Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional
Cintia da Silva Figueiredo

De espaço de trabalho a espaço de memória: estudo sobre o Museu do Trem do Rio de Janeiro.

Rio de Janeiro
2020

Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional
Cintia da Silva Figueiredo

De espaço de trabalho a espaço de memória: estudo sobre o Museu do Trem do Rio de Janeiro.

Dissertação apresentada ao Curso de Mestrado Profissional do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional como pré-requisito para obtenção do título de Mestre em Preservação do Patrimônio Cultural.

Orientador: Profª Ms Juliana Ferreira Sorgine

Supervisor: Bartolomeu Homem d'El-Rei Pinto

Rio de Janeiro
2020

O objeto de estudo desta pesquisa foi definido a partir de uma questão identificada no cotidiano da prática supervisionada no Museu do Trem do Rio de Janeiro / Casa do Patrimônio Ferroviário do Rio de Janeiro.

Figueiredo, Cintia da Silva.
F475 De espaço de trabalho a espaço de memória: estudo sobre o Museu do Trem do Rio de Janeiro / Cintia da Silva Figueiredo – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, 2020.

211 f.: il.

Orientadora: Juliana Ferreira Sorgine

Dissertação (Mestrado) – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, Mestrado Profissional em Preservação do Patrimônio Cultural, Rio de Janeiro, 2020.

1. Patrimônio Cultural. 2. Patrimônio Ferroviário. 3. Museu do Trem – RJ. 4. Brasil. I. Sorgine, Juliana Ferreira. II. Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (Brasil).
III. Título.

CDD 385.098151

Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional

Cintia da Silva Figueiredo

"De espaço de trabalho a espaço de memória: estudo sobre o Museu do Trem do Rio de Janeiro"

Dissertação apresentada ao curso de Mestrado Profissional do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, como pré-requisito para obtenção do título de Mestre em Preservação do Patrimônio Cultural.

Defesa por videoconferência em 26 de outubro de 2020.

Banca examinadora

Professora Me. Juliana Ferreira Sorgine (orientadora e presidente da Banca) – Mestrado Profissional do IPHAN

Professora Dra. Analucia Thompson – Mestrado Profissional do IPHAN

Professor Dr. Marcus Granato – UNIRIO/MAST

Me. Mônica Castro de Oliveira – Superintendência do IPHAN em Rondônia

Bartolomeu Homem d'El-Rei Pinto (supervisor) – Museu do Trem

Documento assinado eletronicamente por **Juliana Ferreira Sorgine**, **Técnico**, em 21/04/2021, às 11:09, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015.

Documento assinado eletronicamente por **Monica Castro de Oliveira**, **Chefe da Divisão Técnica do IPHAN-RO**, em 27/04/2021, às 11:15, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art.

6º, § 1º, do Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015.

Documento assinado eletronicamente por **Analucia Thompson**, **Usuário Externo**, em 27/04/2021, às 15:39, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015.

Documento assinado eletronicamente por **Bartolomeu Homem d'El-Rei Pinto**, **Usuário Externo**, em 29/04/2021, às 15:45, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015.

Documento assinado eletronicamente por **MARCUS GRANATO**, **Usuário Externo**, em 01/07/2021, às 12:59, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no § 3º do art. 4º do Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020.

A autenticidade deste documento pode ser conferida no site http://sei.iphan.gov.br/autenticidade, informando o código verificador **2620227** e o código CRC **9876D273**.

Dedico aos meus pais (*in memoriam*), por todo amor e carinho.

AGRADECIMENTOS

Ao universo por ter me dado forças e iluminado meu caminho para que pudesse concluir mais uma etapa da minha vida.

Aos meus pais que partiram para outro plano, mas quando ainda encarnados compartilharam de seus ensinamentos e sabedoria, sempre incentivando e apoiando a educação.

À minha família pelo apoio e amor incondicional dispensados nos momentos de alegria e de tristeza.

Ao Thomas pela compreensão e parceria nos momentos em que a dedicação aos estudos foi exclusiva.

Às minhas companheiras "patrimoniais", Ana Roberta Tartaglia, Clarisse Rosa, Karina Gonçalves, Letícia França, Maria Luiza Dias e Raquel Beatriz pela luta e apoio em todos os momentos.

Ao meu supervisor na Casa do Patrimônio Ferroviário, Bartolomeu Homem d'El-Rei Pinto, pelo exemplo de dedicação e por compartilhar conhecimento e afeto às causas patrimoniais.

À equipe de prestadores de serviços da Casa do Patrimônio Ferroviário e à Superintendência do IPHAN no Rio de Janeiro pelo aprendizado e pelas conversas durante a jornada das práticas supervisionadas.

À equipe da Coordenação e ao corpo docente do Mestrado Profissional do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional pela multiplicidade de encontros e principalmente pelo engajamento e resistência pela sua manutenção.

À minha orientadora Msc. Juliana Sorgine por me guiar pelos caminhos da escrita da dissertação e por apoiar nos momentos difíceis.

Aos meus amigos do PEP, pessoas especiais que compartilharam alegrias, tristezas, risadas e angústias. Em especial, a "Casa das Sete Mulheres" onde fui acolhida com muito amor. E onde nos momentos mais cansativos dessa intensa jornada, rimos, choramos, pensamos em desistir, porém no final criamos uma rede de afeto e apoio recíproco.

Meu eterno obrigado a todos que dividiram esse momento comigo.

Muito mais do que existirem para os objetos, os museus devem existir para as pessoas.
Hugues de Varine

RESUMO

A dissertação a seguir parte da perspectiva das ações de preservação de bens culturais ferroviários no Brasil, para conferir a experiência vivenciada pelo Museu do Trem do Rio de Janeiro (Museu do Trem-RJ) no seu processo de patrimonialização e musealização, compreendendo o período de 1984 a 2018. Com a finalidade de refletir sobre essas ações, este trabalho compreende brevemente o desenvolvimento das ferrovias em âmbito nacional; traça um panorama das primeiras iniciativas de patrimonialização e musealização de bens ferroviários no país; identifica e analisa os desdobramentos das ações do Estado na condução das ações de preservação e investiga os modelos de gestão do Museu do Trem-RJ pela Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA), no período entre a sua inauguração em 1984 até a extinção da Rede em 2007, e da sua atual gestão, sob a responsabilidade do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN), de 2007 até os dias de hoje. A pesquisa recorreu teoricamente à revisão e análise bibliográfica dos debates nas categorias do patrimônio, da museologia e da memória. A metodologia concentrou-se na análise de documentos produzidos pela RFFSA e pelo IPHAN, além de avaliar periódicos e estudos acadêmicos produzidos sobre os processos de patrimonialização e musealização do sistema ferroviário. Por meio dessas fontes, este trabalho tem a pretensão de contribuir para a investigação de como o Museu do Trem-RJ constituiu-se como uma unidade museológica e encerrar com a reflexão de como se mantém como referência da memória ferroviária para a sociedade.

Palavras-Chave: IPHAN; RFFSA; Patrimônio Ferroviário; Preservação; Patrimonialização; Musealização; Museu do Trem do Rio de Janeiro.

ABSTRACT

The following dissertation is based on the perspective of the actions of preservation of railroad cultural assets in Brazil, to check the experience of the Rio de Janeiro Train Museum (Museu do Trem-RJ) in its process of patrimonialization and musealization, covering the period from 1984 to 2018. With the purpose of reflecting on these actions, this work briefly includes the development of railroads at the national level; traces an overview of the first initiatives of patrimonialization and musealization of railroad assets in the country; identifies and analyzes the unfolding of the State's actions in the conduction of preservation actions; and investigates the management models of the Trem Museum-RJ by Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA), which covers the period from its inauguration in 1984 to its extinction in 2007, and its current management, under the responsibility of the Institute of National Historical and Artistic Heritage (IPHAN), from 2007 to the present day. The research theoretically resorted to the revision and bibliographical analysis of the debates in the categories of heritage, museology and memory. The methodology focused on the analysis of documents produced by RFFSA and IPHAN, in addition to evaluating periodicals and academic studies produced on the processes of heritage and musealization of the railway system. Through these sources, this work aims to contribute to the investigation of how the Trem-RJ Museum was constituted as a museological unit and conclude with the reflection of how it remains as a reference of railway memory for society.

Keywords: IPHAN; RFFSA; Railway Heritage; Preservation; Heritage; Musealization; Rio de Janeiro Train Museum.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1 - Em vermelho, a localização do bairro do Engenho de Dentro no Mapa do Rio de Janeiro. 23

Figura 2 - Vista aérea do quarteirão onde está localizado o Museu do Trem. Polígono azul: Museu do Trem; amarelo: antiga Escola Técnica de Transportes Silva Freire; vermelho: Estação Ferroviária Olímpica do Engenho de Dentro; e verde a Praça do Trem. 24

Figura 3 – Plataforma de embarque e desembarque da antiga Estação Mauá (atual Guia de Pacobaíba), ponto inicial da Estrada de Ferro Petrópolis. Sem data. 34

Figura 4 - Mapa da província do Rio de Janeiro. Destaque para a interligação de dois modais, a navegação a vapor e o primeiro trecho ferroviário do país, EFM. Autoria: G.W. and C.B. Colton & Co, Imprenta Nova Iorque, EUA, 1866. 35

Figura 5 – Ruínas do píer que dava acesso pela Baía de Guanabara à Estação de Guia de Pacobaíba. 36

Figura 6 - Estação de Guia de Pacobaíba. 36

Figura 7 - Casa do Agente de Guia de Pacobaíba. 36

Figura 8 - Nota no Jornal do Brasil do dia 01 de maio de 1954, sobre a elevação à categoria de monumento histórico nacional do trecho ferroviário Mauá-Fragoso..... 49

Figura 9 – Capa do catálogo do Museu do Trem de Recife, ano 1972. 67

Figura 10 – Folder de divulgação da ABPF contendo informações sobre a Viação Férrea Campinas – Jaguariúna. 71

Figura 11 – Folder com informações sobre as ações do PRESERFE. 81

Figura 12 – Capa do primeiro exemplar do periódico “Passado e Presente” da gerência do PRESERFE. Edição n° 01 de Dezembro de 1987. 82

Figura 13 – Nota sobre doação de acervo pertencente a ex-funcionário da ferrovia e recebido pelo PRESERFE. 82

Figura 14 - Folder informativo sobre o PROFAC. 85

Figura 15 – Folders informativo do CEFEC de Além Paraíba / MG, CEFEC de Volta Grande / MG e CEFEC de Barbacena / MG. 87

Figura 16 - Folders informativo do CEFEC de Itacuruçá/RJ e CEFEC de Santos Dumont/MG. 87

Figura 17 - Gravura da inauguração da EFDPII. Autoria: J. G. da Costa, Séc. XIX. ... 91

Figura 18 - Estrada de Ferro Dom Pedro II, posterior Estrada de Ferro Central do Brasil. Estação do Engenho de Dentro, Prefeitura do Distrito Federal, s/data. 93

Figura 19 - Construção da cobertura da estação ferroviária do Engenho de Dentro, Rio de Janeiro, s.d. Arquivo Nacional. Fundo Correio da Manhã. 93

Figura 20 - Ilustração do Edifício administrativo das Oficinas de Locomoção do Engenho de Dentro, s/data. 94

Figura 21 - Fachada do prédio administrativo das Oficinas de Locomoção do Engenho de Dentro em 13 de julho de 1933..... 95

Figura 22 - Fachada do antigo prédio da administração das Oficinas de Locomoção do Engenho de Dentro em 2014. Foto: Adriana Lorete / O Globo. 96

Figura 23- Fachada do antigo prédio da administração restaurada. 96

Figura 24 - Edifício do antigo galpão de pinturas das Oficinas de Locomoção do Engenho de Dentro, onde foi instalado o CPHF-RJ s/data..... 104

Figura 25 - Vista aérea do complexo das Oficinas de Locomoção do Engenho de Dentro, s/data..... 108

Figura 26 - Croqui da vista aérea do complexo das Oficinas do Engenho de Dentro, s/data. 1. Área do CPHF-RJ / Museu do Trem; 2. Área dos Galpões das Oficinas do Engenho de Dentro; e 3. Estação Ferroviária do Engenho de Dentro. Fonte: Processo de Tombamento 1382-T 109

Figura 27 - Projeto Arquitetônico de adaptação do antigo galpão de pinturas das Oficinas do Engenho de Dentro, para o CPHF-RJ: Corte Transversal e Fachada Principal, 1983. Autor: Cláudio Bacalhau. Fonte: Processo de Tombamento 1382-T-97, Arquivo da Superintendência do Iphan RJ. 111

Figura 28 - Esboço do projeto museográfico: Vista em perspectiva da área interna do antigo galpão de pinturas das Oficinas do Engenho de Dentro a partir da entrada principal do CPHF-RJ, 1983. Autoria: Cláudio Bacalhau..... 119

Figura 29 - Planta baixa do Projeto Museográfico do CPHF-RJ. Autor: S/Id. 1. Acesso principal ao CPHF-RJ; 2. Maquete motorizada; 3. Carro de Getúlio Vargas; 4. Carro do Rei Alberto; 5. Carro do Imperador D. Pedro II; 6. Carro de Bombeiros movido a tração animal; 7. Mezanino; 8. Locomotiva "Baroneza" e seus dois carros de passageiros; 9. Painéis fotográficos; e 10. Sequência de Locomotivas e carros em miniaturas. Fonte: Processo de Tombamento 1382-T-97..... 120

Figura 30 - Vista parcial do interior do CPHF-RJ. Fonte: Acervo Museu do Trem-RJ. 121

Figura 31 - Carro de combate a incêndio e painéis fotográficos. Fonte: Acervo do Museu do Trem-RJ. 121

Figura 32 -Vista parcial dos Carros nobres expostos no CPHF-RJ. Fonte: Acervo do Museu do Trem-RJ. 121

Figura 33 - A cada inauguração de um centro de preservação era publicado um catálogo para o público em geral. Imagem da capa do catálogo do CPHF-RJ. 122

Figura 34 - Além do catálogo, folhetos complementavam a exposição e divulgavam o CPHF-RJ..... 123

Figura 35 - Placa de inauguração do CPHF-RJ. 124

Figura 36 - Ministro dos Transportes Cloraldino Soares Severo e o príncipe D. Pedro Gastão de Orleans e Bragança na varanda do carro utilizado pelo Presidente Getúlio Vargas. 125

Figura 37 - Nota da AMAED e do CPHF-RJ convocando a comunidade para discutir planos de atividades para o centro de preservação. 129

Figura 38 - Material Educativo "Maria Fumaça - a locomotiva do tempo do vovô". Desenvolvido pela equipe do PRESERVE..... 131

Figura 39 - Material Educativo "Faisquinha – A unidade elétrica que trabalha no subúrbio". Desenvolvido pela equipe do PRESERVE. 131

Figura 40 - Material Educativo "Diesel – A locomotiva de hoje". Desenvolvido pela equipe do PRESERVE. 131

Figura 41 – Material de apoio para as ações educativas "Baroneza". 131

Figura 42 - Parte interna do material Educativo "Baroneza". 131

Figura 43 - Planta de situação do Museu do Trem – Projeto encaminhado para o Banco Mundial para recuperação e preservação da memória ferroviária. 136

Figura 44 – Vista aérea área do conjunto de Oficinas de Locomoção do Engenho de Dentro em 2003, antes da construção do estádio. O Perímetro do terreno das Oficinas está sinalizado em amarelo, do imóvel do Museu do Trem-RJ em polígono vermelho e da Estação Ferroviária do Engenho de Dentro em polígono azul. 145

Figura 45 - Planta de situação da área das Oficinas de Locomoção e do Museu do Trem-RJ. Em destaque, o polígono na cor vermelha sinalizando a área da edificação do museu. 145

Figura 46 – Planta de situação da implantação do Estádio Olímpico, elaborada pelo Rio urbe, órgão da PCRJ. Nela estão identificados os imóveis existentes a serem preservados, desmontados e demolidos. O polígono vermelho sinaliza o Museu do Trem-RJ. 146

Figura 47 – Imagem aérea do Estádio já construído em 2011. Autoria: Gerência de Cadastro, Pesquisa e Proteção, IPP (Instituto Pereira Passos). 147

Figura 48 - Vista aérea do terreno ocupado pelo Museu do Trem-RJ. A direita, a área das ruínas, sugerida para a construção de outro galpão para abrigar uma nova área de exposição com o acervo que está acondicionado na gare da Estação Barão de Mauá e a administração. 170

Figura 49 - Planta baixa do projeto de restauração do Museu do Trem-RJ. Elaborado pela empresa Oficina de Arquitetos, vencedora da concorrência pública..... 171

Figura 50 - "Oficina de Ideias" - Encontro com a comunidade do Engenho de Dentro e os consultores da Oficina de Arquitetos. 172

Figura 51 - Durante a obra emergencial o Museu do Trem-RJ permaneceu fechado para o público. O acervo recebeu a devida proteção e área da obra foi isolada. 174

Figura 52 – Logo desenvolvida por alunos do curso de Design Gráfico da PUC-Rio.177

Figura 53 – Aplicação do Logo do Museu do Trem desenvolvida pelos alunos da PUC-Rio. 178

Figura 54 – Placa de entrada do Museu do Trem-RJ com a aplicação do logo. 178

Figura 55 - Localização da Antiga Escola, com marcação da área solicitada para cessão não onerosa de uso..... 181

Figura 56 - Estudo para implantação Reserva Técnica e da área de apoio administrativo do Museu do Trem-RJ 182

Figura 57 - Levantamento realizado em 2016 pela Técnico do Iphan Rafael Fontenelle. 184

Figura 58 - Exposição temporária O Rio Grande na era dos trens. 186

Figura 59 – Exposição Temporária O Trem – ontem e hoje: uma viagem no tempo. 186

Figura 60 – Exposição temporária O Trem: Um olhar sobre o transporte ferroviário. 187

LISTA DE QUADROS

Quadro 1 - Lista de processos de tombamentos relacionados a relacionados a temática ferroviária do período de 1954 a 2018..... 54

Quadro 2 - Os centros de preservação e núcleos históricos ferroviários criados pelo PRESERVE e PRESERFE. 83

Quadro 3 - Centros Ferroviários Culturais inaugurados pelo PRESERFE através do programa PROFAC. 86

Quadro 4 - Roteiros das ações educativas elaboradas pela equipe do CPHF-RJ, de acordo com o público agendado.. 130

Quadro 5 - Projetos educativos elaborados pela equipe do CPHF-RJ, durante o período de 1984 a 1989..... 132

LISTA DE ABREVIAÇÕES E SIGLAS

AGETRANSP	Agência Reguladora de Serviços Públicos Concedidos de Transportes Aquaviários, Ferroviários e Metroviários e de Rodovias do Estado do Rio de Janeiro
ABPF	Associação Brasileira de Preservação Ferroviária
AENFER	Associação de Engenheiros Ferroviários
AMAED	Associação de Moradores e Amigos do Engenho de Dentro
AMUTREM	Associação dos Amigos do Museu do Trem do Rio de Janeiro
BMF/RJ	Biblioteca do Ministério da Fazenda do Rio de Janeiro
BANESPA	Banco do Estado de São Paulo
BNDES	Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social
CEFEC	Centro Ferroviário de Cultura
CNRC	Centro Nacional de Referência Cultural
CODT	Centro Olímpico de Desenvolvimento de Talentos
CPF-RJ	Casa do Patrimônio Ferroviário do Rio de Janeiro
CPHF-MG	Centro de Preservação da História Ferroviária de Minas Gerais
CPHF-RJ	Centro de Preservação da História Ferroviária do Rio de Janeiro
CPHF-RS	Centro de Preservação da História Ferroviária do Rio Grande do Sul
CCJ	Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania
CCP	Comissão de Coordenação das Atividades do PRESEVE
CE	Comissão de Educação, Cultura e Esporte
COB	Comitê Brasileiro Olímpico
CGMT	Comitê Gestor do Museu do Trem
CBTU	Companhia Brasileira de Trens Urbanos
CENTRAL	Companhia Estadual de Engenharia de Transportes e Logística
CPEF	Companhia Paulista de Estrada de Ferro
CNPq	Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico
6ª CR	6ª Coordenação Regional do Iphan
CTPF	Coordenação Técnica do Patrimônio Ferroviário
DEMU	Departamento de Museus e Centros Culturais
DEPROT	Departamento de Proteção
DNEF	Departamento Nacional de Estradas de Ferro
DNER	Departamento Nacional de Estradas de Rodagem
DNIT	Departamento Nacional de Infraestrutura e Transporte

DPHAN	Diretoria do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional
ENGEFER	Engenharia Ferroviária S.A.
EFCB	Estrada de Ferro Central do Brasil
EFDPII	Estrada de Ferro Dom Pedro II
EFL	Estrada de Ferro Leopoldina
EFM	Estrada de Ferro Mauá
EFMM	Estrada de Ferro Madeira Mamoré
EFNOB	Estrada de Ferro Noroeste do Brasil
EFOM	Estrada de Ferro Oeste de Minas
EFS	Estrada de Ferro Sorocaba
EFTC	Estrada de Ferro Tereza Cristina
FLUMITRENS	Companhia Fluminense de Trens Urbanos
FIFA	Federação Internacional de Futebol
FCA	Ferrovia Centro Atlântica
FNTF	Federação Nacional dos Trabalhadores Ferroviários
FERROBAN	Ferrovia Bandeirante
FEPASA	Ferrovias Paulista S/A
FUNDAJ	Fundação Joaquim Nabuco
GEHT	Grupo de Estudos de História da Técnica
GFPF	Grupo Fluminense de Preservação Ferroviária
ICOM	Conselho Internacional de Museus
ICOM-BR	Comitê Brasileiro do ICOM
IPTU	Imposto Predial e Territorial Urbano
IMN	Inspetoria dos Monumentos Nacionais
IFE	Inspetoria Federal de Estradas
IBPC	Instituto Brasileiro de Patrimônio Cultural
IBRAM	Instituto Brasileiro de Museus
IPEA	Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada
IPHAN	Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional
IPHAN-RJ	Superintendência do Iphan no Rio de Janeiro
LPCF	Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário
MFN	Museu Ferroviário Nacional
MPOG	Ministério de Estado do Planejamento, Orçamento e Gestão
MPF/RJ	Ministério Público Federal do Rio de Janeiro
MINOM	Movimento Internacional para uma Nova Museologia

MHN	Museu Histórico Nacional
MI	Museu Imperial
MT	Ministério dos Transportes
ONB	Ordem Nacional dos Bandeirantes
PCRJ	Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro
PAC	Programa de Aceleração do Crescimento
PAC-CH	Programa de Aceleração do Crescimento das Cidades Históricas
PCRJ	Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro
PLANSFER	Plano de Saúde dos Ferroviários
PNC	Plano Nacional de Cultura
PND	Programa Nacional de Desestatização
PND*	Plano Nacional de Desenvolvimento
PORTOBRÁS	Empresa de Portos do Brasil S.A
PRESERFE	Gerência de Preservação do Patrimônio Histórico Ferroviário
PRESERVE	Programa de Preservação do Patrimônio Histórico do Ministério dos Transportes
PROFAC	Programa Ferroviário de Ação Cultural
PUC Rio	Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro
REFER	Fundação Seguridade Social
RFFSA	Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima
RMV	Rede Mineira de Viação
SESEF	Serviço Social das Estradas de Ferro
SPU	Secretaria de Patrimônio da União
SPHAN	Secretaria do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional
SPHAN	Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional
SESEF	Serviço Social das Estradas de Ferro
SEI	Sistema Eletrônico de Informação
SICG	Sistema Integrado de Conhecimento e Gestão
SNPC	Sistema Nacional do Patrimônio Cultural
STU/RJ	Superintendência dos Trens Urbanos do Rio de Janeiro
SUNAMAM	Superintendência Nacional da Marinha Mercante
TICCIH	The Internacional Committee for the Conservation of the industrial Heritage - Comitê Internacional para Conservação do Patrimônio Industrial
TICCIH Brasil	Comitê Brasileiro de Preservação do Patrimônio Industrial
UNICAMP	Universidade Estadual de Campinas

UFF	Universidade Federal Fluminense
UFSC	Universidade Federal de Santa Catarina
VFCJ	Viação Férrea Campinas – Jaguariúna
VFRGS	Viação Férrea do Rio Grande do Sul

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO 20

CAPÍTULO 1 FERROVIA, PATRIMÔNIO E MUSEU: ENTRONCAMENTOS 29

1.1 A ferrovia no Brasil: cenário de um patrimônio 29

1.2 O panorama das ações de preservação do Patrimônio Ferroviário Brasileiro 42

1.3 A musealização como processo de preservação do Patrimônio Ferroviário 58

CAPÍTULO 2 O MUSEU DO TREM ONTEM 89

2.1 De oficina a Centro de Preservação da História Ferroviária do Rio de Janeiro, Museu do Trem-RJ 89

2.2 A constituição do Centro de Preservação da História Ferroviária do Rio de Janeiro, o Museu do Trem-RJ 100

2.2.1 A narrativa museológica 112

2.2.2 Materiais para divulgação 121

2.2.3 A inauguração 123

2.2.4 As ações educativas 125

2.2.5 A década de 1990 133

CAPÍTULO 3 O MUSEU DO TREM HOJE 141

3.1 O Processo de Tombamento Municipal - Decreto n° 14.741 de 22 de abril de 1996 142

3.2 O Processo de Tombamento 1382-T-97- IPHAN 148

3.3 O contexto atual do Museu do Trem-RJ 156

3.3.1 A reabertura 156

3.3.2 A Casa do Patrimônio Ferroviário do Rio de Janeiro 164

CONSIDERAÇÕES FINAIS 188

REFERÊNCIAS 191

INTRODUÇÃO

Recentemente, tem-se assistido ao aumento progressivo das investigações acerca da historiografia da formação das estradas de ferro no Brasil, assim como estudos tem se voltado para as questões de patrimonialização e musealização destes remanescentes ferroviários. As representações e os discursos que ampararam a política nacional de transportes no país, nos séculos XIX e XX, possibilitaram identificar e compreender marcos que engendraram valores à ferrovia.

Entretanto, por mais que este modal tenha sido em determinados momentos avaliado no contexto econômico como símbolo do progresso, da modernidade e da integração nacional, ele passou por processos e períodos que o levaram para um ambiente de declínio e de representação do atraso. Mas, na contemporaneidade, à luz da memória ferroviária e da identidade social e, em consonância com as tendências internacionais, a perspectiva predominante nas abordagens sobre a ferrovia tem adotado seu tratamento como patrimônio industrial.

No campo do Patrimônio Cultural, o que se observa são estudos que abordam a temática da preservação da memória ferroviária, observando-se principalmente as iniciativas de recuperação da materialidade desses bens por intermédio da sociedade civil, das pessoas que participaram do processo ferroviário por meio de seu trabalho e da criação de equipamentos culturais, como museus por exemplo. Sendo este último, o objeto de análise desta pesquisa.

Nesse sentido, o presente trabalho torna-se um produto das reflexões produzidas durante as atividades práticas supervisionadas, previstas em Edital como parte da formação no Mestrado Profissional em Preservação do Patrimônio Cultural do IPHAN[1]. Ciente de que estas atividades desenvolvidas na unidade teriam que transcorrer pelos caminhos dos "[...] estudos e pesquisas para subsidiar a elaboração de projeto museológico e expográfico para o Museu do Trem" (IPHAN, 2016, p.17), passamos a observar atentamente o objeto de estudo e a designar as opções que nos proporcionassem a delimitação de um problema a ser pesquisado.

Antes de seguirmos, peço permissão para discorrer brevemente sobre a minha relação com a ferrovia. Além da afinidade com o objeto, uma vez que ele proporciona o estudo das relações entre a sociedade e seu patrimônio, área a que tenho dedicado meus estudos, o tema

[1] O Mestrado Profissional em Preservação do Patrimônio Cultural associa o aprendizado teórico-metodológico e a pesquisa, com atividades práticas de preservação supervisionadas nas diversas unidades do IPHAN. Portanto, os alunos-bolsistas ao ingressarem no programa, participam do desenvolvimento de trabalhos relativos à sua missão e atribuições legais e contam com a supervisão de técnicos do órgão, que os acompanham no desenvolvimento das atividades práticas profissionalizantes (IPHAN, 2016).

remete ao meu contexto familiar, onde as memórias marcantes estavam presentes no meu cotidiano pelo fato de ser bisneta, sobrinha e filha de empregados das estradas de ferro no Estado do Rio de Janeiro.

Ainda quando criança, frequentava com periodicidade os espaços das antigas Oficinas de Locomoção do Engenho de Dentro, local que abriga em um dos seus antigos galpões, o Museu do Trem do Rio de Janeiro (Museu do Trem-RJ)[2]. Além dos espaços de trabalho ferroviário e do museu, na década de 1990, as Oficinas também mantinham no antigo prédio da administração, uma unidade de assistência médica para os funcionários da Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima (RFFSA), vinculada ao Plano de Saúde dos Ferroviários (PLANSFER)[3], ao qual meu pai era associado.

Entre a espera da consulta médica era possível caminhar nos espaços das Oficinas, que nesse período já apresentavam um cenário de dificuldades e de declínio das suas atividades funcionais. O Museu do Trem-RJ fazia parte desse circuito. Lembro-me de termos tido, minha irmã e eu, a oportunidade de visitarmos esse espaço algumas vezes e, nos encantarmos com os testemunhos ali materializados. Sem dúvida, as consultas médicas se tornavam mais prazerosas.

Essa afinidade construída com os objetos de memória, mais especificamente com os objetos de museu foi denominada pela professora e museóloga Waldisa Rússio Camargo Guarnieri de *fato museal* (1981). A autora se refere à relação entre o homem e os objetos representantes de sua memória, em um cenário institucionalizado como o museu, os quais podem ser acionados por diferentes atores sociais por meio de diversas percepções.

De acordo com Ulpiano Toledo Bezerra de Meneses (2018), "o museu tem o condão não apenas de dar a conhecer, informar, educar etc., mas de mover os indivíduos, tocá-los, empurrá-los" (Ibidem, p. 6-7). Nesse sentido, o museu articula o cognitivo ao afetivo, o que

---

[2] Um fato curioso e que merece ser salientado diz respeito à denominação do museu. Embora seja comumente conhecido por Museu do Trem-RJ, o espaço no decorrer de suas gestões recebeu outras designações. Quando foi inaugurado, seguia as diretrizes de implantação do Programa de Preservação do Patrimônio Histórico dos Transportes (PRESERVE) do Ministério dos Transportes no qual a RFFSA atuava, recebeu o nome de Centro de Preservação da História Ferroviária do Rio de Janeiro (CPHF-RJ). Na gestão do Instituto do Patrimônio Histórico Nacional (IPHAN) passou a ser chamado de Casa do Patrimônio Ferroviário do Rio de Janeiro (CPF-RJ). No decorrer deste trabalho explicitaremos essa questão e ao nos referirmos ao espaço faremos uso da expressão Museu do Trem-RJ, pelo qual ele é popularmente conhecido.

[3] O Serviço Social das Estradas de Ferro (SESEF) criou o PLANSFER no ano de 1989, através de um acordo coletivo do trabalho entre a Federação Nacional dos Trabalhadores Ferroviários (FNTF) e a então Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima (RFFSA). No início, o plano era destinado aos ferroviários em atividade e seus dependentes, mais tarde foi estendido a funcionários aposentados e pensionistas. O SESEF tinha entre seus objetivos principais a defesa da saúde, a educação, a cultura, a assistência social do trabalhador ferroviário e de sua família. Nas antigas Oficinas de Locomoção do Engenho de Dentro, a unidade médica ocupava o térreo do antigo prédio da administração. Atualmente, o antigo prédio é ocupado pelo Projeto Naves do Conhecimento e pelo Museu da Cidade Olímpica, ambos subordinados à Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro.

provoca exponencialmente um aumento da eficácia de sua atuação. No nosso caso, a possibilidade de visualizar e apreciar os espaços e objetos ferroviários das Oficinas e do museu acionaram as experiências outrora compartilhadas nos espaços da família.

Do sentimento de nostalgia que possuo desse período pretérito em que visitei o Museu e como o encontrei, já na qualidade de mestranda do IPHAN, pude perceber o quão notório foram as transformações sofridas no espaço. O abandono ao qual tem sido relegado o acervo e a carência de recursos humanos e financeiros motivaram e contribuíram na escolha do tema. Para tanto, levamos em conta os agentes que participaram diretamente do processo de implantação e gestão do espaço, assim como os desdobramentos das medidas de acautelamento que atingiram diretamente o Museu do Trem-RJ.

No início da década de 1980, o Ministério dos Transportes (MT) criou o Programa de Preservação do Patrimônio Histórico do Ministério dos Transportes (PRESERVE) que tinha a intenção de levantar, reunir e documentar a evolução da tecnologia dos meios de transportes no país, para a criação de um Museu dos Transportes. Ao setor administrativo de cada modal, coube a responsabilidade de realizar o levantamento dos bens considerados relevantes. O transporte ferroviário manifestou-se através da RFFSA, que seguindo as diretrizes do programa contratou equipe especializada e desempenhou as ações de preservação. No entanto, devido a questões políticas e econômicas, o projeto de criação do Museu tornou-se inviável,

Não se atendo apenas ao material rodante, a RFFSA também ficou encarregada da preservação de bens relacionados à arquitetura, engenharia, literatura e iconografia da cultura ferroviária. Para a salvaguarda do acervo levantado foram criados com o apoio técnico do PRESERVE, os chamados Centros de Preservação da História Ferroviária e os Núcleos Históricos. Somente no âmbito da RFFSA, mais de dez espaços foram abertos ao público em todo o país. Tais ações tornaram-se uma importante referência na preservação da memória ferroviária brasileira e hoje tem sido objeto de discussões acadêmicas sobre os diferentes lugares onde se deram as práticas preservacionistas, para além das instituições criadas com essa finalidade.

Neste contexto, foi então inaugurado, no ano de 1984, o Museu do Trem-RJ, com a denominação de Centro de Preservação da História Ferroviária do Rio de Janeiro (CPHF-RJ), na Rua Arquias Cordeiro, n° 1046, no bairro do Engenho de Dentro. Adaptado para receber o acervo, o antigo galpão da seção de pinturas de carros de passageiros da Oficina de Locomoção obedece à tendência clássica adotada pelas construções industriais, possuindo um pé-direito alto e a estrutura do telhado em madeira, apoiada por colunas de ferro fundido e telhas cerâmicas de tipo francês.

Nas próximas figuras, situamos a localização do bairro do Engenho de Dentro na cidade do Rio de Janeiro e o entorno do Museu do Trem-RJ. Esta última é composta pelo terreno da antiga Escola Técnica de Transportes Engenheiro Silva Freire[4], pela Estação Ferroviária Olímpica do Engenho de Dentro, pela Praça do Trem[5] e pelo Estádio Olímpico Nilton Santos. Quando encontramos a posição do museu no mapa, percebemos a sua proximidade ao acesso da estação ferroviária, o que contribui para um acesso favorável por parte do público visitante.

Figura 1 - Em vermelho, a localização do bairro do Engenho de Dentro no Mapa do Rio de Janeiro.



Fonte: WIKIMEDIA COMMONS, 2013

[4] Nos relatórios anuais da Estrada de Ferro Central do Brasil (EFCB) (1881-1934) verificou-se a criação de duas escolas na área das Oficinas de Locomoção do Engenho de Dentro. Uma escola mista, de ensino regular para filhos dos operários da oficina construída em 1871 e outra para formação de alunos-aprendizes construída em 1897, para a formação de mão de obra especializada para as atividades profissionais das estradas de ferro e principalmente atividades ligadas às oficinas. (FIGUEIRA, 1908; MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES, 1983b).

[5] Oficialmente, a Praça do Trem é denominada de Praça Carlos Alberto Torres, uma homenagem ao jogador de futebol que fez parte da seleção brasileira.

Figura 2 - Vista aérea do quarteirão onde está localizado o Museu do Trem. Polígono azul: Museu do Trem; amarelo: antiga Escola Técnica de Transportes Silva Freire; vermelho: Estação Ferroviária Olímpica do Engenho de Dentro; e verde a Praça do Trem.



Fonte: da autora, desenho sobre imagem do Google Earth, 2020.

No que diz respeito ao acervo que compõem o Museu do Trem-RJ, de acordo com o levantamento realizado pela Superintendência do IPHAN no Rio de Janeiro (IPHAN-RJ) no ano de 2016, a quantidade de objetos gira em torno de mais de 2.600 itens. A grande maioria dos itens são oriundos das antigas Estrada de Ferro Dom Pedro II (EFDPII), posterior EFCB e da Estrada de Ferro Leopoldina (EFL).

São destaques: a locomotiva Baroneza, a primeira a trafegar no país, quando inaugurou o primeiro trecho da Estrada de Ferro Mauá (EFM) em 1854; carros de passageiros que foram construídos nas Oficinas e serviram a autoridades de Estado, como o carro Imperial que foi fabricado na Bélgica em 1886, para servir ao Imperador D. Pedro II; o carro que serviu o Rei Alberto durante a sua visita ao Brasil em 1920; e o carro especial que serviu ao Presidente Getúlio Vargas na década de 1930. Além de mobiliários, equipamentos ferroviários e documentos impressos que fizeram parte das antigas empresas.

No que tange aos remanescentes das antigas Oficinas de Locomoção do Engenho de Dentro, após a construção do Estádio Olímpico, sobreviveram apenas os galpões correspondentes ao Museu do Trem-RJ e à Praça do Trem, além do antigo prédio da administração. Sendo que estes dois últimos foram inseridos nas ações de requalificação urbana do bairro do Engenho de Dentro pela Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro (PCRJ), a fim de

atender a logística necessária à operação dos Jogos Olímpicos de 2016[6].

A extinção da RFFSA em 22 de janeiro de 2007, por meio da Medida Provisória n° 353 e regulamentada pela Lei n° 11.483, de 31 de maio de 2007, dispôs sobre a revitalização do setor ferroviário e encerrou o processo de liquidação da empresa. A partir desta Lei foram atribuídos ao Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN) a responsabilidade para a preservação da memória ferroviária dos bens provenientes da RFFSA.

Conforme disposto no Art. 9° da Lei n° 11.483/2007, coube ao Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - IPHAN "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" (BRASIL, Art. 9, 2007). Ainda segundo a referida Lei, o órgão deverá promover a preservação e a difusão da memória ferroviária constituída pelo patrimônio ferroviário da RFFSA.

Deste modo, a memória ferroviária passou a ser uma categoria obrigatória nas políticas patrimoniais e entrou na agenda do órgão federal. Lucas Neves Prochnow enfatizou em sua dissertação intitulada "O IPHAN e o patrimônio ferroviário: a memória ferroviária como instrumento de preservação" (2014), que a partir da referida lei acabou-se atribuindo algo estranho à prática patrimonialista do órgão. O IPHAN recebeu a incumbência de proteção e gestão do que se convencionou chamar de "memória ferroviária". Para Prochnow (2014) seria como se a Lei equiparasse o patrimônio ferroviário da RFFSA à memória ferroviária. Dessa forma, o órgão precisou lidar com um enorme passivo de material ferroviário, em sua maioria em um estado de conservação crítico e em vias de abandono e sucateamento. Toda essa breve explanação, que no decorrer do trabalho será mais bem elucidada, foi necessária, visto que o terreno, o imóvel e o acervo que compõe o Museu do Trem-RJ são componentes desse vasto espólio da RFFSA.

Desse universo mais amplo, recortamos como objeto de estudo, os processos de patrimonialização e musealização do Museu do Trem-RJ. Hoje o Museu e o seu acervo são uma referência para a memória ferroviária, não somente do Estado do Rio, mas no país. Tanto o imóvel quanto o acervo móvel são bens protegidos que envolvem três instâncias (tombamento federal e municipal e a inscrição na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário).

Percebemos que havia a necessidade de aprofundar a maneira como se organizaram as

[6] C.f. Jornal O Globo. "Ao lado do Engenhão, Nave do Conhecimento Olímpica deve ficar pronta este ano". Rio de Janeiro, 07.03.2015. Disponível em: <https://oglobo.globo.com/rio/ao-lado-do-engenhao-nave-do-conhecimento-olimpica-deve-ficar-pronta-este-ano-15529871#ixzz3dXnYm9LU>. Acessado em: Ago. 2020.

ações de preservação dos bens ferroviários no país no âmbito da RFFSA, que reverberaram na implantação de centros de preservação e núcleos históricos por uma instituição que não tinha a preservação de bens culturais como atividade-fim. Soma-se a isto, a busca por compreender como o Museu do Trem-RJ constituiu o seu acervo e se mantém como referência para a sociedade.

A partir dessas inquietações algumas questões permearam a pesquisa, tais como: o que motivou o processo de patrimonialização e de musealização de bens ferroviários no Brasil? Em que medida o governo federal conduziu a composição de espaços museológicos com a temática ferroviária? De que maneira o Museu do Trem-RJ, sob a gestão do IPHAN, tem lidado com o modelo de preservação operado pela RFFSA?

Diante do exposto, estabelecemos como objetivo geral para este trabalho refletir sobre os processos de patrimonialização e musealização envolvidos na preservação dos bens ferroviários no país, frente à experiência vivenciada pelo Museu do Trem-RJ, no período de 1984 a 2018. Para isto, considera-se alguns agentes que participaram efetivamente da questão e por meio dos quais seria possível alcançar um entendimento do processo a ser analisado, sendo eles o Ministério dos Transportes através do PRESERVE e da RFFSA, e o IPHAN. Assim como buscamos uma abordagem a partir dos conceitos de *patrimônio*, *memória* e *museologia* para constituir as relações indispensáveis ao entendimento do nosso objeto de estudo. Como recorte temporal foram delimitados dois períodos, de 1984 a 2007, período da primeira gestão do espaço, realizada pela RFFSA, e um segundo momento, de 2007 a 2018, que representa o período da atual gestão do local pelo IPHAN, considerando o disposto na Lei n° 11.483/2007.

Do ponto de vista dos referenciais teóricos optamos por recorrer a revisão e análise bibliográfica dos debates nos campos da memória, do patrimônio e da museologia que amparam as proposições levantadas. Buscamos, para tanto, as reflexões de autores europeus clássicos, tais como Maurice Halbwachs, Jacques Le Goff, Joel Candau, Hugues de Varine, Dominique Poulot, André Desvallées, François Mairesse e Françoise Choay, mas também nomes importantes da produção intelectual brasileira, tais como Marcia Chuva, Maria Cecília Londres Fonseca, José Reginaldo dos Santos Gonçalves, Ulpiano Meneses, Beatriz Kuhl, Cristina Meneguello, Waldisa Rússio, Cristina Bruno, Diana Farjalla Correia Lima, entre outros.

Para isto, além da realização da revisão bibliográfica, com intuito de mapearmos os estudos desenvolvidos sobre o tema, recorremos a análise dos documentos oficiais do Museu do Trem produzidos no âmbito do Ministério dos Transportes e da RFFSA. Em paralelo, para averiguarmos a atual conjuntura do museu foi efetuada uma pesquisa documental no Arquivo

do IPHAN-RJ, perpassando pelo processo de tombamento n° 1382-T-97 e os andamentos das ações de preservação do bem no decorrer dos anos após a sua transferência para o IPHAN.

Nesse sentido, a partir das pesquisas realizadas nos arquivos da Inventariança da extinta RFFSA e do IPHAN-RJ, além de entrevistas informais com técnicos dos dois órgãos que nos informaram sobre as questões relacionadas ao patrimônio do setor ferroviário, identificamos como um dos pontos que prevaleceu e que ainda permanece incorporado, o interesse pela preservação do patrimônio ferroviário musealizado.

Faz-se necessário mencionar que ao longo do desenvolvimento da pesquisa foram algumas as dificuldades enfrentadas para levantar as documentações referentes as primeiras discussões relacionadas ao PRESERVE e sobre o processo de constituição e extinção dos centros de preservação e núcleos históricos implantados pela Rede. É possível que no processo de liquidação da RFFSA documentos tenham sidos dissociados ou eliminados, o que corrobora o tratamento dispensado ao patrimônio ferroviário como um todo.

Outra dificuldade foi com relação ao acesso aos arquivos da Inventariança da extinta Rede. Tratava-se de local que demandava autorização prévia para acessar os acervos e no período da pesquisa, eles ainda estavam iniciando o processo de identificação dos documentos que estavam na sede. E no próprio Museu, durante o período da "obra emergencial", que a unidade precisou fechar para o andamento da obra, o que acabou atrasando o andamento do tratamento informacional desses documentos. Nesse sentido, para suprir essas dificuldades tivemos que recorrer às fontes e aos trabalhos acadêmicos produzidos por outros pesquisadores, assim como apelar para a análise de periódicos sobre os processos de patrimonialização e musealização do sistema ferroviário e aos centros e núcleos implantados pelo Programa e que permanecem em funcionamento, como o Museu Ferroviário de São João del-Rei e o Museu Ferroviário de Juiz de Fora, em Minas Gerais.

A dissertação está organizada em três capítulos. No capítulo 1, denominado *Ferrovia, Patrimônio e Museu: entroncamentos*, pretendemos contextualizar brevemente a trajetória da ferrovia no cenário nacional, desde seu surgimento até o seu processo de desestatização. Não foi a nossa prioridade traçar uma linha do tempo sobre a formação das estradas de ferro no Brasil, tema, aliás, que já conta com uma diversificada bibliografia, tanto nas produções de caráter acadêmico e literário, quanto nas produções influenciadas pelas narrativas das experiências do trabalho. Pretendeu-se, contudo, fazer uma concisa análise para compreender o deslocamento dos papéis exercidos pelas diversas empresas envolvidas na preservação do patrimônio ferroviário e suas administrações no país.

Dessa forma, percorreremos o processo de surgimento das ferrovias ao seu desenvolvimento político, econômico e social, passando pela dissolução operacional. Nesse contexto, abordaremos o processo de ressignificação dos remanescentes ferroviários, visando apreender os processos de atribuição de valor cultural, a partir das primeiras iniciativas de patrimonialização e musealização destes bens.

Para os dois capítulos seguintes, onde apresentamos o nosso objeto de estudo, o Museu do Trem-RJ, utilizamos o uso de marcadores temporais em suas denominações para identificarmos e compreendermos as ordens dos acontecimentos. No capítulo 2, *O Museu do Trem ontem*, aprofundaremos a análise na constituição e implantação do antigo CPHF-RJ pelo PRESERVE, nas antigas Oficinas de Locomoção do Engenho de Dentro. Desta forma, queremos refletir de que maneira os agentes envolvidos no processo elaboraram a narrativa do CPHF-RJ e constituíram o acervo histórico do modal que seria perpetuado sobre a ferrovia no Estado do Rio de Janeiro.

Por fim, para o escopo do capítulo 3, *O Museu do Trem hoje,* analisaremos a conformação atual do espaço, após atribuição de responsabilidade da gestão de seus bens ao IPHAN, regulamentada pela Lei Federal n° 11.483/2007. Para isto, achamos necessário aprofundar as discussões acerca da motivação dos pedidos de tombamento (federal e municipal) e a análise de seus processos, de maneira a apresentar seus desdobramentos e impactos para o Museu. Dessa forma, prosseguimos observando como foi o comprometimento do IPHAN com os desafios da preservação e da gestão do patrimônio ferroviário musealizado, a partir de problemas existentes dentro do Museu do Trem-RJ.

CAPÍTULO 1 FERROVIA, PATRIMÔNIO E MUSEU: ENTRONCAMENTOS[7]

Neste capítulo pretende-se abordar o contexto que permitiu o processo de ressignificação e objetivação do passado ferroviário. Para tanto, são apresentados, inicialmente um panorama sobre a chegada da ferrovia no Brasil, destacando as primeiras iniciativas, os processos de encampação, a criação da Rede Ferroviária Federal S. A. (RFFSA) e a subsequente privatização do setor.

Em seguida, visando apreender a atribuição de valor cultural aos bens remanescentes ferroviários no país, abordaremos a percepção de patrimonialização e musealização através da atuação do Estado na construção de uma memória coletiva. Para isso, são expostos com base em fatos históricos, dados relacionados ao patrimônio industrial, as primeiras iniciativas de instauração de museus ferroviários e as políticas públicas de preservação dos bens culturais ferroviários.

1.1 A Ferrovia no Brasil: cenário de um patrimônio

O surgimento da ferrovia está inserido em um conjunto de profundas transformações que marcaram a sociedade ocidental a partir da segunda metade do século XVIII. Compreendermos o seu advento e a sua dinâmica dentro deste cenário contribui para o entendimento das relações estabelecidas nesse período e a sua célere expansão pelo mundo.

Como bem é analisado pelo professor Eric J. Hobsbawm em sua trilogia - "A Era das Revoluções (1789-1848)", "A Era do Capital" (1848-1875)" e " A Era dos Impérios (1875-1914)" – houve uma mundialização das condições de enquadramento da sociedade e da economia para a ascendência do mundo moderno. Na análise de Hobsbawm, o duplo impacto das revoluções, Francesa e Industrial, aliás denominadas pelo mesmo de "dupla revolução" (2019, p. 15), ressaltaram as dinâmicas e conflitos que envolveram potências mundiais e romperam com forças que obstruíam o avanço econômico da sociedade. Ainda na avaliação do autor:

[7] O entroncamento é o encontro de duas ou mais coisas. Nesse caso, o uso da metáfora onde a ferrovia, o patrimônio e o museu se cruzam. De acordo com o Glossário de termos ferroviários (2016) trata-se da "junção, ponto de contato, articulação, ligação, bifurcação. Estação ou cidade servida por duas ou mais ferrovias e que serve de ponto de ligação para a conjugação de serviços. Pode ainda referir-se, no caso de uma só estrada, às estações onde começam os ramais". (DNIT, 2016).

> Se a economia do mundo do século XIX foi formada principalmente sob a influência da revolução industrial britânica, sua política e ideologia foram formadas fundamentalmente pela Revolução Francesa. A Grã-Bretanha forneceu o modelo para as ferrovias e fábricas, o explosivo econômico que rompeu com as estruturas socioeconômicas tradicionais do mundo não europeu; mas foi a França que fez suas resoluções e a elas deu suas ideias, [...] forneceu o vocabulário e os temas da política liberal e radical-democrática para a maior parte do mundo. (Ibidem, p. 97-8)

Desta maneira, Hobsbawm afirmou que a Grã-Bretanha introduziu através das novas tecnologias uma nova forma de economia, a industrializada. Enquanto a França difundiu as ideias políticas liberais que se popularizaram rapidamente pelo mundo e inauguraram o período contemporâneo. Sem dúvidas, a Europa além de ser "o centro original do desenvolvimento capitalista que dominava e transformava o mundo, era de longe a peça mais importante da economia mundial e da sociedade burguesa" (HOBSBAWM, 1988, p. 36).

E é neste contexto, mais precisamente da Revolução Industrial, que se desenvolvem as raízes da ferrovia. A expansão da mineração do carvão, principal fonte de energia e importante combustível doméstico da época, e do ferro, principal minério utilizado para a produção de maquinários e na arquitetura industrial, contribuíram para o advento da ferrovia, considerando que

> as minas não só necessitavam de máquinas a vapor em grande quantidade e de grande potência, mas também de meios de transporte eficientes para trazer grandes quantidades de carvão do fundo das minas até a superfície e especialmente para levá-las da superfície aos pontos de embarque. A linha férrea ou os trilhos sobre os quais corriam os carros era uma resposta óbvia; acionar estes carros por meio de máquinas era tentador; acioná-los ainda por meio de máquinas móveis não parecia muito impossível. Finalmente, os custos do transporte terrestre de grandes quantidades de mercadoria eram tão altos que provavelmente os donos de minas de carvão localizadas no interior perceberam que o uso desse meio de transporte de curta distância podia ser estendido lucrativamente para longos percursos. (HOBSBAWM, 2019, p. 82-3)

Como consequência, a utilização da ferrovia foi ampliada para uso de outros mercados e também para a condução de passageiros. O que resultou em vultosas mudanças nos sistemas de transportes, diminuindo os custos de circulação da produção e permitindo a formação e expansão de novos mercados. Outro fator de extrema importância nesse processo foi o surgimento de técnicas e conceitos de "um novo tipo arquitetônico" (KUHL, 1998, p. 23) que empregava o ferro como elemento construtivo principal em partes de edificações e também em novos programas, como as estações, rotundas, pontes, perfurações de túneis etc.

Do ponto de vista global, conforme aponta Hobsbawm (1988), a ferrovia conservava-se como um apêndice da navegação. Precisamente sob a ótica econômica, os trilhos e suas máquinas a vapor eram um meio de interligar o interior e suas zonas produtoras de bens primários a um porto a partir do qual estes bens poderiam ser transportados para as áreas industriais e urbanas do mundo.

No que se refere à implantação da ferrovia nos países latino-americanos, Borges (2011) aponta que ocorreu quase que de forma simultânea à europeia, porém de maneira mais lenta e espacialmente irregular. Ainda segundo o autor, a introdução e a implantação dos trilhos nos territórios latino-americanos se sucederam conforme interesses de grupos que detinham o domínio da economia primário-exportadora. Empréstimos e a maior parte do capital investidos na infraestrutura, principalmente nas estradas de ferro, foram concedidos pela Grã-Bretanha aos governos da América Latina. Em síntese, a Grã-Bretanha era o principal parceiro comercial desses governos e quem definia as regras que conduziam as relações econômicas internacionais.

Na América Latina, poucos foram os países que concretizaram a implantação de redes ferroviárias nacionais, como foi o caso da Argentina, Chile, México e Uruguai (Ibidem, p. 29). Em países como o Brasil e o Peru, limitou-se a construção de troncos ferroviários[8] que interligaram diretamente as regiões produtoras de insumos primários aos portos, como aponta Eduardo Galeano em sua obra "As veias abertas da América Latina" (2000)

> Muitos dos empréstimos se destinavam a financiar ferrovias para facilitar o embarque ao exterior dos minerais e alimentos. As vias férreas não constituíam uma rede destinada a unir as diversas regiões interiores entre si, mas conectava os centros de produção com os portos. (Ibidem, p. 140).

No Brasil, após a sua declaração de Independência (1822), o sistema de produção voltado para o mercado externo foi conservado. As relações comerciais com o mercado internacional, em especial com a Grã-Bretanha, existentes desde o período colonial[9] foram mantidas. O dinamismo e a expansão do mercado interno e o alcance de capital tornavam o país

[8] De acordo com o "Glossário de termos ferroviários" (DNIT, 2016), *rede ferroviária* é o "Conjunto de estradas de ferro que se acham ligadas entre si, formando um todo" (Ibidem, p. 49), enquanto que *tronco* seria caracterizado por "Trecho principal das linhas de uma via férrea do qual derivam os ramais ou linhas secundárias" (Ibidem, p. 36).

[9] O Tratado de Comércio e Navegação assinado em 1810 entre Portugal e Grã-Bretanha tinha por objetivo estreitar e manter as relações de aliança entre os dois países. Foi atribuído à importação de produtos ingleses uma tarifa menor do que a aplicada aos produtos portugueses. Com a independência do Brasil o tratado foi ratificado preservando os direitos de importação sobre as mercadorias inglesas, além de cobrar o fim do tráfico de escravizados (GALEANO, 2000).

um dos alvos da indústria britânica e dos investimentos na construção ferroviária, que nesse período necessitava de novos mercados.

O interesse pela implantação da ferrovia no Brasil ocorre ainda na primeira metade do século XIX, durante a Regência Una de Diogo Feijó (1835-1837). Nesse período, surgiu a primeira legislação para a concessão de ferrovias, o Decreto n° 101, de 31 de outubro de 1835. Esta decisão outorgava o direito de exploração às companhias que se dispusessem a construir uma via férrea, saindo do Rio de Janeiro e chegando até Minas Gerais, Rio Grande do Sul e Bahia. Além dos privilégios de concessão por 40 anos para a utilização de carros para transporte de mercadorias e de passageiros, também estava incluída a isenção de direitos de importação, a cessão gratuita dos terrenos necessários à estrada, entre outras peculiaridades (HOLANDA, 2004).

Entretanto, esse plano não se concretizou devido ao ambiente pouco favorável e pelas conturbações políticas que agitaram o Período Regencial (1831-1840). O início da implantação da ferrovia no país só viria despontar a partir da segunda metade daquele século, com os investimentos das companhias e a publicação de legislações que tinham a ação de conceder incentivos e privilégios àqueles que construíssem caminhos de ferro.

Prosseguindo, a publicação do Decreto n° 641, de 26 de junho 1852, conferia a concessão a uma ou mais companhias a construção de trechos totais ou parciais que partissem da Corte e terminassem em pontos das províncias de Minas Gerais e São Paulo. Tal escolha por essas províncias se deve ao fato de serem regiões que neste período estavam lidando com o aumento da demanda de exportação da produção cafeeira (COSTA, 1999).

Aliás, este decreto ampliava os benefícios da legislação anterior (Decreto n° 101/1835), ampliando de 40 para 90 anos o período de concessão, cercando de favores mais concretos e positivos. Entre eles a garantia de juros de até 5% do capital investido na construção da ferrovia, sendo facultado ao Governo o contrato do modo e o tempo do pagamento deste juro. E, o benefício da garantia de zona privilegiada, de cinco léguas para cada lado ao eixo da linha pelas empresas. Em síntese, o Estado através da garantia de juros destinava a proteção dos capitais investidos na construção ferroviária e garantia juridicamente direitos de propriedade.

A partir dessa legislação, começaria de fato a implantação da ferrovia no Brasil. Conforme periodização sugerida pela arquiteta Anna Eliza Finger (2013) em sua tese de doutorado *Um Século de Estradas de Ferro Arquiteturas das ferrovias no Brasil entre 1852 e 1957*, a implantação da malha férrea brasileira apresenta-se em quatro momentos. O 1° período, do chamado "empreendedorismo" (1852-1873), corresponde aos primeiros investimentos para a construção das estradas de ferro, financiados pelo capital privado, a maioria estrangeiro. O 2°

momento, de “novos incentivos e multiplicação de linhas” (1873-1889), caracterizava-se por um aumento dos investimentos de capital privado nacional e uma expansão um tanto desordenada e realizada mediante concessões feitas a interesses particulares. No 3° momento, de “formação das grandes companhias ferroviárias” (1889-1919), o governo tenta assumir um maior controle estabelecendo um planejamento ferroviário, assim como encampando grande parte da malha ferroviária brasileira. Por fim, e não menos importante, o 4° período foi de “sucateamento e estatização” (1919-1957) que detalha o declínio do transporte ferroviário, seu sucateamento e a monopolização do transporte ferroviário pelo governo (Ibidem, p. 51).

Para fins deste estudo, utilizaremos como apoio a periodização feita por Finger (2013), no decorrer do período denominado de “empreendedorismo”, que consideramos como marco inicial para a estruturação da política ferroviária e, por extensão os antecedentes da trajetória do Museu do Trem-RJ. Nesse primeiro período (1852-1873), seis ferrovias entraram em funcionamento, a maioria financiada pelo capital privado estrangeiro e em regiões voltadas para o escoamento de produção agrícolas:

> • **E. F. Mauá (Imperial Companhia de Navegação e Estrada de Ferro de Petrópolis), inauguração em maio de 1854**;
> • E. F. Recife-S.Francisco (Recife & São Francisco Railway Company), inauguração em fevereiro de 1858;
> • **E. F. D. Pedro II (Companhia Estrada de Ferro D. Pedro II), inauguração em março de 1858;**
> • E. F. Cantagalo, inauguração em abril de 1860;
> • E. F. Bahia-S.Francisco (Bahia & São Francisco Railway Company), inauguração em junho de 1860;
> • **E. F. Santos-Jundiaí (São Paulo Railway Company), inauguração em fevereiro de 1867**. (JURUÁ, 2012, p. 81, grifo nosso)

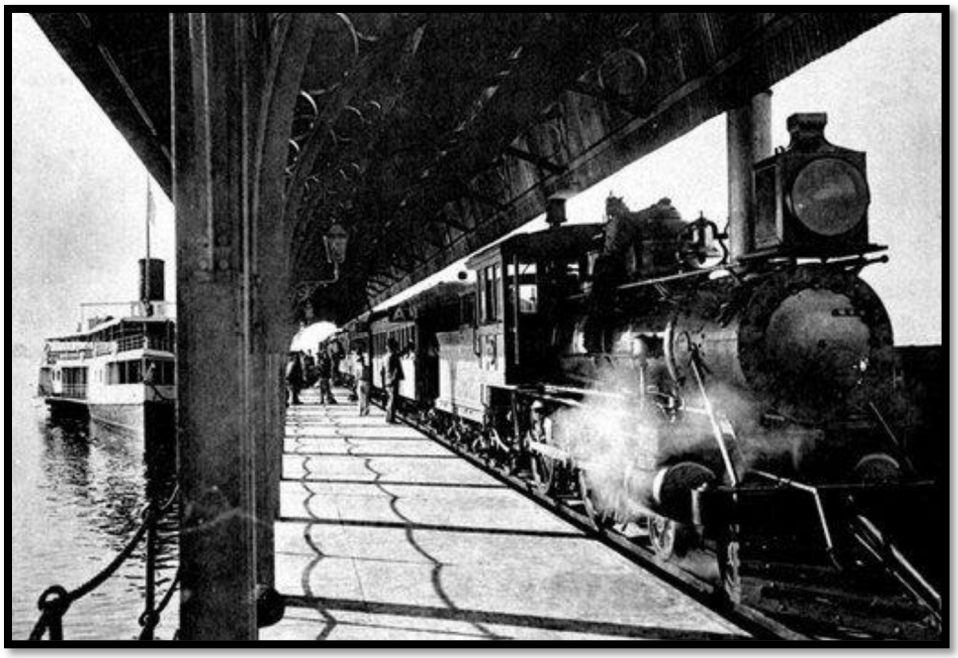
Das seis ferrovias apontadas acima, a Estrada de Ferro Mauá (EFM) e a Estrada de Ferro Santos-Jundiaí (EFSJ) se destacam por terem sido empreendimentos custeados em uma parceria entre o governo e a iniciativa privada. Estas duas ferrovias foram financiadas pelo empresário brasileiro Irineu Evangelista de Souza (1813-1889), que mais tarde viria a ser agraciado com o título de Barão e Visconde de Mauá, em conjunto com um grupo de investidores, que empregaram capital majoritariamente nacional (FINGER, 2013).

A EFM que antes de ser rebatizada era denominada de Estrada de Ferro Petrópolis (EFP), foi efetivamente um dos primeiros empreendimentos ferroviários no país. As tratativas da EFM datam de antes do Decreto n° 641/1852 que instituía a implantação de linhas ferroviárias no país por meio de concessões e tinha como objetivo interligar a província do Rio de Janeiro às regiões de base agrícola para exportação.

Na proposta encaminhada por Barão de Mauá ao governo, o empreendimento seria a construção de um serviço que interligaria a província do Rio de Janeiro ao Vale do Paraíba e se estenderia futuramente à província de Minas Gerais. Para tal, planejava-se um trajeto com operação intermodal, onde o serviço de linhas de vapores partiria do Porto da Prainha, atual Praça Mauá, até o Porto Mauá, no atual município de Magé. Do Porto de Mauá, uma estrada de ferro atingiria a Raiz da Serra da Estrela, no atual bairro de Vila Inhomirim, ainda no município de Magé. De Raiz da Serra até Petrópolis seria complementado através de carruagens, por meio de uma estrada de rodagem, visto que na época ainda não possuíam técnicas ferroviárias que possibilitassem vencer os declives íngremes e chegar em Petrópolis. De lá, seria construído uma estrada, que completaria o destino em direção à província de Minas Gerais (HOLANDA, 2004).

A proposta apresentada mostrou-se interessante para o governo, visto que naquele período estava em expansão a produção e exportação dos produtos brasileiros para o mercado internacional.

Figura 3 – Plataforma de embarque e desembarque da antiga Estação Mauá (atual Guia de Pacobaíba), ponto inicial da Estrada de Ferro Petrópolis. Sem data.

