que pressupõem o funcionamento devem ser restabelecidas as funções originais, como um de seus aspectos constitutivos. Com vistas a oferecer um maior nível de compreensão do passado ao indivíduo, ao possibilitar a sensação estética, e sensibilizar o visitante para a importância de sua preservação. No entanto, o mesmo autor aponta que o uso regular causa danos, e a consequente necessidade de constante reparo e manutenção e ainda significativas adições, modificações e substituições das peças desgastadas, alterando substancialmente o objeto.

Granato e Miranda (2011, p.290), no entanto, esclarecem que, tendo em vista a salvaguarda dos objetos históricos, as intervenções se orientam para a "preservação de sua estrutura e evidências históricas". Assim afirmam que o "aspecto do funcionamento tem sido resolvido, no caso de peças especiais, com a utilização de modelos e réplicas que permitem manter objetos similares em contato com o público". As exceções seriam os casos em que se pudesse fornecer informações e conhecimentos que permitam compreender um pouco mais do momento histórico a que esses objetos estão relacionados, e se o custo-benefício fosse assim justificado.

A questão de colocar ou não em funcionamento objetos culturais funcionais foi amplamente discutida nas décadas de 1960-1970, com prevalência da atitude em direção a colocar os objetos em funcionamento. A partir da década de 1990, uma abordagem mais preservacionista prevaleceu, valorizando os objetos funcionais como documentos e sua trajetória de existência (GRANATO, 2003).

Em relação às restaurações, a Carta de Riga assinala que não se deve almejar o retorno ao estado original, devendo ser respeitada as estratificações históricas. Em casos de privilegiar um determinado período histórico, deve ser pautado na extensa análise dos registros históricos e documentais. Em caso de substituição de componentes, afirma que deve se harmonizar com o conjunto mas devem ser facilmente identificados, por meio da adoção de um sistema de marcação. O documento indica ainda que as intervenções devem ser reversíveis e, em caso de retirada de componentes, os originais devem ser preservados para futura reutilização. Atualmente, o termo reversível não se constitui na melhor forma de expressar o tipo de intervenção a ser realizada, já que nenhuma ação é reversível na dimensão de tempo linear em que vivemos, assim é melhor utilizar o termo removível, mais próximo da realidade.

1.2 - Museu e Musealização: algumas considerações

Na tradição literária, a origem do museu remonta ao *Mouseion*, templo das musas (LIMA, 2007). Scheiner (2008, p. 61) defende a origem dos museus a partir do plano das ideias, conforme segue:

> Não seria o MOUSEION (templo das Musas) uma interpretação equivocada do MOUSÁON ou Mousaion (pelas Musas) - das Musas como o veículo de expressão da criação mítica e da concepção de mundo do homem grego? E se o Museu não é o espaço físico das musas, mas antes o espaço de presentificação das idéias, de recriação do mundo por meio da memória, ele pode existir em todos os lugares e em todos os tempos: ele existirá onde o Homem estiver e na medida em que assim for nomeado - espaço intelectual ou espontâneo de manifestação da memória do Homem, da sua capacidade de criação1. E como o pensamento grego estabelece, de uma ou de outra forma, o Homem como a medida de todas as coisas, o espaço primordial de manifestação das Musas seria então o próprio corpo do Homem - este sim, o verdadeiro templo das Musas, através do qual elas se manifestam pela palavra, pelo canto e pelos mitos de origem. Aí se inscreveria, portanto, a gênese do museu: no plano das Mitologias (SCHEINER, 2008, p.61).

O *Mouseion* de Alexandria, fundado no século III a.C., por Ptolomeu I, é apontado por Scheiner (2008, p.60) como "primeiro centro cultural conhecido no mundo ocidental". e destinava-se aos estudos científicos literários e artísticos. Para Lima (2007, p.04), contemplava alguns aspectos que irão configurar a atual concepção de museu, conforme segue:

> Nesse centro cultural, museu arcaico (BENNETT, 1995), é possível identificar-se a *exposição*, o 'instrumento ancestral' das mensagens museológicas – Comunicação; seja no conjunto dos artefatos humanos, as esculturas, como também nos espécimes vivos e nos jardins (museus vivos da atualidade). A investigação e análise -- idéia da Pesquisa; já se fazia presente na observação do cosmos e se estende às narrativas da História gravada nos registros armazenados -- Documentação; à disposição para estudos. Em tudo havia a marca da herança e da sua transmissão: o patrimônio tangível para fins de conhecimento e usufruto (LIMA, 2007, p.4).

O termo, pouco utilizado durante a Idade Média, foi retomado no século XV, no período renascentista, designando algumas coleções formadas durante os séculos XIV a XVI, que reuniam obras de arte da Antiguidade, a produção artística da época e a produção científica. Neste período, foram criados os gabinetes de curiosidades, que reuniam grande quantidade de objetos artísticos e exóticos, "heterogêneos quanto à ordem de origem" e quanto aos "enfoques" (LIMA, 2007, p.6). A respeito deste momento histórico, Scheiner (1999, p.144) acrescenta que as "coisas do mundo passam a ser entendidas segundo relações de igualdade-desigualdade, e a melhor forma de compreende-las é ordená-las em séries".

No que concerne à acepção institucionalizada do atual conceito de museu surgiu com a emergência do patrimônio nacional e a política oficial de preservação. As coleções privadas reunidas por estudiosos, clero e nobreza, foram em grande parte transferidas para os museus nacionais. A visitação, antes restrita à rede de sociabilidade dos colecionadores, foi ampliada para o grande público, e a instituição assumiu função pedagógica para a "instrução da nação" (CHOAY, 2006, p.100-101).

Desse modo, foi proposta pelas assembléias revolucionárias, em 1791, e aprovada pela Convenção Nacional, em 1792, a criação de quatro museus: O Museu do Louvre (1973), o Museu dos Monumentos (1795), o Museu de História Natural (1793) e o Museu de Artes e Ofícios, como *Conservatoire dês Arts et Métiers* (1794) (POZZER, 2007, p.219).

A respeito da coleção constituída pelo *Conservatoire dês Arts et Métiers,* Corcy (2011, p. 101) revela que provinha preponderantemente de instituições conceituadas, como a *Academie des Sciences* e o *Collège de France*; das sociedades científicas, como a *Société d'Encouragement pour l"Industrie Nationale* e a *Société Française de Photographie* e de inventores, construtores e industriais.

Durante o século XIX, se consolidou o modelo de Museu Tradicional. De acordo com Lopes (2012, p.11), tornou-se "instrumento de produção de ciência, pelo estudo das coleções, com preocupação de transmitir instrução às pessoas. Há uma especialização científica, o que originou os museus especializados". Houve assim o aumento do número de instituições museológicas, inclusive voltadas para a temática industrial, das quais destacamos o *Musée Industriel* em Lille (1853), *Musée du Dessin Industriel* em Mulhouse (1858), *Musée d'Art et de l'Industrie* em Lion (1863) e o *Musée d'Art et de l'Industrie* em Saint-Étienne (1890) (POZZER, 2007, p.219-220; BALLÉ, 2011, p.172).

Scheiner (1999, p.148) afirma que neste período foi registrado também o aumento significativo de frequência aos museus advindo do interesse pela arte e pela divulgação das conquistas industriais expostas nos museus tecnológicos e nas exposições industriais cuja "grande estrela é a máquina, presente no museu em sua própria materialidade ou representada pelo desenho, pelo protótipo, pelo projeto ou pela patente".

Carré (2011, p.10) afirma que os museus de ciência e técnica e industriais constantemente recorriam às exposições universais para a aquisição de objetos. Corcy (2011, p.108) acrescenta que abordavam temáticas variadas, "faziam a mediação entre o inventor, o industrial, a instituição e os usuários".

As exposições universais, criadas na Inglaterra, em 1851, frequentemente eram precedidas pelas exposições regionais e nacionais. Reeditadas em vários países da Europa e nos Estados Unidos da América, perduraram até pouco antes da Segunda Guerra Mundial (BORGES, 2011, p.148-150).

Conforma salienta Borges (2011, p.147-148) o Brasil participou como expositor e membro de comissões internacionais nas Exposições Universas de Londres (1862), Paris (1867, 1889), Viena (1873) e Filadélfia (1876), Saint-Louis/EUA (1904), Bruxelas (1910) e Turin (1911).

Nesse seguimento destacamos a Exposição dos Caminhos de Ferro Brasileiros, realizada nos salões do Liceu de Artes e Ofícios, no Rio de Janeiro, em 1887, por iniciativa do Clube de Engenharia. Esta era uma mostra preparatória para divulgar a engenharia brasileira na Exposição do Cinquentenário das Estradas de Ferro Francesas, em Paris, que, no entanto, não chegou a ser realizada (TELLES, 2011, p.112-113). A respeito deste evento o autor discorre que:

> A exposição contava com primorosas plantas e perfis de estradas, projetos, fotografias, memórias, amostras e modelos de material rodante, de via permanente e de telégrafos e ainda relatórios, estatísticas e produtos de oficinas. A coleção de fotografias era do acervo do famoso fotógrafo Marc Ferrez, cedidas para a exposição (TELLES, 2011, p.112-113).

A propósito da criação de museus voltados para a temática ferroviária, Lopes (2012, p.21) afirma que a Noruega foi pioneira, com a criação de uma instituição museológica em 1896. No que tange aos museus desse período, Scheiner (2013, p.364) afirma que sua base conceitual eram os objetos, articulados sob a forma de coleção, e serviam para documentar e testemunhar fatos e acontecimentos. Os sistemas classificatórios adquiriam importância para a organização e interpretação da coleção como afirma Lima no trecho a seguir:

> Os objetos coletados e reunidos tornaram-se institucionalizados e, para tanto, foram inventariados, organizados, armazenados sob a qualificação de coleções de Museus, na esteira das transformações e consolidações burguesas do Estado francês. As coleções assinaladas como pertencentes à nação, ao povo, formalizaram o perfil patrimonial que embasa o quadro museológico assentado na natureza do acesso público (LIMA, 2012, p.40).

Apontado por Scheiner (2009, p.34) como primeira transformação pela qual o museu passou, em 1790, foi proposto um parque ao ar livre, pelo cientista suíço Charles de Bonstetten. Este modelo foi concretizado apenas em 1873, por iniciativa do sueco Hazelius, com a abertura do primeiro *Folk Museum,* em Estocolmo, denominado de *Nordiska Museet*. Este museu a céu aberto, que se opunha ao museu coberto, foi planejado como parque

popular, que expunha objetos pertencentes às classes camponesas e ofereceria ao público desfrutar dos bosques que o envolviam (BRULON, 2012, p.60-61; CLAIR, 1976).

Brulon (2012, p. 62) afirma que, após a Segunda Guerra Mundial, os museus locais ganham maior evidencia e o "papel social dos museus se define partindo do propósito de reerguer as sociedades devastadas pela guerra".

Com a insatisfação política e os movimentos de democratização da cultura, na década de 1960, foi acentuada a crítica às instituições culturais. Na década seguinte foi intensificado o debate, a respeito do papel dos museus na sociedade se estendendo à IX Conferência realizada pelo ICOM, em 1971, fomentando discussões acerca do tema "O museu a serviço do homem presente e futuro". No ano seguinte, em maio, a Unesco promoveu a Mesa Redonda de Santiago do Chile, na qual foi discutido o papel social do museu e os princípios de base do "destinado a proporcionar a comunidade uma visão de conjunto de seu meio material e cultural"[15]. Reafirmando a função sócio-educativa do museu foi apontada a necessidade do museu se abrir às disciplinas não consagradas no âmbito museológico "a fim de conscientizá-lo do desenvolvimento antropológico, sócio-econômico e tecnológico"[16].

O conceito de museu de território impulsionou a preservação do patrimônio industrial, como o caso pioneiro da abertura do Ecomuseu da Comunidade Urbana de *Creusot-Montceau-les-Mines*, no início da década de 1970, seguindo os princípios definidos por Georges Henri Rivière e Hugues de Varrine-Bohan (CLAIR, 1976; SHEINER, 2009, p.329).

A década de 1980 foi marcada pela expansão dos museus com caráter temático mais especializado em vários países, inclusive no Brasil. Myrian Santos (2004, p.59) esclarece que "Esse fenômeno foi analisado em diversas regiões do mundo sendo uma resposta a demandas mais localizadas e como parte de um movimento que tornou mais diversificado o processo de preservação do passado".

Neste período teve início o Movimento Internacional para uma Nova Museologia (MINON), deflagrado em 1984, com a Declaração de Quebec, Canadá, impulsionado pelas mudanças das últimas duas décadas no campo da Museologia com a ampliação do conceito de museu para a interação do homem e o patrimônio no sentido integral (SCHEINER, 2013, p.361).

---

[15] Movimiento Internacional para una Nueva Museología. **Declaração Santiago do Chile 1972**. Disponível em: <www.minom-icom.net/files/declaracao_de_santiago_do_chile_1972_1.docx>. Acesso em: 10 dez 2015.

[16] Ibid.

Por longos anos o formato dominante de museus foi o modelo tradicional ou clássico, alicerçado na coleção, no prédio e no público visitante. Scheiner (2013, p.368) afirma que com a instauração dos museus de território, “cuja origem remonta ao museu a céu aberto, aos parques nacionais, sítios históricos e etnográficos patrimonializados”, ocorreram mudanças mais profundas de sentido. Brulon e Scheiner (2009, p.2473) mencionam que antes era “orientado para o objeto e agora se volta para a sociedade e as experiências individuais”.

Para Scheiner (1999, p.156), neste modelo “não existe a vinculação absoluta entre museu e passado, entre museu e coisa acabada: pois Museu é tudo o que se dá no presente, e também o passado e a projeção de futuro". Brulon acrescenta que: "o museu se manifesta na própria comunidade, que passa a ser ela mesma o Museu manifestado através das relações que esta estabelece com o real, preservando a memória, os valores e as experiências de forma integral e democrática" (BRULON, 2012, p.61).

Scheiner (1999, p.156) evidencia que o “conceito de patrimônio integral está, portanto, construído sobre uma percepção holista do meio ambiente”. A respeito desta concepção Peter Van Mensh (1992) esclarece que as funções de preservação, investigação e comunicação devem ser inter-relacionadas e integradas com o meio ambiente natural e cultural.

No tocante às novas categorias de museus incorporados pela Museologia, e os remanescentes industriais, recorremos à Lima, ressaltando o trecho a seguir:

> Tanto as coleções como os espaços industriais tornaram-se o fundamento de criação de novos museus: os museus industriais. As práticas de exposição, de visitação *in situ* e outras formas de ação e apropriação museológicas, inclusive com participação de atores sociais e seus históricos de identidades culturais ligadas ao assunto, passaram a ter como objeto de tratamento os espaços fabris e de mineração, as olarias, os fornos, as pontes, os trechos de linhas férreas (LIMA, 2012, p.43).

A *Carta de Nizhny Tagil* aponta como prioridade para esse tipo de patrimônio da preservação *in situ,* pois resguarda a integridade funcional e os elementos secundários. Nesta perspectiva, os museus industriais e técnicos constituem meios importantes de proteção e interpretação. “As novas utilizações devem respeitar o material específico e os esquemas originais de circulação e de produção, sendo tanto quanto possível compatíveis com a sua anterior utilização”[17].

[17] TICCIH - The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage**. Carta de Nizhny Tagil sobre Patrimônio Industrial.** 2003. Disponível em: <http://ticcih.org/wp-content/uploads/2013/04/NTagilPortuguese.pdf>. Acesso em: 15 dez. 2015.

Bellaigue (2009, p.88) chama a atenção que esses museus da indústria emergem quando desaparece a atividade em questão, são portanto “museus da deterioração, da agonia, monumentos aos mortos, muletas das memórias, ou de lembranças dispersas...”. Nesse prisma, se difere dos museus do gênero instituídos no século XIX, que exaltavam os avanços tecnológicos e da indústria.

Os novos patrimônios, juntamente com os novos modelos conceituais de museus, promoveram a expansão do campo de atuação da Museologia. Atualmente, o conceito de museu como fenômeno social dinâmico ultrapassou o modelo conceitual tradicional (LIMA, 2010). Assim coexistem diferentes modelos conceituais: museu tradicional (museu tradicional ortodoxo, museu exploratório e museu com coleções vivas - jardim botânico, zoológico, aquário, etc.), museu de território (comunitário e ecomuseu, parques nacionais, e outros sítios naturais musealizados, cidades-monumento, sítios arqueológicos e similares) e museu virtual (instituído na passagem do século XX para o XXI) (SCHEINER, 2013, p.370). Conforme afirma Scheiner:

> Instância plural de representação (ou presentificação) dos universos simbólicos que traduzem os diferentes planos do real, o museu contemporâneo pode existir simultaneamente como espaço de ordem (o acervo, a pesquisa, a documentação) ou espaço de desordem (as instalações, o efêmero, os fragmentos, as impressões); como ágora absoluta (os espaços públicos e salas de ‘*chats’* musealizados) ou dobra relacional entre o indivíduo e seus mundos interiores (SCHEINER, 2013, p.372).

Lima (2010) ressalta que o Museu é um lugar de produção ideológica, portanto instrumento de poder e legitimação da ordem vigente, sendo influenciado por aspectos políticos, econômicos e culturais.Nestes espaços, estão presentes lutas simbólicas de grupos sociais, com a dominância, legitimação e divulgação de uma determinada estrutura social. Assim, em maior ou menor grau, o juízo de valor permeia o processo de formação das coleções, de identificação e interpretação dos dados físicos e documentais, de contextualização da peça, de elaboração da exposição, de formulação do discurso comunicacional e dos serviços de atendimento. Dessa forma, pode contribuir para reforçar a imagem da separação e reafirmar a segregação no contexto cultural, utilizando-se do ‘esquecimento’ como uma atitude de não legitimação da diversidade cultural (LIMA, 2010).

Citanto Mensch (1992), a autora acrescenta que para o museu desempenhar sua função social é necessário que atenda a três linhas técnico-conceituais: preservação, investigação e comunicação (LIMA, 2008, p.40). A preservação envolve a aquisição, o armazenamento, a conservação, a restauração e a documentação; a comunicação engloba

as exposições, as atividades educativas, as publicações e demais formas de disseminação da informação; já a pesquisa está presente em todas essas atividades.

A respeito do processo de musealização, Desvallées e Mairesse (2013, p.57) afirmam que consiste na apropriação dos elementos naturais e culturais que adquirem uma "realidade cultural específica". Lima (2013, p. 52) esclarece que os objetos adquirem novo significado ao serem reconhecidos como bens simbólicos e inseridos em outra construção cultural por meio da produção do discurso museológico, conforme segue:

> um processo institucionalizado de apropriação cultural. Imprime caráter específico de valorização a elementos de origem natural e cultural. Estabelece sua caracterização identificando formas interpretativas materiais e imateriais da humanidade às quais imprime a interpretação de testemunhos que referenciam as existências e identidades. Considerados como documentos da realidade são determinados como objeto de tratamento científico pela Museologia, portanto adotados sob outra percepção da realidade, sendo reconhecidos na categoria dos bens simbólicos e integrados ao domínio do Museu, logo, ao contexto do patrimônio musealizado (LIMA, 2013, p.51-52).

Os objetos assim são requalificados enquanto bens simbólicos e são integrados ao domínio do Museu. Este processo pode ocorrer no próprio meio no qual se localiza o elemento de origem natural e cultural (musealização *in situ*), ou com a retirada deste do seu contexto original e recontextualização no ambiente museológico (musealização *ex situ*). "Em qualquer das circunstâncias, a interferência apropriadora do poder detido pelo campo altera a realidade (da coisa) ao estabelecer um novo contexto de existência" (LIMA, 2013, p.52).

Scheiner (2015, p.43) ressalta que o objeto adquire "um papel específico: ele preenche uma nova função (de memória, ou de documento) e pode servir de agente evocador - comprobatório, ou mesmo deflagrador do acontecimento ou da experiência", assim passam a ser considerados como suportes de informação. Lima (2013, p.392) corrobora essa afirmativa e acrescenta que o objeto adquire valor testemunhal.

Desvallées e Mairesse (2013, p.58) apontam que esse processo "desvia o museu da perspectiva do templo para inscrevê-lo em um processo que o aproxima do laboratório". Já Brulon (2012, p.69) destaca que envolve a experiência estética visto que "uma vez que o objeto é retirado ou destacado de seu meio real ele é necessariamente estetizado".

Os autores acrescentam que essa apropriação cultural de elementos da cultura e da natureza resulta na perda de informações, ao ser esvaziado o contexto de origem, já que o "objeto separado do contexto do qual foi retirado não é nada além de um substituto dessa

realidade que ele deve testemunhar" (DESVALLÉES; MAIRESSE, 2013, p.57). Scheiner (1999, p.147) reitera que nesses casos a natureza do trabalho nos museus é fragmentária, ao inserir o objeto numa situação artificial, "onde a realidade precisa ser "reinventada"".

Citando Davallon, Lima (2012, p.34) distingue os processos de musealização e patrimonialização, pontuando que ambos realizam a apropriação cultural e alteram o *status* do objeto, por meio da seleção, atribuição de valor e medidas de proteção, mas "a primeira o torna objeto de museu e a segunda um direito de representação".

1.3 - Museu de Ciência ou da Indústria? Algumas considerações a respeito dos museus ferroviários

O transporte ferroviário é um dos principais desenvolvimentos da Revolução Industrial e passou por transformações técnicas e tecnológicas, precedidas por pesquisas científicas e tecnológicas. O processo de implantação da malha ferroviária, do mesmo modo, envolvia projetos de engenheiros e ferroviários, seja na construção de pontes, viadutos, túneis e outras estruturas, seja no âmbito da geologia e geografia. A respeito do assunto, Cloraldino Soares Severo, Ministro dos Transportes (1982-1985), afirma:

> A história ferroviária do Brasil é toda ela um registro da evolução tecnológica na área, quando, engenheiros brasileiros e de outras nacionalidades se aplicaram em vencer as dificuldades das condições geográficas e geológicas do nosso País. Desse período ficaram para sempre os projetos por eles elaborados, os documentos escritos e as fotografias, verdadeiras preciosidades para o pesquisador. As máquinas, de origem as mais diversas, são também encontradas e representam material de grande interesse para o estudioso (BRASIL, 1982c, p.5).

Nesta acepção, podemos afirmar que o patrimônio ferroviário é um testemunho do desenvolvimento tecnológico e, portanto, patrimônio relacionado à ciência e tecnologia. A respeito dessa categoria de patrimônio, Granato compreende como:

> o conhecimento científico e tecnológico produzido pelo homem, além de todos aqueles objetos (inclusive documentos em suporte papel), coleções arqueológicas, etnográficas e espécimes das coleções biológicas que são testemunhos dos processos científicos e do desenvolvimento tecnológico. Também se incluem nesse grande conjunto as construções arquitetônicas produzidas com a funcionalidade de atender às necessidades desses processos e desenvolvimentos (GRANATO, 2009, p.79).

Ballé (2011, p.176), ao apontar a variedade de museus enquadrados nesta categoria, afirma que é "marcada pela variedade das disciplinas científicas dos campos de aplicação das tecnologias, dos objetos e das coleções, das condições de fundação dos

estabelecimentos, da importância dos especialistas, dos públicos visitados pelo museus". Citando Victor Danilov (1990), que aborda a temática das coleções, a autora menciona doze categorias de museus de ciência, dentre os quais os museus dos transportes.

Tomando como referência esta última categoria de museu, Lourenço e Granato fazem a seguinte diferenciação entre patrimônio de ciência e tecnologia e patrimônio industrial:

> No caso do patrimônio dos transportes (sejam terrestres, marítimos ou aéreos), por exemplo, os carros, trens e aviões estariam fora do escopo do patrimônio da ciência, embora não o estivessem os protótipos e equipamentos que materializam desenvolvimentos realizados para produzir novas formas de transporte, inclusive de materiais e de design, e novas maneiras de uso da energia para esse fim. Também os itens classificados como patrimônio industrial que, em sua maioria, não se enquadrariam como patrimônio científico, mas aqueles objetos encontrados em laboratórios de algumas fábricas, que foram utilizados para testes e ensaios, estariam dentro do âmbito de interesse (LOURENÇO; GRANATO, 2015, p.52).

A partir dessa citação, podemos observar que a distinção entre a categoria do patrimônio de ciência e tecnologia e patrimônio industrial se daria no uso dado à sua materialidade, ou seja, na primeira categoria se enquadram os objetos relacionados ao desenvolvimento de pesquisas na área. Na segunda, com definição ampla, além destes objetos, com valor científico conforme expresso na C*arta de Nizhny Tagil*, estão inseridos os remanescentes utilizados para o desenvolvimento do transporte propriamente dito.

Nesta acepção, de enquadrar os museus ferroviários na categoria de patrimônio industrial, Lopes defende que:

> Um museu ferroviário, não pode ser encarado só como uma instituição museológica dos transportes. É de transportes mas é muito mais do que isso. Há todo um sistema industrial que o criou, há edifícios dessa mesma indústria que o suporta, e os veículos não podem ser vistos como peças isoladas, mas no seu conjunto. Os comboios, são composições que se formam com algum sentido e significado, para servirem de transporte e para darem segurança e confortos aos passageiros e para mover mercadorias pelos territórios nacionais e internacionais (LOPES, 2012, p. 106).

Devido a convergência dessas categorias, Guarnieri (1980, p.31) esclarece que um dos temas prevalece e os demais continuam subjacentes. Nas pesquisas acadêmicas recentes no país, podemos observar a tendência a enquadrar os museus ferroviários na categoria de patrimônio industrial, ainda que esteja subtendido o viés tecnológico do acervo. Dentre estas pesquisas destacamos o artigo "Museus e Ferrovias: estudo sobre a preservação do patrimônio ferroviário paulista", de autoria de Eduardo Romero de Oliveira, e a dissertação "Memória e Patrimônio Ferroviário: Estudo sobre o museu da Companhia Paulista em Jundiaí/SP", de autoria de Aline Zandra Vieira Bartcus.

CAPÍTULO 2

O TRANSPORTE FERROVIARIO NO BRASIL

2. O TRANSPORTE FERROVIÁRIO NO BRASIL

Neste capítulo abordaremos brevemente a implantação do modal ferroviário no país, abarcando as primeiras iniciativas, o processo de encampação e a subsequente unificação de linhas de propriedade da União por meio da Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA). Em seguida explanaremos a respeito da desestatização do setor e sua consequência no âmbito da preservação do patrimônio ferroviário.

2.1 - Breve Histórico da Implantação das Estradas de Ferro no Brasil

O incentivo para a implantação do modal ferroviário no Brasil iniciou em 31 de outubro de 1835, com a sanção do Decreto nº 101, pelo Regente Diogo Antônio Feijó. O projeto, convertido em lei, havia sido apresentado pelos deputados Bernardo Pereira de Vasconcelos, Manuel Paranhos da Silva Veloso, e José Floriano do Figueiredo Rocha, respectivamente das províncias de Minas Gerais, Rio Grande do Sul e Bahia, e previa a concessão, a uma ou mais companhias, para construir uma estrada de ferro ligando a Capital do Império, Rio de Janeiro, a estas províncias (ACIOLI, 2007, p.09).

Oferecia como atrativo a garantia de exclusividade pelo período de 40 anos para o transporte de cargas e passageiros, a isenção de impostos de importação de equipamentos durante os cinco primeiros anos, a cessão gratuita de terrenos (devolutos ou por meio da desapropriação) e a liberdade de fixar os valores de fretes, pedágios ou direitos de passagem (ACIOLI, 2007, p.09).

Rodriguez (2004, p.09) salienta que essa lei atendia a dois princípios básicos, que seriam: “propiciar a entrada de grandes investimentos estrangeiros no país e proporcionar o crescimento da economia exportadora”. No entanto, não atraiu o investimento esperado, Acioli (2007, p.11-12) justifica que foi devido ao “risco-país”, haja vista a instabilidade política da época, e por outros países concederem benefícios adicionais, especialmente a garantia de juros.

Após várias tentativas frustradas em 30 de abril de 1854, foi inaugurado o primeiro trecho férreo no país, que iniciava no Porto de Mauá, Guia de Pacobaíba, e atingia a estação de Fragoso, numa extensão de 14,5km e bitola[18] de 1,676m (DAVID, 1985, p.08).

[18] Bitola é a distância entre as faces internas dos trilhos. Existem diversos tamanhos, sendo denominada de bitola pequena a inferior a 1,435m, de larga a superior a 1,435m, de métrica a com 1,00m e de bitola mista quando a linha férrea possui três ou mais trilhos diferentes, permitindo assim a passagem de veículos com bitolas diferentes.

A concessão havia sido outorgada pelo Decreto nº 987, de 12 de junho de 1852, a Irineu Evangelista de Sousa[19] (BRASIL, 1852). A aprovação dos estatutos da Imperial Companhia de Navegação a Vapor e Estrada de Ferro de Petrópolis, conhecida como Estrada de Ferro Mauá, se deu pelo Decreto nº 1.101, de 29 de dezembro de 1852, sendo contratado para a elaboração do estudo e projeto o engenheiro inglês William Bragge (BRITO, 1961, p.38).

Cabe ressaltar que no início da implantação das estradas de ferro os profissionais contratados, o material rodante[20] e de construção, inclusive prédios em estrutura de ferro galvanizado, eram de origem inglesa (TELLES, 2011, p.28). Rodriguez (2004, p.20) afirma que: "A tecnologia ferroviária inglesa era vendida como patente de invenção, e seu preço continha o chamado "serviço de engenharia", parcela avultada do orçamento".

Esses profissionais eram responsáveis por toda a construção, desde a elaboração dos projetos, a construção das linhas e obras adjacentes à aquisição de material. Telles (1984, p.191), no entanto, ressalta que desde o princípio engenheiros brasileiros acompanhavam as obras, havendo inclusive a visita de alunos da Escola de Engenharia (Escola Militar) na construção desta primeira ferrovia.

A construção da linha férrea ficou subordinada ao Decreto nº 641 aprovado posteriormente, em 26 de junho de 1852. Conhecido como "Lei da Garantia de Juros", concedia a uma ou mais companhias, que ligassem a Capital do Império às províncias de Minas Gerais e São Paulo, a garantia de juros de 5% ao ano sobre o capital investido na via permanente[21] (ACIOLI, 2007, p.14). Para Telles (2011, p.62) essa lei "estimulou grandemente a construção das estradas, mas era um prêmio à ineficiência, já que o lucro era certo".

Dentre outros benefícios, oferecia a exploração por 90 anos, o direito de desapropriação de terrenos particulares e cessão de terras devolutas necessárias ao traçado da via e às obras adjacentes e a isenção de impostos de importação do material rodante e de equipamentos necessários para a construção da via permanente[22].

---

[19] Após a construção desta ferrovia foi agraciado com o título de Barão de Mauá e, em 26 de junho de 1874, com o de Visconde de Mauá (SCHOPPA, [2004?], p.27 e 38).

[20] Material rodante é composto de material de tração, carros de passageiros e vagões de mercadorias.

[21] Via permanente é o conjunto de instalação e equipamentos que compõem a infra e superestrutura da ferrovia (DNIT, 2016).

[22] BRASIL. **Decreto nº 641 de 26 de junho de 1852**. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/Historicos/DPL/DPL641.htm>. Acesso em: 01 ago. 2016.

A legislação tinha ainda como cláusula a proibição do emprego de mão de obra escrava na construção e custeio das ferrovias, sendo assim contratados homens livres (ARRUDA, 2013, p. 23-35). Baseado em Lamounier (2008), Arruda (2013, p.23) afirma que marcou uma mudança nas relações de trabalho e na estrutura social. Mas, cabe mencionar que algumas ferrovias foram financiamento por cafeicultores que empregavam mão de obra de escravizados.

Em 1856, a linha foi estendida de Fragoso até a Raiz da Serra de Petrópolis, posteriormente Vila Inhotim, perfazendo um total de 16,32km de comprimento total (RODRIGUEZ, 2004, p.18). A respeito do trajeto percorrido David (1985, p.08) esclarece que os passageiros e as mercadorias embarcavam no vapor, “Guarani", do Porto da Prainha (atual Praça Mauá), sendo conduzidos pela Baía de Guanabara até o Porto de Mauá, seguindo pela ferrovia até a Raiz da Serra de Petrópolis. O restante do percurso até Petrópolis era feito por tração animal.

As obras transcorreram sob a direção do próprio Bragge e dos engenheiros também ingleses, Robert Milligan e William G. Ginty, acompanhados pelo engenheiro brasileiro Amaro Emílio da Veiga (TELLES, 2011, p.27-28). Dentre as construções, destacamos um píer em metal “que foi uma grande obra de engenharia para a época, e que avançava cerca de 150m na Baía da Guanabara” (RODRIGUEZ, 2004, p.18).

A respeito da via permanente, Schoppa (2004, p.25) ressalta que “a construção foi facilitada por ser em terreno plano, exigindo apenas algumas pequenas pontes de madeira”, substituídas em 1959, por outras de ferro (TELLES, 2011, p.29-30). No entanto, apresentou grandes desafios para a época, dentre os quais a inexistência de mão de obra especializada e a falta de materiais de construção adequados, conforme apontado por Rodriguez no trecho a seguir:

> Apesar de aparentemente ter sido uma estrada de construção fácil, sem grande movimento de terra, a mesma apresentou uma série de problemas desde os desmoronamentos provocados por fortes chuvas, durante os trabalhos no corte do morro Camarão, aos surtos de febre que atingiram os operários. Por outro lado, a inexistência de mão-de-obra especializada exigia dos responsáveis pelos trabalhos tarefas não previstas, como, por exemplo, ensinar aos operários as várias etapas da obra. A falta de materiais adequados determinou ainda a instalação de uma olaria para suprir com tijolos o empreendimento (RODRIGUEZ, 2004, p.17).

Neste primeiro momento não foi possível a transposição da Serra da Estrela, por dificuldades tecnológicas, sendo concretizado posteriormente, por iniciativa de Miguel Calógeras, Pandiá Calógeras e Luiz Berrini que, em 1883, adquiriram a ferrovia. A Estrada

de Ferro Príncipe do Grão Pará, formalizada em 1881 por eles, ficou com a concessão do prolongamento até Petrópolis (inaugurada em 1883) e depois até São José do Rio Preto (inaugurado em 1886). Essas construções foram dirigidas pelos engenheiros Joaquim Miguel Ribeiro Lisboa e Marcelino Ramos da Silva (TELLES, 2011, p.91-92).

A bitola de 1,676m foi reduzida para 1,00m, igualando ao trecho de 6km por eles construído até Petrópolis, com a tecnologia da cremalheira[23], que vencia o desnível de 782m da Serra. Este sistema havia sido usado anteriormente na Suíça, em 1871, e era uma inovação para a época (TELLES, 2011, p.91).

A Estrada de Ferro Príncipe Grão-Pará, em 1888, foi encampada pela *The Rio de Janeiro Northern Railway Company* e, em 1898, pela *The Leopoldina Railway Company Ltda.*Em 1948 foi adquirida pelo presidente Eurico Gaspar Dutra e, em 1957, integrou a Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA)(DAVID, 1985; RODRIGUEZ, 2004).

A respeito da Estrada de Ferro Mauá, Brito (1961, p.54-55) ressalta que foi muito criticada por não estabelecer a comunicação fácil entre Rio de Janeiro e Petrópolis e por não ligar centros de produção e de consumo sendo por ele considerada singular na história da ferrovia do país. Neste seguimento Telles (1984, p.193) acrescenta que não foi comercialmente bem sucedida, mesmo após o prolongamento até Petrópolis. A respeito de sua importância, David (1985, p.8) afirma que "reside no pioneirismo. Não representava uma ferrovia de integração nacional e alguns historiadores atribuíram-lhe objetivos políticos".

No entanto, Schoppa ([2004?], p.30) alega que com a construção da Estrada União e Indústria, esta linha férrea aumentou o transporte de mercadorias, posteriormente prejudicado com a implantação da Estrada de Ferro D. Pedro II, conforme as palavras do autor:

> Terminada a Estrada de Rodagem União e Indústria, as mercadorias da área mais rica de Minas Gerais eram entregues à Estrada de Ferro Mauá, que passou a dar lucro, atingindo o dividendo de 17%, em 1867. Quando a Estrada de Ferro D. Pedro II chegou a Entre Rios, em 1869, todo o transporte de cargas da estrada de Mariano Procópio passou para os trens da D. Pedro II, com resultados catastróficos para a empresa de Mauá, que, daí em diante, não conseguiu mais se equilibrar (SCHOPPA, [2004?], p.30).

O autor chama a atenção que no início de implantação das ferrovias haviam "poucas estradas de rodagem propriamente ditas, sendo a maior parte picadas abertas pelas

[23] A cremalheira é um sistema de tração onde uma engrenagem se acopla aos furos de um terceiro trilho (cremalheira) que fica no meio do par, de forma a promover o movimento em planos inclinados com força e segurança (DNIT, 2016b).

florestas, sem preparo de leito. Na maior parte do país, passou-se direto dos caminhos de tropas para as estradas de ferro" (TELLES, 1984, p.183).

A segunda ferrovia implantada no país foi a Estrada de Ferro Recife ao São Francisco (*The Recife and São Francisco Raiwail Co. Ltda*.). Em 9 de fevereiro de 1858, foi inaugurado o trecho, que se iniciava na estação Cinco Pontas e atingia a Vila do Cabo, perfazendo um total de 31,5Km. A concessão havia sido obtida pelos engenheiros anglo-brasileiros de origem francesa radicados no Recife, Alfred e Edward de Mornay, por meio do Decreto nº 1.030, de 7 de agosto de 1952. O projeto foi elaborado pelo engenheiro inglês M. A. Borthwick (TELLES, 2011, p.30-31).

Em 1860, foi construída a segunda seção, de Ipojuca até Escada, com 26,2Km e finalmente as últimas seções, para Limoeiro, Água Preta e a atual Palmeiras, inaugurada em 1862, perfazendo um total de 67Km (TELLES, 2011, p.31). O empreiteiro era o inglês George Furness e vieram também da Inglaterra os capatazes, feitores de turma, mestres de obras e operários especializados, sendo adotada a bitola adotada de 1,60m (TELLES, 1984, p.194). A respeito das especificidades técnicas, recorremos a Telles:

> A região atravessada pela estrada é pouco acidentada, mas, mesmo assim, foram feitas várias obras de arte[24], como dez pontes de estrutura de ferro e um túnel, o primeiro construído no Brasil, escavado em terra, com 145 m de comprimento, com abóbada de alvenaria (Túnel do Pavão). As maiores pontes eram as de Afogados e Motocolombó com, respectivamente, 116 m e 97 m de comprimento (TELLES, 2011, p.31).

Telles (2011, p.31) aponta que essa construção teve elevado custo devido à falta de planos detalhados e confiáveis. O autor salienta ainda que as primeiras estradas de ferro tinham essa característica em comum, em decorrência de contratos mal elaborados e da inexperiência de obras neste seguimento (TELLES, 2011, p.32). Esta estrada também não obteve resultados financeiros satisfatórios. Assim, em 1901, foi concedida a *Great Western of Brasil Railway Co.,* em 1950, absorvida para Rede Ferroviária do Nordeste e, em 1957, pela RFFSA (MATOS, 2015; TELLES, 1984).

Dando prosseguindo à implantação deste transporte no país, foi concedida 13 de outubro de 1854, pelo decreto nº 714, a autorização para a construção de ferrovia ligando as províncias do Rio de Janeiro, São Paulo e Minas Gerais. Em fevereiro de 1855, o Ministro Sérgio Teixeira Macedo contratou o engenheiro Edward Price, em Londres, para a construção (TELLES, 2011).

[24] Obra de arte termo usado para denominar "bueiros, pontilhões, pontes, viadutos, passagens superiores e inferiores, túneis, galerias, muros de arrimo, revestimento, etc." (DNIT, 2016b).

Rodriguez (2004, p.20) chama a atenção que este contrato estaria em desacordo com a Lei nº 641, de 1852, pois foi negociado diretamente com o construtor, sem o intermédio da Companhia. Apenas em 9 de maio do mesmo ano, foram aprovados os estatutos da Companhia Estrada de Ferro D. Pedro II, pelo Decreto 1.599[25], sendo eleita a diretoria composta de um presidente e cinco diretores. Assim ficou estabelecido que deveria transpor a Serra do Mar e se dividir em dois ramais, um em direção ao povoado de Cachoeira, em São Paulo, e outro em direção a Porto Novo do Cunha, em Minas Gerais (RODRIGUEZ, 2004, p.20).

Em relação a este empreendimento, Rodriguez (2004, p.20) aponta a ausência de planos e plantas detalhadas no ato da contratação de Price. Telles (2011, p.33) complementa que foi assinado um contrato global, com preço fixo, do tipo *turn-key,* sendo estabelecido apenas os pontos extremos do traçado e alguns intermediários. Assim o empreiteiro teria autonomia para projetar e construir a via permanente, além de fornecer o material necessário para sua implantação (TELLES, 2011, p.33). A respeito das críticas, David ressalta que:

> Um dos pontos mais obscuros no contrato de Price foi o da escolha da bitola. Presume-se que a adoção da bitola 1,60m fosse devido a disponibilidade de material na Inglaterra que necessitava ser exportado, pois o Parlamento inglês, em 1846, havia definido a bitola de 1,435m como padrão, proibindo qualquer construção com largura diferente a partir daquele ano (DAVID, 1985, p.10).

Em relação ao tamanho das bitolas adotadas nas vias permanentes, não havia padronização dificultando a integração operacional e havendo a necessidade de baldeação entre os trens. Telles (2011, p.33) chama a atenção que, nas ferrovias construídas pelos engenheiros ingleses, foi adotada a bitola de 1,60m.

A primeira seção dessa via, inaugurada em 29 de março de 1858, ligava a estação próxima ao Campo da Aclamação (ou Campo de Santana, atual Praça da República) a Queimados, perfazendo um total de 47,21Km. Em 8 de novembro do mesmo ano, com a construção de mais 13Km, atingiu Belém (atual Japeri) (RODRIGUEZ, 2004, p.20).

A respeito da qualidade técnica das construções David (1985, p.16) e Telles (2011, p.37) mencionam que foram frequentes as interrupções ocasionadas por enchentes dos rios, que inundavam vários pontos da linha, cujos aterros haviam ficado com altura insuficiente, bem como pelos constantes desmoronamentos.

[25]BRASIL. **Decreto 1.599 de 9 de maio de 1855**. Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-1599-9-maio-1855-558531-publicacaooriginal-79871-pe.html>. Acesso em: 02 ago. 2016.

Logo após a inauguração, foram iniciados os reparos devido a “cercas podres, bueiros insuficientes e alvenaria de tijolo que se desfaziam em pó entre os dedos” (TELLES, 2011, p.36). O autor acrescenta que as estações eram construídas em taipa, sem portas e janelas, com exceção daquela localizada no Campo da Aclamação, construída em alvenaria e piso em terra batida. Além das estações, outras construções também foram substituídas.

Para os estudos da segunda seção, ligando Belém (atual Japeri) a Barra do Piraí, foi contratado como engenheiro-chefe o norte-americano coronel Charles F. M. Garnett, com experiência de construção em montanhas rochosas, e como engenheiros ajudantes os irmãos Ellison (majores Andrew e William) (TELLES, 2011, p.39-40). Segundo Telles:

> É interessante observar que a influência estrangeira nas nossas estradas de ferro foi a princípio inteiramente inglesa a participação norte-americana, que chegou a ser muito grande, só teve início depois de 1860, e principalmente devido aos engenheiros contratados pela E. F. D. Pedro II. A influência de outras nacionalidades foi muito pouca, apesar da cultura em geral e do ensino da engenharia serem inteiramente dominados pelo espírito francês, até há bem pouco tempo” (TELLES, 1984, p.189).

Este trecho era de difícil execução, devido ao desnível de cerca de 500m, para a transposição da Serra do Mar “formidável cordilheira que vai da Bahia ao Rio Grande do Sul e que por séculos seguidos dificultou a integração do litoral com o interior brasileiro” (DAVID, 1985, p.16), sendo adotada a tecnologia de simples aderência[26] (TELLES, 2011, p.39-40).

No trajeto da via foram construídos diversos túneis, totalizando cerca de 5.120m, pontes, metálica e em alvenaria, bem como viadutos (TELLES, 2011, p.41). O maior desafio, de acordo com Telles (2011, p.45), foi a construção do Túnel Grande, com 2.238m de comprimento, 4,2m de largura e 5,8m de altura, devido às dificuldades técnicas para perfurar o material rochoso extremamente duro. Este demorou sete anos para ser concluído, sendo empregados na sua construção ponteiro, marreta e pólvora (TELLES, 2011, p.45).

Nesta segunda etapa o contrato foi baseado em preços unitários de serviços, sendo fornecido aos empreiteiros o projeto detalhado e completo da construção, elaborados pelos engenheiros da Companhia Estrada de Ferro D. Pedro II (TELLES, 2011). Foi realizada ainda uma concorrência internacional na Europa e nos Estados Unidos, vencida pelos engenheiros Roberts, Harvey Co. Este diferencial em relação às outras ferrovias foi devido à atuação do Presidente da Companhia Christiano Ottoni (TELLES, 2011).

[26] No sistema de simples aderência não são usados cabos de aço, planos inclinados ou cremalheira, sendo utilizada apenas a tração da locomotiva.

Após alcançar Barra do Piraí (1864) a ferrovia se bifurcava em direção a Minas Gerais (Linha do Centro) e a São Paulo (Ramal de São Paulo), atingindo Cachoeira (atual Cachoeira Paulista).

As obras da ferrovia foram muito dispendiosas e financiadas por empréstimo do Governo, aprovado pelo Decreto 912. Em 1865, a Companhia foi encampada, pelo Decreto nº 3.503, de 10 de julho[27], e com a Proclamação da República, em 1889, passou a ser denominada de Estrada de Ferro Central do Brasil.

Acioli (2007) aponta que em 1872, a malha ferroviária brasileira havia alcançado 932Km. O autor acrescenta que visando impulsionar este empreendimento, em 24 de setembro de 1873, o Decreto nº 2.450[28], passou a conceder subvenção quilométrica como alternativa à garantia de juros. Por este documento o governo pagava 30 contos por quilometro construído (ACIOLI, 2007, p.15-16).

Acioli (2007, p.17) atribui a esta legislação um "surto ferroviário" no país, com prevalência do capital estrangeiro, especialmente o inglês. Para Telles (2011, p.63) teve como consequência a construção de estradas priorizando o baixo custo e maior quilometragem possível. Neste seguimento o investimento inicial era reduzido, mas aumentava a despesa de custeio, o desgaste da via permanente e do material rodante (TELLES, 2011, p.78). Segundo o autor:

> [...] as estradas mal projetadas e mal construídas tendem a ter um custeio elevado, e por isso, tornaram-se muitas delas deficitárias crônicas desde o início. O mais grave é que, em qualquer dos dois sistemas, eram desnecessários estudos prévios de viabilidade econômica da estrada porque o lucro do concessionário era certo. Esse fato deu origem a estradas e ramais sem qualquer sentido ou construídos simplesmente por motivos políticos e eleitorais ou para atender interesses secundários (TELLES, 2011, p.64).

Em 1883, pelo Decreto nº 8.947, de 19 de maio, foi criada a Inspetoria Geral das Estradas de Ferro, no Ministério da Agricultura, "primeiro órgão público encarregado especificamente de fiscalizar e orientar as estradas de ferro no Brasil" (TELLES, 2011, p.60).

Com o fim do Império, em 1889, o panorama da rede ferroviária era de 66 estradas de ferro em tráfego localizadas em 12 províncias, com 9.587Km de extensão, das quais

---

[27] BRASIL. **Decreto nº 3.503, de 10 de julho de 1865**. Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-3503-10-julho-1865-554859-publicacaooriginal-73814-pe.html>. Acesso em: 02 ago. 2016.

[28] BRASIL. **Decreto nº 2.450, de 24 de setembro de 1873**. Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-2450-24-setembro-1873-551003-publicacaooriginal-67086-pl.html>. Acesso em: 02 ago. 2016.

1.800Km pertenciam ao Estado, correspondendo a 10 ferrovias (SCHOPPA, [2004?], p.31). Dentre as maiores constavam a Estrada de Ferro D. Pedro II, a Estrada de Ferro Leopoldina, a Estrada de Ferro Mongiana, a Estrada de Ferro Sorocabana, a Estrada de Ferro de Bahia ao São Francisco e seu prolongamento, a Estrada de Ferro Oeste de Minas, a Estrada de Ferro Central da Bahia, a Estrada de Ferro Itaúna, a Paulista e a Estrada de Ferro São Paulo-Rio de Janeiro, que juntas somavam 5.290Km, ou seja, 55% das linhas. Destas, 2/3 eram de iniciativa privada e o restante dos estados, tendo por predominância a bitola métrica, seguida da bitola de 1,60m (SCHOPPA, 2004, p.31).

Telles (2011, p. 110) indica a existência de oito bitolas diferentes, sendo 1.361Km com 1,60m, 13Km com 1,40m, 23Km com 1,20m, 247Km com 1,10m, 7.351Km com 1,0m, 251Km com 0,95m, 320Km com 0,76m, 6Km com 0,60m. A respeito da distribuição geográfica, o autor esclarece que:

> A Província do Rio de Janeiro estava toda entrecortada de estrada de ferro, bem como a Zona da Mata de Minas e toda a região central e nordeste de São Paulo, onde se espraiava a cultura do café. No restante do Brasil, existiam somente algumas estradas isoladas ou formando pequenos leques, a partir dos portos de Belém, Fortaleza, Sobral, Natal, Paraíba (João Pessoa), Recife, Maceió, Salvador, Curitiba, Laguna, Porto Alegre e Rio Grande (TELLES, 2011, p.111).

No tocante à expansão da malha ferroviária, Acioli (2007, p.17) afirma que ocorreu de forma desordenada, sem planejamento governamental, com traçado, em sua maior parte, inferior a 100Km, distribuídos de acordo com os interesses das áreas econômicas mais importantes.Telles justifica que

> naquela época, a estrada de ferro era o único meio moderno de transporte terrestre e por isso, contrariamente ao que acontece hoje, justificava-se plenamente construir um estrada ou um ramal, mesmo onde o tráfego fosse pequeno e não houvesse perspectivas de aumento (TELLES, 2011, p.77).

De acordo com Acioli (2007, p.24) várias se tornaram antieconômicas e injustificáveis, iniciando assim um período de “falências, encampações, arrendamentos, desmembramentos, formação de grandes redes privadas estrangeiras e finalmente a estatização geral do sistema”. Neste sentido, o governo assumiu ferrovias sem estudo de viabilidade econômica e com déficit financeiro.

Após a Proclamação da República, alguns estados estabeleceram legislação própria e a malha ferroviária continuou em expansão impulsionada pelo sistema produtivo do país, especialmente da produção cafeeira, que necessitava de infraestrutura para sua distribuição e exportação (SCHOPPA, [2004?], p.51; ACIOLI, 2007, p.27-28). Luz (2006) assinala que a

relação entre a economia e a política era determinante no crescimento da malha ferroviária, conforme segue: "A ferrovia foi aqui inserida, a exemplo do resto do mundo, num momento histórico de expansão das atividades econômicas. Nesse contexto, apesar da aparente neutralidade do Estado, as vias econômicas somente nascem depois de serem vias políticas" (LUZ, 2006, p18).

No período de 1903 a 1907, foram organizadas as primeiras malhas regionais, com a integração de ferrovias. Neste prisma, foi formada a *Leopoldina Railway*, abrangendo os estados do Rio de Janeiro, Minas Gerais e Espírito Santo, a *Great Western*, nos estados de Alagoas, Pernambuco, Paraíba e Rio Grande do Norte e a Viação Férrea do Rio Grande do Sul, no estado de mesmo nome. Posteriormente, foram organizadas a Rede Sul Mineira (1909), nos estados de Minas Gerais e Rio de Janeiro, depois denominada Rede Mineira de Viação, a Viação Férrea Federal do Leste Brasileiro, nos estados de Bahia e Sergipe (1935); a Rede Viação Paraná–Santa Catarina, nos referidos estados e a Rede Viação Cearense, nos estados do Ceará e Paraíba (TELLES, 2011, p.163).

Paradela (1998, p.48) esclarece que, a partir da década de 1920, as ferrovias deficitárias, com material desgastado e sem reposição, passaram a sofrer concorrência do transporte rodoviário. A respeito do assunto David (1985, p.45) salienta que “as ferrovias administradas pela União apresentavam déficits devido a políticas tarifárias, falta de investimento na frota e na conservação deficiente da Via Permanente.

Acioli (2007, p.31) acrescenta a esse panorama a decadência econômica, sobretudo com o declínio da comercialização do café, no Vale de Paraíba, a repercussão da Primeira Guerra Mundial, a crise de 1929, que impactou negativamente as exportações brasileiras, e, por fim, o deslocamento dos centros econômicos. Nas palavras desse autor:

> A importância crescente do mercado interno e a ascensão da indústria como centro dinâmico da economia brasileira fez com que o setor ferroviário fosse progressivamente perdendo a sua participação na movimentação de pessoas e de cargas uma vez que suas malhas foram traçadas seguindo a lógica exportadora e não estavam portanto preparadas para enfrentar a integração de diferentes regiões e a maior mobilidade de matérias-primas e de produtos acabados exigidas pela industrialização crescente” (ACIOLI, 2007, p.32).

A Figura 1, a seguir, apresenta uma imagem do mapa do Brasil, datado de 1913.

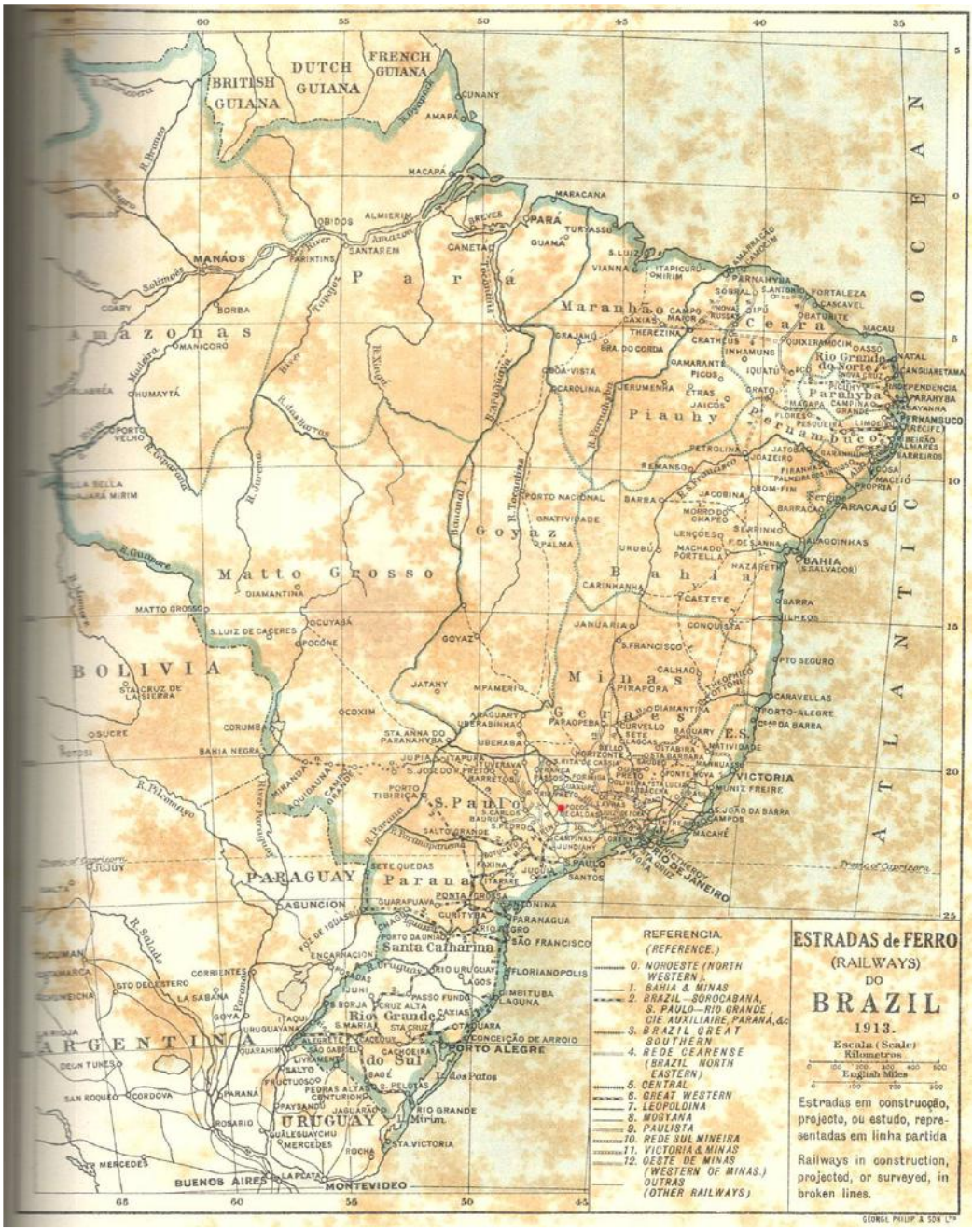


Figura 1 - Mapa do Brasil datado de 1913
Fonte: Disponível em:<http://www.memoriadepocos.com.br/2012/04/>. Acesso em: 30 mai. 2017.

No governo de Getúlio Vargas (1930-1934), em 1934, foi definido o Plano Nacional de Viação (ACIOLI, 2007, p.45). Neste período houve ainda encampação de ferrovias estrangeiras e nacionais, incluindo as estaduais, que apresentavam déficit financeiro. Estas passaram a ser administradas pela Inspetoria Federal de Estradas (IFE), vinculada ao Ministério da Viação e Obras Públicas, que também geria as rodovias federais.

> Dentre os objetivos da encampação das estradas de ferro pela União podem-se destacar: evitar a brusca interrupção do tráfego, prevenir o desemprego, propiciar a melhoria operacional, objetivando a reorganização administrativa e a recuperação de linhas e material rodante[29].

Em 1941, a administração dos transportes rodoviário e ferroviário foi desvinculado por meio do Decreto nº 3.155, de 28 de março, que criou o Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER) e o Departamento Nacional de Estradas de Ferro (DNEF). Este último extinto em 1974, teve as funções transferidas para a Secretaria Geral do Ministério dos Transportes e para a RFFSA[30].

Em 1922, o sistema ferroviário continha cerca de 29.000Km de extensão, incluindo aproximadamente 2.000 locomotivas a vapor e 30.000 vagões em tráfego. Em 1930 houve a introdução da tração elétrica em determinados trechos, visando substituir a tração a vapor; e, paralelamente, a partir de 1939, a introdução de tração a diesel elétrica.[31]

Shoppa ([2004?], p.52-53) afirma que no período da Segunda Guerra, o transporte ferroviário sobrecarregado ocasionou o desgaste do equipamento e do material rodante que não foram substituídos devido ao seu elevado custo, haja vista que era quase todo importado.

Após esse período, as ferrovias, vistas como menos eficientes, entraram em declínio e cederam gradativamente espaço para as rodovias, que exigiam investimentos iniciais menores. A respeito do assunto, Santos e Mazzoco afirmam que, a partir de 1946, a política rodoviária foi sendo sedimentada com a:

> concessão de maior autonomia ao Departamento de estadas de Rodagem, com a instituição de fundos destinados à abertura e pavimentação de estradas, supridos por taxas cobradas aos consumidores de combustíveis líquidos, e navegação de recursos para manutenção e crescimento do Departamento Nacional de Estradas de Ferro. Em dez anos, a rede de estradas de rodagem federais e estaduais aumentou em 136%, enquanto as estradas de ferro em 5% (SANTOS; MAZZOCO, 2007, p.23).

Em 1953, a "Comissão Mista Brasil-Estados Unidos para o Desenvolvimento Econômico", no âmbito do Ministério da Fazenda, formada por técnicos e economistas dos dois países, recomendou a centralização das operações ferroviárias em uma companhia federal. Esta comissão havia sido instituída em 1950, a partir de um acordo firmado ente o

---

[29] DNIT - Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes. **Histórico**. 2009. Disponível em: <https://189.9.128.64/ferrovias/historico/historico> Acesso em: 19 fev. 2017.

[30] ANTT – Agência Nacional de Transportes Terrestres. **Concessões.** 2013. Disponível em: <http://www.antt.gov.br/concessaofer/apresentacaofer.asp>. Acesso: 14 nov. 2016.

[31] DNIT - Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes. **Histórico**. 2009. Disponível em: <https://189.9.128.64/ferrovias/historico/historico> Acesso em: 19 fev. 2017.

governo brasileiro e o Banco Internacional de Reconstrução e Desenvolvimento (BIRD) (ACIOLI, 2007, p.36; PARADELA, 1998, p.53).

Pelo Decreto nº 37.131, de 4 de abril de 1955, foi estabelecida a "Comissão Especial de Organização da Rede Ferroviária Federal S.A" para o levantamento econômico-financeiro das estradas de ferro administradas pela União. A partir da atuação da Comissão, foram verificados o estado precário do setor com material rodante desgastado e vagões de carga e passageiros numericamente insuficientes (ACIOLI, 2007, p.36; PARADELA, 1998, p.53).

Como resultado desses estudos e levantamentos foi formada a Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima (RFFSA), durante o governo de Juscelino Kubitschek (1956-1961), pela Lei nº 3.115[32], de 16 de março de 1957 (ACIOLI, 2007, p.37).

2.2 - A Rede Ferroviária Federal S.A. - RFFSA

A RFFSA, constituída como sociedade de economia mista, conforme recomendado pela Comissão Mista Brasil-Estados Unidos, inicialmente vinculou-se ao Ministério de Viação e Obras Públicas e posteriormente ao Ministério dos Transportes (SCHOPPA, [2004?]).

Tinha como finalidade "administrar, explorar, conservar, reequipar, ampliar e melhorar o tráfego das estradas de ferro da União a ela incorporadas, cujos trilhos atravessavam o País, servindo as regiões Nordeste, Sudeste, Centro-Oeste e Sul"[33].

Assim foram unificadas as ferrovias de propriedade da União, as administradas por ela e as que viessem a ser transferidas. Inicialmente foram incorporadas 18 ferrovias, que totalizavam aproximadamente 24.600Km:

- Rede Mineira de Viação (3.989Km),
- Estrada de Ferro Central do Brasil (3.729Km),
- Estrada de Ferro Leopoldina (3.057Km),
- Rede Viação Paraná-Santa Catarina (2.666Km),
- Rede Ferroviária do Nordeste (2.655Km),

[32] BRASIL. Lei nº 3.115, de 16 de mar. 1957. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Rio de Janeiro, RJ, 16 de mar. 1957. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L3115.htm>. Acesso: 10 jan. 2016.

[33] DNIT - Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes. **Histórico**. 2009. Disponível em: <https://189.9.128.64/ferrovias/historico/historico> Acesso em: 19 fev. 2017.

- Viação Férrea Federal Leste Brasileiro (2.545Km),
- Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (1.764Km),
- Rede Viação Cearense (1.596Km),
- Estrada de Ferro da Bahia a Minas (582Km),
- Estrada de Ferro de Goiás (478Km),
- Estrada de Ferro de Ferro São Luis-Teresina (494Km),
- Estrada de Ferro Sampaio Correia (304Km),
- Estrada de Ferro Madeira-Marmoré (366Km),
- Estrada de Ferro Bragança (293Km),
- Estrada de Ferro Dona Teresa Cristina (264Km),
- Estrada de Ferro Mossoró a Souza (243Km),
- Estrada de Ferro Central do Piauí (194Km),
- Estrada de Ferro Santos a Jundiaí (139Km) (SCHOPPA, [2004?], p.163).

Posteriormente foram incorporadas outras quatro Estrada de Ferro Santa Catarina (163km) e a Viação Férrea Rio Grande do Sul (3.735Km), Estrada de Ferro de Ilhéus (132Km), Estrada de Ferro Nazaré (325Km) (ACIOLI, 2007, p.37).