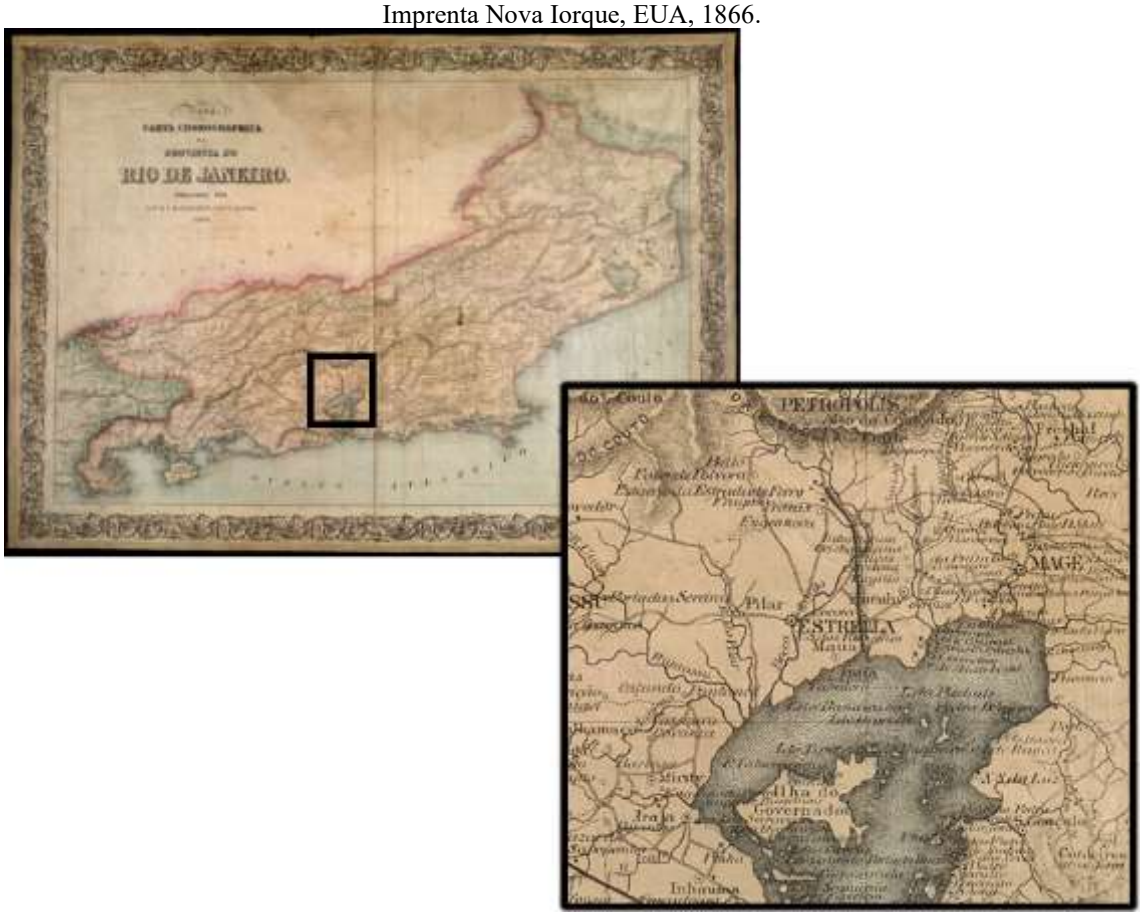


Fonte: FINGER, 2013

Para tal iniciativa, Mauá limitou-se a pedir como privilégio a garantia de que não haveria nenhuma ferrovia paralela ao trecho a ser construído e nem outra concessão para a exploração da navegação a vapor no trecho proposto no projeto. Para esta gestão foi instituída a Imperial Companhia de Navegação a Vapor e Estrada de Ferro de Petrópolis e a concessão foi obtida

através do Decreto n.º 987 de 12 de junho de 1852, pelo privilégio de 10 anos para a navegação e a construção da ferrovia.

Figura 4 - Mapa da província do Rio de Janeiro. Destaque para a interligação de dois modais, a navegação a vapor e o primeiro trecho ferroviário do país, EFM. Autoria: G.W. and C.B. Colton & Co, Imprenta Nova Iorque, EUA, 1866.



Fonte: Acervo digital Biblioteca Nacional.

Com a presença do Imperador D. Pedro II e sua comitiva, o primeiro trecho da EFM foi inaugurado no dia 30 de abril de 1854. Este percurso inicial de 14,5 km seguia do Porto Mauá, estação ferroviária de Guia de Pacobaíba, até a parada na localidade de Fragoso. A extensão deste trecho somente viria a ser concluída dois anos mais tarde, sendo estendida até a Raiz da Serra da Estrela (HOLANDA, 2004).

Diante de alguns imprevistos, como o atraso na construção do segundo trecho da EFM e que deveria complementar o projeto de Mauá, esta ficou limitada a servir apenas a Corte à Petrópolis, o que, em termos econômicos, não proporcionou interesse para a sua manutenção. A EFM foi vendida anos mais tarde para a Companhia Estrada de Ferro Príncipe do Grão-Pará,

que a adquiriu com os ativos e passivos da Imperial Companhia de Navegação e Estrada de Ferro de Petrópolis[10].

Atualmente, além das ruínas do píer que permitia o acesso ao Porto Mauá, vestígios da EFM resistem materializados na estação ferroviária e na Casa do Agente de Guia de Pacobaíba. Outro símbolo desse período, a locomotiva Baroneza, primeira a trafegar no trecho ferroviário, encontra-se em exposição no Museu do Trem - RJ.

Figura 5 – Ruínas do píer que dava acesso pela Baía de Guanabara à Estação de Guia de Pacobaíba.



Fonte: IPHAN, 2010

Figura 6 - Estação de Guia de Pacobaíba.



Figura 7 - Casa do Agente de Guia de Pacobaíba.



Fonte: IPHAN, 2010

As imagens acima foram retiradas do Parecer Técnico n° 001/2010 elaborado pela técnica do IPHAN, Fátima Bevilacqua Contursi. Neste documento foram arrolados os imóveis que são parte integrante do Trecho ferroviário Mauá-Fragoso com a finalidade de alertar para a

[10] Em 17 de outubro de 1888, esses ativos e passivos foram adquiridos pela The Rio de Janeiro Northern Railway Company e em 14 de janeiro de 1898 foi adquirida pela Leopoldina Railway Company (RODRIGUES, 2004).

urgência de ações de revitalização do ramal, com vistas à proteção da memória ferroviária (PROCESSO DE TOMBAMENTO n° 506-T-54).

A segunda linha ferroviária a ser implantada na província do Rio de Janeiro foi a Estrada de Ferro D. Pedro II (EFDPII), inaugurada quatro anos após a EFM. Assim como no caso da EFM, a implantação da EFDPII se mostrou como um projeto político-estratégico para o escoamento da produção agrícola destinada à exportação. As discussões sobre o seu projeto também são anteriores ao Decreto n° 641/1852, porém foi este instrumento que norteou o programa ferroviário nacional subsequente, que determinou a concessão para a construção da EFDPII pela Companhia Estrada de Ferro D. Pedro II.

Antes, ainda nos termos do Decreto n° 101/1835, o inglês Thomaz Cochrane havia requerido ao governo a permissão para a construção de uma linha férrea, cujo traçado iniciaria na capital do Império até o Vale do Paraíba. A concessão lhe foi outorgada estendendo o traçado até a província de São Paulo. Porém, diante do interessado não ter reunido os capitais para o financiamento da obra e por consequência não ter apresentado estudos definitivos após sucessivos pedidos de aditamento do prazo, o contrato acabou sendo anulado (HOLANDA, 2004).

De acordo com Juruá (2012), além de Cochrane, mais dois grupos participaram da concorrência pública para a concessão da EFDPII. Com considerações meramente econômicas e atendendo aos interesses da cafeicultura, o grupo liderado pelos Teixeira Leite, família tradicional de cafeicultores da região de Vassouras, contrataram os estudos da via férrea e apresentaram ao governo. E, o segundo grupo era constituído por investidores estrangeiros como banqueiros, capitalistas e políticos britânicos.

Com a anulação da concessão feita a Cochrane, a concorrência foi tornada sem efeito e o governo julgou mais conveniente a organização de uma companhia em Londres com capacidade financeira para executar as obras. Através do Decreto 1.598, de 9 de maio de 1855, foram aprovados os estatutos da Companhia de Estrada de Ferro D. Pedro II e foi determinada sua organização no Rio de Janeiro, cumprindo o Decreto n° 641/1852. A companhia iniciada como empresa privada foi constituída com recursos do Estado sendo encampada pelo mesmo, dez anos depois em 1865[11] e, passando a ser responsável pelo financiamento e administração da EFDPII (CAMPOS, 2017).

[11]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-publicacaooriginal73814-pe.html>. Acesso em: Mar 2020.

Por ora, cabe assinalar que o Decreto n° 641/1852 vedava o uso de mão de obra escravizada no serviço de construção e de custeio da estrada de ferro, assim sendo contratados homens livres. No que tange às relações estabelecidas com os países exportadores da tecnologia ferroviária, Rodriguez (2004) aponta que a de matriz inglesa era vendida como patente de invenção e em seu valor já estava incluso o chamado "serviço de engenharia" (Ibidem, p. 20). Na época, o Brasil não detinha de profissionais com experiência na construção de vias férreas, por este motivo a importação de conhecimento foi necessária. O país também não possuía indústrias de siderurgias com capacidade de produção dos equipamentos e materiais empregados na construção, carecendo de importá-los também.

O projeto da EFDPII previa uma estrada de ferro que cruzasse alguns municípios próximos à Corte e prosseguisse para regiões cafeeiras do Vale do Paraíba, para depois seguir para as províncias de São Paulo e Minas Gerais. A primeira seção da EFDPII foi executada pelo engenheiro inglês Edward Price e inaugurada em 1858. O trecho chegou apenas a uma localidade próxima à Baixada Fluminense, e não até as províncias paulista ou mineira (RODRIGUEZ, 2004). Para a continuidade da estrada de ferro em direção ao Vale do Paraíba, foram contratados engenheiros americanos que já detinham conhecimentos na construção em terrenos montanhosos, visto que a execução da obra da primeira seção não foi satisfatória para a Companhia (FINGER, 2013).

A respeito da expansão da EFDPII para o interior da província do Rio de Janeiro, Rodriguez (2004) destaca que tal fato também permitiu a ocupação acelerada no entorno de suas estações. Pelas freguesias que a linha férrea atravessava, foram instalados armazéns e estabelecimentos comerciais, que proporcionaram o abastecimento local, facilitando o crescimento demográfico em direção ao interior e diminuindo o isolamento cultural dessas regiões.

No decorrer das décadas seguintes foram iniciadas a incorporação da ferrovia ao planejamento de diversos planos viários para a articulação do território e o acesso às regiões do interior e de fronteira. Outro ponto que se colocou como prioridade nessa articulação, ocorreu após o choque de interesses políticos e econômicos entre Paraguai e a Tríplice Aliança (Brasil, Argentina e Uruguai) que deflagrou a Guerra do Paraguai (1864-1870). Este evento revelou ao governo brasileiro a precariedade do sistema de comunicação, assim como a vulnerabilidade das suas fronteiras, criando discussões sobre estas problemáticas e estimulando a elaboração de planos de integração do país (FINGER, 2013).

Com a Proclamação da República (1889), a EFDP II foi renomeada para Estrada de Ferro Central do Brasil (EFCB). Embora houvesse o desejo de distanciamento das referências

coloniais, o governo provisório manteve a base econômica, respeitando os acordos e compromissos consolidados pelo regime anterior.

No tocante às ferroviais, a política de concessões estabelecida pelo governo Imperial inviabilizou de certa maneira, a construção de uma malha ferroviária integrada nacionalmente. Embora a política de garantias de juros e incentivos oferecida às empresas, tenha concorrido para estimular a expansão e desenvolvimento das estradas de ferro, esta não tinha por finalidade integrar o território nacional. Tal fato acarretou para o governo anterior inconvenientes e prejuízos que acabou sendo uma herança o governo republicano.

Com o objetivo de ordenar a implantação de linhas, deu-se continuidade às articulações de planos viários. Paralelamente à instauração da República foi expedido o Plano Geral de Viação (DECRETO N° 159 de 15 de janeiro de 1890) que providenciava a organização de um plano de viação federal estabelecido por uma comissão. O estudo que deveria ser organizado no menor prazo possível, se estendeu até a primeira metade do século XX, sem que chegasse a ser implantado integralmente.

Ainda na primeira metade do século XX, o Decreto n° 1.126 de 15 de dezembro de 1903 que autorizava o governo a implantar uma estrada de ferro que partiria de Timbó (BA) à Propriá (SE) foi utilizado como modelo de plano viário para o modal ferroviário. Conforme o Decreto n° 1.126/1093, "O Governo mandará organizar os planos e orçamentos por pessoal de sua confiança, abrindo para isso o necessario credito, e contractará a construcção com quem mais vantagens offerecer em concurrencia publica" (DECRETO N° 1.126, 15/12/1903). Nesse sentido, percebe-se uma inversão dos atores, onde o Governo passa a ser o proponente e viabilizador da construção de linhas ferroviárias de interesse público.

As transformações no cenário econômico mundial na primeira metade do século XX também contribuíram para as mudanças nas atividades ferroviárias no país. A 1ª Grande Guerra (1914-1918) e a Crise de 1929 (Grande depressão), que paralisaram o fluxo de capital estrangeiro, impactaram a economia mundial e alteraram os fluxos de comércio, repercutindo diretamente nas exportações dos produtos brasileiros. Tais eventos acabaram reverberando no transporte ferroviário, atingindo um número considerável de companhias privadas. Grandes grupos empresariais, nacionais ou estrangeiros, não possuíam o interesse em mantê-las ou conservá-las. Os problemas financeiros que os afligiram, promoveram a encampação de grande parte das empresas, sem estudos prévios de viabilidades econômicas e com déficits financeiros. Para Finger (2013), a forma de implantação das ferrovias no país estava extremamente associada ao panorama econômico internacional que resultou no desalinho quando da primeira instabilidade externa.

Rodriguez (2004) aponta que, entre as décadas de 1930 e 1950, ao encampar diversas companhias, o governo não se encontrou em condições financeiras para realizar investimentos no reaparelhamento de um meio de transporte que respondesse rapidamente às necessidades político-econômicas e da população. A malha ferroviária do país foi diretamente afetada, marcando um período de declínio de suas atividades, de sucateamento do seu patrimônio e erradicação de ramais. Por sua vez, observa-se nesse período a gradativa mudança na política nacional de transportes. A concorrência paralela com os investimentos no setor rodoviário e com a aviação comercial já era uma realidade naquela época (PARADELA, 1998).

Paradela (1998) sinaliza que desde a década de 1920 estudos advertiam para a centralização das ferrovias em um sistema nacional, o que já evidenciava o embrião da futura Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA). Entretanto, antes de sua concretização, o Presidente Getúlio Vargas, no ano de 1952, incluiu o sistema ferroviário nos itens a serem discutidos e estudados pela Comissão Mista Brasil-Estados Unidos[12]. Para isto, paralelamente nomeou um grupo interministerial para elaborar e apresentar estudos a respeito das deficiências do setor ferroviário.

Dessas discussões, os estudos apontaram para o projeto de criação da RFFSA, uma empresa de economia mista, em que o Estado iria deter o controle acionário majoritário. O projeto foi sancionado anos mais tarde, pelo presidente Juscelino Kubitschek, por meio da Lei nº 3.115, de 16 de março de 1957. Das vinte e duas ferrovias estatais independentes, dezoito[13] foram encampadas pela União e agrupadas para a criação da empresa, que praticamente passou a monopolizar o transporte ferroviário do país (PARADELA, 1998).

Conforme apontamos neste trabalho, grande parte das ferrovias brasileiras foram construídas pela iniciativa privada com o objetivo de atender a interesses específicos dos produtores agroexportadores. Dessa maneira, a expansão da malha ferroviária nacional ocorreu de forma desordenada e sem planejamento por parte do governo, sendo distribuída de acordo com os interesses das regiões mais importantes. Além de operarem com uma grande variedade de material rodante, bitolas diferentes, dificultando e muitas vezes impossibilitando uma

[12] A Comissão era constituída por técnicos e economistas dos dois países, como resultado de um acordo entre o governo brasileiro e o Banco Internacional de Reconstrução e Desenvolvimento (BIRD) (PARADELA, 1998).

[13] Vias férreas incorporadas: Estrada de Ferro Madeira-Mamoré; Estrada de Ferro Bragança; Estrada de Ferro São Luís-Teresina; Estrada de Ferro Central Piauí; Rede de Viação Cearense; Estrada de Ferro Mossoró-Souza; Estrada de Ferro Sampaio Correia; Rede Ferroviária do Nordeste; Viação Férrea Federal Leste Brasileiro; Estrada de Ferro Bahia-Minas; Estrada de Ferro Leopoldina; Estrada de Ferro Central do Brasil; Rede Mineira de Viação; Estrada de Ferro Goiás; Estrada de Ferro Santos-Jundiaí; Estrada de Ferro Noroeste do Brasil; Rede de Viação Paraná-Santa Catarina; e Estrada de Ferro Dona Teresa Cristina. Das outras 4, duas permaneceram arrendadas aos governos dos Estados de Santa Catarina e Rio Grande (Estrada de Ferro Santa Catarina e Viação Férrea Rio Grande do Sul) e, as outras duas sob regime especial de administração Estrada de Ferro Ilhéus e a Estrada de Ferro Tocantins (SILVA, 2017).

integração nacional. Antes de serem estatizadas, várias se tornaram antieconômicas e injustificáveis, pois já não mais se sustentavam devido a decadência do setor. Paradela (1998) explica que na maioria das pequenas estradas, os roteiros do histórico de formação se assemelham, na medida em que

> muitos outros projetos ferroviários passaram pelo mesmo caminho: concessão à iniciativa privada para construção de pequenos trechos de interesse local e conveniência do próprio concessionário, investimento e exploração inicial, desistência da operação após esgotamento de recursos, retomo às mãos do poder público para recuperação da ferrovia. O enredo podia variar nos detalhes, mas a história era a mesma. (Ibidem, p. 47)

O desafio da RFFSA era, portanto, "administrar, explorar, conservar, reequipar, ampliar e melhorar o tráfego das estradas de ferro da União a ela incorporadas, [...] servindo as regiões Nordeste, Sudeste, Centro-Oeste e Sul" (BRASIL, Lei nº 3.115, de 16 de março de 1957, Art. 7). Logo após a sua concepção, foi criado um Grupo de Trabalho para identificar as ferrovias e ramais deficitários. Desse grupo implantou-se um programa de erradicação de ferrovias e ramais antieconômicos, onde estes seriam substituídos por estradas de rodagem (BRASIL, Decreto n° 58.341 de 3 de maio de 1966, Art. 1).

De acordo com Paula (2000) "foi preciso produzir e cultivar o discurso do deficitário, do antieconômico, do empreguismo das ferrovias, do seu atraso tecnológico crônico em contraponto ao progresso que chegava pela via rodoviária" (Ibidem, p. 190). Paradela (1998) aponta para as consequências graves que a erradicação de ramais e ferrovias trouxeram, como o esvaziamento de diversas cidades do interior, que haviam se organizado e estruturado sua economia entorno da via férrea. E com isso houve o desmonte e o abandono de seu patrimônio.

O que percebemos nestas ações são os interesses políticos e econômicos ultrapassando os interesses técnicos e se tornando uma questão resolvida para o governo no que se referia à problemática da ligação entre as regiões do país.

Ao longo da década de 1970, no cenário internacional, a crise do petróleo viria desviar novamente os rumos da ferrovia, fazendo com que fosse indicada como meio economicamente mais viável diante da elevação do valor do combustível e da sua escassez. Ainda neste período, o Ministério dos Transportes incluiu no II Plano Nacional de Desenvolvimento, o Plano de Desenvolvimento Ferroviário. Além de atacar os pontos críticos do sistema, previa no plano estratégico-econômico a construção de novas linhas como a Ferrovia do Aço, a renovação da frota de carros e locomotivas e a eletrificação de trechos (PARADELA, 1998).

O setor ferroviário aumentou sua participação no transporte de carga, como minério de ferro, carvão mineral e produtos siderúrgicos, promovendo na RFFSA uma reforma estrutural

e administrativa, descentralizando e ramificando-se em superintendências regionais. Esta ação evidenciou a influência da lógica formal e contábil, conduzindo os assuntos econômicos de forma estreita e parcial, o que tornava inquestionável os interesses sociais das frações atingidas pelas modernizações.

Desse período até a década de 1990, a RFFSA seguiu com estudos para o desenvolvimento e sustentabilidade do setor ferroviário. Contudo, no ano de 1992, dentro do projeto neoliberal, no qual era preconizado o Estado mínimo, a empresa foi inserida no Programa Nacional de Desestatização (PND), conforme o Decreto n° 473 de 10 de março de 1992. A transferência dos serviços de transporte ferroviário para o setor privado foi efetivada no período de 1996 a 1998 e seu processo de liquidação e extinção foram concluídos no início do novo século.

1.2 O panorama das ações de preservação do patrimônio ferroviário brasileiro

Segundo a arquiteta Beatriz Kühl (2008), importante referência nos estudos sobre a arquitetura do ferro e o Patrimônio Industrial

> Considera-se o processo de industrialização intimamente ligado ao desenvolvimento do transporte ferroviário, em especial na segunda fase daquilo que se convencionou denominar Revolução Industrial. A industrialização em larga escala associa-se diretamente a esse meio de transporte, pois impulsionou as ferrovias e, por sua vez, foi por elas impulsionada; e para seu funcionamento, as ferrovias devem possuir uma estruturação industrial. (Ibidem, p. 40)

Kühl aponta que o transporte ferroviário e os seus elementos são essencialmente partes integrantes de um processo industrial. No que diz respeito à preservação de seus remanescentes, o mesmo fundamenta-se enquanto integrante da categoria de Patrimônio Industrial[14].

A preocupação com a preservação do legado do processo da industrialização, apesar de aparecer de modo pontual nos finais do século XVIII na França (POZZER, 2007; CHOAY, 2006), teve um tratamento sistemático somente a partir de meados do século XX, atraindo a atenção de um público mais amplo. Sobretudo, isso se deu quando elementos representativos

[14] O Patrimônio Industrial conforma um campo de discussões recentes, onde o termo e o conceito foram referenciados institucionalmente pela criação do Comitê Internacional para Conservação do Patrimônio Industrial (TICCIH) no ano de 1978.

do período industrial na Inglaterra foram ameaçados de demolição, no início dos anos 1950 – caso da Estação Ferroviária de Euston e do Coal Exchange de Bunning, Bolsa de Carvão.

Na década seguinte, documentos patrimoniais como a Carta de Veneza (1964) centrada em monumentos e sítios históricos, levantaram questões de alargamento daquilo que passou a ser considerado bem cultural, abarcando diversos tipos de bens relacionados a um passado próximo. Kühl (2008; 2010) aponta que os preceitos da referida Carta foram norteadores para que documentos de aprofundamento de temas não contemplados diretamente por ela fossem produzidos.

De fato, o apelo público e a sensibilização para a preservação do patrimônio industrial coincidiram com os variados processos de desindustrialização e obsolescência das estruturas industriais. Sem dúvidas, as discussões nesse período estiveram vinculadas à preservação dos bens imóveis remanescentes da Revolução Industrial que, quando sobreviventes das duas grandes guerras mundiais, estavam ameaçados pelas transformações urbanísticas e paisagísticas que se intensificaram desde meados do século XX.

Desde então, as discussões sobre as questões relacionadas à preservação do patrimônio industrial se expandiram, multiplicando os estudos na área e motivando no final da década de 1970, a criação do The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage (TICCIH). Como uma organização internacional e não governamental, o TICCIH tem por finalidade reunir especialistas de todo o mundo para promover e aplicar pesquisas e ações voltadas para a proteção de bens industriais.

As reuniões sobre a temática foram centralizadas em encontros periódicos, assim como também foram desenvolvidos esforços de cooperação técnica com o International Council on Monuments and Sites (ICOMOS)[15], que resultaram na aprovação da Carta de Nizhny Tagil, sobre o patrimônio industrial (KÜHL, 2008). Nela, percebemos a referência aos princípios da Carta de Veneza (1964) para tratar de questões referentes à preservação da herança industrial.

No que concerne à conceituação, as definições de patrimônio industrial e arqueologia industrial contidas na Carta de Nizhny Tagil evidenciam a abordagem interdisciplinar do campo

> 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 tratamento e de refino, 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 relacionadas com a indústria, tais como habitações, locais de culto ou de educação.

[15] Organismo internacional não governamental, que se encontra ligado a UNESCO.

> A arqueologia industrial é um método interdisciplinar que estuda todos os vestígios, materiais e imateriais, os documentos, os artefatos, 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 investigação mais adequados para aumentar a compreensão do passado e do presente industrial. (TICCIH, 2003, § 1°).

Em 2011, outro documento referencial foi publicado, intitulado como *Princípios Conjuntos do ICOMOS-TICCIH para a Conservação de Sítios, Estruturas, Áreas e Paisagens de Patrimônio Industrial*, comumente denominados "Os Princípios de Dublin". O documento ratifica os conceitos para a preservação de sítios, estruturas, áreas e paisagens do patrimônio industrial, além de nortear os "princípios para auxiliar na documentação, proteção, conservação e valorização do patrimônio industrial como parte do patrimônio das sociedades humanas de todo o mundo" (TICCIH, 2011, Preâmbulo).

No âmbito nacional, no mesmo ano da publicação da Carta de Nizhny Tagil, profissionais e instituições interessados na preservação da categoria publicaram a Carta Manifesto (2003). A partir dela foi criado provisoriamente um comitê cuja ideia surgiu em discussões informais de profissionais das áreas humanas e sociais aplicadas, sobre a destruição ou sucateamento de bens industriais no país. O comitê só viria a constituir o seu estatuto no ano de 2018, sendo designado de Comitê Brasileiro para Conservação do Patrimônio Industrial (TICCIH-Brasil), representado as questões do Brasil junto ao TICCIH.

Anterior à criação do TICCIH-Brasil a respeito das discussões sobre a preservação do patrimônio industrial no país, destacamos como marco a realização do I Seminário Nacional de História e Energia, no ano de 1986, em São Paulo, e na década de 1990, a elaboração da "Declaração de Campinas" por membros de um Grupo de Estudos de História da Técnica (GEHT) da Universidade Estadual de Campinas (UNICAMP). O documento, produzido em defesa das construções e instalações utilitárias, foi pioneiro na abordagem sobre conservação de bens culturais, ligados aos ofícios, às profissões e às indústrias (FREIRE, 2015).

Sobre as ações em torno da proteção do patrimônio industrial no país, Kühl (2008) aponta como ação pioneira o tombamento federal do conjunto formado por remanescentes da Real Fábrica de Ferro São João do Ipanema, no município de Iperó, São Paulo, no ano de 1964[16]. Porém, Campos (2017) alerta que antes do tombamento da Real Fábrica de Ferro, a ação pioneira de tombamento no âmbito federal ocorreu no ano de 1938, com a inscrição da

[16] Real Fábrica de Ferro São João do Ipanema: remanescentes (Iperó, SP), n° processo 0727-T-64 (KÜHL, 2008, nota de rodapé n° 24, p. 48)

Fábrica Patriótica de São Julião em Ouro Preto[17], Minas Gerais, no Livro do Tombo Histórico do IPHAN. Esta última fábrica foi reconhecida pelos modernistas como exemplar de patrimônio associado às fortunas proporcionadas pela exploração de metal em Ouro Preto, Minas Gerais.

No que diz respeito às iniciativas de preservação do patrimônio ferroviário brasileiro, este ocorre quase que paralelo às discussões internacionais sobre o patrimônio industrial, ou seja, precoce à popularização da temática no país. Em meio aos debates a respeito das falhas do setor ferroviário e de estudos para a estatização da malha, a preservação do legado ferroviário surge de maneira incipiente, na comemoração do centenário da primeira ferrovia do país, no ano de 1954.

A correspondência de José Américo de Almeida, então Ministro de Estado dos Negócios da Viação e Obras Públicas, encaminhada ao Presidente da República, Getúlio Vargas[18], em 27 de abril de 1954, apresentava o anseio para elevar à categoria de "monumento histórico nacional", a EFM[19] – Trecho Mauá-Fragoso em Magé, Rio de Janeiro. As justificativas dessa ação seriam além da comemoração do primeiro centenário da estrada de ferro no país, o fato de que o trecho havia perdido toda "significação econômica no conjunto dos transportes da região" e estava "condenado a desaparecer" (PROCESSO DE TOMBAMENTO Nº 0506-T-54). Junto com a correspondência, o ministro encaminhava a minuta do decreto, que brevemente foi assinada pelo Presidente da República Getúlio Vargas, no dia 30 de abril de 1954.

Para examinarmos a justificativa adotada pelo Ministro, recorremos ao que o cientista social José Reginaldo Santos Gonçalves analisou em sua obra "A retórica da perda" (1996) a respeito da interpretação dos discursos dos precursores do patrimônio brasileiro. De acordo com Gonçalves (1996), os discursos adotados pelos agentes da preservação do patrimônio nacional validam as práticas de salvaguarda decorrentes do processo de perda, degradação ou descaracterização de bens, associado à substituição ou eliminação de valores.

> A nortear essas práticas está uma concepção moderna de história em que esta aparece como um processo inexorável de destruição, em que valores, instituições e objetos associados a uma "cultura", "tradição", "identidade" ou "memória" nacional tendem a se perder. Os remanescentes do passado, assim como as diferenças entre culturas, tenderiam a ser apagadas e substituídas por um espaço marcado pela uniformidade. […]. O efeito dessa visão é desenhar

[17] Fábrica de Ferro Patriótica: ruínas (Ouro Preto, MG), n° processo 0031-T-38 (CAMPOS, 2017, nota de rodapé 11, p. 22)

[18] Getúlio Dornelles Vargas (1882-1954) foi presidente do Brasil em dois períodos, 1930-1945 e 1951-1954.

[19] Nesse período, a EFM era de propriedade da União, passando a fazer parte do patrimônio da RFFSA quando esta foi criada em 1957. A estrada de ferro teve seu tráfego suspenso no trecho Guia de Pacobaíba e Bongaba, no início da década de 1960 (RODRIGUEZ, 2004).

> um enquadramento mítico para o processo histórico, que é equacionado, de modo absoluto, à destruição e homogeneização do passado e das culturas. Na medida em que esse processo é tomado como um dado, e que o presente é narrado como uma situação de perda progressiva, estruturam-se e legitimam-se aquelas práticas de colecionamento, restauração e preservação de "patrimônios culturais" representativos de categorias e grupos sociais diversos (GONÇALVES, 1996, p.22-3).

O Decreto n° 35.447-A de 30 de abril de 1954, instrumento que declarou como monumento histórico nacional o trecho Mauá-Fragoso trouxe as seguintes medidas:

> "O Presidente da República, tendo em vista a exposição de motivos que lhe foi dirigida pelos Ministros de Estado dos Negócios da Viação e Obras Públicas e da Educação e Cultura, e, considerando a conveniência de assinalar-se a passagem do primeiro centenário das estradas de ferro brasileiras, de forma expressiva e que se mantenha na tradição como penhor de reconhecimento das gerações sucessivas à **memória dos antepassados** que dotaram o país dêsse meio de transporte, de tão decisiva significação no desenvolvimento econômico nacional, decreta:
>
> Art. 1° É declarado **monumento histórico nacional** o trecho ferroviário localizado no recôncavo da baia de Guanabara, entre o antigo porto de Mauá e a parada do Fragoso, no qual, a 30 de abril de 1854, foi iniciado o tráfego público de viação férrea no Brasil.
>
> Art. 2° A Estrada de Ferro Leopoldina incumbir-se-á do alargamento da bitola atual dêsse trecho para a locomotiva n° 1, denominada de "Baroneza"[20], da extinta Companhia de Navegação e Estrada de Ferro Petrópolis.
>
> Art. 3° A Estrada de Ferro Central do Brasil fará, oportunamente, entrega à Diretoria do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, da locomotiva "Baroneza" cessando assim a sua guarda e conservação, da velha locomotiva n° 1.
>
> Art. 4° A linha ferroviária do trecho Mauá-Fragoso, e seus pertences, bem como a locomotiva "Baroneza" serão entregues à Diretoria do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, para sua guarda e conservação, devendo, quando for julgado conveniente, ser exposta à visitação pública.
>
> Art. 5° 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 "Baroneza" ficarão esses encargos à conta da Estrada de Ferro Leopoldina". (BRASIL, Decreto n° 35.447-A, 1954, grifo nosso).

[20] A "Baroneza" foi a primeira locomotiva a vapor a trafegar no Brasil. Circulou pela primeira vez em 1854, quando foi inaugurada a primeira ferrovia, a Estrada de Ferro Petrópolis, fundada pelo Barão de Mauá. A locomotiva foi denominada dessa forma para homenagear a esposa do Barão, Dona Maria Joaquina. Segundo dados coletados em sua ficha técnica possui 7,5 metros de comprimento, 2,5 metros de largura e 3,4 metros de altura e pesa aproximadamente 17 toneladas. (RODRIGUEZ, 2004). O Decreto n° 35.447-A/54 faz menção à Locomotiva "Baroneza" que na época, estava sob a guarda e conservação da Estrada de Ferro Central do Brasil (PROCESSO DE TOMBAMENTO Nº 0506-T-54).

No que diz respeito aos termos grifados por nós, “memória dos antepassados” e “monumento histórico nacional”, podemos atentar para o investimento na lembrança pelo propósito da comemoração do centenário da primeira via férrea e pelas significativas contribuições atribuídas ao modal ferroviário no desenvolvimento econômico nacional. O referido decreto parece corresponder às tentativas do Estado de consolidar uma narrativa nacional associada ao desenvolvimento.

Para entendermos como se dão estes processos de construção de memória, partimos às proposições do sociólogo Maurice Halbwachs (2003). Pioneiro e principal estudioso do fenômeno da memória nas décadas de 1920 e 1930, Halbwachs aponta que nossas lembranças são sempre coletivas, mesmo que vividas individualmente e inseridas em um contexto social preciso. Ainda segundo o autor, a memória deve ser entendida como um fenômeno social, construída coletivamente e passível de transformação. Enquanto a história, deve ser compreendida como suporte, ou seja, “Quando a memória de uma sequência de acontecimentos não tem mais por suporte um grupo [...] então o único meio de preservar essas lembranças é fixá-las por escrito em uma narrativa” (2003, p. 101).

Nesse sentido, a lembrança pode ser compreendida como resultado de um processo coletivo de reconstrução do passado no tempo presente. Uma das principais intérpretes e difusoras da obra de Halbwachs no Brasil, a psicóloga e escritora, Ecléa Bosi em sua obra *Memória e sociedade: lembranças de velho*, reafirma que “a lembrança é a sobrevivência do passado” (2006, p. 53). Portanto, uma imagem construída de representações que estão à nossa disposição e que através dela que o passado se manifesta e é perpetuado.

Já em uma perspectiva antropológica e contemporânea acerca dos fenômenos da memória, nos oferecendo uma releitura da produção de Halbwachs, Joel Candau[21] (2011) afirma que a representação que cada indivíduo faz de sua memória, denominada pelo autor de metamemória, estaria organizada na forma como interpretamos e representamos nossas lembranças e o que fazemos com elas. Ainda segundo o autor, “a expressão “memória coletiva” é uma representação, uma forma de metamemória, quer dizer, um enunciado que membros de um grupo vão produzir a respeito de uma memória supostamente comum a todos os membros desse grupo” (2011, p. 24). Supostamente, pois o autor acredita ser abusiva a utilização do termo “memória coletiva”, visto que nunca possuirá uma correlação com todos os indivíduos e que

[21] Cabe mencionar que o antropólogo Joel Candau em sua obra *Memória e Identidade* (2011) classifica a concepção de memória em três estágios diferentes: a protomemória que é a memória repetitiva ou memória hábito; a memória propriamente dita, ou seja, a memória de recordação ou de reconhecimento; e a metamemória explicada no texto acima.

“toda tentativa de descrever a memória comum a todos os membros de um grupo a partir de suas lembranças, em um dado momento de suas vidas, é reducionista, pois ela deixa na sombra aquilo que não é compartilhado (Ibidem, p. 34).

Candau trabalha a memória no sentido de disputa, sendo inclusive agenciada pelo Estado. E é nesse sentido que interpretamos o processo de patrimonialização do Trecho Ferroviário Mauá-Fragoso, como tendo sido o recurso utilizado pelo Estado Nacional brasileiro para a materialização de um símbolo nacional.

O termo “monumento histórico nacional”, destacado no Decreto n° 35.447-A de 30 de abril de 1954, pode-se dizer que é a corporificação do primeiro termo, “memória dos antepassados”. Outro ponto interessante neste último termo, é sua menção no singular, tomada no entendimento da época como “a” memória do grupo, como algo uno, que acabam por homogeneizar. Retomando Halbwachs (2003) seria aquilo que ele denominou de memória coletiva oficial ou nacional. Tal entendimento, que quase 80 anos depois foi revisitado e revisto pelo sociólogo austríaco e radicado na França, Michael Pollak (1989), denominou de enquadramento da memória, a referência ao passado que serviria para manter a harmonia dos grupos e das instituições que compõem uma sociedade, para determinar seu respectivo lugar e manter as oposições irredutíveis.

O trecho ferroviário, assim como seus pertences e a locomotiva n° 1 – Baroneza – saem de seu contexto funcional para o panorama memorativo, no sentido de que o valor histórico atribuído ao bem o coloca como representante do desenvolvimento da atividade humana em determinado período e espaço.

Segundo a historiadora Françoise Choay, em sua obra *A alegoria do patrimônio* (2006) a etimologia do termo monumento, se relaciona sobretudo com a afetividade, a construção e a perpetuação da lembrança. Conforme a autora

> O sentido original do termo é o do latim monumentum, que por sua vez deriva de monere (‘advertir’, ‘lembrar’), aquilo que traz à lembrança alguma coisa. A natureza afetiva do seu propósito é essencial: não se trata de apresentar, de dar uma informação neutra, mas de tocar, pela emoção, uma memória viva. Nesse sentido primeiro, chamar-se-á monumento tudo o que for edificado por uma comunidade de indivíduos para rememorar ou fazer que outras gerações de pessoas rememorem acontecimentos, sacrifícios, ritos ou crenças. A especificidade do monumento deve-se precisamente ao seu modo de atuação sobre a memória. Não apenas ele a trabalha e a mobiliza pela mediação da afetividade, de forma que lembre o passado fazendo-o vibrar como se fosse presente. (CHOAY, 2006, p. 17-8).

Choay (2006) aponta para a importância da análise do historiador da arte Aloïs Riegl para o entendimento das categorias de monumentos, definidas por ele, pela primeira vez em 1903. Sobre essas categorias, Riegl (1903, apud DESVALLEES & MAIRESSE, 2013, p. 73) classifica como "monumentos intencionais", aqueles que "foram concebidos deliberadamente para comemorar um momento preciso ou um acontecimento complexo do passado", com o objetivo de manter sempre presente a lembrança de uma ação; "monumentos históricos" para "aqueles cuja escolha é determinada por nossas preferências subjetivas" (Ibidem, p. 74); e por fim, para os "monumentos antigos", que está inserido em "todas as criações do homem, independentemente de sua significação ou de sua destinação originais" (Ibidem).

Figura 8 - Nota no Jornal do Brasil do dia 01 de maio de 1954, sobre a elevação à categoria de monumento histórico nacional do trecho ferroviário Mauá-Fragoso.



LUX
JORNAL

Jornal do Brasil
RIO DE JANEIRO

ELEVADO À CATEGORIA DE MONUMENTO HISTÓRICO NACIONAL O TRECHO FERROVIÁRIO MAUÁ - FRAGOSO

O sr. Getulio Vargas quando assinava, em companhia do ministro da Viação e da Comissão de Festejos do 1º Centenario das Estradas de Ferro do Brasil, o decreto declarando monumento histórico nacional o trecho ferroviario Mauá-Fragoso

O Presidente Getulio Vargas assi-, nou, ontem, no Palacio Rio Negro, em Petropolis, na presença do ministro da Viação, sr. José Americo, e da Comissão de Festejos do 1º Centenario das Estradas de Ferro do Brasil, decreto elegendo a categoria de monumento historico nacional o trecho ferroviario localizando no recôncavo da bahia de Guanabara, entre o antigo porto de Mauá e a parada de Fragoso, no qual foi lançado o tijolo ferroviario no Brasil, a 30 de abril de 1854.

Determina, também, o referido ato presidencial que a E. F. Leopoldina incumbir-se-á do alargamento da bitola daquele trecho para a de locomotiva n. 1, denominada "Stephenson" da extinta Companhia de Navegação e Estrada de Ferro de Petrópolis, e ainda que linha ferroviaria Mauá-Fragoso e seus pertences, bem como aquela locomotiva serão entregues á diretoria do Patrimonio Historico e Artistico Nacional, que promoverá, quando julgar conveniente, a visitação publica ás citadas peças.

Fonte: Processo de tombamento n° 0506-T-54.

A nota acima foi selecionada pelo serviço de clipping da agência Lux para o SPHAN, na década de 1950 e veio a compor o processo de tombamento do trecho ferroviário Mauá-Fragoso. Conforme analisamos, tal notícia além de reportar trechos do decreto presidencial que elevou o bem à categoria de monumento histórico nacional, reproduz e nos acrescenta informações sobre as comemorações do 1° Centenário das Estradas de Ferro. O evento por sua

vez, foi realizado na cidade de Petrópolis, no Palácio Rio Negro, residência de verão da Presidência da República e por si só símbolo do poder republicano na cidade outrora marcada pela memória do Império.

Ainda refletindo a partir do termo “monumento histórico”, o mesmo está associado a um referencial histórico localizado no tempo e no espaço e, no caso do Trecho Ferroviário Mauá-Fragoso, a elementos marcantes da tecnologia industrial do período. Trata-se de elementos que se referem a uma construção intelectual e possuem um valor simbólico que justifica o investimento na sua preservação (CHOAY, 2009).

Nessa perspectiva, temos a compreensão do sentido do patrimônio que passou a se configurar no século XVIII e vai se instituir efetivamente no século seguinte, com a legitimação do termo a partir da atribuição do valor de nacionalidade. Maria Cecilia Londres Fonseca em sua obra *Patrimônio em Processo* (2005), referência para os estudos de patrimônio cultural no Brasil, chama atenção para as transformações da noção de monumento histórico e/ou artístico e patrimônio, em que diz que:

> Foi preciso, portanto, que a noção de monumento – no seu sentido moderno – fosse formulada, enquanto histórico e artístico, para que a noção de *patrimônio* se convertesse em categoria socialmente definida, regulamentada e delimitada, e adquirisse o sentido de herança coletiva especificamente cultural (Ibidem, p. 55).

Vale registrar que numa perspectiva antropológica de pensamento, a categoria patrimônio vai para além da conexão com a modernidade. Para Gonçalves (2007) "omite-se, no entanto, o seu caráter milenar e sua ampla distribuição geográfica." (Ibidem, p. 213). Para o autor, além de seu vínculo moderno ocidental, ligado aos processos de formação dos Estados Nacionais, a categoria de patrimônio também esteve presente "no mundo clássico e na Idade Média" e "nas sociedades tribais". Ainda segundo o autor, do ponto de vista dos modernos, a categoria de patrimônio tende a ser uma categoria individualizada, “com a função de assumir o papel de “representação” ou de “expressão” emblemática de categorias que são transformadas em alguma forma de entidade, seja a nação, o grupo étnico, a região, a natureza, entre outras” (Ibidem, p. 230).

No Brasil, assim como os demais países da América Latina, predominou no serviço de preservação a noção de patrimônio pautada na concepção do modelo francês, centralizadora e organizada pelo Estado. Diferentemente da concepção do serviço de preservação na Inglaterra que foi iniciativa da sociedade civil organizada (KÜHL, 2008).

A atribuição de valor apoiada na excepcionalidade, na singularidade e monumentalidade e expressa na preocupação com a proteção dos vestígios do passado da Nação, começou a ser considerada no Brasil, no início do século XX. Fonseca (2005), como visto anteriormente, sinaliza que foi no âmbito dos museus nacionais que surgiram iniciativas precursoras de proteção ao patrimônio[22]. A criação da Inspetoria dos Monumentos Nacionais[23] (IMN), pelo então diretor do Museu Histórico Nacional[24] Gustavo Barroso, que segundo o verbete de Aline Montenegro Magalhães para o Dicionário Iphan de Patrimônio Cultural, foi o primeiro órgão federal voltado para a preservação do patrimônio cultural brasileiro.

A IMN teve uma atuação restrita, sendo substituída com a criação do Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (SPHAN)[25], pela Lei n° 378, de 13 de janeiro de 1937 na estrutura do Ministério da Educação e Saúde e regulamentado pelo Decreto-lei n° 25[26], de 30 de novembro de 1937. De acordo com o museólogo Mário Chagas (2005), o fim da IMN não se deu por problemas técnicos de falta de especialização ou de alcance geográfico, mas por disputas de poder e de projetos de política de memória entre a corrente defendida por Gustavo Barroso e a corrente modernista que tinha como principais representantes Rodrigo Melo Franco de Andrade e Mário de Andrade. Deste modo, podemos afirmar que a análise feita por Chagas

[22] É preciso lembrar que anterior a esse período ocorreram tentativas isoladas e variadas de preservação. A criação de diversos institutos de caráter histórico e de museus para a construção de uma memória nacional. Como referência bibliográfica complementar a obra de Lilia Moritz Schwarcz *O espetáculo das Raças – cientistas, instituições e questão racial no Brasil 1870-1930* (1993) e o artigo de Leticia Julião *Museus e a preservação do patrimônio no Brasil* (2014).

[23] Para maiores detalhes consultar o verbete sobre a Inspetoria de Monumentos Nacionais: INSPETORIA DE MONUMENTOS NACIONAIS (1934-1937). In: Dicionário Iphan de Patrimônio Cultural. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/dicionarioPatrimonioCultural/detalhes/29/inspetoria-de-monumentos-nacionais-1934-1937>. Acesso em: Fev. 2020.

[24] O MHN foi criado no âmbito das comemorações referentes ao centenário da independência em 1922, por ocasião da "Exposição Internacional Comemorativa do Centenário da Independência do Brasil. O espaço também abrigou o primeiro curso de museus do Brasil, instituído por Gustavo Barroso no ano de 1932, atual Escola de Museologia da Universidade Federal do Rio de Janeiro, UNIRIO. Foi neste contexto que o MHN lançou o primeiro volume dos seus Anais, publicação que trouxe artigos de profissionais do museu e da área sobre as concepções de museu e as práticas desenvolvidas. Atualmente é uma instituição pública federal vinculada ao Instituto Brasileiro de Museus - IBRAM/Minc e está localizado na Praça Marechal Âncora, s/n°, no Centro da cidade do Rio de Janeiro (SANTOS, 2006; JULIÃO, 2014).

[25] O órgão de preservação recebeu inúmeras nomenclaturas ocasionadas pelas alterações administrativas e organizacionais. a primeira Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (SPHAN) - 1937 - 1946; depois, Diretoria do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (DPHAN) - 1946 - 1970; seguido de Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN) - 1970 a 1979; tornou-se Secretaria (SPHAN) - 1979 - 1990; extinta por decreto em 1990 passou a funcionar sob o título de Instituto Brasileiro de Patrimônio Cultural (IBPC) até 1994; Voltou a ser Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN) em 1994, permanecendo até os dias atuais. No decorrer do texto utilizaremos a sigla IPHAN.

[26] O Decreto-lei n° 25, de 30 de novembro de 1937, explicita a noção de patrimônio em termos de direitos e deveres, a serem observados tanto pelo Estado como pelos cidadãos. Também institui o tombamento, instrumento de reconhecimento e proteção do patrimônio cultural. No Art 1° do Decreto-lei, o valor do patrimônio é avaliado "quer por sua vinculação a fatos memoráveis da história do Brasil, quer por seu excepcional valor arqueológico ou etnográfico, bibliográfico ou artístico" (DECRETO-LEI N° 25, 1937)

demonstra a relação de poder e o campo de disputas, entre os grupos que concorreram pelo direito de definir o que merecia permanecer e o que deveria ser esquecido.

Fonseca (2005) em seus estudos, buscou analisar as mudanças ocorridas nos discursos e práticas instaurados no SPHAN, a partir das transformações da noção do termo patrimônio. Através da periodização da história institucional do órgão difundida pela autora[27], compreendemos o processo de construção e conceituação das práticas preservacionistas em dois momentos-chave que foram denominados de *fase heroica* e *fase moderna*. A primeira fase abrange as três primeiras décadas a partir da criação do órgão, onde se configurou no país uma política de unidade da identidade nacional. De acordo com a autora, é a fase caracterizada pela figura do primeiro diretor do órgão, o advogado e jornalista mineiro Rodrigo Melo Franco de Andrade, auxiliado por integrantes do movimento modernista, como Mário de Andrade e Lucio Costa. A proximidade entre o projeto de construção da nação e o que Chuva (2011) denomina de patrimonialização, apresentam o SPHAN como uma peça essencial no contexto do projeto nacional. Nesse primeiro momento, prevaleceu para tombamento o valor artístico, recorrendo ao valor histórico somente para bens que, não possuíam qualidades estéticas[28], que eram definidas pelos agentes técnicos e colaboradores do SPHAN. No decorrer dos anos, tal posicionamento dos agentes consolidou entendimentos sobre os critérios de seleção para o tombamento dos objetos.

O segundo momento, denominado de *fase moderna*, além de ter tido a gestão de Renato Soeiro é representado pela direção do designer pernambucano Aloísio Magalhães. Este período é simbolizado por novas propostas na política de preservação da SPHAN e que emergem à luz de um contexto mais amplo de transformação cultural. A descentralização do órgão estimulada a partir dos Encontros de Governantes, (Compromisso de Brasília em 1970 e Compromisso de Salvador, em 1971) e da influência internacional da UNESCO, em termos de políticas de preservação, incitou a necessidade de atualização do conceito de preservação.

As críticas giravam em torno da precária mobilização e participação da sociedade, além da necessidade de modernização da gestão dos bens culturais feita pelo órgão. Ainda segundo Fonseca (2005), a figura de Aloísio Magalhães surge nesse contexto, modificando aos poucos

[27] Dizemos difundida, pois tal periodização foi aprofundada e amplamente popularizada por Fonseca (2005), mas a primeira menção à mesma consta da publicação da Secretaria do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (SPHAN/Fundação Nacional Pró-Memória), datada de 1980 e intitulada "Proteção e Revitalização do Patrimônio Cultural no Brasil: uma trajetória".

[28] A prioridade para tombamentos era dada aos remanescentes da arte colonial brasileira e barroca, monumentos e objetos, justificada pelos agentes institucionais como insubstituíveis. Segundo Fonseca (2005) a importância do valor histórico dos bens não era objeto de maior atenção.

toda uma lógica de pensamento. A partir da década de 1970, diversos fatores contribuíram, no mundo e no Brasil, para a mudança das políticas de preservação, uma vez que

> Entendia-se que o patrimônio cultural brasileiro não devia se restringir aos grandes monumentos, aos testemunhos da história "oficial", em que sobretudo as elites se reconhecem, mas devia incluir também manifestações culturais representativas para outros grupos que compõem a sociedade brasileira – os índios, os negros, os imigrantes, as classes populares em geral. (FONSECA,2005, p. 85).

Nesse sentido, o enfoque deveria se dar não apenas no objeto material de valor artístico e/ou valor histórico, mas também na identificação das *referências culturais*[29]*, "*que remetem à paisagem, às edificações e objetos, aos fazeres e saberes, às crenças, hábitos, etc." (FONSECA, 2000, p. 89).

Retornando para as primeiras iniciativas de patrimonialização dos vestígios ferroviários no Brasil, no Decreto n° 35.447-A/1954, observa-se a atenção não somente para o Trecho Ferroviário Mauá-Fragoso, mas para os seus pertences e a locomotiva "Baroneza", o que subentende a extensão da proteção aos bens móveis pertencentes ao trecho ferroviário. Procedeu-se também com o tombamento do Trecho Ferroviário, sendo o mesmo inscrito no Livro do Tombo Histórico[30], na data de 07 de maio de 1954, sob o n° 303, folha 51

[29]Segundo o antropólogo Antônio Augusto Arantes Neto, "No caso do processo cultural, referências são as práticas e os objetos por meio dos quais os grupos representam, realimentam e modificam a sua identidade e localizam a sua territorialidade. Referências são os marcos e monumentos edificados ou naturais, assim como as artes, os ofícios, as festas e os lugares a que a vida social atribui reiteradamente sentido diferenciado e especial: são aqueles considerados os mais belos, os mais lembrados, os mais queridos, os mais executados. [...] portanto, são sentidos atribuídos a suportes tangíveis ou intangíveis, materiais ou não, a artefatos assim como a manifestações da oralidade. Elas podem estar nos objetos, assim como nas práticas, nos espaços físicos, assim como nos lugares socialmente construídos. São como as relíquias históricas e os legados de família, os bens de raiz, as joias e obras de arte, ou as fotografias, as narrativas, os conhecimentos e objetos de valor afetivo e pessoal. É com referências que se constroem a proximidade e a distância social; a continuidade da tradição, assim como a ruptura com uma condição passada ou diferenças em relação a outrem". (ARANTES, 2010, p. 54).

[30] Embora houvesse a expectativa de que o tombamento do trecho ferroviário fizesse com que o preservassem, a deterioração do bem continuou. No final da década de 1960, o processo de tombamento n° 0506-T-1954 passou pelo processo de pedido de cancelamento do tombamento A correspondência de Antônio Adolfo Manta, Presidente da RFFSA e responsável pelo Trecho Mauá-Fragoso, encaminhada no ano de 1967 à DPHAN solicitava a suspensão do tombamento para a construção de estações transmissoras e receptoras do Sistema Geral de Telecomunicações no local. Na mesma, argumentava o não cumprimento dos artigos 2º e 5º do Decreto n° 35.447-A/54, pois na época o trecho continuava operacional, porém deficitário. Ainda trazia considerações sobre o pouco que restava do trecho ferroviário e de suas instalações (PROCESSO DE TOMBAMENTO Nº 0506-T-54). No dia 17 de novembro de 1970, o Decreto n° 67.592 foi promulgado, revogando o Decreto n° 35.447-A/54. O fato da revogação do Decreto n° 35.447-A/54 ocasionou dúvidas acerca da validação do processo de tombamento do bem pelo IPHAN, visto que o título de monumento histórico nacional do trecho ferroviário havia sido revogado com o decreto n° 67.592/1970.

Segundo Parecer Jurídico realizado por José Oberlaender, no dia 14 de outubro de 1974, "a revogação do Decreto n° 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" (PROCESSO DE TOMBAMENTO Nº 0506-T-54). Trazendo a discussão para os dias de hoje, o processo de tombamento n° 0506-T-1954 encontra-se em procedimento de rerratificação. O mesmo foi convertido em processo administrativo (01450.007472/2016-

(PROCESSO DE TOMBAMENTO Nº 0506-T-54). É preciso observar que esta proposta, desencadeada pela orientação do Ministro de Estado dos Negócios da Viação e Obras Públicas, José Américo de Almeida, não seguiu as normas de aplicação definidas no Decreto-Lei n° 25/1937. O bem foi inscrito no Livro do Tombo Histórico sem que tenha havido um pedido para a abertura do processo, sem que a empresa ferroviária responsável fosse notificada sobre a intenção de proteção, assim como, sem que houvesse o encaminhamento ao Conselho Consultivo para deliberação e homologação posterior, se aprovado.

A Diretoria do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (DPHAN), mostrou-se favorável à preservação do bem e seus pertences, porém ressaltou as dificuldades de recursos orçamentários para a manutenção deles. Tais encargos orçamentários referentes à manutenção e conservação ficariam destinados inicialmente, à conta da Estrada de Ferro Leopoldina (EFL) e anos depois, após a encampação, à RFFSA.

Para compreendermos as ações de proteção subsequentes ao tombamento do Trecho Mauá-Fragoso em 1954, analisamos por meio de levantamento quantitativo os pedidos de tombamento federal para os bens de caráter ferroviário, tendo como fonte a *Lista de Bens Tombados e Processos em andamento (1938-2018)*[31] do IPHAN. Detectamos um total de 53 pedidos, a maioria concentrada na região sudeste e em menor expressão nas demais regiões, conforme o quadro abaixo:

Quadro 1 - Lista de processos de tombamentos relacionados a relacionados a temática ferroviária do período de 1954 a 2018.

	Localização do Bem			**Informações sobre o Bem**		**Informações sobre o Processo**		
	REGIÃO	**UF**	**MUNICÍPIO**	**Classificação (relacionada à forma de proteção)**	**Nome atribuído**	**Número Processo "T"**	**Ano de abertura**	**Estágio da Instrução (Portaria 11/86)**
1	SE	RJ	Magé	Infraestrutura ou equipamento urbano	**Trecho ferroviário Mauá-Fragoso**	**506**	1954	**RERRATIFIC.**
2	NE	PB	Campina Grande	Edificação	**Estação: Ferroviária (Antiga)**	**858**	1972	**INSTRUÇÃO**
3	SE	RJ	Magé	Edificação	**Estação Guia de Pacobaíba**	**902**	1974	**INDEFERIDO**
4	SE	RJ	Magé	Infraestrutura ou equipamento urbano	**Cais: Guia de Pacobaíba**	**902**	1974	**INDEFERIDO**

23) no ano de 2016, podendo ser acompanhado pelo Sistema Eletrônico de Informação (SEI) através do endereço eletrônico < https://sei.iphan.gov.br/pesquisapublica >. Acessado em:Ago.2018.

[31] A Lista de Bens Tombados e Processos em andamento (1938-2018) está disponível no site do IPHAN através do endereço: <http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Lista_bens_tombados_processos_andamento_2018>. Acessado em: Ago.2018.

5	NE	PE	Recife	Edificação	**Estação do Brum**	**921**	1975	**INSTRUÇÃO**
6	SE	SP	São Paulo	Edificação	**Estação da Luz**	**944**	1976	**TOMBADO**
7	SE	SP	Cachoeira Paulista	Edificação	**Casa Estação Ferroviária**	**961**	1977	**INDEFERIDO**
8	SE	RJ	Itaguaí	Edificação	**Estação: Ferroviária**	**1008**	1979	**ANEXADO**
9	SE	SP	Guaratinguetá	Edificação	**Estação Ferroviária da antiga Central do Brasil de Guaratinguetá**	**1041**	1980	**INSTRUÇÃO**
10	SE	RJ	Itaguaí	Edificação	**Estação Ferroviária de Itaguaí; Chafariz**	**1044**	1981	**INDEFERIDO**
11	SE	MG	Antônio Carlos	Bem móvel ou integrado	**Máquina a vapor: Maria Fumaça**	**1086**	1983	**INDEFERIDO**
12	S	PR	Paranaguá	Infraestrutura ou equipamento urbano	**E.F.Paranaguá-Curitiba**	**1098**	1983	**INSTRUÇÃO**
13	SE	MG	Ribeirão Vermelho	Infraestrutura ou equipamento urbano	**Ferroviária em Ribeirão Vermelho**	**1096**	1983	**INDEFERIDO**
14	SE	MG	Vários	Infraestrutura ou equipamento urbano	**Trecho da antiga Estrada de Ferro Oeste de Minas entre Aureliano Mourão, São João del-Rei e Antônio Carlos**	**1096**	1983	**INDEFERIDO**
15	SE	SP	São Paulo	Coleção ou acervo	**Acervo Ferroviário da Estrada de Ferros Perus-Pirapora, Peus SP**	**1104**	1983	**INDEFERIDO**
16	SE	MG	Lassance	Edificação	**Estação Ferroviária**	**1143**	1985	**TOMBADO**
17	S	SC	Blumenau	Infraestrutura ou equipamento urbano	**Ponte da RFFSA (Ponte metálica d Rede Ferroviária Federal)**	**1166**	1985	**ANEXADO**
18	SE	MG	São João Nepomuceno	Edificação	**Casa: Estação Ferroviária (Antiga)**	**1178**	1985	**INDEFERIDO**
19	S	SC	Blumenau	Infraestrutura ou equipamento urbano	**Ponte metálica da Rede Ferroviária Federal sobre o rio Itajaí-Açú**	**1184**	1985	**INDEFERIDO**
20	SE	MG	São João del-Rei	Conjunto Arquitetônico	**Complexo ferroviário de São João del-Rei a Tiradentes**	**1185**	1985	**TOMBADO**
21	SE	MG	Pirapora	Edificação	**Estação Ferroviária de Além Paraíba**	**1204**	1986	**INSTRUÇÃO**
22	SE	MG	Pirapora	Infraestrutura ou equipamento urbano	**Ponte Marechal Hermes**	**1219**	1987	**INDEFERIDO**
23	N	RO	Porto Velho	Conjunto Arquitetônico	**Pátio ferroviário da estrada de ferro Madeira-Mamoré, bens móveis e imóveis.**	**1220**	1987	**RERRATIFIC.**
24	SE	SP	Santo André	Conjunto Urbano	**Vila Ferroviária de Paranapiacaba**	**1252**	1987	**TOMBADO**
25	SE	RJ	Rio de Janeiro	Edificação	**Ed. Dom Pedro II, Central do Brasil**	**1285**	1989	**TOMBADO**
26	S	SC	Indaial	Infraestrutura ou equipamento urbano	**Pontes de ferro sobre o Rio Encano**	**1314**	1990	**PENDÊNCIA**
27	NE	CE	Quixeramobim	Infraestrutura ou equipamento urbano	**Ponte: Ferroviária**	**1354**	1995	**INSTRUÇÃO**
28	SE	RJ	Rio de Janeiro	Coleção ou acervo	**Museu do Trem: Acervo móvel e imóvel do Antigo Centro de Preservação da História Ferroviária do Rio de Janeiro, situado na rua Arquias Cordeiro, nº 1046**	**1382**	1997	**TOMBADO**
29	SE	SP	São Paulo	Edificação	**Prédio da estação Júlio Prestes**	**1407**	1997	**INSTRUÇÃO**
30	SE	SP	Mairinque	Edificação	**Estação Ferroviária de Mayrink.**	**1434**	1998	**TOMBADO**
31	NE	CE	Crato	Edificação	**Prédio da Estação Ferroviária de Crato**	**1415**	1998	**INSTRUÇÃO**

32	S	RS	Alegrete	Edificação	**Prédio da estação ferroviária de Alegrete**	**1447**	1999	**INSTRUÇÃO**
33	SE	SP	Jundiaí	Conjunto Arquitetônico	**Conjunto de edificações e bens móveis da Companhia Paulista de Estrada de Ferro.**	**1485**	2001	**TOMBADO**
34	CO	MS	Campo Grande	Conjunto Urbano	**Complexo ferroviário da antiga Estrada de Ferro Noroeste do Brasil – EFNOB, em Campo Grande**	**1536**	2006	**TOMBADO**
35	SE	RJ	Engenheiro Passos	Edificação	**Estação ferroviária de Engenheiro Passos**	**1539**	2007	**INSTRUÇÃO**
36	S	SC	Joinville	Edificação	**Edificações e Núcleos Urbanos e Rurais relacionados com a imigração em Santa Catarina - Estação Ferroviária**	**1548**	2007	**TOMBADO**
37	NE	PI	Teresina	Conjunto Arquitetônico	**Conjunto da Estação Ferroviária de Teresina**	**1557**	2008	**TOMBADO**
38	CO	MS	Corumbá	Infraestrutura ou equipamento urbano	**Ponte Ferroviária Eurico Gaspar Dutra sobre o Rio Paraguai**	**1577**	2009	**TOMBADO**
39	NE	CE	Camocim	Conjunto Arquitetônico	**Complexo Ferro-portuário de Camocim**	**1610**	2010	**INSTRUÇÃO**
40	NE	CE	Granja	Infraestrutura ou equipamento urbano	**Ponte ferroviária de Granja**	**1611**	2010	**INSTRUÇÃO**
41	NE	SE	Boquim	Edificação	**ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE BOQUIM**	**1631**	2011	**INDEFERIDO**
42	SE	RJ	Rio de Janeiro	Edificação	**Antiga Estação Imperial da Quinta da Boa Vista, localizada à Av. Oswaldo Aranha, 680, Rio de Janeiro, RJ**	**1644**	2011	**INDEFERIDO**
43	SE	RJ	Rio de Janeiro	Conjunto Arquitetônico	**Plataformas de embarque da Estação Barão de Mauá e da Estação e Oficinas de Praia Formosa**	**1643**	2012	**TOMB. PROVIS.**
44	SE	RJ	Quissamã	Edificação	**Conjunto da Estação Ferroviária Conde de Araruama**	**1660**	2012	**INDEFERIDO**
45	SE	RJ	Japeri	Edificação	**Antiga Estação Ferroviária de Japeri**	**1670**	2013	**INSTRUÇÃO**
46	NE	CE	Capistrano	Edificação	**Estação Ferroviária de Capistrano**	**1675**	2013	**INDEFERIDO**
47	S	RS	Santa Maria	Conjunto Urbano	**Vila Belga**	**1681**	2013	**INDEFERIDO**
48	SE	SP	Dois Corrégos	Edificação	**Estação Ferroviária de Dois Córregos**	**1699**	2014	**INSTRUÇÃO**
49	SE	SP	Jundiaí	Coleção ou acervo	**Acervo da RFFSA, reunido no Museu Ferroviário da Companhia Paulista de Estradas de Ferro**	**1700**	2014	**INSTRUÇÃO**
50	SE	MG	Ribeirão Vermelho	Conjunto Arquitetônico	**Conjunto Arquitetônico e Paisagístico Ferroviário de Ribeirão Vermelho**	**1715**	2014	**INSTRUÇÃO**
51	NE	PE	Recife	Conjunto Arquitetônico	**Pátio Ferroviário das Cinco Pontas**	**1730**	2015	**INDEFERIDO**
52	N	RO		Infraestrutura ou equipamento urbano	**Estrada de Ferro Madeira Mamoré, no trecho correspondente ao Km 8, no município de Porto Velho, ao km 366 no município de Guarajá-Mirim**	**1819**	2017	**INSTRUÇÃO**
53	SE	SP	São Paulo	Edificação e Acervo	**Locomotivas elétricas e subestações de energia remanescentes do**	**1821**	2017	**INSTRUÇÃO**

					Sistema Ferroviário Eletrificado do Estado de São Paulo			

Fonte: Portal Iphan, adaptado pela autora.

Do total de 53 processos, cujos objetos em sua maioria são estações e conjuntos ferroviários, notamos diferentes estágios de instrução[32]: doze tombamentos "deferidos", em contrapartida de dezessete "indeferidos". Dois processos em "rerratificação", um "tombamento provisório", um em "pendência", dois "anexados" e dezoito em "instrução".

Um aspecto que chamou a atenção, na análise do Quadro 01, é que excetuando o processo do Trecho Ferroviário Mauá-Fragoso de 1954, os demais pedidos passaram a ocorrer com mais frequências, a partir da década de 1970, sofrendo uma maior concentração na década seguinte. Este dado pode ser elucidado, conforme sinaliza Fonseca (2005), para a existência de um aumento das solicitações externas ao SPHAN, em outros termos, para a participação da sociedade civil nas iniciativas de pedido. Outro ponto que merece um alerta é para o número de processos e os seus desdobramentos. De 53 processos, 12 foram deferidos, em contraposição ao indeferimento de 17 processos. Para tal fato, Fonseca (2005) argumenta:

> quando comparamos o conjunto dos processos que resultam em tombamento aos outros dois conjuntos (processos arquivados e processos em estudo), verificamos que o fato de o pedido partir de agente institucional constitui fator favorável ao tombamento, o que pode ser atribuído a duas causas: seja que esse agente está mais familiarizado com os critérios técnicos que orientam a seleção dos bens passíveis de tombamento, seja que, por estar ciente e envolvido no processo – que, em princípio, é do interesse da instituição – contribui para seu andamento (Ibidem, p. 183).

De fato, se na segunda metade do século XIX e início do século XX a trajetória da ferrovia no Brasil corresponde ao período de formação da malha ferroviária, representando a modernidade, a integração e o progresso para o Estado, o segundo momento histórico representa o oposto. Sendo o segundo momento marcado pelo processo de decadência e sucateamento, a ferrovia passa a ser vista como símbolo da memória e da identidade social, idealizando o seu reconhecimento como bem cultural. Podemos dizer que ao longo do tempo, aos espaços ferroviários foi conferida uma representatividade cultural, que pode ser corroborada pela incidência de pedidos de tombamento de exemplares isolados da arquitetura ferroviária, ao longo da segunda metade do século XX, conforme demonstrado no quadro anterior.

[32] Trata-se da situação em que se encontra o processo de tombamento: "deferido", "indeferido", "rerratificado", "anexado", "provisório" ou em "instrução". A instrução do procedimento de tombamento será encaminhada para o Conselho consultivo que irá deliberar sobre o objeto, deferindo ou não (RABELLO, 2009).

Como podemos perceber, são inúmeras as questões que envolvem a reflexão sobre o patrimônio ferroviário, no entanto, este trabalho não possui a intensão de esgotar essa discussão, mas pontuar subsídios para pesquisas futuras. Nesse sentido, abordaremos no próximo tópico os processos de musealização do patrimônio ferroviário, como processo de salvaguarda.

1.3 A musealização como processo de preservação do patrimônio ferroviário

Antes de tratarmos do surgimento das primeiras instituições museológicas que acolheram o patrimônio ferroviário como acervo, é preciso realizar uma breve reflexão sobre a musealização como processo de preservação do patrimônio. De acordo com o senso comum, a musealização é um processo que estabelece o surgimento do objeto museológico. Zbynek Stránský (1995 apud DESVALLÉS & MAIRESSE, 2013) afirma que o processo de musealização vai além da transferência de um objeto para um espaço/cenário.

Segundo o autor, a mudança de contexto e o processo de seleção e de apresentação operam uma mudança do *status* do objeto, a partir do que este adquire um "valor culturalmente atribuído" (CHAGAS, 1994, p. 53). Seja este um objeto de culto ou um objeto funcional, de deleite ou algo que não seja claramente idealizado como objeto, ao entrar no museu muda bruscamente de papel. Essa mudança é corroborada por Desvallées e Mairesse (2013) como um processo científico, visto que abarca um conjunto de atividades vinculadas, como a preservação (seleção, aquisição, gestão, conservação), a pesquisa (documentação) e a comunicação (exposições, publicações etc.), caracterizando a lógica da musealização.

A finalidade é de atribuir ao objeto função de documento, adquirindo assim uma realidade cultural específica. Sobre a lógica da função de documento dos objetos, Meneses (1980) sinaliza para o "esvaziamento total das funções originais das coisas" (1980, p. 6). Para esses objetos que são projetados para uma nova significação da ordem simbólica, Pomian (1977) os denomina como semióforos, entendidos como

> objetos excepcionalmente apropriados e (exclusivamente) capazes de portar sentido, estabelecendo uma mediação de ordem existencial (e não cognitiva) entre o visível e o invisível, seu lado oculto, outros espaços e tempos, e outras faixas de realidades" (1977 apud MENEZES,1998, p. 21).

A concepção institucionalizada de museu como compreendemos hoje foi franqueada e impulsionada de fato no final do século XVIII, precisamente na conjuntura da Revolução Francesa e na emergência dos Estados nacionais (CHOAY, 2006; POULOT, 2009). A intenção era instruir a nação para preservar a totalidade e a diversidade de um patrimônio nacional,

participando de maneira decisiva do processo da construção da nação. Essa circunstância atribuía ao museu uma função pedagógica – "formar o cidadão, através do conhecimento do passado" (JULIÃO, 2006). Esse modelo de "museu celebração" das identidades nacionais e de seus patrimônios proliferou-se pelo mundo.

No Brasil, a criação dos museus se desenvolve como uma reprodução dos modelos europeus e está atrelada à presença de viajantes naturalistas, financiados por instituições estrangeiras. As primeiras instituições museológicas datam do século XIX, e foram iniciativas de D. João VI, associadas a um pacote de medidas culturais implementadas pelo monarca. Esses museus foram criados no contexto dos modelos das teorias evolucionistas e social-darwinistas, originalmente utilizados para justificar práticas de domínio colonial (SCHWARCZ,1993, p.90).

Na primeira metade século XX, já sob o viés republicano, este painel principia a mudança, sendo sacudido pela rajada nacionalista e pela busca de uma identidade nacional. Conforme analisamos no tópico anterior, foi no domínio dos museus nacionais que surgiram iniciativas precursoras de proteção ao patrimônio. Era um modelo de museu que se destinava a legitimar e veicular a história oficial, onde os objetos deveriam documentar a origem e a evolução da nação brasileira. Ainda dentro de um critério de uma preocupação cientifica, esses museus mantiveram-se como espaços destinados a reverenciar uma determinada memória elitizada, de grandes heróis e dos grandes feitos da história nacional, mantendo à parte a participação popular.

Os primeiros entendimentos de políticas públicas voltadas para os museus foram realizados por agentes do Estado que atuavam na articulação de uma identidade nacional própria, de valores defendidos como autenticamente brasileiros, ausentes de conflitos (GUARNIERI, 1981). Para a sociedade cabia o deleite aos bens preservados nas instituições, constituídos pelo que se entendia como a memória da nacionalidade brasileira.

No cenário pós Segunda Guerra Mundial, a criação da Organização das Nações Unidas para a Educação, Ciência e Cultura – UNESCO, em 1945, desempenhou um papel importante para o desenvolvimento, mais à frente, da concepção do Conselho Internacional de Museus – ICOM, em 1946. Além disso, a UNESCO proporcionou ações de alcance internacional que contribuíram para o processo de reformulação e modernização dos museus. De acordo com Cury (2005), o ICOM produziu documentos referenciais[33], que além de serem considerados

[33] São quatro os documentos produzidos pelo Icom e apresentados por Cury (2005) como referenciais: 1958, no Seminário Internacional de Museus Regionais da UNESCO, no Rio de Janeiro, sobre a função educativa dos museus; no ano de 1972, a Mesa Redonda de Santiago do Chile sobre o papel dos museus na América Latina contemporânea e que introduziu as discussões sobre a função social do museu; em 1984, a Declaração de Quebec e de Oaxaca, onde foi desenvolvida a ideia proposta pela Declaração de Santiago do Chile, museu e patrimônio

marcos históricos para o campo, são referências de ideais e ideias de mudanças museológicas. Hugues de Varine, em sua obra *As Raízes do Futuro* (2013), reflete sobre o comportamento do campo, afirmando que

> [...] toda a história dos museus e de todas as teorias museológicas ensinadas faziam do museu um instrumento de pesquisa, de conservação, de educação, de prazer estético ou intelectual (o "deleite", caro a Georges Henri Rivière), a serviço da ciência, da cultura e das artes. Uma evolução se esboçava também na maioria dos países, na direção de uma utilização mais especificamente turística do museu. Em outros lugares, o museu estava, por vezes, a serviço do nacionalismo ou da ideologia dominante (Ibidem, p. 171-2).

A oposição a esse comportamento relatado por Varine como resultante dos imperativos turísticos e da tradição elitista da museologia tradicional, se afirmou progressivamente nas décadas seguintes, através do desenvolvimento de novas propostas para o campo da museologia. A Mesa Redonda de Santiago do Chile realizada pela UNESCO com apoio do ICOM no ano de 1972, contribuiu para modificações substanciais ao conteúdo e à forma da cooperação internacional entre os museus, o que, conforme Varine, implicava na "revisão dos Estatutos e da definição de museu, afirmação da importância do meio ambiente na vocação dos museus, surgimento da dimensão "política" no conceito de museu, etc." (VARINE, 1995, p.17).

O evento produziu a Declaração de Santiago do Chile, que foi um marco para o pensamento museológico. O documento oficializou o uso do termo "Museu Integral"[34], estendendo a todas as categorias de museu, assim como atuou ressaltando a urgência do engajamento social dos museus, forçando o homem a se identificar com o seu meio natural e humano (SCHEINER, 2012). O mesmo ocorreu com a responsabilidade política dos profissionais de museu[35]. O campo deveria se organizar, na teoria e na prática, pela defesa de ideias comuns e pela atuação integrada de profissionais qualificados.

No decorrer da década de 1980, no cenário internacional, intensificou-se o foco no aspecto social no campo da museologia e nas instituições museológicas. A Declaração de

---

como um instrumento a serviço do homem e da sociedade e os princípios básicos da nova museologia; e por fim, em 1992 a Declaração de Caracas, definindo museu como agente integrado e integrador na construção e reconstrução dos processos culturais.

[34] O conceito de Museu Integral provocou mudanças sobre a relação do museu e o homem. Conforme as disposições da Declaração de Santiago do Chile, onde a noção de Museu Integral foi inicialmente delineada, além da concepção que leva em consideração a totalidade dos problemas da sociedade, também apresentou os problemas da relação do homem com o seu meio. Santos, define esse momento como um marco para a evolução do processo museológico na contemporaneidade "a passagem do sujeito passivo e contemplativo para o sujeito que age e transforma a realidade. Nessa perspectiva, o preservar é substituído pelo apropriar-se do patrimônio cultural, buscando a construção de uma nova prática social." (SANTOS, 2002, p. 84).

[35] Convém destacar que nesse período no Brasil, estava em processo a regulamentação da profissão de Museólogo. A mesma foi disposta através da Lei Federal n° 7.287 de 18 de dezembro de 1984 e regulamentada pelo Decreto nº 91.775, de 15 de outubro de 1985.

Santiago do Chile acendeu o diálogo como fonte de reflexões e que revelaria uma alteração na estrutura do campo museológico. O Movimento Internacional para uma Nova Museologia[36] (MINOM), difundido internacionalmente com a Declaração de Quebec, em 1984, impulsionou a concepção de novos tipos de museus em oposição ao modelo tradicional. Discussões em torno de ações culturais comprometidas com o desenvolvimento social, preservação da identidade cultural, museu integrado com a comunidade, são alguns exemplos das temáticas que envolveram a chamada "Nova Museologia". De fato, a Nova Museologia, assim como outros movimentos contemporâneos, surgira no contexto da busca por novos paradigmas sociais, culturais, econômicos e políticos. Como esclarece Mendonça (2015):

> Devido a mudanças paradigmáticas na área de Museologia, os trabalhos relativos à valorização do patrimônio nos museus passaram a visar ao desenvolvimento cultural e socioeconômico, à participação das comunidades, à promoção da cidadania e à valorização da diversidade cultural. Tais mudanças de paradigmas não ocorreram apenas na perspectiva de atuação museológica, são princípios que regem atualmente a pauta do debate sobre as políticas setoriais de cultura e que priorizam ações integradas em diferentes instâncias públicas e de articulação civil. (MENDONÇA, 2015, p. 95-6)

No que tange às mudanças paradigmáticas e aos novos formatos incorporados no campo da Museologia, torna-se pertinente retomarmos as discussões acerca do patrimônio industrial, em especial o patrimônio ferroviário, no contexto museológico. Conforme visto anteriormente, a definição do TICCIH para o conceito de patrimônio industrial é ampla, uma vez que pondera os testemunhos materiais e imateriais da atividade industrial – fábricas, oficinas, habitações, ferrovias, saberes técnicos e populares, tradições, etc. Da mesma forma, sinalizam para a importância dos espaços museológicos para a preservação do patrimônio industrial para diversas comunidades (TICCIH, 2003).

Tanto a Carta de Nizhny Tagil, quanto os Princípios de Dublin apresentam a discussão para os possíveis usos dos espaços industriais. Os documentos fazem referências ao reaproveitamento dos espaços, que com o passar do tempo foram sendo desativados e reutilizados. Pensando a partir da perspectiva dos remanescentes ferroviários, grande parte dos espaços que se tornaram obsoletos para o transporte, se transformaram em locais destinados a atividades culturais. A carta patrimonial, no ponto 7 - ii, "Apresentação e interpretação",

[36] Conforme Varine, a Nova Museologia "é essencialmente um movimento de museólogos que procuram adaptar melhor o museu ao seu tempo e às necessidades das populações. Aliás, ela não reúne apenas museólogos ou profissionais de museus em geral, mas igualmente professores e educadores, agentes de desenvolvimento, filósofos, sociólogos, pessoas que, de boa-fé, pensam que o patrimônio é um recurso essencial e que a cultura é uma dimensão primordial do desenvolvimento e que, portanto, temos necessidade de instrumentos para conhecer e utilizar esse patrimônio, não para o prazer de alguns, mas no interesse de todos." (2013, p. 181-2)

sinaliza especificamente para a importância dos espaços museológicos para a preservação do patrimônio industrial, “os museus industriais e técnicos, assim como os sítios industriais preservados, constituem meios importantes de proteção e interpretação do patrimônio industrial”. (TICCIH, 2003).

A pesquisadora e professora Diana Farjalla Correia de Lima, em pesquisa realizada com o apoio do Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq - produtividade) – *Termos e Conceitos da Museologia* – desempenhou uma abordagem dos processos de musealização e patrimonialização aplicados ao campo da Museologia de modo integrado, no qual também investigou a aplicação desses processos no contexto dos remanescentes industriais. Segundo Lima (2012), as novas proposições e formatos considerados pela Museologia, implicaram na “mudança do atributo de valor dado a determinados exemplares do Patrimônio” (Ibidem, p.43). A autora ainda complementa que

> 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. Ao lado de tais exemplares, representando o costumeiro conjunto musealizado e apresentado pela vertente da materialidade, também se tornaram objeto dos estudos as expressões do mundo intangível: a questão humana nas facetas do cotidiano da industrialização, focalizando as condições de trabalho e da vida das famílias de operários e demais pessoas envolvidas, que estão sustentadas pela “tradição oral, *know how*, processos, contextos cultural e social, história local, sons, experiências táteis e aromas” (Lira *et al*., 2002). (Idem).

Cristina Meneguello, assim como Lima, contribui para a discussão do contexto que envolve os bens culturais industriais afirmando que:

> Os acervos, sejam papéis, sejam ferramentas, têm importância inseparável dos objetos a que fazem referência. São vestígios que permitem compreender técnicas desaparecidas, processos de trabalho, usos e memórias associadas ao patrimônio industrial. São estes documentos e monumentos que dão sentido e permitem compreender os remanescentes industriais porventura existentes, permitindo inclusive informar e balizar eventuais processos de listagem. Tombamento e restauro. É urgente reconhecer a importância em se considerar a preservação dos patrimônios associados à ciência e a tecnologia, em suas diferentes manifestações”. (MENEGUELLO, 2011, p. 1830).

Lima (2012) e Meneguello (2011), nas passagens citadas acima, despertam a atenção para a importância da preservação dos bens industriais em seus diferentes suportes e/ou manifestações. Para isso, é necessário compreender que se trata de um campo interdisciplinar. Nesse sentido, interessa o desenvolvimento de estudos mais aprofundados e articulados com

diversas áreas de conhecimentos com vistas à preservação, por seu valor simbólico para as comunidades pertencentes.

No campo museal, começou através das empresas ferroviárias o interesse pela preservação de suas próprias memórias. No panorama internacional, Inglaterra, França, Holanda e Espanha são alguns exemplos[37] pioneiros, embora a Noruega tenha sido a primeira na Europa, criando o seu museu voltado para a temática ferroviária no ano de 1896 (SILVA, 2017).

No cenário nacional, a partir da pesquisa bibliográfica e documental, podemos afirmar que as primeiras iniciativas pela criação de museus ferroviários, também foram despertadas por empresas ferroviárias. Em pesquisa realizada nos periódicos do acervo da Hemeroteca da Biblioteca Nacional foi possível perceber que no início do século XX já existia o interesse de reunir todas às "antiguidades" relacionadas às estradas de ferro em um espaço museológico.

Nas comemorações do 70° aniversário da Estrada de Ferro Central do Brasil (EFCB), no ano de 1928, era noticiado no *Gazeta de Notícias*[38] (Rio de Janeiro) a intenção de criação de um Museu Ferroviário, por parte da direção desta estrada de ferro. Segundo a nota no periódico, a EFCB estava desenvolvendo uma força tarefa para reunir objetos e documentos que fizeram parte da empresa, com a finalidade de evitar as lacunas nos espaços narrativos do museu.

No mesmo período, em outra nota informativa, no periódico *O Jornal*[39] (Rio de Janeiro), nota-se a mesma informação sobre a organização de um museu ferroviário, intenção do então diretor da EFCB, Romero Zander. Para o diretor, o museu soaria como uma "homenagem às gerações que se foram, às quaes deve o paiz a sua rede ferroviária" (O JORNAL, 1928, p. 5). A nota ainda faz referência à uma comissão, que seria encarregada da "memória histórica" da estrada de ferro (Ibidem).

Em pesquisa realizada a respeito da referida comissão foi possível observar que o interesse pela memória da instituição surgiu ainda no século XIX. No prefácio do livro *Memória*

---

[37] Na pesquisa para a dissertação de Mestrado em Museologia de Luís Filipe Gomes Lopes, realizada em 2012 e com o título *Museu Nacional Ferroviário. Um Museu Industrial?* o autor realiza um panorama das primeiras iniciativas de museus ferroviários internacionais. Na Holanda, o Museu Ferroviário de Utrecht (Het Spoorwegmuseum), criado em 5 de Novembro de 1954; Na França, o Museu Ferroviário Francês - Cidade do trem (Musée Français du Chemin de Fer – Cité du train) em Mulhouse e aberto ao público em 12 de Junho de 1971; Na cidade de York, Inglaterra, o Museu Ferroviário Nacional (National Railway Museum), inaugurado no ano de 1975; e, o Museu Ferroviário (Museo del Ferrocarril) na cidade de Madrid, Espanha que abriu suas portas como museu em 19 de Dezembro de 1984; Ainda segundo o autor, todos esses museus possuem em comum o fato de ocuparem espaços desativados da atividade ferroviária, como estações, oficinas, depósitos.

[38] Onde andarão as primeiras locomotivas da Central do Brasil? Uma grande lacuna para o Museu da Estrada. Gazeta de Notícia, Rio de Janeiro, Anno LII, 19 de jan 1928.

[39] A Central do Brasil e a evolução da locomotiva - O 70° anniversário desta via-férrea. Um pouco de história - A Instituição de um museu ferroviário. O Jornal, Rio de Janeiro, Anno X, N° 2861, 29 de março de 1928, p. 5.

Histórica da Estrada de Ferro Central do Brasil (1908) organizado por Manuel Fernandes Figueira e publicado por ocasião das comemorações do 50° aniversário de inauguração do primeiro trecho ferroviário do país, revela que as primeiras pesquisas surgiram devido à crise política e econômica que o país estava passando.

Para entender essa crise, é preciso remontar aos anos de 1891 a 1893, quando ocorreu, na capital da República, a Revolta da Armada. Opositores à recente República manifestaram insatisfação às ações do então Presidente, Marechal Deodoro da Fonseca e seu Vice, Marechal Floriano Peixoto. A revolta foi fomentada pela Marinha brasileira em represália pelas diferenças de direitos e salários que existiam entre aquela Força Armada e o Exército Brasileiro. A rebelião armada que transcorreu em duas fases, a primeira com a renúncia de Marechal Deodoro da Fonseca e a segunda pela ilegitimidade no governo do Vice, desencadeou uma crise política e econômica na capital (FIGUEIRA, 1908; CÔRREA DA COSTA, 2017).

Diante dessa situação, Figueira (1908) explica que foi o receio do desaparecimento dos documentos da estrada de ferro ou do próprio fim da instituição, que o impulsionou para a realização do trabalho de pesquisa que resultou no livro. Ainda segundo o autor, o livro ficou pronto em 1900, porém foi publicado por intermédio da Imprensa Nacional somente no ano de 1908. Para a revisão e auxílio na redação da publicação, Figueira contou com uma comissão designada pelo Diretor da EFCB, na época, Dr. Aarão Reis. A publicação que ocorreu nas comemorações do jubileu da EFCB, também contou com uma exposição de fotografias de diretores que pertenceram à referida estrada de ferro.

Pode-se assim dizer que as ideias de salvaguarda da memória da EFCB, preconizadas no final do século XIX, foram sendo desenvolvidas no século seguinte. Ainda na pesquisa realizada na plataforma digital da Biblioteca Nacional, entre o período da segunda metade do século XIX e a primeira metade do século XX, foi possível observar informações referentes às sugestões de criação de espaços museológicos voltados para a temática ferroviária, assim como notas de inauguração das primeiras iniciativas.

Uma das primeiras notas encontradas sobre uma inauguração foi noticiada no *Jornal do Commercio*[40], no ano de 1937, tratando da abertura de biblioteca e museu ferroviário na

[40] Jornal do Commercio. Rio de Janeiro, 17 mar 1937. Anno 110, n. 141.

Inspetoria Federal de Estradas (IFE)[41]. No jornal *A Nação*[42] (Rio de Janeiro), por exemplo, a crítica era com relação à inexistência de um espaço para expor a "Baroneza", primeira locomotiva do Brasil. Outro ponto que identificamos dizia respeito às solenidades nas comemorações de aniversário da EFCB, em que quase sempre era anunciado o interesse na organização de um museu ferroviário[43].

Após a criação da RFFSA (1957) e a estatização da maioria das estradas ferro pelo governo, as propostas para criação de museus se mantiveram, avançando para algumas concretizações. No ano de 1958, no periódico *Diário de Pernambuco*[44], uma nota sobre as comemorações do 1° Centenário da Estrada de Ferro Recife-São Francisco informava além da abertura de uma exposição comemorativa no Arquivo Público Estadual, o interesse da comissão organizadora do evento em utilizar o acervo para integrar o Museu Ferroviário que a mesma estava organizando.

A respeito desse museu, uma nota no *Diário da Noite*[45], do Rio de Janeiro informa sobre a sua inauguração: "o titular da Viação [Ministro da Viação e Obras Públicas, Lucio Meira] inaugurará o Museu Ferroviário na capital pernambucana". Contudo, não encontramos fontes oficiais que confirmassem a concretização do espaço e a sua efetiva abertura para o público.

Em outra cidade pernambucana, o mesmo periódico, *Diário de Pernambuco*[46], informava que no dia 12 de dezembro de 1969 a intenção do Prefeito da cidade de Garanhuns

---

[41] Através do Decreto n° 6.787 de 19 de dezembro de 1907 ficou aprovado o regulamento para o serviço de fiscalização das estradas de ferro federais. Somente em 1911, através do Decreto n° 9.076 de 3 de novembro de 1911, é aprovado o regulamento para a criação da Inspetoria Federal da Estradas, órgão do Ministério de Viação e Obras Públicas. A IFE, além das estradas férreas, também geria as rodovias federais. A inspetoria foi sucedida pelo Departamento de Estradas de Ferro (DNEF), através do Decreto-Lei no 3.136, de 1941. (BRASIL, Decreto n° 6.787, 1907; BRASIL, Decreto n° 9.076, 1911; REVISTA FERROVIÁRIA, 1992).

[42] Atrazo ou adiantamento? Jornal A Nação, Rio de Janeiro, 07 de setembro de 1934, p. 04.

[43] Assim ocorreu no 50°, 70°, 85° aniversários até chegar ao 1° centenário da estrada de ferro. Fontes consultadas:
Onde andarão as primeiras locomotivas da Central do Brasil? Uma grande lacuna para o museu da Estrada. Gazeta de Notícias, Rio de Janeiro, N°16, 19 de janeiro de 1928;
A Central do Brasil e a evolução da locomotiva - O 70° anniversário desta via-férrea. Um pouco de história - A Instituição de um museu ferroviário. O Jornal, Rio de Janeiro, Anno X, N° 2861, 29 de março de 1928, p. 5;
Será criado um Museu Ferroviário. Jornal Correio da Manhã, Rio de Janeiro, N° 14848, 31 de março de 1943, p. 03;
Museu Ferroviário. Jornal O Dia, Paraná, N° 6028, 02 de abril de 1943;
Museu Ferroviário. Diário de Notícias, Rio de Janeiro, N° 6266, Primeira secção, 31 de março de 1943, p. 04;
A Central vai instalar o seu Museu Ferroviário. A Gazeta de Notícias, Rio de Janeiro, N° 74, 31 de março de 1943, p. 04;
A criação de um museu da Central do Brasil. Jornal Diário da Noite, Rio de Janeiro, N° 3737, 01 de abril de 1943, p. 06.

[44] **Centenário da Rede Ferroviária - Exposição Comemorativa no Arquivo Público Estadual.** Diário de Pernambuco, Recife, 5 fev. 1958;
Desfile de velhas locomotivas hoje, no centenário da R.F.N. Diário de Pernambuco, Recife, 7 fev. 1958.

[45] **Museu Ferroviário no Recife.** Diário da Noite, Rio de Janeiro, 7 fev. 1958, p. 3.

[46] **Centro Cultural em Garanhuns.** Diário de Pernambuco, Pernambuco, 12 de dezembro de 1969.

em converter a antiga estação ferroviária abandonada em um centro cultural, com um Museu Ferroviário, Teatro, Cinema e Biblioteca.

Apenas no ano de 1972 seria inaugurado no estado pernambucano, no edifício da Estação Central de Recife, o primeiro espaço com a denominação de Museu do Trem de Recife. Inaugurado pela RFFSA, contou com a colaboração do Instituto Joaquim Nabuco de Pesquisas Sociais[47] para a organização do museu. No convênio entre as duas instituições estava disposta a cooperação técnica para:

> [...] montagem do museu, o levantamento do acervo existente na 3º Divisão-Nordeste, a restauração de documentos, de objetos; a classificação e registro do acervo, o roteiro de exposição, o estudo de montagem, o roteiro cronológico, detalhes de iluminação, painéis e vitrinas, estudo de cores, classificação fotográfica e organização do Depósito de Acervo. (DIÁRIO DE PERNAMBUCO, 1972).

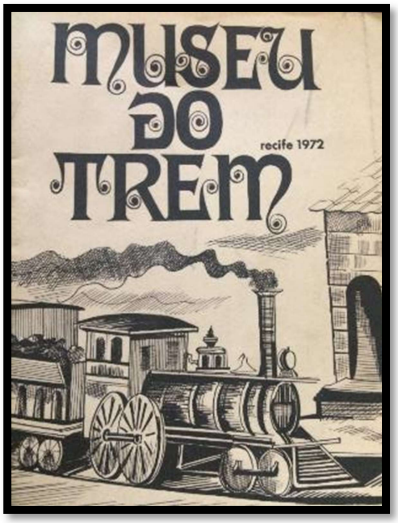
Tais ações reforçam o compromisso com a constituição de um espaço que se apresentasse em conformidade com as condições de preservação e de uso dos bens ferroviários. Na introdução do catálogo do museu, Marluce C. Azevedo e Aécio de Oliveira, museólogos da instituição, fizeram a seguinte observação

> Os verdadeiros museus não são meros locais onde se reúnem peças, simples aglomeradas de raridades. São espécies de templos, de portas abertas para todos, onde a tradição e a modernidade se completam através do poder criador dos artistas. Os museus são grandes salas de aula, onde no futuro, mais do que hoje, se aprenderá o respeito pela arte e a valorização da beleza criadora. Numa sociedade que caminha para o desenvolvimento, aumentando as horas de lazer, os museus desempenharão papel da maior importância, aliando o divertimento à educação. (RFFSA, 1972, s/n° p.)

A afirmação apresentada no catálogo pelos museólogos do espaço provoca uma reflexão para a função social do museu. Para além de serem meros espaços de guarda, que acumulam objetos, os museus serem potencializados para servirem à sociedade e ao seu desenvolvimento, através da preservação, da pesquisa e da comunicação. De fato, um pensamento de vanguarda para a época, já que conforme apresentado anteriormente, foi a partir da segunda metade do século XX que houve uma intensificação das discussões e estudos sobre os aspectos sociais dos museus.

[47] O Instituto Joaquim Nabuco de Pesquisas Sociais é transformado na atual Fundação Joaquim Nabuco (FUNDAJ) em 17 de setembro de 1979, através da Lei n° 6.687, sendo instituída pelo decreto 84.561, de 15 de março de 1980.

Figura 9 – Capa do catálogo do Museu do Trem de Recife, ano 1972.



Fonte: Acervo Museu do Trem-RJ

Um ponto que nos chamou atenção se relaciona à denominação do espaço, Museu do Trem e não Museu ferroviário, que poderia incluir muitos mais elementos para além das composições. A capa do catálogo, através dos elementos gráficos, corrobora a importância conferida ao trem/locomotiva, visto o destaque em primeiro plano nesse projeto visual. Embora, percebamos a representação de uma edificação, que supomos ser a estação ferroviária, esta encontrar-se disposta parcialmente e em segundo plano, na lateral direita da imagem. Sendo perceptível o papel fundamental dado à locomotiva, ao trem, nessa narrativa.

Na região sudeste, outra informação noticiada pela imprensa foi a da abertura de um Museu Ferroviário pela Estrada de Ferro Santos-Jundiaí. Veiculada em nota no *Diário de Notícias,* de Porto Alegre, do dia 17 de fevereiro de 1967, com a chamada "Relíquias sôbre trilhos", o museu foi a solução encontrada para comemorar o primeiro centenário de fundação da estrada de ferro. Como acervo, além de objetos operacionais, "a primeira locomotiva, a trafegar no Brasil, a Baronesa"[48].

Aliás, essa informação pode ser ratificada na carta enviada pelo Presidente da RFFSA, Antônio Adolfo Manta, ao diretor da DPHAN, Dr. Renato de Azevedo Duarte Soeiro, na data de 28 de julho de 1967. No documento o Presidente da RFFSA afirma que além da "Baronesa", também fazia parte do acervo do Museu Ferroviário instalado em São Paulo, um carro de passageiros utilizado pelo Imperador D. Pedro II (PROCESSO DE TOMBAMENTO, N°0506-T-54, p.26-7). A primeira locomotiva do país acabou retornando para o Rio de Janeiro no ano de 1974, sendo guardada nas Oficinas do Engenho de Dentro.

[48] **Relíquias sobre trilhos**. Diário de Notícias, Porto Alegre, 17 fev. 1967. 1º Caderno, p.3.

Na dissertação de Alice Bemvenuti *Gestão de museu: a comunicação e público – estudo sobre o Museu do Trem, São Leopoldo RS (2009-2012)*, (2016) a autora expõe no segundo capítulo, uma breve apresentação cronológica das iniciativas museológicas isoladas que se concretizaram no país. No Estado de São Paulo, Bemvenuti (2016) apresenta duas iniciativas, o Museu Ferroviário Regional de Bauru e o Museu Ferroviário Irineu Evangelista de Souza – Barão de Mauá.

O primeiro foi instituído no final da década de 1960, através da Lei Municipal n° 1.425 de 11 de julho de 1969, com a denominação Museu Ferroviário de Bauru. A inclusão do termo "regional" ao nome do museu ocorreu a partir de solicitação de um projeto encaminhado à Câmara Municipal. O projeto de lei tinha por objetivo ampliar seu campo de atuação, compreendendo os acervos originários das ferrovias Estrada de Ferro Sorocaba (EFS), Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (EFNOB) e Companhia Paulista de Estrada de Ferro (CPEF). Do projeto, resultou a Lei Municipal n° 2.731 de 22 de dezembro de 1986, que gerou a modificação do nome do museu e produziu outras providências. O funcionamento para o público só ocorreu de fato, anos mais tarde, após a estruturação de um projeto museográfico e arquitetônico. A sua abertura ocorreu no dia 26 de agosto de 1989, no edifício administrativo da EFNOB.

A segunda iniciativa paulista apresentada por Bemvenuti (2016) é o Museu Ferroviário Irineu Evangelista de Souza – Barão de Mauá, na cidade de Jundiaí. O espaço foi inaugurado em 9 de março de 1979, por empreendimento da Ferrovias Paulista S/A (FEPASA)[49], em homenagem ao Barão de Mauá, que no ano de 1995 foi renomeado para Museu da Companhia Paulista (BARTCUS, 2012). Bartcus (2012) sinaliza para documentos que apontam que a sua concepção remonta a 1975.

Segundo dados retirados do Portal do museu[50], o espaço foi criado para ser um centro de referências e preservação da memória da ferrovia paulista. Ainda segundo Bartcus (2012), de 1995 até 2001, o museu passou por diversas mudanças e dificuldades na administração e na sua preservação.

Até 1999, o museu ficou sob a responsabilidade da FEPASA, que na sequência foi incorporado pela RFFSA. Tal situação de abandono sensibilizou um grupo de ex-ferroviários

[49] Criada em 1971, a FEPASA surgiu para unificar cinco ferrovias incorporadas pelo governo do Estado de São Paulo. As empresas foram: Companhia Paulista de Estradas de Ferro, Estrada de Ferro Sorocabana, Companhia Mogiana de Estradas de Ferro, Estrada de Ferro Araraquara, Estrada de Ferro São Paulo e Minas. No ano de 1977, após ser federalizada, passou para a responsabilidade da Ferrovia Bandeirante (FERROBAN) até ser privatizada na década de 1990. (BEMVENUTI, 2016; SILVA, 2017).

[50] Portal Cultura Jundiaí. Museu da Cia. Paulista. Disponível em: <https://cultura.jundiai.sp.gov.br/espacos-culturais/museu-da-cia-paulista/>, acesso em: Out. 2018.

para criar a Associação de Preservação da Memória da Companhia Paulista, que provocou a concepção de diversos projetos favoráveis para o museu (OLIVEIRA, 2010). Outro marco do museu é a compra das edificações que o compõem pela Prefeitura Municipal de Jundiaí, atual gestora do espaço.

No Estado do Rio de Janeiro, após a criação da RFFSA, encontramos na imprensa dados sobre as intenções de criação de museus ferroviários. A pequena nota no periódico *Diário de Notícias*[51], do Rio de Janeiro, do dia 03 de abril de 1965, trazia a informação da instalação de "um novo museu, o Museu Ferroviário". Enfatizando a iniciativa da RFFSA, a nota termina expondo os bens que iriam compor o acervo, dentre eles a locomotiva Baroneza. O *Jornal do Brasil*[52], por sua vez, também do mesmo ano, trazia a denúncia do abandono da primeira locomotiva nas Oficinas de Engenho de Dentro. E complementa, informando a previsão de construção de um Museu pelo Governo Federal, "na Curva do Violão, no Alto da Boa Vista ou na Ilha do Fundão" (JORNAL DO BRASIL, 1965), no antigo Estado da Guanabara.

A concretização de um museu ferroviário no Rio de Janeiro só viria a acontecer anos mais tarde, no ensejo das comemorações dos 17 anos da RFFSA[53]. Nesse período, foi realizado um projeto de restauração no Trecho Ferroviário Mauá-Fragoso, cuja responsabilidade era da DPHAN e da RFFSA. O projeto que incluía a restauração da Estação de Guia de Pacobaíba e da Casa do Agente, propunha a criação de um museu onde seria exposta a locomotiva Baroneza, objetos e móveis originais do trecho ferroviário. O referido museu começou a ser instalado em 1974 com a denominação de Museu Guia de Pacobaíba. No entanto, acabou sendo extinto três anos depois e os bens transferidos para as Oficinas do Engenho de Dentro, onde anos depois viriam a compor o acervo do Museu do Trem-RJ (IBRAM, 2011).

Na região sul, encontramos uma nota na imprensa sobre a inauguração do primeiro museu ferroviário no *Jornal do Brasil*[54], do dia 09 de novembro de 1965. Com a denominação Museu da Viação Férrea do Rio Grande do Sul (VFRGS), o espaço localizado na cidade de Porto Alegre, foi organizado pelo Diretor de Operações da VFRGS, Ariosto Borges Fortes. Bemvenuti (2012) em sua pesquisa, localizou documentos que ratificam a existência desse

---

[51] **Museu de trens no Rio.** Diário de Notícias, Rio de Janeiro, 03 de abril de 1965.
[52] **Uma primeira dama que saiu da linha.** Jornal do Brasil, Rio de Janeiro, 08 de abril de 1965.
[53] **Relíquias sobre trilhos.** Diário de Notícias, Porto Alegre, 17 fev. 1967. 1º Caderno, p.3.
Estado do Rio - Rede restaura Pacobaíba como patrimônio histórico. Diário de Notícias, Rio de Janeiro, 17 de setembro de 1974.
Velha estrada de ferro volta como um museu. Jornal do Commercio, Rio de Janeiro, 20 de setembro de 1974.
Velha locomotiva chega ao Rio de caminhão e é colocada na Leopoldina. Jornal do Brasil, Rio de Janeiro, 21 de setembro de 1974.
[54] **Pôrto Alegre ganha museu ferroviário**. Jornal do Brasil, Rio de Janeiro, 09 de novembro de 1965, p. 14.

espaço. Entre estes documentos, observa-se a existência do caderno de abertura do espaço com a data impressa de 04 de novembro de 1965. Na década seguinte, ainda na região sul, outro museu ferroviário era criado. Uma parceria entre a Prefeitura Municipal de São Leopoldo, no Rio Grande do Sul, e a RFFSA, através da Superintendência Regional de Porto Alegre (SR6), foi inaugurado no ano de 1976, o Museu do Trem de São Leopoldo. O museu foi abrigado na estação ferroviária de mesmo nome da cidade.

A criação de associações preservacionistas voltadas para a preservação ferroviária é outro ponto que merece destaque para o tema da musealização dos bens ferroviários. Pode-se dizer que, em sua grande maioria, o surgimento das associações estaria relacionado a uma tentativa de combate ao abandono e descaso com a história ferroviária brasileira. (MATOS, 2010). Apesar de o sucateamento e o descarte dos bens operacionais serem práticas comuns pelas empresas ferroviárias (GODOY, 2007), o estado de abandono da memória das ferrovias brasileiras motivou a preocupação de preservacionistas ferroviários.

A Associação Brasileira de Preservação Ferroviária (ABPF), pioneira no país, foi fundada no ano de 1977. O interessante é que a entidade sem fins lucrativos foi criada por iniciativa de um francês radicado no Brasil, Patrick Henri Ferdinand Dolliger, um entusiasta de locomotivas a vapor e ferrovias. As ações da ABPF foram bem incisivas, principalmente junto à RFFSA. A associação empreendeu uma série de ações de protestos contra o sucateamento de bens potencialmente históricos (GODOY, 2007), o que contribuiu para a comoção, por parte da sociedade e por parte de afeiçoados pelo assunto.

A respeito das associações, Meneguello, em seu artigo *"Patrimônio Industrial: memória, acervo e cidade"* (2012), enfatiza que diante da dimensão política e histórica da preservação de bens e acervos relacionados ao patrimônio industrial "as associações 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" (2012, p. 93).

Das ações da ABPF que garantiriam a preservação dos bens ferroviários, destacamos a organização de um museu ferroviário categorizado por eles de “dinâmico”[55] ou “museu a céu

[55] A expressão Museu Dinâmico surge nos Estados Unidos, no período pós-guerra. O objetivo era inserir os museus no quadro da produção capitalista, mantendo, portanto, uma relação estreita com a indústria cultural. Nas ações do museu é inserida diversas atividades, com o intuito de atrair cada vez mais público. (SANTOS, 1993). No caso adotado pela ABPF, o conceito de dinâmico está estritamente relacionado na colocação das peças cedidas pela RFFSA (acervo) em funcionamento, implantando essa ação em caráter turístico. O objetivo principal era manter ativo o padrão que a ferrovia operava no seu início (GODOY, 2007). No aspecto museológico, esse fenômeno se potencializou no século XX, em consonância com as novas revisões e ampliações dos conceitos de Patrimônio, de Museu e do campo da Museologia.

aberto" (GODOY, 2007, s/ n° p.). Agindo para impedir o sucateamento dos bens ferroviários de caráter histórico, a ABPF conseguiu provocar a RFFSA nas suas primeiras ações.

O primeiro convênio entre a empresa e a associação foi através da assinatura de um termo de comodato, onde a empresa cedeu para uso da ABPF, 14 locomotivas a vapor desativadas e outros objetos ferroviários. O passo seguinte foi a escolha do espaço para a guarda do acervo. Depois da realização de um levantamento de trechos desativados, escolheu-se a antiga linha tronco da Cia. Mogiana, entre Anhumas (Campinas) e Jaguariúna, no Estado de São Paulo. O espaço também foi cedido em comodato pela FEPASA. A abertura do Museu Ferroviário ocorreu no ano de 1984, com a denominação "Viação Férrea Campinas – Jaguariúna" (VFCJ), com a iniciação da operação ferroviária turístico-cultural (GODOY, 2007).

Figura 10 – Folder de divulgação da ABPF contendo informações sobre a Viação Férrea Campinas – Jaguariúna.



Fonte: Museu do Trem-RJ

O folder acima fazia parte do material de divulgação do museu dinâmico Viação Férrea Campinas Jaguariúna. O que nos chama atenção é a frase "conheça uma autêntica ferrovia a vapor" e para imagem antiga de uma locomotiva à vapor. A utilização da locomotiva, como elemento central da imaginária ferroviária pareceu apelar para autenticidade do dinamismo do museu e estratégia de chamar a atenção para a apreciação da experiência turística.

Em paralelo a essa ação, a ABPF também empreendeu ações contra o desmonte do patrimônio ferroviário da Estrada de Ferro Madeira Mamoré (EFMM)[56] em Porto Velho, Rondônia e da Estrada de Ferro Oeste Minas (EFOM)[57], em Minas Gerais.

No caso da EFMM, em março de 1979, a ABPF e a Ordem Nacional dos Bandeirantes (ONB) moveram uma ação contra o Ministério dos Transportes. O objetivo da ação era impedir a dissolução do acervo patrimonial da estrada de ferro, que era anunciado à venda, através de um leilão público (GODOY, 2007).

A mobilização, que também contou com a participação da comunidade rondoniense, conseguiu impedir na justiça a realização do leilão. No final daquele ano, a ABPF por meio de seu Diretor de Patrimônio apresentou para à SPHAN recomendações para a recuperação do acervo da ferrovia, com o objetivo de colocá-lo à serviço da comunidade local.

Outro ponto importante que foi sinalizado por Alencar (2012), é que o despertar da opinião pública para o estado de abandono e sucateamento da EFMM chamou a atenção do poder público federal para as questões de preservação do patrimônio histórico da ferrovia. Sobre isso a mesma autora destaca que

> A partir do ano de 1980, a história da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré sinaliza para possibilidades de recuperação de alguns trechos da linha férrea. Deste período advém os primeiros pedidos para aplicação de instrumentos eficazes de preservação dos bens móveis e imóveis da ferrovia, bem como se iniciam os primeiros estudos por parte dos técnicos da Secretaria do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (SPHAN) a respeito das condições em que se encontrava o acervo que restara da ferrovia. (ALENCAR, 2012, p. 94).

[56] A EFMM cobria aproximadamente 366 km, ligando a cidade de Porto Velho à Guajará-Mirim, na fronteira com a Bolívia. A estrada de ferro ficou sob a responsabilidade da RFFSA do período de 1957 à 1965, quando foi incorporada ao Exército Brasileiro pelo 5° Batalhão de Engenharia e Construção. A ferrovia extinguiu suas atividades no início da década de 1970. A respeito das ações de preservação da EFMM e especialmente no que tange à participação das associações ferroviárias nesse processo, recomendamos a leitura da dissertação de Carolina Pena de Alencar, intitulada "Trilhando memórias: reflexões acerca das identidades dos trabalhadores da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré" e publicada no Portal do IPHAN no ano de 2012.

[57] A EFOM fazia parte de uma companhia de mesmo nome da estrada de ferro que foi criada a partir de uma concessão provincial e conectava o oeste de Minas Gerais à EFDPII (posterior EFCB). Após falência da companhia, no final da década de 1890, e sem interessados em sua aquisição a estrada passou para a administração do governo federal. Na década de 1930, o governo do Estado de Minas Gerais arrendou a EFOM, chamando-a de Rede Mineira de Viação (RMV) e permanecendo com esta até o início da década de 1950, quando é devolvida para a gestão do Governo Federal e incorporada no ano de 1957 ao patrimônio da então criada, RFFSA. Cf. SANTOS, Welber. Ordem e desordem contra bens culturais ferroviários. Blog Trilhos do Oeste, 2013. Disponível em: <https://trilhosdooeste.blogspot.com.br/2013/10/ordem-e-desordem-contra-bens-culturais.html> Acesso em: Dez. 2017.

Esses fatores influenciaram a implantação do Programa de Preservação do Patrimônio Histórico do Ministério dos Transportes (PRESERVE). Conforme aponta a seguir, o próprio órgão do Governo Federal:

> O Programa de Preservação do Patrimônio Histórico dos Transportes foi implantado em 1980, face a constantes denúncias de deterioração de documentos, prédios e peças que representam a história dos transportes no Brasil, com a agravante de parte desse material ser destinado à sucata sem nenhum estudo prévio. (MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES, 1988, p. 15).

O programa instituído pelo Ministro dos Transportes, o engenheiro mineiro Eliseu Resende, através da Portaria n° 292 de 24 de abril de 1980[58], tinha por objetivo "conhecer o material histórico do Ministério dos Transportes, cuidar da sua preservação e restauração e reuni-los em local apropriado no sentido de documentar a evolução da tecnologia dos transportes do Brasil". (MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES, 1982a, p.11).

De acordo com a museóloga Maria Elisa Carrazzoni[59], secretária executiva do programa, as ações do PRESERVE se desenvolveram através de duas vertentes básicas: "o cuidado em identificar e restaurar os prédios de boa qualidade arquitetônica e a busca de peças e documentos textuais e fotográficos visando sua recuperação como fonte de informação [...]" (MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES, 1988, p. 12).

Ainda segundo a autora, uma vez os prédios recuperados e preservados, estes seriam os locais ideais para o acolhimento do acervo dos transportes no país. Essas vertentes chamam a nossa atenção pela proximidade e adequação ao discurso preservacionista hegemônico no órgão federal de preservação, que desde suas origens prezavam pelos valores arquitetônicos-estilísticos e documentais.

---

[58] A Portaria n° 292 de 24 de abril de 1980 determinou a criação de um Grupo de Trabalho (GT) que se encarregaria do processo de implantação do PRESERVE. O GT era composto por Maria Elisa Carrazzoni, Museóloga, assessora da Secretaria Geral deste Ministério e designada para coordenar o GT. Além de integrantes da Empresa de Engenharia Ferroviária S.A (ENGEFER), Superintendência Nacional da Marinha Mercante (Sunamam), da Empresa de Portos do Brasil S.A. (Portobrás) e da RFFSA. O programa foi instituído através da Portaria n° 126, de 01 de fevereiro de 1983, consolidando o GT de implementação do PRESERVE, e integrando em caráter permanente a estrutura do Ministério dos Transportes. A partir dessa portaria foi constituída a Comissão de Coordenação de Atividades do PRESERVE (CCP), cujo objetivo principal era "coordenar o planejamento, o desenvolvimento, a implantação e o acompanhamento das atividades do Programa nas entidades vinculadas ao MT" (MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES, 1988, p. 15; p; 91). Por ser um órgão técnico consultivo e normativo, no que concerne à execução e ao custeio das atividades do PRESERVE, eram orientados pela Secretária Geral do Ministério do Transportes, dependiam de estudos prévios de cada projeto e os recursos financeiros eram providos das entidades participantes do programa.

[59] "Maria Elisa Carrazzoni, Museóloga formada pelo Curso de Museus em 1961, no Museu Histórico Nacional, [...] trabalhou como técnica em Assuntos Educacionais do Ministério da Educação e Cultura - MEC (1953-61). [...] Atuou no Museu da República (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 apud SILVA, 2017, p. 74).

A primeira ação empreendida pelo PRESERVE foi o estudo preliminar da situação do acervo da antiga EFOM, no início da década de 1980. O ato foi determinado pelo Ministro Eliseu Resende à equipe do programa, após denúncias e protestos contra o sucateamento e erradicação do trecho ferroviário mineiro.

Assim como o caso da EFMM, o episódio da EFOM também mobilizou a sociedade civil. Além da ABPF, a população de São João del-Rei se mostrou contrária às ações empreendidas pela RFFSA que ameaçava a paralização do trecho após a conclusão da Ferrovia do Aço. Para Godoy (2007) a EFOM era uma ferrovia que ainda operava com tração a vapor e bitola[60] de 76 cm e que devido a sua peculiaridade poderia ser considerada "um museu a céu aberto", já que na época somente a Estrada de Ferro Tereza Cristina (EFTC), em Tubarão, Santa Catarina, persistia na tração a vapor.

Após o levantamento realizado pela equipe técnica do PRESERVE, e diante das particularidades que a estrada de ferro possuía, foi proposto para o Ministério dos Transportes a criação de um museu nas dependências do complexo ferroviário de São João del-Rei (MORAIS, 2007). Em documento técnico, Carrazzoni, completa a proposta

> Achamos que a oportunidade era rara: um acervo importante, não em quantidade, mas em significação, que poderia formar o núcleo de um museu composto de dois módulos. O primeiro seria o módulo destinado à informação do público através de documentos e peças e o segundo seria **dinâmico**, formado pela antiga ferrovia em funcionamento (MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES, 1981b, p. 07, grifo nosso).

A proposta encontrada pelo PRESERVE era tornar o processo de erradicação do trecho ferroviário e de descarte do acervo menos atribulado, visto que essas ações se concretizariam independentemente das manifestações efetivadas (PROCESSO DE TOMBAMENTO n° 1185-T-85, fl. 11). Arriscaríamos dizer que tal implantação do museu nas dependências ferroviárias existentes naquela cidade poderia ser interpretada como ação corretiva a um erro promovido pelo desmonte e pela erradicação das ferrovias. Uma solução apaziguadora para salvaguardar os objetos e para trazer uma nova função para aquela estrada de ferro.

Daquele grande trecho da EFOM que ainda permanecia ativo e que tinha a extensão de aproximadamente 200 km, foram preservados 12 km, localizados entre as cidades de Tiradentes e São João del-Rei. Segundo Morais, a intervenção deste trecho se fez "no sentido de resgatar

[60] Segundo o Glossário dos Termos Ferroviários, bitola é "a distância entre as faces internas dos boletos dos trilhos, tomada na linha normal a essas faces, 16 mm abaixo do plano constituído pela superfície superior do boleto". (DNIT, 2016, p.5). Disponível em: <http://www.dnit.gov.br/ferrovias/glossario-de-termos-ferroviarios/glossario.pdf >. Acessado em: Dez. 2018.

e manter viva a preservação dessa ferrovia" e também para ser mantido "como documento e para finalidades turísticas" (MORAIS, 1987, p. 55).

A expressão "como documento" utilizada por Morais, nos faz retomar ao que foi analisado no início deste capítulo, sobre a lógica da função de documento dos objetos e a sua musealização. Neste contexto, o objeto foi tomado como suporte de informação (MENESES, 1994), ou seja, houve a ressignificação do trecho e do conjunto ferroviário preservado, que substituiu sua função comercial e de trabalho pela atividade cultural e turística. A esse respeito, Meneses (1980) também destaca que

> É só em função de terceiros que existem condições para que alguma coisa se chame documento, exerça função de documento, sirva de suporte de informação, independentemente de um propósito original deliberado de informar sobre certo assunto.
> Assim, poderemos ter objetos que só serão documentos, em última análise, fora de seu "sistema" próprio. Isto é, somente na perspectiva do observador externo é que ele ganha o seu sentido documental e que um objeto se transforma em documento ou deixa de ser simples objeto e passa a pertencer a uma categoria específica de objetos: os documentais. (Ibidem, p. 04)

É de se notar que nenhum documento é neutro. A produção e a preservação do documento são consequências de uma intencionalidade que pode ser, ou não, consciente. Analisando a partir da perspectiva histórica de Jacques Le Goff

> [...] o que sobrevive não é o conjunto daquilo que existiu no passado, mas uma escolha efetuada quer pelas forças que operam no desenvolvimento temporal do mundo e da humanidade, quer pelos que se dedicam à ciência do passado e do tempo que passa, os historiadores.
> Estes materiais da memória podem apresentar-se sob duas formas principais: os monumentos, herança do passado, e os documentos, escolha do historiador. (LE GOFF, 1990, p. 535).

E isso vai ao encontro do que é apontado por Waldisa Rússio Camargo Guarnieri quando aponta em sua obra que "a preservação do patrimônio cultural é um ato e um fato político" (GUARNIERI, 1983/1985, p. 152)[61].

Outro ponto a ser observado na proposta de musealização da EFOM é o caráter dinâmico, o qual é proposto por Carrazzoni para o segundo módulo do museu e que a ABPF já estava em processo de implantação, conforme já relatado neste trabalho. No caso do trecho escolhido da antiga EFOM, foram recuperados pelo PRESERVE as linhas, os dormentes e os lastros para a nova função turística.

[61] Parte do artigo "Alguns aspectos do patrimônio cultural: o patrimônio industrial foi elaborado pela autora no ano de 1983 e outra no ano de 1985.

De fato, a primeira iniciativa do PRESERVE foi a instalação do Museu Ferroviário de São João del-Rei, no ano de 1981, e que abriu a oportunidade de estudos e ações do programa em outros Estados e em outros modais de transporte. Atualmente, o museu funciona sob a concessão pública da Ferrovia Centro-Atlântica S. A. (FCA), que integra a organização VLI Multimodal S. A. A empresa também opera o trem turístico que liga a cidade São João del-Rei à cidade de Tiradentes.

De acordo com o documento preliminar do PRESERVE[62], redigido ainda no processo de implantação do programa ministerial por Carrazzoni[63], para atingir as metas propostas, cabia às unidades integrantes a função de desenvolver projetos e estudos que se resumiam em

> Levantamento, Estudo e Classificação do Material de Valor Histórico e Artístico do Ministério dos Transportes;
> Restauração do Material Histórico do Ministério dos Transportes;
> Instalação do Museu dos Transportes;
> Preservação das Antigas Estações Ferroviárias e outras edificações e monumentos. (MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES, 1988, p. 106)

Além das metas propostas para preservação do material de valor histórico e artístico, o documento indicava a proposta de instalação do Museu dos Transportes. Existia o interesse em concentrar o material levantado – lembrando, material de todas as entidades participantes do programa[64] – em um único local, provavelmente em Brasília – para que de forma cronológica pudesse documentar a trajetória dos modais de transporte.

De fato, o projeto do Museu dos Transportes não se concretizou. Para Sergio Morais, arquiteto e integrante do Grupo de Trabalho que coordenava as atividades do PRESERVE na RFFSA[65], diversos foram os fatores que impossibilitaram essa ação, como a dimensão espacial desses objetos e principalmente a ligação afetiva que estes possuíam com as comunidades

---

[62] O documento preliminar foi aprovado com a denominação Documento Básico do PRESERVE, através da Resolução n° 1, de 16 de agosto de 1983. Cf. MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES. Programa de Preservação do Patrimônio Histórico do Ministério dos Transportes. Anexo 10 Comissão de Coordenação das Atividades do Preserve – CCP Resolução n° 1. In: **MT Preserve - Programa de Preservação do Patrimônio Histórico do Ministério dos Transportes/ 1980-1988.** Brasília, DF: PRESERVE, CCP, 1988, p. 105

[63]Cf. MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES. Programa de Preservação do Patrimônio Histórico e Artístico do Ministério dos Transportes **– PRESERVE**. [Documento administrativo]. Brasília, DF, 1979 4 fl..

[64]O PRESERVE era caracterizado como órgão técnico consultivo e normativo, as entidades participantes do programa, designadas pela Portaria n° 292 de 24 de abril de 1980, eram as responsáveis pela execução e os custeios de atividades, assim como o cumprimento de resgate, restauração e estudos da história dos transportes. (MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES, 1988).

[65] A RFFSA, através da Resolução do Presidente n° 26/83 de 03 de maio de 1983 instituiu um Grupo de Trabalho de Preservação do Patrimônio Histórico Ferroviário na sua sede, Administração Geral, no Rio de Janeiro, O grupo tinha por finalidade coordenar as atividades do PRESERVE na RFFSA. Além desse GT, também foi criado nas superintendências regionais da RFFSA, grupos de preservação que atuariam sob a coordenação do GT. (RFFSA, 1983)

locais. Ao passo que iam identificando e selecionando os bens, era constatada a inviabilidade de transferência dos objetos das suas regiões de origem, para concentrá-los em um único espaço (MORAIS, 2017).

Carrazzoni em texto para o catálogo do Centro de Preservação da História Ferroviária do Ceará (MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES, 1982d), sinaliza que essa situação obrigou o corpo técnico do programa a pensar em um recurso viável em nível nacional. A solução encontrada para preservar e dar finalidade ao material histórico reunido pelas unidades participantes do programa foi a criação de centros de preservação e núcleos históricos, uma vez que

> A existência de material ferroviário antigo em quase todos os Estados, material esse pertencente às linhas ferroviárias locais, nos obrigou a pensar numa solução a nível nacional para preservar e dar finalidade às coleções reunidas. A solução encontrada foi criar os Centros de Preservação da História Ferroviária [...]. (Ibidem, p. 11)

Avaliando a atuação do PRESERVE na RFFSA, observamos que comparado com as demais empresas integrantes do programa, relativas às outras modalidades de transporte, a empresa ferroviária propôs mais projetos e apresentou resultados mais expressivos. Ainda no primeiro ano do programa, além da implantação do Museu Ferroviário de São João del-Rei, a equipe técnica da RFFSA desenvolveu projetos e trabalhos de pesquisa para obtenção de informações necessárias para a preservação do acervo ferroviário da empresa[66].

Para a instalação dos Centros de Preservação, além de uma edificação em boas condições de uso, o critério de escolha levava em conta componentes de valor histórico, arquitetônico e outros, como por exemplo o do fácil acesso ao local, aliado ao número de escolas na região. Outro fator não menos importante, era a instalação desses espaços junto aos locais de trabalho, proporcionando a valorização dos profissionais que ali atuavam, transformando o entendimento que tinham dos seus próprios ofícios.

Outro ponto a ser observado diz respeito ao fato de serem espaços de preservação que além da salvaguarda das narrativas do transporte sobre os trilhos e seus aspectos técnicos, engendravam a memória de uma empresa, mesmo que de sociedade de economia mista e integrante da administração indireta do Governo Federal.

[66] A exemplo da pesquisa desenvolvida pela equipe do PRESERVE sobre o Carro de Passageiros que serviu ao Imperador D. Pedro II, conhecido como Carro do Imperador, acompanhada de ação de conservação que incluiu o desmonte do carro internamente e tratamento de descupinização. (MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES, 1983b).

Em uma palestra proferida por Maria Cristina Oliveira Bruno[67] ao Museu do Banco do Estado de São Paulo (BANESPA), por ocasião do Dia Internacional de Museus, a autora sinalizou que "os museus de empresa são desafiadores, pois representam um caminho alternativo para a preservação patrimonial em um país que, historicamente, delegou ao Estado e, sobretudo, aos setores culturais esta tarefa" (BRUNO, 1997, p. 44). Os museus ferroviários nos ajudam a entender melhor o investimento em cultura feito por empresas, órgãos ou setores governamentais, instituições que original e regimentalmente não se destinam a esse tipo de ação.

Mesmo que inserido na esfera federal, o PRESERVE não fazia parte dos órgãos públicos responsáveis pela preservação do Patrimônio Cultural. Ainda que houvesse alguma articulação entre o Ministério dos Transportes e o IPHAN, o PRESERVE realizou ações que envolveram a identificação, a proteção e a gestão de bens de valor histórico e artístico dos transportes, práticas estas que se ocupam do Patrimônio Cultural.

Cabe lembrar ainda que, principalmente nas décadas de 1970 e 1980, configura-se no IPHAN a ampliação da conceituação de patrimônio (FONSECA, 2005). De acordo com Fonseca "essa mudança de perspectiva veio possibilitar a inclusão de novos tipos de bens no patrimônio cultural brasileiro, da evolução das cidades, dos diferentes grupos étnicos, da história da ciência e da tecnologia do Brasil" (Ibidem, p. 195).

Ainda segundo a autora, a mudança de entendimentos sobre o processo de atribuição de valor artístico e valor histórico se relaciona a muitos fatores, entre eles a adoção de uma perspectiva histórica ampliada devido às discussões trazidas pelo movimento da Nova História.

As concepções da nova historiografia passaram a ser incorporadas às práticas do IPHAN. Mas, ainda, essas práticas institucionais foram sendo progressivamente criticadas e repensadas a partir do compartilhamento de uma nova concepção antropológica de cultura, das contribuições que a experiência do Centro Nacional de Referência Cultural (CNRC) e posteriormente, da SPHAN/Fundação Nacional Pró-Memória, trouxeram ao campo, especialmente com a construção da noção de bem cultural.

Bruno (1997), por sua vez, atenta para uma vocação muito característica dos museus de empresa, a da preservação da memória do trabalho. Segundo a autora

[67] Museóloga, Professora Associada do MAE - Licenciada em História (1975) pela UNISANTOS, Especialista em Museologia (1980) pela FESP, Mestre em História Social (1984) pela USP, Doutora em Arqueologia (1995) pela USP e Livre Docente em Museologia (2001) pelo MAE/USP. Coordenadora do Curso de Especialização em Museologia do MAE/USP (1999 a 2006) e Coordenadora do Grupo de Pesquisa "Musealização da Arqueologia" do CNPq (2009).

> Com raras exceções, eles concentram suas atividades sobre a ideia do trabalho, privilegiando e cultuando o trabalho individual de uma pessoa específica, ou valorizando, às vezes, até de forma corporativa, certos segmentos profissionais ou alguns domínios tecnológicos (Ibidem, p. 45).

O interessante é que na documentação oficial analisada sobre as diretrizes de instalação dos centros de preservação, não notamos uma ênfase na preservação da memória do trabalho, ou seja, na salvaguarda das narrativas dos trabalhadores ferroviários. Observamos que a narrativa orientada pelo PRESERVE compreendia desde a história dos transportes sobre os trilhos, até os aspectos técnicos e o desenvolvimento tecnológico do sistema.

Para Meneguello, o patrimônio industrial "está definitivamente inscrito como um campo de pesquisa e atuação que atinge, simultaneamente, a memória do trabalho, o estabelecimento e proteção de acervos e a presença das edificações industriais na trama urbana" (2011, p. 1819). Ainda segundo a autora, "a indelével associação entre os espaços de trabalho e as memórias dos trabalhadores incide também na dimensão imaterial da experiência industrial (os saberes, as rotinas de trabalho, as práticas cotidianas), também em veloz processo de desaparecimento" (2012, p. 81). De certa forma, a não alusão aos trabalhadores, às técnicas, aos ofícios e às rotinas dos processos dos transportes trouxeram prejuízo à memória do trabalho da instituição.