Baseado nas informações da RFFSA-AGEPLAN-Depto. de Estatística e Documentação, Paradela (1998, p.53) afirma que o patrimônio inicial dessa empresa havia sido avaliado na época em 60 bilhões de cruzeiros, e possuía 24.641Km de linha, 2.243 estações, 57 oficinas, 2.627 locomotivas, 3.548 carros[34], 33.470 vagões, sendo composto por vias, terrenos, prédios, trilhos, linhas de transmissão, linhas telegráficas, oficinas, depósitos, armazéns, almoxarifados, material rodante e de tração, equipamentos, máquinas, fornos, estoques e outros.

Paradela (1998, p.53) destaca que grande parte dessas ferrovias estava com déficit financeiro e o material rodante e da via permanente estavam sucateados, tendo ainda como pontos negativos as baixas tarifas cobradas e o excesso de pessoal da folha de pagamento.

A malha ferroviária da empresa, reformulada pontualmente, teve o traçado retificado, ramais erradicados, variantes construídas, a incorporação de ferrovias menores pelas

[34] Carros é o termo utilizado para designar o transporte de passageiros e vagões o de carga (PARADELA, 1998, nota de rodapé, p.54).

maiores e, por fim, a melhoria nas condições técnicas das linhas. (RODRIQUEZ, 2004, p.167).

O processo de erradicação de ramais foi marcante na década de 1960, sobretudo de transporte de passageiros, menos rentável economicamente, sendo nomeada a Comissão para Extinção dos Ramais Ferroviários Antieconômicos. Segundo Rodriguez: "Feitos os estudos, tal grupo entendeu por bem que deveriam ser levantados os trilhos em 110 ramais ou ferrovias inteiras (quando se tratava de estradas isoladas), perfazendo o total de 7.680Km de linhas que assim foram erradicadas durante os anos 1960" (RODRIGUEZ, 2004, p.174).

Em 3 de maio de 1966, pelo Decreto nº 58.341[35], para disciplinar a erradicação de ferrovias e ramais antieconômicos determinava que essas deveriam ser substituídas por rodovias (RODRIGUEZ, 2004, p.167). No entanto, Paula (2001, p.11) destaca que nem sempre esta legislação foi atendida, visto que em alguns casos não houve a substituição.

Em 1963, foi elaborado o Plano de Desenvolvimento Ferroviário, incluído no II Plano Nacional de Desenvolvimento, do Ministério dos Transportes. Neste documento, estavam previstas a construção de novas linhas, como a Ferrovia do Aço, o alargamento da bitola das linhas principais, a renovação da frota de vagões e locomotivas e eletrificação de trechos (PARADELA, 1998, p.55-56).

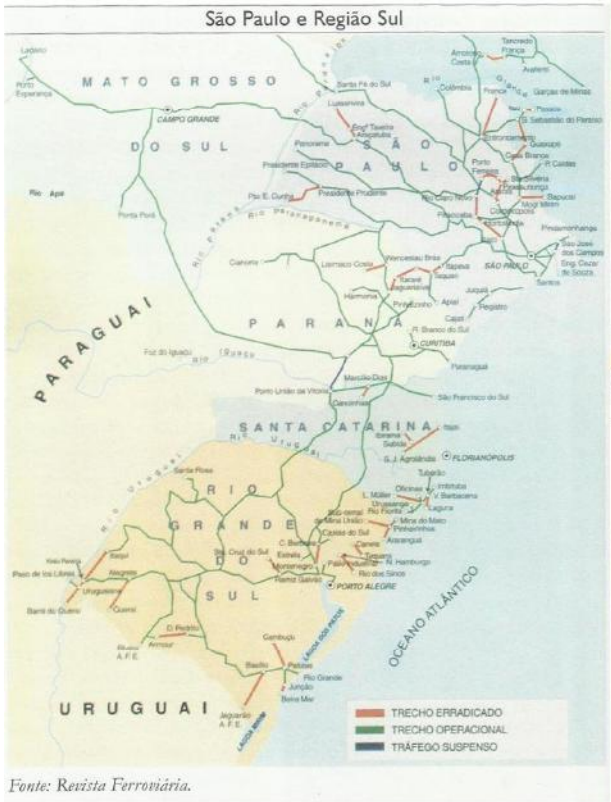
No entanto, a situação das ferrovias pouco havia se modificado e a malha ferroviária foi gradualmente diminuindo. Paralelamente o investimento para o transporte rodoviário era intensificado. Em 1942, haviam 275.000Km de vias, dos quais 1.000Km eram pavimentados e, em 1972, 1.300.000Km, sendo 55.000Km pavimentados (DAVID, 1985, p.76). Evidencia assim a opção do Estado com o investimento prioritário nas rodovias, por sua vez alicerçada nos investimentos de empresas multinacionais em fábricas de automóveis e caminhões.

Em 1972, haviam sido desativados 7.418Km de ramais e mesmo ferrovias inteiras consideradas antieconômicas, dentre as quais Madeira-Marmoré e a Bahia-Minas (TELLES, 2011, p.203).

A Figura 2 (a, b e c), a seguir, apresenta mapas demonstrando as linhas e ramais desativados.

[35]BRASIL. **Decreto nº 58.341, de 3 de maio de 1966.** Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1960-1969/decreto-58341-3-maio-1966-398851-publicacaooriginal-1-pe.html>. Acesso em: 03 ago. 2016.

Fonte: Revista Ferroviária.



Fonte: Revista Ferroviária.

Fonte: Revista Ferroviária.

Figura 2 (a, b, c) - Mapas da erradicação de ramais por regiões
Fonte: SCHOPPA, Renê Fernandes. **150 anos do trem no Brasil**:30 de abril de 1854 a 2004. São Paulo: Vianapole, [2004?]. p.179-181.

Já para Telles:

> A erradicação era necessária não somente pelo fato de serem deficitárias – com esse critério, deveria ser erradicada quase toda a rede – mas pelo fato de serem quase inúteis, transportando quase nada, com trens quase vazios, constituindo assim um peso morto nas despesas de operação e de manutenção km de linhas e ramais" (TELLES, 2011, p.203).

A respeito do critério adotado para definir a viabilidade econômica, Dilma Andrade de Paula esclarece que

> O critério de viabilidade de uma ferrovia, em termos puramente contábeis, era medido pelo volume de carga transportado, assim, para que uma ferrovia pudesse apresentar resultados financeiros favoráveis ela deveria ter, no mínimo, um total de 420 mil t. Km/ano. A origem desse padrão é fruto de estudos do Banco Internacional em relação ao Congo Belga e à Colômbia que estabeleciam um limiar de rentabilidade para construção de ferrovias de 400 mil t./ano por quilômetro de linha construída. Reproduzidos estes estudos pelo Engenheiro Jancinto Xavier, no Banco de Desenvolvimento, com dados de 1956, chegou-se, para o Brasil, a um limiar de rentabilidade da ordem de 420 mil t./ano por km/linha. (Cf. Campos, 1963:311) Caso apresentasse índices diferentes dessa base a empresa seria deficitária e caso não houvesse interesses estratégicos, ela seria considerada antieconômica e, portanto, presente na lista da extinção recomendada. Portanto, cálculos de impacto social e da relação custo-benefícios não eram computados. Aparentemente, as desativações eram comandadas por uma inflexível lógica contábil-econômica. Sabemos, no entanto, que as forças econômicas não se desenvolvem num vácuo, elas atendem, sobretudo, a interesses políticos determinados (PAULA, 2001, p.07).

Marinheiro (2012, p.32-33) informa que nas décadas de 1970 e 1980, o setor ferroviário aumentou sua participação do transporte de cargas, apesar do investimento ter diminuído.Já em relação ao transporte urbano de passageiros, nas capitais do país,as linhas passaram a ser operadas pela Companhia Brasileira de Trens Urbanos-CBTU, criada em 1984, e a RFFSA passou a operar exclusivamente com o transporte de carga (PARADELA, 1998, p.57).

No contexto de desativação de ramais e ferrovias inteiras e da troca de máquinas e equipamentos, foi criado o PRESERVE, no âmbito do Ministério dos Transportes, cuja coordenação se instalou junto à Administração Geral da RFFSA, na sede do Rio de Janeiro. No âmbito desta Empresa foi constituído Grupo de Trabalho vinculado ao Diretor de Patrimônio, que tinha como atribuição coordenar as atividades do Programa na Empresa. O PRESERVE conjuntamente com a RFFSA conceberam as seguintes instituições:

- Centro de Preservação da História Ferroviária de Minas Gerais (1981);

- Centro de Preservação da História Ferroviária (reformulação do Museu do Trem de Recife, inaugurado em 1982);
- Centro de Preservação da História Ferroviária do Ceará (1982);
- Centro de Preservação da História Ferroviária do Paraná (1982);
- Centro de Preservação da História Ferroviária do Rio de Janeiro (1984);
- Centro de Preservação da História Ferroviária do Rio Grande do Sul;
- Centro de Preservação da História Ferroviária de São Paulo (1985);
- Núcleo Histórico Ferroviário de Campos, no Rio de Janeiro (1985);
- Núcleo Histórico Ferroviário de Juiz de Fora (1985)

De acordo com os Documentos Técnicos-organizacionais de autoria de Clarissa Oliveira de Carvalho, em 5 de setembro de 1985, por meio de Resolução da Diretoria do Patrimônio, foi criado o Setor Geral de Preservação do Patrimônio Histórico Ferroviário (PRESERFE), na estrutura organizacional da RFFSA[36]. Morais (2007) acrescenta que o referido setor assumiu a manutenção e orientação dos trabalhos referentes à preservação no âmbito da empresa. No âmbito do PRESERFE foram inaugurados os seguintes espaços:

- Núcleo Histórico Ferroviário de Miguel Pereira, no Rio de Janeiro, 1987;
- Museu Ferroviário Regional de Bauru, em São Paulo, 1989;
- Núcleo Museológico em Belo Horizonte.

No que tange à estrutura administrativa, a RFFSA, em 1969, foi agrupada em quatro Sistemas Regionais: Nordeste, Centro, Centro-Sul e Sul, com sedes em Recife, Rio de Janeiro, São Paulo e Porto Alegre, respectivamente. Em 1976, foram instituídas seis Superintendências Regionais (SRs), em Belo Horizonte (SR2), Rio de Janeiro (SR3), São Paulo (SR4), Curitiba (SR5), Porto Alegre (SR6) e a Divisão Operacional em Recife (SR1), além da Divisão Operacional de Tubarão. Em 1979, houve o desmembramento da SR1, sendo instituída a Superintendência Regional de Salvador (SR7) e a Divisão Operacional de Campos e a sede da SR3 foi transferida para Juiz de Fora. A respeito da mudança da sede, acreditamos que teve cunho político, haja vista que o estado de Minas Gerais passou a sediar duas superintendências.

[36]Documento Estudos Técnicos-organizacionais escrito pela museológica Clarissa Oliveira de Carvalho, museóloga da SR6, setembro de 1986. Arquivo Institucional Museu do Trem de Recife.

A Figura 3, a seguir, apresenta a organização administrativa da RFFSA, em 1984, marcada no mapa do Brasil.

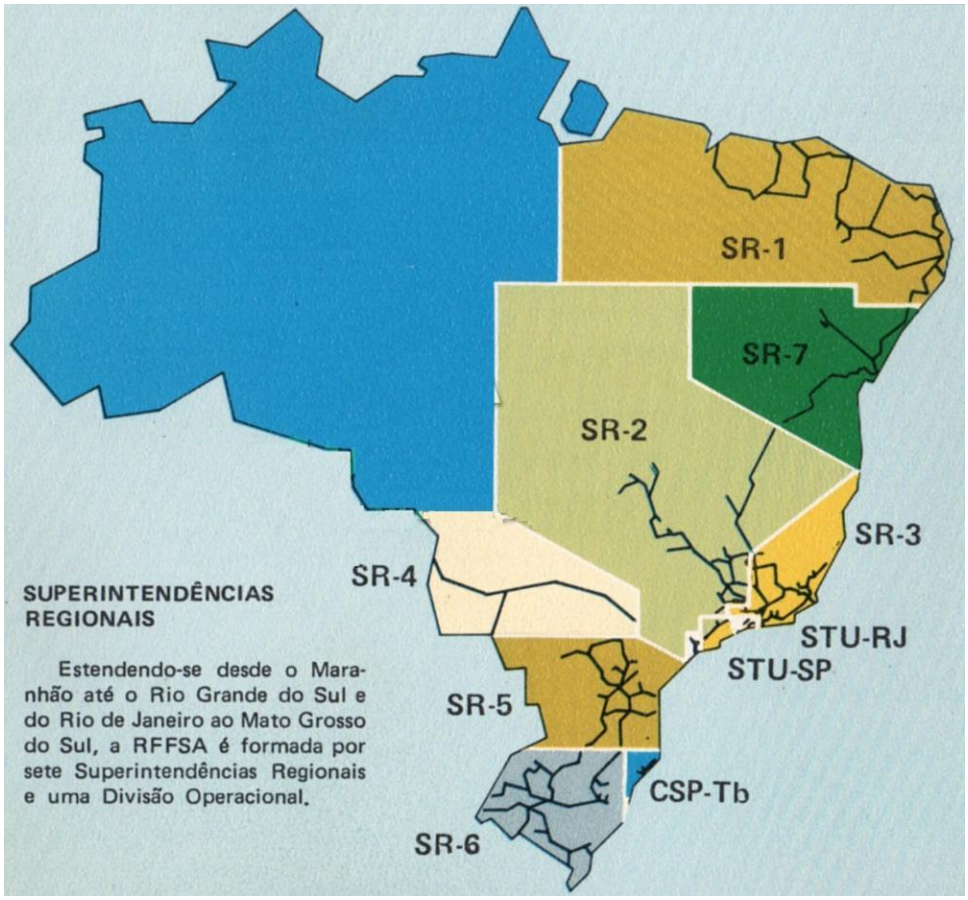


Figura 3 - Organização administrativa da RFFSA em 1984
Fonte: Disponível em: <http://vfco.brazilia.jor.br/RFFSA/regionais/1984-ferrovia-RFFSA-mapa-Superintendencias-Regionais.shtml>. Acesso em: 30 mai. 2017

Dez anos depois, em 1989, foram estabelecidos doze Escritórios Regionais, nos mesmos locais da SRs, acrescidos de Fortaleza, Bauru, Campos, São Luis e Tubarão (CARMO, 2015, p.32 e 34).

A Figura 4, a seguir, apresenta a organização administrativa da RFFSA em 1991, marcada no mapa do Brasil.

Apesar da reformulação do traçado de algumas ferrovias, da substituição de maquinas e equipamentos, da reformulação da estrutura administrativa da empresa,um número pequeno de ferrovias, especialmente da região Sul e Sudeste, apresentavam

superávit, e as ferrovias foram incluídas no Programa Nacional de Desestatização (PND) pelo Decreto nº 473 de 1992[37], que será analisado no item a seguir.

Figura 4 - Organização administrativa da RFFSA em 1991
Fonte: Disponível em: <http://vfco.brazilia.jor.br/RFFSA/regionais/1991-ferrovia-RFFSA-mapa-Superintendencias-Regionais.shtml>. Acesso em 30 de maio de 2017.

2.3 - A Privatização do Sistema Ferroviário

A desestatização das ferrovias, promovida pelo governo federal através do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), tinha como justificativa

[37]BRASIL. **Decreto nº 473, de 10 de março de 1992.** Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1990-1994/D0473.htm>. Acesso em: 19 fev. 2017.

“promover um ajuste fiscal duradouro, diminuir o déficit fiscal e o endividamento público permitindo, assim, maior presença do Estado nas áreas Sociais”(SCHOPPA, [2004?], p.75).

O Programa Nacional de Desestatização (PND) foi criado oficialmente pela Medida Provisória nº 155, de 15 de março de 1990, sancionada pela Lei nº 8.031, de 12 de abril de 1990, alterado pelo Decreto nº 724 de 19 de janeiro de 1993, depois pelo Decreto nº 1.204, de 29 de julho de 1994 e para finalizar pelo Decreto nº 2.594, de 15 de maio de 1998.

Aciolli (2007, p.53-54) afirma que este Programa constituía um dos pilares do pacote econômico estabelecido durante o governo Collor (1990-1992) e tinha como objetivo o ajuste econômico, prevendo entre outras medidas o corte dos gastos públicos e a redução da máquina estatal, com a diminuição do corpo funcional e a desestatização de empresas públicas.

Para Faccio (2012, p.56), o PND, no âmbito do transporte ferroviário, tinha como principais objetivos “desonerar o Estado; melhorar a alocação de recursos; aumentar a eficiência operacional; fomentar o desenvolvimento do mercado de transportes; e melhorar a qualidade dos serviços”. No entanto, o autor acrescenta que:

> Os objetivos do PND, acabaram por se limitar em venda do patrimônio público para capital privada a preços irrisórios, não reduzindo as dívidas públicas, nem oferecendo aos usuários serviços adequados pós privatizações de determinados setores, entre eles do modal ferroviário (FACCIO, 2012, p.55).

Em 1990, foi concebido o PROFAC, que passou a estabelecer convênios com as prefeituras municipais para instalação dos Centros Ferroviários de Cultura (CEFEC’s) localizados nos imóveis da RFSA que estavam desativados (MORAIS, 2007). Estes desenvolviam atividades diversas como: teatro, biblioteca, cinemateca, videoteca, museu, fóruns de debate de cultura, entre outras, conforme esclarece Morais no trecho destacado a seguir:

> Essa modalidade de convenio acabou por ser adotado pela RFFSA, durante o processo de liquidação da empresa, para solucionar a preservação de alguns de seus bens. Algumas cidades contempladas foram: Além Paraíba, Volta Grande, Barbacena e Santos Dumont, em Minas Gerais, e Itacuruçá, no Rio de Janeiro (MORAIS, 2007, p.48).

A RFFSA, com aproximadamente 22.000Km de linha férrea, desativadas no período de 1996 a 1998, foi segmentada em seis malhas regionais - Sudeste, Oeste, Centro-Leste, Tereza Cristina, Sul e Nordeste - para entrarem em licitação.

Em 1998, a FEPASA[38], que geria aproximadamente 5.000Km de ferrovias foi incorporada à RFFSA, pelo Decreto nº 2.502, em 18 e fevereiro de 1998, como parte do acordo das negociações da dívida do estado de São Paulo com a União, sendo desestatizada em dezembro do mesmo ano, e recebendo a denominação de Malha Paulista (LUZ, 2006; DNIT, 2009).

As malhas regionais passaram a ser operadas pelas seguintes concessionárias: Companhia Ferroviária do Nordeste (CFN), Ferrovia Centro-Atlântica (FCA), MRS Logística SA, Ferrovia Bandeirante S.A. (Ferroban), Ferrovia Novoeste S.A., América Latina Logística do Brasil S. A.(ALL), Ferrovia Teresa Cristina S.A., conforme expresso na Tabela 1, apresentada a seguir.

Tabela 1 - Distribuição das ferrovias de acordo com as malhas regionais e as concessionárias que as adquiriram (Fonte: Agencia Nacional de Transportes Terrestres)[39]

Malhas Regionais	Data do Leilão	Concessionárias	Início da Operação	Extensão (Km)
Oeste	05.03.96	Ferrovia Novoeste S.A.	01.07.96	1.621
Centro-Leste	14.06.96	Ferrovia Centro-Atlântica S.A.	01.09.96	7.080
Sudeste	20.09.96	MRS Logística S.A.	01.12.96	1.674
Tereza Cristina	26.11.96	Ferrovia Tereza Cristina S.A.	01.02.97	164
Sul	13.12.96	ALL-América Latina Logística do Brasil S.A	01.03.97	6.586
Nordeste	18.07.97	Companhia Ferroviária do Nordeste	01.01.98	4.238
Paulista	10.11.98	Ferrovias Bandeirantes S.A.	01.01.99	4.236
Total				25.599

[38]A Ferrovia Paulista S. A. (FEPASA) havia sido criada em 1971, pela Lei nº 10.410, pelo Governo do Estado de São Paulo, unificando as seguintes ferrovias: Companhia Paulista de Estradas de Ferro, Estrada de Ferro Sorocabana, Estrada de Ferro Araraquara, Companhia Mogiana de Estrada de Ferro e Estrada de Ferro São Paulo-Minas (LUZ, 2006, p.59)

[39] ANTT – Agência Nacional de Transportes Terrestres. **Concessões.** 2013. Disponível em: <http://www.antt.gov.br/concessaofer/apresentacaofer.asp>. Acesso em: 14 nov. 2016.

Posteriormente, o Governo do Estado do Paraná determinou a transferência da concessão da Estrada de Ferro Ferroeste e, em 28 de junho de 1997, o Governo Federal fez a concessão das Estradas de Ferro Vitória a Minas e Estrada de Ferro Carajás, juntamente com a privatização da Companhia Vale do Rio Doce (CVRD)[40]. Foram desestatizadas ainda as operações do metrô e dos trens de subúrbios da Estrada de Ferro Central do Brasil (SCHOPPA, [2004?], p.75-76).

A respeito das empresas que adquiriram as concessões, Marinheiro destaca que:

> A composição societária dos novos controladores das ferrovias mostra que estas foram concedidas para grandes empresas nacionais e internacionais das áreas de siderurgia, mineração, engenharia e agropecuária, os antigos clientes preferenciais das operadoras estatais (MARINHEIRO, 2012, p.39).

O processo de desestatização estava embasado pela Lei nº 8.987 de 1995[41], de 17 de fevereiro de 1995, conhecida como "Lei das Concessões", que elaborava a forma e as condições gerais da concessão. Luz salienta que:

> Vale a pena lembrar que, no processo de concessão, as empresas que assumiram as operações de cargas têm compromissos somente com aqueles bens, imóveis e equipamentos, previamente destinados e relacionados no processo. Todos os demais bens que não foram mobilizados ou não receberam manifestação de interesse pelos concessionários para suas atividades, ficaram ainda sob a responsabilidade da União, sob a guarda de um órgão governamental chamado DNIT, o Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes (LUZ, 2006, p.67).

Esse processo foi conduzido sob a responsabilidade de uma Comissão de Liquidação, com supervisão do Departamento de Extinção e Liquidação (Deliq) do Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão. Foram estipuladas as seguintes metas: de alienação do patrimônio, redução de processos judiciais, diminuição de funções gratificadas e escritórios regionais. Foram propostos Planos de Incentivo ao Desligamento (PID) e Incentivo à Aposentadoria (PIA) (AMORELLI, 2003, p. 62; CARMO, 2014, p.42).

Os ativos não operacionais, que incluía o patrimônio histórico ferroviário, ficaram sob a responsabilidade da RFFSA, vinculada ao Ministério dos Transportes, e passaram a ser vendidos para o pagamento de passivos, constituindo assim as principais fontes de receita desta empresa. Sua liquidação foi iniciada em 17 de dezembro de 1999, pelo Decreto nº 3.277, por deliberação da Assembléia Geral dos Acionistas. Alterado pelo Decreto 4.109 de

---

[40] ANTT – Agência Nacional de Transportes Terrestres. **Concessões.** 2013. Disponível em: <http://www.antt.gov.br/concessaofer/apresentacaofer.asp>. Acesso: 14 nov. 2016.

[41] DNIT - Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes. **Histórico**. 2009. Disponível em: <https://189.9.128.64/ferrovias/historico/historico>. Acesso em: 6 ago. 2016.

30 de janeiro de 2002, pelo decreto 4.839 de 12 de setembro de 2003 e decreto 5.103 de 11 de junho de 2004 (AMORELLI, 2003, p.66).

A respeito das medidas usadas em relação à preservação do patrimônio histórico ferroviário, no modelo de desestatização da RFFSA não foi adotado tratamento diferenciado em relação aos demais patrimônios da empresa (MORAIS, 2007). Santos e Mazzoco afirmam que:

> Ainda desta vez, nenhuma iniciativa oficial de preservação do patrimônio cultural ferroviário foi tomada. Nem mesmo se iniciou o necessário reconhecimento de bens e acervos, condição necessária não só para se estabelecer um plano de salvaguarda dos bens de interesse cultural como para proceder à alienação do patrimônio da empresa. Justamente no momento em que o trabalho e a experiência do PRESERVE poderiam ter sido aproveitados num projeto de inventário de conhecimento e preservação em nível nacional do patrimônio cultural das ferrovias, o Programa perdeu recursos e apoio institucional, sua estrutura foi sendo desmontada, seus técnicos remanejados, até ser melancolicamente liquidado como a RFFSA, sem nunca ter sido extinto. No que diz respeito ao seu patrimônio cultural, a Rede viveu este último período acuada entre as justas cobranças da sociedade, dos pesquisadores, dos estudiosos e do Ministério Público, e a sua indigente e inerte situação de empresa estatal "em liquidação". Algumas ações que continuaram sendo conduzidas passaram a depender da iniciativa isolada e do empenho de alguns funcionários e pesquisadores, e do apoio da iniciativa privada. As privatizações ocorreram entre 1996 a 1998, concentradas em 1997. No início de 2002 foi implantada a Agência Nacional do Transporte Terrestre – ANTT a qual chega a mencionar em seu site na Internet a autorização concedida para o funcionamento de algumas "linhas histórico-turísticas", mas silencia novamente sobre patrimônio cultural das ferrovias (SANTOS; MAZZOCO, 2007, p.24).

Vale a pena esclarecer que ao contrário da afirmação acima, foi realizado o levantamento dos bens e acervos de valor histórico pelo PRESERFE, recolhendo peças para os centros de preservação e núcleos históricos, bem como em depósitos da empresa.

Victor José Ferreira que havia atuado como coordenador geral do PROFAC e que participou no processo de desestatização da empresa, retifica essa informação, conforme afirma no trecho a seguir:

> Um dos erros que, em minha opinião, nós cometemos, digo "nós" porque eu estava na RFFSA; participei, inclusive, da representação da RFFSA no BNDES que modelou o processo de desestatização e por isso carrego comigo a culpa de não ter registrado, por escrito, as proposições no BNDES. Deveria ter embutido nos processos de licitação da malha ferroviária algumas obrigações mais explícitas, em relação a determinados patrimônios. Assim, eu duvido, por exemplo, que o grupo que participou do leilão e ganhou a malha Sudeste, a MRS Logística, desistisse da concorrência por ter de manter o Museu do Engenho de Dentro. Não seria um entrave para eles manter, pelo menos aos fins de semana, o trem noturno no trecho Rio de Janeiro a São Paulo. Isso não foi previsto na licitação e, depois do processo feito, não há mais interesse (FERREIRA, 2012, p. 31).

Desse modo observamos que mesmo com a participação de pelo menos um funcionário envolvido com a preservação do patrimônio histórico não foram tomadas medidas necessárias de proteção.

Sergio Santos Morais aponta que durante a desestatização, houve o fechamento e o desmonte de alguns centros e núcleos– Campos (RJ), Belo Horizonte (MG) e Fortaleza (CE) – enquanto outros permaneceram fechados até a definição das suas novas administrações (MORAIS, 2007).

Haja vista esse panorama foi acelerado processo de deterioração e dispersão do patrimônio móvel associado. Vieira acrescenta que:

> Para a dissolução de tais espaços culturais foram adotados procedimentos administrativos díspares e que consistiam, por vezes, desde a própria alienação para terceiros dos imóveis onde funcionavam, até a cessão gratuita dos referidos bens, fossem eles móveis ou imóveis, para entidades públicas ou privadas, mediante a lavratura de contratos, convênios, termos de cessão ou parceria, além de outros instrumentos jurídicos similares ou análogos, muitas vezes gravados apenas com cláusulas genéricas estabelecendo o simples compromisso de guarda e conservação daquele enorme e vasto patrimônio cultural, sem a exigência de qualquer outra contrapartida (VIEIRA, 2011, p.60).

Carmo (2014, p.40) menciona que o mesmo processo foi observado em relação ao acervo documental, uma vez que não houve a implantação de diretrizes e definição de critérios para a preservação tanto pelas concessionárias, que ficaram com a guarda provisória, como para os deixados nos locais de origem e que foram fechados.

Para Matos (2015, p.14), "O demorado processo de extinção da empresa causou sérios danos aos bens de natureza histórica e cultural", visto que o processo de liquidação havia iniciado em 1999 e, apenas em 2005, foi estabelecida a destinação do patrimônio de interesse histórico e cultural. A Medida Provisória nº 246, de 6 de abril, fixou que o IPHAN teria a competência de "receber e administrar os bens móveis e imóveis de valor artístico, histórico e cultural, oriundos da RFFSA, bem como zelar pela sua guarda e manutenção"[42].

A empresa foi extinta legalmente em 22 de janeiro de 2007, pela Medida Provisória n° 353[43], convertida na Lei nº 11.483 de 31 de maio de 2007[44], alterada pela Lei nº 11.772,

---

[42] BRASIL. Medida Provisória nº 246 de 6 de abril de 2005. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, 6 de abril de 2005. Disponível em: <https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2004-2006/2005/Mpv/246.htm>. Acesso em Acesso em: 03 jun. 2016.

[43] BRASIL. Medida Provisória nº 353, de 22 de janeiro de 2007. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, 31 de maio de 2007. Disponível em:<http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2007/Mpv/353.htm>. Acesso em: 10 jan. 2016

de 17 de setembro de 2008 e regulamentada pelo Decreto nº 6.018, de 22 de janeiro de 2007 (com alterações pelo Decreto nº 6.769, de 10 de fevereiro de 2009) (VIEIRA, 2011, p.60).

Ao IPHAN foi atribuída a responsabilidade de "receber e administrar os bens móveis e imóveis de valor artístico, histórico e cultural, oriundos da extinta RFFSA, bem como zelar pela sua guarda e manutenção"[45].

A respeito dessa legislação, Santos e Mazzoco destacam que o IPHAN não teria estrutura suficiente para receber tal patrimônio; "este encarto é de tal vulto e complexidade que exigiria, só para o patrimônio ferroviário, uma estrutura muito maior do que aquela com que conta o IPHAN hoje" (SANTOS; MAZZOCO, 2007, p.25).

Ainda de acordo com a Lei nº 11.483 de 31 de maio de 2007:

> § 2º A preservação e a difusão da Memória Ferroviária constituída pelo patrimônio artístico, cultural e histórico do setor ferroviário serão promovidas mediante:
> I - construção, formação, organização, manutenção, ampliação e equipamento de museus, bibliotecas, arquivos e outras organizações culturais, bem como de suas coleções e acervos;
> II - conservação e restauração de prédios, monumentos, logradouros, sítios e demais espaços oriundos da extinta RFFSA (BRASILl, 2007).

A atribuição ao IPHAN da preservação e divulgação da memória ferroviária, de acordo com Prochnow (2014, p.12), "trouxe problemas de ordem conceitual" para a instituição. Denzer-Kempter (2011, p.24) alega que os órgãos de proteção "trabalham para a formação de uma amostra significativa de cada categoria patrimonial, o que resulta em não poder cobrir o extenso repertório de exemplares da arquitetura industrial presentes na maioria das cidades brasileiras".

O expressivo patrimônio da RFFSA, localizado em vários estados, inclui máquinas, edificações (estações, armazéns, oficinas, depósitos, rotundas, vilas operárias, entre outras), material rodante (locomotivas, vagões, carros de passageiros) o leito das linhas férreas, objetos relacionados (como sinaleiras, mobiliários, relógios, sinos, telégrafos) e acervo documental.

---

[44] BRASIL. Lei nº 11.483, de 31 de maio de 2007. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil,** Brasília, 31 de maio de 2007b. Disponível em:
<http://www.rffsa.gov.br/principal/Lei_11483.htm>. Acesso em: Acesso em: 10 jan. 2016

[45] BRASIL. Lei nº 11.483, de 31 de maio de 2007. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil,** Brasília, 31 de maio de 2007b. Disponível em:
<http://www.rffsa.gov.br/principal/Lei_11483.htm>. Acesso em: Acesso em: 10 jan. 2016

Dentre os valores adotados pelo IPHAN estão a excepcionalidade/exemplaridade e, devido à particularidade do patrimônio industrial, um número limitado se enquadra nestas categorias. Para atender à demanda do patrimônio ferroviário, a instituição adotou como alternativa instituir novo instrumento de proteção a *Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário*, por meio da Portaria 407/2010.