Conforme observado anteriormente, a RFFSA foi a que mais correspondeu aos intentos preservacionistas do Ministério dos Transportes, com a execução e o custeio das atividades propostas pelo PRESERVE, direcionando seus esforços para a preservação da história do setor ferroviário. E isso pode ter relação com o fato de grande parte do material levantado para a preservação ainda ser ativo operacional, como foi o caso da EFTC e EFOM, que nesse período ainda operavam a tração a vapor. Dessa notoriedade da RFFSA resultaram diversos desdobramentos que ao longo da existência do PRESERVE decorreu na identificação do material com potencial histórico, na restauração e ressignificação de objetos e edificações ferroviárias.

Na segunda metade da década de 1980, a RFFSA passou por alterações organizacionais que refletiram na estrutura do PRESERVE dentro da empresa. Devido à aprovação da nova composição da Diretoria da RFFSA, o PRESERVE[68] foi incorporado ao organograma da empresa, porém com uma nova nomenclatura. De acordo, com o documento "Estudos Técnicos-organizacionais" elaborado pela museóloga Clarissa Oliveira de Carvalho[69], no ano

[68] Segundo Silva, o PRESERVE foi dissolvido 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)" (SILVA,2017, p. 84).

[69] O documento foi elaborado pela autora em setembro de 1986. Nesse período, Clarissa Oliveira de Carvalho exercia a função de museóloga do Centro de Preservação da História Ferroviária do Rio Grande do Sul.

de 1985, a RFFSA constituiu por meio de uma resolução, a criação da Gerência de Preservação do Patrimônio Histórico Ferroviário (PRESERFE).

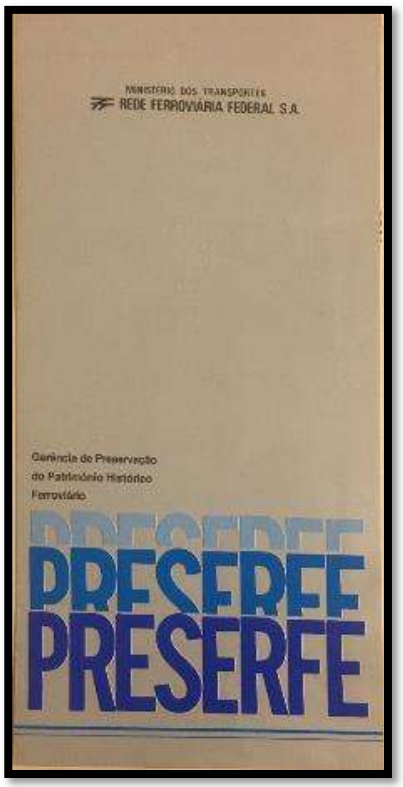
A sigla PRESERFE muito se assemelha à sigla PRESERVE. Porém, tratam de coisas distintas. Enquanto o este último é um programa inserido em uma pasta do Ministério dos Transportes, o primeiro é um setor inserido na estrutura organizacional da RFFSA, sendo subordinado diretamente à empresa ferroviária. À medida que o PRESERFE desempenhava as ações de preservação na RFFSA, o PRESERVE seguiu atuando no âmbito do Ministério dos Transportes, como órgão consultivo e normativo orientando as demais entidades vinculadas (SILVA, 2017).

As ações de preservação na RFFSA prosseguiram com ações até o término das atividades ocasionadas pela privatização e liquidação da empresa. É importante ressaltar que o patrimônio ferroviário hoje salvaguardado nos museus, se deve à institucionalização das atividades de preservação cultural dentro da empresa e principalmente em grande parte à atuação dos profissionais que trabalharam nesses programas e que resistiram até o apagar das luzes da empresa.

O Relatório Anual RFFSA[70] do ano de 1985, por sua vez, informa sobre a inserção do "Programa de Preservação do Patrimônio Histórico Ferroviário" no organograma da empresa. Certamente, ao ser inserido na estrutura da empresa, o Grupo de Trabalho do PRESERVE na RFFSA, deixa de ser subordinado ao programa ministerial e passa a ser um setor com um corpo de especialistas, criando uma cultura da preservação dos bens ferroviários na empresa.

[70] C.f. RFFSA. Relatório anual RFFSA. Rede Ferroviária Federal S.A., Brasil, 1985, p.69-70.

Figura 11 – Folder com informações sobre as ações do PRESERFE.



Fonte: Museu do Trem-RJ

Ainda no Relatório Anual RFFSA de 1985, no que diz respeito à elaboração de estudos, projetos e à execução de obras, destacaram-se: a publicação da "Norma para execução do Inventário de Edificações de interesse histórico da RFFSA"; o projeto de restauração do imóvel denominado "Castelinho", situado na Vila Ferroviária de Paranapiacaba, em São Paulo, e que abrigaria na cidade o Centro de Preservação da História Ferroviária; o desenvolvimento do projeto de restauração da Estação Ferroviária de Cachoeira na Bahia, através de convênio entre a RFFSA e a Bahiatursa[71]; o inventário das locomotivas a vapor existentes na RFFSA, e o início das obras de revitalização do pátio ferroviário de Paranapiacaba (SP).

Entre os anos de 1987 e 1989, o PRESERFE distribuiu o periódico "Passado e Presente" que tinha por objetivo divulgar as atividades da gerência.

[71] Antiga Empresa de Turismo da Bahia S.A. que em 2014 se tornou Superintendência de Fomento ao Turismo do Estado da Bahia.

Figura 12 – Capa do primeiro exemplar do periódico "Passado e Presente" da gerência do PRESERFE. Edição n° 01 de Dezembro de 1987.


REDE FERROVIÁRIA FEDERAL S.A.
Superintendência de Patrimônio

PASSADO E PRESENTE

Informativo do Setor de Preservação do Patrimônio Histórico Ferroviário — DEZEMBRO 87 - Nº 1

POR QUE PRESERVAR?

AGÊNCIA

"A IGNORÂNCIA DO PASSADO NÃO SE LIMITA A PREJUDICAR O CONHECIMENTO DO PRESENTE, MAS COMPROMETE NO PRESENTE A PRÓPRIA AÇÃO"

MARC BLOCH

Figura 13 – Nota sobre doação de acervo pertencente a ex-funcionário da ferrovia e recebido pelo PRESERFE.


PAINEL

DOAÇÕES

O acervo do PRESERFE foi recentemente enriquecido pelas doações feitas pelos nossos colegas Elias Serra, do Setor de Planejamento Visual e Gráfico e Sônia Novaes, da Superintendência de Pessoal. As doações consistem em 18 álbuns fotográficos que registram importantes fases da ferrovia no Brasil. Os 4 álbuns que nos chegaram através de Sônia, pertenceram ao seu pai, Engº Otton de Souza Novaes e correspondem ao período de 1937 a 1946, época em que o engenheiro era residente em Buenópolis-MG. Os 14 álbuns restantes, cuidadosamente restaurados pelo Setor de Planejamento Visual e Gráfico, referem-se à E.F. Central do Brasil e são datados de 1914 a 1931.

FERROVIÁRIO, SIGA O EXEMPLO. PROCURE O PRESERFE NA SUA REGIONAL E FAÇA SUA DOAÇÃO.

Fonte: Acervo Museu do Trem-RJ.

Nas figuras acima, podemos observar a reprodução da capa do primeiro exemplar do periódico desenvolvido pelo PRESERFE. Destaque para a menção ao PRESERFE como sendo "Setor da Preservação do Patrimônio Histórico Ferroviário", ou seja, diz sobre como essa incorporação foi entendida pela própria empresa. Voltado para a distribuição interna, o informativo trazia notícias sobre os estudos de implantação dos centros de preservação e núcleos históricos ferroviários, assim como chamamentos para campanhas de doações de objetos para enriquecimento do acervo, reflexões sobre a preservação e proteção do patrimônio.

Na figura ao lado, um recorte de nota na seção "Painel", onde é reportada a ocorrência de doações de acervos arquivísticos feitas por ex-funcionários e familiares de ex-funcionários da RFFSA. Analisando os exemplares disponíveis no acervo do Museu do Trem-RJ para consulta, percebe-se em todos o apelo aos leitores do informativo para que fizessem doações, caso possuíssem objetos de relevância para a instituição. Tal fato ajuda a compreender como se davam os processos de constituição dos acervos.

Se somarmos todas as unidades de preservação criadas pelo PRESERVE, do Ministério dos Transportes, no âmbito ferroviário, àquelas inauguradas pelo PRESERFE, da RFFSA, totalizaram 12 unidades, compreendidas no período de 1981 a 1989, conforme quadro abaixo:

Quadro 2 - Os centros de preservação e núcleos históricos ferroviários criados pelo PRESERVE (MT) e PRESERFE (RFFSA).

	Centros de Preservação da História Ferroviária e Núcleos Históricos Ferroviários	Ano de criação	Edificações onde foram instalados	Município/ Estado
PRESERVE	Centro de Preservação da História Ferroviária de Minas Gerais[72]	1981	Complexo Ferroviário de São João del-Rei	São João del-Rei/MG
	Núcleo Histórico Ferroviário de Belo Horizonte		Administração da Superintendência Regional Belo Horizonte	Belo Horizonte/MG
	Centro de Preservação da História Ferroviária de Pernambuco[73]	1982	Estação Central Ferroviária de Recife	Recife/PE
	Centro de Preservação da História Ferroviária do Ceará		Antigo prédio administrativo das Oficinas de Demósthenes Rockert	Fortaleza/CE
	Centro de Preservação da História Ferroviária do Paraná e Santa Catarina		Antiga Estação Central Ferroviária de Curitiba	Curitiba/PR
	Centro de Preservação da História Ferroviária do Rio de Janeiro – Museu do Trem	**1984**	**Antigo galpão de pintura da antiga Oficinas do Engenho de Dentro**	**RJ/RJ**
	Centro de Preservação da História Ferroviária do Rio Grande do Sul[74]	1985	Estação Ferroviária de São Leopoldo	São Leopoldo/RS
	Núcleo Histórico da Divisão Operacional de Campos		Divisão Operacional de Campos – Superintendência Regional RJ	Campos/RJ
	Núcleo Histórico Ferroviário de Juiz de Fora		Antigo prédio da Estação Leopoldina	Juiz de Fora/MG
PRESERFE	Centro de Preservação da História Ferroviária de Paranapiacaba	1986	Castelinho/ Conjunto Vila Ferroviária de Paranapiacaba	Paranapiacaba/SP
	Núcleo Histórico Ferroviário de Miguel Pereira	1987	Antiga Estação Ferroviária de Estiva	Miguel Pereira/RJ
	Núcleo Histórico Ferroviário de Bauru[75]	1989	-	Bauru/SP

Fonte: Elaborado pela autora.

Algo a se observar no Quadro 2 é a distribuição territorial das unidades. Dos 12 espaços,

[72] Museu Ferroviário de São João del-Rei, Minas Gerais.
[73] Museu do Trem de Recife, Pernambuco.
[74] Antigo Museu do Trem de São Leopoldo. Inaugurado pela RFFSA no dia 26 de novembro de 1976. Espaço integrado pelo PRESERFE no ano de 1985. (BEMVENUTI, 2016)
[75] Antigo Museu Ferroviário Regional de Bauru criado em julho de 1969 através da Lei n° 1425. (BEMVENUTI, 2016)

somente 5 são em capitais e os demais em cidades do interior. E isso pode ser explicado pela conformação da paisagem urbana dessas cidades, as quais foram influenciadas pela formação das estradas de ferro.

De acordo com o historiador Welber Luiz dos Santos (2013), as ações dos programas de preservação apontam para uma problemática estrutural proveniente das transformações que os meios de transportes estavam passando naquele período, dificultando a discussão sobre os objetivos dessas iniciativas

> A patrimonialização, ou a museificação, da ferrovia na década de 1980 parece ter um sentido ambíguo, ou ambivalente. Ao contrário do discurso encontrado na documentação oficial sobre a criação dos centros, de que seriam instituições de reconhecimento da importância desses meios de transporte historicamente, me parece mais um esforço institucional do estado autoritário para se fazer parecer reconhecedor do legado por ele mesmo sucateado e, por outro lado, uma pequena vitória da sociedade civil inconformada com a dilapidação dos bens e as erradicações dos ramais ferroviários desde a década de 1960. (SANTOS, 2013, s/p.)[76]

O trecho de Santos (2013) aponta que por trás do interesse do programa na salvaguarda dos bens culturais ferroviários, existia a construção de uma narrativa forjada pelo Estado. A partir disso, é possível entender as ações dos programas como medidas reparadoras para a sociedade, de uma política promovida pelo próprio Estado que sucateou, abandonou e desvalorizou as ferrovias no decorrer dos anos.

A década de 1990 foi marcada pelo declínio das ações do PRESERFE na RFFSA. As discussões acerca das ideias de privatização dos serviços públicos no país eram cada vez mais fortes e frequentes. O processo de privatização do setor dos transportes, que incluía a RFFSA[77], determinava a desativação de milhares de conjuntos ferroviários em todo território nacional. A partir das bases do modelo neoliberal, a intervenção do Estado na empresa ferroviária se restringiria fortemente.

Para Buzelin (2010), a ideia inicial era a isenção completa do Estado sobre a RFFSA. Porém, devido a pressões corporativas e dos funcionários, o que acabou ocorrendo foi o

---

[76] Cf. o artigo "Ordem e desordem contra bens culturais ferroviários" no blog do autor "Trilhos do Oeste". Disponível em: <https://trilhosdooeste.blogspot.com/2013/10/ordem-e-desordem-contra-bens-culturais.html>. Acessado em: Jan. 2019.

[77] A RFFSA foi incluída no ano de 1992 no Programa Nacional de Desestatização (PND) através do Decreto n° 473, de 10 de março de 1992 criado pela Lei n° 8.031 de 12 de abril de 1990. No ano de 1999, através do Decreto n° 3.277, de 7 de dezembro de 1999, a RFFSA entrou em processo de dissolução, liquidação e extinção. De acordo com o disposto no Art. 3°, no tópico V, o prazo máximo fixado para efetuar a ação de liquidação era de no máximo 180 dias. De fato, até que fosse conduzida a sua extinção o processo de liquidação da RFFSA se arrastou formalmente quase oito anos e se encerrou com a promulgação da Lei n° 11.483, de 31 de maio de 2007 (PARADELA, 1998).

arrendamento somente no âmbito operacional, que incluem infraestrutura, locomotivas e vagões, por exemplo, continuando com a União os bens de caráter cultural e os não operacionais[78].

Os recursos orçamentários e humanos na empresa foram ficando cada vez mais escassos e as mudanças logo começaram a reverberar na gerência do PRESERFE. O custeamento dos projetos culturais e de preservação realizados pelos Centros de Preservação e Núcleos Históricos precisaram passar por cortes e reduções.

Conforme salientou Prochnow (2014), até o início da década de 1990, a RFFSA criou estratégias para cumprir com seus objetivos de preservação do patrimônio ferroviário. A última tentativa da empresa foi a criação do Programa Ferroviário de Ação Cultural (PROFAC).

O programa que surgiu com a finalidade de estruturar e administrar projetos de natureza cultural destinados aos bens imóveis ferroviários, usuários e às comunidades servidas pela RFFSA, previa a expansão do seu raio de atuação através de convênios e parcerias com agentes externos à empresa.

Figura 14 - Folder informativo sobre o PROFAC.



Fonte: Acervo Museu do Trem-RJ

No folder informativo do programa, além de sinalizar o apoio de associações ligadas à empresa, como a Fundação Rede Ferroviária Federal (REFER), o Serviço Social das Estradas

[78] A legislação que extinguiu a RFFSA classifica como "não operacionais" aqueles bens não vinculados a contratos de arrendamento celebrados entre a extinta empresa, bem como aqueles com operação ferroviária delegada a Estados ou Municípios. A confirmação da classificação de um bem imóvel como não operacional pode ser obtida mediante consulta dirigida à Gerência Regional do Patrimônio da União do respectivo Estado (MINISTÉRIO DO PLANEJAMENTO, S/Data, fl 3)

de Ferro (SESEF), o PRESERFE, e a ABPF, antecipava a participação na forma de convênios de prefeituras municipais.

Compreende-se, indubitavelmente, que a melhor forma de preservar o patrimônio ferroviário se dá por meio do seu uso. Para isso, o PROFAC fomentou e estabeleceu parcerias com prefeituras municipais interessadas em atribuir uso a imóveis ferroviários que estavam sem uso operacional.

Os centros de referências culturais, que foram chamados de Centros Ferroviários de Cultura (CEFEC), se adequariam conforme as necessidades culturais do município, servindo para instalação de teatros, bibliotecas, cinematecas etc. É importante observar novamente a implantação de centros com características culturais para a reutilização dos espaços do passado ferroviário, porém com finalidades que não necessariamente estavam relacionadas com a temática ferroviária.

No documento "Preservação histórica" (s/ data) desenvolvido por Victor José Ferreira, coordenador do PROFAC, foi explicitada a instalação e operacionalização dos CEFECS, através de um projeto piloto. Desde a sua implantação, no ano de 1990, o PROFAC criou um total de cinco Centros Ferroviários Culturais, que se concentraram nos Estados de Minas Gerais e Rio de Janeiro, conforme o quadro a seguir:

Quadro 3 - Centros Ferroviários Culturais inaugurados pelo PRESERFE através do programa PROFAC.

	Centro Ferroviário Cultural (CEFEC)	Ano de criação	Edificações onde foram instalados	Município/ Estado
PROFAC	Centro Ferroviário Cultural de Além Paraíba	1990	Armazém de cargas da Estação de Porto Novo	Além Paraíba/MG
	Centro Ferroviário Cultural de Volta Grande		-	Volta Grande/MG
	Centro Ferroviário Cultural de Barbacena	1992	Estação Ferroviária	Barbacena/MG
	Centro Ferroviário Cultural de Itacuruçá		Estação Ferroviária	Mangaratiba/RJ
	Centro Ferroviário Cultural de Santos Dumont		Antiga residência ferroviária	Santos Dumont/MG

Fonte: Elaborado pela autora.

Figura 15 – Folders informativo do CEFEC de Além Paraíba / MG, CEFEC de Volta Grande / MG e CEFEC de Barbacena / MG.



Fonte: Acervo Museu do Trem-RJ

Figura 16 - Folders informativo do CEFEC de Itacuruçá/RJ e CEFEC de Santos Dumont/MG.



Fonte: Acervo Museu do Trem-RJ

Ao analisarmos os folhetos informativos dos CEFEC, observamos que todos possuem a mesma estética e apresentação visual. Todos traziam na folha principal a imagem de edificações que compõem o sistema ferroviário, então utilizadas para a instalação dos centros de referência.

De fato, tal escolha era condizente com a proposta de preservar esses imóveis, dando-lhes uma utilização, ainda que esse uso não se relacionasse à história e as memórias dos ferroviários e das empresas. Na parte interna, além de um breve texto contendo informações históricas sobre o município, também trazia elementos da relação destes com a ferrovia.

Matos (2010) faz uma importante ponderação sobre o encerramento gradual das atividades de preservação dos programas da RFFSA. Segundo a autora, essa situação pode ter motivado o crescimento das associações preservacionistas ferroviárias no decorrer dos anos seguintes e que se mostraram atuantes no processo de liquidação da RFFSA.

Avaliando de forma global as ações preservacionistas, estas conseguiram impedir de alguma forma, parte do desmonte e sucateamento dos bens ferroviários. Repercutiram no poder público a importância desse passado e geraram discussões acerca de ações preservacionistas para o setor dos transportes.

O reconhecimento do estado de abandono da via férrea, a valorização do passado ferroviário e a sua viabilidade de recuperação surgem em um contexto de legitimação de identidades por parte da sociedade civil, em um momento em que se voltava o olhar para os novos rumos que as políticas públicas de preservação do patrimônio assumiriam a partir da década de 1970 (FONSECA, 2005).

No contexto histórico dos processos de musealização dos vestígios ferroviários, a visualização do breve panorama das iniciativas museológicas possibilitou refletir sobre a formação desses espaços. Ainda é difícil apresentar com exatidão cronológica os dados encontrados, visto que os registros documentais desses espaços se perderam ou ainda não se encontram sistematizados.

São recentes também as discussões acadêmicas sobre assuntos relacionados aos programas de preservação do Ministério dos Transportes e da RFFSA. Embora existam muitas lacunas para o entendimento da formação desses espaços, a realização de ações de preservação e organização dos bens ferroviários no Brasil pode contar também com o apoio das notícias impressas, que em sua grande parte garantem a comprovação de algumas informações.

No capítulo seguinte, seguiremos o trabalho refletindo sobre as dinâmicas museológicas desenvolvidas pelo PRESERVE, através da implantação do Centro de Preservação da História Ferroviária do Rio de Janeiro (CPHF-RJ), o Museu do Trem-RJ.

CAPÍTULO 2 O MUSEU DO TREM ONTEM

No capítulo anterior abordamos o contexto das primeiras discussões acerca dos processos de preservação do patrimônio ferroviário no país, desde o processo de patrimonialização até as iniciativas de musealização dos remanescentes ferroviários, que se potencializaram nas últimas décadas do século XX. Do mesmo modo, analisamos brevemente as ações do Ministério dos Transportes nesse processo das práticas de preservação referentes à ferrovia.

Neste capítulo retomaremos os trabalhos desenvolvidos pelo programa ministerial, PRESERVE e pela gerência de preservação da RFFSA, o PRESERFE, tendo, entretanto, como foco de observação, o nosso objeto de estudo, o Centro de Preservação da História Ferroviária do Rio de Janeiro (CPHF-RJ), também conhecido como Museu do Trem-RJ.

Para tanto, antes de partirmos para o estudo de constituição do CPHF-RJ, trazemos um panorama sobre a formação do conjunto das Oficinas de Locomoção do Engenho de Dentro, local que cedeu um de seus galpões para a instalação do CPHF-RJ.

Seguiremos utilizando em grande medida as fontes documentais oficiais identificadas durante o processo de pesquisa e buscando compreender as práticas e representações que os programas de preservação utilizaram nos anos de sua atuação. Assim como buscamos aprofundar a análise sobre o histórico, a estrutura e as narrativas escolhidas por meio da museografia do Museu.

2.1 De Oficina a Centro de Preservação da História Ferroviária do Rio de Janeiro, Museu do Trem-RJ

Para compreendermos o processo de criação do Centro de Preservação da História Ferroviária do Rio de Janeiro (CPHF-RJ) / Museu do Trem-RJ e darmos consistência à sua análise histórica, faremos brevemente um panorama sobre a formação do território onde o museu está localizado, na tentativa de compreender os antecedentes de formação do bairro, assim como, a relação deste local com o museu. Começaremos pelo território, pois o processo de urbanização do bairro de Engenho de Dentro possui grande influência e ligação com o passado ferroviário.

No período colonial e imperial, o Rio de Janeiro era organizado administrativamente em freguesias[79], que se caracterizavam como urbanas ou rurais. A divisão territorial na cidade ficava a cargo das parcerias mantidas entre os pólos cristãos, estabelecidos pela Igreja, com a Corte Portuguesa.

No que tange à perspectiva espacial, freguesia e paróquia possuíam os mesmos limites geográficos, isto é, "uma circunscrição eclesial em que se divide a diocese, [...], que tem o sentido de governo" (FRIDMAN, 2009, p. 95). Dessa forma, a criação e o funcionamento de uma freguesia estavam condicionados à fundação de uma nova paróquia.

Partindo para a análise da região onde está localizado o bairro do Engenho de Dentro, este se situava na antiga Freguesia de São Tiago de Inhaúma[80]. Esta freguesia correspondia à área rural do Rio de Janeiro, porém mais próxima da área central da cidade, tendo sido criada no ano de 1743 a partir de desmembramentos da Freguesia de Irajá (SANTOS, 1996, p. 24). As freguesias rurais eram aglomerações compostas por fazendas e chácaras, cujas atividades eram voltadas para as produções agrícolas e mercadorias para abastecer a área urbana[81].

A partir da segunda metade do século XIX, conforme analisado anteriormente, o transporte ferroviário começou a ser implantado no país, com a inauguração da primeira estrada de ferro, que ficou conhecida como Trecho Mauá-Fragoso. A segunda ferrovia do Rio de Janeiro, e terceira do país[82], a Estrada de Ferro Dom Pedro II (EFDPII)[83] foi inaugurada logo

---

[79] Segundo Fridman "A freguesia, designação portuguesa de paróquia, é um território submetido à jurisdição espiritual de uma cura que também exerce a administração civil" (2009, p.95). No Brasil, desde a sua criação, as funções desempenhadas pelas freguesias eram definidas e impostas pela metrópole portuguesa. (SANTOS, 1996). Jaime Larry Benchimol (1992) em sua publicação *Pereira Passos:um Haussmann Tropical,* sinaliza que pertenciam a área urbana, as freguesias de Candelária, São José, Sacramento, Santa Rita e Santana. Enquanto, que as rurais eram as freguesias de N. S. da Apresentação de Irajá, São Tiago de Inhaúma e Engenho Novo; e as conhecidas como "as do sertão" ou interior do município, N. S. do Loreto e Santo Antônio (Jacarepaguá), São Salvador do Mundo de Guaratiba, N. S. do Desterro de Campo Grande e Santa Cruz (LOPES, 2012).

[80] A Freguesia de São Tiago de Inhaúma, segundo Santos (1996) compreenderia atualmente, aos seguintes bairros da zona norte do Rio de Janeiro: "Olaria, Ramos, Bonsucesso, Manguinhos, Benfica, Jacaré, Rocha, Riachuelo, Sampaio, Engenho Novo, Lins de Vasconcelos, Méier, Cachambi, Maria da Graça, Higienópolis, Del Castilho, Todos os Santos, **Engenho de Dentro**, Água Santa, Encantado, Piedade, Quintino de Bocaiúva, Cascadura, Engenheiro Leal, Cavalcante, Tomás Coelho, Pilares, Abolição, Engenho da Rainha, Inhaúma e parte do bairros do Cajú, de São Cristóvão, da Mangueira, de São Francisco Xavier, de Vila Isabel, do Andaraí, do Grajaú, de Jacarepaguá, da Freguesia e de Madureira" (1996, p. 26, grifo nosso).

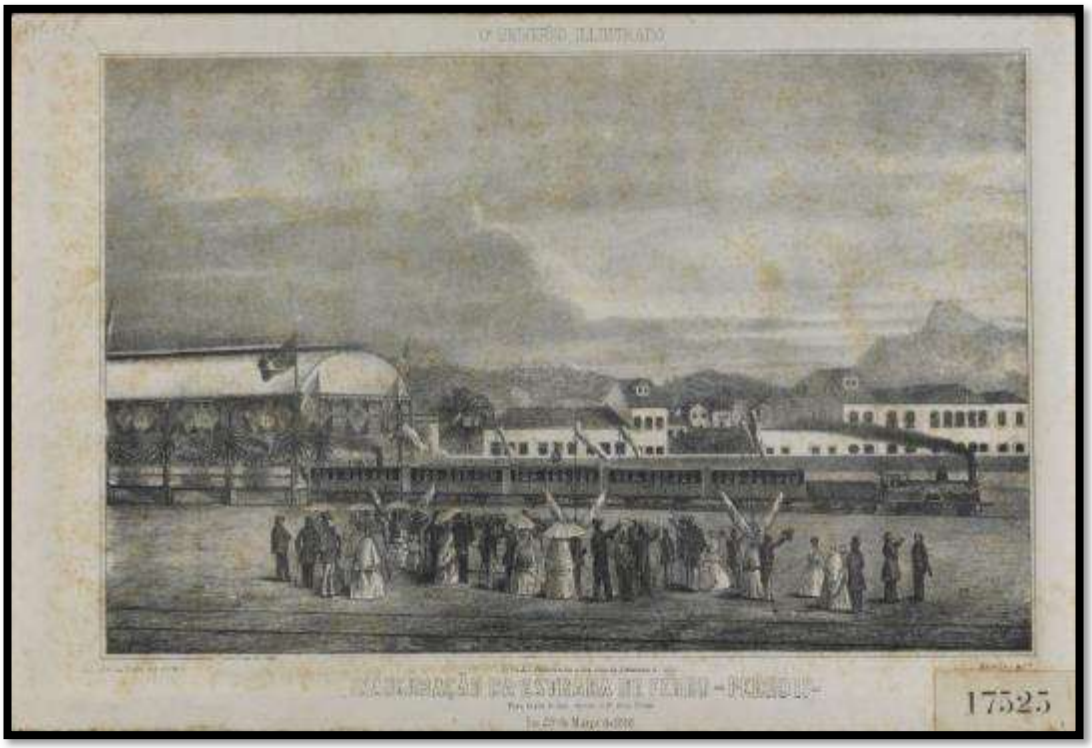
[81] Segundo Costa (1994), a zona rural cumpria duas funções econômicas: a produção nas grandes lavouras de açúcar e outros produtos de exportação, cuja exploração se dava pelo trinômio latifúndio, monocultura e sistema escravista; e, pelo abastecimento interno da cidade do Rio de Janeiro, que foi reforçada no início do século XIX, com a chegada da Corte Portuguesa ao Brasil, após fugir das tropas napoleônicas que invadiram Portugal, impulsionando a vida econômica e social da cidade.

[82] A Recife and São Francisco Railway Company (Estrada de Ferro Recife ao São Francisco) foi a segunda ferrovia construída no país. Com uma extensão de 31,5km foi inaugurada no dia 08 de fevereiro de 1858, cujo trecho inicial ia de Cinco Pontas ao Cabo, no Estado de Pernambuco.

[83]Importando tecnologia inglesa e com apoio capital inglês, esta ferrovia surgiu através de contrato assinado entre o Governo Imperial e o engenheiro inglês Edward Price, que posteriormente foram aprovados os estatutos da Companhia Estrada de Ferro Dom Pedro II. No ano de 1865, a Companhia Estrada de Ferro Dom Pedro II

na sequência, no ano de 1858, e é a que interessa para o nosso estudo. Para sermos mais específicos, interessa-nos a primeira seção desta ferrovia, entre a Estação da Corte e a localidade de Queimados, na Baixada Fluminense, visto que é o trecho que corta o bairro do Engenho de Dentro.

Figura 17 - Gravura da inauguração da EFDPII. Autoria: J. G. da Costa, Séc. XIX.



Fonte: Acervo Fundação Biblioteca Nacional

Como analisamos no capítulo anterior, a EFDPII foi projetada e implantada exclusivamente para o escoamento da produção agrícola e para o abastecimento do mercado externo. Tal ação proporcionou o início das primeiras mudanças urbanísticas na região das freguesias rurais que eram cortadas por tal ferrovia. De acordo com Joaquim Justino Moura dos Santos (1996), por volta da década de 1870, a Freguesia de São Tiago de Inhaúma cedeu grande parte de seu território para a formação da Freguesia do Engenho Novo. O território que formou a Freguesia do Engenho Novo, da qual o atual bairro do Engenho de Dentro passou a fazer parte, constituiu a primeira freguesia a ser criada como parte integrante da zona urbana da cidade do Rio de Janeiro (CAMPOS, 1994).

enfrentou grandes dificuldades financeiras devido ao crescimento do tráfego da estrada de ferro e a falta de recursos (MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES, 1983b). Os elevados gastos com a manutenção e a implantação de linhas, bem como seu custeio resultou na sua encampação pelo Governo Imperial. A encampação levou o governo adotar uma política expansionista, o que proporcionou a abertura de novos caminhos

Ainda segundo Joaquim Santos (1996), o desenvolvimento do transporte ferroviário na região desencadeou transformações radicais em seu território, que ainda apresentavam características rurais. Dentre elas, o uso econômico das terras com função especulativa devido à iminente valorização das áreas e ao crescimento demográfico resultante do loteamento de latifúndios em pequenas propriedades de terras, próximas às estações ferroviárias. A introdução da ferrovia e a criação da Freguesia do Engenho Novo acabaram sendo de grande importância para a ocupação dos espaços e, consequentemente, para a história da formação e desenvolvimento dos subúrbios residenciais da cidade do Rio de Janeiro (SANTOS, 1996, p. 54).

Para Costa (1994), o crescimento demográfico das áreas do subúrbio aconteceu de forma linear, ao longo das estações ferroviárias que eram criadas conforme a necessidade. Figueira (1908) salienta que o serviço de transportes, propriamente dos subúrbios, foi inaugurado em 1861 funcionando diariamente da Estação da Côrte à Estação de Cascadura. Nesta época, já existiam as seguintes estações: Côrte (no Campo da Aclamação), São Cristóvão, São Francisco Xavier, Engenho Novo, Cascadura, Sapopemba (Deodoro), Maxambomba (Nova Iguaçú), Queimados e Belém (Japeri).

As estações ferroviárias, de modo geral, passaram a existir em fazendas como meio de escoarem a produção agrícola por meio da ferrovia. Segundo o documento "Estudo para tombamento das Oficinas do Engenho de Dentro"[84] (PROCESSO TOMBAMENTO N° 1382-T-97, V. II, Fls 205-224) realizado por técnicos da Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, os custos das construções das estações ferroviárias eram de responsabilidade dos proprietários das fazendas, que assinavam um acordo com a direção da ferrovia. À medida que iam operando novas necessidades e demandas, novas estações iam sendo criadas.

Com a Estação Ferroviária do Engenho de Dentro ocorreu de maneira diferente. Antes de surgir a estação ferroviária do bairro, existia uma “parada” na linha férrea, para embarque e desembarque de passageiros e mercadorias que vinham da Côrte (LASMAR, 1982). A Estação Ferroviária do Engenho de Dentro surgiu no ano 1873[85], a partir da instalação das oficinas de locomoção da EFDPII na região, portanto sinalizando interesse da própria ferrovia.

[84] O estudo foi realizado por técnicos da PCRJ, através da Secretaria Municipal de Cultura, no ano de 1992, com a finalidade de levantar informações sobre as Oficinas de Locomoção do Engenho de Dentro e justificar o tombamento no âmbito municipal. No capítulo 3 analisaremos os desdobramentos deste processo. O documento citado encontra-se no Volume II, nas folhas 205-224, do processo de tombamento do Museu do Trem, n° 1382-T-97.

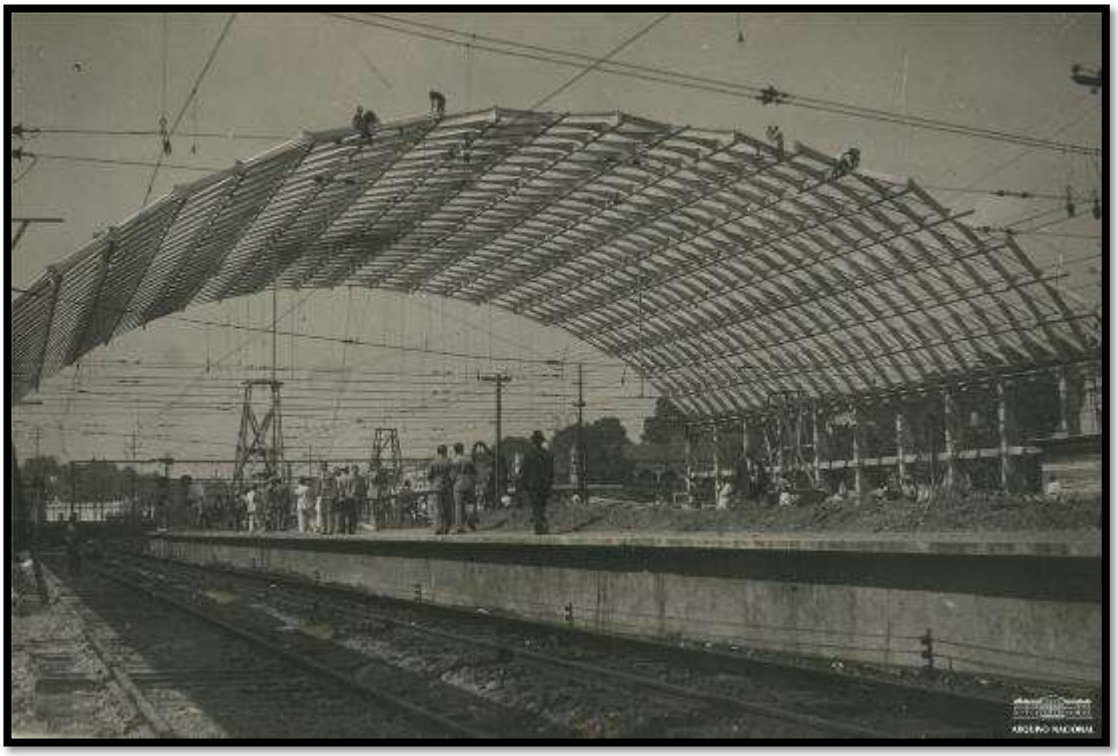
[85] A primeira estação do Engenho de Dentro foi demolida em 1924 em razão de não estar mais comportando o número de passageiros. Na década de 1930, período da implantação da eletrificação, foi elaborado para a estação do Engenho de Dentro um projeto para a adaptação e remodelação ao novo sistema de tração. A obra consistiu na ampliação do número de plataformas e abrigo para os passageiros (RODRIGUEZ, 2004).

Figura 18 - Estrada de Ferro Dom Pedro II, posterior Estrada de Ferro Central do Brasil. Estação do Engenho de Dentro, Prefeitura do Distrito Federal, s/data.



Fonte: Coleção Augusto Malta, Acervo AGCRJ.

Figura 19 - Construção da cobertura da estação ferroviária do Engenho de Dentro, Rio de Janeiro, s.d. Arquivo Nacional. Fundo Correio da Manhã.



Fonte: Acervo Arquivo Nacional

A Companhia Estrada de Ferro Dom Pedro II, sob a administração do Comendador Mariano Procópio Ferreira Lage (1869-1872) realizou uma série de melhoramentos para o setor

ferroviário. Dentre eles, a aquisição de terreno[86] para a construção das Oficinas do Engenho de Dentro (FERREIRA, 1908). A necessidade de construir novos espaços para a manutenção do material operacional da estrada de ferro surgiu para aliviar a Oficina de São Diogo[87] que estava instalada na Estação da Corte.

A construção dos edifícios para a nova Oficina, dirigida pelo chefe Dr. Bulhões Ribeiro, iniciou em 26 de outubro de 1869, sendo concluída em novembro de 1871 (ESTRADA DE FERRO D. PEDRO II, 1872, p. 19). Segundo o Relatório do ano de 1877 apresentado pela Companhia Estrada de Ferro Dom Pedro II

> As obras que se faziam em S. Diogo foram reduzidas a reparações medias e pequenas, passando as grandes reparações a serem executadas nas officinas do Engenho de Dentro, para onde foi transferido grande parte do pessoal que havia em S. Diogo, por não haver nas officinas deste deposito os meios necessários para se executarem as obras de mais importância. (ESTRADA DE FERRO D. PEDRO II, 1878, p.71-2).

Figura 20 - Ilustração do Edifício administrativo das Oficinas de Locomoção do Engenho de Dentro, s/data.



Fonte: Ferreira (1908, p. 146-7).

[86] O terreno adquirido pela Companhia pertencia a Francisco Fernandes Padilha (RODRIGUEZ, 2004).

[87] Quando a EFDPII foi construída, existia próximo à Estação da Corte a Oficina de São Diogo. A Oficina, de propriedade do engenheiro inglês Edward Price, construtor da primeira seção da estrada, servia para reparos de locomotivas, carros e vagões. Com o término do contrato entre Price e a Companhia Estrada de Ferro Dom Pedro II, a Oficina passou a ser propriedade da última. O desenvolvimento da estrada provocou o crescimento da frota, resultando na ampliação da Oficina de São Diogo e na construção de um novo espaço, a Oficina de Locomoção do Engenho de Dentro. No ano de 1929, a Oficina de São Diogo foi rebaixada para depósito (GUIMARÃES, 1993).

Figura 21 - Fachada do prédio administrativo das Oficinas de Locomoção do Engenho de Dentro em 13 de julho de 1933.



Fonte: Acervo Arquivo Nacional

Nas figuras acima, podemos observar a fachada do edifício onde funcionava a administração das Oficinas de Locomoção do Engenho de Dentro. Construído no mesmo período que os galpões das oficinas, este prédio foi atingido por um incêndio no início do século XX que destruiu algumas de suas instalações, necessitando passar por uma reconstrução.

A partir da reconstrução, aproveitou-se para ampliar a área construída. A volumetria e imponência da edificação não passam despercebidas e marcam um período de política expansionista na ferrovia. As transformações ocorridas com a ferrovia, política e tecnologicamente ao longo do tempo, mostraram a necessidade da construção deste conjunto de grandes proporções.

Recentemente este prédio passou por projeto de restauração realizado pela PCRJ. Nele foram instalados o Museu da Cidade Olímpica e a Nave do Conhecimento, ambos legados dos Jogos Olímpicos Rio 2016. O projeto também contemplou antigos galpões, que receberam pavimentação, iluminação e reparos na rede de drenagem, tornando-se a Praça do Trem, área de convivência para os moradores do bairro.

Figura 22 - Fachada do antigo prédio da administração das Oficinas de Locomoção do Engenho de Dentro em 2014. Foto: Adriana Lorete / O Globo.



Fonte: Jornal O Globo, 2014[88]

Figura 23- Fachada do antigo prédio da administração restaurada.



Fonte: da autora, 2018

[88] C.f. **Histórias do Engenho de Dentro:** antigas oficinas de trem vão ganhar vida nova. Prefeitura irá construir uma nova área de lazer para os moradores da Zona Norte, a Praça do Trem. Jornal O Globo, Globo Rio, 22/06/2014. Disponível em: <https://oglobo.globo.com/rio/design-rio/historias-do-engenho-de-dentro-antigas-oficinas-de-trem-vao-ganhar-vida-nova-12962002>. Acessado em: Ago. 2020.

Além da manutenção do material rodante, nas oficinas também eram confeccionados partes ou peças de maquinários, visto que no país não havia fabricação de componentes necessários à operação e conservação ferroviária. Segundo Furtado (2009, p. 13 apud Matos 2010, p. 23) "[...] o que compensava o atraso na maquinaria era a qualidade da mão-de-obra gerada nesse espaço que se multiplicava, quando muitos e habilidosos trabalhadores buscavam nas suas capacidades cognitivas as soluções para os problemas do atraso material".

Nesse sentido, observamos as ações diretamente relacionada à produção, na transformação e/ou criação de elementos para a manutenção dos equipamentos. Outro ponto a ser observado era o desenvolvimento do ofício do trabalhador ferroviário, que gerava significado ao objeto produzido, a partir dos seus saberes. Trata-se de pontos importantes que fazem parte da construção da memória ferroviária.

O complexo ferroviário de Engenho de Dentro, assim denominado por Rodriguez (2004, p.23), dispunha de oficinas que incluíam "seções de fundição de ferro e de bronze, caldeiraria, equipes de torneiros, ajustadores, carpintaria, pintura e montagem" (RODRIGUEZ, 2004, p. 24).

No que concerne à solução estrutural, Sérgio Morais (RFFSA, 1991a) sinaliza que "as oficinas possuem basicamente a forma utilizada nas construções industriais, variando apenas seus interiores de acordo com o tipo de trabalho que era desenvolvido" (Ibidem, p. 31). A estrutura metálica e a cobertura em telhas francesas sustentadas por colunas de ferro são caracterizadas por Morais (RFFSA, 1991a) como sendo de uma linguagem arquitetônica ferroviária.

Para Kühl (2008) os complexos ferroviários são considerados espaços industriais, pois apresentam uma organização do trabalho própria em que

> [...] muitos complexos ferroviários são verdadeiras usinas, existindo oficinas de produção de componentes, de montagem e de reparos que apresentam uma organização do trabalho e encadeamento de produção de fatos industriais, caso por exemplo, das oficinas das antigas companhias ferroviárias Paulista e Mogiana no Estado de São Paulo. Apesar das diferenças existentes entre, por exemplo, uma estação ferroviária e uma indústria siderúrgica, entende-se que esses elementos sejam partes integrantes de um processo. (KÜHL, 2008, p. 40)

No seu entorno também foram construídas moradias para os operários e corpo técnico. Outra contribuição para o bairro nesse período, foi a instalação de duas escolas com a finalidade de dar instrução aos filhos dos operários da estrada de ferro (FERREIRA, 1908). Uma para o ensino regular e a outra para a formação de aluno-aprendizes, onde formavam a mão de obra qualificada para as atividades da estrada de ferro, principalmente ligadas às oficinas. Esta

passou por um processo de modernização realizado pelo engenheiro José Joaquim da Silva Freire que instituiu a realização de provas para ingresso na escola de formação de artífices. Nesse cenário, surgiu a primeira escola profissional ferroviária do Brasil.

Até o ano de 1877, as Oficinas atendiam às obras e manutenções da via férrea que já contava com 590 km de linha em serviço, sendo as mesmas consideradas as mais importantes da América Latina (ESTRADA DE FERRO D. PEDRO II, 1878; RODRIGUEZ, 2004). Com a Proclamação da República (1889), a EFDPII passou a se chamar Estrada de Ferro Central do Brasil (EFCB). Embora o início da República tenha sido um período de turbulências, nesse período a EFCB não enfrentou mudanças estruturais e organizacionais de grandes proporções. Esta continuou seu projeto de expansão e desenvolvimento nas cidades de São Paulo, Minas Gerais e Rio de Janeiro.

O processo de eletrificação das linhas suburbanas foi o primeiro resultado da modernização do serviço ferroviário no período republicano. A substituição da tração a vapor dos trens pela tração elétrica ocorreu a partir de 1937 e gerou para as oficinas mudanças e adaptações nos trabalhos.

Mesmo com a inauguração de uma nova Oficina de carros e vagões do Horto Florestal, em Belo Horizonte/MG, as Oficinas de Locomoção do Engenho de Dentro mantiveram seu pioneirismo, se reinventando em uma nova fase.

A administração da EFCB permaneceu na esfera federal até o ano de 1941, quando passou para o regime autárquico, conforme estabeleceu o Decreto-lei n° 3.306 de 24 de maio de 1941, obrigando-a se manter com os próprios recursos. Essa situação acabou sendo revertida, quando foi encampada pela RFFSA, através da Lei n° 3.115 de 16 de março de 1957, passando a ser encampada pela empresa.

A política da RFFSA estava sintonizada com a política energética do Governo Federal, que possuía as seguintes prioridades: transporte de passageiros nas regiões metropolitanas e transporte de cargas com elevado grau de concentração (SCHOPPA, 1982).

Conforme tratado no capítulo anterior, o cenário internacional na década de 1950 se mostrava bastante alterado devido ao pós-guerra, o que acabou resultando em crises socioeconômicas e dificuldades financeiras que reverberaram nas companhias de estradas de ferro. De acordo com o artigo publicado no encarte de comemoração de 35 anos da RFFSA transparece que o objetivo de criação da empresa era uma esperança para “salvar o sistema ferroviário da falência total” (REVISTA FERROVIÁRIA, 1992, p. 05).

Isso de fato levanta algumas questões pertinentes relativas à centralização das atividades ferroviárias no poder do Estado. Esta centralização, por meio de uma sociedade mista, poderia

ser encarada como uma maior liberdade econômica da atividade ferroviária ou como uma interferência do Estado? Efetivamente, o Estado encampou sob uma única sociedade por ações, todas as estradas de ferro de sua propriedade, que além de reorganizá-las, projetava resolver os problemas de conservação e qualidade dos serviços.

Além de experimentar uma nova ordem de acelerado desenvolvimento tecnológico, influenciando a economia das nações, o Governo brasileiro se abriu para os investimentos no setor rodoviário, principalmente para a indústria automobilística. Prevalecendo a preferência pelas rodovias, o Presidente Castello Branco assina o Decreto n° 58.341, de 3 de maio de 1966, que disciplinava a erradicação de ferrovias e ramais antieconômicos e sua programação.

O Art. 1° deste decreto previa a "substituição de trechos e ramais ferroviários antieconômicos por estradas de rodagem" (BRASIL, 1966). A erradicação de ramais antieconômicos pela RFFSA, data de 1959 (RODRIGUEZ, 2004), portanto uma política adotada nos primeiros anos da empresa. O objetivo era reduzir o déficit orçamentário proporcionando equilíbrio financeiro.

Conforme discutido anteriormente, foi no contexto de desativação de ferrovias e de ramais, que surgem uma das primeiras discussões sobre políticas de proteção dos remanescentes ferroviários, através do tombamento do Trecho Ferroviário Mauá-Fragoso em 1954 e das ações de salvaguarda do programa ministerial, o PRESERVE. De acordo com Carmo (2014), essa medida surge motivada pelo sentimento de perda e com um escopo reparador, ou seja, "transformando o abandono e degradação, na força propulsora para a formação da consciência coletiva" (Ibidem, p. 48).

Até a década de 1980, os trabalhos nas Oficinas de Locomoção do Engenho de Dentro se concentraram na manutenção e fabricação de material rodante, mesmo apresentando no decorrer de sua trajetória sinais de dificuldades operacionais e materiais. No final desta década, já expunham um cenário de abandono. Em matéria publicada no jornal O Globo[89], no ano de 1989, o conjunto ferroviário contava apenas com duas oficinas, uma delas para consertos de equipamentos ferroviários e a segunda para a reforma de trens.

Após o lançamento do Plano Nacional de Desestatização (PND) em 1992, as atividades operacionais foram gradativamente sendo reduzidas, praticamente paralisando as oficinas, o que acelerou o processo de degradação do espaço por falta de manutenção (RODRIGUEZ, 2004).

[89] Um passeio nos trilhos da história. Jornal O Globo, Rio de Janeiro, 16 de agosto de 1989, Matutina, Jornais de Bairro, p. 20-1.

Deste modo, as atividades da antiga EFDPII no bairro do Engenho de Dentro impulsionaram não somente a ocupação da região suburbana, mas também estimularam a economia local, o desenvolvimento educacional, por meio das escolas, e a formação habitacional, através das vilas operárias. No próximo item refletiremos sobre como e por que parte desse conjunto ferroviário foi eleito como espaço de memória ao acolher o Centro de Preservação da História Ferroviária do Rio de Janeiro (CPHF-RJ), conhecido como Museu do Trem-RJ.

2.2 A constituição do Centro de Preservação da História Ferroviária do Rio de Janeiro, o Museu do Trem-RJ

No início deste trabalho se convencionou chamar o CPHF-RJ tal como ele é popularmente conhecido, Museu do Trem-RJ. Analisando a documentação oficial da instituição, bem como periódicos da ocasião de sua implantação, não conseguimos levantar quando este espaço passou a ser chamado de Museu do Trem do Rio de Janeiro. Tal fato nos fez pensar sobre a proposta de criação do CPHF-RJ, a sua função e se efetivamente ele poderia ser definido como museu. Para responder tais questões, fez-se necessário recorrer ao histórico de concepção desse espaço, bem como aprofundar o conhecimento sobre o cenário das políticas de preservação do PRESERVE, ao qual o CPHF-RJ estava vinculado, por ser um espaço criado e mantido pela RFFSA.

No documento elaborado pela Secretaria Executiva do PRESERVE, "Diretrizes para a instalação de centros de preservação da história ferroviária", consultado em pesquisa realizada na Inventariança da extinta RFFSA, no Rio de Janeiro, observamos no primeiro parágrafo uma declaração importante sobre a definição dos centros de preservação, qual seja

> Centro de Preservação da História Ferroviária - Enquanto a palavra museu exige maior compromisso de acervo (quantidade e qualidade), e de espaço, um centro de preservação pode ser instalado em qualquer área desde que ofereça boas condições para a guarda de peças e documentos. (MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES, 1981a, fl.01)

Analisando essa afirmativa percebemos que não existia um compromisso desses espaços de serem classificados como museus. Considerando o cenário da época, Silva (2017) destaca em sua pesquisa que a significativa atuação da secretária executiva do PRESERVE e museóloga Maria Elisa Carrazzoni no campo da Museologia, pode ter influenciado na concepção desse

formato de espaço, o que demandou um maior rigor no uso do termo museu. Os critérios adotados por Carrazzoni para a definição de um museu partiam da integridade das instalações e quanto ao acervo, sua importância estaria na qualidade, e não somente na quantidade.

Os critérios para a apreciação de um museu dependeriam da sua "dimensão, instalação, importância das coleções, número e extensão de suas atividades" (CARRAZZONI, s/d, apud SILVA, 2017, p. 84). Em outro texto elaborado pela museóloga, "Museus - Organização Geral", como relação as criações de museus, observamos que

> 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)[90]. (CARRAZZONI, s/d, apud SILVA, 2017, p. 85)

Com base nessa citação, notamos que as questões e preocupações de caráter cultural, social e econômico, debatidas a partir da anteriormente citada Mesa Redonda de Santiago do Chile e do já referido movimento da Nova Museologia, encontraram espaço no pensamento e na fala da museóloga[91]. Pode-se dizer que esses fatores contribuíram para a formação de espaços alternativos, que não tivessem o comprometimento dos museus, como os centros de preservação:

> No que tange aos 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. (SILVA, 2017, p. 86).

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

[91] Cabe ressaltar que no início da década de 1980 no Brasil também estavam acontecendo discussões sobre o desempenho das atividades do profissional museólogo e sobre a regulamentação da profissão no país. A regulamentação foi de fato promulgada pela Lei nº 7.287, de 18 de dezembro de 1984, e regulamentada pelo Decreto nº 91.775, de 15 de outubro de 1985. Também cabe salientar que dentre as atribuições da profissão de museólogo encontra-se no referido instrumento legal: "executar todas as atividades concernentes ao funcionamento dos museus" e "coletar, conservar, preservar e divulgar o acervo museológico" (BRASIL, Lei n° 7.287, 1984).

Em outro documento de orientação, o "Manual para o funcionamento dos Centros de Preservação e Núcleos Históricos Ferroviários", elaborado anos mais tarde pelo PRESERFE, a definição dos Centros de Preservação ainda se distinguiam do conceito de Museu

> Os Centros de Preservação e os Núcleos Históricos não são museus propriamente ditos, pois diferem entre si em alguns aspectos positivos. O ICOM – (International Concil of Museuns) define o significado da palavra museu: "É toda instituição permanente, criada com o objetivo de conservar, estudar, essencialmente expor, para o deleite e educação do público, coleções de interesse artístico, histórico, científico e técnico". Nos aspectos conservação e exposição, os Centros de Preservação e Núcleos Históricos são semelhantes aos museus. Mas não basta expor e conservar para ser museu, pois este tem um comprometimento maior com o público, pesquisadores e outras instituições. (RFFSA, 1991b, p. 4).

De acordo com a afirmação supracitada, o conceito de Museu na sua concepção original envolve uma série de requisitos básicos que nem sempre seriam preenchidos pelos centros e núcleos históricos da RFFSA. Contudo, quando estes vinham a ter características evidentes de museus seguiam algumas regras

> (...) 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 (MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES, 1981a, fl. 2).

Santos (2008) pondera que a ação da "aplicação do processo museológico não está restrita à instituição museu, ele pode anteceder a existência objetiva do museu ou ser aplicado em qualquer contexto social (SANTOS, 2008, p. 61); ou seja, pensando no caso do CPHF-RJ e demais centros e núcleos, as aplicações das ações museológicas foram muito mais resultado do uso da técnica pela técnica do que de um processo museológico (preservação, comunicação e pesquisa).

Em consulta aos relatórios[92] elaborados pelo programa ministerial, os estudos dos materiais de valor histórico e artístico para a composição do CPHF-RJ iniciaram no ano de 1982. Assim como neste mesmo ano foi desenvolvida a pesquisa histórica das Oficinas de

[92] Cf. MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES. Programa de Preservação do Patrimônio Histórico do Ministério dos Transportes. MT Preserve (Programa de Preservação do Patrimônio Histórico do Ministério dos Transportes/ 1980-1988). Brasília, DF: PRESERVE, CCP, 1988. Cf. MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES. Programa de Preservação do Patrimônio Histórico do Ministério dos Transportes. Documento nº 1, 1980-1982. RFFSA, Rio de Janeiro, 1982.

Locomoção do Engenho de Dentro[93]. Dos documentos oficiais do Grupo de Trabalho da RFFSA consultados, não localizamos como se chegou à decisão de utilizar um dos galpões das Oficinas para a implantação do centro de preservação.

Entretanto, é possível que tenha seguido as recomendações impostas pelo documento do PRESERVE, "Diretrizes para a instalação de centros de preservação da história ferroviária" (MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES, 1981). Nele estava sinalizado que os centros de preservação poderiam ser instalados em "qualquer área desde que ofereça boas condições para a guarda de peças e documentos" (Ibidem, fl. 01). De acordo com Carrazzoni, que elaborou o documento supracitado, além dessas prioridades, os critérios de escolha do espaço também teriam que perpassar pelos valores histórico e arquitetônico e pela facilidade de acesso aliada ao número de escolas nas proximidades.

Como vimos anteriormente, o Rio de Janeiro dentro do cenário nacional foi o precursor na formação das estradas de ferro, assim como foi espaço de muitas mudanças para o setor ferroviário. Logo, escolher um local para abrigar o CPHF-RJ não parece ter sido uma tarefa fácil. Como justificativa, além da importância histórica das Oficinas para as demandas de serviços da antiga EFDPII e para o processo de urbanização do bairro do Engenho de Dentro, foi apresentada a acuidade de se instalar um centro de preservação em uma região carente de instrumentos culturais. Coube à coordenação do PRESERVE analisar e aprovar o projeto de preservação e restauração do antigo galpão de pintura das Oficinas de Locomoção do Engenho de Dentro, apresentado pela RFFSA para abrigar os exemplares da ferrovia do Rio de Janeiro.

[93] A Museóloga Telma Lasmar foi contratada pelo PRESERVE para realizar a pesquisa histórica das Oficinas de Locomoção do Engenho de Dentro. Cf. LASMAR, Telma. Oficinas do Engenho de Dentro. Volume 1. Rio de Janeiro, 1982, 32 p

Figura 24 - Edifício do antigo galpão de pinturas das Oficinas de Locomoção do Engenho de Dentro, onde foi instalado o CPHF-RJ s/data.



Fonte: Ministério dos Transportes Rede de Notícias, n° 74, 1983, p. 05

De fato, as superintendências regionais da RFFSA possuíam em suas unidades grupos de preservação do patrimônio histórico ferroviário que atuavam sob a coordenação do Grupo de Trabalho que integrava o PRESERVE. Uma das atribuições básicas desses grupos de preservação regionais era selecionar locais para recolhimento de materiais que estavam em desuso e com riscos de deterioração ou perda (RFFSA, 1983). Nesse sentido, é plausível inferir que a escolha dos centros e núcleos de preservação decorreram de interesses da RFFSA e do Ministério dos Transportes.

De acordo com a museóloga Telma Lasmar (2015 apud BEMVENUTI, 2016, p. 74), eram vários os aspectos que influenciavam na escolha do local para os centros de preservação, porém, um ponto era comum a todos. Na RFFSA, as implantações dos centros de preservação ocorriam em espaços ferroviários que não estavam mais em funcionamento. Ainda que no início da década de 1980 as Oficinas de Locomoção do Engenho de Dentro estivessem operando suas atividades, o antigo galpão de pinturas estava desativado.

Outro aspecto enfatizado pelo PRESERVE era a integração dos centros de preservação com os espaços de trabalho, sendo justificada da seguinte forma

> 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 (MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES, 1982d, p. 09)

Para o PRESERVE, adaptar um espaço museológico dentro de um espaço de trabalho, mesmo que desativado, provocaria uma apropriação visual e afetiva no público em geral e principalmente pelo operário/trabalhador ferroviário. Para ajudar a entender o sentido dessa concepção dos centros de preservação, recorremos novamente à José Reginaldo dos Santos Gonçalves (2005), que faz um apontamento pertinente quando diz que

> "[...] um patrimônio não depende apenas da vontade e decisão políticas de uma agência de Estado. Nem depende exclusivamente de uma atividade consciente e deliberada de indivíduos ou grupos. Os objetos que compõem um patrimônio precisam encontrar "ressonância" junto a seu público." (Ibidem, p. 19).

Dessa forma, a possibilidade de visualizar os objetos ferroviários, de estar nesses espaços testemunhando como eles se comportam e funcionam, endossaria a ressonância de uma memória ferroviária, ao passo que acionaria a memória individual e coletiva compartilhada nos espaços da família e do trabalho, sendo, portanto, valores produzidos pela sociedade e não sentidos e valores das coisas (MENESES, 1994).

Além dos estudos dos materiais que iriam compor o CPHF-RJ e da pesquisa histórica sobre as Oficinas de Locomoção do Engenho de Dentro, foi elaborado um projeto arquitetônico de adequação do espaço para abrigar o centro de preservação. O projeto procurou assegurar as características originais do edifício, ao passo que seguia uma linguagem de valorização do material histórico que seria exposto.

De acordo com a "Recomendação n° 1" do programa, indicava-se às entidades vinculadas ao PRESERVE que

> - os prédios tombados a nível nacional, estadual ou municipal, tenham seus projetos de reforma ou restauração submetidos à aprovação dos organismos que declararam o referido tombamento;
>
> - os prédios não tombados, mas considerados de valor para a RFFSA ou comunidade onde estejam localizados, sejam reformados sempre conservando suas características originais; no caso de restaurações, que sigam as normas contidas na Carta de Veneza [...] (MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES, 1988, p. 101)

Enquanto as obras de restauração e adaptação do antigo galpão de pintura eram executadas, no antigo prédio da administração das Oficinas era instalada a Reserva Técnica[94] e determinado que todos os bens que estavam ali acomodados seriam identificados e "tombados" pela RFFSA para integrar o acervo do CPHF-RJ. (MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES, 1982).

O termo "tombados"[95] utilizado pelo PRESERVE pode ser entendido como o inventário museológico, documento básico de controle do acervo e um dos processos de tratamento técnico da Museologia. O "Livro de Tombamento" do CPHF-RJ foi aberto no dia 19 de abril de 1982 pelas museólogas Maria Elisa Carrazzoni e Telma Lasmar Gonçalves e as normas e metodologia utilizada para o preenchimento se deram conforme orientações do programa ministerial

> [...] o número de registro de cada peça é composto de três elementos, sendo que o primeiro é o número de ordem da entrada da peça no museu, seguido de ponto. O segundo elemento é o ano de entrada da peça, também seguido de ponto. O terceiro se compõe de uma letra maiúscula referente a inicial da coleção, seguido do número da peça na referida coleção (RFFSA, 1991b, p. 6).

O PRESERVE achou por bem adotar três livros, um para o acervo tridimensional, o segundo para os acervos arquivístico e bibliográfico e o terceiro para o acervo iconográfico. De acordo com Davallon "os objetos são sempre elementos de sistemas ou de categorias (DAVALLON, 1992 apud DESVALLÉES & MAIRESSE, 2014, p. 34). Nesse sentido, a adoção de um sistema de classificação é fundamental para descrever as relações entre diversas categorias de objetos.

Dessa forma, por meio das orientações do PRESERVE, a RFFSA conformava a salvaguarda dos bens imóveis juntamente com a dos bens móveis na formação dos centros e núcleos históricos. Matos (2015) bem observou em sua tese acadêmica, que embora o PRESERVE possuísse uma equipe[96] diversificada, o programa seguia a concepção que estava

---

[94] Reserva técnica "é o espaço físico utilizado para o armazenamento das peças do acervo de um museu, quando estas peças não estão em exposição. A guarda de um acervo demanda uma reserva técnica, com condições físicas adequadas, condições climáticas estáveis e condições de segurança apropriadas à conservação das obras" (MINISTÉRIO DA CULTURA, 2006, p. 153).

[95] O processo de tombamento de peças corresponde ao registro individual e de controle dentro de acervo museológico de uma instituição. Pode combinar letras, números, de acordo com critérios preestabelecidos. Além de determinar o estado de conservação, a procedência e demais informações sobre o objeto (JULIÃO, 2006)

[96] Além da atuação dos servidores da RFFSA, o PRESERVE contava com uma equipe especializada composta por: Museólogos, Pesquisadores, Restauradores, Fotógrafos e Programadores Visuais. (MINISTÈRIO DOS TRANSPORTES, 1982a).

bastante incorporada ao *modus operandi* pregado pelo Estado e executado pelo IPHAN, predominando os bens de “pedra e cal”

> Um dos maiores acervos ferroviários de valor histórico é sem dúvida o arquitetônico. As estações ferroviárias tornaram-se importantes referências para as comunidades. Em torno delas, muitas cidades se desenvolveram e outras surgiram com a implantação da ferrovia. São edifícios das mais variadas tendências e representavam na época o que havia de mais moderno em termos construtivos. A história do Brasil no final do século passado e no início deste século está diretamente ligada ao advento da ferrovia. (RFFSA, 1991a, p.7)

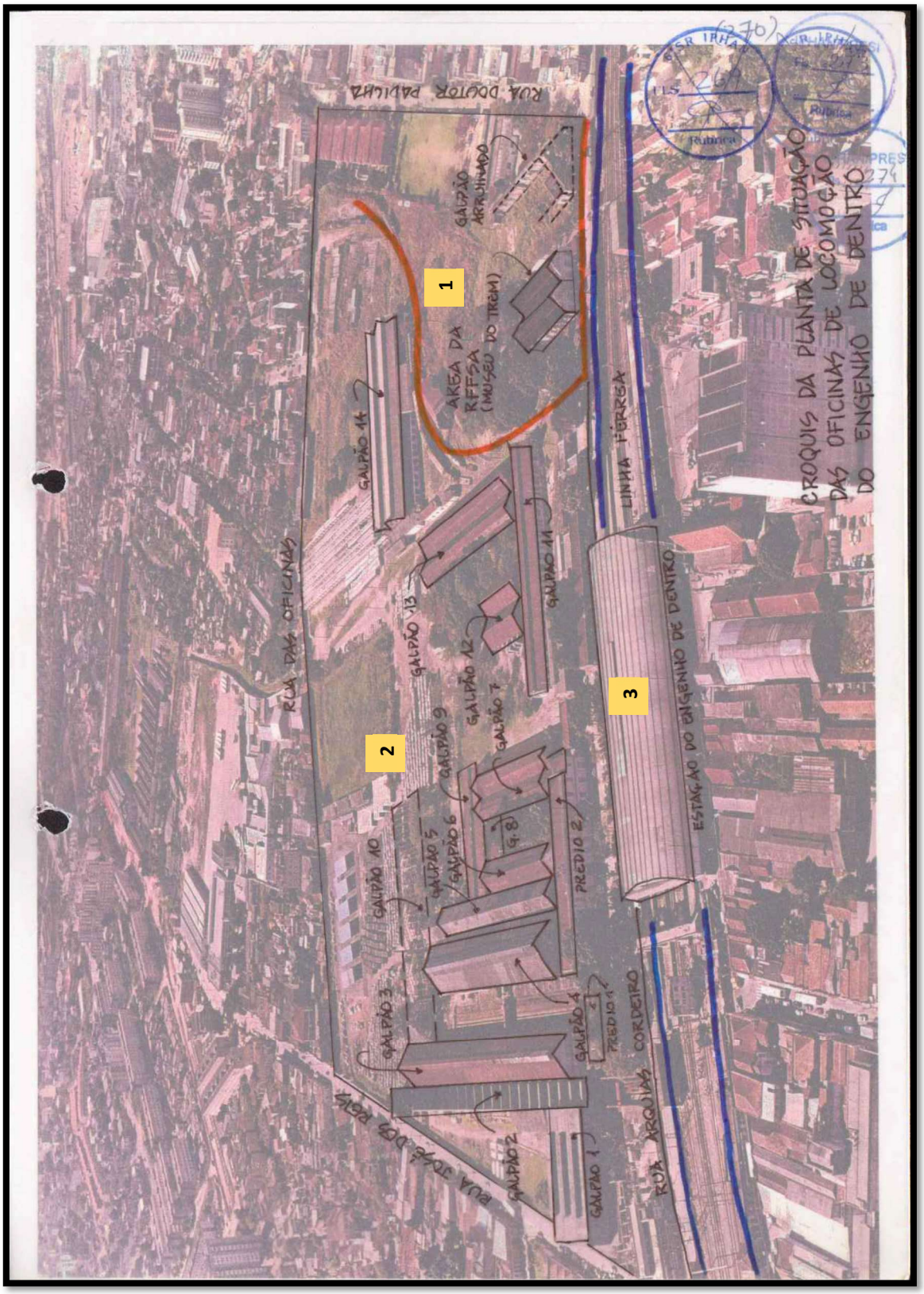
É preciso salientar que no caso específico do patrimônio ferroviário, a sua lógica funcional vai além das referências às estações ferroviárias, envolvendo outros diversos bens tangíveis e intangíveis, que ajustam a sua construção sistêmica. A prática patrimonial intitulada “pedra e cal” que vem preservando o bem ferroviário isolado, apreendido de forma fragmentada em relação à sua funcionalidade de sistema e descontextualizada da sua origem se mostra falha e imprópria para compreender a natureza desses bens.

A relação dos novos espaços de preservação ferroviária com a comunidade e com a cidade era fundamental para produzir sentidos e significados, acionar o caráter simbólico da ferrovia e a contribuição dos transportes no desenvolvimento local. Nesse sentido, a escolha do local para o CPHF-RJ se aproxima muito dessa afirmativa. O espaço não foi implantado em uma estação ferroviária, mas em um espaço de trabalho, de igual relevância para a história ferroviária do Rio de Janeiro.

Figura 25 - Vista aérea do complexo das Oficinas de Locomoção do Engenho de Dentro, s/data.
Fonte: Processo de Tombamento 1382-T-97.



Figura 26 - Croqui da vista aérea do complexo das Oficinas do Engenho de Dentro, s/data. 1. Área do CPHF-RJ / Museu do Trem; 2. Área dos Galpões das Oficinas do Engenho de Dentro; e 3. Estação Ferroviária do Engenho de Dentro. Fonte: Processo de Tombamento 1382-T



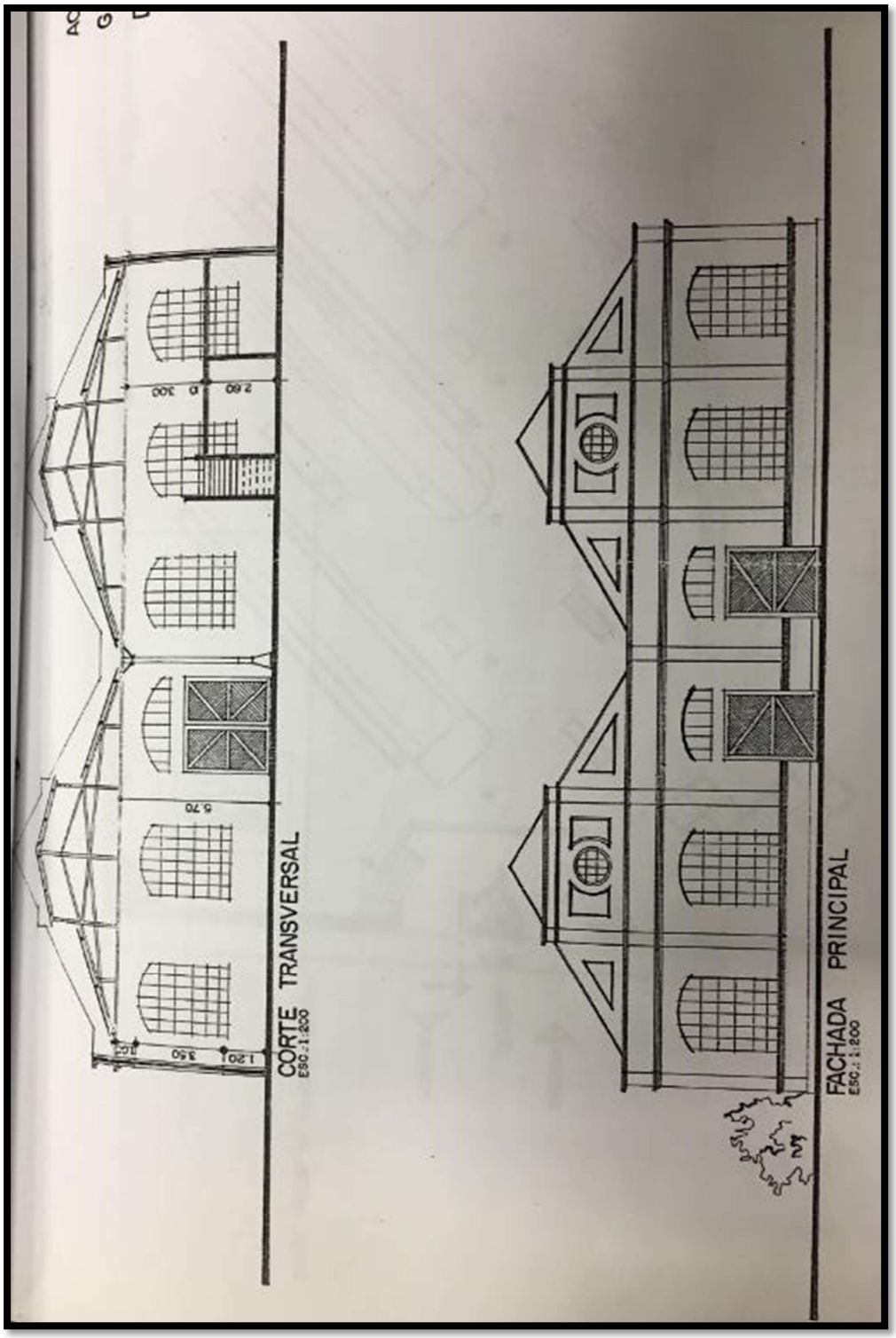
Retomando para o processo de adaptação da estrutura do antigo Galpão de Pinturas, da mesma maneira, como os demais galpões das Oficinas de Locomoção do Engenho de Dentro, a fabricação das estruturas desses espaços era oriunda dos países europeus, dado o escasso desenvolvimento siderúrgico nacional (KÜHL, 1998). Estas estruturas vinham desmontadas e acompanhadas de instruções e desenhos para orientar a montagem.

Segundo o "Manual de preservação de edificações ferroviárias antigas" as oficinas possuíam a forma utilizada nas construções industriais (RFFSA, 1991a). Todos os seus elementos que faziam parte da construção eram importados, como as estruturas, as coberturas, as vedações e peças de acabamento. E suas construções eram caracterizadas por edificações com "pés direitos altos, cobertura em telhas francesas ou zinco e estrutura em madeira ou metálicas, sustentadas por colunas de ferro fundido, com frontões triangulares acompanhando a inclinação dos telhados. (RFFSA, 1991a, p. 31).

Ainda de acordo com as orientações do "Manual de preservação..." (1991a), antes de interferir no interior de uma edificação ferroviária deveria se atentar para os elementos que essa estrutura possuía, observando e respeitando sempre as suas características principais. Morais (1981) explica que se respeitava o processo construtivo do espaço, pois este, assim como o acervo que seria exposto, também era um elemento de informação.

Na adaptação do CPHF-RJ foi mantida a rusticidade do galpão com o piso cimentado de texturas diferentes e paralelepípedo. Para iluminação foram utilizadas luminárias industriais, reforçadas por luminárias com focos direcionais nas áreas dos painéis fotográficos (PROCESSO TOMBAMENTO N° 1392-T-97, S/p.).

Figura 27 - Projeto Arquitetônico de adaptação do antigo galpão de pinturas das Oficinas do Engenho de Dentro, para o CPHF-RJ: Corte Transversal e Fachada Principal, 1983. Autor: Cláudio Bacalhau. Fonte: Processo de Tombamento 1382-T-97, Arquivo da Superintendência do Iphan RJ.



2.2.1 A narrativa museológica

A historiadora e socióloga Myriam Sepúlveda dos Santos em sua obra "A escrita do passado em museus históricos" (2006) oferece uma reflexão acerca dos processos históricos e sociais de dois importantes museus brasileiros situados no Rio de Janeiro, o Museu Histórico Nacional (MHN) e o Museu Imperial (MI). A partir da análise dos discursos históricos produzidos pelas duas instituições museais, a autora analisa a constituição das coleções e a forma que estas foram apresentadas para o público pelos diversos diretores e equipes que compuseram os espaços. Apesar de sua reflexão se ater a essas duas instituições e as suas respectivas fases de reestruturação, a análise proposta pela autora pode ser considerada na interpretação de outros contextos institucionais e, em outras tantas análises de museus históricos, admitindo incluir aí os centros de preservação implantados pelo PRESERVE, mesmo que estes não se considerassem museus como iremos ver mais à frente.

Santos (2006) analisando os dois museus históricos, apresenta a identificação de duas linguagens museológicas, expressas pelas categorias de "museu-memória" e "museu-narrativa". Os museus-memória podem ser definidos como "aquele onde observamos que a história, como reconstrução intelectual, laica e universalizante, submete-se ao poder do afetivo e do mágico, à dialética da lembrança e do esquecimento presente na memória" (SANTOS, 2006, p.46). Neste modelo representado pelo MHN, no período de sua criação e sob a direção de Gustavo Barroso[97], a ênfase incide sobre o que está, segundo a autora

> aqui caracterizado como "um museu-memória", a história é apresentada por uma sequência de objetos e palavras do passado que reflete uma temporalidade descontínua e pontual. O forte simbolismo ou carisma atado às peças remete não a elas próprias, mas a uma realidade maior, da qual os objetos são apenas um fragmento. (SANTOS, 2006, p. 21)

Nesse sentido, os objetos materiais colecionados e expostos são mais apresentados como amostras do passado, do que exemplos ou demonstrações de uma narrativa histórica, sendo mediados através de categorias sensíveis. Estes são escolhidos pelo

[97] O período que correspondeu a gestão do Gustavo Barroso no MHN foi desde a sua inauguração, 1922 até 1959. (SANTOS, 2006).

caráter extraordinário de ser rememorado ou pela capacidade que possuem de evocar o passado.

Em contrapartida, a segunda linguagem museológica identificada pela autora é a de "museu-narrativa", representada pelo MHN a partir da década de 1980 e pelo MI. Nesse segundo modelo, a evidência recai para a razão histórica. Segundo a autora, esse movimento ocorre paralelo a uma reavaliação da própria historiografia, suas funções e métodos. Os objetos materiais perdem a centralidade que ocupavam no primeiro modelo e os discursos narrativos passam a impor uma determinada ordem sobre os objetos. Nesse modelo, a escrita da história está associada a um tempo linear e progressivo, "O objeto passa, então, a atender às necessidades da história que se organiza independentemente dele" (SANTOS, 2006, p. 63). Complementando, segundo Santos, o museu-narrativa é

> "[...] aquele que tem a história racional moderna, e não mais a história que se apoia na memória como carro-chefe da exposição. A narrativa [...] subordina o outro elemento da linguagem museológica, que é o objeto. O acervo não é mais quem dita a exposição; ele aparece como auxiliar à narrativa. (SANTOS, 2006, p. 69)

No decorrer da análise explorada pela autora, esses modelos não são apresentados de forma evolucionista, mas de maneira que demonstre de fato que coexistem em uma mesma época e, por vezes, em uma mesma instituição.

Conforme já expomos, essa conceituação proposta por Santos foi baseada em suas análises da escrita museológica da história no MHN e no MI. Entretanto, suas análises são admitidas em outros contextos institucionais. Nesse sentido, após esse suporte teórico, partiremos para uma reflexão sobre o caso do CPHF-RJ.

Partindo do pressuposto de que uma exposição "é um discurso e, portanto, pode assumir caráter narrativo, descritivo, interpretativo ou explicativo" (GUARNIERI, 1986, s/p), as questões que compunham as exposições dos centros de preservação da história ferroviária perpassavam por normas e diretrizes que eram definidas pelo PRESERVE.

Conforme já analisado, o PRESERVE determinava normas e diretrizes para todos os processos que eram realizados nos centros de preservação, assim como para a sua manutenção e seu funcionamento. Para o processo de construção da narrativa museológica e a estratégia expositiva não foi diferente. De acordo com as "Diretrizes para a instalação de centros de preservação da história ferroviária", havendo espaço para o núcleo museológico ou museu, algumas normas técnicas precisavam serem seguidas:

- espaço para exposição de peças e circulação do público;

> - acervo em boas condições de apresentação;
> - iluminação adequada;
> - ventilação adequada;
> - 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 Brasil e, a seguir a história 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; (MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES, 1981, 2 fl.)

Observamos que, além de orientações para o espaço de exposição e das técnicas museológicas para expor o acervo, as diretrizes orientavam o processo de construção da narrativa. Segundo as "Diretrizes..." os objetos expostos eram escolhidos e utilizados como suporte dos temas apresentados. Outro aspecto a ser considerado, era que a narrativa escolhida se constituía conforme o acervo que possuíam em suas unidades. De acordo com Lasmar, essa era uma das dificuldades no processo de criação das exposições para os centros de preservação, pois o tratamento informacional dos objetos era deficiente.

A RFFSA, através de suas superintendências regionais, realizou inúmeras campanhas de doações de objetos para a formação do acervo. Segundo Telma Lasmar (2015 apud BEMVENUTI, 2016), não existia uma preocupação de registrar a procedência dos objetos, tampouco a sua origem. Quando a equipe técnica responsável pela criação e montagem de um centro de preservação chegava para organizar o acervo, se deparava com espaços quase sempre abarrotados de objetos, muitos desses iguais e que não possuíam informação alguma. O recurso utilizado para identificação dessas peças era em grande parte coletado através de depoimentos de pessoas que conheciam o acervo (Ibidem, p. 105).

No catálogo[98] publicado pelo PRESERVE para a inauguração do CPHF-RJ, além da apresentação de textos de autoridades do setor dos transportes, também continha

[98] A cada inauguração de um centro de preservação, o PRESERVE publicava o catálogo contendo a apresentação do espaço e textos de autoridades do setor e do Ministério dos Transportes. O catálogo do CPHF-RJ possui a data de 1983, pois a previsão de inauguração do centro era para setembro de 1983, nas comemorações do 26° aniversário da RFFSA. Diante de imprevistos, a inauguração só ocorreu no ano seguinte, em 22 de fevereiro de 1984.

informações de cunho histórico e elementos sobre a construção do centro de preservação. Em um dos textos do catálogo, assinado por Carrazzoni, observamos que a autora ratifica a importância do objeto na exposição. Para a autora, no CPHF-RJ, "a linguagem museográfica parte do objeto e o situa no espaço; a seguir estabelece todas as ligações com a História e as personalidades envolvidas com o mesmo" (1983b, p. 6). Portanto, o objeto funcionava como suporte de uma narrativa estabelecida pela escolha de memórias ferroviárias. A autora também expõe que a narrativa foi escolhida a partir do acervo disponível no Engenho de Dentro, coletado e conservado em sua maioria pelo engenheiro e ex-Chefe das Oficinas, Aldo Marsili. Conforme texto do catálogo

> O circuito da exposição contará a história da primeira ferrovia brasileira, a Estrada de Ferro Mauá, da Estrada de Ferro Central do Brasil e da Estrada de Ferro Leopoldina, sendo ilustrado com reproduções de fotos e gravuras. Oferecerá informações, ainda, sobre locomotivas, sistemas de comunicação e sobre o funcionamento de uma ferrovia, apresentando ao público, finalmente, um resumo histórico da Rede Ferroviária Federal S/A. Nos jardins criados na parte externa serão mostradas duas locomotivas a vapor, sendo uma de manobra de pátio e outra de pedreira, além de diversas peças de médio porte. (MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES, 1983a, s/p.)

Nesse sentido, ainda que os objetos nos remetessem à sua origem, como a Locomotiva "Baroneza" e os carros nobres assim chamados porque serviram a altos dignitários, percebemos que a exposição do CPHF-RJ procurava reconstituir a história através de objetos materiais capazes de deflagrar uma imagem do passado ferroviário e não por meio da autenticidade destes. Santos define essa representação parcial do todo como "falsos objetos verdadeiros" (2006, p. 22). Os objetos servindo como exemplos de uma narrativa e compreensão do processo que originou a ferrovia.

Conforme Lasmar relatou em entrevista à Bemvenuti (2016), existia uma preocupação com o padrão dos centros de preservação e com a narrativa da exposição. Segundo Lasmar, a narrativa era similar para todos os centros e era composta por núcleos com as seguintes questões "Como que a ferrovia surgiu? Como que a ferrovia surgiu no Brasil? Como que a ferrovia chegou naquela região?". (2015 apud BEMVENUTI, 2016, p. 104),

O documento "Estudos Técnicos-organizacionais" desenvolvido pela museóloga Clarissa Oliveira de Carvalho, do Centro de Preservação da História Ferroviária do Rio Grande do Sul (CPHF-RS), reunia dados sobre o funcionamento do PRESERVE, assim como as regras e direcionamentos do programa para os centros de preservação e núcleos

ferroviários. Nesse documento, Carvalho (MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES, 1986) aponta para as semelhanças da narrativa expositiva entre os centros de preservação, assim como dissera Lasmar. Além dos núcleos apontados por Lasmar, Carvalho destaca outros que também fizeram parte e eram relacionados ao processo técnico ferroviário:

> - História da Ferrovia no Brasil
> - História da Ferrovia Regional (onde o Centro de Preservação está localizado)
> **- Sistema de Comunicação**
> **- Sistema de Sinalização**
> **- Via permanente** (MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES, 1986, p. 5, grifo nosso)

Dessa forma, além dos aspectos históricos sobre o surgimento da ferrovia, também eram expostos os aspectos técnicos de seu funcionamento e as suas transformações tecnológicas. Nesse sentido, era uma narrativa caracterizada pelo valor histórico.

Conforme Santos salientou "a narrativa da história é associada à representação da realidade, que é considerada sempre em movimento, com certa autonomia em relação ao mundo das ações humanas (2006, p. 19). A autora ainda complementa que "as representações, à medida que se formam, já se distanciam da sua origem, tornando-se novos objetos capazes de interferir diretamente no mundo que as criou (Ibidem, p. 19).

Relembrando o que discutimos no capítulo 1, com as análises de Meneses (1980) e Le Goff (1990) e Guarnieri (1986), a escolha e o uso dos objetos de cotidiano na construção de sentidos para a exposição estão permeados pelo aspecto ideológico. Nesse sentido, poder-se-ia dizer que "exposições, objetos e quem as faz não são neutros" (GUARNIERI, 1986, p. 143). Posto que a exposição é a consolidação das escolhas ideológicas de quem a determina diante da sociedade, os objetos que estarão em sua apresentação serão carregados de uma intencionalidade, fruto de ações conscientes e definidas conforme a realidade social em que cada grupo está inserido. Dessa forma, o retorno ao passado é sempre feito por uma imposição do presente. Pensando a partir da perspectiva ferroviária, tais objetos recuperam as narrativas históricas das estradas ferro e suas personalidades, e reconstituem a memória da ferrovia. Além de ordenar cronologicamente os fatos relevantes com intuito de projetar o sentido de evolução e progresso.

Examinando a partir da conceituação elaborada por Santos (2006) de "museu-memória" e "museu-narrativa", as exposições elaboradas pelo PRESERVE para os

centros de preservação, em nossa apreciação, encaixa-se no entendimento de "museu-memória", porém, apresenta pontos de contato com o "museu-narrativa".

Museu-memória por conta do conjunto de imagens do passado que o CPHF-RJ era capaz de deflagrar com seus objetos materiais. E museu-narrativa porque a ferrovia era compreendida através do processo que a originou, tanto no Brasil quando na sua região através de objetos que serviam apenas como exemplos da narrativa. Além de, possuir uma preocupação com um público de diversos setores da sociedade, em especial os trabalhadores ferroviários e escolares.

Em relação às narrativas sobre a memória do trabalho e dos trabalhadores, os processamentos técnicos, as rotinas de produção, as organizações trabalhistas e de sociabilidade no CPHF-RJ, foram aspectos pouco considerados, ou até mesmo ausentes, na construção adotada naquele espaço.

No que tange à linguagem museográfica, Telma Lasmar ficou responsável pela pesquisa histórica sobre as Oficinas de Locomoção do Engenho de Dentro e pelos registros relativos ao Carro do Imperador D. Pedro II. Também foi a museóloga responsável pela seleção de acervo para a exposição. Os arquitetos Sergio Morais e Claudio Terêncio Bacalhau, se responsabilizaram pelos projetos arquitetônico e museográfico do CPHF-RJ. A montagem da exposição e sua programação visual seguiram o projeto desenvolvido pelos arquitetos. Utilizaram cubos brancos como suporte de objetos e as peças do acervo foram agrupadas conforme seus núcleos, além de painéis com textos informativos e fotografias com os assuntos já descritos anteriormente.

No que remete aos objetos expostos, o interior do antigo Galpão de Pinturas possuía "um dos mais preciosos acervos históricos ferroviários do país", conforme salientou Morais (PROCESSO DE TOMBAMENTO, 1382-T-97). Segundo descrição feita em matéria publicada no *Jornal O Globo*[99] em 29 de março de 1984, a partir da recepção do CPHF-RJ já era possível visualizar como o acervo se compunha no espaço. No lado esquerdo, dispostos lado a lado, os três grandes carros que serviram às autoridades – O Carro de Inspeção[100] que serviu ao Presidente Getúlio Vargas, o Carro

[99] Museu Ferroviário - O mundo dos trens pioneiros posto na estação do Engenho de Dentro. Jornal O Globo, Matutina, Turismo, Rio de Janeiro 29 de maço de 1984, p. 38.

[100]Origem de fabricação: Oficinas do Engenho de Dentro - RJ; Ano: 1917; Fabricante: EFCB; Material: madeira (peroba do campo), vidro e metal; Dimensões: Alt. 4,500 x Larg. 3,080 x Comp. 16,570 m. (PROCESSO DE TOMBAMENTO, N° 1382-T-97, fl. 04).

de Inspeção[101] que recebeu o Rei Alberto da Bélgica e o Carro[102] que serviu ao Imperador Dom Pedro II. Ainda no lado esquerdo, uma maquete motorizada onde eram reproduzidos todos os detalhes de uma estrada de ferro, como estações, pontes, pátios, desvios, oficinas e caixas d'água.

No lado direito, estavam dispostos a Locomotiva "Baroneza"[103], a primeira a vapor a trafegar no Brasil, e seus dois carros de passageiros. Também possuía painéis fotográficos que remetiam ao surgimento e evolução do transporte sobre trilhos no mundo e sobre a origem e desenvolvimento das estradas de ferro no Brasil, por meio de figuras importantes como o Barão Mauá, Cristiano Benedicto Ottoni[104], André Gustavo Paulo de Frontin[105] e Francisco Pereira Passos[106].

Além destes, também era exposto um Carro de Bombeiro movido a tração animal, da antiga EFL, trilhos e dormentes e diversos objetos como maquetes, miniaturas de locomotivas e carros, mobiliários que pertenceram a ferrovia, telégrafos, relógios, apitos, sinos, documentos, entre outros.

Abaixo, podemos observar em perspectiva o esboço do projeto museográfico para o CPHF-RJ, elaborado pela equipe da RFFSA que integrava o PRESERVE, assim como o croqui com a composição visual da exposição de longa duração e as imagens dos objetos instalados em seus respectivos suportes e espaços. Aliás, esta composição permanece nos dias atuais, com as mesmas características e formato, sofrendo pouquíssimas mudanças e que serão analisadas no próximo capítulo.

---

[101]Origem de fabricação: Oficinas do Engenho de Dentro - RJ; Ano: 1917; Fabricante: EFCB; Material: madeira (peroba do campo), vidro e metal; Dimensões: Alt. 4,060 x Larg. 3,050 x Comp. 15,900 m. (PROCESSO DE TOMBAMENTO, N° 1382-T-97, fl. 07).

[102]Origem de fabricação: Louvain - Bélgica; Ano: 1886; Fabricante: Dyle et Bacalan; Material: madeira, vidro e metal; Dimensões: Alt. 3,750 x Larg. 2,500 x Comp. 14,840 m. (PROCESSO DE TOMBAMENTO, N° 1382-T-97, fl. 10).

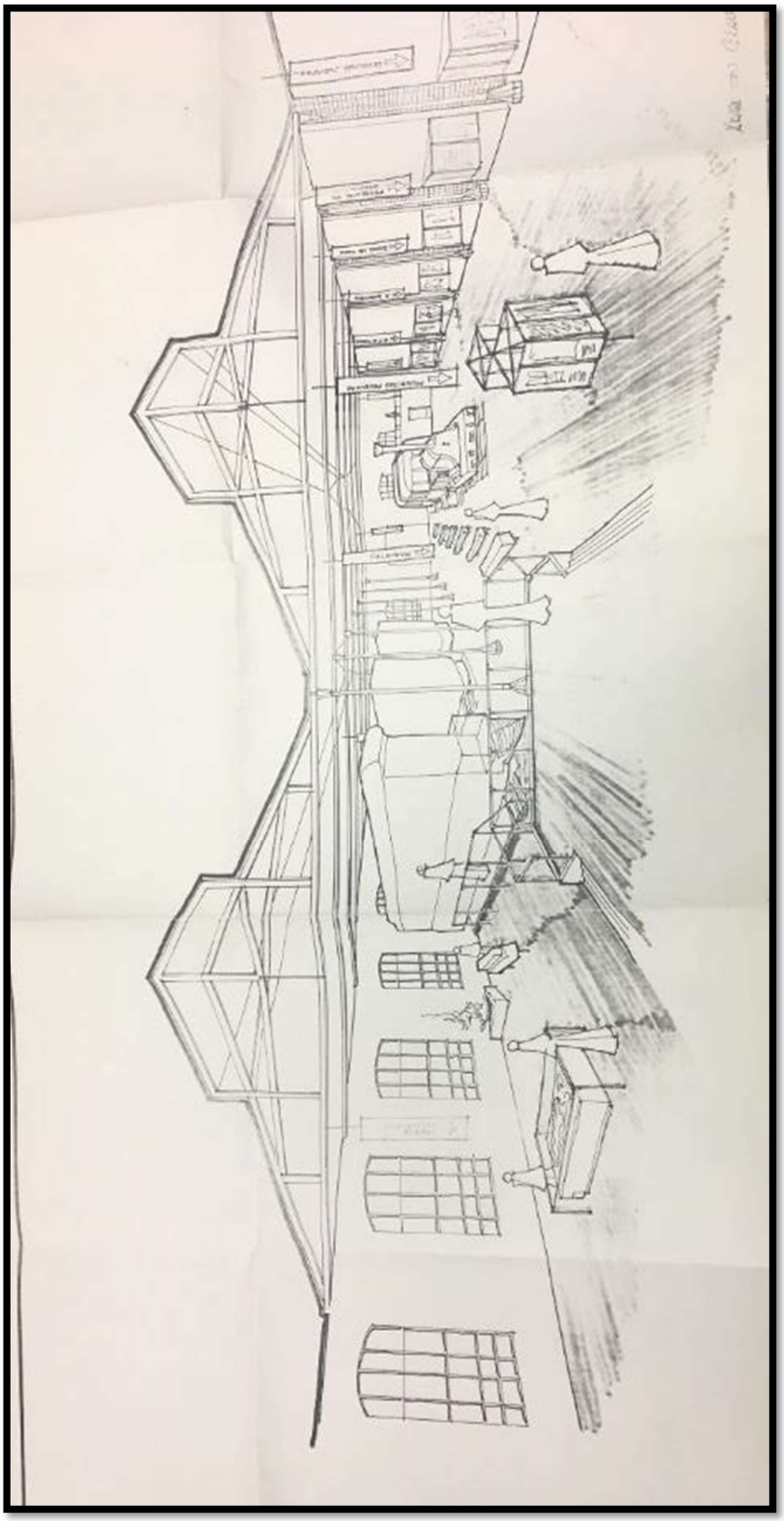
[103]Locomotiva a vapor. Origem de fabricação: Inglaterra; Ano: 1852; Fabricante: Willian Fairbain & Sons; Material: madeira e metal; Dimensões: Alt. 3.460 x Larg. 2,460 x Comp. 7,440 m. (PROCESSO DE TOMBAMENTO, N° 1382-T-97, fl. 21).

[104]O engenheiro Cristiano Benedicto Ottoni (1811-1896) foi o responsável pela transposição da Serra do Mar através da perfuração de mais de 5 km de túneis para a construção da EFDPII.

[105]Também engenheiro, André Gustavo Paulo de Frontin (1860-1933) foi diretor da EFDPII em dois mandatos (1896-97 e 1913-14) realizando obras de melhoramentos para a ferrovia como a construção de ramais e desvios, aberturas de postos telegráficos, implantação de energia elétrica nas estações e inauguração da linha dos subúrbios, entre outras ações.

[106]Francisco Pereira Passos (1836-1913) engenheiro, além de ter ocupado o cargo de prefeito da cidade do Rio de Janeiro, também foi diretor da EFDPII. Realizou serviços relevantes para a ferrovia como a construção da Estrada de Ferro Corcovado, da ligação férrea entre Bagé e Uruguaiana, no Rio Grande do Sul e deu prosseguimento para a consolidação da empresa.

Figura 28 - Esboço do projeto museográfico: Vista em perspectiva da área interna do antigo galpão de pinturas das Oficinas do Engenho de Dentro a partir da entrada principal do CPHF-RJ, 1983. Autoria: Cláudio Bacalhau.



Fonte: Processo de Tombamento 1382-T-97, Arquivo da Superintendência do Iphan-RJ.

Figura 29 - Planta baixa do Projeto Museográfico do CPHF-RJ. Autor: S/Id. 1. Acesso principal ao CPHF-RJ; 2. Maquete motorizada; 3. Carro de Getúlio Vargas; 4. Carro do Rei Alberto; 5. Carro do Imperador D. Pedro II; 6. Carro de Bombeiros movido a tração animal; 7. Mezanino; 8. Locomotiva "Baroneza" e seus dois carros de passageiros; 9. Painéis fotográficos; e 10. Sequência de Locomotivas e carros em miniaturas. Fonte: Processo de Tombamento 1382-T-97.

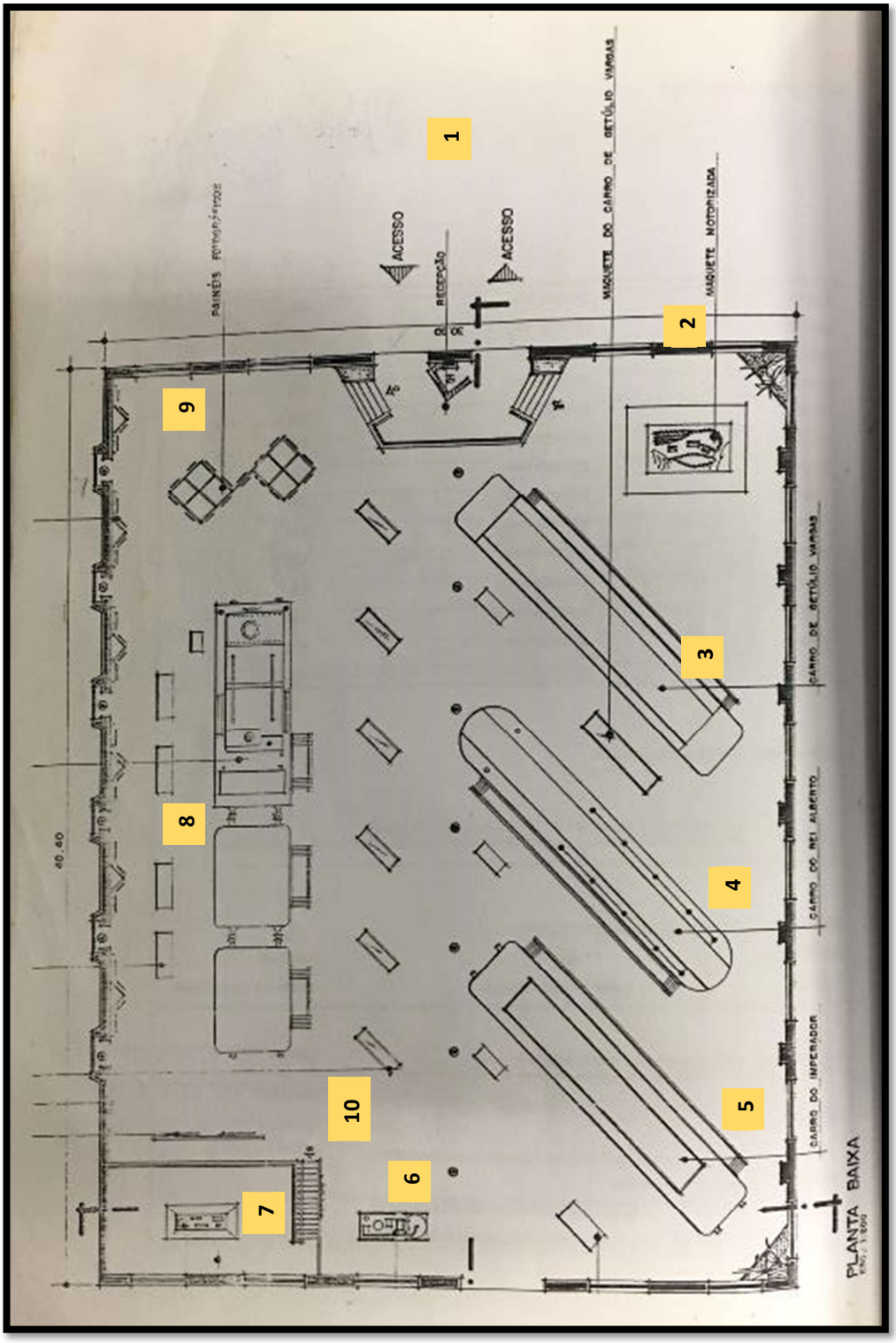


Figura 30 - Vista parcial do interior do CPHF-RJ. Fonte: Acervo Museu do Trem-RJ.

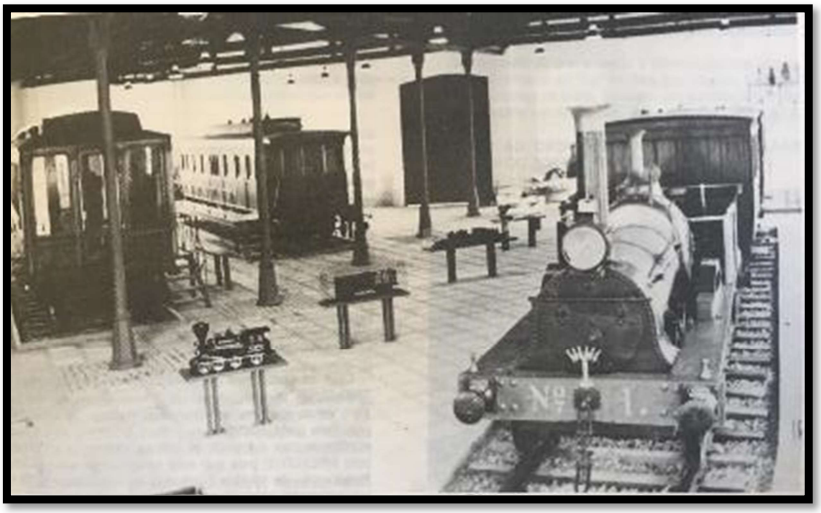


Figura 31 - Carro de combate a incêndio e painéis fotográficos. Fonte: Acervo do Museu do Trem-RJ.

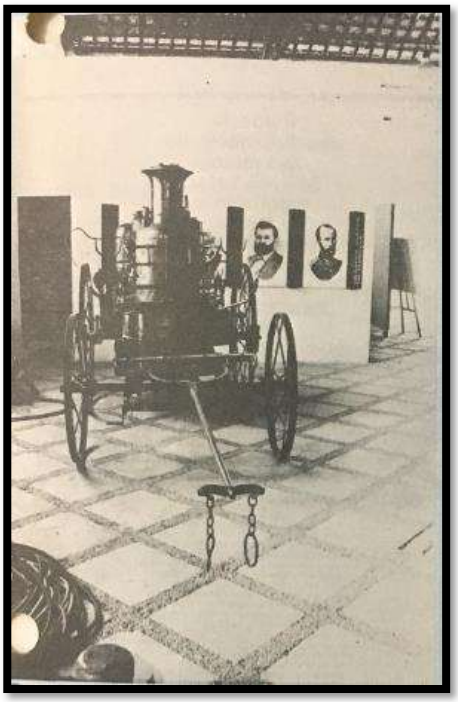
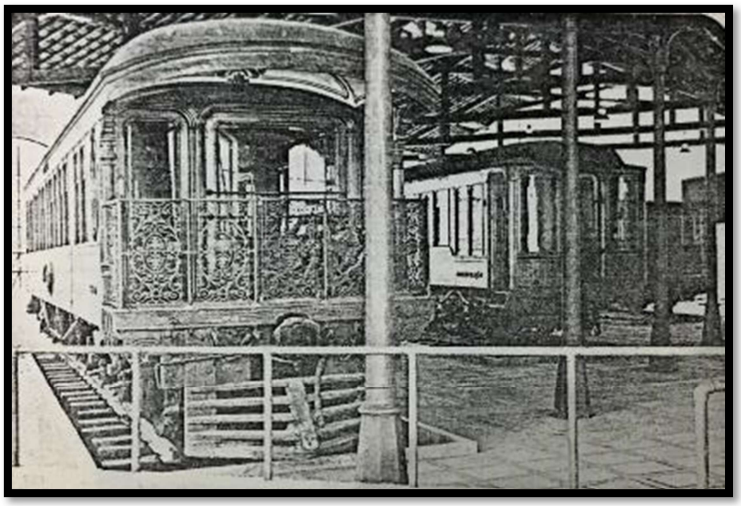


Figura 32 -Vista parcial dos Carros nobres expostos no CPHF-RJ. Fonte: Acervo do Museu do Trem-RJ.



2.2.2 Materiais para divulgação

Conforme analisamos anteriormente, a narrativa museológica do CPHF-RJ partia dos objetos materiais e os situava no espaço, considerando-os como elementos de linguagem. A respeito dos objetos, Desvallées e Mairesse (2013) afirmam que a partir do momento em que forem considerados como elementos de linguagem, eles permitem construir exposições-discursos, porém ainda não são suficientes para sustentá-los em todos os casos, precisando nesta ocorrência, fazer uso de outros elementos de linguagem.

Para compor a narrativa dos centros de preservação implantados, o PRESERVE a cada inauguração produzia uma publicação, no formato de um catálogo. Estes catálogos, por sua vez, eram distribuídos ao público e vinculados à exposição como complemento. Além de textos de autoridades dos transportes e técnicos do programa, a publicação pontuava através da descrição de eventos e questões importantes, a trajetória da ferrovia no mundo e no Brasil. O catálogo elaborado para o CPHF-RJ apresentou seu conteúdo da seguinte forma: “Os Grandes Passos do Vapor”, “O Começo de uma Jornada”, “A Estrada de Ferro D. Pedro II, depois Central do Brasil”, “A Estrada de Ferro Leopoldina”, “A Rede Ferroviária Federal S.A.” e “Os Homens que Construíram nossas Ferrovias”.

Figura 33 - A cada inauguração de um centro de preservação era publicado um catálogo para o público em geram. Imagem da capa do catálogo do CPHF-RJ.



Fonte: Acervo Museu do Trem – RJ.

O CPHF-RJ ainda possuía folhetos que assim como os catálogos apresentavam textos explicativos, porém de forma resumida, sobre a história da ferrovia e seus personagens. Tanto o catálogo, quanto os folhetos em seus textos curtos e chamadas simplificadas, tornaram-se elementos de referência para consulta de dados sobre a ferrovia.

Figura 34 - Além do catálogo, folhetos complementavam a exposição e divulgavam o CPHF-RJ.



Fonte: Acervo Museu do Trem – RJ.

2.2.3 A inauguração

A inauguração do CPHF-RJ estava prevista para a ocasião das festividades do 26° aniversário da RFFSA, em setembro de 1983. Porém, veio a ocorrer no ano seguinte, no dia 25 de fevereiro de 1984, pelo então Ministro dos Transportes, Cloraldino Soares Severo e pelo presidente da RFFSA Carlos Aloysio Weber. O CPHF-RJ foi o quinto Centro de Preservação da História Ferroviária implantado pela RFFSA com apoio do PRESERVE. A divulgação da inauguração do CPHF-RJ ocorreu nos principais veículos de comunicação do Rio de Janeiro.

A recepção aos convidados iniciou no hall da Estação Ferroviária D. Pedro II, atual Estação Central do Brasil. De lá, as composições partiram com os convidados e autoridades, em direção à gare do Engenho de Dentro. As composições eram formadas por locomotivas a diesel e a vapor. Por ser próxima ao CPHF-RJ, o deslocamento da Estação do Engenho de Dentro até o centro de preservação foi realizado a pé, pelo

Ministro dos Transportes e convidados. De acordo com o periódico "Rede de Notícias"[107], após a chegada da comitiva, a bandeira nacional foi hasteada e o Ministro descerrou a placa de inauguração, cortando a fita simbólica e abrindo o CPHF-RJ para a visitação.

Figura 35 - Placa de inauguração do CPHF-RJ.



Fonte: da autora, 2018.

Na ocasião, o Ministro e o Presidente da RFFSA realizaram o discurso de abertura na varanda do Carro de Inspeção que foi utilizado pelo Presidente Getúlio Vargas. Ambos reafirmaram em discurso o que haviam publicado no Catálogo do CPHF-RJ, que a concretização do CPHF-RJ contribuía para o enriquecimento dos valores culturais cumprindo sua missão com a atual e com as futuras gerações do país (MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES, 1983b; REDE DE NOTÍCIAS, 1984).

[107] Ministério dos Transportes, Rede de Notícias, n° 79, ano IX, Rio de Janeiro, março/abril 1984, p. 4-5.

Figura 36 - Ministro dos Transportes Cloraldino Soares Severo e o príncipe D. Pedro Gastão de Orleans e Bragança na varanda do carro utilizado pelo Presidente Getúlio Vargas.



Fonte: Acervo Museu do Trem-RJ.

2.2.4 As ações educativas

Pensando a partir da trajetória das instituições museais, é plausível ressaltar as variações quanto à sua forma e as suas funções ao longo dos séculos e que se remetem às transformações processadas no campo da museologia. O surgimento dos primeiros museus[108] e o movimento de abertura das coleções para o público de diferentes níveis sociais, não somente na Europa, mas nas demais partes do mundo, ocorreram durante um longo período. No Brasil, os museus se desenvolveram como cópias dos modelos europeus e estiveram atrelados a presença de viajantes naturalistas. As primeiras

[108] A concepção de museu moderno surge entre os séculos XVII e XVIII, através de doações de coleções particulares como dos Grimani a Veneza, dos Crespi a Bolonha, dos Maffei a Verona. A Revolução Francesa e a emergência dos Estados nacionais europeus, no século XVIII, impulsionaram o surgimento dos museus nacionais. Nesse período, havia a necessidade de se formar uma identidade nacional, através do patrimônio coletivo da nação. A partir desse cenário, os museus se legitimam como instrumentos para as novas nações. O primeiro museu público surgiu na França, no ano de 1793, durante o Governo Revolucionário. Segundo Soto, "O público tinha acesso gratuito, mas apenas nos fins de semana. Os outros dias eram reservados para o trabalho dos artistas que desejavam ali estudar as obras dos grandes mestres, determinação que ficaria em vigor até 1855." (2010, p. 28). A primeira fase do século XX acelera as implantações nos sítios históricos, às culturas do mundo industrial e aos novos princípios científicos que animavam a história, a arqueologia, a etnologia e o desenvolvimento do turismo (POULOT, 2013).

instituições museológicas datam do século XIX, e foram iniciativas culturais de D. João VI. Esses museus foram criados no contexto dos modelos das teorias evolucionistas e social-darwinistas, originalmente utilizados para justificar as práticas de dominação imperialista (SCHWARCZ,1993).

No que se refere ao papel da educação no contexto dos museus, podemos dizer que veio a ter destaque no século XIX, quando foram criados os primeiros setores educativos europeus[109]. Neste momento, as coleções expostas foram tomando novas dimensões que iam além do processo de análise e afeição, se tornando ferramentas para educação (SOTO, 2010).

Segundo Pereira (2010), nesse período a educação estava presente no universo dos museus como estratégia de instrução. Ainda segundo a autora, era um instrumento de persuasão cuja finalidade era garantir que "os ideais de civilidade, nacionalidade, pertencimento e preservação de memórias escolhidas" fossem legitimados. Nesse sentido, resguardado por um discurso político, padronizam o papel educativo que as coleções expostas nos museus podiam prestar à sociedade.

No decorrer do século XX, o museu público é caracterizado pela ampliação de seu papel educativo, sendo instituído uma "concepção escolarizante" (VALENTE, 2018, p. 44). Esse entendimento propunha a visitação escolar aos museus, onde a coleção dessas instituições era utilizada como recurso didático. Tinham por função suprir as lacunas e deficiências da escola. No Brasil, a "concepção escolarizante" foi introduzida pelo movimento da "Escola Nova"[110]. O processo de aprendizagem e as práticas escolares eram estreitados com "ambiente motivadores", como os museus e bibliotecas (LOPES, 1991).

Nessa conjuntura, a definição de museu era delineada pelo recém-criado ICOM (1946) e, adotada pelas instituições museais. A primeira definição do Conselho já reproduzia entre os elementos essenciais, o caráter educacional. Aliás, objetivos que

[109] Segundo Lopes, as primeiras preocupações de caráter prático e educacional são delineadas no século XIX. A Inglaterra através de um projeto parlamentar propunha que os museus assumissem funções educativas, "apresentando seus objetos com uma visão mais crítica da realidade e não meramente expositiva." (LOPES, 1988, p. 20).

[110] A "Escola Nova" foi um movimento de renovação do ensino que deve ser observado a luz da corrente filosófica pragmática. O movimento foi especialmente forte na Europa, na América e no Brasil, na primeira metade do século XX. John Dewey (1859-1952), filósofo e educador, foi um de seus principais veiculadores. Dewey, estreita a relação com os espaços museais ao propor uma educação baseada na pratica e na realização de experimentações fora do ambiente escolar. Desenvolvem ações que se ajustam basicamente nos conteúdos e currículos da escola. No Brasil, o "escolanovismo" desenvolveu-se por meio de Lourenço Filho (1897-1970) e Anísio Teixeira (1900-1971). (PEREIRA, 2010).

permaneceram como parte essencial nas definições esboçadas pelo Conselho[111] que sucederam esta primeira: "O ICOM legitima na qualidade de museu toda instituição permanente que conserva e apresenta coleções de objetos de caráter cultural ou científico, para fins **de estudo, educação** e de deleite." [112] (ICOM, 1947, article 3 apud VALENTE, 2008, p. 23, grifo nosso).

A partir da segunda metade do século XX, a dimensão educativa inerente ao museu passa a ser potencializada. Assim como se intensificam as discussões acerca do papel dos museus nas sociedades contemporâneas. Os movimentos de democratização da cultura, iniciados na Europa na década de 1960, introduziram mudanças significativas nos planos da educação e na (re) estruturação das instituições museais (LOPES, 1991; SANTOS, 1993). Segundo Lopes (1991), temas como,

> a função educativa dos museus, a utilização da coleção com fins didáticos, a importância do trabalho interdisciplinar, a relevância das relações Museu-Meio Ambiente, a necessidade da participação da comunidade na preservação do patrimônio natural e cultural, a inserção dos Museus na vida comunitária foram sendo colocados na ordem do dia. (LOPES, 1991, p. 24)

A partir dessas discussões e ampliações conceituais, podemos identificar a passagem dos museus e da museologia à consciência social e política. Conforme visto anteriormente no capítulo 1, a Mesa Redonda de Santiago do Chile, no contexto latino-americano, recomendou mudanças substanciais no campo dos museus, além de propor uma cooperação internacional entre as instituições.

---

[111] A definição profissional de museu atual se encontra nos estatutos do ICOM de 2007: "o museu é uma instituição permanente, sem fins lucrativos, a serviço da sociedade e do seu desenvolvimento, aberta ao público, que adquire, conserva, estuda, expõe e transmite o patrimônio material e imaterial da humanidade e do seu meio, **com fins de estudo, educação** e deleite". Essa definição substitui, a de 1974: "o museu é uma instituição permanente, sem fins lucrativos, a serviço da sociedade e do seu desenvolvimento, aberta ao público, e que realiza pesquisas sobre os testemunhos materiais do homem e seu meio, que ele adquire, conserva, investiga, comunica e expõe, **com fins de estudo, educação** e deleite" (Estatutos de 1974). (DESVALLÉES; MAIRESSE, 2014, p. 64, grifo nosso)

[112]Nesse contexto, a UNESCO promoveu três ações de alcance internacional que contribuíram para o processo de discussão do papel educativo dos museus. A primeira ação foi a realização do Seminário Internacional "*O Papel dos Museus na Educação*" em 1952 em Nova Iorque (EUA). O segundo em Atenas (Grécia), no ano de 1954 e com a mesma abordagem sobre museus e educação. E o terceiro, *Seminário Internacional de Museus Regionais,* que ocorreu no Rio de Janeiro, em 1958. O objetivo era discutir em várias regiões do mundo as práticas educativas desenvolvidas nos museus e como estes deveriam cumprir como meio educativo. "O Museu e a Educação. O museu pode trazer muitos benefícios à educação. Esta importância não deixa de crescer. Trata-se de dar à função educativa toda a importância que merece, sem diminuir o nível da instituição, nem colocar em perigo o cumprimento das outras finalidades não menos essenciais: conservação física, investigação científica, deleite, etc". (UNESCO, 1958, p. 11 apud SOTO, 2010, p. 31).

Assim como o fez também o movimento para uma "Nova Museologia" na década de 1980, que influenciou amplamente as ações museológicas em especial por enfatizar a vocação social e política dos museus e em especial no âmbito da educação. Nesse sentido, o processo educativo no âmbito dos museus não está empenhado unicamente com o objeto, mas também com a sociedade, que está em constante transformação.

Ainda na década de 1980, ocorre a introdução no país da expressão *Educação Patrimonial*, a partir de uma metodologia inspirada no conceito *Heritage Education*, desenvolvido na Inglaterra, nas quais se buscava o uso de equipamentos culturais (museus e monumentos históricos) para finalidades educacionais. (HORTA, M., GRUNBERG, E., MONTEIRO, A., 1999). Outra experiência educativa desta década, o Projeto Interação, possuía a proposta de apoio à criação e ao fortalecimento das condições necessárias para que o trabalho educacional se desse referenciado na dinâmica cultural, ratificando a pluralidade e a diversidade cultural brasileiras. O que se pode observar é que as reflexões sobre a prática educativa e a sua relação com o público nas instituições culturais foram acontecendo de forma gradual, provocadas pelas transformações da sociedade contemporânea.

Essa contextualização sobre a dimensão e função educativa dos museus foi necessária para compreendermos as práticas educativas desenvolvidas pelo CPHF-RJ. No entanto, é oportuno ressaltar que os museus atuam como conexão entre as mais diversas manifestações humanas. Os processos museológicos se configuram como uma ação educativa. À medida que cumprem com as suas funções elementares de preservar, pesquisar e comunicar, os museus estão desempenhando a sua dimensão educativa para a sociedade.

Ainda no que concerne ao período de implantação do CPHF-RJ, o PRESERVE instituía em suas ações o "Projeto do Setor Educativo dos Centros de Preservação"[113]. Para tal procedimento foi elaborado um Projeto Piloto e o CPHF-RJ foi eleito pelo programa para ser o espaço, onde em caráter experimental, se iniciariam as ações educativas. Outro aspecto importante para se considerar é que antes do CPHF-RJ ser inaugurado, ocorreu uma aproximação da equipe técnica com a comunidade do bairro do Engenho de Dentro. Por meio de uma nota no jornal, a Associação de Moradores e Amigos do Engenho de Dentro (AMAED) e o CPHF-RJ realizaram um chamamento para

[113] Cf. MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES. Capítulo 3 – Relatório do Grupo de Trabalho do Programa de Preservação do Patrimônio Histórico e Artístico do Ministério dos Transportes. S/d. 3.1-3.11, 11 fls.

realização de um trabalho integrado com os moradores do bairro. O intuito era acrescentar a comunidade nas discussões e ações de trabalho que seriam desenvolvidas pelo centro de preservação quando este fosse inaugurado.

Figura 37 - Nota da AMAED e do CPHF-RJ convocando a comunidade para discutir planos de atividades para o centro de preservação.



PLANTÃO

• *Ação nos bairros*

ENGENHO DE DENTRO — A Amaed — em conjunto com o Centro de Preservação da História Ferroviária do Estado do Rio de Janeiro — está convocando os moradores ligados a museologia ou história das ferrovias, e professores em geral, particularmente os aposentados, para, em trabalho integrado, discutir o plano de atividades do Centro após a inauguração. Os interessados devem comparecer às reuniões da Amaed, todas às quartas-feiras, às 20h, na sede do Sesc, à Rua Amaro Cavalcante 1661 (com entrada pela Rua Monsenhor Jerônimo).

• O Centro abrigará um Museu Ferroviário — um dos quatro museus brasileiros no gênero — a ser inaugurado, no próximo mês, nas oficinas da Rede Ferroviária Federal do Engenho de Dentro, e terá — entre outras atrações — o carro onde viajava o Imperador D. Pedro II, o carro utilizado pelo Rei da Bélgica quando de sua visita ao Brasil e o que transportou Getúlio Vargas quando este veio do Sul, em 1930.

Fonte: Plantão. Ação nos bairros. O Jornal O Globo, Matutina, Jornais de Bairro, Rio de Janeiro, 16 de novembro de 1983, p. 12.

Em virtude dessa ação, é interessante observar que mesmo o convite sendo direcionado para “moradores ligados a museologia ou a história das ferrovias, e professores em geral", a ação empreendida revela um processo de transformação entre a relação do espaço museal com a comunidade. Para Santos:

> [...] a relação museu x sociedade se dá de forma muito clara e precisa, no momento em que, juntos, técnico e público consigam, através da análise das vivências do passado, entender o seu presente e realizar reflexões críticas capazes de provocar ações futuras. E para que haja essa ação modificadora, é necessário ver, perceber no objeto o sinal indicador de uma ação a ser executada. (1993, p. 67)

Ainda sobre a convocação da comunidade para a reunião com a AMAED e o CPHF-RJ, não foi possível localizar nenhuma documentação referente a esse encontro,

assim como descobrir se ocorreram outros. Certamente, essa iniciativa denotou uma preocupação com o público e com as atividades que seriam disponibilizadas.

Analisando os relatórios anuais do CPHF-RJ, as ações educativas são destaques desde a sua inauguração. As atividades estavam concentradas nas visitações agendadas, que eram denominadas pelo PRESERVE de "Visitas Programadas". De acordo, com o primeiro Relatório Anual das atividades do CPHF-RJ, referente ao ano 1984, as visitas programadas eram organizadas previamente conforme uma linguagem própria para cada faixa etária. Ainda no relatório anual, percebe-se em seu desdobramento que as atividades eram concebidas e preparadas de maneira especial para o público escolar. Para cada tipo de estudante existiam roteiros específicos de visitação, como podemos observar no quadro abaixo.

Quadro 4 - Roteiros das ações educativas elaboradas pela equipe do CPHF-RJ, de acordo com o público agendado.

Série escolar[114]	Roteiro de visitação
Pré-Escolar e Alfabetização	Maquete; Baroneza; Miniaturas; Sistemas de Comunicação; Locomotiva n° 1; Cabine de Sinalização; Carro Z-11; Teatro de Fantoches
1ª à 4ª série	Além dos itens do Pré-escolar e alfabetização, Carro de Bombeiros, Carros Nobres e Peças da Via permanente
5ª à 8ª série	Circuito completo e História da Ferrovia ilustrada nos painéis fotográficos
2° Grau	Circuito completo e História da Ferrovia e da tecnologia dos Transportes
Universitários	Circuito direcionado de acordo com o curso dos estudantes

Fonte: Elaborado pela autora

Após as visitas, os alunos faziam uma avaliação sobre o aprendizado. Conforme a faixa etária, essa avaliação era em forma de desenhos, exercícios ou redação. Os professores também faziam as suas ponderações. Através de uma ficha denominada "Avaliação do Professor", os docentes respondiam as questões. As fichas respondidas eram analisadas pela equipe do CPHF-RJ e arquivadas.

Outro recurso utilizado nas ações educativas era a distribuição de material educativo de apoio. Tratava-se de livretos com jogos e mini histórias sobre a ferrovia e suas tecnologias.

[114] A Lei de Diretrizes e Bases da Educação (LDB) vigente nesse período, 1984, era a Lei Nº 5.692, de 11 de agosto de 1971.

Figura 38 - Material Educativo "Maria Fumaça - a locomotiva do tempo do vovô". Desenvolvido pela equipe do PRESERVE.

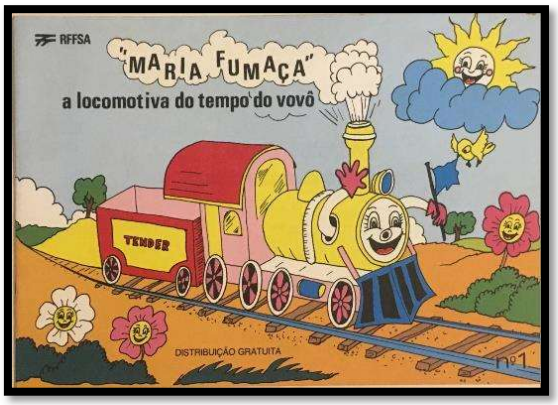
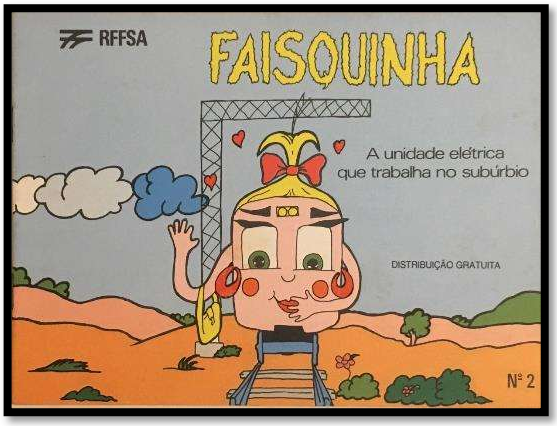
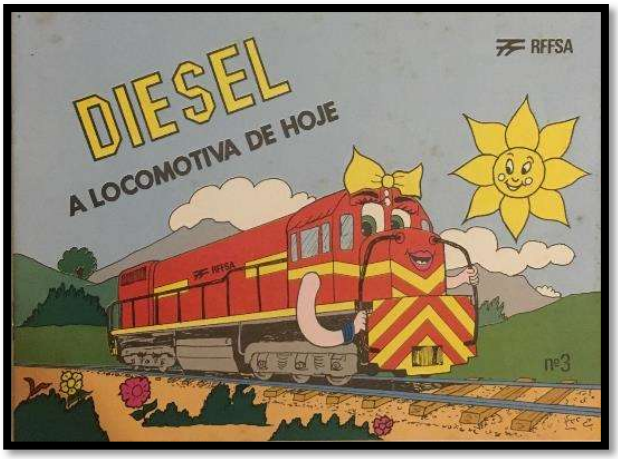


Figura 39 - Material Educativo "Faisquinha – A unidade elétrica que trabalha no subúrbio". Desenvolvido pela equipe do PRESERVE.



Fonte: Acervo Museu do Trem-RJ.

Figura 40 - Material Educativo "Diesel – A locomotiva de hoje". Desenvolvido pela equipe do PRESERVE.



Fonte: Acervo Museu do Trem-RJ.

Figura 41 – Material de apoio para as ações educativas "Baroneza".

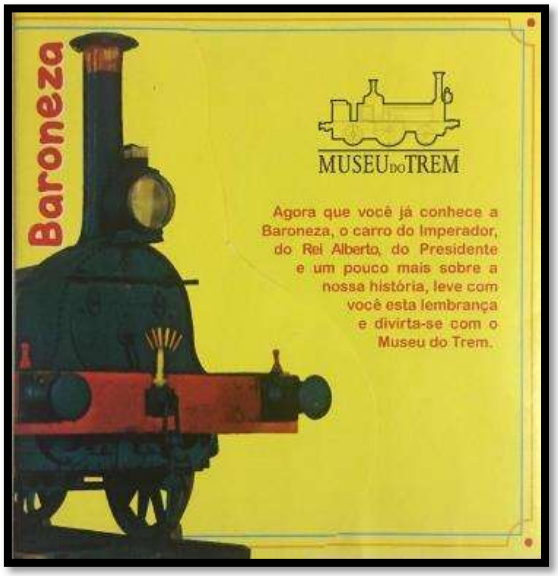


Figura 42 - Parte interna do material Educativo "Baroneza".



Fonte: Acervo Museu do Trem-RJ.

As ações educativas que foram desenvolvidas estavam alinhadas com o objetivo do CPHF-RJ, que era de constituir-se como referência da história da ferrovia no Rio de Janeiro e levar ao público o acervo histórico da evolução do transporte ferroviário e de suas tecnologias.

Ainda explorando o relatório de 1984, ele também expõe a estatística anual da visitação, através do quantitativo do público visitante. No ano de sua inauguração, o CPHF-RJ apresentou como público a significativa marca de 21.424 visitantes. Desse total, 6.846 pessoas foram atendidas pelas visitas programadas. No "Relatório do PRESERVE" do ano de 1989 sobre os Centros de Preservação e Núcleos Históricos é possível observar no quadro de visitação, o desempenho de cada espaço, nos anos de 1981 a 1984. Segundo o relatório do programa, até o final da década de 1980 visitaram o espaço do CPHF-RJ o total de 63.610 pessoas (MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES, 1989 apud BEMVENUTI, 2016, p. 106).

Analisando o período de sua inauguração até o final da década de 1980, além das visitas programadas, atividades especiais foram desenvolvidas conforme podemos ver na tabela abaixo.

Quadro 5 - Projetos educativos elaborados pela equipe do CPHF-RJ, durante o período de 1984 a 1989.