De acordo com o artigo 2º da referida portaria,

> Os bens inseridos na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário gozam de proteção, com vistas a evitar seu perecimento ou sua degradação, apoiar sua conservação, divulgar sua existência e fornecer suporte a ações administrativas e legais de competência do poder público"[46].

Na Portaria foi instituída a Comissão de Avaliação do Patrimônio Cultural Ferroviário, que "tem como atribuição decidir acerca do valor histórico, artístico e cultural de bens móveis e imóveis"[47]. A respeito dos critérios de inclusão, estes foram estabelecidos no artigo que segue:

> Art. 4º São passíveis de inclusão na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário os bens móveis e imóveis oriundos da extinta RFFSA:
> I - Que apresentarem correlação com fatos e contextos históricos ou culturais relevantes, inclusive ciclos econômicos, movimentos e eventos sociais, processos de ocupação e desenvolvimento do País, de seus Estados ou Regiões, bem como com seus agentes sociais marcantes;
> II - Portadores de valor artístico, tecnológico ou científico, especialmente aqueles relacionados diretamente com a evolução tecnológica ou com as principais tipologias empregadas no Brasil a partir de meados do século XIX até a década de 1970;
> III - Cujo intuito de valoração cultural seja objeto de manifestação individual ou coletiva de pessoa física ou jurídica, pública ou privada, desde que devidamente justificada, podendo ser, inclusive, motivada por seu valor simbólico.

Conforme pode ser observado a partir da citação, o valor universal, consolidado na *Carta de Nizhny Tagil* e que norteia a seleção dessa categoria de patrimônio, não foi adotado pelo órgão, resultando na proteção de um número de patrimônio.

De acordo com o site institucional do IPHAN, o inventário realizado pelo PRESERFE sob a supervisão do Ministério dos Transportes apontou mais de 52 mil bens imóveis e 15

[46]IPHAN – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. **Portaria nº 407, de 21 de dezembro de 2010**. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/uploads/legislacao/Portaria_Iphan_407_de_21_de_dezembro_de_2010.pdf>. Acesso em: 09 ago. 2016.
[47]Ibid.

mil bens móveis, classificados como histórico[48]. Apesar de não ser informada a data do levantamento, acreditamos que tenha sido realizada na década de 1990, haja vista a existência de relatórios nesse período.

Paralelamente, o IPHAN, recebeu recurso financeiro para realizar inventário próprio, iniciado em 2007, que, de acordo com Cavalcanti Neto (2012, p.12), "tem por objetivo produzir informações sistematizadas sobre as características físicas e culturais dos bens do Patrimônio Ferroviário, e que priorizou, nesse primeiro momento, os bens imóveis". Foram catalogados mais de seis mil edifícios, cujo estado de conservação é variado, muitos apresentando condições precárias. Dentre estes, apenas 639 bens[49] foram inscritos na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário.

No tocante à atribuição de valor pelo PRESERFE neste inventário, certamente seguia-se a mesma linha conceitual adotada pelo Setor e explicitada no trecho abaixo:

> A preservação desse patrimônio está amparada em princípios básicos, onde são considerados não só o aspecto estético do bem, como também os históricos, suas características próprias de material, o número existente do equipamento desse tipo, etc., finalmente toda uma gama de fatores que influem diretamente numa decisão inserida no programa de preservação da Empresa e do próprio Ministério dos Transportes.
> Nesse sentido vale preservar não só uma locomotiva como um simples e rústico carro de madeira. O valor real é a importância histórico-cultural que ele representa e não a riqueza que ostenta em seus adornos.
> Não se trata, como alguns podem supor de preservar todo material existente, mas sim uma coerente seleção dos equipamentos que possam representar o que de mais significativo deva ser mostrado ao público, guardando, dessa forma, um marco tão importante do desenvolvimento econômico-social de diversas cidades e municípios do nosso país, documentando a evolução da tecnologia dos transportes no Brasil [grifo nosso][50].

A partir da citação observamos a atribuição de valores estético, histórico, tecnológico e de raridade. No entanto, assim como o IPHAN, não está mencionado o valor universal. Já em relação à desproporção dos bens apontados pelo PRESERFE em relação ao IPHAN, mesmo com a criação de um novo instrumento de proteção, voltado especificamente para o patrimônio ferroviário, ainda existe a dificuldade de reconhecimento pela instituição. Outro aspecto a ser observado é que no inventário do PRESERFE é mencionado o número de

[48]IPHAN – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. **Patrimônio Ferroviário**. 2014. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/uploads/legislacao/Portaria_Iphan_407_de_21_de_dezembro_de_2010.pdf>. Acesso em: 09 ago. 2016.

[49]IPHAN – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. **Bens do Patrimônio Cultural Ferroviário**. 2014. Disponível em: http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/503>. Acesso em: 09 ago. 2016. Acesso em: 31 jan. 2017

[50] Passado e Presente - Informativo do Setor de Preservação do Patrimônio Histórico Ferroviário jul/ago/set 88 – Nº 4

bens imóveis, apesar de não termos tido acesso, provavelmente englobou outras categorias além das edificações apontadas pelo IPHAN.

Para finalizar, a respeito do ínfimo número de patrimônio arrolado na Lista do Patrimônio Ferroviário, Prochnow (2014, p.16) chama a atenção que "a inscrição se realiza, via de regra, com um prévio acordo de gestão e uso". Os bens inscritos passam pelo processo de avaliação pela equipe técnica da Superintendência do Estado no qual estão localizados e posteriormente pela Comissão de Avaliação do Patrimônio Cultural Ferroviário (CAPCF), responsável pela atribuição do valor (IPHAN).

Este instrumento contemplava apenas o patrimônio imóvel; já em relação ao móvel foi adotada como estratégia a parceria com órgãos interessados na gestão, conforme previsto pelo Decreto nº 6.769 de 2009, que alterou o Decreto nº 6.018 de 22 de janeiro de 2007, foi incluído no artigo 7º que "O uso dos bens imóveis cedidos a IPHAN poderá ser compartilhado com outros órgãos e entidades da administração pública federal"[51]. De acordo com Cavalcanti Neto (2012, p.15) "Diante dos desafios e das oportunidades apresentados, o Iphan entende que a melhor estratégia, senão a única, capaz de viabilizar a preservação do Patrimônio Cultural Ferroviário".

Neste panorama foi instituído o "Programa de Destinação do Patrimônio da Extinta RFFSA para apoio ao desenvolvimento social", pela Secretaria de Patrimônio da União (SPU). Este prevê projetos e ações a serem desenvolvidos pelos municípios e entidades privadas sem fins lucrativos (BARTUS, 2012, p.63-64; CARVALHO, 2010, p.58). Carvalho acrescenta que

> Entre as prioridades do programa, localizam-se: ações que visem à divulgação da memória ferroviária - projetos executados em parceria com o Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - IPHAN; provisão de habitação de interesse social; e regularização fundiária de áreas ocupadas por população de baixa renda (CARVALHO, 2010, p.58).

Um dos fatores agravantes em relação à destinação do patrimônio da RFFSA são as diversas interpretações a respeito da legislação quanto à posse e responsabilidade dos remanescentes de valor histórico (MARTINS; CARDOSO; ANDRADE, 2012, p.49). Ferreira (2012, p.32) esclarece que mesmo após o Decreto nº 6.769/09, que especificou de forma mais clara as responsabilidades permanecem os "conflitos de competência". Nas palavras do autor:

---

[51] BRASIL. Decreto nº 6.018, de 22 de janeiro de 2007. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil,** Brasília, 22 de janeiro de 2007. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2007/decreto/d6018.html>. Acesso em: 10 jan. 2016

> Embora esse decreto tenha especificado as atribuições dos órgãos, no que se refere ao Iphan, à Secretaria de Patrimônio da União (SPU), ao Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) e à Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), temos observado que ainda ocorrem muitas dificuldades na definição de competência. O que para nós é terrível, porque quando nos deparamos com um problema vamos a um órgão que afirma que aquele caso não é mais sua atribuição, já passou para outro, ou não recebeu... (FERREIRA, 2012, p.32).

Diante da insuficiência de medidas protetivas do patrimônio ferroviário pelas diversas entidades envolvidas no espólio da RFFSA, bem como pelas denúncias de abandono e depredação, os Ministérios Públicos Federal e Estaduais tem intervindo em alguns casos no sentido de garantir sua preservação.

CAPÍTULO 3

A PRESERVAÇÃO DO PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO

3 - A PRESERVAÇÃO DO PATRIMONIO FERROVIÁRIO

Neste capítulo apresentamos as primeiras iniciativas de preservação do patrimônio ferroviário no país e abordamos os trabalhos desenvolvidos pelo PRESERVE, enfocando as metodologias, diretrizes e critérios adotados.

*3.*1 - Antecedentes do PRESERVE

A respeito da valorização dos remanescentes ferroviários, em 27 de abril de 1954, José Américo de Almeida, Ministro da Viação e Obras Públicas, encaminhou ao Presidente da República, Getúlio Vargas, correspondência sugerindo converter em monumento nacional o primeiro trecho férreo inaugurado no país (PROCESSO DE TOMBAMENTO Nº 0506-T-54).

José Américo argumentava que o trecho havia perdido a significação econômica e estaria "condenado a desaparecer, por não mais justificar-se a conservação da linha férrea" (PROCESSO DE TOMBAMENTO Nº 0506-T-54). Juntamente com a carta, encaminhava o projeto do decreto, datado de 30 de abril de 1954, dia do centenário da ferrovia, que previa as seguintes medidas:

> Art. 2º A Estrada de Ferro Leopoldina incumbir-se-á do alargamento da bitola atual dêsse trêcho para a da locomotiva nº 1, denominada "Baroneza", da extinta Companhia de Navegação e Estrada de Ferro de Petrópolis.
> Art. 3º A Estrada de Ferro Central do Brasil fará, oportunamente, entrega ao Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, da locomotiva "Baroneza" cessando assim a sua guarda e conservação, da velha locomotiva nº 1.
> Art. 4º A linha ferroviária do trecho Mauá – Fragoso, e seus pertences, bem como a locomotiva "Baroneza" serão entregues ao Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, para sua guarda e conservação, devendo, quando fôr julgado conveniente, ser expostos à visitação pública (PROCESSO DE TOMBAMENTO Nº 0506-T-54).

A Diretora do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - DPHAN (atual IPHAN) se manifestou "em princípio, favorável a essa iniciativa, "dada a inegável significação de que se reveste, na história social e econômica do Brasil". No entanto, assinalava a falta de recursos financeiros para a guarda e conservação da via permanente, bem como para expô-la à visitação pública, juntamente com a locomotiva "Baroneza". Sugeria assim a inclusão de quantia no orçamento da União[52].

[52] Minuta de Aviso de 28 de maio de 1954, Antonio Balbino para o Ministro José Américo de Almeida, Ministério da Viação e Obras Públicas (PROCESSO DE TOMBAMENTO Nº 0506-T-54).

Em 6 de maio do mesmo ano, foi publicado no Diário Oficial o Decreto nº 35.447-A, que tombava a linha férrea, sendo registrado no Livro de Tombo Histórico com o nº 303, sendo acrescentado o 5º artigo, no qual consta:

> Art. 5º Enquanto não houver dotação orçamentária específica, na Diretoria do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, para a manutenção e conservação da linha e seus pertences, e da locomotiva "Baronêsa" ficarão êsses encargos à conta da Estrada de Ferro Leopoldina (PROCESSO DE TOMBAMENTO Nº 0506-T-54).

Gostaríamos de destacar o caráter precursor desta iniciativa, que previa a preservação articulada da via férrea, da edificação, da locomotiva e bens móveis e integrados. No entanto, não garantiu a proteção adequada. Em 28 de julho de 1967, Antonio Adolfo Manta, Presidente da RFFSA, encaminhou correspondência ao DPHAN, solicitando a suspensão do tombamento. Nesta, argumentava que não haviam sido cumpridos os artigos 2º e 5º do decreto de tombamento, pois na época o trecho continuava operando, inviabilizando o alargamento da bitola, e por falta de recursos orçamentário específicos. Esclarecia ainda que com o programa de erradicação de ramais, e a suspensão do tráfego, pouco restava dessa linha e das instalações (PROCESSO DE TOMBAMENTO Nº 0506-T-54). O arquiteto do DPHAN, Augusto da Silva Telles, após inspeção, no informe nº 244, datado de 24 de agosto de 1967, ratifica os danos da via permanente. De acordo com ele após a suspensão o trânsito

> [...] cessou, por completo, a fiscalização das autoridades usuárias e detentoras do bem tombado, resultando, não só na invasão da faicha por edificações e plantações, como, ao mesmo tempo, o roubo dos trilhos e dos demais materiais ferroviários da linha em causa (PROCESSO DE TOMBAMENTO Nº 0506-T-54).

Assim podemos observar a dificuldade de reconhecimento pela RFFSA desta linha como patrimônio cultural que, além de não tomar as medidas necessárias para sua proteção, solicitou a suspensão do tombamento. Este pedido tinha como objetivo viabilizar a construção de estações transmissoras e receptoras do Sistema Geral de Telecomunicações em parte do trecho tombado. Para tanto o presidente da RFFSA sugeria um marco erguido em local apropriado, indicativo da antiga ferrovia, afirmando que "Estou certo que, por essa forma, se perpetuariam, por maneira mais apropriada e também condigna, os fatos relacionados com a implantação da primeira linha ferroviária em território brasileiro" (PROCESSO DE TOMBAMENTO Nº 0506-T-54). Ressaltamos que essa medida, apesar de fazer alusão à existência da referida ferrovia, não seria capaz de substituir os aspectos envolvidos na preservação do traçado da via permanente, relacionados à sua estruturação

espacial e influência na configuração do entorno imediato, portanto seria uma medida completamente equivocada no âmbito da preservação do patrimônio nacional.

A referida suspensão do tombamento poderia ser realizada apenas pelo Presidente da República, como rege o Decreto-lei nº 3.886, de 29 de novembro de 1941, conforme segue:

> Artigo único. O Presidente da República, atendendo a motivos de interesse público, poderá determinar, de ofício ou em grau de recurso, interposto pôr qualquer legítimo interessado, seja cancelado o tombamento de bens pertencentes à União, aos Estados, aos municípios ou a pessoas naturais ou jurídicas de direito privado, feito no Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, de acordo com o decreto-lei nº 25, de 30 de novembro de 1937[53].

Assim, pelo Decreto nº 67.592, de 17 de novembro de 1970, foi revogado o Decreto nº 35.447-A, de 30 de abril de 1954. No entanto, o tombamento não chegou a ser suspenso. No Parecer do Assistente Jurídico, José Oberlaender, datado de 14 de outubro de 1974, temos a seguinte justificativa:

> Ao nosso ver, a revogação do Decreto nº 35 447-A diz respeito, tão somente, à declaração como monumento histórico do trecho ferroviário que menciona, não afetando ao tombamento procedido pela Diretoria do PHAN, o qual, embora em consequência daquele Decreto, constitui ato à parte, que permanece integro, a despeito da citada revogação (PROCESSO DE TOMBAMENTO Nº 0506-T-54).

Neste mesmo ano, começaram a ser recolhidas peças obsoletas para a abertura do museu voltado para a temática ferroviária na estação de Guia de Pacobaíba. Em 21 de setembro de 1974, no *Jornal do Commercio*, era noticiada a restauração desta edificação, para abrigar o museu, e da via permanente[54]. No entanto esta iniciativa não logrou sucesso, já que em 1977, era encaminhado memorando ao Chefe do Gabinete da Presidência solicitando a retirada das peças do local, haja vista que não dispunha de funcionário para atendimento dos visitantes e nem para proteção do acervo reunido. Apontava ainda a inadequação do local, devido as estações transmissoras e receptoras do Sistema Geral de Telecomunicações que não garantia a segurança adequada[55].

---

[53] Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/1937-1946/Del3866.htm>. Acesso em: 23 ago. 2016

[54] VELHA locomotiva chega ao Rio de Caminhão e é colocada na Leopoldina. Jornal do Brasil. Rio de Janeiro: 21 set. 1974. (PROCESSO DE TOMBAMENTO Nº 0506-T-54)

[55] Memorando do Chefe do Departamento Geral de Serviços, para o Chefe do Gabinete da Presidência, datado de 3 de março de 1977. Arquivo Institucional do PRESERVE. Inventariança da RFFSA.

Retomando o processo de tombamento de 1954, na carta encaminhada pelo Presidente da RFFSA, Antonio Adolfo Manta, datada de 28 de julho de 1967, abordada anteriormente, ele mencionou que a Baroneza estaria sob a guarda do Museu Ferroviário instalado em São Paulo, juntamente com o carro de passageiros da ferrovia São Paulo Railway utilizado por D. Pedro II. A respeito deste museu afirmou que foi

> [...] criado com a participação da RFFSA, visando a preservar inúmeros materiais e equipamentos de grande valor histórico, oriundos das estradas de ferro, os quais corriam o risco de se perderem ante às faltas de condições e de local adequado à sua conveniente preservação." (PROCESSO DE TOMBAMENTO Nº 0506-T-54).

Na imprensa havia sido noticiada a abertura do Museu Ferroviário da Estrada de Ferro Santos-Jundiaí, na ocasião da comemoração do centenário da ferrovia, no dia 17 de fevereiro de 1967, conforme expresso no trecho abaixo:

> Um relógio-ponto pesando cem quilos e o martelo de prata que dom Pedro II usou para bater a primeira estaca da Estrada de Ferro de Juiz de Fora são duas das raridades que os paulistas já podem ver no seu Museu Ferroviário, a ser aberto hoje.
> A primeira locomotiva a trafegar no Brasil, a "Baronesa", construída em 1852, e a locomotiva 15, que puxava o carro "Pedro II", o primeiro a ter sanitário, construído em 1879 para o Imperador, são outras das atrações.
> O Museu Ferroviário é a melhor maneira que a Estrada de Ferro Santos-Jundiaí achou para comemorar o seu centenário de fundação[56].

Portanto este pode ser o museu mencionado no Processo de Tombamento. Cabe mencionar que esta instituição não constitui a primeira criada com o objetivo de preservar os vestígios ferroviários, tendo em vista que havia sido noticiado em 1937 que "Na Inspectoria Federal de Estradas foram inaugurados, a bibliotheca e o museu ferroviario."[57]

Já no guia de museus publicado em 1972, pela museóloga Fernanda Camargo e Almeida (Moro), consta que havia sido inaugurado em 5 de outubro de 1965, um museu pela Cia. Mogiana de Estradas de Ferro, em Campinas, São Paulo. Esta reunia acervo composto por fotografias, livros, maquetes, máquinas de escrever, móveis e outras peças relacionadas, mas que na época da publicação encontrava-se fechado (CAMARGO; ALMEIDA, 1972, p.182).

Neste mesmo ano, havia sido inaugurado o Museu da Viação Férrea do Rio Grande do Sul em Porto Alegre[58], que não consta no referido catálogo, nos levando a cogitar

[56] RELÍQUIAS sobre trilhos. Diário de Notícias, Porto Alegre, 17 fev. 1967. 1º Caderno, p.3.
[57] *Jornal do Commercio*, Rio de Janeiro, 17 mar 1937. Anno 110, n. 141.
[58] PÔRTO Alegre ganha museu ferroviário. Jornal do Brasil, Rio de Janeiro, 9 nov. 1965, 1º Caderno, p. 14.

diversas possibilidades para esse fato dentre as quais o breve período de existência desses espaços.

No referido guia de museus consta também o Museu Histórico da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré, localizado na estação da ferrovia Madeira-Mamoré, em Porto Velho, Rondônia, fundado em 1971, pelo 5º Batalhão de Engenharia e Construção, e abrigava o acervo relacionado à referida ferrovia (CAMARGO; ALMEIDA, 1972, p. 189).

Em 1972, foi criado o Museu do Trem, em Recife, pela Superintendência Regional Nordeste da RFFSA, com a colaboração do Instituto Joaquim Nabuco de Pesquisas Sociais (atual Fundação Joaquim Nabuco). Localizado na estação Central do Recife, inaugurada em 1888, constitui iniciativa do engenheiro ferroviário Emerson Jatobá com a colaboração do sociólogo-antropólogo Gilberto Freyre, homenageado como paraninfo do museu. No catálogo desta instituição, Emerson L. Jatobá, Chefe da 3ª Divisão da RFFSA do Nordeste, exprimiu os propósitos da iniciativa, conforme segue:

> Pretende-se que ele não seja um simples mostruário de peças e documentos antigos, mas um centro dinâmico de cultura, capaz de contribuir para a educação do povo; apto a sugestionar a curiosidade infantil; modelado a sugerir soluções modernas; orientado a convencer ao ferroviário que o seu trabalho tem um valor permanente; pronto a inspirar respeito às gerações passadas pelo muito que conseguiram e nos deixaram; exemplo a incitar confiança nos dias vindouros.
> Havia necessidade de salvar um valioso patrimônio que se ia extinguindo com o tempo, o que só deixava ao velho ferroviário uma saudade e uma frustração (REDE FERROVIÁRIA FEDERAL S.A, 1972, s/ nº pág.).

Gostaríamos de destacar a aspiração pela constituição de um centro dinâmico em oposição ao museu percebido como estático, considerado repositório de objetos e que não cumpriria com os fins educativos e de transmissão de conhecimento. Apenas seis anos antes, havia sido publicado no Jornal do Brasil artigo com o título “Museus de Recife são apenas depósitos de preciosidades”, criticando as instituições que se limitavam a “guardar peças desordenadamente, sem sentido didático, sem pesquisa e sem conservação e, ainda, com a agravante de estarem, em sua maioria, fechados ou inoperantes”[59].

Nesta cidade, em 6 de fevereiro em 1958, havia sido inaugurada uma exposição comemorativa do primeiro centenário da Estrada de Ferro Recife a São Francisco, no Arquivo Público Estadual. A seguir, destacamos o trecho de artigo jornalístico sobre as festividades.

[59] MUSEUS de Recife são apenas depósitos de preciosidades. Jornal do Brasil, Rio de Janeiro, 20 fev 1966. 1º Caderno, p.15. Arquivo Institucional FUNDAJ.

> O centenário da Estrada de Ferro Recife-S. Francisco também ensejou nesta semana reuniões elegantes e distintas, a inauguração de documentos e relíquias dos primeiros tempos, no Arquivo Público; Missa gratulatória celebrada por Dom Antônio de Almeida Morais Júnior que também contou o feito em memorável discurso; desfile original de locomotivas que serviram às linhas de ferro em que se multiplicaram os primeiros quilômetros; coquetel também em faustos de chapéus e belezas femininas nos interessantes quiosques-vivendas de beira-mar, aproveitados de vagões antigos.[60]

A Figura 5 (a e b), a seguir, apresenta imagens da exposição comemorativa ao Centenário da Estrada de Ferro Recife - São Francisco (Rede Ferroviária do Nordeste).

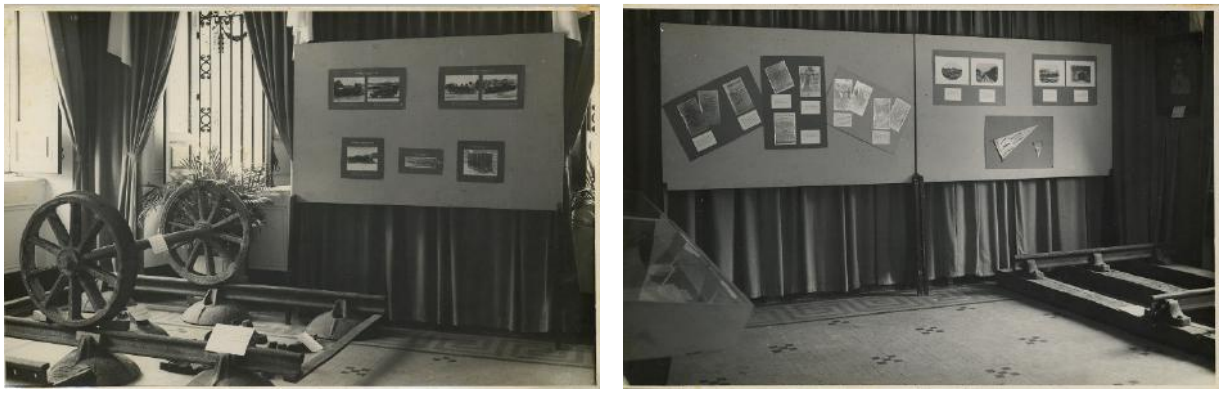


Figura 5 (a e b) - Exposição comemorativa ao Centenário da Estrada de Ferro Recife - São Francisco (Rede Ferroviária do Nordeste). Fonte: Arquivo Público Recife

Na época, foi noticiado que as peças seriam recolhidas para integrar o Museu Ferroviário, cuja instalação estaria sendo organizada pela Comissão do Centenário[61]. No entanto, não chegou a ser concretizado.

Esta não foi a única exposição comemorativa na qual era noticiada a concepção de um museu dedicado ao tema. O mesmo pode ser averiguado na exposição dos 70 anos da Central do Brasil de 1928, conforme segue abaixo:

> Entre as festas comemorativas do 70 anniversario da Central do Brasil, figura a inauguração do Museu Ferroviario.
> Para isso estão reunindo na Estrada todas as antiguidades ali existentes, figurando plantas, estações, machinas, trabalhos, etc. apenas faltam as primeiras locomotivas para enriquecer o mostruário.
> Nem photographias verdadeiras se encontram nos archivos.[62]

[60] *Jornal do Commercio,* Recife, 9 fev. 1958. Arquivo Público Estadual. Governo do Estado de Pernambuco.

[61] DESFILE de velhas locomotivas hoje, no centenário da R.F.N. Diário de Pernambuco, Recife, 7 fev. 1958. Arquivo Público Estadual. Governo do Estado de Pernambuco.

Provavelmente também não logrou êxito esse projeto, mesmo com a cobrança feita nos meios jornalísticos no qual mencionava que "A idéa de estabelecer-se em departamento seu um museu ferroviario, reunindo tudo sobre a historia e a pratica de indústria, não se deve perder no mar do esquecimento."[63].

No Rio Grande do Sul, em 16 de novembro de 1976, foi inaugurado o Museu do Trem, em São Leopoldo, fruto de um termo de compromisso firmado entre a RFFSA e o Museu Histórico Visconde de São Leopoldo, que administrava o local[64]. A estação pré-fabricada na Inglaterra, em madeira montada por encaixe, havia sido erigida pela *"The Porto Alegre & New Hamburg Brazilian Railway Company Limited.* As paredes externas eram revestidas de zinco (PROCESSO 1170-08.04 CODEC/90-6). A respeito desta edificação, Maria Elisa Carrazzoni afirma que possui "arquitetura, singular em relação aos demais prédios da região e mesmo do resto do Estado" (BRASIL, 1985c, p. 9). Neste mesmo estado, desde 1975, o Departamento de Comunicação Social, em convênio com a Secretaria de Educação promovia o "Trem da Cultura" com exposições itinerantes, divulgando os acervos dos museus do estado do Rio Grande do Sul (BRASIL, 1985c, p. 8).

Já em São Paulo, o Museu Ferroviário Barão de Mauá, concebido em 1975, foi inaugurado apenas em 9 de março de 1979, por iniciativa da FEPASA. Neste Museu, foram reunidos acervos das ferrovias Companhia Paulista de Estradas de Ferro, Estrada de Ferro Sorocabana, Companhia Mogiana de Estradas de Ferro, Estrada de Ferro Araraquara e Estrada de Ferro São Paulo-Minas. Em 2005, esta instituição foi reinaugurada sob a denominação de Museu da Companhia Paulista (BARTCUS, 2012, p.39).

Diante do exposto, podemos observar que a valorização do patrimônio ferroviário foi instituída pelas empresas que atuavam no transporte ferroviário que detinham sua guarda. Lopes (2012, p.21) revela que a mesma característica pode ser observada no contexto europeu, citando a Inglaterra, a Holanda, a França e a Espanha. No entanto, em algumas dessas iniciativas, apesar da atribuição de valor cultural ao patrimônio reunido em edificações ferroviárias não foram disponibilizadas infraestrutura e tratamento adequado de preservação do acervo.

---

[62] ONDE ANDARÃO as primeiras locomotivas da Central do Brasil? Uma grande lacuna para o Museu da Estrada. Gazeta de Noticia, Rio de Janeiro, Anno LII, 19 de jan 1928.

[63] A CENTRAL do Brasil e a evolução da locomotiva. **O Jornal**. Paraná, 29 mar de 1928, p.5.

[64]IPHAE – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico do Estado. Bem Tombado. Disponível em:<http://www.iphae.rs.gov.br/Main.php?do=BensTombadosDetalhesAc&item=15712>. Acesso em: 29 abr. 2016.

No que se refere a ampliação da noção de patrimônio, Fonseca (2005, p.187) afirma que nas décadas de 1970/80, além do valor nacional passaram a ser analisados também o potencial turístico, o valor afetivo para a comunidade e a diversidade cultural (FONSECA, 2005, p.187). Em contrapartida, foi estimulada a descentralização da política de preservação sobretudo com o Compromisso de Brasília, em 1970, e o Compromisso de Salvador, em 1971, que recomendavam a proteção em âmbito estadual e municipal. Chuva (2009, p.146) menciona que ampliou a "rede de agentes e agencias de poder envolvidos com a temática". Carvalho (2011, p.121) acredita que essa descentralização da política cultural teve influência da atuação da UNESCO.

Desse modo, foram criados órgãos de preservação e elaborada legislação no âmbito municipal e estadual. Paralelamente, aumentou a participação de empresas públicas promovendo a preservação da memória institucional, como pudemos verificar anteriormente em relação à RFFSA (CHUVA, 2009).

No que tange a participação da sociedade civil em relação à preservação do patrimônio cultural, esta foi acentuada com a criação de associações, que conforme Meneguello (2012, p.93) "são um aspecto da organização civil que não pode ser minorado, pois indica os diversos esforços, ao longo dos últimos anos, de organização da sociedade pelos seus bens de patrimônio industrial".

Feliú Torras reitera sua importância em todo o mundo para o estudo e análise do patrimônio industrial ao propor medidas de proteção e reuso de edificações bem como a conservação de objetos obsoletos. Nas palavras do autor:

> Para proteger um espaço, uma máquina, uma fábrica, os arquivos, uma território industrial, são muito importantes as associações formadas pela sociedade civil sem fins lucrativos e sem estar envolvidas em política. Suas atuações a favor da proteção e salvaguarda do patrimônio da indústria pode criar um novo ponto de vista favorável e ajudar a requalificar e reflexionar embora as vezes seja "in extremis" (FELIÚ TORRAS, 2012, p.15, tradução nossa)[65].

Neste seguimento, destaca-se o pioneirismo da Associação Brasileira de Preservação Ferroviária (ABPF), criada em 1977, pelo francês Patrick Henri Ferdinand, cuja sede se localiza em Campinas (SP). A associação é composta por uma Diretoria Nacional

[65] Para salvar un espacio, una máquina, una fabrica, los archivos, un territorio industrial, son muy importantes las asociaciones formadas por la sociedad civil sin ánimo de lucro y no involucradas en política. Sus actuaciones a favor de la protección y salvaguarda del patrimonio de la industria pueden crear un nuevo punto de vista favorable y ayudar a recalificar y reflexionar aunque a veces sea "in extremis".

com Divisões Regionais e Núcleos nos estados de São Paulo, Minas Gerais, Santa Catarina, Paraná e Rio de Janeiro.

De acordo com o parágrafo 1º do artigo 2º do estatuto desta associação a finalidade principal é "a preservação conservação, coleção, exibição, operação e guarda de locomotivas a vapor". Apesar deste tipo de locomotiva ser a prioridade, foram contemplados outros bens, conforme explicitado no artigo seguinte: "poderá também desenvolver suas atividades utilizando outras modalidades de objetos ferroviários, tais como, locomotivas elétricas, a óleo diesel, automotrizes, vagões, estações ferroviárias, assim como outro tipo de equipamento, ligado ao sistema ferroviário" (ABPF, 1977, p.01).