	Projeto	Ano	Público Alvo	Número de participantes (Crianças/adultos)
AÇÕES EDUCATIVAS	Domingo no Museu do Trem – Homenagem ao dia das mães	1984	Crianças	180
	Semana da Criança no Museu		Crianças	143
	Visita especial para os técnicos da Associação Brasileira de Normas Técnicas		Técnicos da ABNT	30
	Colônia de Férias	1985	Crianças	15
	Aniversário da RFFSA	1986	Adultos e crianças	495
	Dia da Criança no Museu do Trem	1987	Crianças	62
	Museu no processo de ensino - aprendizagem		Professores	32
	Vamos ao Museu do Trem	1988	Crianças	658
	Dia da árvore no Museu do Trem		Crianças	560

	Colônia de Férias – Filhos de funcionários do IBGE		Crianças	206
	Aniversário da RFFSA	1989	Adultos e crianças	395

Fonte: Elaborado pela autora.

O primeiro projeto educativo do CPHF-RJ foi realizado em caráter experimental meses depois da sua inauguração. Denominado de "Domingo no Museu do Trem" tinha por objetivo divulgar e associar o CPHF-RJ junto à comunidade e aos ferroviários, a fim de tornar aquele espaço um centro de propagação cultural. Como justificativa para a sua realização evidenciavam a carência de equipamentos culturais no bairro do Engenho de Dentro e seu entorno. E, a urgência em desempenhar um papel de integração com a comunidade local.

2.2.5 A década de 1990

Conforme visto anteriormente, o início da década de 1990 para o setor ferroviário foi marcado pela inclusão da RFFSA no PND[115]. Estudos promovidos pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) indicaram a cessão de uso dos serviços de transporte ferroviário de carga para o setor privado. Os ativos da RFFSA que se constituíam em uma única malha ferroviária, para fins de privatização foram agrupados em seis malhas: Malha Sul, Malha Teresa Cristina, Malha Centro-Leste, Malha Nordeste, Malha Oeste e Malha Sudeste. E depois nesse processo, ainda teve a inclusão da FEPASA, que era administrada pelo Estado de São Paulo. Esse procedimento de transferência e efetivação dos serviços de transporte ferroviário de carga para o setor privado perdurou entre o período de 1996 a 1998.

A segmentação do sistema ferroviário foi estabelecida em dois eixos: a operação sob a forma de concessão e arrendamento dos ativos operacionais da RFFSA pelo período de 30 anos e a extinção da gestão da RFFSA. Os bens que não foram considerados como

[115] Por meio do Decreto n° 473, de 10 de março de 1992, a RFFSA foi incluída no Programa Nacional de Desestatização, criado através da Lei n° 8.031, de 12 de abril de 1990 e revogada pela Lei n° 9.491, de 9 de setembro de 1997.

ativos operacionais não foram arrendados às concessionárias[116]. Em face disso, para os pagamentos de passivos e para os ativos não operacionais, implicou-se nos processos de dissolução, de liquidação e de extinção da Rede, que foram iniciados conforme o estabelecido pelo Decreto n° 3.277, de 7 de dezembro de 1999[117]. A desmobilização patrimonial dos bens não operacionais da RFFSA resultou em frentes para a agilização do processo. Para a obtenção de recursos financeiros, também foram realizados processos de alienação visando à quitação de passivos da empresa.

No que diz respeito aos bens ferroviários de caráter histórico, desde o início da década de 1980, por meio do PRESERVE e depois pelo PRESERFE, incumbiu-se a estes programas a tarefa de preservação da história do transporte ferroviário da RFFSA. De certa forma, naquele período já possuíam o intuito de amenizar os impactos negativos causados pelos processos de desmonte e de erradicação de ramais ferroviários considerados "antieconômicos". No contexto da desestatização da RFFSA, os próprios centros de preservação e núcleos históricos criaram estratégias para se manterem frente ao avanço das ações da privatização. Morais (2017) aponta que alguns centros de preservação e núcleos históricos foram fechados e tiveram seus conjuntos de acervos desmembrados e alienados de forma instantânea. O autor sinaliza que o processo de privatização deixou pendente a questão da preservação do acervo histórico ferroviário. Não houve uma preocupação ou reconhecimento da importância desses bens por aqueles que estavam envolvidos nos estudos do processo de privatização. O arquiteto, que acompanhou o processo como funcionário, descreveu as ações da seguinte forma

> [...] começaram a privatizar por região, e aí foi um desastre total. Porque no projeto de privatização, eles não levaram em conta, nem um minuto, que existia o patrimônio histórico. Isso não foi levantado. Tanto é que antes da privatização, a gente era chamado lá (sic), [...], no auditório da Rede, porque eles iam explanar sobre o projeto de privatização. E numa dessas, a Telma levantou e [perguntou]: "eu queria saber se vocês levaram em conta, que existe um patrimônio histórico da ferrovia, e o que vai ser feito?". Ficou em branco e ninguém deu uma resposta. (MORAIS, 2017, 37'25'')

A RFFSA só veio a se posicionar com relação a esta problemática apenas quando já se encontrava no processo de conclusão do programa de privatização com a concessão.

---

[116] Concessionárias operadoras das ferrovias: Companhia Ferroviária do Nordeste (CFN), Ferrovia Centro Atlântica (FCA), MRS Logística S.A., Ferrovia Bandeirantes (FERROBAN), Ferrovia Novoeste S.A., América Latina e Logística (ALL), Ferrovia Teresa Cristina S.A..

[117] O Decreto n° 3.277, de 07/12/1999 foi alterado pelo Decreto nº 5.476, de 23 de junho de 2005.

No informativo da empresa "RFFSA Notícias" de dezembro de 1997, com a chamada "RFFSA faz programa para recuperar memória ferroviária", traz a informação sobre projeto encaminhado ao Banco Mundial - BIRD[118] com pedido de financiamento para a recuperação do acervo dos museus que faziam parte do PRESERFE. Para Ronaldo Magalhães, coordenador geral do programa RFFSA/BIRD, após a conclusão dessa fase de financiamento pelo BIRD, a intenção era buscar a autossustentação financeira desses espaços através do patrocínio da iniciativa privada. O projeto para o CPHF-RJ foi dividido entre as seguintes frentes: "a restauração do galpão do museu, construção da rotunda, construção do prédio de manutenção, e recuperação da mini ferrovia, com construção de cobertura para a composição e plataforma de embarque e desembarque de passageiros" (REDE NOTÍCIAS, 1997). De acordo com matéria publicada pelo "Jornal da Associação de Engenheiros Ferroviários (AENFER)"[119], a aplicação dos recursos obtidos pelo Banco Mundial partiria inicialmente por ordem do presidente da RFFSA Isaac Popoutchi para os projetos do Museu do Trem do Rio de Janeiro (CPHF-RJ), Museu e Estações de São João del-Rei e a Vila Ferroviária de Paranapiacaba. Porém, devido às mudanças de direção da RFFSA, os projetos não saíram do papel, sendo arquivados e os recursos recolhidos.

[118] O BIRD é uma instituição ligada à ONU com o objetivo de promover o desenvolvimento econômico e social.

[119] JORNAL AENFER. Entrevista com o engenheiro Rubem Eduardo Ladeira, diretor Cultural e de Preservação da Memória Ferroviária da Aenfer, baseada em sua palestra sobre a transferência do Museu do Trem do Rio de Janeiro do Engenho de Dentro para Barão de Mauá, em 30 de abril de 2009, no Auditório do Sesef, prédio de Barão de Mauá. Ano XIII, n.128, abr./mai., 2009, p.4

Figura 43 - Planta de situação do Museu do Trem – Projeto encaminhado para o Banco Mundial para recuperação e preservação da memória ferroviária.



Fonte: Rede Notícias, Ano XIII, n° 106, 12/1997. Acervo: Museu do Trem – RJ.

Ainda sob a perspectiva de equacionar as questões da preservação do patrimônio ferroviário da empresa, foi realizado um estudo para criação de uma fundação que viesse a incorporar os museus ferroviários existentes e todo o acervo histórico não recolhido por eles. Sobre este assunto, tramitou no Congresso Nacional, por meio do Projeto de Lei n° 1615 de 1999, sobre a reestruturação do Setor Federal de Transportes, através do dispositivo

> Art. 107. Com o objetivo de perpetuar a memória ferroviária e contribuir para o desenvolvimento da cultura e do turismo, fica a União autorizada a instituir fundação para a administração e a exploração dos museus ferroviários, bem como outros museus nacionais, e do patrimônio histórico constituído por edificações, material rodante, equipamentos e acervos das antigas ferrovias.
>
> § 1o Para o cumprimento do objetivo do disposto no caput, poderá a União também celebrar contratos de cessão de direito de uso com entidades de direito público.
>
> § 2o As antigas estações ferroviárias de interesse histórico ou artístico poderão ser preservadas como centros culturais, segundo diretrizes do Ministério da Cultura e nos termos de regulamentação pelo Poder Executivo.

> § 3o Os ativos a que se refere o caput serão previamente segregados do processo de liquidação da RFFSA. (BRASIL, PL n° 1.615, 1999)

Porém, antes de entrar em vigor através da Lei n° 10.233, de 5 de junho de 2001, o Art. 107 do PL 1.615/1999 foi vetado, por contrariar o interesse público. Conforme disposto na Lei no 6.404, de 15 de dezembro de 1976 – Lei das Sociedades Anônimas, fica determinado que não seja permitida a transferência de bens a título de doação antes de encerrado o processo de liquidação da empresa. Nesse sentido, cabia ao liquidante alienar os ativos para pagar o passivo, não podendo dispor dos bens sob qualquer hipótese.

Decerto, o processo de privatização da malha ferroviária não considerou em seus estudos o patrimônio histórico acumulado pela RFFSA. E considerava muito menos ainda àqueles que não foram contemplados pelo programa de preservação e se encontravam em ruínas ou foram abandonados pela empresa. Nos contratos de arrendamento e concessão também não foram abordadas questões para a preservação desses bens.

Matos (2010; 2015), em seus estudos sobre as entidades de preservação da memória ferroviária, aponta que o encerramento gradual das atividades de preservação devido ao processo de privatização da RFFSA pode ter incentivado novas demandas pautadas no risco do patrimônio fragilizado e exposto à degradação. Ainda segundo a autora, também pode ter sido um dos motivos de crescimento de associações preservacionistas ferroviárias, visto que "23 novos grupos [foram] criados nas décadas de 1990 e 2000" (2015).

Ainda na década de 1990, paralela à questão da ameaça da perda por ações de depredação e também pelo conflito de interesses entre as partes envolvidas no processo de privatização, a questão do Museu do Trem-RJ foi canalizada para a prática do tombamento. No âmbito municipal, por meio de pronunciamento realizado pela Associação Brasileira de Preservação Ferroviária (ABPF) em 1992, e no âmbito federal a pedido da gerência do PRESERFE, em 1996. Ambos os casos desdobraram no tombamento do imóvel e da coleção do museu, que detalharemos no próximo capítulo, visto que seus desdobramentos resultaram em ações de estabilidade do museu em seu espaço físico.

Ponderando sobre a estrutura física do Museu do Trem-RJ, através dos relatórios de atividades (1988; 1992; 1993), observarmos que eles apresentavam ocorrências recorrentes de outros anos, porém agravadas e justificadas pela ausência de recursos

financeiros e humanos[120]. A situação do prédio carecia de reparos estruturais e possuía grave problema de infiltração decorrente de calhas entupidas e telhados fragilizados, o que demonstrava uma vulnerabilidade e um esforço por parte da equipe técnica em mantê-lo em funcionamento. Aliás, o compromisso com o público era o que o mantinha ativo, através das diversas atividades educativas que se propunham a realizar. Durante todo o ano de 1992, entre visitas programadas e espontâneas, o espaço recebeu o total de 19.457 pessoas (RFFSA, 1991b).

A Associação dos Amigos do Museu do Trem do Rio de Janeiro (Amutrem) foi fundada em 29 de julho de 1996, sem fins lucrativos e com sede no próprio museu (CPHF-RJ). As ações da associação neste momento tinham por objetivo promover e apoiar as atividades do CPHF-RJ, visto que a situação do centro de preservação naquele período não estava favorável devido ao processo de liquidação e extinção da RFFSA. Este fator, também foi a principal razão para que a associação entrasse em um processo de inoperância. Segundo Matos (2010; 2015), quando o CPHF-RJ encerra suas atividades no ano de 2007, no ano seguinte, a associação passa a integrar o Grupo Fluminense de Preservação Ferroviária (GFPF)[121].

Por consequência, o período de liquidação da RFFSA reverberou no CPHF-RJ como um período de acelerado cenário de abandono. O conjunto ferroviário das Oficinas de Locomoção do Engenho de Dentro, no início do processo de privatização da RFFSA, era subordinado à Companhia Brasileira de Trens Urbanos (CBTU)[122], através da Superintendência dos Trens Urbanos do Rio de Janeiro (STU/RJ). Para esse setor de transporte de passageiros o processo foi de estadualização, ou seja, os serviços de transporte ferroviário viário e suburbano foram descentralizados da União para os Estados e Municípios[123]. A partir de 1994, o Governo do Estado do Rio de Janeiro assumiu os instrumentos legais para iniciar a administração do sistema de trens urbanos, através da

[120] Antes de aplicar recursos em projetos de preservação da memória ferroviária, o Banco Mundial era um facilitador do processo de desestatização. Além de projetos de reestruturação, implementou o Programa de Desligamento Voluntário (PDV). Diversos técnicos do Preserve aderiram ao PDV e, sem mão de obra o CPHF-RJ entrou em declínio (Jornal AENFER, ano XIII, n° 128, abril/maio, 2009, p.4)

[121] *Jornal AENFER*, ano XII, n. 124, jul./ago., 2008, p. 2.

[122] A CBTU era uma empresa subsidiária da RFFSA que se originou da transformação da ENGEFER. A mesma foi criada em 22 de fevereiro de 1984, através do Decreto-Lei n° 89.396 e tinha por objetivo de modernizar, expandir e implantar sistemas de transporte de passageiros sobre trilhos no país. Desde então, as operações de todos os trens metropolitanos de passageiros da RFFSA foram incorporadas à CBTU (RODRIGUEZ, 2004).

[123] Lei Federal n° 8.693, de 3 de agosto de 1993. Dispõe sobre a descentralização dos serviços de transporte ferroviário coletivo de passageiros, urbano e suburbano, da União para os Estados e Municípios, e dá outras providências.

empresa pública Companhia Fluminense de Trens Urbanos (FLUMITRENS)[124]. Posteriormente, no ano de 1998, o Governo do Estado do Rio concedeu para a iniciativa privada a operação comercial e a manutenção da malha ferroviária de passageiros da região metropolitana. A Supervia Concessionária de Transportes Ferroviários S.A. assumiu a concessão por um período de 25 anos.

Essa contextualização foi necessária para observar que mesmo após a transferência para o poder Estadual das Oficinas de Locomoção do Engenho de Dentro e, logo depois para a iniciativa privada, não causaram impactos nas questões existentes sobre a preservação do patrimônio ferroviário e tampouco no alargamento das discussões e inclusões de medidas de proteção dos bens nos termos da concessão. Isso provavelmente se deva, pelo fato do CPHF-RJ e seu acervo histórico terem permanecidos sob a responsabilidade do PRESERFE/RFFSA, ao invés de terem sido transferidos juntos com as Oficinas na descentralização.

Com o avançar das ações de liquidação da RFFSA, o descaso com os processos museológicos do CPHF-RJ continuou gerando grande impacto para a sociedade. Morais (2017) relata que ações de vandalismo começaram a ser cada vez mais frequentes nos centros de preservação e núcleos históricos, assim como os descartes de objetos que faziam parte do acervo. No caso do CPHF-RJ, a Reserva Técnica que naquele período estava localizada desde a sua inauguração, no antigo prédio da administração das Oficinas, como forma de ação protetiva teve grande parte dos seus objetos transferidos para o prédio da Administração Geral da RFFSA, no Centro do Rio de Janeiro e, para a gare da Estação Ferroviária Leopoldina, também conhecida como Estação Barão de Mauá, à Avenida Francisco Bicalho, s/n°. Ficando, por conseguinte, parte do acervo separado do CPHF-RJ até o seu fechamento definitivo.

Outra medida de proteção para o patrimônio ferroviário da RFFSA neste mesmo período foi a promulgação da Lei n° 10.413 de 12 de março de 2002 que determinava o tombamento dos bens culturais das empresas incluídas no PND. Os bens móveis e imóveis de caráter cultural seriam desincorporados do patrimônio da RFFSA e passariam a integrar o acervo da União. Embora tenha sido promulgada em 2002, a Lei 10.413 não teve a devida regulamentação e no que diz respeito aos bens móveis do CPHF-RJ, estes

[124] A FLUMITRENS foi criada através da Lei Estadual n° 2.143 de 27 de julho de 1993, cuja finalidade era a exploração dos serviços de transportes de passageiros sobre trilhos nas regiões metropolitanas do Rio de Janeiro e em áreas vizinhas que pudessem ser consideradas a elas integradas.

somente vieram a ser protegidos, anos mais tarde, como veremos no capítulo seguinte (CAVALCANTI, CARNEIRO, GIANNECCHINI, 2012).

CAPÍTULO 3 O MUSEU DO TREM HOJE

A década de 2000 trouxe a finalização do processo de liquidação da RFFSA e por consequência a sua extinção. Com relação aos bens sob a coordenação e a supervisão do Ministério dos Transportes foi determinada uma inventariança, a fim de realizar o levantamento dos bens pertencentes à Rede.

Neste capítulo, antes de entrarmos nas discussões temporais sobre a situação do Museu do Trem-RJ no contexto pós-extinção da RFFSA e sob a responsabilidade do IPHAN, cabe questionar e problematizar de que maneira e por meio de que medidas e ações o museu permanece "vivo".

Desta forma, iremos aprofundar as discussões sobre os pedidos de tombamento iniciados, ainda na década de 1990, visto que estes processos refletiram sobre a existência/permanência do Museu do Trem-RJ em seu local de origem. Assim como buscamos compreender as motivações dos pedidos de tombamento. Sendo assim, foram duas ações que desencadearam dois processos de tombamento no museu, um deles no âmbito municipal (Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro) e outro no âmbito federal (IPHAN), que esbarra na questão da Lei n° 11.483/2007.

Para o entendimento sobre a prática do tombamento regulamentada desde 1937 pelo SPHAN, é necessário retomar brevemente os trabalhos de Fonseca (2005) e Chuva (2009) sobre a história das práticas de preservação, e de Sônia Rabello (2009) no campo jurídico, que investigam a temática no Brasil. De acordo com Fonseca (2005), o instituto do tombamento tem sido analisado e empregado, tanto por agentes oficiais quanto pela sociedade civil, como rito, por excelência, de consagração dos valores culturais atribuídos a um bem.

Para Rabello (2009), o tombamento é o instrumento mais recorrente da política de preservação, entretanto não sendo o único. Em termos jurídicos, há uma diversidade de ferramentas de proteção que se assemelham ao tombamento, limitando o direito de propriedade ao interesse coletivo (sob a ingerência do Estado), que acabam salvaguardando o bem cultural. Rabello ainda observa a frequência com que se entende e utiliza os conceitos de tombamento e preservação como se fossem sinônimos. Enquanto o primeiro é um instrumento de uma política de preservação de bens culturais, certamente o mais reconhecido e notório, a preservação entende-se como um conceito mais amplo,

onde é compreendida toda e qualquer ação do Estado que pretenda conservar a memória de fatos ou valores de um povo.

No que diz respeito à ampliação do conceito de patrimônio cultural, considerando o cenário brasileiro e mundial, a partir das décadas de 1970 e 1980, Chuva (2009) assinala que esta situação foi acompanhada de uma ampliação da ação pública relativa à preservação cultural. O setor teve um aumento significativo da participação de outros sujeitos e agentes de poder envolvidos com a temática. Da mesma maneira, ocorria nesse período, iniciativas externas como as dos poderes municipais e estaduais, amparando institutos e conselhos de preservação patrimonial em suas esferas político-administrativas (FONSECA, 2005; CHUVA, 2009).

Entidades representativas da sociedade civil, tais como associações ou movimentos, que igualmente proliferaram nesse momento, começavam a buscar na preservação um recurso para valorizar suas identidades de grupo e enfrentar poderes econômicos especulativos imobiliários. Nesse contexto, empresas públicas também começaram a discutir a preservação do patrimônio cultural criando setores para construção de memórias institucionais, tais como foi o caso do Museu do Trem-RJ e os demais centros e núcleos de preservação criados pela RFFSA, no âmbito do PRESERVE.

3.1 O processo de tombamento municipal - Decreto n° 14.741 de 22 de abril de 1996

O primeiro tombamento do Museu do Trem-RJ, conforme delineamos brevemente no capítulo 2, refere-se ao processo n° 12/001.46/92 realizado pela Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro (PC-RJ). Este processo que teve como requerente a Associação Brasileira de Preservação Ferroviária (ABPF), iniciou-se no ano de 1992 e, segundo consta no estudo para o seu tombamento, realizados pela Secretaria Municipal de Cultura, o assunto em questão se reporta à “Oficina de Locomoção Engenho de Dentro”.

Analisando este estudo, observa-se que não houve o direcionamento para um setor ou parte específica do bem, mas pelo conjunto de edificações que estavam abrigadas nas Oficinas. O documento, além de descrever sobre a localização e ambiência, evidencia as características estilísticas dos imóveis que compunham as Oficinas, como o prédio da administração, os galpões de trabalho e o museu.

No entanto, o encaminhamento dado ao processo não contemplou os bens móveis que compunham os espaços, nem mesmo àqueles que faziam parte do acervo do Museu do Trem-RJ, propondo apenas a preservação das edificações. Por outro lado, observamos à extensão do tombamento proposto para a Estação Ferroviária do Engenho de Dentro, o que aponta para as conexões e articulações de sua estrutura com as Oficinas, conformando-se, portanto, em uma preservação integrada destes bens.

Contextualizando essa iniciativa em relação à situação da RFFSA, este processo acompanhou a sua fase de inclusão da empresa no Programa Nacional de Desestatização (PND) até a sua fase de liquidação, visto que a conclusão ocorreu no ano de 1996. Através do Decreto n° 14.741 de 22 de abril de 1996, o Prefeito César Maia, no uso de suas atribuições legais, estabeleceu o tombamento da Estação Ferroviária do Engenho de Dentro e dos galpões situados na Rua Arquias Cordeiro s/n°, onde estavam localizadas as Oficinas e o Museu do Trem-RJ. Neste mesmo ano é feita a primeira solicitação de tombamento ao IPHAN, que analisaremos em breve.

Um registro no mínimo curioso sobre esta ação no âmbito municipal, é que anos mais tarde, este tombamento viria a ser cancelado, pelo mesmo Prefeito que concedeu o seu acautelamento. No contexto de intenções de candidatura da cidade à sede dos Jogos Olímpicos e Pan-Americanos, a PCRJ lançou no ano de 1993, o Plano Estratégico da Cidade do Rio de Janeiro, fundamentado no plano que serviu como base para a realização das Olímpiadas de Barcelona no ano de 1992.

No decorrer do planejamento, que perdurou nos anos seguintes, o Comitê Olímpico Brasileiro (COB) elaborou um projeto que propunha um novo uso para os espaços das edificações das Oficinas de Locomoção do Engenho de Dentro. De acordo com o projeto do COB, seria desenvolvido junto às instalações do Museu do Trem-RJ e das Oficinas, um complexo esportivo denominado de Centro Olímpico de Desenvolvimento de Talentos (CODT)[125].

O projeto para o CODT propunha recuperar os galpões para utilizá-los no desenvolvimento de atividades nos campos esportivo, social, cultural e profissionalizante.

[125] Para a realização desse projeto foi assinado um Termo de Cessão de Uso dos imóveis do complexo ferroviário das Oficinas de Locomoção do Engenho de Dentro. Os imóveis de propriedade da Flumitrens, empresa do Governo do Estado, estavam sob a concessão privada da Supervia. O termo foi assinado entre as duas empresas e o COB, com a interveniência do Estado em 13 de julho de 1999. O Termo de Cessão de uso está disponível no site da Agência Reguladora de Serviços Públicos Concedidos de Transportes Aquaviários, Ferroviários e Metroviários e de Rodovias do Estado do Rio de Janeiro (AGETRANSP) <http://www.agetransp.rj.gov.br/contratos?_contratos_WAR_agetranspportlet_concessionaria=Supervia> . Acesso em: Abril, 2019.

Até aí, apontava-se uma boa ideia de integração social, educativa, cultural e esportiva para a comunidade, por meio do uso daqueles remanescentes do sistema ferroviário. Porém, o projeto não seguiu adiante, sendo logo substituído por outro, que culminou em algumas medidas administrativas que atingiram diretamente o espaço das Oficinas e do museu.

No ano de 2002, a cidade do Rio de Janeiro foi eleita para sediar os XV Jogos Pan-Americanos. Neste contexto de preparação da cidade para receber as competições esportivas, o projeto do CODT foi substituído por outro considerado mais ambicioso, e que interferiria diretamente nas características da paisagem urbana do bairro do Engenho de Dentro: a implantação de um Estádio Olímpico para os Jogos Pan-Americanos de 2007[126].

Para a construção do estádio, uma das primeiras decisões da administração municipal foi a revogação do tombamento (Decreto n° 14.741, 1996), de parte das edificações das Oficinas. Através do Decreto Municipal n° 24.029 de 16 de março de 2004, foram estabelecidos "critérios de proteção e conservação" para os imóveis tombados situados na quadra onde o estádio seria construído.

Na ocasião, vislumbrando à revitalização da área e os benefícios socioeconômicos para a região, alguns galpões das Oficinas foram desmontados, sendo transferidos à PCRJ, a responsabilidade e obrigatoriedade da remontagem após o término das obras. O Decreto municipal também autorizava a demolição de outras edificações de alvenaria.

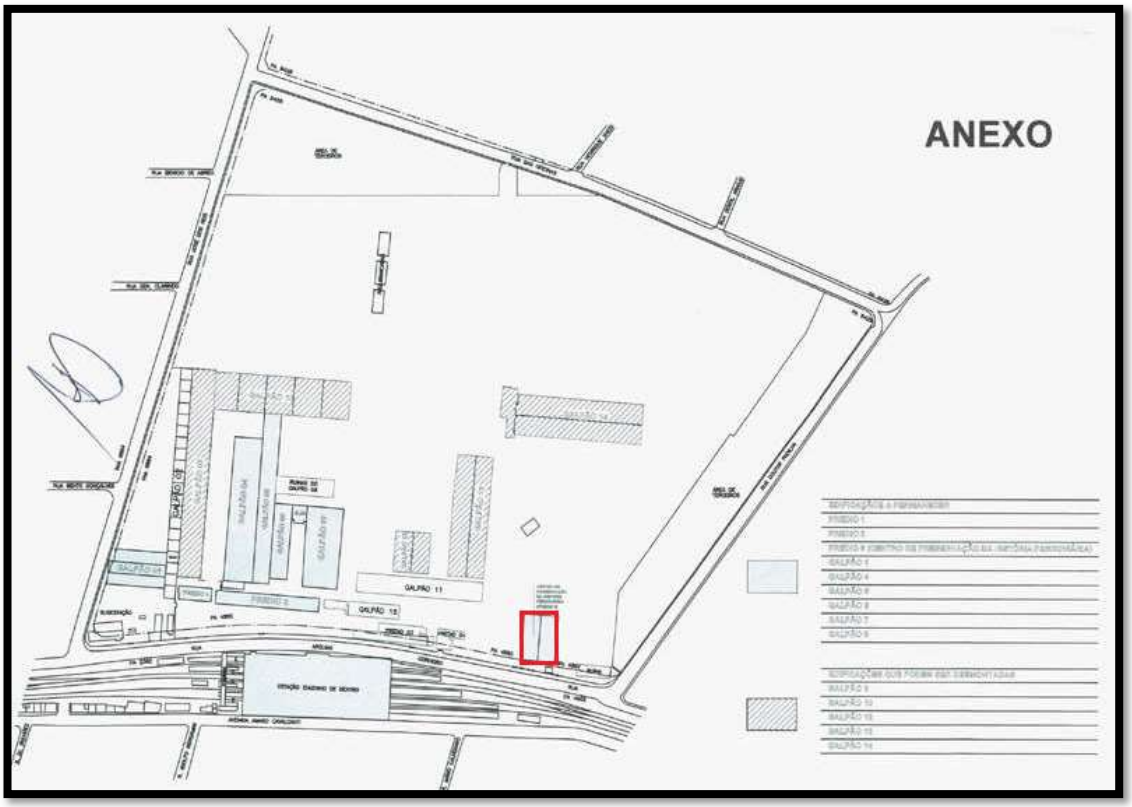
[126] O estádio foi denominado de "Estádio Olímpico João Havelange", em homenagem ao ex-presidente da Federação Internacional de Futebol (FIFA). O estádio ficou popularmente conhecido por "Engenhão", relação estabelecida com a sua localização, o bairro Engenho de Dentro. No ano de 2015, o estádio altera sua nomenclatura para Nilton Santos, sendo instituída oficialmente pelo Decreto Municipal nº 42.883 de 10 de fevereiro de 2017.

Figura 44 – Vista aérea área do conjunto de Oficinas de Locomoção do Engenho de Dentro em 2003, antes da construção do estádio. O Perímetro do terreno das Oficinas está sinalizado em amarelo, do imóvel do Museu do Trem-RJ em polígono vermelho e da Estação Ferroviária do Engenho de Dentro em polígono azul.



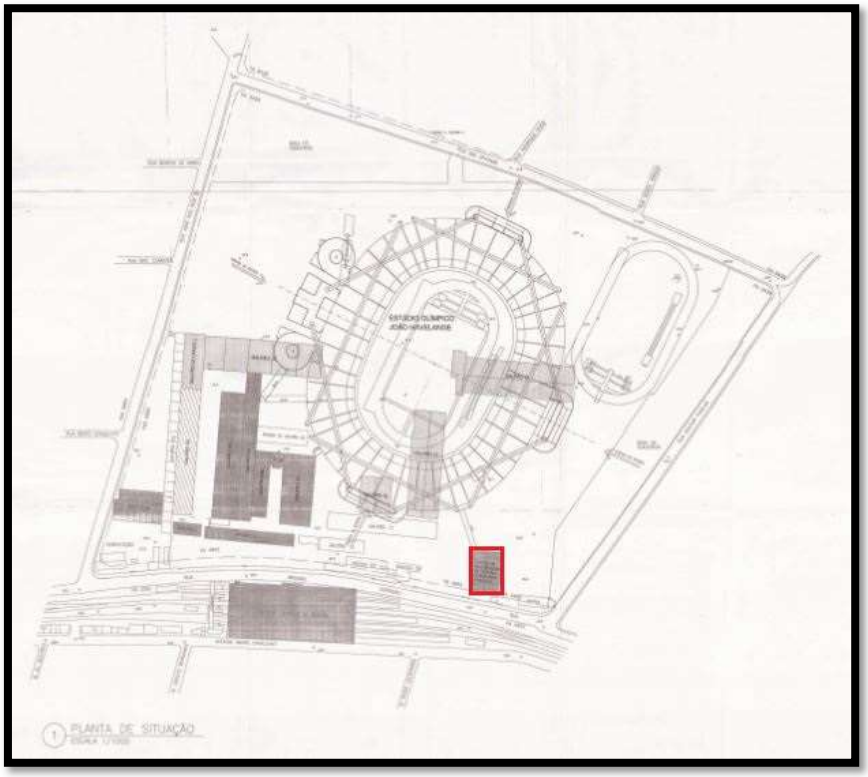
Fonte: Desenho sobre imagem do Google Earth, adaptado pela autora, 2020.

Figura 45 - Planta de situação da área das Oficinas de Locomoção e do Museu do Trem-RJ. Em destaque, o polígono na cor vermelha sinalizando a área da edificação do museu.



Fonte: Decreto Municipal n°24.029/2004, Anexo, 2004.

Figura 46 – Planta de situação da implantação do Estádio Olímpico, elaborada pelo Rio urbe, órgão da PCRJ. Nela estão identificados os imóveis existentes a serem preservados, desmontados e demolidos. O polígono vermelho sinaliza o Museu do Trem-RJ.



Fonte: Arquivo do IPHAN-RJ.

Nos "critérios de proteção e conservação" estabelecidos pelo Decreto n° 24.029/2004, preservou-se a volumetria e a fachada do imóvel do Museu do Trem-RJ. Pelas imagens acima, podemos ter uma dimensão dos impactos que a construção do estádio ocasionou para o Museu.

Contextualizando com a situação da RFFSA, conforme apontado no capítulo anterior, a área das Oficinas na década de 1990 foi estadualizada e depois tiveram o seu patrimônio operacional concedido para a iniciativa privada. No que diz respeito à situação do imóvel do Museu do Trem-RJ e o seu acervo cultural nessa época, os mesmos permaneceram sob a responsabilidade da empresa, através do PRESERFE.

Conforme Parecer n° 018 de 20/09/2007, da Técnica do Iphan, arquiteta Joyce Carolina Moreira Kurrels Pena, a RFFSA cedeu à PCRJ grande parte do terreno do Museu do Trem-RJ, que antes da construção possuía aproximadamente 22.000 m², sendo reduzido para 7.961,98 m², em troca do perdão da dívida de Imposto Predial e Territorial Urbano (IPTU) de imóveis não operacionais da RFFSA (PROCESSO DE TOMBAMENTO, N° 1382-T-97).

A negociação com a Prefeitura também resultou em acordo comercial com uma indenização para a RFFSA no valor de R$ 400.000,00 convertidos em obras de revitalização do Museu (até hoje não ocorridas). (PROCESSO DE TOMBAMENTO, N° 1382-T97; CAMPOS,

2017). Esse acordo ainda teve o IPHAN como interveniente, que na época avaliava o processo de tombamento do acervo do Museu do Trem-RJ.

A construção do Estádio Olímpico teve início no ano de 2003, sendo inaugurado faltando poucos dias para o início dos Jogos Pan-Americanos de 2007. No decorrer das obras do estádio, o Museu do Trem-RJ permaneceu em funcionamento, fechando oficialmente no mesmo ano de inauguração do espaço esportivo.

Figura 47 – Imagem aérea do Estádio já construído em 2011. Autoria: Gerência de Cadastro, Pesquisa e Proteção, IPP (Instituto Pereira Passos).



Fonte: IPHAN-RJ, 2015

A partir da análise da imagem acima, com o estádio em destaque pela sua volumetria e a conformação atual do Museu do Trem-RJ, observamos o impacto visual que este causou não somente na paisagem urbana, mas principalmente aos remanescentes ferroviários. A construção além de ter subtraído grande parte do terreno do Museu do Trem-RJ, silenciou mais de um século da história ferroviária ao demolir grande parte dos galpões da antiga Oficinas de Locomoção do Engenho de Dentro.

3.2 O processo de tombamento 1382-T-97- IPHAN

A primeira solicitação de tombamento em nível federal relacionada ao Museu do Trem-RJ partiu da própria RFFSA. Para sermos mais precisos, do setor responsável pela preservação do patrimônio ferroviário, o PRESERFE. O pedido foi protocolado pelo arquiteto Sérgio Santos Morais, então gerente do setor, por meio de carta para o Diretor da 6ª Coordenação Regional do IPHAN, Cyro Illídio Corrêa de Oliveira Lyra.

Na carta datada do dia 21 de junho de 1996, o gerente apelava pelo tombamento federal do acervo do Museu do Trem, que tinha tido seu imóvel, juntamente com a Estação Ferroviária do Engenho de Dentro e os galpões das Oficinas, acautelados pelo tombamento municipal[127], alguns meses antes.

Neste período, a RFFSA já estava inserida no PND, e o pedido de tombamento pode ser interpretado como uma medida de preservação do patrimônio ferroviário musealizado do Rio de Janeiro. Um registro no mínimo inusitado diz respeito à solicitação, que não é referente a todo o conjunto de objetos musealizados que estão no espaço. A carta, além de sinalizar a importância do acervo histórico ferroviário para o país, enfatiza que entre os objetos que estão no espaço, somente a Locomotiva "Baroneza" possui o tombamento federal, solicitando a extensão da proteção para mais 6 objetos:

> [...] o carro que serviu ao Presidente Getúlio Vargas; o carro utilizado pelo rei Alberto da Bélgica quando de sua visita ao Brasil, em 1920; o carro do Imperador D. Pedro II; o carro de bombeiro da antiga Leopoldina Railway; a locomotiva a vapor de manobra de pátio n° 1, da E.F.C.B.; a locomotiva a vapor de manobra de pedreira n° 11, da E.F.C.B., além da locomotiva "Baronesa" e seus carros.
> De todo este acervo apenas a locomotiva "Baroneza" foi tombada pelo IPHAN. (CARTA n° 283/DEPAT/96, 21/06/1996, Sérgio Santos Morais).

O pedido de tombamento para estes itens específicos, também chamou a atenção do órgão de proteção. Em vistoria realizada ao Museu do Trem-RJ, pela Técnica do IPHAN e museóloga, Izabel Salles Serzedello, para a execução do parecer técnico favorável ou não, de abertura do processo de tombamento, observa-se algumas ponderações.

Em primeiro lugar, Serzedello atenta para a questão do tombamento da Locomotiva "Baroneza", mencionada pelo Gerente do PRESERFE. Em levantamento e

[127] Cf. Decreto Municipal "N" n° 14.741 de 22 de abril de 1996, Rio de Janeiro.

análise de processos de tombamentos do IPHAN, realizado pela mesma, foi possível constatar que a locomotiva em questão "não se encontra protegida por tombamento, seja de âmbito federal ou de qualquer outro, havendo, em realidade, uma interpretação errônea de um **Decreto** e de um **Tombamento de 1954**" (PARECER N° 011/96/DITEC/6ªCR/IPHAN PROT. 909/96, 1996, Fls 26, grifo nosso). O decreto e o tombamento de 1954 mencionados pela técnica é o Decreto n° 35.447-A de 30 de abril de 1954, que declara o Trecho Ferroviário Mauá-Fragoso, Monumento Histórico Nacional e que foi anteriormente discutido neste trabalho, no capítulo 1.

Acatando o pedido que estava previsto no Art. 1°, do Decreto n° 35.447-A/1954, procedeu-se ao tombamento "ex-officio" do trecho ferroviário[128]. Conforme analisado no capítulo 1, e reiterado pela técnica do IPHAN no seu parecer, o tombamento não se estendeu à Locomotiva Baroneza e aos demais pertences do trecho ferroviário. O que fica estabelecido no Decreto para a Baroneza e os pertences do trecho, é que estes fiquem sob a guarda e a conservação da DPHAN, quando esta diretoria possuir uma dotação orçamentária específica para estes bens (Art. 5°). De fato, nunca foi efetivado pelo órgão o ato legal e administrativo de preservação da Baroneza e os pertences do trecho ferroviário.

O segundo ponto observado por Serzedello, refere-se a algo que já havia chamado a nossa atenção: que o pedido abrangia somente um pequeno conjunto de objetos e não a totalidade do acervo. Serzedello, em seu parecer técnico, sugere abertura do Processo de Tombamento não somente dos objetos solicitados pela gerência do PRESERFE, mas dos demais bens que compõe o acervo do Museu do Trem-RJ. Assim como reitera a importância de inclusão de todo o seu complexo (o Galpão, demais edificações e terreno).

Para a Técnica, o processo de privatização, no qual a RFFSA estava inserida acarretava incertezas quanto ao prosseguimento dos trabalhos do PRESERFE e, consequentemente, quanto às atividades do próprio museu. Nesse sentido, o parecer com as considerações necessárias e a solicitação de abertura do processo de tombamento foram encaminhados ao Departamento de Proteção/Departamento de Identificação e Documentação do IPHAN pela referida Técnica, no ano de 1997. Após a solicitação de avaliação de tombamento do Museu do Trem-RJ ser acolhida pelo IPHAN, foi instaurado

[128] "Trecho Ferroviário: Mauá-Fragoso, da Antiga E. F. de Petrópolis no Recôncavo da Baia de Guanabara" - Processo n° 506-T-54, Livro Histórico, fls 51, n° inscrição 303, em 07 de maio de 1954.

o processo com a numeração 1382-T-97. Na sequência, o mesmo foi encaminhado para instrução técnica à 6ª CR do IPHAN.

Analisando a documentação do processo de tombamento do museu, observamos que o procedimento de instrução caminhou a passos lentos. Após a abertura do processo, a primeira vistoria de inspeção ao acervo e às instalações do espaço ocorreu no mês de fevereiro do ano 2000. Nesse período, a RFFSA já estava em processo de dissolução, liquidação e extinção, conforme o disposto no Decreto n° 3.277, de 7 de dezembro de 1999.

A vistoria realizada pelo Técnico do IPHAN e historiador Adler Homero Fonseca de Castro, do Departamento de Proteção do IPHAN (DEPROT), que contou com o apoio da direção do Museu do Trem-RJ, teve como efeito a elaboração do "Laudo 05/2000" de 16 de fevereiro de 2000 (PROCESSO DE TOMBAMENTO, N° 1382-T-97). No laudo, Castro, assim como Serzedello havia sinalizado em seu parecer (PARECER N° 11/96/DITEC/6ªCR/IPHAN, 1996), demanda que a instrução não se limitasse às peças do acervo móvel destacadas no pedido feito pelo PRESERFE. Para Castro, o imóvel deveria ser igualmente encarado como acervo, devido ao fato de ter pertencido às Oficinas de Locomoção do Engenho de Dentro, conjunto ferroviário das antigas EFDP II e EFCB.

Transcorrido pouco mais de um ano, ao retomar o processo, Castro solicita à 6ª CR, já com a denominação de 6ª Superintendência Regional (6ª SR) após reestruturação administrativa, esclarecimentos sobre o andamento do processo do Museu do Trem-RJ. A preocupação de Castro estava sobretudo relacionada com o processo de extinção da RFFSA, quanto aos riscos iminentes de desmembramento e destruição do acervo (MEMO DEPROT/RJ N° 085/2001, em 28 de março de 2001).

Atendendo à solicitação, a 6ª SR através de sua Divisão Técnica, realizou o levantamento do acervo e encaminhou o inventário para instrução do processo de tombamento (MEMO n° 263/02/DITEC/6ªSR/IPHAN em, 30 de agosto de 2002 e MEMO n° 264/DITEC/6ªSR/IPHAN em, 30 de agosto de 2002). O levantamento realizado do acervo, por sua vez, não atendeu as necessidades do processo, pois deixou de relacionar, segundo Castro "uma grande série de objetos [...] indispensáveis à preservação dos valores imbuídos no Museu Ferroviário [...]" (MEMO DEPROT/RJ N° 221/2002, em 4 de setembro de 2002).

O referido técnico reitera seu pedido de atenção para o conjunto a ser tombado, não se limitando aos bens móveis, sendo incorporados também os imóveis que abrigam o Museu, além do terreno onde se situa a instituição. No que diz respeito à proteção da

ambiência, assim como ocorreu no tombamento municipal, Castro aponta para a proteção de "todo o quarteirão das oficinas, parte da linha e a estação de Engenho de Dentro, dando compreensão ao conjunto" (Ibidem, 2002).

Dessa forma, Castro sugeriu o que anos depois a ex-arquiteta da RFFSA e hoje membro do quadro técnico do IPHAN, Maria Emília Lopes Freire viria defender em suas pesquisas de dissertação (2015) e tese (2017) acadêmicas: o princípio da visão sistêmica da Rede Ferroviária na apreensão do processo de preservação dos bens ferroviários.

O que a arquiteta crítica e que tem sido observado na preservação do patrimônio ferroviário, são as práticas e as experiências voltadas para os bens de forma isolada de seu contexto funcional, não evidenciando de maneira igual, as articulações e as conexões com seu entorno. Para Freire, o termo patrimônio ferroviário é compreendido

> [...] como sendo todos os bens imóveis, móveis e integrados na sua dimensão material e imaterial, devendo ser apreendidos a partir de uma visão sistêmica com o intuito de capturar as relações socioespaciais e o contexto territorial onde se inserem. (FREIRE, 2015, p. 59)

Nesse sentido, amplia-se a escala de análise do bem para além do edifício e do conjunto de bens móveis, se expandindo para seu contexto territorial.

Retomando para as discussões do tombamento Museu do Trem-RJ, observou-se que no decorrer do longo período de instrução do processo, afigurava-se a ideia de abrangência do tombamento, incluindo além do museu, os demais edifícios e terrenos circundantes pertencentes as Oficinas de Locomoção do Engenho de Dentro.

Como foi visto anteriormente, diversos elementos externos produziram efeitos sobre os estudos do tombamento, que fizeram com que essa proposta fosse abandonada. A subtração de bens devido ao processo de desestatização da RFFSA, a estadualização seguida pela concessão à iniciativa privada de bens ferroviários, o estado de conservação dos bens, já em estágio avançado de deterioração e as limitações impostas pela construção do Estádio Olímpico no espaço das Oficinas de Locomoção do Engenho de Dentro, foram acontecimentos decisivos na instrução de tombamento.

Nesse contexto, diante desses eventos, a ideia de tombamento de todo o complexo ferroviário foi abandonada, sendo vencida por argumentos econômicos e também pelo mau estado de conservação dos bens em questão. (PROCESSO DE TOMBAMENTO, n° 1382-T-97).

É interessante observar que no decorrer do processo de instrução do tombamento do museu, o processo de liquidação da RFFSA foi encerrado e a mesma foi extinta em 22

de janeiro de 2007, pela Medida Provisória n° 353 – posteriormente regulamentada pelo Decreto nº 6.018, de 22 de janeiro de 2007, e convertida na Lei Federal n° 11.483, de 31 de maio de 2007.

Conforme tratado nos capítulos anteriores, a referida Lei dispõe sobre a revitalização do setor ferroviário. Vale ressaltar que os bens oriundos da RFFSA a serem recebidos pelo IPHAN podem ser classificados em móveis e imóveis e dividir-se em operacionais e não-operacionais. Quanto a estes últimos, que tenham sido declarados de valor histórico, artístico e/ou cultural foram transferidos para o IPHAN diretamente pela Inventariança da extinta RFFSA[129]. Os demais bens móveis e imóveis, operacionais e não operacionais, considerados sem valor cultural, foram transferidos pela Inventariança ao Departamento Nacional de Infraestrutura e Transporte (DNIT) e à Secretaria de Patrimônio da União (SPU)[130].

Caso o IPHAN venha a declarar seu valor cultural a bens operacionais (móveis e imóveis), este poderá solicitar a gestão compartilhada ao DNIT, desde que garanta a sua operacionalidade quando houver. Quando ocorrer com bens não-operacionais, o órgão deverá solicitar sua cessão de uso à SPU.

No que diz respeito às responsabilidades do IPHAN, o Art. 9º da Lei 11.483/2007, baliza a atuação do órgão na proteção ao Patrimônio Ferroviário, uma vez que

> Caberá ao Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – IPHAN, 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.
>
> § 1° Caso o bem seja classificado como operacional, o IPHAN deverá garantir seu compartilhamento para uso ferroviário.
>
> § 2° A preservação e a difusão da **Memória Ferroviária** constituída pelo patrimônio artístico, cultural e histórico do setor ferroviário serão promovidas mediante:

[129] Com o encerramento do processo de liquidação da RFFSA e como consequência a sua extinção, a União assume todos os ativos e passivos da empresa. A Lei Federal n° 11.483/2007, além de dispor sobre o encerramento da RFFSA, determinou que os bens, direitos e obrigações fossem inventariados em processo que se realizaria sob a coordenação e supervisão do Ministério dos Transportes. À Inventariança da Extinta RFFSA cabe realizar os inventários dos bens antes destes serem incorporados ao patrimônio da União (BRASIL, Lei n° 11.483, Art. 4°, 2007). Segundo Cavalcanti "Como parâmetro para o início dos trabalhos do Iphan, os dados da Inventariança da Extinta RFFSA sinalizam os seguintes números: mais de 52 mil bens imóveis, entre terrenos e edificações; 15 mil itens de bens móveis classificados como histórico pelo programa Preserve4 e vinculados a convênios assinados pela RFFSA" (2009, p. 12). O Ministério dos Transportes no uso das atribuições legais aprovou a estrutura organizacional da Inventariança da extinta RFFSA através da Portaria n° 101, de 20 de abril de 2007.

[130] Caso o IPHAN determine o valor histórico, artístico e cultural dos bens, o órgão poderá requerê-los a sua cessão junto ao DNIT ou SPU, desde que garanta sua operacionalidade.

> 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.
>
> § 3° As atividades previstas no § 2o deste artigo serão financiadas, dentre outras formas, por meio de recursos captados e canalizados pelo Programa Nacional de Apoio à Cultura - PRONAC, instituído pela Lei nº 8.313, de 23 de dezembro de 1991. (BRASIL, Lei n° 11.483, 2007, grifo nosso).

Das atribuições administrativas imbuídas ao IPHAN, compete definir os critérios de valoração para os bens oriundos da extinta RFFSA e ser o único órgão competente para fazer a declaração de valor. Assim como lhe cabe gerir aqueles bens declarados com valor histórico, artístico e cultural.

Esta foi a medida, após a extinção da RFFSA, que foi dada para preservar o patrimônio ferroviário, definidos na Lei como "Memória Ferroviária". Prochnow (2014) observou que a ideia de "Memória Ferroviária" presente na Lei n° 11.483/2007, procurava se equiparar a patrimônio ferroviário. Esta atribuição de responsabilidade ao IPHAN impõe algo curioso à prática da Instituição. Apesar de as noções de patrimônio cultural estarem vinculadas à memória, não quer dizer que sejam a mesma coisa. O patrimônio a ser protegido é fruto de uma seleção, o que não corresponde a memória total ou holística, conforme assinala Candau (2011).

A incumbência do IPHN de avaliar, dentre todo o espólio oriundo da RFFSA, quais são detentores de valor histórico, artístico e cultural, assim como, a responsabilidade pela sua proteção e gestão quando estes bens são valorados acabou gerando para o órgão um ônus muito grande, para o qual não estava preparado.

O procurador federal em exercício junto ao IPHAN de Minas Gerais, Robson Bolognani atenta em seu artigo "Patrimônio Ferroviário: Aspectos Legais" (2009) que o legislador na Lei n° 11.483/2007, não utilizou o termo tombamento. Bolognani afirma que o conceito de "memória ferroviária" surge como um mecanismo de se obter uma outra forma de acautelamento e proteção, dessa vez, amparado pelo Art. 216 da Constituição Federal de 1988.

O Art. 216 ao estabelecer o que seria o patrimônio cultural do país contribuiu para incorporar o conceito de referência cultural e a definição dos bens passíveis de reconhecimento. O artigo conceitua ainda o que seria a construção de uma memória ou

de toda a defesa do nosso patrimônio cultural. E a partir daí, existe um dispositivo que determina a possibilidade de criar outros mecanismos de proteção:

> § 1º O Poder Público, com a colaboração da comunidade, promoverá e protegerá o patrimônio cultural brasileiro, por meio de inventários, registros, vigilância, tombamento e desapropriação, e de outras formas de acautelamento e preservação. (BRASIL, 1988)

Dessa forma, no que diz respeito à Lei 11.483/2007, compreende-se que esta instituiu um novo instrumento de proteção aplicável aos bens do Patrimônio Cultural Ferroviário oriundos da RFFSA, que difere do tombamento, estabelecido pelo Decreto-Lei 25/1937.

Nesse sentido, amparado na constituição, o IPHAN constituiu por meio de uma portaria[131], a Coordenação Técnica do Patrimônio Ferroviário (CTPF) com a incumbência de compreender o universo do patrimônio ferroviário, promover e aprofundar as discussões especificas sobre esse assunto e organizar diretrizes para as atribuições resultantes da Lei n° 11.483/2007, assim como avaliar o universo dos bens para além dos já valorados pela RFFSA (CAVALCANTI, 2009).

A partir desse desafio e com vistas a responder essa demanda, o IPHAN através da Portaria n° 407, de 2010, dispôs sobre o estabelecimento dos parâmetros de valoração e procedimento de inscrição na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário (LPCF), visando à proteção da memória ferroviária, em conformidade com o art. 9º da Lei n.º 11.483/2007.

A Portaria supracitada estabeleceu critérios e a metodologia legal para a valoração, sendo aplicável somente aos bens oriundos da extinta RFFSA. Para isso foi organizada a Comissão de Avaliação do Patrimônio Cultural Ferroviário, cuja atribuição era decidir acerca do valor histórico, artístico e cultural do legado da RFFSA. A inserção do bem na LPCF estará condicionada, após análise do processo e aprovação da Comissão.

De acordo com Cavalcanti et al (2012), essa portaria faz uma afluência da Lei n° 11.483/2007 com o Decreto-Lei n° 25/1937 ao determinar um trâmite processual semelhante e com aplicabilidades específicas. Ainda segundo os autores, a semelhança entre o instituto do tombamento e a declaração de valor cultural para o espólio da RFSSA, pode ser exemplifica pelas seguintes especificidades:

[131] Portaria IPHAN nº 208/2008. Subordinada ao Departamento de Patrimônio Material e Fiscalização do IPHAN (DEPAM).

> - Necessidade de inscrição em um documento legal que enumere os bens reconhecidos de valor: livro do tombo e lista do patrimônio cultural ferroviário;
>
> - Necessidade de instrução de processo administrativo com documentos que fundamentem a importância e relevância da preservação;
>
> - Avaliação por comissão ou conselho que aprove a inserção do bem no livro ou lista. (CAVALCANTI, CARNEIRO, GIANNECCHINI, 2012, p. 6).

E as diferenças podem ser exemplificada pelos seguintes pontos:

> - Objeto de aplicação do instrumento: no caso da portaria restringe-se aos bens do espólio RFFSA quando da sua extinção;
>
> - Transferência da propriedade dos bens ao IPHAN, no caso dos bens móveis valorados pela portaria.
>
> - Controle de intervenções e aplicação de penalidades: enquanto o tombamento exige que as coisas tombadas "não poderão ser destruídas, demolidas ou mutiladas, nem, sem prévia autorização especial do Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, ser reparadas, pintadas ou restauradas, sob pena de multa (...)", nem a Lei nº 11.483/2007 nem a Portaria nº 407/2010 abordam essa questão, pressupondo que os bens públicos por elas designados de valor, estão sob tutela do Estado. Não havendo previsão legal das implicações da valoração por esses dispositivos, estas passam a ser garantidas quando da sua destinação, firmada em Termos de Compromisso de utilização dos bens, assinados em parceria com governos locais ou associações civis. (CAVALCANTI, CARNEIRO, GIANNECCHINI, 2012, p. 7).

De acordo com dados coletados no sítio eletrônico do IPHAN[132], até o ano de 2015, após serem avaliados devidamente, 639 bens haviam sido inscritos na LPCF. O Museu do Trem-RJ foi um dos primeiros bens a serem arrolados na LPCF, pois logo após a regulamentação da Lei Federal n° 11.483/2007, o Ministério de Estado do Planejamento, Orçamento e Gestão (MPOG) autorizou por meio da Portaria n° 197, de 1° de julho de 2008 a cessão provisória de uso gratuito do terreno e do imóvel do museu ao IPHAN.

O documento ainda sinaliza que após a regularização e incorporação do imóvel ao patrimônio da União, ficava autorizada sua doação para o IPHAN (MPOG, Portaria n° 197, Art. 3°, 2008). No que tange ao acervo de bens móveis do museu, este foi valorado e cedido à propriedade do IPHAN, por meio de termos de transferência firmados entre o órgão e a Inventariança da RFFSA.

[132] Cf. IPHAN - http://portal.iphan.gov.br

Paralela a essa situação, a instrução do tombamento deu prosseguimento e diferentemente do ocorrido no acautelamento municipal, além do imóvel e terreno da instituição, após avaliações e discussões, a proteção também foi estendida ao acervo móvel do museu. Na 67ª reunião do Conselho Consultivo do Patrimônio Cultural realizada no dia 03 de março de 2011, em virtude de seu valor histórico foi deliberado o tombamento do terreno, do imóvel e do acervo móvel, do Museu do Trem-RJ.

3.3 O Contexto atual do Museu do Trem-RJ

3.3.1 A reabertura

Conforme apontamos anteriormente, o Museu do Trem-RJ fechou o seu espaço para o acesso público no ano de 2007. Porém, antes do encerramento de suas atividades, entidades preservacionistas, como a Federação das Associações de Engenheiros Ferroviários (FAEF), já demonstravam preocupação quanto a situação de vulnerabilidade do acervo da instituição (PROCESSO DE TOMBAMENTO N° 1382-T-97).

Ainda na instrução do processo de tombamento, o IPHAN recebeu algumas denúncias de vandalismo e de transferência de itens para a antiga Estação de Barão de Mauá, também conhecida como Estação Leopoldina, localizada na área central da cidade do Rio de Janeiro. Em uma das denúncias realizadas pela FAEF ao IPHAN, relatava sobre uma possível transferência do Museu do Trem-RJ para a Estação de Barão de Mauá devido as obras construção do Estádio Olímpico.

Com efeito, após seu fechamento e a indefinição sobre o destino da instituição e do seu acervo, entidades ferroviárias se reuniram e criaram no ano de 2008, o Grupo Fluminense de Preservação Ferroviária (GFPF)[133]. O objetivo do grupo era fortalecer e lutar pela preservação ferroviária no Estado do Rio de Janeiro, em um momento de

[133] A Associação de Amigos do Museu do Trem do Rio de Janeiro (Amutrem) era uma das entidades participantes do GFPF. Além dela, as demais entidades envolvidas eram: Associação de Engenheiros Ferroviários (AENFER); Associação de Engenheiros da Estrada de Ferro Leopoldina (AEEFL); Associação de Ferreomodelismo do Rio de Janeiro; Associação Fluminense de Preservação Ferroviária (AFPF); Federação das Associações de Engenheiros Ferroviários (FAEF); Movimento de Preservação Ferroviária (MPF). (Jornal AENFER, ano XII, n. 124, jul./ago., 2008, p. 2.)

transição de gestão da RFFSA para o IPHAN. Como ações prioritárias o GFPF estabeleceu

> - Reativação da Estrada de Ferro Mauá, para operação como ferrovia turístico-cultural e de transporte de massa;
> - Restauração do Prédio da Estação Barão de Mauá para implantação e funcionamento do Centro Cultural Barão de Mauá;
> **- Transferência do Museu do Trem do Rio de Janeiro de Engenho de Dentro para a Estação Barão de Mauá integrando-o ao futuro Centro Cultural;**
> - Reativação da Biblioteca da Administração Geral da extinta Rede Ferroviária Federal S.A. – RFFSA e sua abertura gratuita ao público, através de sua transferência, por comodato ou por outra via, para entidade com fins não lucrativos;
> - Resgate, recuperação, arquivamento e preservação da documentação da extinta RFFSA e das estradas de ferro por ela absorvidas, no âmbito do Estado do Rio de Janeiro;
> - Estímulo e apoio à implantação e operação de novos trens turísticos e culturais no Estado do Rio de Janeiro;
> - Apoio a projetos de cadastramento, reforma e requalificação de estações desativadas ou com espaços disponíveis, para a implantação de espaços culturais e de promoção da cidadania, através de convênios com as Prefeituras Municipais, instituições educacionais, entidades preservacionistas e outras organizações com fins não econômicos, reservando-se sempre, em tais projetos, espaços específicos para a preservação da memória ferroviária. (JORNAL AENFER, ANO XII - Nº 124 - JULHO/AGOSTO/2008, p. 4, grifo nosso)

Observando as ações prioritárias de luta do GFPF para a preservação ferroviária, identificamos novamente a questão da operacionalização de um trem turístico e o uso cultural de espaços ferroviários. Para esta questão, recorremos novamente a Matos (2010), que aponta como o desaparecimento da ferrovia do plano político e econômico do país, configurou para os integrantes desse grupo e de muitos outros, o esquecimento de tudo o que esses elementos representaram. Por isso, a luta pela preservação ferroviária coloca-se como uma possibilidade de manutenção e sobrevida daqueles que acreditavam ser desonesto o tratamento dado pelo Estado ao meio de transporte que tanto teria contribuído para o país.

O item que grifamos referente ao Museu do Trem-RJ, aponta que o GFPF defendia a ideia de transferência do museu para a Estação de Barão de Mauá. A estação que também é conhecida como Estação Leopoldina foi inaugurada no ano de 1926. No início de sua operação interligava a área central da cidade do Rio de Janeiro aos municípios de Petrópolis e Três Rios e mais tarde, passou a ser ponto de chegada e partida para outras cidades, como São Paulo e Belo Horizonte (RODRIGUEZ, 2004). Essa estação deixou

de ser utilizada para o embarque e desembarque de passageiros na década de 2000, estando fechada desde esse período.

Em paralelo à mobilização do GFPF, o Ministério dos Transportes publicou a Portaria n° 266 de 15 de dezembro de 2009, autorizando recursos financeiros para o desenvolvimento de estudos e projetos para a implantação do Museu Ferroviário Nacional (MFN), a ser instalado na antiga Estação Barão de Mauá. Um fato no mínimo curioso é o apoio do Ministério dos Transportes neste projeto, visto que neste período, a preservação e a difusão da memória ferroviária de bens oriundos da extinta RFFSA já estavam sob a responsabilidade do IPHAN.

Para esta iniciativa, o Laboratório de Transportes da Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC) foi o responsável pelos estudos e propostas de implantação do MFN que culminou no relatório final: "Revitalização do Patrimônio Histórico Ferroviário – Museu Ferroviário Nacional", publicado pelo Ministério dos Transportes no ano de 2012.

De acordo com o relatório final, a execução do projeto pautou-se nas ações de restauração da Estação de Barão de Mauá, na adaptação do espaço para a função de museu, na restauração de acervos e a implantação do MFN, incluindo a produção e montagem de exposições.

No que diz respeito ao acervo que iria compor o MFN, diferentemente das demais propostas de transferência do acervo do Museu do Trem-RJ para a Estação Barão de Mauá, para o projeto foram apresentadas apenas indicações de referências do acervo. Ainda enfatiza que não necessariamente deveriam ser retirados dos locais onde estão cumprindo o papel como indicadores de memória (MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES, 2012).

Entretanto, tramitava no Congresso Nacional o Projeto de Lei do Senado Federal n° 173, de 2010, que além de autorizar a União a criar o MFN, determinava a incorporação do Museu do Trem-RJ pelo MFN na Estação de Barão de Mauá e o vincularia ao Instituto Brasileiro de Museus (IBRAM).

Tal ideia foi distribuída à Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania (CCJ) e à Comissão de Educação, Cultura e Esporte (CE). Entretanto, o parecer elaborado pela CCJ determinou que o projeto incorria em inconstitucionalidade, ao dispor sobre a criação de órgãos da administração pública federal, assim como sobre a organização e funcionamento da mesma, visto que essa iniciativa caberia ao Presidente da República, sendo o mesmo arquivado.

No que diz respeito às ações do IPHAN, no ano de 2009, na cidade de Ouro Preto, Minas Gerais, o órgão realizou o I Fórum Nacional do Patrimônio Cultural – Sistema Nacional do Patrimônio Cultural (SNPC)[134] – Desafios, Estratégias e Experiências para uma nova gestão. O Fórum, que tinha por objetivo a reflexão, a construção e avaliação conjunta da Política Nacional de Patrimônio Cultural, contou com uma conferência temática com conteúdo específico sobre o patrimônio ferroviário.

Nesse encontro, foram apresentados desafios e potencialidades para a formulação da Política Nacional e do SNPC, além de apresentar seus objetivos para os dois anos subsequentes (2010-2011). Dos objetivos acordados no Fórum que atingiriam o Museu do Trem-RJ, podemos destacar

> • Padronização e realização dos inventários de bens móveis no padrão do Sistema Integrado de Conhecimento e Gestão (SICG/Iphan);
> • Efetivação do Plano de Ação que possibilite a elaboração de estratégias, potencialidades, preservação, destinação e restauro dos bens móveis ferroviários;
> • Dar continuidade, em parceria com o Instituto Brasileiro de Museus (Ibram), ao mapeamento dos acervos museográficos com temática ferroviária;
> • Dar prosseguimento ao mapeamento dos acervos de documentos ferroviários existentes com vistas à sua catalogação, organização, higienização e destinação final;
> • Estabelecer procedimentos metodológicos eficazes para que o patrimônio imaterial ferroviário possa ser preservado;
> • Ampliação da parceria com museus, bibliotecas, e centros de documentação e de referência, com o intuito de desenvolver estudos comuns e obter colaboração nos trabalhos realizados pelo Iphan;
> • Aumentar a participação em eventos relacionados à preservação do patrimônio industrial, de modo a trocar experiências e participar das discussões de interesse da preservação da memória ferroviária. (IPHAN, 2009, p. 67)

Podemos perceber, neste contexto, uma perspectiva do IPHAN em consolidar ações visando a identificação, a guarda e a preservação dos bens qualificáveis com o valor artístico, histórico e cultural provenientes da extinta RFFSA. Para o Museu do Trem-RJ, essas discussões foram fundamentais para estabelecer as primeiras ações e diagnósticos do espaço, haja visto a nova conjuntura legal que se estabeleceu no espaço ao ser inscrito na LPCF e ser transferido para o IPHAN.