De acordo com Geraldo Godoy esta foi a primeira ONG brasileira, "motivada pelo estado de abandono em que se encontrava a memória das ferrovias brasileiras, quando era prática comum o sucateamento, por meio de corte com maçarico, de locomotivas a vapor, carros de passageiros e vagões" (GODOY, 2007, p.15). Assim fazia constantes protestos principalmente junto a RFFSA e a FEPASA, denunciando os episódios de descasos, conforme exemplificado no artigo jornalístico que se segue:

> Pioneiras no sistema elétrico no Brasil, duas locomotivas pertencentes à Ferrovia Paulista S.A. (Fepasa) - uma, Ge Alço, fabricada nos Estados Unidos em 1921 e outra, metropolitana Vickers, suíça-inglesa, de 1925 - serão leiloadas quarta-feira próxima. O destino delas é virar sucata[66].

Dentre as finalidades consta no estatuto, "colocar em operação real o acervo da ASSOCIAÇÃO"[67]. Desse modo, a ABPF tem atuado na restauração de locomotivas e implantação de trens turísticos, cuja intervenção visa que o trem "volte, na medida do possível, à sua origem, ostentando a logomarca, as cores e o padrão da ferrovia onde operava no início" (GODOY, 2007, p.17).

O tema de preservação do patrimônio ferroviário ganhou maior visibilidade e apoio da população devido à política de erradicação de ramais, abordada anteriormente, que impactava diretamente a economia das cidades, além de causar o abandono de edificações e a degradação das áreas abrangidas. Sobre isso Carmo destaca:

> Abandonadas, desertas, transformadas em ruínas, a população que participou da construção de muitas ferrovias, direta ou indiretamente, passaram a conviver com um cenário totalmente modificado, havendo perda, migração empobrecimento das populações locais. O trem de carga

[66] LOCOMOTIVAS mais antigas do país vão a leilão na Fepasa. **Jornal do Brasil**, 30 jun 1980. 1º Caderno Economia p.19.
[67] Idem.

> não tinha o mesmo significado e a mesma importância para quem tinha como sobrevivência o ir e vir dos passageiros (CARMO, 2014, p.58).

Com a ameaça de retirada de equipamentos históricos de São João del Rei, em 1980, que estavam sendo encaminhados para outros locais, a população se mobilizou contrariamente, por meio de passeatas, artigos na imprensa, declarações em rádio e televisão (PROCESSO DE TOMBAMENTO Nº 1185-T-85 MG). A seguir trecho de artigo jornalístico publicado na época apresenta informações sobre o fato:

> As autoridades de São João Del Rei só tomaram conhecimento da transferência do vagão histórico depois de sua chegada a Belo Horizonte. Ele ficará em um museu ferroviário, que a RFF pretende inaugurar ainda este ano, com várias peças de valor. O mesmo, segundo o Prefeito, ocorreu com a máquina nº 1, levada para a Capital mineira desmontada, na surdina.
> - a máquina e o vagão foram retirados às escondidas, mas vamos exigir seu retorno para os festejos do próximo ano, quando comemoraremos o centenário da estrada de ferro. A perda das duas peças é um ultraje aos nossos antepassados, pois até lavadeiras se cotizaram, em 1880, para comprar ações da ferrovia - afirmou.[68]

A partir dessa citação, aferimos que estava sendo organizado outro museu no âmbito da RFFSA, sendo coletadas máquinas e equipamentos para compô-lo. Da mesma forma verificamos que a valorização pela sociedade civil, que no caso específico chegou a se mobilizar contrária a esse cenário, seria um dos fatores preponderantes para a criação do PRESERVE, conforme se verifica no trecho a seguir:

> Esta iniciativa buscava atender a demanda da sociedade civil, que denunciava constantemente ações de deterioração, depredação, abandono e perda irreparável de edifícios, documentos e equipamentos, especialmente do transporte ferroviário, que estavam sendo descartados e dispersados pela desativação de diversos ramais (BRASIL, 1989, p.15).

A sociedade civil bem como a própria RFFSA atribuía a esse patrimônio o valor histórico e de antiguidade, presente em alguns dos trechos jornalísticos destacados anteriormente.

A preservação do patrimônio ferroviário provoca comoção em uma parcela considerável da população especialmente pelos que atuam ou atuaram neste meio de transporte, as família destes, os entusiastas pelo assunto e a população das cidades cuja ferrovia exercia importante papel. Essa afirmação fica evidenciada pelas dezenas de associações voltadas ao tema.

[68] ULTRAJE. Jornal do Brasil, 5 nov. 1980. 1º Caderno, p.8.

3.2 - O Programa de Preservação do Patrimônio Histórico do Ministério dos Transportes (PRESERVE)

Na portaria n° 292, de 24 de abril de 1980, do Ministério dos Transportes, Maria Elisa Carrazzonni era designada como assessora da Secretaria Geral deste Ministério, para coordenar o Grupo de Trabalho encarregado da implantação do PRESERVE.

Maria Elisa Carrazzonni, museóloga formada pelo Curso de Museus em 1961, no Museu Histórico Nacional, possuía a carreira consolidada na área Trabalhou como técnica em Assuntos Educacionais do Ministério da Educação e Cultura - MEC (1953-61), desempenhando várias funções, dentre as quais Assistente Técnica do Gabinete do Ministro, Assessora para Assuntos Culturais, da Divisão de Planejamento da Secretaria Geral, e responsável pelo Núcleo de Assuntos Internacionais da Secretaria Geral. Atuou no Museu da República, no Setor de Educação (1961-62), estagiou no Setor de Educação do Museu do Louvre de Paris (1965-66), foi Diretora do Museu Nacional de Belas Artes (1970-76) e fez estágio no *University Art Museum*, da *University of Texas*, em Austin, EUA (1977) (SÁ; KARINE, 2007, p.161-162).

É oportuno ressaltar que a atuação desta museóloga no planejamento e instalação de centros de preservação e núcleos históricos, bem como supervisão dos trabalhos de Museologia, proporcionou ao PRESERVE a adoção de um programa de preservação consistente e estruturado, sendo valorizado o trabalho técnico de pesquisa e documentação, a adoção de recursos expográficos considerados modernos na época, o realce aos materiais de divulgação bem como das atividades educativas.

Além desta profissional, o Grupo de Trabalho, no âmbito do Ministério dos Transportes, era composto por Hélio Afonso Ferreira, Chefe da Divisão Administrativa da Empresa de Engenharia Ferroviária S.A (ENGEFER), Paulo Carvalho da Fonseca e Silva, Assessor da Superintendência Nacional da Marinha Mercante (SUNAMAM), Newton José de Moura, Chefe da Seção de Controle Patrimonial da Empresa de Portos do Brasil S. A. (PORTOBRÁS) Maria da Conceição Chambarelli, do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER) e Celso Paulo, da RFFSA. Em 1981, pela portaria nº 624, de 23 de julho, Paulo Carvalho da Fonseca foi substituído por Auro Madureira, Assessor da SUNAMAM.

A referida portaria recomendava que os órgãos e entidades, vinculados direta ou indiretamente ao Ministério dos Transportes, prestassem, sempre que solicitados, colaboração aos trabalhos desenvolvidos pelo referido Grupo de Trabalho, incluindo o apoio técnico e administrativo.

Dessa forma as ações do PRESERVE não se restringiram apenas ao patrimônio ferroviário se estendendo aos remanescentes da Empresa de Portos do Brasil S.A. (PORTOBRÁS), Companhia Docas de Imbituba, Superintendência Nacional da Marinha Mercante (SUNAMAM) e Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER).

Pela Portaria nº 593, de 12 de agosto de 1980, foram incluídos no Grupo de Trabalho encarregado da implantação do PRESERVE, no âmbito do Ministério dos Transportes, Carlos Alberto Ferreira Bacelar, Diretor-Presidente da Companhia de Navegação do São Francisco (FRANAVE) e Hélio de Andrade, Chefe do Departamento de Serviço Gerais da Companhia de Navegação Lloyd Brasileiro (LLOYDBRÁS).

Inicialmente, a coordenação do PRESERVE se instalou junto à Administração Geral da RFFSA, na sede do Rio de Janeiro. No âmbito desta Empresa foi constituído Grupo de Trabalho vinculado ao Diretor de Patrimônio, que tinha como atribuição coordenar as atividades do Programa na Empresa. A respeito do assunto, Maria Elisa Carrazzoni esclarece que

> Uma vez instalado o GT minha primeira providência foi solicitar a nomeação de museólogas para trabalharem. A primeira a ser chamada foi Cristine Corrêa, que fez excelente trabalho. Solicitei também o apoio de um arquiteto e de um engenheiro ferroviário. Fui prontamente atendida e formei uma equipe interdisciplinar que foi aumentada à medida que o trabalho se estendia por todo o país eram (seis) 7?[69] Superintendências regionais que formavam a RFFSA[70].

A partir desse trecho observamos a importância para a referida museóloga do trabalho ser desenvolvidos por técnicos de diversas áreas. A respeito desse Grupo de Trabalho, inicialmente formado a partir do quadro funcional da RFFSA era composto por dois arquitetos, três estagiários de arquitetura, um desenhista e um funcionário de apoio administrativo, coordenado pelo representante da empresa junto ao Ministério dos Transportes (BRASIL, [1983?], p.17).

Dentre esses profissionais destacamos o arquiteto Sergio Santos Morais, que atuou em todos os centros e núcleos, do PRESERVE e PRESERFE, supervisionando obras de intervenções das edificações e programação visual das exposições. Também publicou livros com a temática de preservação arquitetônica ferroviária e coordenou o PROFAC na década de 1990.

---

[69] Conforme apontado no capítulo anterior, o número de Superintendência Regionais neste período eram sete.

[70] CARRAZZONI, Maria Elisa. Roteiro para palestra e palestra sobre o PRESERVE – Preservação do Patrimônio Histórico do Ministério dos Transporte, datada de 14 de junho 2007. Acervo NUMMUS.

Paralelamente foram constituídos Grupos de Preservação nas Regionais e Divisão Especial Subúrbios do Grande Rio, integrados por representantes das áreas de Engenharia, Patrimônio, Material e Operações, que trabalham juntamente com os órgãos de Comunicação Social (BRASIL, [1983?], p.17).

Conforme mencionado na citação acima, além dos servidores da RFFSA, houve a contratação de profissionais especializados, como museólogos, restauradores, fotógrafos e programadores visuais (BRASIL, [1983?], p.17). Estes eram convidados para tarefas específicas e também para integrar o quadro funcional da RFFSA, especialmente os museólogos, haja vista o trabalho desenvolvido de pesquisa e documentação museológica e o prosseguimento das demais atividades. Nas publicações do PRESERVE, foram mencionadas Cristine Corrêa, Yara Mattos, Maria Tereza Kahl Fonseca Nery Costa, Alcina Martins de Oliveira e Silva, Monica Schoueri de Abreu e Marcia Fernandes Portela.

Inicialmente, o PRESERVE, junto à RFFSA, iniciou a pesquisa e levantamento documental e iconográfico da Estrada de Ferro Oeste de Minas (EFOM) que subsidiaram o planejamento e instalação do Museu Ferroviário de São João Del Rei[71]. Inaugurado em 28 de agosto de 1981, durante as comemorações do centenário da EFOM (BRASIL, [1983?], p.23-25). Segundo Morais:

> Este museu surgiu a partir das reivindicações da população local que protestava pela retirada da antiga locomotiva nº 1 da cidade, pela direção regional da RFFSA que a instalou nos jardins de sua sede em Belo Horizonte. O então prefeito de São João Del Rei a queria de volta para colocá-la em praça pública, em homenagem aos ferroviário, que seria por ele inaugurada. Diante do impasse o PRESERVE foi chamado a opinar e a solucionar a questão. Ao tomar conhecimento das particularidades únicas da Estrada de Ferro Oeste de Minas, que tinha em São João Del Rei um de seus terminais, a coordenação do PRESERVE logo percebeu o potencial de preservação desse patrimônio, considerando que era uma das poucas ferrovias a operar, ainda, com tração a vapor e única ferrovia comercial o Brasil em bitola de 76 cm (conhecida como Bitolinha). Assim o PRESERVE propôs ao Ministério dos Transportes a criação de um museu, nas instalações ferroviárias existentes, onde a locomotiva nº 1 seria preservado, ao invés de ser colocada na praça (MORAIS, 2007, s/º pag.).

Segundo Maria Elisa Carrazzoni, o propósito inicial era criar um único museu do Ministério dos Transportes, conforme segue:

> A intenção, a princípio, era a reunião de material das áreas das entidades participantes do programa - a Secretaria Geral do Ministério dos Transportes, a Engefer, Lloyd Brasileiro, Portobrás, DNER, Sunamam, Empresa de Navegação da Amazônia S/A, Serviço de Navegação da Bacia

[71] Inicialmente este era designado como Museu Ferroviário de São João del Rey, depois como Centro de Preservação da História Ferroviária.

> do Prata, Cia Navegação do São Francisco e RFFSA - visando à formação de um museu, provavelmente em Brasília, que informasse ao público sobre a evolução da tecnologia do setor[72].

Dessa forma, apesar da existência do museu de território e das orientações para a preservação de sítios, como por exemplo a Recomendação de Paris, de 1962, o PRESERVE tinha como projeto inicial a retirada das peças, equipamentos e máquinas do contexto original para compor o museu na capital federal do país.

Posteriormente Maria Elisa Carrazzoni revelou que desde os primórdios do Programa, o intuito principal era a preservação do patrimônio ferroviário, mais especificamente no complexo ferroviário de São João del Rei, conforme segue:

> [...] o objetivo prioritário era cuidar do acervo das antigas estradas de ferro mineiras. O Ministro era Eliseu Rezende, mineiro da cidade de Oliveira, político com larga experiência, já tendo sido deputado por vários mandatos e naquele momento era candidato a governador do estado de Minas Gerais. Assim, o interesse político do Ministro e a pressa dos ferroviários foram os fatores que influenciaram a criação do Programa de Preservação do Patrimônio Histórico do Ministério dos Transportes. O momento era ideal para dar início aos trabalhos em Minas Gerais: seria comemorado em breve o 1º Centenário da Estrada de Ferro Oeste de Minas fundada em 1881[73].

A partir dessa citação, verificamos o caráter fortemente político da iniciativa, que além dos interesses do Ministro dos Transportes, seguia também os do prefeito de São João del Rei, Octávio de Almeida da Neves, irmão do então senador Tancredo Neves. No tocante à inauguração, Maria Elisa Carrazzoni comenta a disputa política: “No dia da inauguração Tancredo Neves foi a grande estrela! Ele era candidato ao Governo de Minas Gerais e a imprensa o cercava todo o tempo. O outro candidato, o Ministro Eliseu Resende ficou em segundo plano”[74].

Acrescenta-se a esse panorama a disputa interna na RFFSA. Nesse caso específico, havia interesse pela permanência dos remanescentes ferroviários em Belo Horizonte, haja vista que estava sendo formada coleção para a criação de um museu. Sobre isso a mesma autora destaca:

> a população de São João Del Rey há muito queria preservar o patrimônio da Oeste de Minas com seus prédios situados bem no centro da cidade. A dificuldade era que a SR2 (Superintendência Regional) queria que o museu fosse instalado na estação central de BELO HORIZONTE. As peças mais

[72] E O TREM de ferro não é apenas passado. Jornal do Brasil, 20 mai 1981. Caderno B p.12.

[73] CARRAZZONI, Maria Elisa. Roteiro para palestra e palestra sobre o PRESERVE – Preservação do Patrimônio Histórico do Ministério dos Transporte, datada de 14 de junho 2007. Acervo NUMMUS.

[74] Ibid.

> importantes estavam guardadas naquela estação e a direção demorava a entrega-las a nós em S. João Del. Rey. Vantagem de o PRESERVE estar subordinado diretamente ao gabinete do ministro era que os problemas eram resolvidos rapidamente com uma ordem do titular[75].

A respeito da instalação dos centros de preservação, Maria Elisa Carazzoni menciona a influência da demanda interna da própria empresa. Nas palavras da autora: "A minha idéia era fazer um único e grande museu ferroviário, mas não consegui: cada SR queria ter o seu museu"[76]. Sérgio Morais ratifica essa afirmação ao declarar que "A implantação desse museu despertou sentimentos preservacionistas em todo o Brasil onde a RFFSA atuava e fomos bombardeados por reivindicações semelhantes" (MORAIS, 2007, s/nºpag.).

É oportuno mencionar que várias regionais já estavam adotando medidas de preservação do patrimônio móvel obsoleto, seja pela criação de museus, como o Museu do Trem de Recife, seja pela coleção reunida em salas da RFFSA, como em Belo Horizonte e Ceará.

Diante do exposto, o PRESERVE propiciou a consolidação, sistematização e ampliação da proteção do patrimônio ferroviário que já estava sendo executada pela RFFSA, até então de forma pontual e, por vezes, sem seguir os parâmetros adequados de preservação, conforme relatou Carlos Aloysio Weber, Presidente da Empresa:

> A mensagem transmitida pelo Ministério dos Transportes, ao criar o seu Programa de Preservação do Patrimônio Histórico e Artístico – PRESERVE[77], foi perfeitamente entendida pela Rede Ferroviária S. A.
> Graças a essa mensagem, puderam ser melhor direcionados os esforços daqueles que, de forma espontânea, vinham procurando preservar a história da ferrovia no Brasil. Projetos, que se alimentavam do idealismo de alguns, convergiram para significativas realizações no plano objetivo, resultando num trabalho de preservação histórica, digno de reconhecimento das futuras gerações ferroviárias
> [...]
> Ao manifestar o seu reconhecimento pela oportuna iniciativa do Ministério dos Transportes, de criar o PRESERVE, deseja a Diretoria da RFFSA tornar público os seus agradecimentos pela segura orientação técnica recebida da Coordenação Ministerial do Programa, ao tempo em que registra, com satisfação, o empenho com que os servidores da Empresa nele se engajaram" (BRASIL, [1983?], p.07).

[75] CARRAZZONI, Maria Elisa. Roteiro para palestra e palestra sobre o PRESERVE – Preservação do Patrimônio Histórico do Ministério dos Transporte, datada de 14 de junho 2007. Acervo NUMMUS.

[76] Ibid.

[77] O nome oficial desde é Programa de Preservação do Patrimônio Histórico do Ministério dos Transportes, no entanto, por vezes é mencionado como Programa de Preservação do Patrimônio Histórico e Artístico.

Prosseguindo com as atividades do PRESERVE, em 1981, iniciaram os estudos da história ferroviária de Pernambuco e Ceará visando subsidiar a instalação do centro de preservação nos referidos locais (BRASIL, [1983?], p.23).

O projeto do Centro de Preservação da História Ferroviária de Pernambuco, em Recife, consistiu na ampliação do Museu do Trem, inaugurado em 1972, já mencionado anteriormente, sendo este reinaugurado em 9 de setembro de 1982. Dessa forma a antiga Estação Central passou por reforma, no período de cinco meses, e a exposição foi reformulada. Em 12 de março de 1985, foi aberto o segundo módulo com a exposição de locomotivas, carros, vagões, guindastes, etc. (BRASIL, 1988, p.21).

Quanto ao Centro de Preservação da História Ferroviária do Ceará, este foi inaugurado em 10 de setembro de 1982, na sede administrativa das Oficinas Demósthenes Rockert, localizada num bairro operário, em Fortaleza "uma das mais importantes da região" na época em funcionamento (BRASIL, 1988).

O projeto, realizado com a cooperação da Secretaria de Cultura do Estado do Ceará, contemplou a restauração e adaptação do interior da edificação para abrigar o núcleo museológico e arquivo documental e iconográfico. A aérea externa recebeu locomotivas, vagões e peças de médio porte. Destas, se destacam a locomotiva "Fortaleza", a primeira a trafegar no Estado, e a "Marta Rocha"[78], que serviu durante a II Guerra Mundial (BRASIL, [1983?], p.17).

Ainda em 1982, em 15 de dezembro, foi inaugurado o Centro de Preservação da História Ferroviária do Paraná, em Curitiba, na estação ferroviária desta cidade, construída em 1885. A estação havia sido desativada na década de 1970 e tombada em 13 de agosto de 1976, pelo Patrimônio Histórico do Estado do Paraná, juntamente com o Viaduto João Negão, sobre a rua do mesmo nome, com número de inscrição 56-II, processo 57/76[79].

Em 1982, foram classificadas e cadastradas as locomotivas a vapor da RFFSA. Paralelamente, iniciou-se a restauração do armazém de cargas e da estação de São Leopoldo, para abrigar respectivamente a Reserva Técnica e o núcleo museológico. Esta estação havia sido desativada em 1980, juntamente com o trecho férreo São Leopoldo a

[78] "Na época, as locomotivas eram batizadas com o nome da Miss Brasil do ano" (MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES, 1989, p.21).

[79] Informativo do Setor de Preservação do Patrimônio Histórico Ferroviário set/out/nov 87 – Nº 0.

Esteio[80]. O Centro de Preservação da História Ferroviária do Rio Grande do Sul foi inaugurado em 10 de março de 1985.

Cabe salientar que nas publicações do PRESERVE não foi indicada a existência de museu no local que, conforme apontado anteriormente, havia sido inaugurado em 1976. Deste modo, nos leva a pressupor que estivesse fechado, visto que nem mesmo é mencionada a formação de coleção diferentemente de outros estados. Em 24 de setembro de 1990 a estação foi tombada pelo Estado, pela portaria 16/90, juntamente com o acervo exposto, o armazém, vagões e locomotivas expostas no pátio[81].

Neste mesmo ano de 1982, foi elaborado o projeto arquitetônico do Centro de Preservação da História Ferroviária do Rio de Janeiro e instalou-se a Reserva Técnica no segundo andar do prédio da administração das Oficinas de Engenho de Dentro. Iniciou-se a restauração e adaptação do antigo galpão de pintura de carros da Estrada de Ferro D. Pedro II, para abrigar o núcleo museológico, inaugurado em 25 de fevereiro de 1984. Na área externa, ajardinada, foram instaladas uma cabine de sinalização e peças de grande porte.Num carro de madeira foi adaptado para abrigar auditório para as atividades educativas.

Este complexo de oficinas chegou a ser considerado o maior e mais avançado da América Latina, sendo os galpões tombados pela Prefeitura Municipal do Rio de Janeiro pelo Decreto nº 14.741 de 22 de abril de 1996.

No ano de 1983, estava prevista a conclusão da restauração nas estações de Sobral, no Ceará, de Rio Pardo e de São Leopoldo, ambos no Rio Grande do Sul, com a instalação do centro de preservação neste último local. Paralelamente seria realizada a recuperação da rotunda de São João del Rei, a conclusão das obras no galpão de Engenho de Dentro, para instalação do núcleo museológico e o inventário de prédios, pontes históricas, máquinas e equipamentos ferroviários (BRASIL, [1983?], p.31).

Diante da evidente repercussão do PRESERVE este foi instituído oficialmente, pela portaria nº 126, de 1º de fevereiro 1983, marcando assim o respaldo recebido do Ministro dos Transportes, Cloraldino Soares Severo, que havia assumido esta função em maio 1982. Neste documento consta os seguintes objetivos:

[80] IPHAE – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico do Estado. Bem Tombado. Disponível em:<http://www.iphae.rs.gov.br/Main.php?do=BensTombadosDetalhesAc&item=15712>. Acesso em: 29 abr. 2016

[81] Ibid.

> [...] a preservação do acervo histórico da evolução tecnológica dos meios de transportes no Brasil, especialmente as atividades de localização e identificação de documentos e peças de valor histórico e artístico e as de promoção da recuperação e restauração de material e construções para a memória do Setor[82].

Esses objetivos convergiam com o trabalho que já estava sendo realizado pelo PRESERVE, que até então era coordenado pelos que estudavam sua implantação. Nesta portaria, foi ainda constituída a Comissão de Coordenação das Atividades do PRESERVE (CCP), "com a finalidade de coordenar o planejamento, o desenvolvimento a implantação das atividades do Programa"[83].

Para compor essa Comissão foram designados o Secretário-Geral, para presidi-la, o Secretário de Planejamento Administrativo e Informática, o Coordenador da Coordenadoria da Documentação (CODEDOC), o Secretário Executivo da Comissão, e os dirigentes, "de mais elevado grau hierárquico, das unidades de administração patrimonial das entidades vinculadas ao Ministério dos Transportes"[84].

Já o Regimento Interno da CCP foi aprovado dois anos depois, pela portaria nº 19, de 15 de janeiro de 1985.

Retomando as ações do PRESERVE, em 23 de março de 1985, foi inaugurado o Núcleo Histórico Ferroviário de Campos, Rio de Janeiro, e, em 30 de setembro do mesmo ano, o Núcleo Histórico Ferroviário de Juiz de Fora, Minas Gerais, no antigo prédio da Estação da Estrada de Ferro Leopoldina. Em 19 de abril de 1986, foi inaugurado o segundo módulo, denominada Galeria Baroneza, para exposição temporária.

Em relação ao Centro de Preservação da História Ferroviária de Paranapiacaba, foi inaugurado em 1985, na Vila Ferroviária de Paranapiacaba, no município de Santo André. Construída pela companhia inglesa *São Paulo Railway Company* para servir de moradia aos engenheiros ingleses e operários que trabalhavam na ampliação do trecho denominado Serra Nova. A referida vila divide em três núcleos: Vila Velha, Vila Martin Smith (Vila Nova) e Parte Alta (Vila dos Aposentados) (BRASIL, 1988).

Para a transposição da serra, com 785 metros acima do nível do mar, foi adotado o Sistema Funicular, composto por quatro planos inclinados, em operação desde 1867. Posteriormente, foi construído o 2º Sistema Funicular, que entrou em operação em 1901,

---

[82] BRASIL. Ministério dos Transportes. Portaria MT/SG n.° 126, de 01 de fevereiro de 1983. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 4 de fevereiro de 1983. Seção I, p. 2114. Institui o PRESERVE e constitui Comissão de Coordenação das Atividades - CCP.

[83] Ibid.

[84] Ibid.

com cinco planos inclinados. Em 1974, visando ampliar a capacidade operacional, foi inaugurado o Sistema Cremalheira-Aderência sobre o leito do 1º Sistema Funicular (BRASIL, 1988; BRASIL, 1982a, p.35).

No início da década de 1980, as casas da vila ferroviária estavam sendo demolidas e um incêndio havia atingido a estação. Assim, foi solicitada à RFFSA a paralisação das demolições e a preservação do conjunto (PROCESSO DE TOMBAMENTO Nº 1252-T-87).

Com a reivindicação pela preservação das edificações, em 1983, a Prefeitura de Santo André assinou decreto declarando a Vila de Paranapiacaba "Área de Proteção Ambiental e de Interesse para a Preservação" e pela Portaria nº 1.730.09.83 da mesma prefeitura, foi instituída a Comissão Especial Pró-Paranapiacaba, visando definir as diretrizes para a preservação do conjunto arquitetônico. Esta era integrada pela RFFSA, Associação de Engenheiros e Arquitetos do ABC, Sociedade de Amigos do Bairro, Movimento Pró-Paranapiacaba e Secretarias Municipais (PROCESSO DE TOMBAMENTO Nº1252-T-87).

Com o intuito de discutir as diretrizes de preservação, foram organizados diversos eventos no local, como o 1º Simpósio Pró-Paranapiacaba, em 17 de julho de 1983 e Simpósio de Preservação de Paranapiacaba, de 02 de junho de 1985 (PROCESSO DE TOMBAMENTO Nº 1252-T-87).

Em 1985, por meio da Portaria nº 312, de 30 de maio, o Ministério dos Transportes autorizou a RFFSA a desativar a operação do sistema funicular e declarou como de interesse para o PRESERVE:

> a) o conjunto arquitetônico, de propriedade da RFFSA, conhecido pelo nome de "Vila Ferroviária de Paranapiacaba", localizado junto à estação de Paranapiacaba, da Superintendência Regional-São Paulo, no Município de Santo André no Estado de São Paulo;
> b) as instalações fixas da via permanente e de tração, compreendidas entre o quarto e quinto patamares do sistema funicular, do antigo traçado do trecho ferroviário Rio Grande da Serra-Piassaguera, da citada Superintendência Regional da RFFSA.

Sob a supervisão da Comissão de Coordenação das Atividades do PRESERVE, foi atribuída à RFFSA a responsabilidade de "projetar e executar as obras de recuperação e restauração do conjunto urbanístico, das edificações e das instalações, de forma a conservar as características da época em que foram construídas". Dessa modo, foram restauradas algumas edificações e o trecho do 4º e 5º patamares do 2º Sistema Funicular.

No Castelinho (edifício que serviu de residência ao engenheiro-chefe da ferrovia), foi instalado o núcleo expositivo com a exposição de fotos, peças e textos (BRASIL, 1988)

Durante o período de 1986 a 1989 a ABPF operou o transporte ferroviário com fins turísticos entre a Estação da Luz e o 4º e 5º patamares (ALLIS, 2002, p. 37).

Em 1985, com a criação do PRESERFE na estrutura da RFFSA, a coordenação do PRESERVE foi transferida para outro local, mas continuou atuante no âmbito do MT. Já o referido Setor assumiu a realização das ações de preservação do patrimônio ferroviário no âmbito da empresa com a continuação dos projetos em andamento, a manutenção dos espaços existentes e novas propostas.

Esta mudança tem cunho político, haja vista que em 1985, José Sarney havia assumido a Presidência (1985-1990), consequentemente, Cloraldino Soares Severo, que apoiava o Programa e exercia a função de Ministro dos Transportes foi sucedido por Affonso Alves de Camargo Netto[85].

No âmbito da RFFSA, o PRESERFE é percebido como continuidade do PRESERVE. Desse modo, na exposição, denominada *PRESERFE uma década: O futuro tem história*, inaugurada em 1991, no edifício sede da RFFSA, foram abrangidas as ações desenvolvidas no período de 1980 a 1991 sendo que, conforme já mencionado, o PRESERFE foi criado apenas em 1985, portanto não corresponde a data mencionada.

Em contrapartida, na publicação do PRESERVE denominado Relatório de Atividades 1980-1988, foram apropriadas as ações desenvolvidas pelo PRESERFE, sem mencionar o referido Setor.

A respeito da criação do PRESERFE Sérgio Morais menciona:

> Em minha opinião, paradoxalmente, foi o início do declínio dessa atividade na empresa, pois ao definir o PRESERFE como um setor estabeleceu, também, o grau de importância que esse trabalho teria na empresa onde predominava a hierarquia. Um Setor representava a escala mais baixa nessa hierarquia e isto foi um equívoco que se fez ao longo dos anos que se seguiram, com as dificuldades encontradas pela equipe no que diz respeito ao apoio aos projetos que eram propostos e a falta de recursos para tal. Ainda assim, os museus eram mantidos em funcionamento, mesmo que de forma precária, já que não existiam dotações orçamentárias regulares para este fim na empesa (MORAIS, 2007, s/nº pag.).

Mesmo diante desse panorama, notadamente com a equipe do PRESERFE, em 15 de agosto de 1987, foi inaugurado o Núcleo Histórico Ferroviário de Miguel Pereira, no Rio

[85] Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil. Galeria de Ministros. Disponível em: <http://www.transportes.gov.br/acervo/galeria-de-ministros.html>. Acesso em: 01 mar 2017.

de Janeiro, na estação da Estrada de Ferro Melhoramento, restaurada e adaptada. Na área externa, foi instalada uma cabine de sinalização e peças de grande porte (BRASIL, 1988). Foi implantado ainda o trem turístico, denominado Trem Azul, operado com locomotiva a vapor, entre as estações de Conrado e de Miguel Pereira.

Neste mesmo ano, passou a ser publicado o Informativo do PRESERFE, denominado "Passado e Presente", voltado para a divulgação do trabalhos de preservação realizado pelo PRESERFE/RFFSA. No primeiro número, manifestava que:

> [...] representa um passo importante para a divulgação da política de preservação da memória ferroviária desenvolvida pela RFFSA, e implantada pelo Ministério dos Transportes, através do Programa de Preservação do Patrimônio Histórico – PRESERVE, desde 1981[86]. Sabemos da importância do nosso trabalho, do muito a ser feito e da luta para mantê-lo. O "PASSADO E PRESENTE" será o porta-voz desse esforço, procurando ganhar adeptos e colaboradores[87].