[134]O SNPC é uma das metas do Plano Nacional de Cultura (PNC) que é regulamentado pela Lei Federal n° 12.343, de 2 de dezembro de 2010. O Sistema tem por finalidade implementar a gestão compartilhada do Patrimônio Cultural Brasileiro, visando a otimização de recursos humanos e financeiros para sua efetiva proteção.

Outro ponto importante que aparece nos objetivos supracitados, diz respeito a estabelecer uma parceria com o IBRAM. Fato é que com a criação do IBRAM em 2009, parte da equipe que integrava o IPHAN e era responsável pela gestão de acervos museológicos que integrava a instituição foi remanejada para o novo órgão. De acordo com a Lei de criação do IBRAM:

> À Autarquia de que trata esta Lei serão transferidos todos os acervos, as obrigações e os direitos, bem como a gestão orçamentária, financeira e patrimonial, dos recursos destinados às atividades finalísticas e administrativas da Diretoria de Museus e das Unidades Museológicas a que se refere o art. 7º desta Lei, unidades atualmente integrantes da estrutura básica do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – IPHAN. (BRASIL, Lei n° 11.906, Art. 9°, 2009)

Uma vez que a criação do órgão é subsequente a Lei n° 11.483/2007, as responsabilidades com o acervo musealizado da RFFSA não foram atribuídas ao IBRAM. Porém, para a formulação da Política Nacional e do SNPC o órgão é mencionado para apoio na tarefa de preservação dos bens ferroviários. Tal situação, evidência a problemática do IPHAN na gestão e preservação dessa tipologia de bens oriundos da RFFSA, visto que não possui corpo técnico para gerenciá-los, bem como não foi previsto em lei que o IBRAM deveria auxiliá-lo nessa questão.

Nos anos seguintes foram realizadas vistorias técnicas nas dependências do Museu do Trem-RJ. Uma delas ocorreu no dia 05 de julho de 2010 e, foi realizada pela equipe da CTPF com apoio de representantes do DEPAM/RJ e do IPHAN-RJ. Na vistoria, a equipe percebeu que o bem imóvel e seu acervo móvel encontravam-se em condições de abandono e de deterioração. As condições precárias ofereciam risco tanto para o acervo, quanto para a equipe que viesse a trabalhar no espaço.

Na ocasião, foi lembrada a existência de um Plano de Ação elaborado pelo IPHAN-RJ, no ano de 2008, para contratação de empresa especializada visando à realização de obras emergenciais de conservação nos espaços do museu[135]. Outro ponto lembrado foi o recebimento dos termos de transferência[136] dos bens móveis, do imóvel e do terreno do Museu do Trem, encaminhados pela Inventariança da extinta RFFSA.

---

[135] Cf. Memorando IPHAN n° 609/2008 de 05 de novembro de 2008, De: Eng. Renzo Augustus da Nóbrega, Para: Arq. Meise Caetano Paes – Chefe da DITEC da 6ª SR. (Arquivo da Superintendência do Iphan no RJ, Pasta Museu do Trem).

[136] Os termos de transferência referentes ao acervo do Museu do Trem são: Termo de transferência n° 006/2007 que é a transferência do terreno e do antigo Galpão do Museu para SPU; No Processo de Tombamento do Museu do Trem, o memorando n° 425/2010/JRCN/CTPF/DEPAM de 27 de julho de 2010 faz referência ao Termo de Transferência n° 001/2008 para os bens móveis. Este por sua vez, foi substituído

O museólogo Cássio Murilo, que acompanhou a vistoria, produziu o Parecer técnico n° 001/2010 contendo informações técnicas sobre o Museu do Trem-RJ (PROCESSO DE TOMBAMENTO, N° 1382-T-97). Cássio ressaltou que o material exposto na área externa estava sofrendo ações severas de intempérie, o que explica o estágio de deterioração avançada. Porém, o material abrigado na parte interna, encontrava-se em bom estado de conservação, necessitando apenas de higienização. Sobre o imóvel, apresentava problemas recorrentes de outras épocas, como umidade decorrente de infiltração e goteiras de águas pluviais no telhado e nas calhas, assim como problemas nas partes elétrica e hidráulica.

O museólogo conclui seu parecer alertando para a necessidade de intervenção nas instalações do museu, na área externa, com a limpeza do terreno, construção de abrigos para o acervo, higienização e tratamento das partes oxidadas, a fim de evitar perdas irreversíveis para o material rodante.

De posse dos bens e o tombamento em processo de instrução, a CTPF delineou estratégias:

> 1. Superintendência do IPHAN no RJ promoveria inicialmente as intervenções emergenciais, através de contratação;
>
> 2. A Superintendência do IPHAN no RJ contrataria projeto de recuperação dos bens, bem como de construção de local contíguo para armazenamento do acervo técnico, provavelmente aproveitando as ruínas existentes no terreno, projetos estes a serem implementados possivelmente com as verbas que deveriam ser destinadas pela Prefeitura Municipal do RJ ao local;
>
> 3. Cássio Murilo elaboraria plano de Gestão para o Centro de Preservação, visando sua reabertura e gestão, inicialmente a serem feitas pelo Iphan;
>
> 4. O Plano de Gestão elaborado incluiria a contratação de pessoas suficientes para reabrir-se o Centro de Preservação, colocando-o novamente em atividade, e para simultaneamente realizar-se a conferencia, classificação e inclusão em banco de dados de todos os bens integrantes do processo de tombamento, bem como do termo de Transferência n° 001/2008. (PROCESSO DE TOMBAMENTO, N° 1382-T-97)

Para a CTPF, estas estratégias seriam, em princípio, a solução mais adequada àquele momento. Outro ponto importante a destacar nesse período, é a competência

---

pelo Termo de Transferência 300/2013; o Termo de transferência n° 33/2009 que é o acervo localizado na Estação Barão de Mauá; e os Termos de Transferência 253/2012 e 255/2012 que se trata do acervo iconográfico.

atribuída para o IPHAN-RJ com relação a gestão do Museu do Trem-RJ. Através da Portaria n° 220, de 20 de julho de 2010 a Presidência do IPHAN designou a Superintendência da instituição no Rio de Janeiro para receber e gerir o espaço:

> Art. 1º Delegar competência ao Superintendente ao Iphan no Rio de Janeiro para, no âmbito do Museu do Trem, atuar como Gestor e exercer as atividades de "Órgão Executor", observados fielmente às disposições legais e regulamentares pertinentes, inclusive de âmbito interno:
>
> I - praticar os atos necessários ao planejamento das ações, bem como consolidar sua proposta orçamentária e programação financeira;
>
> II - ser responsável pela ordenação das despesas com recursos alocados na unidade gestora executora criada no plano de contas do IPHAN exclusivamente para o Museu do Trem;
>
> III - praticar os atos administrativos necessários à administração de material, patrimônio, apoio administrativo, informação, tecnologia da informação e de pessoal, com recursos descentralizados para tais ações. (BRASIL, IPHAN, Portaria 220/2010, Art. 1°).

Dessa forma, foi descentralizada a gestão, antes de responsabilidade do DEPAM/IPHAN, através da CTPF. Tal ato foi determinado levando-se em consideração a proximidade da Superintendência em relação ao objeto, o que acreditavam ser um facilitador na execução e fiscalização dos atos administrativos necessários à gestão daquele bem. Este evento gerou solicitações de apoio por parte da Superintendência, no sentido de fortalecimento institucional a fim de tornar cabível o cumprimento deste encargo.

Para a gestão fez-se necessária a criação de uma equipe para o desenvolvimento dos Planos de Ação, assim como para a coordenação das atividades a serem desenvolvidas. Através da Portaria n° 044, de 20 de julho de 2012, o IPHAN-RJ criou um grupo de trabalho, denominado Comitê Gestor do Museu do Trem (CGMT). O grupo foi constituído por oito membros e tinha por finalidade "organizar e estabelecer as diretrizes que possibilitem o pleno funcionamento das instalações do Museu do Trem e sua integração ao evento das Olímpiadas 2016" (IPHAN, Portaria n° 044, 2012).

No grupo foram definidas as funções de cada membro e, além da figura do Presidente do CGMT, foi declarado o servidor Bartolomeu Homem d'El Rei Pinto como gestor do Museu do Trem-RJ, o qual permaneceu até sua aposentadoria como responsável pela gestão do espaço. Coube ao CGMT assessorá-lo e orientá-lo no estabelecimento das diretrizes para o desenvolvimento das atividades do museu e nas questões técnicas que se faziam necessárias.

Algumas vistorias técnicas foram realizadas pelo CGMT e delas resultaram diagnósticos para estabelecimento das deficiências e das necessidades do espaço, com vistas à reabertura imediata ao público. Dentre as deficiências listadas, problemas estruturais recorrentes do período do CPHF-RJ se fizeram presentes. Problemas nas instalações elétricas, necessidade de revisão das instalações hidrossanitárias, recuperação e pintura das paredes internas e externas, revisão na cobertura do prédio. Assim como chamava atenção a sua área externa, como o antigo galpão em ruínas anexo ao prédio do Museu e o material rodante em exposição.

Para o antigo galpão arruinado recomendou-se inclusive a realização de escoramento do que sobrou da edificação e obras emergenciais para assegurar a integridade física do imóvel, dos funcionários e dos transeuntes do Museu. Para o projeto expográfico mantiveram quase que intacta a estrutura desenvolvida pelo PRESERVE/RFFSA, com eixos temáticos da sua inauguração, que ocorreu em 1984.

A carência de recursos humanos e financeiros para uma conformação ou um novo projeto expográfico pode ter influenciado na manutenção da antiga exposição do Museu do Trem-RJ para a sua reabertura. Porém, tal situação nos parece um tanto ambígua. As diversas representações expostas no museu remetem à preservação da história ferroviária oficializada pelo programa de preservação do Ministério dos Transportes e pela RFFSA, pois explicitava a forma como estes agentes pensavam sobre esses bens e sua própria história. Em suma, como Prochnow (2014) alertou "[...] discursos enquadrados em uma pretensa positividade da história ferroviária, das sociabilidades ferroviárias, do passado ferroviário, entre outros". (Idem, p.16). E que por sua vez, não coadunam com o processo de sua extinção e sua atual configuração.

As demais sugestões para a reabertura do museu foram voltadas para a limpeza do espaço, higienização do acervo e para refazer as etiquetas da exposição. Além de retirar de exposição objetos que não possuíam identificação, ou que estivessem danificados. Em médio e longo prazo, as sugestões estavam voltadas para a parte estrutural do museu, como refazer as instalações elétrica e hidrossanitária, manutenção do telhado e a pintura geral do prédio.

Após passar seis anos fechado para visitação pública, o Museu do Trem-RJ foi reaberto no dia 02 de abril de 2013. Segundo o Memorando n° 202/13/COTEC/SR-RJ/IPHAN de 10 de abril de 2013, para a reabertura ao público foram realizados "trabalhos de capina e limpeza do terreno, conserto da fossa, limpeza em geral do prédio principal e do acervo, serviços de manutenção da instalação elétrica e pequenos reparos

nas instalações hidro sanitárias". Conforme matéria publicada no Jornal da AENFER[137], a reabertura contou com diversos visitantes e representantes de áreas ligadas à ferrovia.

A entrada manteve-se gratuita, mas devido à carência de funcionários, o funcionamento ao público ficou limitado ao período de terças às sextas-feiras, das 10:00h às 15:00h. Além do gestor do Museu, Bartolomeu Pinto, a equipe era composta por mais um servidor, Flávio Duarte Macedo e por prestadores de serviço da área de segurança, jardinagem e serviços gerais. Até a finalização das práticas supervisionadas na unidade, o funcionamento do museu acontecia das segundas às sextas-feiras das 10:00h às 16:00, com o empenho para futuramente se estender aos finais de semana e feriados.

3.3.2 A Casa do Patrimônio Ferroviário do Rio de Janeiro

A reabertura do Museu do Trem do Rio de Janeiro foi marcada por uma nova luta e por novos desafios para a preservação do patrimônio ferroviário no bairro do Engenho de Dentro. O espaço físico, ora reduzido pela construção do Estádio Olímpico, não era mais o mesmo de 1984, data de sua inauguração, assim como não eram a sua missão, os seus valores e o seu contexto social. Conforme analisamos, o processo de extinção da RFFSA, finalizado com a Lei n° 11.483/2007 resultou em uma nova configuração à propriedade e à gestão dos bens do antigo CPHF-RJ, que foram transferidos para o IPHAN.

Dentre as mudanças ocorridas, podemos começar pela nova designação atribuída ao museu. O antigo CPHF-RJ, que também era popularmente conhecido como Museu do Trem, continuou a ser reconhecido por essa última denominação. Porém, no âmbito do IPHAN e junto ao seu público, também passou a se chamar Casa do Patrimônio Ferroviário do Rio de Janeiro (CPF-RJ). Para compreender o porquê dessa nova denominação, faz-se necessário analisar brevemente o projeto Rede Casas do Patrimônio[138] implementado pelo IPHAN.

---

[137] Museu do Trem é reaberto no Rio de Janeiro: Entidades ferroviárias compareceram à reabertura. Jornal AENFER, Ano XVII, n° 153, Rio de Janeiro, março/abril de 2013, p. 5.

[138] Conforme publicação institucional intitulada "Educação Patrimonial: Histórico, Conceitos e Processos (IPHAN, 2014) a política de Educação Patrimonial do órgão foi pensada a partir de "Macroprocessos institucionais" organizando-se em três linhas de atuação: 1. Inserção do tema Patrimônio Cultural na educação formal; 2. Gestão compartilhada das ações educativas; e, 3. Instituição de marcos programáticos no campo da Educação Patrimonial. O Projeto Rede Casas do Patrimônio é uma das principais estratégias

Segundo Souza (2017) a criação das Casas do Patrimônio surge no instituto com a intenção de "[…] estruturar gradativamente as sedes das superintendências regionais e dos escritórios técnicos para funcionar como uma agência cultural local, preparada para atender a estudantes, pesquisadores, visitantes das áreas tombadas e à população em geral." (IPHAN, 2006, s/p apud SOUZA, p. 192). Ainda segundo o autor, a criação também tinha por escopo ocupar a lacuna que a criação do IBRAM deixara após sua institucionalização no ano de 2009, ao passo que os museus do IPHAN eram tidos como a principal comunicação com a sociedade.

De acordo com a Carta de Nova Olinda (2009)[139], primeiro documento produzido no âmbito do projeto Rede Casas do Patrimônio, temos o seguinte conceito:

> A casa do Patrimônio tem por objetivo constituir-se como um espaço de interlocução com a comunidade local, de articulação institucional e de promoção de ações educativas, visando fomentar e favorecer a construção do conhecimento e a participação social para o aperfeiçoamento da gestão, proteção, salvaguarda, valorização e usufruto do patrimônio cultural. (IPHAN, 2009, p.4)

Ao analisarmos a conceituação, podemos perceber que as Casas do Patrimônio surgiram da necessidade de estabelecer novas formas de interlocução e articulação entre o Instituto, a comunidade local, a sociedade civil e demais poderes públicos locais. Segundo a publicação que é referência para a prática de Educação Patrimonial pelo IPHAN, "Educação Patrimonial: histórico, conceitos e processos" (2014), o objetivo é ampliar a capilaridade institucional, ou seja, fomentar uma organização baseada na "gestão em rede das ações educativas de valorização do Patrimônio Cultural" (Idem, p. 39). Dessa forma, todas as unidades do instituto foram estimuladas a trabalhar para se tornarem Casas do Patrimônio[140].

---

da segunda linha, propondo a gestão compartilhada das ações educativas voltadas para a preservação do Patrimônio Cultural.

[139] A Carta de Nova Olinda foi o produto final do 1° Seminário de Avaliação e Planejamento das Casas do Patrimônio, que ocorreu na cidade Nova Olinda, Ceará em 2009. O seminário tinha por objetivo avaliar a atuação das primeiras Casas do Patrimônio e estabelecer direcionamentos comuns para o funcionamento das mesmas (IPHAN, 2014).

[140] No Rio de Janeiro, segundo informação coletada no Blog "Casas do Patrimônio" do setor de Educação Patrimonial do IPHAN-RJ, além da CPF-RJ existem mais cinco: Casa do Patrimônio do Rio de Janeiro, localizada na Superintendência do IPHAN-RJ; Casa do Patrimônio da Costa Verde, localizada no Escritório Técnico do IPHAN na região Costa Verde; Casa do Patrimônio da Região dos Lagos, localizada no Escritório Técnico do IPHAN na região dos Lagos; Casa do Patrimônio da Região Serrana, localizada no Escritório Técnico do IPHAN na região Serrana e, por fim, a Casa do Patrimônio da Região do Médio Vale do Paraíba, localizada no Escritório Técnico do IPHAN na região do Médio Vale do Paraíba. Cf. CASAS DO PATRIMÔNIO DO RIO DE JANEIRO. Disponível em: <http://casasdopatrimoniorj.blogspot.com/p/eventos-e-noticias.html>. Acesso em: 2019.

Ainda segundo a publicação de referência, o processo de implantação das Casas do Patrimônio deveria envolver todos os campos sociais, na esfera pública e privada, comprometidos com a proteção e difusão do Patrimônio Cultural, por meio de uma "Oficina de Implantação da Casa do Patrimônio" realizada pela Coordenação de Educação Patrimonial (CEDUC/DAF/IPHAN). Para a realização da oficina faz-se o convite para a comunidade e instituições, no qual é apresentado o conceito de Educação Patrimonial e suas principais diretrizes e propostas para a construção coletiva dentro do IPHAN. Como produto da oficina é originado um Protocolo de Intenções, uma minuta de Plano de Trabalho anual e o Acordo de Cooperação Técnica para a organização e funcionamento, conforme Portaria IPHAN n° 137, de 28 de abril de 2016 (IPHAN, Parágrafo único, 2016).

Embora tenham se passado alguns anos desde a sua reinauguração e abertura para o público, a CPF-RJ ainda se encontra aguardando a sua implantação oficial. Não há registros de reuniões ou realizações de oficinas entre os responsáveis pelo museu, a sociedade e potenciais instituições parceiras. O que significa dizer que a CPF-RJ existe enquanto espaço físico, atuando dentro das limitações do quadro técnico da instituição, porém aguardando que seja implantada a Casa do Patrimônio para tornar oficiais as suas ações e diretrizes.

Observando a partir da perspectiva museológica, no que tange ao Projeto Rede Casas do Patrimônio, este se aproxima dos ideais de uma museologia comprometida com os processos de transformação social, iniciados na segunda metade do século XX. Os novos direcionamentos elaborados a partir da defesa da diversidade cultural, norteia-nos a seguir para um modelo de gestão pública mais próxima da sociedade e que vem se reelaborando. Neste sentido, nessa atribuição para a CPF-RJ ou Museu do Trem-RJ, podemos perceber o anseio por um novo modelo de gestão e por políticas de preservação para o patrimônio ferroviário que garantiriam a participação e a construção coletiva e compartilhada pela sociedade.

Com a sua reabertura no ano de 2013, o museu foi inscrito na lista de bens a serem restaurados no âmbito do Programa de Aceleração do Crescimento das Cidades Históricas (PAC-CH)[141] criado pelo Governo Federal e coordenado pelo Ministério do

[141] O PAC-CH foi uma linha do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) lançado na segunda fase deste último. O PAC surgiu em 2007 e promoveu o planejamento e execução de grandes obras de infraestrutura social, urbana, logística e energética do país. Em 2009 foi anunciada a segunda fase do programa e nela foi incorporada mais ações de infraestrutura social e urbana. Em 2013, o Ministério do

Planejamento. No sítio eletrônico do Programa[142], observa-se que para a restauração e implantação do museu, o orçamento previsto era de R$ 20.300.000,00.

O projeto foi designado pelo PAC-CH de "Restauração e Implantação do Museu do Trem" e começou em 2014, por meio de contratação de serviços de empresa especializada, através de licitação pela modalidade tomada de preços, n° 04/2014. O acordo entre o IPHAN e a empresa vencedora acabou sendo efetivado no ano seguinte[143], data de início da elaboração dos projetos.

Cabe observar que neste mesmo ano, o Ministério Público Federal do Rio de Janeiro (MPF/RJ) ajuizou ação civil pública[144], objetivando acompanhar o andamento da obra e assegurar o repasse previsto como dotação orçamentária do PAC-CH, pelo Governo Federal para o IPHAN, para que pudesse cumprir com as obrigações previstas no projeto emergencial. Para tal evento, a Diretoria do PAC-CH em Brasília e a Superintendência do IPHAN no Rio de Janeiro colaboraram fornecendo informações sobre o andamento do projeto, a descrição das obras e seus prazos, além de comprovantes de recursos empregados. Segundo o documento encaminhado pela Superintendência ao MPF/RJ, ficou esclarecido que:

> a) em 03 de abril de 2014, o "Termo de Referência/Projeto Básico para contratação de serviços de pessoa jurídica especializada para execução de obra emergencial de conservação e manutenção do conjunto edificado da Casa do Patrimônio Ferroviário do Rio de Janeiro, antigo Centro de Preservação da História Ferroviária do Rio de Janeiro (Museu do Trem)" para análise de orçamento da diretoria do PACCH em Brasília;
>
> b) em 24 de abril de 2014 foi devolvida a documentação com a análise, que solicitou ajustes no orçamento. E no dia 27 de maio de 2014 a revisão foi encaminhada novamente para a mesma diretoria para nova análise;

Planejamento autorizou a criação de uma linha destinada exclusivamente aos sítios históricos urbanos protegidos pelo IPHAN, sendo efetivado o PAC-CH. (IPHAN, 2013)

[142] Cf. BRASIL. Ministério do Planejamento. Programa de Aceleração do Crescimento. Disponível em: < http://pac.gov.br/infraestrutura-social-e-urbana/pac-cidades-historicas>. Acessado em: Jul. 2019.

[143]Cf. IPHAN. Contrato n. 10/2015. Trata do contrato que entre si celebram o IPHAN e a empresa Oficina AO S/C LTDA para a realização de serviços técnicos especializados de engenharia e arquitetura, para a elaboração de projeto de restauração, arquitetura e paisagismo do conjunto edificado da Casa do Patrimônio Ferroviário do Rio de Janeiro, antigo Centro de Preservação da História Ferroviária do Rio de Janeiro (Museu do Trem), sob o regime de empreitada global, por menor preço global. Disponível em: < https://sei.iphan.gov.br/sei/modulos/pesquisa/md_pesq_documento_consulta_externa.php?9LibXMqGnN7gSpLFOOgUQFziRouBJ5VnVL5b7-UrE5SLE3pLi79iLRYWJ4kGce3Bt_XbWpfjGnKZ1QoVIiBTGbvWzDYkGulrxBqF7uiJepBNZ00FAVw4H92B5toa3gTn>. Acesso: Ago. 2020.

[144] Cf. Inquérito Civil nº 1.30.001.000866/2014-20. Disponível em: < http://www.mpf.mp.br/rj/sala-de-imprensa/docs/pr-rj/acp-reforme-museu-do-trem>. Acessado em: Jul. 2019.

> c) destacou-se, na mesma oportunidade, que a obra emergencial se fazia necessária para "garantir a estanqueidade e manutenção do conjunto tombado permitindo a elaboração dos projetos, para posterior execução das obras completas de restauração";
>
> d) na mesma oportunidade, juntou-se ainda cronograma das obras de restauração e implantação do museu que se daria em conformidade com as seguintes etapas:
> – obra emergencial – prazo de execução previsto: 8 meses a partir da assinatura do contrato.
> – elaboração dos projetos – licitação prevista para final de maio de 2014 prazo de execução previsto: 6 meses a partir da assinatura do contrato.
> – contratação da obra completa – licitação prevista para fevereiro de 2015 – prazo de execução previsto: 12 meses após a assinatura do contrato. (às fls. 13/14 dos autos) (IPHAN, Ofício/GAB/IPHAN-Rh nº 0575/14 apud MPF/RJ, Inquérito Civil nº 1.30.001.000866/2014-20)

Em manifestação, a diretoria do PAC-CH informou para o MPF/RJ, que as questões para serem revistas e alteradas foram apontadas por meio de notas técnicas para a Superintendência. Porém, tais questões não foram atendidas, o que impediu a emissão para a autorização do início do certame de contratação das obras. Após esse imbróglio, o MPF/RJ, através da Recomendação n.º 01, de 12 de janeiro de 2015, resolveu advertir a Superintendência do IPHAN-RJ e o gestor do Museu do Trem:

> a) a execução de obra emergencial de conservação do conjunto edificado localizado na Rua Arquias Cordeiro, nº 1046, Engenho de Dentro, Rio de Janeiro, objeto do procedimento em epígrafe, na medida em que tal obra se faz necessária para garantir a estanqueidade e a manutenção do conjunto tombado, permitindo-se, assim, a elaboração de projetos para posterior execução das obras completas de restauração.
>
> b) o retorno do material rodante que hoje se encontra na Estação Leopoldina às dependências do Museu do Trem, concedendo-se preferência aos vagões e locomotivas listados às fls. 31 do inquérito em epígrafe. (MPF/RJ, Recomendação n° 1, 2015)

Nesse sentido, ficou estabelecida a responsabilidade civil e administrativa das autoridades citadas acima, dirigindo a elas aquela recomendação pelos danos causados ao bem, objeto do inquérito civil. Após o encaminhamento da Recomendação, os prazos se estenderam por mais tempo que o previsto, uma vez que os recursos para as despesas contratadas eram liberados pela diretoria do PAC-CH, ao passo que iam sendo apresentadas as medições correspondentes. Cabe ressaltar que até a conclusão da pesquisa, o cronograma das obras de restauração e implantação do museu não havia sido concluído e, tampouco não foi localizada nenhuma documentação que trouxesse a previsão para o seu término.

No que diz respeito ao segundo tópico do cronograma, " elaboração dos projetos", este teve início no ano de 2015 e, pode ser analisado na dissertação do arquiteto Nuno Filipe Cardoso da Silva, intitulada "Centro de Preservação da História Ferroviária do Rio de Janeiro: Engenho de Dentro, da Estação Ferroviária à Memória das Ferrovias" (2016). O presente trabalho faz uma apreciação crítica ao projeto elaborado pela empresa ganhadora do processo licitatório para a execução do projeto das obras emergenciais do Museu do Trem. Nele encontramos as análises e levantamentos (fotográfico e geométrico) da área preexistente e o desenvolvimento do projeto. A proposta engloba a restauração dos edifícios existentes[145] e o projeto de uma nova edificação para expandir a área expositiva e administrativa. Conforme vimos no capítulo anterior, devido à redução da área externa do museu, para a construção do Estádio Olímpico e também como medida protetiva, alguns objetos (guindastes, locomotivas e carros de passageiros) foram remanejados para a gare da Estação Barão de Mauá. O projeto para a construção de um outro galpão no terreno do museu foi proposto justamente para abrigar estes objetos que pertencem ao museu e que ainda estão na gare da Estação Barão de Mauá.

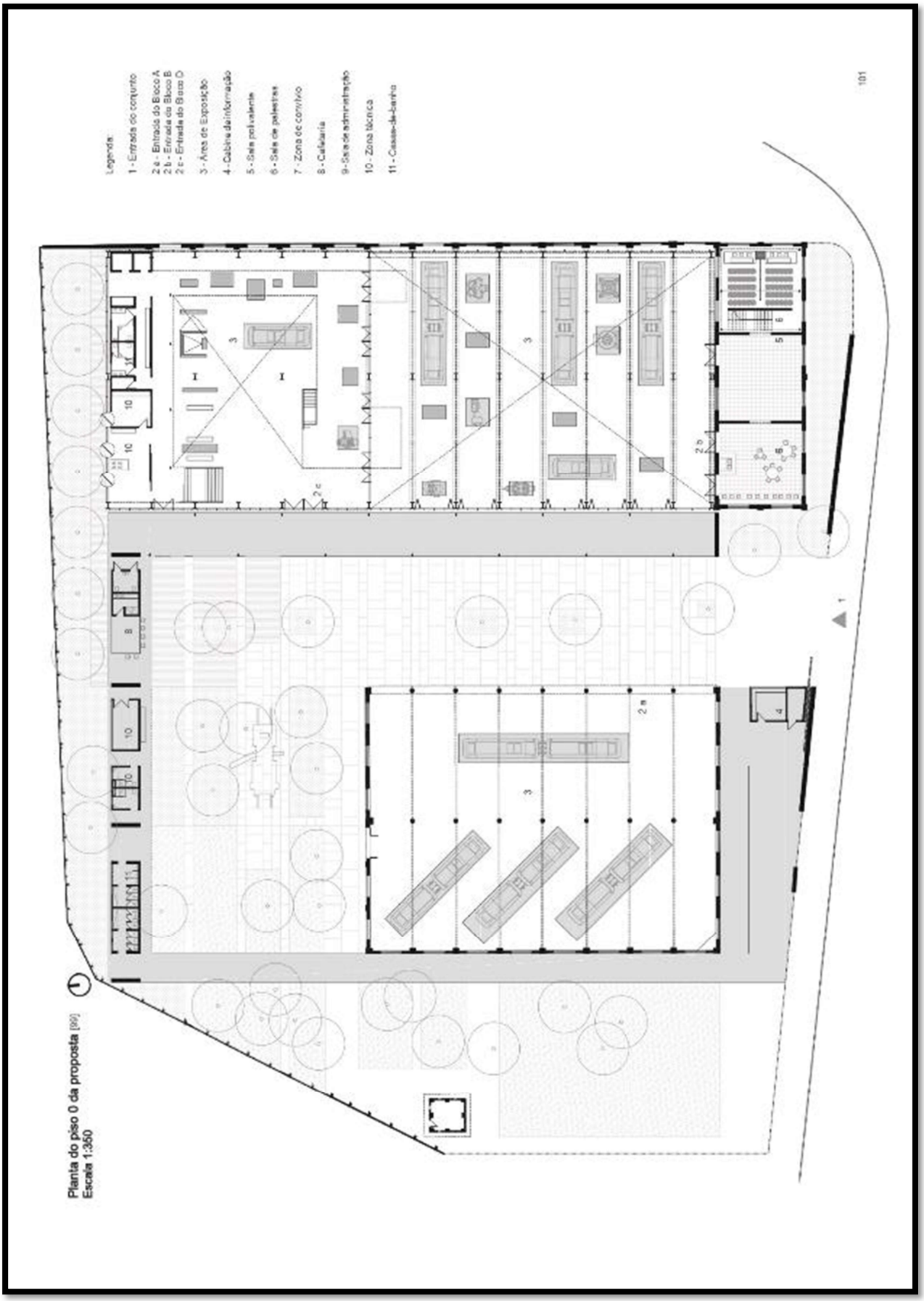
[145] No projeto, as edificações foram identificadas como blocos. O Bloco A, é a área principal, onde está exposto o acervo do museu. O Bloco B é a ruína da fachada do antigo Galpão; O Bloco C, a edificação da antiga cabine de sinalização (SILVA, 2016).

Figura 48 - Vista aérea do terreno ocupado pelo Museu do Trem-RJ. A direita, a área das ruínas, sugerida para a construção de outro galpão para abrigar uma nova área de exposição com o acervo que está acondicionado na gare da Estação Barão de Mauá e a administração.



Fonte: MPF/RJ, Inquérito Civil nº 1.30.001.000866/2014-20.

Figura 49 - Planta baixa do projeto de restauração do Museu do Trem-RJ. Elaborado pela empresa Oficina de Arquitetos, vencedora da concorrência pública.



No início do processo de elaboração, buscando atender necessidades que beneficiassem a comunidade do entorno do museu, o escritório de arquitetura responsável pelo projeto promoveu encontros com a população local e com profissionais interessados na temática. Em alguma medida, essa prática se aproximava da proposta das Casas de Patrimônio, de abranger segmentos sociais no debate e na gestão compartilhada da Preservação do Patrimônio Cultural, conforme visto anteriormente.

Segundo Silva (2016) o objetivo era discutir a relação afetiva daquele espaço com a comunidade. Porém, não obtiveram a audiência aguardada e o resultado que desejavam. Ainda segundo o autor, este fato pode ser justificado pelo corte da relação afetiva com o bem, ocasionado pelo abandono e demolição do conjunto de oficinas, elementos marcantes para o bairro do Engenho de Dentro.

Refletindo sobre a intervenção proposta no projeto de execução das obras emergenciais, esta contemplaria a reabilitação do museu, do seu entorno, tão carente de mecanismos culturais, o que resultaria em uma nova dinâmica para a comunidade, caso a mesma viesse a se apropriar dele. Cavalcanti, em seu artigo “O IPHAN e o Patrimônio Cultural Ferroviário” (2009) aponta para esta questão de envolver a sociedade nas discussões e reflexões sobre os desafios que compõem o patrimônio cultural ferroviário. Para o autor, é fundamental ampliar os campos de discussão e estabelecer de forma conjunta essa relação, visto a diversidade e a quantidade de bens que compõem essa categoria patrimonial.

Figura 50 - "Oficina de Ideias" - Encontro com a comunidade do Engenho de Dentro e os consultores da Oficina de Arquitetos.



Fonte: SILVA, 2016 p. 92

Outro aspecto que cabe ser ressaltado é que neste período, o IPHAN-RJ vinha realizando reuniões mensais, através do Fórum Permanente de Preservação do Patrimônio Cultural Ferroviário. O Fórum, que foi formalizado pela Portaria nº 33 em 13 de julho de 2015, tinha por finalidade ampliar o diálogo com a sociedade civil, representada pelas associações preservacionistas e de órgãos públicos afetos (CAMPOS, 2017). Campos faz uma observação importante sobre o Fórum:

> [...] ainda que seja uma atitude inovadora da instituição, não inclui pessoas que não estejam ligadas a uma organização formal. Ou seja, a legitimidade do Fórum enquanto instrumento de comunicação com a sociedade fica reduzida à representatividade destes órgãos e associações e suas reivindicações (Ibidem, p.28).

A aproximação com os sujeitos sociais, talvez seja o maior dos desafios para a preservação da memória ferroviária. Por isso, a implantação oficial da Casa do Patrimônio Ferroviário fomentaria um desenho organizacional necessário para o fortalecimento da rede comprometida com a proteção e difusão da memória ferroviária.

Com relação à etapa "obra emergencial", que aparece como a primeira no cronograma das obras de restauração e implantação do museu, foi a única fase concluída até a presente data. A contratação de serviços de pessoa jurídica para a execução da obra emergencial e de conservação previa a revisão das coberturas e esquadrias do Museu do Trem-RJ, onde está a exposição e o mezanino onde está provisoriamente abrigada a administração. As antigas calhas foram substituídas e as estruturas do telhado foram reforçadas de maneira emergencial, a fim de estancar a degradação ocasionada pela exposição à chuva, um problema que era recorrente desde a inauguração do Museu do Trem. Cabe lembrar que durante o período da obra, o acervo recebeu a proteção adequada e a CPF-RJ permaneceu fechada provisoriamente para visitação e atendimento ao público, durante o período das obras (março/2017 a julho/2018).

Figura 51 - Durante a obra emergencial o Museu do Trem-RJ permaneceu fechado para o público. O acervo recebeu a devida proteção e área da obra foi isolada.



Fonte: Autora, 2017.

Analisando a documentação produzida pelo Museu do Trem-RJ nesses primeiros anos de reabertura, percebemos que os esforços foram mais direcionados e priorizados na conservação do conjunto edificado, do que na conservação e na gestão do seu acervo móvel. Talvez isso possa ser explicado pelo fato do imóvel ser a primeira camada do invólucro de proteção dos objetos tombados, merecendo o primeiro cuidado. Porém, não quer dizer que estes últimos não possuíam uma atenção por parte do Instituto.

Em vistoria realizada pela CTPF muito antes de ser reaberto, em 05 de julho de 2010, já tinha sido sinalizada como estratégia a elaboração de um plano de gestão para a realização do processamento técnico dos bens integrantes do acervo, incluindo os que estavam na Estação Barão de Mauá (PROCESSO DE TOMBAMENTO, n° 1382-T-97). Este plano de gestão sugerido pela CTPF nada mais é que o Plano Museológico, item obrigatório para todos os museus conforme instituído pelo Estatuto dos Museus[146] (BRASIL, Lei n° 11.904, 2009). De acordo com a definição do Estatuto dos Museus:

> O Plano Museológico é compreendido como ferramenta básica de planejamento estratégico, de sentido global e integrador, indispensável para a identificação da vocação da instituição museológica para a definição, o ordenamento e a priorização dos objetivos e das ações de cada uma de suas áreas de funcionamento, bem como fundamenta a criação ou a fusão de museus, constituindo instrumento fundamental para a sistematização do trabalho interno e para a atuação dos museus na sociedade. (Idem, 2009, Art. 45)

[146] O Plano Museológico foi instituído no âmbito do IPHAN pelo extinto Departamento de Museus e Centros Culturais (DEMU), através Portaria Normativa n° 001, de 05 de julho de 2006 como instrumento de gestão museológica dos museus que estavam sob a responsabilidade do órgão. Com a criação do Instituto Brasileiro de Museus - IBRAM (Lei n° 11.906/2009) e o estabelecimento do Estatuto de Museus (Lei n° 11.904/2009), a ferramenta de gestão torna-se obrigatória para todos os museus, sendo mais tarde regulamentada pelo Decreto 8.124, de 17 de outubro de 2013

Nesse sentindo, é importante destacar que a sua elaboração é apenas uma etapa, tendo em vista que o que torna mais importante para o museu é a sua implantação. A partir da implantação é que podemos perceber como a instituição se comportará diante de algumas questões e conflitos, além de perceber uma série de ponderações que a guiarão para mudanças. No processo de elaboração, o plano é dividido nas seguintes etapas:

> I – O diagnóstico da instituição, sua localização, histórico, missão, valores e visão de futuro;
> II – Detalhamento dos 11 programas a seguir: institucional; gestão de pessoas; de acervos; de exposições; educativo e cultural; de pesquisa; arquitetônico – urbanístico; de segurança; de financiamento e fomento; de comunicação; e socioambiental. (BRASIL, 11.904/2009)

Recomenda-se que as etapas indicadas pelo Estatuto dos Museus para o Plano Museológico sejam elaboradas de forma participativa. Isso, no caso do Museu do Trem-RJ, inclui o conjunto de funcionários da unidade e do próprio IPHAN, pesquisadores, especialistas, sociedade civil, usuários e comunidade. Nesse aspecto, o processo de construção do plano museológico se aproxima da estratégia de fomento da Rede Casas do Patrimônio, sob uma perspectiva de construção coletiva transversal e dialógica.

Decerto, o Plano Museológico é a ferramenta fundamental na contemporaneidade para a compreensão das funções do museu e do seu processo técnico-administrativo e financeiro. Através do Plano é possível delinear e estabelecer prioridades, apontar diretrizes, analisar os pontos fracos e os pontos fortes da instituição, acompanhar ações e avaliar o cumprimento das metas de maneira mais eficaz, por meio de um cronograma pensado em curto, médio e longo prazo.

Dentre as trocas de ofícios do IPHAN-RJ com o MPF/RJ para a apuração do inquérito civil (MPF/RJ, Inquérito Civil nº 1.30.001.000866/2014-20), foi mencionado pelo órgão federal de preservação que estava sendo elaborado um Termo de Referência/Projeto Básico que contemplaria um "Projeto Museológico e Expográfico" para o museu. É preciso atentar novamente para a importância da vaga oferecida pelo Mestrado Profissional em Preservação do Patrimônio Cultural para o Museu do Trem/CPF-RJ, visto que possuía uma relação direta com os estudos e pesquisas para subsidiar a construção desse instrumento museológico (IPHAN, 2016).

Por outro lado, é preciso ressaltar mais uma vez a carência de recursos humanos e orçamentários da unidade. A equipe técnica reduzida a dois servidores e a funcionários terceirizados que prestam apoio nas demandas de manutenção do espaço, retardam que ações específicas sejam construídas, quiçá implementadas.

Ainda no que concerne aos recursos restritos e à falta de autonomia financeira, o Museu do Trem-RJ, como qualquer outra instituição de sua natureza, tem um custo permanente ao IPHAN-RJ que é o responsável pela gestão, conservação e manutenção do patrimônio histórico em questão. De acordo com o último diretor do espaço, Bartolomeu Homem d'El-Rei Pinto, todas as despesas de energia elétrica, água, serviços de segurança e serviços gerais são custeados diretamente pelo IPHAN-RJ. Para suprir as despesas básicas ou demandas urgentes, o espaço possuía como alternativa uma espécie de "cartão corporativo" com limite fixo que permitia gastos trimestrais. Porém, essa alternativa foi descontinuada para a unidade, não fazendo mais parte de seu orçamento.

Em contraposição a este cenário, uma alternativa que pôde propiciar e contribuir para o desenvolvimento de ações no museu foram os acordos de cooperação técnica com potenciais parceiros com interesse na preservação do patrimônio cultural. Atualmente, instituições desenvolvem trabalhos interdisciplinares, com o apoio de profissionais de diversas áreas e, com a finalidade da preservação dos seus acervos e o fortalecimento da sua identidade institucional.

No Museu do Trem-RJ, no que se refere às cooperações técnicas e parcerias, ainda é preciso adotá-las como uma prática alternativa para as soluções das demandas de preservação do espaço. No ano de 2016, por exemplo, o Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA) celebrou com o IPHAN-RJ um acordo de cooperação técnica para a digitalização de parte do acervo bibliográfico que se encontrava sob a guarda do museu. Além de digitalizar, a parceria do IPEA com o IPHAN-RJ tinha por finalidade a disponibilização desse material de forma gratuita em plataforma *on line.*

Os antigos relatórios anuais das principais estradas de ferro do país foram as obras previamente selecionadas, tendo em vista suprir as lacunas do acervo da Biblioteca do Ministério da Fazenda do Rio de Janeiro (BMF/RJ). Este projeto que é denominado de "Memória Estatística do Brasil"[147], coordenado por Eustáquio José Reis, responsável pela mediação entre os dois órgãos federais, foi desenvolvido "com o intuito de preservar e difundir gratuitamente uma documentação em grande parte com acesso restrito à consulta local no Rio de Janeiro, criando um acervo digital fundamental para ampliação do

[147] O projeto é desenvolvido conjuntamente pelo Ministério da Fazenda e o Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada - IPEA (convênio IPEA-MF/GRA/MF/RJ nº 001/2006 – DOU 12/07/2006 renovado em 29/12/2010) em parceria com o Internet Archive e diversas outras instituições. O Internet Archive fornece gratuitamente a tecnologia de digitalização e as estações de trabalho Scribe®, além de divulgar o acervo digitalizado em <http://archive.org/details/memoriaestatisticadobrasil>.

conhecimento sobre nossa história econômica, financeira, administrativa e social" (CARVALHO; REIS, 2014, s/p.).

Outra parceria importante realizada no Museu do Trem-RJ foi a obtida com os alunos do curso de Design Gráfico da Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro (PUC-Rio). Os alunos Augusto Pereira, Patrick Urbinder e Maria Carolina Campanati, como avaliação da disciplina "Projeto Básico / Desenvolvimento - 2016.2" foram instruídos a realizar uma parceria com alguma instituição não lucrativa na qual fosse perceptível a necessidade de um projeto de design.

O grupo escolheu o museu para a realização do trabalho e elaborou um relatório com a descrição de todo o processo da pesquisa de contextualização e do desenvolvimento dos partidos adotados. Deste trabalho resultou a formulação de uma identidade visual para o museu, conceituação de contatos com o público a partir de jogos e aplicativos interativos e o layout de uma página eletrônica. Assim como foram produzidos o manual da marca, o conceito, o logotipo, a tipografia, a paleta de cores e as suas aplicações. Para a criação da identidade visual, o grupo não fez uso da nomenclatura CPF-RJ, utilizando a denominação Museu do Trem, como popularmente o espaço ficou e é conhecido.

Figura 52 – Logo desenvolvida por alunos do curso de Design Gráfico da PUC-Rio.



Fonte: PEREIRA; URBINDER; CAMPANATI, 2016

Figura 53 – Aplicação do Logo do Museu do Trem desenvolvida pelos alunos da PUC-Rio.



Fonte: PEREIRA; URBINDER; CAMPANATI, 2016

Entre as aplicações desenvolvidas pelos alunos, a instituição utilizou o logo para a placa de entrada do museu.

Figura 54 – Placa de entrada do Museu do Trem-RJ com a aplicação do logo.



Fonte: Autora, 2017.

Em termos de preservação do acervo tombado do Museu do Trem-RJ (PROCESSO TOMBAMENTO, n° 1382-T-97) ressalta-se que mesmo permanecendo por um período fechado (2007 – 2013), os objetos que ficaram acondicionados dentro do antigo galpão de pinturas mantiveram o estado de conservação regular. Em contraposição, os objetos da área externa, desprotegidos e entregues às ações das intempéries diárias se deterioraram em uma velocidade acelerada.

O ambiente interno do museu não possui sistemas de climatização, a troca com o ambiente externo ocorre através de duas portas que permanecem abertas durante o período de funcionamento do espaço. É consenso entre os conservadores que a durabilidade e a permanência do acervo estão diretamente relacionadas às condições ambientais a que esses objetos estão expostos ou acondicionados. Dentre os principais fatores externos de degradação podemos citar: a umidade, temperatura, luz, poluição atmosférica e ação de agentes biológicos (insetos, roedores, fungos e bactérias).

No que concerne ao acervo em exposição, a estrutura da CPF-RJ não apresenta elementos que contribuam para a salvaguarda ideal do acervo. O espaço do museu, conforme descrito anteriormente, foi adaptado para a função museológica. As suas janelas laterais, embora ofereçam luminosidade ao espaço, não possuem proteção contra radiações eletromagnéticas (luz visível, o ultravioleta e o infravermelho). A incidência de luz (natural ou artificial), dependendo da estrutura do suporte do acervo, pode ser um fator de aceleração da degradação.

A deposição constante de poluição atmosférica no acervo é um fator que também atinge os objetos da unidade. As portas abertas durante o período de funcionamento proporcionam a entrada de gases poluentes oriundos do ambiente externo, como automóveis, ônibus, caminhões etc. Outra problemática observada no espaço, é que este não possui instrumentos básicos para realizar o controle de temperatura e umidade. Esses dois fatores de degradação são extremamente comuns à nossa realidade de clima tropical. A oscilação frequente da umidade e da temperatura são fatores básicos para a proliferação de agentes biológicos, como insetos, fungos e bactérias. Considera-se que a higienização sistemática do acervo, a periodicidade de vistorias, o monitoramento da temperatura, da umidade são fundamentais para evitar a ação de agentes contaminantes.

Outro fator complicador para o Museu do Trem-RJ é que atualmente não possui uma Reserva Técnica para acondicionar os objetos que não estão em exposição. É bom lembrar que no período do antigo CPHF-RJ, a Reserva era situada no antigo prédio da

administração das Oficinas de Locomoção do Engenho de Dentro. E com o processo de extinção da RFFSA, todos os objetos da reserva foram transferidos para a sede administrativa da empresa localizada no centro da cidade do Rio de Janeiro.

Após o processo de transferências dos bens da RFFSA para o IPHAN, os objetos retornaram para o museu. Hoje, estes objetos estão aglomerados no mesmo espaço que a exposição permanente sendo prejudicados em sua conservação e segurança (riscos de furtos, vandalismos e dissociações). Além de afetar a narrativa da exposição, já que impede que os visitantes acessem a ala direita do museu por completo.

Em virtude dessa problemática, o IPHAN-RJ realizou um estudo para a implantação da Reserva Técnica e da área administrativa, na antiga edificação da Escola Técnica Estadual de Transportes Silva Freire, que fica localizada ao lado do terreno da CPF-RJ. As atividades educacionais da escola foram desativadas e transferidas para o bairro de Deodoro[148] no ano de 2016, junto às dependências da Supervia e seu espaço foi cedido para o Comitê Rio 2016, onde foi montada uma das bases de apoio para os Jogos Olímpicos do Rio de Janeiro. Com o término dos Jogos Olímpicos, o espaço foi devolvido ao Governo do Estado, responsável pela gestão do local.

O IPHAN-RJ apresentou o estudo para a Secretária Estadual de Transportes e para a Companhia Estadual de Engenharia de Transportes e Logística (CENTRAL) e solicitou a cessão não onerosa de uso do espaço, propondo a requalificação da antiga Escola. De acordo com o IPHAN-RJ, a solicitação de cessão de uso é justificada pelo fato da antiga Escola Técnica Estadual de Transportes Engenheiro Silva Freire se encontrar inativa e o Museu do Trem não ter infraestrutura adequada para abrigar todo seu acervo e área administrativa. As tratativas para a formalização da instauração do procedimento administrativo entre os órgãos acima citados iniciaram no ano de 2018 e encontram-se em processo de concordância entre ambas as partes (IPHAN, 2018a).

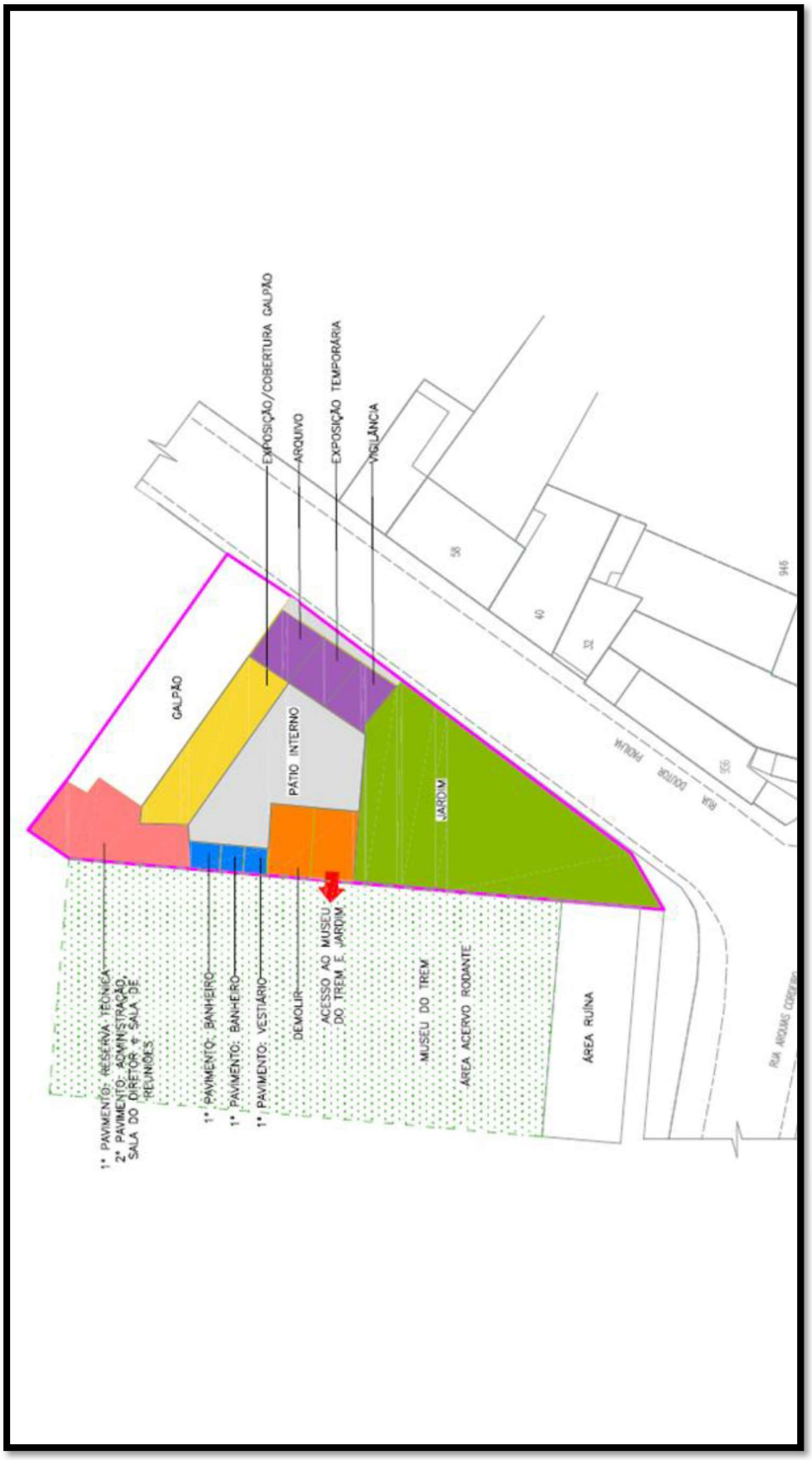
[148] Cf. GOVERNO DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO. FAETEC. Governador inaugura a FAETEC Deodoro – Escola Técnica de Transportes Engenheiro Silva Freire. 22 fev. 2016. Disponível em: <http://www.faetec.rj.gov.br/index.php/institucional/assessoria-de-comunicacao/noticias/240-governadorinaugura-a-faetec-deodoro-escola-tecnica-de-transportes-engenheiro-silva-freire-no-proximo-dia-23>. Acesso em Ago. 2020.

Figura 55 - Localização da Antiga Escola, com marcação da área solicitada para cessão não onerosa de uso.



Fonte:IPHAN, 2018a.

Figura 56 - Estudo para implantação Reserva Técnica e da área de apoio administrativo do Museu do Trem-RJ



No mezanino, onde está localizada a administração do Museu do Trem-RJ, também estão acondicionados documentos institucionais, os acervos bibliográfico, iconográfico e arquivístico. Em armários do tipo gaveteiro, foram localizadas diversas pastas com documentos institucionais do antigo PRESERVE e PRESERFE, assim como do antigo CPHF-RJ: formulários, manuais, relatórios anuais, livros de presença, livro tombo, relatórios de ações educativas e fichas catalográficas. Para esta tipologia de acervo, ainda carece a necessidade de se construir mecanismos para a sua organização e o tratamento técnico da informação, para posteriormente disponibilizar a sua divulgação e o seu acesso para o público e pesquisadores interessados.

Em relação aos acervos bibliográfico e iconográfico, foram desenvolvidos produtos técnicos pela arquiteta Mariana Campos (2016) e por mim (FIGUEIREDO, 2017), enquanto fomos bolsistas do Mestrado Profissional. Através das práticas supervisionadas[149], Campos (2016) realizou o produto técnico intitulado *Levantamento Parcial do Acervo Bibliográfico, Documental e Fotográfico da Casa do Patrimônio Ferroviário (Museu do Trem) em Engenho de Dentro – Rio de Janeiro – RJ*. E para complementar esse trabalho, desenvolvi o produto *Proposta de metodologia para organização do Acervo Iconográfico da Casa do Patrimônio Ferroviário do Rio de Janeiro – Museu do Trem-RJ*. Ambos os trabalhos puderam sistematizar, mesmo que em caráter preliminar, as informações dessas tipologias de acervos da Museu do Trem-RJ.

Para o acervo tridimensional, que compõe grande parte dos objetos em exposição, o Técnico do IPHAN e museólogo Rafael Fontenelle realizou o arrolamento no ano de 2016. A metodologia adotada por Fontenelle foi a empregada no Sistema Integrado de Conhecimento e Gestão do IPHAN (SICG)[150], pois o objetivo era a inserção da informação no sistema para disponibilizá-la para o público no portal da instituição[151].

[149] Como sistematização e objeto de avaliação da disciplina "Práticas Supervisionadas" são elaborados produtos técnicos que tem por objetivo "organizar, consolidar e refletir sobre as diversas atividades das quais o aluno participa cotidianamente" (IPHAN, 2014, p. 04) desenvolvidas na unidade de lotação.

[150]O SICG diz respeito a uma ferramenta desenvolvida pelo IPHAN para dar suporte às atividades de identificação e gestão do patrimônio cultural. Com a finalidade de integrar os dados sobre o patrimônio cultural, reúne em uma base única, informações sobre cidades históricas, bens móveis e integrados, edificações, paisagens, arqueologia, patrimônio ferroviário e outras ocorrências do patrimônio cultural do Brasil.

[151] Portal IPHAN < http://portal.iphan.gov.br/>

Figura 57 - Levantamento realizado em 2016 pela Técnico do Iphan Rafael Fontenelle.

Ficha **M300** – Listagem geral MÓDULO CADASTRO

1. LOCALIZAÇÃO			2. IDENTIFICAÇÃO			3. CARACTERIZAÇÃO															4. ESTADO DE CONS.									5. AFERIÇÕES				6. GRAU DE PROTEÇÃO		7. PREENCHIMENTO		
						3.1. Natureza do Bem						3.3. Contexto						3.4. Propriedade			4.1. Preservação					4.2. Conservação				5.1 Dimensões (cm)				6.1. Proteção Existente				
	1.3. Município	1.4. Localidade	Cód. Foto	2.1. Código NBP	2.2. Denominação do Bem	Bem arqueológico	Bem paleontológico	Patrimônio natural	Bem imóvel	Bem móvel	Bem integrado	Urbano	Rural	Entorno Preservado	Entorno Transformado	Forma Conjunto	Bem Isolado	Pública	Privada	Mista	Íntegro	Pouco alterado (Regular)	Muito alterado (Ruim)	Fragmento	Descaracterizado (Péssimo)	Bom	Precário (Regular)	Em arruinamento (Ruim)	Arruinado (Péssimo)	Altura	Largura / Comprimento	Profundidade/Expessura	Diâmetro	Número do processo de tombamento	6.2. Termo de transferência	7.1.Entidade	7.2. Responsável	7.3. Data
RJ	Rio de Janeiro	Rua Arquias Cordeiro, 1046 - Engenho de Dentro, Rio de Janeiro - RJ, 20770-001	IMG_2270 IMG_2271	897.991.U.147	BANDEJA					X						X		X				X				X				3	31	-	-	1382-T-97	Inventário	Museu do trem - Iphan/RJ	Rafael Azevedo Fontenelle Gomes	18/07/2016
RJ	Rio de Janeiro	Rua Arquias Cordeiro, 1046 - Engenho de Dentro, Rio de Janeiro - RJ, 20770-001	IMG_2272	1.470.003.U275 a 1.473.003.U278	COLHER DE CAFÉ					X						X		X				X				X				-	10	-	-	1382-T-97	Inventário	Museu do trem - Iphan/RJ	Rafael Azevedo Fontenelle Gomes	18/07/2016
RJ	Rio de Janeiro	Rua Arquias Cordeiro, 1046 - Engenho de Dentro, Rio de Janeiro - RJ, 20770-001	IMG_2273	1.474.003.U279 a 1.481.003.U286	COLHER DE CAFÉ					X						X		X				X				X				-	10	-	-	1382-T-97	Inventário	Museu do trem - Iphan/RJ	Rafael Azevedo Fontenelle Gomes	18/07/2016
RJ	Rio de Janeiro	Rua Arquias Cordeiro, 1046 - Engenho de Dentro, Rio de Janeiro - RJ, 20770-001	IMG_2274	1.455.003.U260	FACA DE PEIXE					X						X		X				X				X				-	21	-	-	1382-T-97	Inventário	Museu do trem - Iphan/RJ	Rafael Azevedo Fontenelle Gomes	18/07/2016
RJ	Rio de Janeiro	Rua Arquias Cordeiro, 1046 - Engenho de Dentro, Rio de Janeiro - RJ, 20770-001	IMG_2275	1.450.003.U255 a 1.453.003.U258	GARFOS DE SOBREMESA					X						X		X				X				X				-	17	-	-	1382-T-97	Inventário	Museu do trem - Iphan/RJ	Rafael Azevedo Fontenelle Gomes	18/07/2016
RJ	Rio de Janeiro	Rua Arquias Cordeiro, 1046 - Engenho de Dentro, Rio de Janeiro - RJ, 20770-001	IMG_2276	1.454.003.U259	GARFO DE PEIXE					X						X		X				X				X				-	18	-	-	1382-T-97	Inventário	Museu do trem - Iphan/RJ	Rafael Azevedo Fontenelle Gomes	18/07/2016
RJ	Rio de Janeiro	Rua Arquias Cordeiro, 1046 - Engenho de Dentro, Rio de Janeiro - RJ, 20770-001	IMG_2284	1.468.003.U272 1.468.003.U273	GARFO					X						X		X				X				X				-	20 18	-	-	1382-T-97	Inventário	Museu do trem - Iphan/RJ	Rafael Azevedo Fontenelle Gomes	18/07/2016
RJ	Rio de Janeiro	Rua Arquias Cordeiro, 1046 - Engenho de Dentro, Rio de Janeiro - RJ, 20770-001	IMG_2277 a IMG_2279	68.982.M14	REVOLVER					X						X		X				X				X				12	29	4	-	1382-T-97	Inventário	Museu do trem - Iphan/RJ	Rafael Azevedo Fontenelle Gomes	18/07/2016

SICG . Sistema Integrado de Conhecimento e Gestão
Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - Ministério da Cultura

1 de 718/09/2019

Fonte: Acervo Museu do Trem-RJ

No que se refere à comunicação museológica no Museu do Trem-RJ, nos aspectos que norteiam a exposição e as atividades educativas, o espaço conservou a narrativa empregada pelos agentes do PRESERVE para o antigo CPHF-RJ. A exposição de longa duração do espaço passou por pouquíssimas alterações, apropriando e retransmitindo a concepção e a proposta originais de sua primeira inauguração na década de 1980. Como vimos anteriormente, a proposta de construção dos centros de preservação e núcleos museológico pelo programa de preservação era minimizar os impactos negativos reverberados pelo sucateamento, desativação e privatização de trechos ferroviários.

A narrativa expográfica estabelecida no antigo CPHF-RJ buscava legitimar uma imagem positiva da instituição, frente ao descaso pelo governo federal. Os recursos e as diretrizes empregados pela gestão da extinta RFFSA auxiliaram na construção de tradições e memórias da ferrovia, assim como a propagação do que para eles era conveniente. O PRESERVE instituiu em cada centro de preservação ou núcleo histórico, uma narrativa oficializada por eles e que para o contexto atual talvez não faça mais sentido.

Dessa forma, o IPHAN tem reproduzido o modelo operado pela RFFSA no que tange o tratamento do acervo ferroviário do Museu do Trem-RJ. A questão atual seria fundamentar frentes de trabalho relacionadas à dinâmica do trabalho museológico para a CPF-RJ que se caracterizem em três funções: a pesquisa, a comunicação e a preservação. Em conjunto e através de uma nova ótica, esse esforço coletivo seria elemento norteador para a revisão/construção da missão, da visão e dos valores da instituição, para fins de elaboração e consolidação do seu planejamento museológico.

Embora tenha registrado que no ano de 2010 foi proposto um plano de ação para a realização de obras emergenciais na estrutura física do imóvel e para a elaboração de um planejamento museológico, pelo atual órgão responsável - IPHAN, tal ação não obteve êxito, pois recursos não foram descentralizados para a sua execução (PROCESSO DE TOMBAMENTO, N° 1382-T-97).

Ao passo que o planejamento museológico não se concretiza, além da exposição de longa duração e por iniciativa de funcionários da CPF-RJ, também ocorrem ocasionalmente exposições temporárias no próprio galpão da CPF-RJ. Até o presente momento foram realizadas três exposições e todas contaram com parcerias para a sua realização:

- Em 2013, a exposição “O Rio Grande na era dos trens” foi uma mostra do acervo fotográfico de Alfonso Abraham e José Abraham. As fotografias traziam os últimos dias

de funcionamento dos trens no Rio Grande do Sul, a desativação das locomotivas movidas a carvão, além da fabricação de peças e carros em oficinas de Santa Maria.

- Em 2016, a exposição “O Trem - Ontem e hoje uma viagem no tempo” reuniu obras de dez fotógrafos, que de maneira documental e artística exibiram o universo das estradas de ferro como locomotivas, vagões e estações ferroviárias de antigamente até os dias atuais.

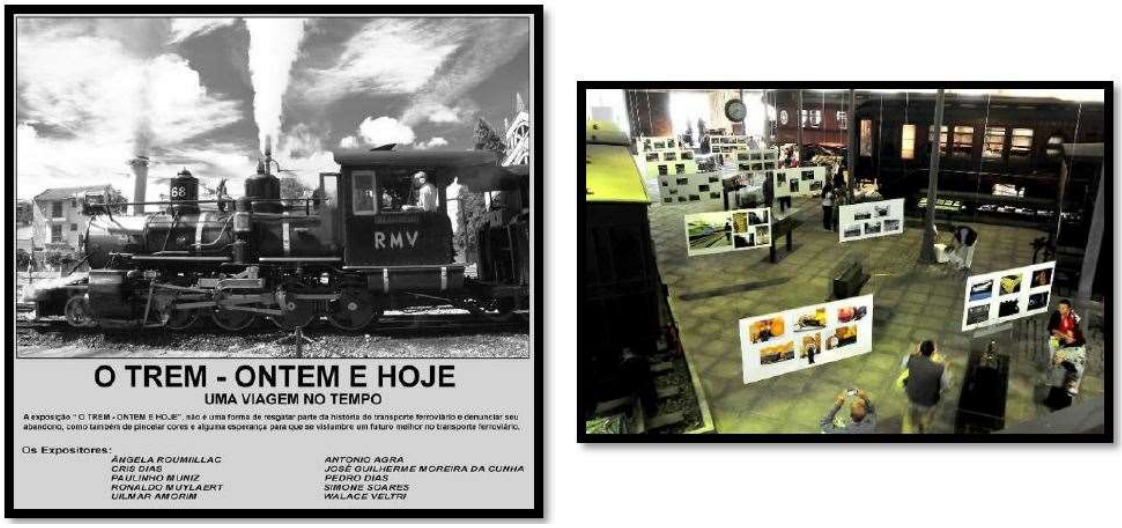
- Em 2019, “O Trem: Um olhar sobre o transporte ferroviário” também foi uma exposição coletiva de 20 fotógrafos de Niterói, que retratam as diversas fases da estrada de ferro no Brasil.