Em 26 de agosto de 1989, foi inaugurado o Museu Ferroviário Regional de Bauru, em São Paulo. Este havia sido criado em 11 de julho de 1969, pela lei nº 1.425, com a denominação de Museu Ferroviário Regional sem, no entanto, entrar em funcionamento naquele momento.

Instalado na antiga sede da Administração da Estrada de Ferro do Noroeste, construída entre 1905 e 1908, com a finalidade preservar e expor o acervo da Estrada de Ferro Sorocabana, da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil e da Companhia Paulista de Estrada de Ferro. No projeto "Ferrovia para Todos", um trem turístico percorria o trajeto da Estação Central até a Estação Paulista, num percurso de 1km, retornando em seguida para o ponto de partida.

Em 1989, foi reinaugurado o Núcleo Museológico em Belo Horizonte, que, conforme já mencionado, possuía uma coleção formada pelo Superintendente, Engenheiro Julio Ribeiro, no andar térreo da Administração Regional.

Na gestão do Superintendente Regional Márcio Maria Ferreira, o acervo foi transferido para o "Casarão", na rua Januária, sendo justificada pela necessidade de ampliação do espaço que abrigava a coleção de aproximadamente 200 peças. A referida edificação havia sido construída em 1896, e servido de residência a Antônio Teixeira Rodrigues, Conde de Santa Maria e, posteriormente, às atividades da RFFSA. Ocupava uma área de 300m^2, com aproximadamente trezentas peças e documentos referentes à

[86] Conforme visto anteriormente, o PRESERVE data de 1980.

[87] RFFSA. Informativo do Setor de Preservação do Patrimônio Histórico Ferroviário set/out/nov 87 – Nº 0.

ferrovia, com previsão de ser ampliado, por todo o pavimento térreo, numa área de 1.500m^2. Este núcleo constituiria o primeiro módulo do Centro Cultural da Casa do Conde de Santa Marinha. Este projeto consistia numa parceria entre a RFFSA com a colaboração da Secretaria Municipal de Cultura e Turismo.

É curioso observar que nas publicações "Documento nº 1, 1980/1982" e "Relatório de Atividades 1980-1984", este núcleo não foi mencionado. Já na publicação "Relatório de Atividades 1980-1988" o referido Programa endossa que ele existe desde 1981, portanto, nos leva a supor incialmente para o PRESERVE não chegava a compor núcleo histórico e com atuação do PRESERFE houve maior flexibilização a respeito desses espaços.

Enquanto o PRESERFE desenvolvia ações na RFFSA, o PRESERVE continuava atuante no âmbito do Ministério dos Transportes, com a equipe reduzida, haja vista a divisão promovida. Nesse período se dedicou sobretudo ao transporte marítimo.

No início da década de 1990, quando as funcionárias cedidas pela CBTU e pela RFFSA ao PRESERVE retornaram aos seus postos, durante o governo de Fernando Collor de Melo (1990-1992) o Programa foi dissolvido.

3.3 - Proposta do Centro de Preservação da História Ferroviária

A concepção do Museu Ferroviário de São João del Rei teve como caráter de singularidade a bitola de 0,76cm, única que ainda operava comercialmente com essa característica, a dimensão e integridade das instalações e o acervo, cuja importância estaria não na quantidade, mas na qualidade associada (PROCESSO DE TOMBAMENTO Nº 1185-T-85).

> Critérios p/o julgamento de um museu:
> dimensão, instalação,
> importância das coleções
> número e extensão de suas atividades
> e, principalmente, a qualidade
> é do conservador que ela depende[88]

Acreditamos que, devido à demanda de outras Superintendências Regionais da RFFSA que não reuniam as mesmas características de excepcionalidade e área útil para instalação de museu, foi adotada a denominação de Centros de Preservação da História Ferroviária.

[88] CARRAZZONI, Maria Elisa. Museus – Organização Geral. s/d. Acervo NUMMUS.

A respeito das diferenças apontadas entre ambos, evocamos o documento produzido pelo Programa denominado *Diretrizes para a Instalação de Centros de Preservação da História Ferroviária*: "Enquanto a palavra museu exige major compromisso de acervo (quantidade e qualidade) de espaço, um centro de preservação pode ser instalado em qualquer área desde que ofereça boas condições para a guarda de peças e documentos."[89]Por conseguinte, a nomenclatura atenderia às diferentes disponibilidades de equipe técnica, espaço de instalação e acervo das Superintendências Regionais.

Nos estatutos do Conselho Internacional de Museus (ICOM), de 1974[90], temos a seguinte definição de museu:

> [...] o museu é uma instituição permanente, sem fins lucrativos, a serviço da sociedade e de seu desenvolvimento, aberta ao público, e que realiza pesquisa sobre os testemunhos materiais do homem e de seu meio ambiente, os adquire, conserva, investiga, comunica e expõe com fins de estudo, educação e deleite (DEVALLÉES; MAIRESSE, 2013, p.64).

É relevante mencionar que, devido à atuação da museóloga Maria Elisa Carrazzoni, havia maior rigor no uso do termo museu. A respeito dessa afirmação, recorremos ao texto de Maria Elisa Carrazzoni intitulado Museus - Organização Geral:

> 1 – Criação e supressão eventual de um museu
> No Brasil – a museomania, a mania de criar museus
> Há cerca de 500 museus, mas quais estão realmente exercendo integralmente suas funções?
> 1.1 -Antes de criar um museu é necessário que:
> - se faça uma séria pesquisa, no sentido de saber se a iniciativa é do interesse geral
> - saber se a manutenção ou melhor, o futuro do museu está assegurado
> Uma vez respondidas afirmativamente essas questões, o passo seguinte é:
> - enquadrar a concepção do novo museu dentro das leis e regras administrativas vigentes no país. Tal medida permitirá a viabilidade do novo organismo, garantindo sua constituição orgânica, a validade dos estatutos e o seu funcionamento na área específica de atuação a que se destina, de acordo com o acervo (artístico, histórico ou científico)[91].

A partir da citação acima, podemos observar algumas questões que estavam sendo debatidas na área, especialmente a partir da Mesa Redonda de Santiago e do movimento na Nova Museologia, com a mudança em relação ao papel social do museu. Por essa vertente, o Museu não direciona suas ações a um grupo indeterminado, mas constitui uma ferramenta de desenvolvimento cultural, social e econômico de uma comunidade específica.

---

[89] Diretrizes para a instalação de centros de preservação da história ferroviária. Assinado por Maria Elisa Carrazzoni. Rio 03 nov. 1981. Acervo Museu Ferroviário São Leopoldo.

[90] Essa definição do ICOM perdurou até 2007, conf. (DEVALLÉES; MAIRESSE, 2013, p.64).

[91] CARRAZZONI, Maria Elisa. Museus – Organização Geral. s/d. Acervo NUMMUS.

Cabe salientar que no início da década de 1980, estava sendo pleiteada a regulamentação da profissão de museólogo, efetivada pela Lei nº 7.287, de 18 de dezembro de 1984, e pelo Decreto nº 91.775, de 15 de outubro de 1985. No artigo 3º desta legislação, dentre as atribuições desse profissional consta a seguinte: "executar todas as atividades concernentes ao funcionamento dos museus"[92]. Portanto, para atender às ações de pesquisa, aquisição, conservação e comunicação, expressas anteriormente na definição do ICOM, era necessária a admissão do referido profissional. No que tange os centros de preservação e núcleos históricos, uma equipe interdisciplinar, composta por arquiteto e museólogo, entre outros profissionais, atuava no projeto e implantação. Mas, após a abertura, nem todos contavam com profissionais especializados. Dessa forma, não atendiam às exigências mínimas necessárias para o desenvolvimento das atividades no museu.

Por outro lado, os centros de preservação estavam vinculados à empresa cuja finalidade não era a preservação do patrimônio cultural. Apesar do PRESERVE ter sido instituído com caráter permanente, dependia do apoio do MT, uma posição delicada nas mudanças de gestão.

Retomando às *Diretrizes para a Instalação de Centros de Preservação da História Ferroviária,* na estrutura dos centros eram indicados os seguintes espaços: núcleo museológico, biblioteca, fototeca e arquivo para os documentos históricos.

No tocante ao núcleo museológico, acrescenta que este poderia ser convertido em museu, "desde que tenha espaço condigno e uma coleção importante devidamente estudada e catalogada"[93]. As diferenças apontadas entre ambos estão expressas na Tabela 2, apresentada a seguir.

Tabela 2 - Diferenças entre Núcleo Museológico e Museu

Núcleo Museológico	Museu
Estrutura: área para exposição de peças de pequeno e médio porte; área (abrigada) para guarda de peças de grande porte. Depósito organizado para duplicatas e peças a serem	Estrutura: área para exposição de peças de pequeno e médio porte; área (abrigada) para guarda de peças de grande porte. Depósito organizado para duplicatas e peças a serem

[92] Lei nº 7.287, de 18 de dezembro de 1984. Dispões sobre a Regulamentação da Profissão de Museólogo. Disponível em: <https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l7287.htm>. Acesso em 06 mar. 2017.

[93]Diretrizes para a instalação de centros de preservação da história ferroviária. Assinado por Maria Elisa Carrazzoni. Rio 03 nov. 1981. Acervo Museu Ferroviário São Leopoldo.

adquiridas.	adquiridas.
Não requer atendimento permanente ao público, podendo funcionar conforme a disponibilidade de pessoal	Aberto permanentemente seguinte as normas universas, ou seja, de terça a domingo.
Não mencionado	Equipe funcional treinada
Não mencionado	Segurança adequada
Espaço para exposição de peças e circulação do público	Espaço para exposição de peças e circulação do público
Acervo em boas condições de apresentação	Acervo em boas condições de apresentação
Condições físicas adequadas: iluminação e ventilação	Condições físicas adequadas: iluminação e ventilação
Conteúdo teórico ou narrativa clara e objetiva	Conteúdo teórico ou narrativa clara e objetiva
Técnica museológica moderna: apoios discretos e valorização das peças	Técnica museológica moderna: apoios discretos, e valorização das peças
Arquivos e fichários organizados	Arquivos e fichários organizados
Peças tombadas	Peças tombadas

Fonte: Diretrizes para a Instalação de Centros de Preservação da História Ferroviária

A respeito da exposição, nas *Diretrizes para a Instalação de Centros de Preservação da História Ferroviária* foram definidos os seguintes tópicos:

> - conteúdo teórico ou narrativa clara e objetiva, sempre que possível usando as peças para ilustração do tema apresentado; ou fotos e desenhos;
> - a técnica museológica moderna exige o máximo de discrição nos apoios e total valorização das peças. Assim, deverão ser evitadas as cores, a diversidade de materiais; o excesso de objetos nas salas, o excesso de informação escrita. Enfim, todo o equilíbrio possível na busca do objetivo primordial: informar e agradar ao público;
> - a narrativa poderá abranger as origens do transporte ferroviário no mundo ou as origens do transporte ferroviário no Brasil e, a seguir a história do transporte ferroviário no Estado onde está sendo instalado o CP;
> - o funcionamento de uma ferrovia deverá aparecer claramente explicado na narrativa. A importância da sinalização, da comunicação e horários deverá ser enfatizada.

Neste primeiro item observamos o uso do acervo como aspecto ilustrativo do tema, juntamente com fotografias e desenhos. Dessa forma, a seleção era orientada, dentre outros

motivos, em função na narrativa expositiva, similar em todos os centros de preservação, que continham o seguinte conteúdo informacional:

- Origem do transporte sobre trilhos;
- Início da implantação da ferrovia no país, destacando os grandes vultos;
- Aspectos regionais do transporte, de acordo com o local no qual estava sendo instalado o centro de preservação;
- Aspecto da via permanente;
- Locomotivas, abrangendo a origem, o funcionamento e a designação;
- Sinalização ferroviária;
- Sistemas de comunicação (telegrafia e o telefone);
- Relógios e horários;
- Carros de passageiros - histórico;
- Vagões de carga - diferentes tipos;
- Equipamentos e acessórios.

Dessa forma, a narrativa expositiva englobava os aspectos históricos da ferrovia, seu funcionamento, inclusive abordando os aspecto técnicos e as mudanças no desenvolvimento tecnológico na área. Portanto orientada marcadamente pelo valor histórico.

No tocante à “técnica museológica moderna”, foram adotados os cubos, vitrines e paredes brancas, aspirando anular o suporte e o fundo e dar maior destaque as peça, havendo exceções, como no caso do Centro de Preservação da História Ferroviária de Minas Gerais cuja parede são com tijolos aparentes.

Com objetivo de representar a evolução tecnológica, foram escolhidos objetos que se enquadravam na mesma função e com características de matérias, formas e/ou tecnologias distintas. Ao serem agrupadas conferiam caráter estético à composição, mas pouco esclarecedor no tocante à contextualização do objeto e da época produzida, conforme figura abaixo:

A Figura 6 (a e b), a seguir, apresenta imagens do Centro de Preservação da História Ferroviária de Curitiba.

Figuras 6 (a e b) - Imagens do Centro de Preservação da História Ferroviária de Curitiba
Fonte: Inventariança da RFFSA

Por ter sido adotado o mesmo padrão expositivo, com recurso expográfico e texto narrativo semelhantes, era notória a semelhança destes centros de preservação. Com relação a essa similitude, Maria Elisa Carrazzoni afirma que:

> Os Centros de Preservação da História Ferroviária que a RFFSA está instalando, têm todos o mesmo objetivo e podem parecer iguais para os que os olharem superficialmente. Para os bons observadores será fácil identificar sua diversidade: cada um deles reflete o desenvolvimento sócio-econômico da região em que se encontram; mostram que as diferentes origens do capital que financiava a criação das ferrovias se refletiam no material importado para o funcionamento das mesmas; enfatizam as diversas características da arquitetura ferroviária documentando a influência recebida através do capital e dos técnicos estrangeiros; preservam e exibem parte da riquíssima documentação fotográfica que fixa os aspectos de cada região, antes e depois da ferrovia, com grande número de fotos tiradas durante os trabalhos de instalação das linhas; guardam grande número de projetos de pontes e túneis, alguns já centenários e utilizados para estudos e consulta dos engenheiros, pois ainda estão lá as pontes e os túneis a que precederam (BRASIL, 1982c, p.09).

A partir dessa citação, indicamos que a diferença em cada centro de preservação caracterizava-se pelas informações do transporte ferroviário para a região, nas peças que possuíam características distintas e na conformação espacial dos centros de preservação e núcleos históricos.

É oportuno ainda salientar que as exposições apresentavam o progresso contínuo e linear do transporte ferroviário, ilustrado por meio do acervo, caracterizando assim a valorização dos aspectos históricos.

No que tange à localização dos centros, no catálogo do Centro de Preservação da História Ferroviária do Rio de Janeiro consta a seguinte indicação:

> O critério de escolha para a instalação dos Centros de Preservação está contido em documento que leva em conta componentes de valor histórico, arquitetônico e outros como por exemplo, o do fácil acesso, aliado ao número elevado de escolares na região. A localização desses núcleos museológicos junto à oficinas e locais de trabalho, retira o caráter elitista dessas instituições" (BRASIL, 1983, p.05).

Na Conferência Geral da UNESCO de 1960, já estava sendo discutida a necessidade de ser estimulada a frequência aos museus pelos diversos setores da população, marcadamente das classes trabalhadoras. Essa vertente pode ser observada na citação acima.

A partir da localização dos centros de preservação, iremos traçar alguns fatores que influenciaram a escolha. Inicialmente podemos afirmar que a seleção não foi precedida pelo levantamento das edificações ferroviárias, conforme observado no trecho abaixo:

> Numa simples e honesta retrospectiva, é forçoso reconhecer que, a lógica contida na determinação "Levantamento, estudo e classificação" não foi seguida pelo PRESERVE. A equipe, pressionada pela excessiva quantidade de material histórico em todo o território nacional, solicitada pelas administrações regionais da empresa e, em alguns casos, pela própria comunidade, começou a trabalho na área da arquitetura ferroviária, à medida em que certas prioridades se tornaram evidentes e agiu levada por informações originadas de várias fontes, aceitando também ouvir a intuição (PROCESSO DE TOMBAMENTO Nº 1185-T-85 MG).

Conforme mencionado anteriormente, cada Superintendência Regional tinha um Grupo de Trabalho voltado para as questões do PRESERVE. Dessa forma é razoável ponderar que a escolha sobre a instalação dos centros atendia aos interesses dos gestores e da empresa.

Vale a pena registrar que apenas na Superintendência Regional de Salvador não foi implantado um centro de preservação, provavelmente por motivos financeiros, haja vista que estava previsto para a estação ferroviária de Cachoeira, com apoio da BAHIATURSA. O trabalhos iniciais chegaram a ser desenvolvidos, com a organização da coleção, de forma provisória, nos prédios do conjunto das Oficinas de Periperi, numa área de 255,18m^2.

É digno de nota que o PRESERVE, concomitantemente à instalação dos centros de preservação, iniciou o Inventário dos Bens Imóveis de Interesse Histórico e Artístico da RFFSA, que tinha como objetivo:

> - arrolamento dos edifícios e obras de arte (pontes, viadutos, túneis, etc.) significativos, subordinados a cada Superintendência Regional e Divisão Especial;
> - classificação tipológica de cada imóvel em algumas categorias básicas segundo seu grau de relevância do ponto de vista cultural;

> - estabelecimento de uma política de conservação e recuperação dos imóveis considerados importantes para documentar o desenvolvimento histórico e tecnológico da ferrovia no Brasil[94].

Voltando os olhos para o Centro de Preservação da História Ferroviária de Pernambuco, o projeto consistia na reformulação do museu já existente. No entanto, se comparado à São João del Rei possui dimensões bem mais restritas, especialmente porque a edificação estava em operação, levando à seguinte afirmação:

> O Museu que hoje inauguramos não é ainda o Museu do Trem que gostaríamos de entregar ao público. Falta-nos espaço para a área de exposições, um centro de documentação devidamente equipado para atender aos pesquisadores, sala para exposições temporárias, auditório, área externa para exposição de peças de grande e médio porte, enfim, tudo o que deve fazer do Museu do Trem um instrumento de educação dinâmico. Com a futura desativação da Estação Central acreditamos na realização desse projeto (BRASIL,1982, p.08).

A disponibilidade de espaço era outro fator que influenciava a escolha da localização. Assim, edificações ociosas eram objeto de interesse para a instalação dos centros, como no caso do Centro de Preservação da História Ferroviária do Paraná, instalado na estação ferroviária de Curitiba, desocupada em 1980. Neste caso específico, já havia sido atribuído valor histórico à estação com o tombamento pelo Estado em 1976.

No que tange o Centro de Preservação da História Ferroviária do Rio Grande do Sul, instalado na estação ferroviária de São Leopoldo, no catálogo, consta que a escolha da localização seria “em razão de seu significado para a história da ferrovia gaúcha”. Esta havia sido a primeira estação construída no Estado, ligando a Capital da então Província de São Pedro à Colônia de São Leopoldo (BRASIL, 1985c, p. 9). Anteriormente já havia sido instalado museu no local e, além disso, a edificação estava ameaçada de desaparecer, devido às obras para instalação do Trem Metropolitano da TRENSURB, cujo projeto da via permanente passaria sobre a área ocupada “urgindo a ação de protegê-la” (BRASIL, 1985c, p.09).

No que tange o Núcleo Histórico Ferroviário de Juiz de Fora, a instalação foi realizada na estação ferroviária de Leopoldina, construída para substituir a primeira estação original.O transporte de passageiros da Estrada de Ferro Leopoldina havia sido desativado em 1972.

[94] Inventário dos Bens Imóveis de Interesse Histórico e Artístico da RFFSA. Arquivo Institucional PRESERVE. Inventariança RFFSA.

Cabe salientar que nos estados que já existiam centros de preservação, passou a ser utilizada a denominação de núcleo histórico como alternativa. A Tabela 3, a seguir, apresenta os Centros de Preservação/Núcleos Históricos/Museus, por estado e região do país.

Tabela 3 - Centros de Preservação/Núcleos Históricos/Museus por estado e região do país

Região	Estado	Centros de Preservação/Núcleos Históricos/Museus
Sudeste	Minas Gerais	Centro de Preservação da História Ferroviária de Minas Gerais Núcleo Histórico Ferroviário de Juiz de Fora Núcleo Museológico em Belo Horizonte
	São Paulo	Centro de Preservação da História Ferroviária de São Paulo Museu Ferroviário Regional de Bauru
	Rio de Janeiro	Centro de Preservação da História Ferroviária do Rio de Janeiro Núcleo Histórico Ferroviário de Campos Núcleo Histórico Ferroviário de Miguel Pereira
Sul	Paraná	Centro de Preservação da História Ferroviária do Paraná
	Rio Grande do Sul	Centro de Preservação da História Ferroviária do Rio Grande do Sul
Nordeste	Pernambuco	Centro de Preservação da História Ferroviária de Pernambuco
	Ceará	Centro de Preservação da História Ferroviária do Ceará

Nos quatro primeiros casos aqui apresentados, foram selecionadas as estações como local de consagração do patrimônio arquitetônico. Essas edificações, geralmente localizadas na área central, influenciaram a conformação das cidades, pois propiciava atividades comerciais e de serviços para dar suporte aos viajantes como, por exemplo, hotéis, restaurantes e lojas. Portanto estariam inseridas no quesito de fácil acesso, apontado pelo PRESERVE, como um dos fatores da escolha do local e tinha a particularidade de possuírem vínculo marcante com a população.

Normalmente, a estação ferroviária contém duas fachadas principais, uma voltada para a via pública, na qual se dá o acesso de passageiros, e outra direcionada para a plataforma, para a via permanente.A respeito desses edifícios, Moreira (2007, p.61) afirma que “foram os principais, senão os únicos que possibilitaram o desenvolvimento de uma expressão propriamente arquitetônica”, por haver maior primor em relação ao desenho e decoração, se comparado a outras estruturas cujo maior propósito observado era a funcionalidade.

Castro e Monastirsky (2013, p.10) acrescentam que “A visibilidade do patrimônio ferroviário é, em sua maioria, atribuída as estações, o que leva a pensar sobre a sua representatividade simbólica e a sua importância para a compreensão do contexto histórico da ferrovia e a sua organização espacial.”

Em relação à valorização da estação, Marly Rodrigues (2010, p.39) acredita que possui relevância “na composição de memórias individuais e coletivas, mas pouco esclarecedores da importância econômica e tecnológica do sistema ferroviário”, portanto deve ser compreendida num contexto mais amplo. A autora acrescenta que preservar apenas a estação revela a tendência em consolidar a imagem nostálgica do passado, e por isso tem sido priorizada em relação às demais construções. Nas palavras da autora:

> A tendência da sociedade em reduzir a complexidade das estradas de ferro à nostálgica estação ferroviária está, também, presente nas avaliações técnicas dos órgãos de preservação, que, muitas vezes, resistem à ampliação do tombamento para representações da complexidade do sistema ferroviário ainda presentes no mesmo ambiente (RODRIGUES, 2010, p.39).

Em relação ao PRESERVE, apesar da maior parte das edificações selecionadas para a instalação dos centros e núcleos terem sido as estações, foram contempladas outras edificações, como no caso do Centro de Preservação da História Ferroviária de Minas Gerais, instalado em São João del Rei. Maria Elisa Carrazzoni qualifica o local como um dos pátios ferroviários mais completo ainda existente e ocupa uma área de 35.000m^2. Instalado na eminência da desativação da operação comercial da ferrovia, ocorrida em 1982, possibilitou a preservação integrada da edificação, maquinário, leito da linha, material rodante e objetos móveis associados. Além de valorizar a espacialidade do conjunto, preservou os espaços livres entre as construções.

Os complexos ferroviários consistem em edifícios integrados concebidos conforme a função desempenhada, podendo estar dispostos em ambos os lados da via permanente, conforme esclarece Meneguello a seguir:

> A arquitetura industrial é dotada de inteligência e técnica específicas, em busca de máxima eficiência da produção e dos fluxos internos, da menor perda de tempo nos deslocamentos dos produtos e dos operários, e caracterizada pela estandardização e velocidade de construção (MENEGUELLO, 2012, p.98).

No caso em questão, abrange as seguintes edificações: estação, armazém de carga, depósito de chaves, almoxarifado, armazém, rotunda, oficinas mecânica, oficina de fundição, e ferraria com Casa de Máquinas, galpão aberto com oficina de reparos, galpão aberto com oficina de manutenção, galpão aberto para trabalhos de carpintaria em carros de passageiros, caixa d'água, sanitário e abrigo de socorro com guarita ao lado (MORAIS, 1987).

No tocante ao Centro de Preservação da História Ferroviária do Rio de Janeiro, foi instalado junto às oficinas de Engenho de Dentro, no galpão de pinturas da Estrada de Ferro D. Pedro II (BRASIL, 1983). As oficinas construídas para a manutenção das locomotivas eram divididas em seções, conforme a função: reparação e conservação das locomotivas, construção e reparação dos carros e vagões; usina geradora, fundição, almoxarifados, escritórios e rotunda, por exemplo. Ao longo do percurso, ainda existiam oficinas para pequenos reparos (MOREIRA, 2007).

O conjunto de edificações continuava em funcionamento. A respeito da importância do complexo ferroviário para a região recorremos ao catálogo do centro de preservação:

> A construção dos prédios, sede da administração e Oficinas do Engenho de Dentro, criadas para atender à demanda de serviços da antiga Estrada de Ferro D. Pedro II, influíram decisivamente no desenvolvimento de toda a área. Junto às oficinas foi levantado um conjunto habitacional para os operários.
> O prédio que abriga o atual Centro de Preservação da História Ferroviária, obedece também à tendência clássica adotada para os galpões industriais, com imenso pé direito e estrutura do telhado em madeira, apoiada em colunas de ferro (BRASIL, 1983).

Carrazzoni acredita que por estar inserida no contexto das atividades ferroviárias, provocariam a valorização desses profissionais, conforme apontado no catálogo do Centro de Preservação da História Ferroviária do Ceará. Instalado nas oficinas Demósthenes Rockert, na cidade sede da Superintendência Regional.

> A simples presença do museu junto a uma oficina de mecânica, (como acontece em Fortaleza), provoca mudanças no comportamento de todos, desde o profissional de nível superior ao mais simples operário. O espaço museológico valoriza o ser humano quando preserva e estuda o que ele foi capaz de criar. O operário passa a tratar com mais cuidado as máquinas e ferramentas que utiliza no seu cotidiano. O museu enaltece o trabalhador,

> mostrando seu papel no processo de produção, quando expõe o equipamento que é por ele manejado (BRASIL, 1982a).

No tocante ao Centro de Preservação da História Ferroviária de Paranapiacaba, a localização foi fortemente influenciada pela mobilização de autoridades públicas, entidades de classes, associações civis e órgãos culturais.

A respeito das vilas ferroviárias, estas exerceram importante papel na configuração espacial, sendo usualmente adotadas as edificações geminadas. Na moradia dos engenheiros era adotada tipologia diferenciada em relação aos demais imóveis.

Especificamente a respeito da vila ferroviária em questão, a arquiteta e historiadora Ana Luísa Howard de Castilho aponta a singularidade da Vila Martin Smith ter sido inovadora ao possuir passeios públicos, estrutura viária e o sistema de saneamento feito por vielas sanitárias, mesmo padrão adotado na Europa[95].

Diante do exposto, podemos observar que a escolha abarcava arquiteturas ferroviárias de tipologias diferenciadas por vezes inseridas junto a estruturas ainda em funcionamento, provavelmente influenciado por restrição orçamentária, com a adoção de projetos de baixo custo.

No que concerne à arquitetura ferroviária, esta apresentou mudanças em relação aos materiais e às técnicas construtivas, com a utilização de elementos e edifícios pré-fabricados, o uso da alvenaria em tijolos cerâmicos, de estruturas metálicas e mais recentemente do concreto armado. (KUHL, 2010b, p.03). A arquitetura ferroviária inseriu ainda no contexto nacional variados tipos arquitetônicos.

No que se refere à formação do acervo museológico, algumas Superintendências Regionais já possuíam equipamentos e peças em desuso, reunidas nas dependências da empresa, conforme afirmação do presidente da RFFSA, Carlos Aloysio Weber: “Numa ação isolada, ferroviários dedicados foram recolhendo através do tempo, em salas e depósitos da Empresa, peças e documentos de valor” (BRASIL, 1982b).

A equipe do PRESERVE selecionou as peças localizadas em diversas cidades para compor os centros de preservação e núcleos históricos. No roteiro de palestra elaborado por Maria Elisa Carrazzoni, foram apresentados os critérios:

> CRITÉRIOS PARA A SELEÇÃO DE PEÇAS DE PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO
> MÁQUINAS

[95] UMA VILA inglesa. Revista Ferrovias de São Paulo. Governo do Estad de São Paulo/Secretaria de Estado da Cultura. São Paulo: Editora Audichromo. s/d.

a) Valor Histórico
b) Antiguidade
c) Raridade
d) Avanço Tecnológico

EQUIPAMENTOS DE APOIO
a) relógios
b) máquinas de escrever
c) sinos
d) lanternas
e) mobiliário

Objetos de adorno e utensílios diversos
a) quadros a óleo
b) gravuras e desenhos
c) esculturas
d) maquetes
e) projetos
f) plantas e documentos antigos[96].

No que tange os critérios mencionados acima, com exceção das máquinas, os demais objetos foram apenas tipificados. No que tange os equipamentos de apoio, este documento menciona apenas parte dos objetos selecionados para os centros de preservação e núcleos históricos, haja vista a maior variedade encontrada nos livros de tombo. Dentre estes engloba outros objetos de uso administrativo, relacionados ao funcionamento da locomotiva, à via permanente, à sinalização ferroviária.

Em relação aos critérios mencionados para as máquinas, nos quais se enquadra o material de tração, observamos o mesmo procedimento quanto aos carros e aos vagões.

No que tange às máquinas, o valor histórico era o primeiro item a ser considerado. Dessa forma, eram priorizadas as que estavam relacionadas a momentos marcantes, como por exemplo, à inauguração das ferrovias.

Ainda em relação aos carros e vagões, que não estavam enquadrados nessa categoria, foi utilizado esse mesmo critério. Dessa forma, foram selecionados os carros utilizados por personalidades ilustres, como o Imperador D. Pedro II, o então presidente Getúlio Vargas e o rei Alberto da França. Estas duas últimas localizadas no Centro de Preservação da História Ferroviária do Rio de Janeiro, agregam ainda a característica de terem sido construídas nas Oficinas do engenho de Dentro.

Telles esclarece que no final do século XIX “os vagões já eram em grande parte de fabricação nacional, importando-se, no entanto, para esses veículos, as rodas, longarinas e

[96] CARRAZZONI, Maria Elisa. Roteiro para palestra e palestra sobre o PRESERVE – Preservação do Patrimônio Histórico do Ministério dos Transporte, datada de 14 de junho 2007. Acervo NUMMUS.

outras partes metálicas" (TELLES, 2011, p.103). O autor acrescenta que chegou a ser uma atividade permanente em algumas oficinas.

No que tange a característica de antiguidade, caracteriza-se assim a preferência da preservação do início do transporte ferroviário, com ênfase na locomotiva a vapor. Cabe salientar que na década de 1980, devido a substituição de maquinário e erradicação de ramais e ferrovias inteiras, havia um material relevante que estava sendo destinados à sucata e, dessa forma, o PRESERVE pôde intervir nesse contexto, selecionando os exemplares antigos ainda existentes.

Em relação à raridade, o PRESERVE buscava constituir o acervo diversificado, englobando diversos tipos de máquinas, portanto valorizava os exemplares em número restrito ainda existentes, e os que possuíam algum diferencial.

A respeito da evolução tecnológica apontada anteriormente, por estar colocada no último item, pode nos indicar que apesar no PRESERVE desenvolver ações direcionadas para o chamado novos patrimônios, os valores adotados pelo Programa coadunava com os já consagrados nas políticas de preservação. Os critérios apontados acima constituem parte da aquisição promovida pelos centros de preservação, que teve um caráter mais abrangente.

Tendo em vista que o Centro de Preservação da História Ferroviária de Minas Gerais foi o primeiro centro de preservação inaugurado pelo PRESERVE, selecionamos esse espaço para uma abordagem mais detalhada.

3.4 - Centro de Preservação da História Ferroviária de Minas Gerais

Conforme abordado, em 1957, com a criação da RFFSA, a malha ferroviária passou por modificações, com a fusão de ferrovias, reformulação do traçado e modernização do material rodante. No entanto, parte da Estrada de Ferro Oeste de Minas conservou duas características marcantes: as locomotivas a vapor e a bitola de 0,76m. Na década de 1980, com a política de erradicação de ramais, parte desta ferrovia começou a ser extinta, promovendo a mobilização da sociedade interessada em sua preservação, conforme visto anteriormente.

Maria Elisa Carrazzoni assevera que complexo ferroviário de São João del Rei, que continuava em operação na década de 1980, estava preservado, com exceção da rotunda, muito danificada. Acrescenta ainda que "A "bitolinha" famosa no mundo inteiro, já tem vocação turística bem definida e recebe grande número de visitantes interessados na única

ferrovia de bitola estreita em funcionamento" (BRASIL, 1981, s/nº pág.). A partir desse trecho, observados que o complexo ferroviário juntamente com o maquinário já haviam sido qualificados como históricos, não apenas pelos ferroviários, mas também pelos turistas e população.

Visando a instalação de um museu no local, foi elaborado pelo PRESERVE/RFFSA o Projeto de Restauração e Revitalização do Pátio Ferroviário de São João del Rei. Tinha como objetivo "a preservação dos testemunhos da história ferroviária local contida nos prédios, equipamentos, documentos e fotografias que registraram a vida da antiga Estrada de Ferro Oeste de Minas" (PROCESSO DE TOMBAMENTO 1.185-T-85MG, p.12), sendo constituído pelos seguintes módulos:

Módulo I – restauração do armazém de carga e da estação ferroviária e instalação do Museu Ferroviário.

Módulo II – restauração da rotunda para abrigar peças e grande porte, como locomotivas, carros de passageiros, vagões.

Módulo III - restauração do prédio de almoxarifado para exposição de artesanato e produtos locais.

Módulo IV - restauração do armazém para implantação de lanchonete e/ou restaurante.

Módulo V - restauração do prédio das oficinas de manutenção, com suas máquinas "em perfeito estado de funcionamento".

Módulo VI - ligação férrea São João del Rei a Tiradentes, operando com locomotivas Baldwin conservando a bitola de 0,76m.

Módulo VII - restauração da estação de Tiradentes.

Neste empreendimento, o PRESERVE atuou na orientação técnica em relação às áreas de arquitetura e museologia, elaboração do projeto de restauração e adaptação funcional e estética dos prédios, acompanhamento da execução do projeto, e financiamento parcial.

Já a RFFSA operou na orientação técnica na área de engenharia, execução do projeto, restauração das locomotivas e equipamentos ferroviários, manutenção das máquinas e equipamentos, manutenção e funcionamento do Museu Ferroviário e da linha turística de São João del Rei a Tiradentes e financiamento parcial.

Devido às dificuldades de obtenção de informações relativas às intervenções nas edificações, enfocaremos o uso proposto e a restauração da rotunda “construção mais nobre do conjunto” (PROCESSO DE TOMBAMENTO nº 1185-T-85 MG).

No que tange o Módulo I, tinha o projeto de exposição no armazém de cargas, é de autoria de Sérgio Morais. A respeito deste, Maria Elisa Carrazzoni esclarece que:

> A recomendação da Secretaria Geral era de encontrar soluções de custo razoável, levando-se em conta as dificuldades da obtenção de recursos. Seguindo as diretrizes recebidas, escolhemos o antigo armazém de carga, desativado, para a instalação do módulo I do Museu Ferroviário de São João Del Rey. O espaço, uma vez demolidas algumas paredes, surgiu em toda a sua nobreza: amplo, semelhante a uma nave, com a estrutura do telhado aparente. O arquiteto captou com perfeição o objetivo museológico e respeitou a integridade da construção, que é característica do início do século (BRASIL, 1981, s/nº de pág.).

É importante pontuar que, apesar da afirmação que a intervenção respeitou a integridade da construção, as demolições das paredes modificaram consideravelmente a percepção da sua estrutura e função.

O Museu Ferroviário foi inaugurado com 256 peças agrupadas nas seguintes categorias:

- Documentação (9 itens) - versam sobre questões administrativas da ferrovia, como por exemplo recibos de entrada para prolongamento da EFOM, cartela de ações, oficio de agradecimentos.
- Relógios (14 itens) - abrangiam os denominados relógios de parede, de estação, de cabine e de locomotiva.
- Telégrafos (3 itens) - de modelo variado.
- Telefones (5 itens) - de parede e portátil com marcas e formatos variados.
- Sinalização (26 itens) - sinos de estação e locomotiva, lanternas de sinalização, de via permanente, de locomotiva, sinal luminoso, farol de locomotivas, bandeirolas.
- Equipamentos (47 itens) – reunia diversas peças de usos distintos, seja de uso administrativo (máquina de calcular, máquina de escrever e carimbador), relacionado às locomotivas, (apito, dínamo, manômetro, válvula de segurança, injetor de água, pá, lança, e garfo), relacionado à via permanente (trilho e furador de dormente), dentre outros, como galvanômetro, teodolito, nível, alicate e balança

- Carros (18 itens) – com finalidades diversas (vagão gaiola, utilizado no transporte de animais, vagão tanque "Tatu", para transporte de combustível, carro fúnebre, entre outros).
- Máquinas (15 itens) – agrupando locomotivas, locomóvel e guindaste.
- Acessórios (19 itens) – placas de locomotivas e de escritório, lampião, archote[97], porta-bagagem, balança de precisão, depósito de toalhas, lavatório, filtro para água, e quadro.
- Móveis (100 itens) – escrivaninha, aparador, cadeira, chapeleira, mesa, armário, sofá, poltrona, console.

Diante do exposto, observamos o número elevado de móveis em relação às demais categorias. Vale a pena esclarecer que algumas mesas servem como suporte para outras peças, havendo ainda a disposição dessas peças no circuito expositivo, inseridas no contexto de atividades cotidianas desempenhadas pela empresa. Por outro lado, peças da coleção eram utilizadas em atividades diárias, conforme apontado no Relatório da museóloga Maria Thereza Kahl Fonseca, de 1999[98], que recomendou serem recolhidos na Reserva Técnica o mobiliário usado pelos usuários do Centro de Artes haja vista que estavam sendo danificadas.

A respeito das máquinas, com a participação de engenheiros provenientes dos Estados Unidos nas construções ferroviárias, foram introduzidas as locomotivas americanas no país. De acordo com Telles (2011) por motivos técnicos ela se adaptava melhor do que os modelos europeus. Nas palavras do autor:

> As locomotivas americanas, com a tradicional chaminé balão, para uso da lenha, sino e limpa-trilhos, eram mais adaptadas às nossas condições, devido à menor base rígida e ao truque dianteiro, que facilitavam a inscrição nas curvas apertadas e, por isso, rapidamente dominaram nossas estradas" (TELLES, 2011, p.52).

Dentre os maiores fornecedores destaca-se a fábrica Baldwin, da Filadélfia (EUA). Amplamente utilizada na EFOM, das treze locomotivas que fazem parte deste museu, onze são desta fábrica.

Dentre essas, uma locomotiva (nº 220) teve o corte longitudinal para exposição do funcionamento de uma locomotiva a vapor, sendo o interior pintado (azul para o reservatório de água, a fornalha pintada em amarelo, demonstrando a queima do combustível).

---

[97] Lamparina usada para exame dos trens pelos conservadores das oficinas.

[98] Memorando S/-PRESERFE/99. Da Museóloga Maria Thereza Khal Fonseca para o DEENG, datada de 14 outubro de 1999.Arquivo Institucional do PRESERVE. Inventariança da RFFSA.

Já em relação aos carros e vagões, a aquisição foi norteada, dentre outros motivos, pela função que desempenhava. Dessa forma constam no acervo os seguintes itens: carro de passageiros, carro da administração, carro pagador e chefe do trem, carro fúnebre (construído em 1927 nas oficinas de Cruzeiro da Rede de Viação Sul de Minas), carro bagagem e chefe de trem (anteriormente usado como carro correio e bagagem, reconstruído nas Oficinas de Lavras e adaptado para bagagem e chefe de trem)

Os vagões foram adquiridos com o intuito de abarcar a diversidade de produtos transportados. No acervo contam os seguintes itens: vagão gaiola (utilizado para transporte de animais), vagão tanque "Tatu" (para transporte de combustível), auto de linha, Troley, vagão fechado (totalmente metálico para transporte de cargas que não pudesse pegar chuva), vagão gôndola (duas unidades para transporte de minério, calcário, pedra, etc.), vagão gaiola (para transporte de gado), vagão prancha ou plataforma (transporte de toras de madeira vergalhões, produtos acondicionados em grandes caixas e outras cargas perecíveis).

Sobre a temática da exposição seguia a orientação do PRESERVE, com o uso de cubos brancos como suporte e peças agrupadas de acordo com as categorias mencionadas. A narrativa igualmente seguia as orientações, versando acerca dos assuntos já expressos anteriormente. Quanto ao Módulo II, ou seja a restauração da rotunda, a edificação havia sido parcialmente destruída por incêndio em 1977, e vários elementos haviam sido retirados, como colunas, grades, janelas e telhas, provavelmente encaminhado para as oficinas da RFFSA em Divinópolis e vendido como sucata (MORAIS, 1987, p.27). A Figura 7 (a e b) apresenta imagens do interior e exterior da rotunda de São João del Rei, em 1974.

Figura 7 (a e b) - Vista do interior e exterior da rotunda de São João del Rei, 1974.
Fonte: Guido Motta[99]

[99]Disponível em: <http://www.estacoesferroviarias.com.br/rotundas/sjoaodelrey.htm>. Acesso em: 11 dez. 2015

Sérgio Morais (1987, p.09) esclarece que a rotunda tem por função abrigar as locomotivas, sendo conhecido no Brasil como “Depósito de Locomotivas”, além de ter papel de oficina radial, em forma de polígono, para manutenção de locomotivas, carros de passageiros e vagões, “projetadas quando se tem pouca disponibilidade de área no terreno e acesso através de uma única linha”. O girador (*turntable*) permite o movimento e direcionamento das locomotivas para os respectivos boxes.

Em São João del Rei está localizada próxima das oficinas de mecânica e ferraria, e possui 24 boxes individuais e simétricos, divididos por colunas em ferro fundido. A edificação provavelmente é do final do século XIX, sendo registrada pela primeira vez no Relatório da Diretoria da Companhia Estrada de Ferro Oeste de Minas apresentado à Assembléia Geral dos acionistas, em 30 de junho de 1896, mais precisamente no resumo do balanço, de 31 de dezembro de 1895. (MORAIS, 1987).

Em relação à proposta de intervenção, Carrazzoni afirma que:

> A rotunda estava em ruínas e sem ter perdido suas características originais, lembrava num primeiro instante, um anfiteatro greco-romano. A decisão foi difícil: consolidar as ruínas e aproveitar o espaço para eventos culturais ou restaurar o edifício para abrigar peças da história ferroviária mineira? Optamos pela restauração, com objetivo de estudos para o aproveitamento da área central da rotunda para teatro, música, etc. (PROCESSO DE TOMBAMENTO Nº 1185-T-85 MG).

Dessa forma a restauração visava possibilitar o uso do espaço para abrigar a coleção de locomotivas. Sérgio Morais também se posiciona a respeito da decisão de intervir na edificação, conforme segue:

> A decisão de se reconstruir a rotunda levou em consideração o fato do prédio ser exemplar arquitetônico dos mais significativos, com características peculiares, além de seu volume construtivo ser um importante elemento para o equilíbrio do conjunto que se compõe o pátio ferroviário de São João Del Rei. A necessidade de espaço adequado onde o material rodante remanescente da antiga ferrovia a vapor, em parte recentemente desativada pudesse ser abrigado e conservado, também contribuiu fortemente para essa decisão, transformando-se numa extensão do Museu Ferroviário existente (MORAIS, 1987, p.03).

Conforme podemos observar, Maria Elisa Carrazzoni nomeia a intervenção como restauração e Sérgio Santos Morais como reconstrução. A respeito da diferença desses dois conceitos retomamos a Carta de Burra. Neste documento, restauração é o “restabelecimento da substância de um bem em um estado anterior conhecido” e reconstrução é “o restabelecimento, com o máximo de exatidão, de um estado anterior conhecido, ela se distingue pela introdução na substância existente de materiais diferentes,

sejam novos ou antigos. Para finalizar, adaptação é o “agenciamento de um bem a uma nova destinação, sem a destruição de sua significação cultural” (CURY, 2004, p. 248).

Tendo em vista que na intervenção foram utilizados elementos antigos e confeccionados para substituir as partes faltantes, trata-se de uma reconstrução. Esta recompôs os aspectos estéticos pela adoção de material semelhante ao original, sendo precedida pela pesquisa documental, escrita e iconográfica, bem como a identificação dos indícios na própria edificação (MORAIS, 1987).

A Figura 8 (a e b), a seguir, apresenta imagens do exterior e interior da rotunda de São João del Rei, em 2009.

Figura 8 (a e b) - Vista do exterior e interior da rotunda de São João del Rei, 2009
Fotos da autora, 2009.

Com a finalidade de adaptar a edificação para a função de museu, foi fechada uma porta que seria uma abertura posterior ao projeto original e aberta outra para o acesso do visitante e o volume reconstruído.

Vale a pena salientar que, assim como na rotunda, as intervenções nas outras edificações podem não ter seguido o rigor do campo da restauração, apesar de serem nomeadas como tal, mas podendo tratar de reformas ou reconstruções.

Retomando o Projeto de restauração e revitalização do pátio ferroviário de São João del Rei, no Módulo III, ou seja, restauração e adaptação do almoxarifado para exposição de artesanato e produtos locais, estas propostas provavelmente se devem aos seguintes fatores: a tentativa de dinamização do centro de preservação, contribuir para a economia local e oferecer infraestrutura aos visitantes.

Cabe salientar que esse espaço não pressupunha o uso de maquinário, e era destinado à guarda de mercadoria. No entanto, a adaptação sem evocar a antiga atividade, dificulta a apreensão de sua função primitiva e da relação com as demais estruturas.

Em relação ao Módulo IV ou seja, restauração do armazém para implantação de lanchonete e/ou restaurante. Por ser uma proposta controversa, recebeu críticas contundentes, como por exemplo do Conselheiro Max Justo Guedes, verificada na Ata da 124ª Reunião do Conselho Consultivo do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, realizada em 13 de janeiro de 1987, que:

> [...] chamou a atenção do Sr. Ministro, do Secretário do Patrimônio e dos Conselheiros dizendo que, se uma parcela desse conjunto foi perdida, boa parte dele permanece intacta estando em vias de, se já não o foi, ser violentada para receber restaurantes e hipotéticas casas de cultura e congêneres (PROCESSO DE TOMBAMENTO nº 1185-T-85 MG).

Nesta ocasião, Max J. Guedes solicitou ao Secretário do Patrimônio em conjunto com o PRESERVE que "reestude o projeto buscando reduzir ao mínimo a descaracterização e a indesejável dispersão de esforços no campo cultural sanjoanense" (PROCESSO DE TOMBAMENTO nº 1185-T-85 MG).

No que tange ao Módulo V, ou seja, restauração do prédio das oficinas de manutenção, com suas máquinas "em perfeito estado de funcionamento", pontuamos a preservação integrada da edificação e do maquinário correspondente, portanto dos aspetos funcionais dos espaços internos. Essa intervenção provavelmente consistiu na reparação corrente do maquinário, haja vista que foi executada pela própria equipe da RFFSA. As locomotivas também foram reparadas e colocadas em funcionamento.

A propósito do Módulo VI, ou seja, a ligação férrea entre São João del Rei e Tiradentes, após passar pela substituição de lastro, trilhos e dormentes, passou a operar num trecho de 12km, sendo utilizadas locomotivas a vapor Baldwin com bitola de 0,76m. Constitui o único trecho férreo de bitola estreita em funcionamento no país (BRASIL, 1989) e recebeu a qualificação de "museu dinâmico", conforme segue:

> Um museu estático e dinâmico, ao mesmo tempo, é o que pretende ser o museu que São João del Rey vai ganhar a partir de agosto. O dinamismo fica por conta da locomotiva Baldwin fabricada nos Estados Unidos, famosa no mundo inteiro e que continuará em movimento, percorrendo a mesma linha que hoje percorre, só que em caráter reduzidamente turístico. Dinâmico também vai ser o funcionamento de telefones, telégrafos, tão diferentes de hoje e acessíveis pela primeira vez ao grande público.[100]

[100] WYLER, Vivian. E O TREM de ferro não é apenas passado. Jornal do Brasil, 20 mai 1981, Caderno B, p.12.

Neste trecho observamos o conceito de museu dinâmico com a colocação de peças do acervo (locomotivas, telefones e telégrafos) em funcionamento. Conforme apontamos no Capítulo 1, na época ainda essa questão estava em discussão, o restabelecimento da funcionalidade dos objetos históricos, sendo apenas na década de 1990 que passa a prevalecer o caráter mais preservacionista, que abordam o objeto como documento. No entanto apontamos que na atualidade, apesar da questão ter sido superada em museus de ciência e tecnologia, o mesmo não pode ser observado em relação ao patrimônio ferroviário cujas locomotivas continuam a operar nas linhas turísticas.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Nas últimas décadas os remanescentes do transporte ferroviário têm passado por processo de ressignificação. No entanto, os órgãos de preservação ainda apresentam dificuldade em atribuir valor cultural. Especialmente por um número restrito dos bens se enquadrarem nos valores de excepcionalidade e qualidades estéticas, que ainda orientam as medidas de proteção pelos órgãos oficiais.

A preservação isolada de edificações, máquinas e equipamentos é insuficiente, para a apreensão do processo de industrialização. Dessa forma, impõe-se a necessidade da preservação articulada que contemple o contexto no qual estão inseridos, a dinâmica espacial, as relações entre as estruturas e suas características funcionais.

Os desafios para o tratamento aprofundado dessa categoria de patrimônio são inúmeros, dentre os quais a ausência de políticas governamentais adaptadas às suas especificidades, a insuficiência de informações pormenorizadas, a extensão das áreas ocupadas e a especulação imobiliária.

No que concerne ao patrimônio ferroviário, a partir da década de 1950, foram iniciadas as medidas de proteção em nível federal. No entanto foi na década de 1980, que a as ações se intensificaram, sobretudo com criação do PRESERVE. Implantado na conjuntura da desativação de ramais e das estruturas ferroviárias e da substituição de equipamentos e máquinas obsoletas, proporcionou a preservação integrada das edificações, patrimônio móvel associado e da documentação.

A proposta implementada pelo PRESERVE consistiu nas atividades de identificação, seleção, inventário, documentação, intervenção, divulgação e a instalação dos centros e núcleos em edificações ferroviária. Dessa forma desenvolveu e promoveu o estudo sistemático do patrimônio ferroviário.

As atividades eram precedidas pela pesquisa documental e formal, que englobava os aspectos históricos, econômicos, sociais, culturais e de desenvolvimento tecnológico, dentre outros. O projeto mais emblemático deste Programa foi o Centro de Preservação da História Ferroviária de Minas Gerais, devido a musealização *in situ* de exemplares arquitetônicos, equipamentos e maquinários, documentação e os demais elementos, bem como a malha ferroviária. O mesmo pode ser observado em relação ao Centro de Preservação da História Ferroviária de Paranapiacaba.

Já nos demais centros e núcleos, localizados em espaços mais restritos, predominantemente nas estações e oficinas ferroviárias, igualmente foram instalados

núcleos expositivos e setor de documentação. Mas não contemplou edificações cuja funcionalidade estava atrelada ao uso de maquinário próprio.

Instaurada nos primórdios das discussões acerca da arqueologia industrial no país, a seleção foi orientada, dentre outros critérios, pela importância histórica, arquitetônica, pela excepcionalidade das edificações e localização.

Em relação à narrativa expositiva, abarcava os aspectos históricos da ferrovia e de instalação desta no país, com realce dos aspectos regionais. Eram contempladas igualmente a evolução da tecnologia na área e os aspectos técnicos relacionados ao acervo.

No que tange a formação do acervo museológico, foram adotados os valores históricos, antiguidade, raridade e tecnologia, cujo destaque são as locomotiva, carros e vagões, havendo maior valorização da tecnologia a vapor e do primórdios do modal ferroviário. Essa característica condiz com os valores históricos e de antiguidade existente desde os primórdios da política de preservação.

Em relação ao valor tecnológico, também adotado pelo Programa, este permeava a toda a seleção na medida em que objetos com a mesma função e com características formais, de composição de materiais e estéticos eram contemplados, buscando assim registrar a diversidade relacionada às máquinas e equipamentos. As pesquisas e projetos desenvolvidos na empresa ficaram especialmente concentrados na documentação reunida.

Cabe salientar que em algumas Superintendências já haviam salas no qual eram guardados objetos pelos funcionários e que passaram pela seleção do PRESERVE, portanto permeado pelo valor afetivo atribuído pelos funcionários.

Por desenvolver um trabalho em rede à nível nacional os centros e núcleos seguiram o mesmo padrão expositivo, nas questões estéticas e na narrativa. A documentação museológica, a organização documental e bibliográfica e o a elaboração do material de divulgação igualmente seguiam o padrão estabelecido pelo PRESERVE, proporcionando assim tratamento técnico unificado no âmbito da empresa.

O PRESERVE teve dentre outros desdobramento a criação do Setor Geral de Preservação do Patrimônio Histórico Ferroviário (PRESERFE) na estrutura da RFFSA que prosseguiu com as ações mesmo após o término do Programa exercendo importante papel no contexto de desestatização da RFFSA. O patrimônio ferroviário hoje preservado nos museus se deve em grande parte à atuação do PRESERVE e do PRESERFE.

Com a desestatização da RFFSA o patrimônio que já havia sido requalificado como histórico e cultural simplesmente foi ignorado, rompendo com as ações que estavam sendo implementadas e colocando-os em risco na situação de alta vulnerabilidade.

No fechamento das instituições não foram tomadas medidas de proteção adequadas, havendo perda e dispersão do patrimônio móvel associado e venda de edificações que anteriormente abrigavam centros e núcleos. Alguns desses espaços reabertos posteriormente sofreram o encolhimento em relação ao acervo e/ou ao espaço, como observado em Juiz de Fora, Recife e Rio de Janeiro.

A passagem para a administração de outros órgãos públicos e empresas privadas não refletiu na qualidade das ações desenvolvidas, havendo inclusive em alguns casos insuficiência de medidas de proteção.

Nem mesmo a passagem da gestão do legado ferroviário de interesse histórico para o IPHAN, propiciou a mudança desse panorama de descaso. O referido órgão deveria propor um plano de preservação integrada, em âmbito nacional, estabelecer diretrizes, critérios e orientações de proteção, a semelhança do que foi desenvolvido pelo PRESERVE e pelo PRESERFE. No entanto tem se limitado à inscrição de um número ínfimo de patrimônio imóvel na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário e na assinatura de Termos de Cessão. Dessa forma se exime das responsabilidades atribuídas por lei e as iniciativas continuam a ocorrer de forma isolada e desarticulada.

O patrimônio ferroviário disperso no território nacional continua em processo de vulnerabilidade e em situação precária. Apesar do debate ter se intensificado, poucos foram os avanços. As iniciativas ainda não conseguiram superar a visão pontual de preservação.

Dezenas de associações e museus se dedicam ao tema, mas continuam sendo insuficientes as medidas protetivas do patrimônio ferroviário pelas diversas entidades envolvidas. A alternativa encontrada pela sociedade consiste nas denúncias aos Ministérios Públicos Federal e Estaduais que tem assumido a postura de intervir no sentido de garantir a preservação.

De uma maneira geral as práticas adotadas nas décadas 1970/80 que promoviam alterações nos objetos históricos, amplamente questionadas e superadas no campo da preservação, continuam sendo aplicados em relação ao patrimônio ferroviário. O estímulo do uso de locomotivas históricas em trajeto turístico, anula o objeto enquanto fonte de informação e promove a deturpação do pouco que ainda resta.

O campo de preservação do patrimônio ferroviário é um território fértil para futuras pesquisas. Dessa forma apontamos diversas frentes que poderão ser desenvolvidas posteriormente. A primeira diz respeito ao PRESERFE. Com sua criação houve mudança nos critérios de aquisição de acervo em relação ao PRESERVE? Como o setor se posicionou durante a década de 1990 com o processo de desestatização da RFFSA? Os convênios visando a preservação do patrimônio ferroviário estabelecido com a RFFSA foram ampliados pelo IPHAN? Se em caso positivo quais tem sido as vertentes que norteiam os referidos convênios?

Para finalizar gostaríamos de salientar a necessidade da elaboração de uma base conceitual para a preservação a nível nacional do patrimônio ferroviário, que respeite as características individuais de cada bem e a apreensão das especificidades, bem como maior articulação entre as instituições dedicadas ao tema.

REFERÊNCIAS

Fontes manuscritas e datilografadas

ARQUIVO PÚBLICO ESTADUAL. Governo do Estado de Pernamuco.

- Jornal do Commercio, Recife, 9 fev. 1958.

Casa do Patrimônio Ferroviário do Rio de Janeiro

- Passado e Presente - Informativo do Setor de Preservação do Patrimônio Histórico Ferroviário. set/out/nov 87 – Nº 0
- Passado e Presente - Informativo do Setor de Preservação do Patrimônio Histórico Ferroviário. jul/ago/set 88 – Nº 4

IPHAN – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional

- **Tombamento: Nº Processo: 0506-T-54.** Tombamento do Trecho Mauá-Fragoso. Arquivo Noronha Santos, Rio de Janeiro.
- **Tombamento: Nº Processo: 1185-T-85.** Tombamento do Complexo Ferroviário de São João del-Rei. Arquivo Noronha Santos.
- **Tombamento: Nº Processo: 1252-T-87.** Tombamento da Vila Ferroviária de Paranapiacaba. Arquivo Noronha Santos.

INVENTARIANÇA DA EXTINTA REDE FERROVIÁRIA FEDERAL S.A.

- Memorando do Chefe do Departamento Geral de Serviços, Abelardo Machado Quintella, para o Chefe do Gabinete da Presidência, datado de 3 de março de 1977.

- Inventário dos Bens Imóveis de Interesse Histórico e Artístico da RFFSA.

- Memorando S/-PRESERFE/99. Da Museóloga Maria Thereza Khal Fonseca para o DEENG, datada de 14 outubro de 1999.

- UMA VILA inglesa. **Revista Ferrovias de São Paulo**. Governo do Estado de São Paulo/Secretaria de Estado da Cultura. São Paulo: Editora Audichromo. s/d.

NUMMUS - Núcleo de Memória da Museologia do Brasil

- CARRAZZONI, Maria Elisa. Roteiro para palestra e palestra sobre o PRESERVE – Preservação do Patrimônio Histórico do Ministério dos Transporte, datada de 14 de junho 2007.

- CARRAZZONI, Maria Elisa. Museus – Organização Geral. s/d.

Museu do Trem – Recife

- Documento Estudos Técnicos-organizacionais escrito pela museológica Clarissa Oliveira de Carvalho, museóloga da SR6, setembro de 1986.

Museu Ferroviário de São Leopoldo

- Diretrizes para a instalação de centros de preservação da história ferroviária. Assinado por Maria Elisa Carrazzoni. Rio de Janeiro, 03 nov. 1981.

Referências

A CENTRAL do Brasil e a evolução da locomotiva. **O Jornal**. Paraná, 29 mar de 1928, p. 05.

ABPF - Associação Brasileira de Preservação Ferroviária (SP). Estatuto da Associação Brasileira de Preservação Ferroviária. São Paulo, 1977

ABPF - Associação Brasileira de Preservação Ferroviária (SP). Disponível em: http://www.abpfsp.com.br/index.htm Acesso: 25 ago. 2009.

ABREU, Regina Maria do Rego Monteiro. Patrimônio cultural: tensões e disputas no contexto de uma nova ordem discursiva In: FILHO, Manuel Ferreira Lima; BELTRÃO, Jane Felipe; ECKERT, Cornelia (Orgs.). **Antropologia e patrimônio cultural: diálogos e desafios contemporâneo**s. Blumenau: Nova Letra, 2007. p.263-285

_____. A emergência do patrimônio genético e a nova configuração do campo do patrimônio. In: ABREU, Regina; CHAGAS, Mário (Orgs.) **Memória e Patrimônio: ensaios contemporâneos***.* Rio de Janeiro: DP&A, 2003. p.30-45.

ACIOLI, Rodrigo Girdwood. 2007. Os mecanismos de financiamento das ferrovias brasileiras. **Dissertação** (Mestrado). Programa de Pós-Graduação em Engenharia dos Transportes, COPPE/UFRJ. Rio de Janeiro, 2007. 181 p. Orientador: Prof. Dr. Rômulo Dante Orrico Filho.

ALLIS, Thiago. Ferrovia e turismo cultural: alternativa para o futuro da Vila de Paranapiacaba (SP). **Revista Turismo em Análise**, São Paulo, v. 13, p. 29, 2002.

AMORELLI, Lara Caracciolo. Cultura organizacional e relações de poder: mapeando a Rede Ferroviária Federal S.A., em Liquidação. **Dissertação** (Mestrado). Escola Brasileira de Administração Pública e de Empresas. Rio de Janeiro, 2003.

ANTT – Agência Nacional de Transportes Terrestres. **Concessões.** 2013. Disponível em: <http://www.antt.gov.br/concessaofer/apresentacaofer.asp>. Acesso: 14 nov. 2016.

ARRUDA, Luciana Martins. Traços identitários e representações da memória em discursos jornalísticos e biográficos sobra a formação ferroviária e outros ofícios afins [manuscrito]. **Tese** (Doutorado). Programa de Pós-Gradução em Estudos Linguísticos da Faculdade de Letras da Universidade Federal de Minas Gerais. Orientadora: Profa. Dra. Ida Lúcia Machado; Coorientador: Prof. Dr. Cláudio Humberto Lessa.

BALLÉ, Catherine. Ciência e técnicas: uma tradição museal? In: BORGES, Maria Eliza Linhares (Org.) **Inovações, coleções, museus**. Belo Horizonte: Autêntica Editora, 2011.

BARTCUS, Aline Zandra Vieira. Memória e patrimônio ferroviário: estudo sobre o museu da Companhia Paulista em Jundiaí-SP. **Dissertação** (Mestrado). Assis, SP, 2012. Orientador: Prof. Dr. Eduardo Romero de Oliveira.

BELLAIGUE, Mathilde. Memória, espaço, tempo, poder. Tradução de Tereza Scheiner. **Museologia e Patrimônio,** v.2, n.2, p.87-90, jul/dez de 2009. Disponível em: <http://revistamuseologiaepatrimonio.mast.br/index.php/ppgpmus/article/view/78/98>. Acesso em: 21 jun. 2016.

BRASIL. **Decreto Imperial nº. 987** de 12 de junho de 1852, DOC-0726, Clube de Engenharia – Reserva Técnica, Rio de Janeiro, 1852.

_____. **Decreto nº 641,** de 26 de junho de 1852. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/Historicos/DPL/DPL641.htm>. Acesso em: 01 ago. 2016.

_____. **Decreto 1.599** de 9 de maio de 1855. Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-1599-9-maio-1855-558531-publicacaooriginal-79871-pe.html>. Acesso em: 02 ago. 2016.

_____. **Decreto nº 3.503**, de 10 de julho de 1865. Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-3503-10-julho-1865-554859-publicacaooriginal-73814-pe.html>. Acesso em: 02 ago. 2016.

_____. **Decreto nº 2.450**, de 24 de setembro de 1873. Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-2450-24-setembro-1873-551003-publicacaooriginal-67086-pl.html>. Acesso em: 02 ago. 2016.

_____. Decreto-lei nº 3.866, de 29 de novembro de 1941. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil,** Rio de Janeiro, 29 de novembro de 1941. <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/1937-1946/Del3866.htm>. Disponível em:

_____. Lei nº 3.115, de 16 de mar. 1957. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Rio de Janeiro, RJ, 16 de mar. 1957. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L3115.htm>. Acesso: 10 jan. 2016.

_____. Decreto nº 58.341, de 3 de maio de 1966. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil** Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1960-1969/decreto-58341-3-maio-1966-398851-publicacaooriginal-1-pe.html>. Acesso em: 03 ago. 2016.

_____. Lei nº 7.287, de 18 de dezembro de 1984. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**. Disponível em: <https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l7287.htm>. Acesso em 06 mar. 2017.

_____. **Decreto nº 473**, de 10 de março de 1992**.** Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1990-1994/D0473.htm>. Acesso em: 19 fev. 2017.

_____. Ministério dos Transportes. Portaria MT/SG n° 292, 24 de abril de 1980. **Diário Oficial da União**, Brasília, 29 de abril de 1980. Secão II, p. 3.038. Designa componentes do Grupo de Trabalho encarregado da implantação do PRESERVE.

_____. Ministério dos Transportes. **Museu Ferroviário de São João del Rei**: 1º centenário da Estrada de Ferro Oeste de Minas, 1881-1981. Rio de Janeiro: PRESERVE/RFFSA/SR-2, 1981. 56 p. Catálogo.

_____. Ministério dos Transportes. **Documento nº 1 - 1980/1982**. Rio de Janeiro: RFFSA, [1983?]. 36 p.

_____. Ministério dos Transportes. **Centro de Preservação da História Ferroviária:** museu ferroviário. Curitiba: PRESERVE/RFFSA/SR-5; SENAI, 1982a. 85 p. Catálogo

_____. Ministério dos Transportes. **Centro de Preservação da História Ferroviária do Ceará**. Fortaleza: PRESERVE/RFFSA/SR-1, 1982b, 34 p. Catálogo

_____. Ministério dos Transportes. **Museu do Trem.** Recife: PRESERVE/RFFSA/SR-1, 1982c. 36 p. Catálogo.

_____. Ministério dos Transportes. Portaria MT/SG n.° 126, de 01 de fevereiro de 1983. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 4 de fevereiro de 1983. Seção I, p. 2114. Institui o PRESERVE e constitui Comissão de Coordenação das Atividades — CCP.

_____. Ministério dos Transportes. **Centro de Preservação da História Ferroviária do Rio de Janeiro**: Engenho de Dentro. Rio de Janeiro: PRESERVE/RFFSA/AG, 1983. 96 p. Catálogo

_____. Ministério dos Transportes. Portaria MT/SG n.° 219, de 16 de março de 1983. **Diário Oficial da União**, Brasília, 18 de março de 1983. Seção II, p. 2.211. Designa MARIA ELISA CARRAZZONI para funções de Secretário-Executivo do PRESERVE.

_____. Ministério dos Transportes. Portaria MT/SG n.° 644, de 24 de outubro de 1984. **Diário Oficial da União**, Brasília, 26 de outubro de 1984. Seção 1, p.15.746. Institui concurso para escolha da marca-símbolo do PRESERVE.

_____. Ministério dos Transportes. Portaria MT n° 19, de 15 de janeiro de 1985. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 17 de janeiro de 1985a. Seção I, p. 1.151-1152. Regulamenta a Comissão de Coordenação das Atividades do PRESERVE — CCP.

_____. Ministério dos Transportes. **Relatório de Atividades 1980-1984**. Brasília: PRESERVE/CCP, 1985b. 75 p.

_____. Ministério dos Transportes. **Centro de Preservação da História Ferroviária do Rio Grande do Sul**: museu ferroviário. Porto Alegre: PRESERVE/RFFSA/SR-6, 1985c. 116p. Catálogo.

_____. Ministério dos Transportes. **Relatório de Atividades 1980-1988**. Brasília: PRESERVE/CCP, 1988. 116 p.

_____. Medida Provisória nº 246 de 6 de abril de 2005. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, 6 de abril de 2005. Disponível em: <https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2004-2006/2005/Mpv/246.htm>. Acesso em: 03 jun. 2016.

_____. Medida Provisória nº 353, de 22 de janeiro de 2007. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, 31 de maio de 2007. Disponível em:<http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2007/Mpv/353.htm>. Acesso em: 10 jan. 2016

_____. Decreto nº 6.018, de 22 de janeiro de 2007. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil,** Brasília, 22 de janeiro de 2007. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2007/decreto/d6018.htm>. Acesso em: 10 jan. 2016.

_____. Lei nº 10.233, de 31 de maio de 2007. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, 31 de maio de 2007a. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2007-2010/2007/Lei/L11483.htm>. Acesso em: 10 jan. 2016.

_____. Lei nº 11.483, de 31 de maio de 2007. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil,** Brasília, 31 de maio de 2007b. Disponível em: <http://www.rffsa.gov.br/principal/Lei_11483.htm>. Acesso em: 10 jan. 2016.

BRITO, Nascimento. **Meio século de estradas de ferro**. Rio de Janeiro: Livraria São José. 1961.

BRULON, Bruno César Soares. A experiência Museológica: Conceitos para uma fenomenologia do Museu. **Museologia e Patrimônio**, v. 5, n.02, p. 55-71, 2012. Disponível em: <http://revistamuseologiaepatrimonio.mast.br/index.php/ppgpmus/article/view/216/20>. Acesso em: 21 jun. 2016.

CAMARGO E ALMEIDA, Fernanda de. **Guia dos Museus do Brasil.** Rio de Janeiro: Expressão e Cultura, 1972.

CAPLE, Chris. **Conservation skills:** judgement, method and decision-making. London. Ed. Routledge, 2000.

CARMO, Mônica Elisque. Trilhos e memória: preservação do patrimônio ferroviário em Minas Gerais. 2014. **Dissertação** (Mestrado). Escola de Arquitetura. Belo Horizonte: UFMG. Orientadora: Profa. Dra. Yacy-Ara Froner.

CARRAZZONI, Maria Elisa. **Projeto de restauração e revitalização do Pátio ferroviário de São João del Rei**. Rio de Janeiro, PRESERVE/ /RFFSA/AG, 1984. /Projeto/

CARRÉ, Anne-Laure. Léon Appert – da indústria ao museu. In: BORGES, Maria Elisa Linhares (Org.) **Inovações, coleções, museus**. Belo Horizonte: Autêntica Editora, 2011.

CARVALHO, Antônio Carlos. Preservação do patrimônio histórico no Brasil: estratégias. **Museologia e Patrimônio**, v.4, n.1, p. 117-126, 2011. Disponível em: <http://revistamuseologiaepatrimonio.mast.br/index.php/ppgpmus/article/view/195/158>. Acesso em: 10 jan. 2016.

CASTRO, Willian Ricardo de; MONASTIRSKY, Leonel Brizolla. O Patrimônio Cultural Ferroviário no Espaço Urbano: reflexão sobre a preservação e os usos. In: 14º Encuentro de Geógrafos de América Latina: 'Reencuentro de Saberes Territoriales Latinoamericanos', 2013, Lima - Peru. **Anales del XIV Encuentro de Geógrafos de América Latina 2013**, Perú, 2013.

CAVALCANTI NETO, José Rodrigues. O IPHAN e o patrimônio cultural ferroviário. In: Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. (IPHAN). **I Fórum Nacional do Patrimônio Cultural:** Sistema Nacional de Patrimônio Cultural: desafios, estratégias e experiências para uma nova gestão. Ouro Preto/MG, 2009. Brasília, DF: Iphan, 2012.

CHOAY, Françoise. **A alegoria do patrimônio**. 3ª ed. Luciano Vieira Machado (trad.) São Paulo: Estação Liberdade: Editorar UNESP, 2006.

_____. **O patrimônio em questão:** antologia para um combate. João Gabriel Alves Domingos (trad.). Belo Horizonte: Fino Traço, 2011.

CHUVA, Márcia Regina Romeiro. **Os arquitetos da memória:** sociogênese das práticas de preservação do patrimônio cultural no Brasil (anos 1930-40). Rio de Janeiro: Editora UFJF, 2009. 480 p.

_____. Introdução - história e patrimônio**:** entre o risco e o traço, a trama. **Revista do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional.** Rio de Janeiro, n. 34, p. 11-24, 2011.

CLAIR, Jean. Les origines de la notion d"ecomusée. **CRACAP Informations**, n.2-3, p.02-04, 1976.

CORCY, Marie-Sophie. Expor a invenção. In: BORGES, Maria Elisa Linhares (Org.) **Inovações, coleções, museus**. Belo Horizonte: Autêntica Editora, 2011.

CURY, Isabelle (Org). **Cartas Patrimoniais.** Brasília: IPHAN. 3ª ed. revista e aumentada, 2004.

DAVID, Eduardo. G. **127 anos de ferrovia.** Juiz de Fora: Associação de Engenheiros da Estrada de Ferro Central do Brasil, 1985. 101p..

DESFILE de velhas locomotivas hoje, no centenário da R.F.N. **Diário de Pernambuco**, Recife, 7 fev. 1958. Arquivo Público Estadual. Governo do Estado de Pernambuco.

DEVALLÉES, André, MAIRESSE. François (Orgs.). **Conceitos-chave de Museologia.** São Paulo: Comitê Brasileiro do Conselho Internacional de Museus: Pinacoteca do Estado de São Paulo: Secretaria de Estado da Cultura, 2013. Tradução de Bruno Brulon Soares e Marília Xavier Cury.

DNIT - Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes. **Histórico**. 2009. Disponível em: <https://189.9.128.64/ferrovias/historico/historico>. Acesso em: 6 ago. 2016a.

DNIT - Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes. **Glossário de Termos Ferroviários**. 2016. Disponível em: <https://189.9.128.64/ferrovias/historico/historico> Disponível em: <http://www.alaf.int.ar/publicaciones/glossario.pdf>. Acesso em: 09 ago. 2016b.

E O TREM de ferro não é apenas passado. **Jornal do Brasil**, 20 mai 1981. Caderno B, p.12.

FACCIO, Ana Júlian. Infraestrutura Ferroviária e privatização: o caso do ramal Passo Fundo – Marcelino Ramos na região do Alto Uruguai/RS. 2012. **Dissertação** (Mestrado). Pós-graduação em Geografia. Porto Alegre: UFRGS/PPGGea. Orientador: Prof. Dr. Aldomar Arnaldo Rückert.

FELIÚ TORAS, Assumpció. El Asociacionismo en Defensa del Patrimonio Industrial. **IV Colóquio Americano sobre Recuperação e Preservação do Patrimônio Industrial.** 2012. Disponível em:

<http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/VI_coloquio_t3_associativismo_en_defensa.pdf>. Acesso em: 19 fev 2017.

FERREIRA, Victor José. O papel e o potencial do terceiro setor na preservação do patrimônio ferroviário. In: Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. **I Fórum Nacional do Patrimônio Cultural:** Sistema Nacional de Patrimônio Cultural: desafios, estratégias e experiências para uma nova gestão, Ouro Preto/MG, 2009. Brasília: Iphan, 2012.

FONSECA, Maria Cecilia Londres. **O patrimônio em processo:** trajetória da política federal de preservação no Brasil. 2ª ed. rev. ampl. Rio de Janeiro: UFRJ/IPHAN, 2005.

FUNARI, Pedro Paulo Abreu; PELEGRINI, Sandra de Cássia Araújo. **Patrimônio histórico e cultural**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed., 2006.

GODOY, Geraldo. Um museu em movimento. **Seminário Patrimônio Histórico e Cultural Ferroviário.** Discutindo o patrimônio histórico e cultural ferroviário: anais. Brasília: FINATC, 2007. p.15-20.

GONÇALVES, José Reginaldo Santos. **A retórica da perda:** os discursos do patrimônio cultural no Brasil. Rio de Janeiro: Editora UFRJ; IPHAN, 1996.

_____. Ressonância, materialidade e subjetividade:as culturas como patrimônios. In: GONÇALVES, Reginaldo Santos. **Antropologia dos objetos: coleções, museus e patrimônios.** Rio de Janeiro, 2007. p.211-234

_____. Os limites do patrimônio. In: FILHO, Manuel Ferreira Lima; BELTRÃO, Jane Felipe; ECKERT, Cornelia (Orgs.). **Antropologia e patrimônio cultural**: diálogos e Desafios contemporâneos. Blumenau: Nova Letra, 2007. p.239-248

GRANATO, Marcus. Restauração de Instrumentos Científicos Históricos. 2003. 305 f.. **Tese** (Doutorado), Programa de Pós-Graduação em Engenharia Metalúrgica e de Materiais, COPPE/UFRJ, Rio de Janeiro, 2003. Orientador: Porf. Dr. Luis Roberto Martins de Miranda.

GRANATO, Marcus. Panorama sobre o Patrimônio da Ciência e Tecnologia do Brasil: Objetos de C&T. In: GRANATO, Marcus; RANGEL, Marcio F.. **Cultura Material e Patrimônio da Ciência e Tecnologia**. Rio de Janeiro: MAST, 2009. p.78-102. Disponível em: <http://www.mast.br/images/pdf/publicacoes_do_mast/cultura_material_e_patrimonio_da_ciencia_e_tecnologia.pdf>. Acesso em: 2 jun. 2016.

GRANATO, Marcus; MIRANDA, Luiz Roberto Martins de. A restauração na trajetória de um teodolito do acervo do MAST. **Anais do Museu Paulista**, v. 19, p.47-80, 2011. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0101-47142011000100009>. Acesso em: 21 jun. 2016.

GRANATO, Marcus; LOURENÇO, Marta C.. Pesquisas sobre a preservação do patrimônio cultural de ciência e tecnologia a partir de uma parceria luso-brasileira. In: GRANATO, Martus (Org.). **Museologia e patrimônio**. Rio de Janeiro: Museu de Astronomia e Ciências Afins, 2015. p.49-77.

GUARNIERI, Waldisa Russio Camargo. Um Museu de Indústria em São Paulo. **Tese** (Doutorado). Fundação Escola de Sociologia e Política de São Paulo. São Paulo: 1980.

INSTITUTO DEL PATRIMONIO CULTURAL DE ESPAÑA. **Plan Nacional de Patrimonio Industrial.** <http://ipce.mcu.es/pdfs/PN_PATRIMONIO_INDUSTRIAL.pdf>. Acesso em: 05 mar. 2017.

INVENTARIANÇA DA EXTINTA REDE FERROVIÁRIA FEDERAL S.A. **Termos Transferidos**. Disponível em: <http://www.rffsa.gov.br/ Acesso: 19 de Set. 2009>. Acesso em: 05 mar. 2017.

IPHAE – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico do Estado. **Bem Tombado**. Disponível em:<http://www.iphae.rs.gov.br/Main.php?do=BensTombadosDetalhesAc&item=15712>. Acesso em: 29 abr. 2016

IPHAN – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. **Patrimônio Ferroviário**. 2014. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/uploads/legislacao/Portaria_Iphan_407_de_21_de_dezembro_de_2010.pdf>. Acesso em: 09 ago. 2016.

_____. **Bens do Patrimônio Cultural Ferroviário**. 2014. Disponível em: http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/503>. Acesso em: Acesso em: 31 jan. 2017

_____. **Portaria nº 407, de 21 de dezembro de 2010**. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/uploads/legislacao/Portaria_Iphan_407_de_21_de_dezembro_de_2010.pdf>. Acesso em: 09 ago. 2016.

Jornal do Commercio, Rio de Janeiro, 17 mar 1937. Anno 110, n. 141.

KÜHL, Beatriz Mugaya. **Preservação do Patrimônio Arquitetônico da Industrialização***:* problemas teóricos de restauro. Cotia, São Paulo: Ateliê Editorial, 2008.

_____. Patrimônio industrial*:* algumas questões em aberto. **Revista Arq. Urb.,** v. 3, p. 23-30, 2010. Disponível em: <http://www.usjt.br/arq.urb/numero_03/3arqurb3-beatriz.pdf>. Acesso em: 30 set. 2010

_____. Algumas questões relativas ao patrimônio industrial e à sua preservação**. Patrimônio: Revista Eletrônica do Iphan**, Brasília, v.4, 2006. Disponível em: http://www.iphan.gov.br. Acesso em: 20 mar. 2016.

LIMA, Diana Farjalla Correia. Museologia e patrimônio interdisciplinar do campo: história de um desenho (inter)ativo. In: ANCIB; PPGCI-UFBA. (Org.). ODDONE, Nanci; BRÄSCHER, Marisa (Orgs.). **ENANCIB 2007, Encontro Nacional de Pesquisa em Ciência da Informação** (8) - Promovendo a inserção internacional da pesquisa brasileira em Ciência da Informação, GT- Debates sobre Museologia e Patrimônio. Salvador: ANCIB; PPGCI-UFBA, 2007. p.01-16. Disponível em: <http://enancib.ibict.br/index.php/enancib/viiienancib/paper/view/2971/2097>. Acesso em: 21 de jun. 2016.

_____. Herança Cultural (re)Interpretada ou a Memória Social e a Instituição Museu: releitura e reflexões. **Museologia e Patrimônio**, v.1, n.1, p.33-43, 2008. Disponível em: <http://revistamuseologiaepatrimonio.mast.br/index.php/ppgpmus/article/view/4/160>. Acesso em: 21 jun. 2016.

_____. Museu, poder simbólico e diversidade cultural. **Museologia e Patrimônio**, v.3, n.2, p. 16-26, 2010. Disponível em: <http://revistamuseologiaepatrimonio.mast.br/index.php/ppgpmus/article/view/167/16>. Acesso em: 21 jun. 2016.

_____. Museologia-Museu e Patrimônio, Patrimonialização e Musealização: ambiência de comunhão. **Boletim do Museu Paraense Emílio Goeldi**. Belém, v. 7, n. 1, p.31-50, jan/abr. 2012. Disponível em: <http://www.scielo.br/pdf/bgoeldi/v7n1/a04v7n1.pdf> Acesso em: 12 dez. 2015.

_____. Musealização: um juízo/uma atitude do campo da Museologia integrando musealidade e museália. **Ciência da Informação** (Online), v. 42, p. 379-398, 2013. Diusponível em: < http://www.google.com.br/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&ved=0ahUKEwiJ5cuitKnUAhWBf5AKHb86BEkQFggiMAA&url=http%3A%2F%2Frevista.ibict.br%2Fciinf%2Farticle%2Fdownload%2F1369%2F1548&usg=AFQjCNEXrIxpz_vG6RfVlkCXIuu8WVUO1Q>. Acesso em: 10 jan. 2017.

_____. Musealização e Patrimonialização: Formas culturais integradas, termos e conceitos entrelaçados. In: ENANCIB 2014 (15) - XV Encontro Nacional de Pesquisa em Ciência da Informação 2014, 2014, Belo Horizonte. **Anais XV ENANCIB 2014**, GT 9 Museu, Patrimônio e Informação. Belo Horizonte: ANCIB; PPGCI UFMG, 2014. p. 4335.

LOCOMOTIVAS mais antigas do país vão a leilão na Fepasa. **Jornal do Brasil**, 30 jun 1980. 1º Caderno Economia p.19.

LOPES, Luís Filipe Gomes. Museu Nacional Ferroviário**.** Um museu industrial? **Dissertação** (Mestrado). Faculdade de Ciências Sociais e Humanas. Universidade Nova de Lisboa, 2012. Orientador: Prof. Dr. Jorge Custódio.

LUZ, Luciano Ferreira da. 2006. Os trilhos das áreas urbanas: conflitos, desafios e oportunidades em dez cidades paulistas. **Dissertação** (Mestrado). Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas/ USP. São Paulo, 2006. 255p. Orientador: Profa. Dra. Ana Maria Marques Camargo Marangoni.

MARINHEIRO, Marco Antonio de Lima. Análise setorial: o caso da privatização do modal ferroviário brasileiro. 2012. **Dissertação** (Mestrado). Pós-Graduação em Economia da Faculdade de Ciências e Letras. Araraquara: UNESP. Orientador: Prof. Dr. Mário Augusto Bertella.

MARTINS, Ana Luiza; CARDOSO, Jordana; ANDRADE, Marcelle Marques de Andrade. Notas sobre a preservação do patrimônio ferroviário de São Paulo. In: PAULA Zuleide Casagrande de; MENDONÇA, Lúcia Glicério; ROMANELLO, Jorge Luis (Orgs.). **Polifonia do patrimônio**. Londrina: EDUEL, 2012. p.47-80.

MATOS, Luciana Ferreira. Memória ferroviária: da mobilização social à política pública de patrimônio. 2015. **Tese** (Doutorado). Centro de Pesquisa e Documentação de História Contemporânea do Brasil, Programa de Pós-Graduação em História, Política e bens Culturais. Rio de Janeiro, 2015. Orientadora: Profa. Dra. Luciana Quillet Heymann.

MENDES, José M. Amado. O património industrial na museologia contemporânea: o caso Português. **Ubimuseum - Revista online do Museu de Lanifícios da Universidade da**

Beira Interior. n.1, p.89-104, 2012. Disponível em: <http://www.ubimuseum.ubi.pt/n01/artigos.html>. Acesso em: 21 jun. 2016.

_____. Arqueologia Industrial uma nova vertente de conservação do Patrimônio Cultural. **Revista Portuguesa de História**. n. 26, p.111-124, 1991. Disponível em: <http://hdl.handle.net/10316/12792> Acesso em: 12 abr. 1010.

MENSCH, Peter Van. Modelos conceituais de museus e sua relação com o patrimônio natural e cultural. 1a. Reunião Anual do ICOFOM/LAM. Transcrição. **Boletim ICOFOM/LAM.** Editado pelo grupo regional do ICOFOM para a América Latina e o Caribe. Ano II, n.4/5, agosto 1992. 11p.

MENEGUELLO, Cristina. Patrimônio industrial: memória, acervos e cidade. In: MENDONÇA, Lúcia Glicério; ROMANELLO, Jorge Luis. **Polifonia do patrimônio.** Londrina: EDUEL, 2012.

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES, PORTOS E AVIAÇÃO CIVIL. **Galeria de Ministros**. Disponível em: <http://www.transportes.gov.br/acervo/galeria-de-ministros.html>. Acesso em: 01 mar 2017.

MOVIMIENTO INTERNACIONAL PARA UNA NUEVA MUSEOLOGÍA. **Declaração Santiago do Chile 1972**. Disponível em: <www.minom-icom.net/files/declaracao_de_santiago_do_chile_1972_1.docx>. Acesso em: 10 dez 2015.

MORAIS, Sérgio Santos. **Reconstrução da rotunda de São João del Rei**. Rio de Janeiro: RFFSA, 1987.

_____. Preservação do patrimônio histórico ferroviário na RFFSA. In: FORTES, José Augusto Abreu Sá; CARNEIRO FILHO, Afonso (Orgs.). Discutindo o patrimônio histórico e cultural ferroviário*:* **Anais Seminário Patrimônio Histórico e Cultural Ferroviário**. Brasília: Finatec, 2007. p. 45-50.

MOREIRA, Danielle Couto. Arquitetura ferroviária e industrial: o caso das cidades de São João del-Rei e Juiz de Fora [1875-1930]. 2007. **Dissertação** (Mestrado). FAU/USP. São Paulo, 2007. Orientador: Profa. Dra. Telma de Barros Correia.

MUSEUS de Recife são apenas depósitos de preciosidades. **Jornal do Brasil**, Rio de Janeiro, 20 fev 1966. 1º Caderno, p.15.

MNF – Museu Nacional Ferroviário. **Carta de Riga.** Disponível em: <http://www.fmnf.pt/Upload/Cms/Archive/Carta%20de%20Riga%202005.pdf>. Acesso em: 03 mar. 2016.

ONDE ANDARÃO as primeiras locomotivas da Central do Brasil? Uma grande lacuna para o Museu da Estrada. **Gazeta de Noticia**, Rio de Janeiro, Anno LII, 19 de jan 1928.

PARADELA, Célia Lima. **Desestatização da Rede Ferroviária Federal S/A**. Impactos sobre os recursos humanos da Administração Geral. 1998. Escola Brasileira de Administração Pública. 1998

PAULA, Dilma Andrade de. As ferrovias no Brasil. Análise do processo de erradicação de ramais. In: II Congreso de Historia Ferroviaria, 2001, Aranjuez. **II Congreso de Historia Ferroviaria**, 2001. Disponível em:

<http://www.docutren.com/historiaferroviaria/Aranjuez2001/pdf/22.pdf>. Acesso em: 20 fev. 2017.

PÔRTO Alegre ganha museu ferroviário. **Jornal do Brasil**, Rio de Janeiro, 9 nov. 1965, 1º Caderno, p. 14.

POULOT, Dominique. **Uma história do Patrimônio no Ocidente, séculos XVIII-XIX:** do monumento aos valores. São Paulo: Estação Liberdade, 2009

POZZER, Guilherme Pinheiro. A antiga estação da Companhia Paulista em Campinas: estrutura simbólica transformadora da cidade (1872-2002). **Dissertação** (Mestrado). Universidade Estadual de Campinas, 2007. Orientadora: Profa. Dra. Silvana Barbosa Rubino. 2007.

PROCHNOW, Lucas Neves. O Iphan e o patrimônio ferroviário: a memória ferroviária como instrumento de preservação. **Dissertação** (Mestrado Profissional). IPHAN. Rio de Janeiro, 2014. Orientadora: Profª. Drª. Analucia Thompson.

REDE FERROVIÁRIA FEDERAL S.A. **Catálogo do Museu do Trem**. 1972.

_____. **Manual de preservação de edificações ferroviárias antigas**. Rio de Janeiro:RFFSA, 1991, 78p.

RELÍQUIAS sobre trilhos. **Diário de Notícias**. Porto Alegre, 17 fev. 1967. 1º Caderno, p.3.

RIEGL, Alois. **O Culto Moderno dos monumentos:** sua essência e sua gênese. Goiânia: Ed. da UCG, 2006

RODRIGUES, Angela Rosh. Patrimônio industrial e os órgãos de preservação na cidade de São Paulo. **Revista CPC**, São Paulo, n.14, p.30-56, mai/out 2012.

RODRIGUES, Marly. Patrimônio Industrial, entre o fetiche e a memória. USJ – **Arquitetura e Urbanismo**, v.VI, n.3, p.31-40, 2010. Disponível em: <http://www.usjt.br/arq.urb/numero_03/4arqurb3-marly.pdf>. Acesso em: 20 jul. 2010

RODRIGUEZ, Helio Suêvo. **A formação das estradas de ferro no Rio de Janeiro:** o resgate da sua memória. Rio de Janeiro: Memória do Trem, 2004.

ROSA, Carolina Lucena. *O patrimônio industrial:* construção de uma tipologia de patrimônio. **Anais do XXVI Simpósio Nacional de História** – ANPUH. São Paulo, 2011. p. 1-14 . Disponível em: <http://www.snh2011.anpuh.org/resources/anais/14/1308189074_ARQUIVO_artigoANPUHCarolinaRosa.pdf> Acesso em: 21 jun. 2016

RUFINNONI, Manoela Rossinetti. Sítios históricos industriais: políticas de preservação e instrumentos de intervenção. In: VI Colóquio Latino-americano sobre Recuperação e Preservação do Patrimônio Industrial, 2012, São Paulo. **Anais do Colóquio**. São Paulo: Centro Universitário Belas Artes de São Paulo, 2012. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/VI_coloquio_t1_sitios_historicos_industriais.pdf>. Acesso em: 21 jun. 2016.

SÁ, Ivan Coelho; SIQUEIRA, Graciele Karine (Orgs.). **Curso de Museus - MHN, 1932-1978: alunos, graduandos e atuação profissional**. 1ª. ed. Rio de Janeiro: UNIRIO / Escola de Museologia, 2007. 270p.

SANTOS, Célia Rodrigues dos; MAZZOCO, Maria Inês Dias. Museu aberto da ferrovia: um projeto de Preservação da Memória Ferroviária no Brasil. **Seminário Patrimônio Histórico e Cultural Ferroviário. Discutindo o patrimônio histórico e cultural ferroviário**: anais. Brasília: FINATC, 2007. p. 21-27.

SANTOS, Myrian Sepúlveda dos. Museus brasileiros e política cultural. **Revista Brasileira de Ciências Sociais.** São Paulo, v. 19, n. 55, p. 53-73, 2004.

SANTOS, Welber. O complexo ferroviário de São João Del-Rey entre ABPF, o PRESERFE e o IPHAN. In: **VI Colóquio Latinoamericano sobre recuperação e preservação do patrimônio Industrial, 2012**. São Paulo, 2012. p.1-21. Disponível em:<http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/VI_coloquio_t6_complexo_ferroviario.pdf>. Acesso em: 30 mai. 2016.

SCHEINER, Tereza Cristina Moletta. *As bases ontológicas do Museu e da Museologia*. In: **Anais do SIMPÓSIO MUSEOLOGIA, FILOSOFIA E IDENTIDADE NA AMÉRICA LATINA E CARIBE**. ICOFOM LAM, Coro, Subcomitê Regional para a América Latina e Caribe/ICOFOM LAM, 1999. p.133-143.

_____. O Museu, o retrato, a palavra e o mito. **Museologia e Patrimônio,** v. 01, n.01, p. 57-73, 2008. Disponível em: <http://revistamuseologiaepatrimonio.mast.br/index.php/ppgpmus/article/view/6/19>. Acesso em: 21 jun. 2016.

_____. Museologia e patrimônio: interfaces disciplinares entre a França e o Brasil. **Ciência & Trópico**, v. 33, 2009. Disponível em: <https://periodicos.fundaj.gov.br/CIC/article/view/855>. Acesso em: 12 dez. 2015.

_____. Museu, Museologia e a 'relação específica': considerações sobre os fundamentos teóricos do campo museal. **Ciência da Informação**. Brasília, v. 42, p.358-378, set./dez. 2013.

SCHOPPA, Renê Fernandes. **150 anos do trem no Brasil**: 30 de abril de 1854 a 2004. São Paulo: Vianapole, [2004?]. 196p.

STUERMER, Cristine Machado. Reconversão do patrimônio industrial e os valores contemporâneos. **Dissertação** (Mestrado). Arquitetura e Urbanismo Universidade Presbiteriana Mackenzie. São Paulo, 2010. Orientador: Profa. Dra. Ana Gabriela Godinho Lima. Disponível em: <http://docplayer.com.br/10753307-Universidade-presbiteriana-mackenzie-cristine-machado-stuermer-reconversao-do-patrimonio-industrial-e-os-valores-contemporaneos.html>. Acesso em: 10 jan. 2017.

TELLES, Pedro Carlos da Silva. **História da Engenharia no Brasil**. Rio de Janeiro: Livros Técnicos e Científicos, 1984.

_____. **História da Engenharia no Brasil**. Rio de Janeiro: Notícia e Cia, 2011.

TICCIH – Brasil, Comitê Brasileiro de Preservação do Patrimônio Industrial. **Bem vindo ao site do TICCIH – Brasil.** 2005. Disponível em: <http://www.patrimonioindustrial.org.br/modules.php?name=Content&pa=showpage&pid=7>. Acesso em: 10 dez. 2015.

TICCIH - México. Comité Internacional para la Conservación del Patrimonio Industrial. **Princípios de Dublin**. 2011. Disponível em: <http://www.ticcih.org/about/about-ticcih/dublin-principles>. Acesso em: 10 dez. 2015.

TICCIH -The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage. **Carta de Nizhny Tagil sobre Patrimônio Industrial**. 2003. Disponível em: <http://www.mnactec.cat/ticcih/pdf/NTagilPortuguese.pdf>. Acesso em: 10 dez. 2015.

ULTRAJE. **Jornal do Brasil,** 5 nov. 1980. 1º Caderno, p.8.

VELHA locomotiva chega ao Rio de Caminhão e é colocada na Leopoldina. **Jornal do Brasil.** Rio de Janeiro: 21 set. 1974. (PROCESSO DE TOMBAMENTO Nº 0506-T-54)

VIEIRA, Lêda Rodrigues. Caminhos ferroviários**:** um balanço da historiografia ferroviária brasileira. **Revista Brasileira de História e Ciências Sociais**, v. 2, n. 4, p. 191-202, dez. de 2010.

WYLER, Vivian. E O TREM de ferro não é apenas passado. **Jornal do Brasil**, 20 mai 1981, Caderno B p. 12.