Figura 58 - Exposição temporária O Rio Grande na era dos trens.



Fonte: Acervo Museu do Trem / RJ

Figura 59 – Exposição Temporária O Trem – ontem e hoje: uma viagem no tempo.



Fonte: Acervo Museu do Trem / RJ

Figura 60 – Exposição temporária O Trem: Um olhar sobre o transporte ferroviário.



Fonte: Acervo Museu do Trem / RJ

No que tange à prática e aos processos educativos na CPF-RJ, o espaço não possui um programa ou setor educativo. Enquanto o Projeto das Casas do Patrimônio não era implantado oficialmente e não foi constituído um projeto pedagógico para a CPF-RJ, o historiador e diretor do espaço, Bartolomeu Pinto, auxiliava no processo de visitação do espaço para grupos. É indispensável compreender que a existência de um programa ou setor dedicado aos processos de planejamento, desenvolvimento e realização de atividades educativas, não é determinante para a realização dessas ações. Santos ressalta que:

> É necessário compreender que não é somente o setor educativo do museu o responsável pelos programas com as escolas; a operacionalização das programações pode ser responsabilidade de um setor específico, ou de vários setores em interação. O que é mais importante compreender é que todas as ações museológicas devem ser pensadas e praticadas como ações educativas e de comunicação, mesmo porque, sem essa concepção, não passarão de técnicas que se esgotam em si mesmas e não terão muito a contribuir para os projetos educativos que venham a ser desenvolvidos pelos museus, tornando a instituição um grande depósito para guarda de objetos (SANTOS, 2008, p. 141).

A mediação com o diretor da CPF-RJ era realizada através de agendamento prévio e assim como ocorrem na maioria das instituições museológicas se destinava a diferentes públicos e se articulava com instituições diversas. Durante o período das práticas supervisionadas do Mestrado, o agendamento de grupos foi realizado em sua maioria por grupos escolares.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Neste trabalho, conforme visto anteriormente, as motivações para a realização partiram das demandas internas do IPHAN-RJ ao mestrando bolsista, o qual como produto de sua pós-graduação profissionalizante deveria fornecer subsídios para o planejamento museológico do Museu do Trem-RJ. Neste sentido, ao longo da pesquisa, buscou-se compreender o contexto de formação e atuação do Museu do Trem-RJ, com o objetivo de analisar a partir de uma perspectiva museológica as ações de preservação da memória ferroviária no Brasil. Desse modo, decorreu retomar historicamente a trajetória que percorreram as primeiras iniciativas de patrimonialização e musealização dos bens ferroviários.

A construção das primeiras ferrovias no país suscitou, no decorrer de sua expansão e desenvolvimento, transformações na paisagem urbana e nas relações sociais pelos espaços por onde trafegava. Por quase dois séculos, de modo contínuo, foram produzidos e acumulados testemunhos ferroviários que no atual momento requerem e demandam tratamento especial. Nesse contexto, fez-se necessário identificar e compreender quando a história da ferrovia se entrelaça com as ações de preservação e as instituições que acolheram o patrimônio ferroviário brasileiro.

O transporte ferroviário e seus elementos são essencialmente partes integrantes de um processo industrial. O que os tornam integrantes da categoria de patrimônio industrial. Tal fato demanda que se pense ações de preservação que apreendam todo o contexto no qual estão inseridos, as suas características funcionais, bem como a sua relação com a sociedade.

As primeiras iniciativas de patrimonialização de vestígios materiais do transporte ferroviário no Brasil, em nível federal, datam da segunda metade do século XX. Em um primeiro momento, pelo viés da comemoração do centenário da primeira ferrovia brasileira, ocorre um investimento na lembrança, materializando uma narrativa nacional, símbolo do progresso e desenvolvimento econômico do país. Já a partir das décadas de 1970/1980, o propósito da perda e destruição se transformam em força propulsora para a formação da consciência coletiva, como foi o caso do surgimento das associações preservacionistas em uma tentativa de combate ao abandono e descaso com a história ferroviária brasileira.

Para alcançar melhor esta questão, foi preciso compreender que as mudanças na concepção do que era considerado patrimônio histórico e que se potencializou nas últimas décadas do século XX, passou a ajustar uma ampliação e democratização do conceito, pautando-se nos "referenciais culturais dos povos, pela percepção dos bens culturais nas dimensões testemunhais do cotidiano" (FUNARI; PELEGRINI, 2006, p.32). Nesse sentindo, permitiu a abertura para que novas concepções, construções e manifestações fossem reconhecidas como patrimônio na prática da preservação. A ferrovia passou a ser ressignificada como bem cultural, junto ao qual grupos sociais passaram a buscar a representação de sua memória coletiva.

A pesquisa histórica sobre o Museu do Trem-RJ e o seu processo de formação impeliu a tratar, mesmo que brevemente, as iniciativas de musealização e ressignificação do patrimônio ferroviário. Para isto, foi necessário realizar uma concisa análise para compreender os deslocamentos dos papéis exercidos pelas diversas empresas envolvidas na preservação da memória ferroviária e suas administrações no país. A proposta das ações empregadas pelo PRESERVE e da sua estabilização no campo da preservação ferroviária, através da RFFSA, fez surgir no país as primeiras políticas de salvaguarda voltadas para o modal ferroviário.

A implantação dos Centros de Preservação da História Ferroviária e dos Núcleos Históricos, pelo programa ministerial, contribuiu para que a prática de uma narrativa oficial agenciada pelo Estado, fosse a referência sobre o passado ferroviário no país. Além de forjar uma harmonia com os grupos que reivindicavam uma agenda para a preservação dos bens ferroviários. Sem dúvidas, os centros de preservação e os núcleos históricos conceberam valores e sentidos que deixaram marcas profundas na concepção do patrimônio cultural ferroviário.

A escassa literatura sobre o Museu do Trem-RJ motivou a escrita sobre a formação do espaço urbano onde foi instalado o museu, sendo necessário esse esforço de interpretação para compreender, no decorrer dos estudos, as intervenções urbanas executadas no seu entorno, assim como os impactos causados no seu acervo e na sua edificação.

No que diz respeito à narrativa e à formação do acervo museológico, a equipe da RFFSA seguiu os parâmetros estéticos e expositivos estabelecidos pelo PRESERVE, igualmente contemplando a história da ferrovia no Estado e a evolução tecnológica. Podemos dizer que tais ações empreendidas pelo PRESERVE e pela RFFSA, foram fundamentais para a sobrevivência do patrimônio ferroviário no Rio Janeiro,

principalmente no cenário da desestatização. Por terem desenvolvido as primeiras iniciativas de política pública voltadas para a preservação dos exemplares ferroviários, precederam a atuação do órgão federal de preservação.

Outrossim, ao analisarmos a conformação atual do Museu do Trem-RJ, após a transferência de responsabilidade da gestão para o IPHAN, percebemos que não foram mitigados os riscos e a vulnerabilidade em torno da preservação do patrimônio ferroviário. De certa maneira, o que percebemos na atual gestão são esforços sucessivos para uma reprodução ineficiente do modelo operado outrora pela RFFSA no tratamento do acervo que compõe o espaço e que a preservação daqueles bens depende da mobilização de equipes, recursos, pesquisas para fazer frente aos processos de deterioração e esquecimento.

Por fim, as ações de preservação do patrimônio ferroviário a partir de uma perspectiva museológica, apresentadas nesse estudo, não possui uma conclusão categórica. Por se tratar de políticas públicas de preservação, suas ações não se encerram. Para além de uma conclusão definitiva, este trabalho pretende contribuir para o debate da preservação da memória ferroviária e, de certa maneira, estreitar as relações entre a produção acadêmica de conhecimento e a realidade dos órgãos de preservação no país.

REFERÊNCIAS

ABREU, Regina; CHAGAS, Mário. **Memória e patrimônio**: ensaios contemporâneos. 1ª. ed. Rio de Janeiro: DP&A, 2003.

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 contemporâneos. Blumenau: Nova Letra, 2007. p.263-285

ALENCAR, Carolina Pena de. **Trilhando memórias**: reflexões acerca das identidades dos trabalhadores da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré. Monografia. Programa de Especialização em Patrimônio do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, 2012.

ALMEIDA, Cícero Antônio Fonseca de. Plano Museológico - Marco de regulação da gestão museal no Brasil. In: Wagner Barja. (Org.). **Gestão Museológica**. Questões teóricas e práticas. 1ª ed. Brasília: Câmara dos Deputados, 2013, v.7, p. 27-32.

ARAÚJO, Marcelo Mattos; BRUNO, Maria Cristina Oliveira. **A memória do pensamento museológico contemporâneo**: documentos e depoimentos. São Paulo: Comitê Brasileiro do ICOM, 1995.

ARANTES, A. A.. A salvaguarda do patrimônio cultural imaterial no Brasil. In: BARRIO, A. E.; MOTTA, A.; GOMES, M. H.. (Org.). **Inovação cultural, patrimônio e educação.** 1ed.Recife: Fundação Joaquim Nabuco, Editora Massangana, 2010, v. 1, p. 52-63. Disponível em: < https://leaarqueologia.files.wordpress.com/2017/03/arantes-no-inov-cultural-salvaguarda-do-patrimonio-imaterial-no-brasil.pdf>. Acesso em: out. 2018.

BARTCUS, Aline Zandra Vieira. **Memória e patrimônio ferroviário**: estudo sobre o museu da Companhia Paulista em Jundiaí/SP. 2012. [Dissertação]. Assis, SP: Universidade Estadual Paulista, 2012.

BEMVENUTI, Alice. **Gestão de museu**: comunicação e público: estudo sobre o Museu do Trem, São Leopoldo, RS (2009-2012) / Alice Bemvenuti; orientadora Marília Xavier Cury. São Paulo, 2016. [Dissertação]. Universidade de São Paulo, Museu de Arqueologia e Etnologia, Programa de Pós-Graduação Interunidades em Museologia, 2016.

BOLOGNANI, Robson. Patrimônio Ferroviário: Aspectos Legais. In: **I Fórum Nacional do Patrimônio Cultural**: Sistema Nacional de Patrimônio Cultural : desafios, estratégias e experiências para uma nova gestão, Ouro Preto/MG, 2009 / Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. Anais eletrônicos ... Brasília, DF : Iphan, 2012. Disponível em:
<http://portal.iphan.gov.br/uploads/publicacao/Anais2_vol3_ForumPatrimonio_m.pdf>. Acesso em: Março de 2019. P.42-55.

BRASIL. Decreto n. 159, de de 15 de janeiro de 1890. Providencia sobre o modo de organização de um plano de viação federal. **Coleção de Leis do Brasil - 1890**, Página 67

Vol. 1 fasc. 1º (Publicação Original). Disponível em: < https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-159-15-janeiro-1890-523603-publicacaooriginal-1-pe.html>. Acesso em Nov. 2020.

_____. Decreto n° 1.126 de 15 de dezembro de 1903. Autoriza o Governo a construir uma estrada de ferro que partindo de Timbó, no Estado da Bahia, vá terminar em Propriá, no de Sergipe. **Diário Oficial da União - Seção 1** - 23/12/1903, Página 5839 (Publicação Original). Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1900-1909/decreto-1126-15-dezembro-1903-584978-publicacaooriginal-107861-pl.html>. Acesso em: Nov. 2020.

_____. Decreto n. 6.787, de 19 de dezembro de 1907. Aprova o Regulamento para o serviço de fiscalização das estradas de ferro federais. **Coleção das leis da República dos Estados Unidos do Brasil**, Rio de Janeiro, parte 2, v. 3, p. 2418-2423, 1908. Disponível em: < http://bd.camara.gov.br/bd/handle/bdcamara/18728>. Acesso em: Out. 2018.

_____. Decreto n. 9.076, de 3 de novembro de 1911. Aprova o Regulamento para a Inspetoria Federal das Estradas. **Coleção das leis da República dos Estados Unidos do Brasil,** Rio de Janeiro, v. 3, p. 351-371, 1914. Disponível em: <http://bd.camara.leg.br/bd/handle/bdcamara/18732#>. Acesso em: Out. 2018.

_____. Decreto-Lei nº 25, 30 de nov. 1937. Organiza a proteção do patrimônio histórico e artístico nacional. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**. Rio de Janeiro, RJ, 6 de dez. 1937. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decretolei/Del0025.htm>. Acesso em: Nov. 2016.

_____. Lei nº 3.115, de 16 de mar. 1957. Determina a transformação das empresas ferroviárias da União em sociedades por ações, autoriza a constituição da Rede Ferroviária S.A., e dá outras providências. **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 em: Mar. 2017

_____. Decreto n° 58.341, de 3 de maio de 1966. Disciplina a erradicação de ferrovias e ramais antieconômicos e sua programação. Diário Oficial da União - Seção 1 - 6/5/1966, Página 4849 (Publicação Original). **Coleção de Leis do Brasil - 1966**, Página 249 Vol. 4. Disponível em: < https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1960-1969/decreto-58341-3-maio-1966-398851-publicacaooriginal-1-pe.html >. Acesso em: Jan., 2019.

_____. Lei nº 5.727, de 4 de novembro de 1971. Dispõe sobre o Primeiro Plano Nacional de Desenvolvimento (PND*), para o período de 1972 a 1974. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil.** Brasília. Brasília, DF. 8 de nov. 1971. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/1970-1979/L5727.htm>. Acesso em: Mar. 2017.

_____. Lei nº 7.287, de 18 de dezembro de 1984. Dispões sobre a Regulamentação da Profissão de Museólogo. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil.** Brasília. Brasília, DF. 18 de dez. 1984. Disponível em: <https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l7287.htm>. Acesso em: Fev. 2018.

_____. Lei nº 8.031, de 12 de abril de 1990. Cria o Programa Nacional de Desestatização, e dá outras providências. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil.** Brasília, DF, 12 abr. 1990. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L8031.htm>. Acesso em: Fev. 2017.

_____. Decreto nº 473, de 10 de março de 1992. Dispõe sobre inclusão, no Programa Nacional de Desestatização - PND, da Rede Ferroviária Federal S.A. - RFFSA, da AGEF - Rede Federal de Armazéns Gerais Ferroviários S.A. e da VALEC - Engenharia, Construções e Ferrovias S.A. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**. Brasília, DF, 11 de mar. 1992. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1990-1994/D0473.htm>. Acesso em: Fev. 2017.

_____. Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro. Decreto Municipal nº 14.741 de 22 de abril de 1996.Tomba definitivamente o bem que menciona e dá outras providências. Rio de Janeiro, 1996.

_____. Decreto nº 3.277, de 07 de dezembro 1999. Dispõe sobre a dissolução, liquidação e extinção da Rede Ferroviária Federal S.A. – RFFSA. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**. Brasília, DF, 07 de dez. 1999. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/D3277.htm>. Acesso em: Fev. 2017.

_____. Decreto nº 5.476, de 23 de junho de 2005. Altera e acresce dispositivos ao Decreto no 3.277, de 7 de dezembro de 1999, que dispõe sobre a dissolução, liquidação e extinção da Rede Ferroviária Federal S.A - RFFSA. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**. Brasília, DF, 23 de jun. 2005. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2004-2006/2005/Decreto/D5476.htm>. Acesso em: Mar. 2017.

_____. Medida Provisória nº 353, de 22 de janeiro de 2007. Dispõe sobre o término do processo de liquidação e a extinção da Rede Ferroviária Federal S.A. – RFFSA, altera dispositivo da Lei. nº 10.233, de 5 de julho de 2001, e dá outras providências. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**. Brasília, DF, 22 de janeiro de 2007. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2007/Mpv/353.htm>. Acesso em: Mar.2017.

_____. Decreto n° 6.018, de 22 de janeiro de 2007. Regulamenta a Medida Provisória no 353, de 22 de janeiro de 2007, que dispõe sobre o término do processo de liquidação e a extinção da Rede Ferroviária Federal S.A. - RFFSA, altera dispositivos da Lei no 10.233, de 5 de junho de 2001, e dá outras providências**. Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil.** Brasília, DF, 22 de janeiro de 2007. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2007/decreto/d6018.htm>. Acesso em: Mar. 2017.

_____. Lei nº 11.483, de 31 de maio de 2007. Dispõe sobre a revitalização do setor ferroviário, altera dispositivos da Lei no 10.233, de 5 de junho de 2001, e dá outras providências. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília. DF, 31 de maio de 2007.

_____. Lei nº 11.904 de 14 de janeiro de 2009. Institui o Estatuto de Museu. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 14 de janeiro de 2009.

_____. Lei nº 11.906 de 20 de janeiro de 2009. Lei que cria o Instituto Brasileiro de Museus. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 20 de janeiro de 2009.

_____. Decreto n º 8124 de 17 de outubro de 2013. Regulamenta a Lei que institui o Estatuto de Museus e a Lei que cria o Instituto Brasileiro de Museus – IBRAM. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 17 de out. de 2013.

BISPO, Alba Nélida de Mendonça; PROCHNOW, Lucas Neves. Paisagem cultural e Patrimônio Ferroviário: discursos de preservação no Brasil e na Argentina. In: **4° Colóquio Ibero-Americano Paisagem Cultural, Patrimônio e Projeto.** Belo Horizonte: 2016.

BORGES, Barsanufo Gomides. Ferrovia e modernidade. In: **Revista UFG**, Dezembro 2011, ano XII n° 11. Disponível em:<https://files.cercomp.ufg.br/weby/up/694/o/11_dossie_ferrovia.pdf>. Acessado em: Jan. 2019.

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: mar. 2017.

_____. Re-interpretando os objetos de museu: da classificação ao devir. **Transinformação.** 2016, vol.28, n.1, pp.107-114. Disponível em: <http://ref.scielo.org/rsprp7>. Acesso em: mar. 2017.

BRUNO, Maria Cristina Oliveira. Museologia e museus: como implantar as novas tendências. **Cadernos de Sociomuseologia**, [S1], v. 10, n. 10, june 2009. Disponível em: <http://revistas.ulusofona.pt/index.php/cadernosociomuseologia/article/view/296>. Acesso em: mar. 2018.

_____. Museus de empresa: princípios, problemas e perspectivas. **Cadernos de Sociomuseologia**, [S.l.], v. 10, n. 10, june 2009. ISSN 1646-3714.Disponível em: <http://revistas.ulusofona.pt/index.php/cadernosociomuseologia/article/view/300>. Acesso em: mar. 2018

BUZELIN, José Emilio de Castro. Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima – R.F.F.S.A. - **Fases Administrativas Fase III - de 1976 a 1996**, Vol. 22. Cap.1. Postado em: 28 jan.2010. Disponível em: <http://almanaquedarffsa.blogspot.com.br/2010/01/rffsa-volume-v-capitulo-22.html> Acesso em: Out. 2017

CAMPOS, Mariana Costa. **Da Central a Japeri**: um Manifesto em prol do Patrimônio Cultural inserido no Cotidiano do Transporte Ferroviário do Rio de Janeiro. Dissertação (Mestrado) – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, Mestrado Profissional em Preservação do Patrimônio Cultural, Rio de Janeiro, 2017.

CANDAU, Joel. **Memória e identidade**. São Paulo: Editora Contexto, 2011.

CARMO, Mônica Elisque do. **Trilhos e Memória**: preservação do Patrimônio Ferroviário em Minas Gerais. Dissertação apresentada ao Mestrado em Ambiente Construído e Patrimônio Sustentável da Escola de Arquitetura da Universidade Federal de Minas Gerais (UFMG). Belo Horizonte, 2014.

CARVALHO, Maria Gabriela; REIS, Eustáquio José. Memória Estatística do Brasil no acervo da Biblioteca do Ministério da Fazenda no Rio de Janeiro. **XVI Encontro Regional de História da Anpuh-Rio**: Saberes e práticas científicas, 2014. Disponível em: <http://www.encontro2014.rj.anpuh.org/resources/anais/28/1400552091_ARQUIVO_Anphu2014MemoriaEstatisticadoBrasilnoAcervodaBibliotecadoMinisteriodaFazenda.pdf>. Acessado em: Jul.2019.

CAVALCANTI NETO, José. Retratos – Rede Ferroviária, um patrimônio cultural. In: **Revista Desafios do Desenvolvimento**. Ano 6, edição 54, 2009. Disponível em: <http://www.ipea.gov.br/desafios/index.php?option=com_content&view=article&id=2284:catid=28&Itemid=23> . Acesso em: Maio de 2017.

CAVALCANTI NETO, José Rodrigues; CARNEIRO, Fernanda Gilbertoni; GIANNECCHINI, Ana Clara. Avanços e desafios na preservação do patrimônio ferroviário pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. In: **VI Colóquio Latino Americano sobre recuperação e preservação do patrimônio industrial**. v.1, 2012, São Paulo. Caderno de resumos. São Paulo. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/portal/baixaFcdAnexo.do?id=2999>. Acesso em: Jan.2017.

CERAVOLO, S.M.; TÁLAMO, M.F.G.M. Tratamento e organização de informações documentárias em museus. **Revista do Museu de Arqueologia e Etnologia**, São Paulo, 10: 241-253, 2000.

CHAGAS, Mario. No museu com a turma d Charlie Brown. In: **Cadernos de Sociomuseologia**, v. 2, n. 2, 11, 1994.

_____. **Há uma gota de sangue em cada museu**: a ótica museológica de Mário de Andrade. Lisboa: Universidade Lusófona de Humanidades e Tecnologias, 1999.

_____. Casas e portas da memória e do patrimônio. In: Jô Gondar e Vera Dodebei (orgs.). **O que é memória social?** Rio de Janeiro: Contracapa, 2005.

CHOAY, Françoise. **A alegoria do patrimônio**. São Paulo: Estação Liberdade/Editora Unesp, 2006.

_____. **As questões do património: antologia para um combate**. Lisboa: Edições 70, 2015.

CHUVA, Marcia Regina Romeiro. **Os Arquitetos da Memória**: sociogênese das práticas de preservação do patrimônio cultural no Brasil. Rio de Janeiro: Editora UFRJ, 2009.

_____. **Por uma história da noção de patrimônio cultural no Brasil**. Revista do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, Brasília, n.34, 2011, p 147-165. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/uploads/publicacao/RevPat34_m.pdf>. Acessado em: Mar 2019.

CHUVA, Marcia Regina Romeiro; NOGUEIRA, Antônio Gilberto Ramos. **Patrimônio cultural**: políticas e perspectivas de preservação no Brasil. Rio de Janeiro: Mauad X: FAPERJ, 2012.

CORRÊA DA COSTA, Sergio. **A Diplomacia do Marechal:** intervenção estrangeira na revolta da Armada. 3. ed. Brasília: Fundação Alexandre de Gusmão, 2017. Disponível em: <http://funag.gov.br/biblioteca/download/1215-A-DIPLOMACIA_DO_MARECHAL_FINAL.pdf>. Acessado em: Mar 2020.

COSTA, Emília Viotti da. **Da Monarquia à República**: momentos decisivos. 6.ed. – São Paulo: Fundação Editora da UNESP, 1999.

CURY. Marília Xavier. Museologia - marcos referenciais. In: **Cadernos do CEOM-Chapecó:** Museus: pesquisa, acervo, comunicação. Argos, Ano 18, n. 21, p.45-73, Santa Catarina, 2005.

CURY, M.X.; YAGUI, M.M.P. **A musealização do setor elétrico em São Paulo**: construção de perspectivas para as usinas hidrelétricas. Labor & Engenho, Campinas [SP] Brasil, v.9, n.1, p.104-134, jan./mar. 2015.

DAVALLON, Jean. **Memória e Patrimônio:** por uma abordagem dos regimes de patrimonialização. In: Cécile Tardy; Vera Dodebei. Memória e novos patrimônios. Marseille: OpenEdition Press. Disponível em <http://books.openedition.org/oep/866>. Acessado em: Ago. 2017.

DESVALLÉES, André. A Museologia e os museus: mudanças de conceitos. In **Cadernos Museológicos**, 1. Rio de Janeiro: Ministério da Cultura/SPHAN - Pró- Memória, 1989.

_____. Uma virada da Museologia (1987). In: **Anais do Museu Histórico Nacional**, Rio de Janeiro, v. 47, p. 49-68, 2015.

DESVALLÉES, 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.

DUARTE CÂNDIDO, Manuelina Maria. Pensar a história dos museus em um mundo em transformação. In **ARTEREVISTA**, v.2, n.2, jun/dez 2013. São Paulo: Faculdade Paulista de Artes (FAPA), p. 101-108. Disponível em: <http://fpa.art.br/fparevista/ojs/index.php/00001/article/view/20>. Acessado em:

_____. Teoria museológica: Waldisa Rússio e as correntes internacionais. In: BRUNO, Maria Cristina Oliveira (Coord.). **Waldisa Rússio Camargo Guarnieri: textos e contextos de uma trajetória profissional, v. 2.** São Paulo: Pinacoteca do Estado / Secretaria de Estado da Cultura / Comitê Brasileiro do Conselho Internacional de Museus, 2010. p. 145-154.

_____. Orientações para Gestão e Planejamento de Museus. Florianópolis: FCC, 2014

FERREIRA, Victor José. **Preservação Histórica**. s/ data. 8fls. Documento datilografado.

FIGUEIRA, Manuel Fernandes. **Memória histórica da Estrada de Ferro Central do Brasil**. Imprensa Nacional, Rio de Janeiro, 1908.

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

FONSECA, Maria Cecilia Londres. Da modernização à participação: a política federal de preservação nos anos 70 e 80. **Revista do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. IPHAN**, n. 24, p. 153-163, 1996.

_____. **O patrimônio em processo**: trajetória da política federal de preservação no Brasil. 2a ed. rev. ampl. Rio de Janeiro: UFRJ/IPHAN, 2005.

_____. Referências culturais: base para novas políticas de patrimônio. In: **Patrimônio Imaterial**: O Registro do Patrimônio Imaterial: Dossiê final das atividades da Comissão e do Grupo de Trabalho Patrimônio Imaterial. Brasília: Iphan/Minc, 2000.

FREIRE, Maria Emília Lopes. **Patrimônio ferroviário**: por uma compreensão sistêmica de sua lógica funcional. Dissertação - Universidade Federal de Pernambuco, Centro de Artes e Comunicação, Desenvolvimento Urbano. Recife: 2015.

FRIDMAN, Fânia. Freguesias fluminenses ao final do Setecentos. In: **Revista ieb**, n,48, São Paulo: março de 2009.Disponível em: <https://www.revistas.usp.br/rieb/article/view/34641/37379>. Acesso em: Nov. 2020.

FUNARI, Pedro Paulo Abreu; PELEGRINI, Sandra de Cássia Araújo. **Patrimônio histórico e cultural**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed., 2006.

GALEANO, Eduardo. **As veias abertas da América Latina**. Tradução: Galeno de Freitas. 39ª ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2000. Título original: Las venas abiertas de America Latina. (Coleção Estudos Latino Americanos, v.12)

GIESBRECHT, Ralph Mennucci. **Estações ferroviárias do Brasil**. Disponível em: < http://www.estacoesferroviarias.com.br/ > Acesso em: Ago. 2017.

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, Jose 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. Horizontes antropológicos, Porto Alegre, vol. 11, n. 23, jan./jun. 2005. In: Antropologia dos objetos: coleções, museus e patrimônios. Coleção Museu, Memória e Cidadania, Rio de Janeiro, Editora Garamond Ltda; IPHAN, 2007.256p.

GUARNIERI, Waldisa Rússio Camargo. **Um Museu de Indústria em São Paulo**. Tese (Doutorado). Fundação Escola de Sociologia e Política de São Paulo. São Paulo: 1980.

_____. A interdisciplinaridade em Museologia. São Paulo, 1981. In: BRUNO, Maria Cristina Oliveira (Coord.). **Waldisa Rússio Camargo Guarnieri: textos e contextos de uma trajetória profissional**, v. 1. São Paulo: Pinacoteca do Estado / Secretaria de Estado da Cultura / Comitê Brasileiro do Conselho Internacional de Museus, 2010. p. 123-126.

_____. Alguns aspectos do patrimônio cultural: o patrimônio industrial. São Paulo, 1983/1985. In: BRUNO, Maria Cristina Oliveira (Coord.). **Waldisa Rússio Camargo Guarnieri: textos e contextos de uma trajetória profissional**, v. 1. São Paulo: Pinacoteca do Estado / Secretaria de Estado da Cultura / Comitê Brasileiro do Conselho Internacional de Museus, 2010. p. 147-159.

_____. Cultura, Patrimônio e preservação, texto III. In: ARANTES, Antônio Augusto (org.). **Produzindo o passado.** São Paulo: Brasiliense/CONDEPHAAT, 1984. p. 59-64.

_____. Presença dos museus no panorama político-científico cultural. In: **Cadernos Museológicos**. 2. Rio de Janeiro: SPHAN – Pró-Memória. 1989. p.72-78.

_____. Conceito de Cultura e sua inter-relação com o patrimônio cultural e a preservação. Cadernos Museológicos, Rio de Janeiro: Iphan – Pró-memória, n 3, p. 7-12, 1990. In: BRUNO, Maria Cristina Oliveira (Coord.). **Waldisa Rússio Camargo Guarnieri: textos e contextos de uma trajetória profissional**, v. 1. São Paulo: Pinacoteca do Estado / Secretaria de Estado da Cultura / Comitê Brasileiro do Conselho Internacional de Museus, 2010. p. 203-210.

HALBWACHS, Maurice. **A Memória Coletiva**. Tradução: Beatriz Sidou. São Paulo: Editora Centauro, 2006.

HOBSBAWM, Eric J.. **A Era dos Impérios**, 1875-1914. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1988.

_____. **A Era das Revoluções**: Europa 1789-1848. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2019.

_____. **A Era do Capital**, 1848-1875**.** São Paulo: Paz e Terra, 2012.

HOLANDA, Sérgio Buarque de. **História Geral da Civilização Brasileira**. tomo II, vol. 6. 6ª ed. Rio de Janeiro; Editora Bertrand do Brasil, 2004.

HORTA, M., GRUNBERG, E., MONTEIRO, A. **Guia básico de educação patrimonial**: Brasília: IPHAN, 1999.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRÁFIA E ESTATISTICA (IBGE). Conselho Nacional de Geografia. **I Centenário das Ferrovias Brasileiras.** Rio de Janeiro: 1954.

JULIÃO, Letícia. Apontamentos sobre a história do museu. In: **Caderno de Diretrizes Museológicas I**. Brasília: Ministério da Cultura/ Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional/ Departamento de Museus e centros Culturais. Belo Horizonte: Secretaria de Estado de Cultura de Minas Gerais, Superintendência de Museus, 2006. p.23-32. Disponível em: <http://www.cultura.mg.gov.br/arquivos/Museus/File/caderno-diretrizes/cadernodiretrizes_segundaparte.pdf>. Acesso em: Ago. 2018.

_____. Museus e a preservação do patrimônio no Brasil. In: **90 anos do Museu Histórico Nacional em debate**. Org. Aline Montenegro Magalhães e Rafael Zamorano Bezerra. Rio de Janeiro: Museu Histórico Nacional, 2014.

JURUÁ, C. V. **Estado e construção ferroviária***:* quinze anos decisivos para a economia brasileira, 1852 – 1867. Rio de Janeiro: Ed. UERJ, 2012.

KÜHL, Beatriz Mugayar. **Arquitetura do ferro e Arquitetura ferroviária em São Paulo**: reflexões sobre a sua preservação. São Paulo: Ateliê Editorial: Fapesp: Secretaria da Cultura, 1998.

_____. Arquitetura Industrial em São Paulo. In: **Diário Oficial do Estado. Poder Executivo. Seção 1. Suplemento São Paulo, v.113, n.18, 25**, janeiro, 2003.

_____. **Preservação do patrimônio arquitetônico da industrialização**: problemas teóricos de restauro. São Paulo: Editora Ateliê/Fapesp, 2008.

_____. Notas sobre a Carta de Veneza. **Anais do Museu Paulista**: História e Cultura Matéria, São Paulo, v. 18, p. 287-320, 2010. ISSN 2. Disponível em: <http://www.revistas.usp.br/anaismp/article/view/5539>. Acesso em: Jan. 2019.

LE GOFF, Jacques. **História e Memória**. Tradução Bernardo Leitão [et al.]. Campinas, SP Editora da UNICAMP, 1990.

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: Dez. 2017

_____. 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: Dez. 2017.

_____. 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: Dez. 2017.

_____. Museologia-Museu e Patrimônio, Patrimonialização e Musealização: ambiência de comunhão. **Boletim Museu Paraense Emílio Goeldi**. Cienc. Hum., Belém, v. 7, n. 1, p. 31-50, 2012.

_____. Da face inativa da indústria ao contexto ativo do museu: aspectos da musealização do patrimônio industrial. **Encontro Nacional de Pesquisa em Ciência da Informação**, v. 14, 2013.

_____. Musealização e patrimonialização: formas culturais integradas, termos e conceitos entrelaçados. **Encontro Nacional de Pesquisa em Ciência da Informação**, v. 15, 2014.

LOPES, Maria Margaret. **Museu**: uma perspectiva de educação em geologia. 1988. 163f. Dissertação (mestrado)-Universidade Estadual de Campinas, Faculdade de Educação, Campinas, SP. Disponível em: <http://www.repositorio.unicamp.br/handle/REPOSIP/252696>. Acesso em: Ago. 2020.

_____. A favor da desescolarização dos museus. In: **Revista Educação & Sociedade**, n° 40, dezembro, 1991.

MATOS, Lucina Ferreira. **Estação da memória**: um estudo das entidades de preservação ferroviária do Estado do Rio de Janeiro. Dissertação (mestrado) – Centro de Pesquisa e Documentação de História Contemporânea do Brasil, Programa de Pós-Graduação em História, Política e Bens Culturais. Rio de Janeiro, 2010.

_____. **Memória ferroviária**: da mobilização social à política pública de patrimônio. 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.

MATOS FILHO, José Coelho & OLIVEIRA, Carlos Wagner de A. **O Processo de Privatização das Empresas Estatais Brasileiras**. Rio de Janeiro: IPEA, 1996 (Texto para discussão n° 422.

MENDONÇA, Elizabete de Castro. Patrimônio Imaterial e Museu: apontamentos sobre estratégias de articulações entre processos de patrimonialização e de musealização. In: **Revista Museologia & Interdisciplinaridade**, vol. IV, n° 8, dez. de 2015. p. 88-106.

MENEGUELLO, Cristina. Patrimônio industrial: memória, acervos e cidade. In: MENDONÇA, Lucia Glicério; ROMANELLO, Jorge Luis. **Polifônia do patrimônio**. Londrina: EDUEL, 2012.

_____. Patrimônio Industrial como tema de pesquisa. In: **I Seminário Internacional História do Tempo Presente**. Florianópolis, 2011. V.1.,

MENEGUELLO & RUBINO. Preservação do patrimônio industrial no Brasil. Entrevista concedida a Maria Cristina Schicchi. **Revista Óculum Ensaios**, PUC- Campinas.

MENESES, Ulpiano Toledo Bezerra de. O Objeto Material como Documento. Reprodução da aula ministrada o **curso Patrimônio Cultural: políticas e perspectivas.** IAB/CONDEPHAAT, 1980.

_____. Patrimônio Industrial e Museus: um Campo Problemático. **Memória da Eletricidade – Boletim** n. 06, São Paulo, 1988.

_____. A exposição museológica: reflexões sobre pontos críticos na prática contemporânea. **Ciências em Museus**, 4, 1992, pp.103-127.

_____. A problemática da Identidade Cultural nos Museus: de Objeto (de ação) a Objeto (de Conhecimento). **Anais do Museu Paulista – História e Cultura Material**, 1993, Universidade de São Paulo, Nova Série, Número 1, p.207 - 222.

_____. Do teatro da memória ao laboratório da História: a exposição museológica e o conhecimento histórico. **Anais do Museu Paulista**, vol. 2, jan./dez. 1994 (1ª. parte), vol. 3, jan./dez. 1995 (2ª. parte).

_____. O campo do Patrimônio Cultural: uma revisão de premissas. In: 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: IPHAN, 2012. p. 25-39. (Anais; v.2, t.1). Disponível em: http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Texto%204%20-%20MENESES.pdf . Último acesso em: Ago.2016.

_____. Os museus e as ambiguidades da memória: a memória traumática. In: **Conf. 10o. Encontro Paulista de Museus – Memorial da América Latina**, 18.07.2018. São Paulo, 2018. Disponível em: <https://www.sisemsp.org.br/wp-content/uploads/2018/08/Ulpiano-Bezerra-de-Meneses.pdf>. Acessado em: Ago. 2020.

MELLO E SILVA, L. Patrimônio Industrial: Passado e Presente. **Patrimônio: Revista Eletrônica do IPHAN**, Brasília, v. 4.

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.

MORAIS, Sergio Santos. **Reconstrução da rotunda de São João Del Rei**. Ministério dos Transportes. Rede Ferroviária Federal AS. Superintendência de Patrimônio Preserfe. Rio de Janeiro, 1987.

_____. A reconstrução da rotunda de São João Del Rei, In: **Revista da Associação de Engenheiros da EFCB**. Ano XXIX, n° 156, Rio de Janeiro, 1988, p. 5-11.

OLIVEIRA, Eduardo Romero de. **Museus Ferroviários do Estado de São Paulo (Brasil):** as políticas de conservação e o estado atual do patrimônio ferroviário brasileiro.

TST Transportes, Servicios e Telecomunicações, v. 19, dez 2010. p.190-204.

_____. **Patrimônio Ferroviário do Estado de São Paulo:** as condições de preservação e uso dos bens culturais. 2010. Revista Patrimônio e Cultura Material. Projeto História (PUCSP), v.40, p. 179-203.

_____. Museus e Ferrovias: estudo sobre a preservação do patrimônio ferroviário paulista. **Labor e Engenho, Campinas**, SP, v. 5, n. 3, p. 20-31, jul. 2011. Disponível em: <https://periodicos.sbu.unicamp.br/ojs/index.php/labore/article/view/125/1902>. Acesso em: 27 set. 2018.

_____. O centenário da Ferrovia Brasileira (1954): Ensaio sobre a elaboração da memória ferroviária no Brasil. 2013. Revista Espaço & Geografia (UnB), Vol.16, n 12. p. 675-717.

PARADELA, Célia Lima. **Desestatização da Rede Ferroviária Federal S/A. Impactos sobre os recursos humanos da Administração Geral**. 1998. Escola Brasileira de AdministraçãoPública, 1998. Disponível em: <http://bibliotecadigital.fgv.br/dspace/handle/10438/3362>. Acesso em: Jan. 2017.

PAULA, Dilma Andrade de. **Fim de Linha**: a extinção de ramais da Estrada de Ferro Leopoldina/Dilma Andrade de Paula. – Niterói: [s.n.], 2000.

PEREIRA. Marcele Regina Nogueira. Educação museal - Entre dimensões e funções educativas: a trajetória da 5ª Seção de Assistência ao Ensino de História Natural do Museu Nacional. Dissertação de Mestrado. **Museologia e Patrimônio**, Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro, 2010.

POMIAN, K. Colecção. In: **Enciclopédia Einaudi**. Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 1984, pág. 53.

POLLAK, Michael. Memória, esquecimento, silêncio. In: **Estudos Históricos**, 2 (3). Rio de Janeiro, 1989.

_____. Memória e Identidade Social. In: **Estudos Históricos**. Rio de Janeiro, 1992. V.5, n. 10, p. 200-212.

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). 2007. 285p. Dissertação (mestrado) - Universidade Estadual de Campinas, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Campinas, SP. Disponível em: <http://www.repositorio.unicamp.br/handle/REPOSIP/279439>. Acesso em: Nov 2020.

PROCHNOW, Lucas Neves. **O Iphan e o patrimônio ferroviário**: a memória ferroviária como instrumento de preservação. Dissertação (Mestrado) – Instituto do Patrimônio

Histórico e Artístico Nacional, Mestrado Profissional em Preservação do Patrimônio Cultural, Rio de Janeiro, 2014.

_____. Memória ferroviária. In: REZENDE, Maria Beatriz; GRIECO, Bettina; TEIXEIRA, Luciano; THOMPSON, Analucia (Orgs.). **Dicionário IPHAN de Patrimônio Cultural.** 1. ed. Rio de Janeiro, Brasília: IPHAN/DAF/Copedoc, 2015. (verbete).

RABELLO, Sônia. **O Estado na preservação de bens culturais**: o Tombamento. IPHAN, Rio de Janeiro, 2009.

RANGEL, Márcio Ferreira. Políticas Públicas e museus no Brasil. In: LOUREIRO, M. L. N. (Org.). **O Caráter Político dos Museus – MAST Colloquia**, 1a. ed. p. 117- 138 Rio de Janeiro: Museu de Astronomia e Ciências Afins, 2010.

RODRIGUEZ, Helio Suêvo. **A Formação das Estradas de Ferro no Rio de Janeiro**: o Resgate da sua Memória. Memória do Trem, Rio de Janeiro, Brasil, 2004, 192 pgs.

RUFINONI, Manoela Rossinetti. **Preservação do patrimônio industrial na cidade de São Paulo.** Dissertação (Mestrado) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, São Paulo, 2004.

_____. **Preservação e restauro urbano.** Teoria e prática de intervenções em sítios industriais de interesse cultural. Tese (Doutorado) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, 2009.

_____. Sítios históricos industriais: políticas de preservação e instrumentos de intervenção. **Acervo digital do IPHAN**. 2012. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/VI_coloquio_t1_sitios_historicos_industriais.pdf>. Acesso em:

SANT´ANNA, Márcia. Preservação como prática: sujeitos, objetos, concepções e instrumentos. In: REZENDE, Maria Beatriz; GRIECO, Bettina; TEIXEIRA, Luciano; THOMPSON, Analucia (Orgs.). **Dicionário IPHAN de Patrimônio Cultural**. 1. ed. Rio de Janeiro; Brasília: IPHAN/DAF/Copedoc, 2015. Disponível em: http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Preserva%C3%A7%C3%A3o%20pdf(1).pdf . Último acesso em: Ago. 2016.

SANTOS, Joaquim Gonçalves dos. **A Freguesia de São Miguel da Terra Firme**: aspectos históricos e demográficos - 1750-1894. Dissertação (mestrado) - Universidade Federal de Santa Catarina, Centro de Filosofia e Ciencias Humanas, 1996

SANTOS, Maria Célia T. Moura. **Repensando a ação cultural e educativa dos Museus**. Centro Editorial e Didático da UFBA, 1993.

_____. **Reflexões sobre a Nova Museologia**. Cadernos de Sociomuseologia, v. 18 n. 18: Reflexões museológicas: caminhos de vida, 2002

_____. **Encontros museológicos** – reflexões sobre a museologia, a educação e o museu. Coleção Museu, Memória e Cidadania, 4. Rio de Janeiro: Minc/IPHAN/DEMU, 2008.

SANTOS, Myrian Sepúlveda dos. **A escrita do passado em museus históricos**. Rio de Janeiro: Garamond; Minc/IPHAN/DEMU, 2006.

SANTOS, Welber Luiz dos. O complexo ferroviário de São João del-Rei entre a ABPF, o Preserve e o Iphan. In: **VI Colóquio Latinoamericano sobre recuperação e preservação do patrimônio industrial,** 2012, São Paulo. VI Colóquio latino-americano sobre recuperação e preservação do patrimônio industrial, 2012. 21 p. Disponível em: http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/VI_coloquio_t6_complexo_ferroviario.pdf. Acesso em: Nov.. 2016.

_____. Ordem e desordem contra bens culturais ferroviários. In: **Blog Trilhos do Oeste.** 14 Out. 2013. Disponível em: <https://trilhosdooeste.blogspot.com/2013/10/ordem-e-desordem-contra-bens-culturais.html>. Acessado em: Jan. 2019.

SCHEINER, Tereza Cristina. **Repensando o Museu Integral:** do conceito às práticas. In: Bol. Mus. Para. Emílio Goeldi. Cienc. Hum., Belém, v. 7, n. 1, p. 15-30, jan.-abr. 2012.

SCHOPPA, Renê Fernandes. **150 Anos do Trem no Brasil**. Rio de Janeiro: Editora Vianapole Design e Comunicação, 2004.

SCHWARCZ, Lilia Moritz. **O Espetáculo das Raças**: cientistas, instituições e questão racial no Brasil 1870-1930. São Paulo: Companhia das Letras, 1993.

SILVA, Marcelo Werner da; CRUZ, Ana Carolina Soares & CUNHA, Marianna Rocha Antunes da. A implantação ferroviária no estado do Rio de Janeiro: 1854-1900. In: **4º Seminário de Pesquisa do Instituto de Ciências da Sociedade e Desenvolvimento Regional**, da Universidade Federal Fluminense [UFF], Campos dos Goytacazes, RJ, 2010.

SILVA, Nuno Filipe Cardoso. **Centro de preservação da história ferroviária do Rio de Janeiro.** Engenho de Dentro, da estação ferroviária à memória das ferrovias. [Dissertação]. Porto, Portugal: Universidade do Porto, 2016.

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, 124p.

SOTO, Moana Campos. **Quem educa no Templo das Musas?** Reflexões e caminhos ao pensar a formação dos Educadores em Museus. [Dissertação]. Lisboa, Portugal: Universidade Lusófona de Humanidades e Tecnologias, Departamento de Arquitectura, Urbanismo, Geografia e Artes, 2010.

SOUZA, Igor Alexander Nascimento de. Programa Casas do Patrimônio: da institucionalização ao iminente obscurantismo. **Revista Memorare**, Tubarão, SC, v. 4, n. 1, p. 190-209 jan./abr. 2017.

TAMASO, Izabela. Por uma distinção dos patrimônios em relação à história, à memória e à identidade. In: PAULA, Z. C. de (Org.). **Polifonia do Patrimônio**. Londrina: EDUEL, 2012. pp. 21-46.

VALENTE, Maria Esther Alvarez. Museus de ciências e tecnologia no Brasil: uma história da museologia entre as décadas de 1950-1970. 2009. 276 p. Tese (doutorado) - Universidade Estadual de Campinas, Instituto de Geociências, Campinas, SP. Disponível em: <http://www.repositorio.unicamp.br/handle/REPOSIP/287022>. Acesso em: 12 ago. 2018.

_____. Da dimensão à função educativa no Museu: algumas incursões. In: **O lugar da educação no museu**: Museu de Ideias, [edição 2017] / Andréa Fernandes Costa, Aparecida Marina Rangel, Fernanda Castro, Isabel Aparecida Mendes, Henze, Maria Esther Valente, Ozias de Jesus Soares (orgs.). Rio de Janeiro: Museus Castro Maya, 2018.

VARINE, Hugues de. A Respeito da Mesa-Redonda de Santiago. In: ARAÚJO, Marcelo Mattos; BRUNO, Maria Cristina Oliveira. **A memória do pensamento museológico contemporâneo**: documentos e depoimentos. São Paulo: Comitê Brasileiro do ICOM, 1995.

_____. **As raízes do futuro**: o patrimônio a serviço do desenvolvimento local. Porto Alegre: Medianiz, 2013.

WIKIMEDIA COMMONS. **Localização do bairro Engenho de Dentro, no município do Rio de Janeiro.** Disponível em: <https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Engenho_de_Dentro.svg#/media/File:Engenho_de_Dentro.svg>. Acessado em: Ago. 2020.

FONTES DOCUMENTAIS:

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE PRESERVAÇÃO FERROVIÁRIA (ABPF). Disponível em: < http://www.abpf.com.br/inicio/>. Acesso em: Jul. 2018.

COMITÊ BRASILEIRO DO ICOM (ICOM-BR). **Código de ética para museus do ICOM**. 2009. Disponível em: http://icom.org.br/wp-content/themes/colorwaytheme/pdfs/codigo%20de%20etica/codigo_de_etica_lusofono_iii_2009.pdf . Acesso em: Maio 2017.

DECLARAÇÃO DE CAMPINAS. **Declaração do GEHT em defesa das construções e instalações utilitárias**. 1998. Disponível em: <https://cordiolli.files.wordpress.com/2011/06/declara-geht-carta-de-campinas.pdf>. Acesso em: Jan. 2018

DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRURA DOS TRANSPORTES (DNIT). **Glossário de Termos Ferroviários**. Brasilia, DF, 2016. Disponível em: <http://www.dnit.gov.br/ferrovias/glossario-de-termos-ferroviarios/glossario.pdf>. Acessado em: Dez. 2018.

ESTRADA DE FERRO D.PEDRO II. **Relatório do Anno de 1871** apresentado ao Ilustrissimo e Excellentissimo Sr. Conselheiro Barão de Itauna. Ministro e Secretário de Estado dos Negócios da Agricultura, Commercio e Obras Públicas pelo Barão de Angra. Tipografia do Diário do Rio de Janeiro, 1872.

ESTRADA DE FERRO D.PEDRO II. (Parte em Tráfego) **Relatório do Anno de 1877** apresentado ao Illm. e Exm. Sr. Conselheiro João Lins Vieira Cansasão de Sinimbú. Ministro e Secretário de Estado dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Públicas pelo Engenheiro Francisco Pereira Passos. Director da mesma Estrada. Typographia do Diário do Rio de Janeiro, 1878.

FEDECRAIL - European Federation of Museum & Tourist Railways. **Carta de Riga**. 2005. Disponível em: <http://www.fedecrail.org/common%20download/riga_charter-multiling/carta_de_riga_v10es.pdf>. Acesso em: Jan. 2018.

FUNDAÇÃO BIBLIOTECA NACIONAL (FBN). Biblioteca Nacional Digital. **Hemeroteca Digital**. Disponível em:<https://bndigital.bn.gov.br/hemeroteca-digital/> Acessado em: Ago. 2020.

INSTITUTO BRASILEIRO DE MUSEUS (IBRAM). **Política Nacional de Museus**. Brasília, 2003.

_____. **Guia dos Museus Brasileiros**. Brasília, 2011.

_____. **Subsídios para a Elaboração de Planos Museológicos**. Brasília, 2016.

INSTITUTO DO PATRIMONIO HISTÓRICO E ARTÍSCO NACIONAL (IPHAN). **Tombamento: Nº Processo: 0506-T-54**. Tombamento do Trecho Mauá-Fragoso. Arquivo Central do IPHAN no Rio de Janeiro.

_____. **Tombamento: Nº Processo: 1185-T-85**. Tombamento do Complexo Ferroviário de São João del-Rei. Arquivo Central do IPHAN no Rio de Janeiro.

_____. **Tombamento: N° Processo: 1382-T-97**. Tombamento do Museu do Trem: Acervo móvel e imóvel do Antigo Centro de Preservação da História Ferroviária do Rio de Janeiro, situado na rua Arquias Cordeiro, nº 1046. Arquivo Central do IPHAN no Rio de Janeiro.

_____. **Estudo sobre as ferrovias vinculadas à Rede Ferroviária Federal nos estados do Rio de Janeiro e do Espírito Santo** - Inventário de bens móveis e imóveis – 1° Parte – Levantamento Histórico, 2004.

_____. **Estudo sobre as ferrovias vinculadas à Rede Ferroviária Federal nos estados do Rio de Janeiro e do Espírito Santo** - Inventário de bens móveis e imóveis – 2° Parte – Inventário de bens imóveis, V. 2, TOMO I, 2004.

_____. **Portaria Normativa N° 1**, DE 5 DE JULHO DE 2006. Dispõe sobre a elaboração do Plano Museológico dos museus do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, e dá outras providências. Disponível em: <http://www.museus.gov.br/wp- content/uploads/2013/09/Portaria-01_2006.pdf>. Acesso em: Jul. 2017.

_____. **Inventário dos bens imóveis do patrimônio ferroviário do Rio de Janeiro.** Rio de Janeiro: IPHAN, 2008.

_____. **Carta de Nova Olinda**: documento final do I Seminário de Avaliação e Planejamento das Casas do Patrimônio. 2009a. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Carta_de_nova_olinda.pdf>. Acesso em: Ago. 2018.

_____. **I Fórum Nacional do Patrimônio Cultural.** Ouro Preto/MG, de 13 a 16 de dezembro de 2009b. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/uploads/publicacao/Anais2_vol1_ForumPatrimonio_m.pdf>. Acesso em: mar. 2017.

_____. **Portaria N° 220**, de 20 de Julho de 2010. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/intranet/baixaFcdAnexo.do?id=2418>. Acesso: Mar. 2017.

_____. **Parecer Técnico n° 001/2010**. Arquivo da Superintendência do IPHAN-RJ, Rio de Janeiro, 2010. 5fls

_____. **Portaria N° 407**, DE 21 DE DEZEMBRO DE 2010. Dispõe sobre o estabelecimento dos parâmetros de valoração e procedimento de inscrição na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário, visando à proteção da memória ferroviária, em conformidade com o art. 9º da Lei n.º 11.483/2007. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Portaria%20de%202010_12_21%20-%20No%20407%20(1).pdf>. Acesso em: Ago/2016.

_____. Parecer Processo de Tombamento Museu do Trem nº 1382-T-97. In: **Ata da 67ª reunião ordinária do Conselho Consultivo do Patrimônio Cultural** em 03 de maio de 2011. IPHAN, 2011, p. 42-57.

_____. **Folder de divulgação do PAC Cidades Históricas**: uma nova perspectiva para a valorização do Patrimônio Cultural Brasileiro. Brasília: Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – IPHAN, 2013. Disponível em: < http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Folder%20PAC2%20Cidades%20Hist%C3%B3ricas.pdf>. Acesso em: Ago, 2020.

_____. **Educação Patrimonial:** histórico, conceitos e processo. Brasília: Iphan/DAF/Cogedip/Ceduc, 2014. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Educacao_Patrimonial.pdf>. Acesso em: Ago. 2018.

_____. Relatório De Identificação e Reconhecimento do Conjunto da Casa do Patrimônio Ferroviário do Rio de Janeiro MUSEU DO TREM RIO DE JANEIRO – RJ. In: **Projeto de restauração, arquitetura e paisagismo do Conjunto Edificado da Casa do Patrimônio Ferroviário do Rio de Janeiro.** Elaborado por Oficina de Arquitetos - Ana Paula Polizzo. Rio de Janeiro, 2015.

_____. **Portaria nº 137**, de 28 de abril de 2016. Estabelece diretrizes de Educação Patrimonial no âmbito do Iphan e das Casas do Patrimônio. Disponível em: < http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Portaria_n_137_de_28_de_abril_de_2016.pdf>. Acesso em: Ago. 2017

_____. **Edital de Seleção de Mestrado Profissional em Patrimônio Cultural do IPHAN**., 2016. Disponível em:<http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Edital_de_Selecao_do_MestradoProfissional2016.pdf>. Acessado em: Mar 2019.

_____. **Ofício n° 1029/2018/IPHAN-RJ-IPHAN** - Cessão não onerosa de uso - Antiga Escola Técnica Estadual de Transportes Engenheiro Silva Freire - Rua Doutor Padilha, 1, Engenho de Dentro, Rio de Janeiro - RJ. Rio de Janeiro, 2018a.

_____. Sistema Integrado de Conhecimento e Gestão (SICG). **Ficha de preenchimento do SICG.** Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Chamada%20P%C3%BAblica_Ficha%20Consulta_Anexo%203.pdf>. Acesso: Jun. 2018b

INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL (IPHAN) & SECRETARIA DO PATRIMÔNIO DA UNIÃO (SPU). **Portaria Interinstitucional nº 1**, de setembro de 2011. Brasília: DOU, 2011.

LADEIRA, Stella. **Faisquinha:** a unidade elétrica que trabalhou no subúrbio. Rio de Janeiro: RFFSA/CPHFRJ, 1989, 11 p.

LASMAR, Telma. **Oficinas do Engenho de Dentro**. Volume 1. Rio de Janeiro, 1982, 32 p.

_____. **Maria Fumaça**: a locomotiva do tempo do Vovô. Rio de Janeiro: RFFSA/CPHFRJ, 1985, 13 p.

MINISTÉRIO DA CULTURA. **Caderno de diretrizes museológicas 1**. Brasília: Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional/ Departamento de Museus e Centros Culturais, Belo Horizonte: Secretaria de Estado da Cultura/ Superintendência de Museus, 2006. 2º Edição

MINISTÉRIO DO PLANEJAMENTO. SECRETARIA DO PATRIMÔNIO DA UNIÃO. **Programa de destinação do patrimônio da extinta RFFSA para apoio desenvolvimento local**. Orientação aos municípios e entidades privadas sem fins lucrativos. S/Data. 7fls. Disponível em: <https://www.infraestrutura.gov.br/images/rffsa/Destinacao%20do%20Patrimonio%20da%20RFFSA.PDF>. Acessado em: Mar. 2020.

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES. **Programa de Preservação do Patrimônio Histórico e Artístico do Ministério dos Transporte**s – PRESERVE. [Documento administrativo]. Brasília, 1979 4 fl..

_____. Portaria MT/SG n° 292, 24 de abril de 1980. **Diário Oficial da União. Brasília**, DF 29 de abril de 1980. Seção II, p. 3.038. Designa componentes do Grupo de Trabalho encarregado da implantação do PRESERVE. Brasília, 1980.

_____. **Diretrizes para a instalação do centro de preservação da história ferroviária**. Org. Maria Eliza Carrazzoni. Datilografado. 03 nov.1981a (2 fl)

_____. Programa de Preservação do Patrimônio Histórico do 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, 1981b. 56 P.

_____. Programa de Preservação do Patrimônio Histórico do Ministério dos Transportes. **Documento nº 1**, 1980-1982. RFFSA, Rio de Janeiro, 1982a.

_____. Programa de Preservação do Patrimônio Histórico do Ministério dos Transportes. **Centro de Preservação da História Ferroviária: museu ferroviário**. Curitiba PRESERVE/RFFSA/SR-5; SENAI, 1982b. 85 p.

_____. Programa de Preservação do Patrimônio Histórico do Ministério dos Transportes. **Museu do trem**. PRESERVE/RFFSA/SR-1, Recife, 1982c. 36 p.

_____. Programa de Preservação do Patrimônio Histórico do Ministério dos Transportes. **Centro de Preservação da História Ferroviária do Ceará**: PRESERVE/RFFSA, Ceará, 1982d.

_____. Programa de Preservação do Patrimônio Histórico do Ministério dos Transportes. Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima. Diretoria de Patrimônio. **Inauguração do Centro de Preservação da História Ferroviária do Rio de Janeiro:** Esboço do Programa. Rio de Janeiro, 1983a. 19 Fls.

_____. Programa de Preservação do Patrimônio Histórico do Ministério dos Transportes. **Centro de Preservação da História Ferroviária do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: RFFSA/MGRF, 1983b.

_____. Programa de Preservação do Patrimônio Histórico do Ministério dos Transportes. **Centro de Preservação da História Ferroviária do Rio Grande do Sul**. PRESERVE/RFFSA/SR-6, Porto Alegre, 1985. 116 p.

_____. Programa de Preservação do Patrimônio Histórico do Ministério dos Transportes. REDE FERROVIÁRIA FEDERAL SOCIEDADE ANÔNIMA (RFFSA). **Estudos técnico organizacionais do Centro de Preservação da História Ferroviária do Rio Grande do Sul (CPHFRGS)**. [Documento administrativo]. São Leopoldo, 1986.

_____. Programa de Preservação do Patrimônio Histórico do Ministério dos Transportes. **Plano de visitas orientadas para monitores**. Museu do Trem do Engenho

de Dentro/CPHFRJ/PRESERVE/Ministério dos Transportes. Museóloga Responsável: Maria Stella de Paula Ladeira. Rio de Janeiro: 1987a. 17 Fls.

_____. Programa de Preservação do Patrimônio Histórico do Ministério dos Transportes. **Projeto Educativo "Vamos Conhecer o Museu do Trem"**. Museu do Trem do Engenho de Dentro/CPHFRJ/PRESERVE/Ministério dos Transportes. Museóloga Responsável: Maria Stella de Paula Ladeira. Rio de Janeiro: out 1987b. 23 Fls.

_____. Programa de Preservação do Patrimônio Histórico do Ministério dos Transportes. **MT Preserve** (Programa de Preservação do Patrimônio Histórico do Ministério dos Transportes/ 1980-1988). Brasília, DF: PRESERVE, CCP, 1988.

_____. **Revitalização do Patrimônio Histórico Ferroviário:** Museu Ferroviário Nacional. Anteprojeto para implantação. Brasília:2005.

_____. **Revitalização do patrimônio histórico ferroviário Museu Ferroviário Nacional**: relatório final. Rio de Janeiro, nov. 2012. Disponível em:< http://www.transportes.gov.br/images/consultas_pu licas_viasNavegaveis/museu_ferroviario_ nacional/Revitaliz_pat_ferrovNacional.pdf>. Acesso em 10 de set. 2019.

_____. Programa de Preservação do Patrimônio Histórico do Ministério dos Transportes. **Projeto de Oficinas de Férias.** Museu do Trem do Engenho de Dentro/CPHFRJ/PRESERVE/Ministério dos Transportes. Museóloga Responsável: Maria Stella de Paula Ladeira. Rio de Janeiro: s/d. 7 Fls.

_____. Programa de Preservação do Patrimônio Histórico do Ministério dos Transportes. **Projeto do Setor Educativo.** Museu do Trem do Engenho de Dentro/CPHFRJ/PRESERVE/Ministério dos Transportes. Responsável: Maria Stella de Paula Ladeira, Supervisão: Maria Elisa Carrazzoni. Rio de Janeiro: s/d. 6 Fls.

_____. Programa de Preservação do Patrimônio Histórico do Ministério dos Transportes. **Capítulo 3** – Relatório do Grupo de Trabalho do Programa de Preservação do Patrimônio Histórico e Artístico do Ministério dos Transportes. S/d. 3.1-3.11, 11 Fls.

_____. REDE FERROVIÁRIA FEDERAL SOCIEDADE ANÔNIMA (RFFSA). Catálogo Museu do Trem Recife. Recife, 1972.

_____. REDE FERROVIÁRIA FEDERAL SOCIEDADE ANÔNIMA (RFFSA). Resolução n° 26, de 03 de maio de 1983. Programa de Preservação do Patrimônio Histórico do Ministério dos Transportes, Rio de Janeiro, RJ, 03 maio 1983.

_____. REDE FERROVIÁRIA FEDERAL SOCIEDADE ANÔNIMA (RFFSA). Passado e Presente - Informativo do Setor de Preservação do Patrimônio Histórico Ferroviário. set/out/nov 87 – Nº 0. Rio de Janeiro, 1987.

_____. REDE FERROVIÁRIA FEDERAL SOCIEDADE ANÔNIMA (RFFSA). Passado e Presente -
Informativo do Setor de Preservação do Patrimônio Histórico Ferroviário. jul/ago/set 88

– Nº 4. Rio de Janeiro, 1988.

_____. REDE FERROVIÁRIA FEDERAL SOCIEDADE ANÔNIMA (RFFSA). Passado e Presente.
Informativo da Gerencia de Preservação do Patrimônio Histórico e Ferroviário. PRESERFE ano II – n° 8-1989. Rio de Janeiro, 1989

_____. REDE FERROVIÁRIA FEDERAL S.A. Superintendência de Patrimônio. Gerência de Preservação do Patrimônio Histórico Ferroviário (PRESERFE). Manual de Preservação de Edificações Ferroviárias Antigas. (Apresentação Cláudio Terêncio Marques Bacalhau). Rio de Janeiro: RFFSA, 1991a. 78p.

_____. REDE FERROVIÁRIA FEDERAL S.A. Superintendência de Patrimônio. Gerência de Preservação do Patrimônio Histórico Ferroviário (PRESERFE). Manual para funcionamento dos Centros de Preservação e Núcleos Históricos Ferroviários. PRESERFE/RFFSA. Execução: Telma Lasmar. Rio de Janeiro: 1991b. 28 fl

_____. REDE FERROVIÁRIA FEDERAL SOCIEDADE ANÔNIMA (RFFSA). Projeto de Exposição para a comemoração dos 11 anos do Preserfe. Rio de Janeiro, 1991c, 28 fls.

TICCIH – Brasil, **Comitê Brasileiro de Preservação do Patrimônio Industrial**. Disponível em:<http://www.patrimonioindustrial.org.br/modules.php?name=Content&pa=showpage& pid=7>. Acesso em: Dez. 2017

_____. **Carta Manifesto**. Primeira Carta produzida pelos integrantes, até então Comitê Provisório pela Preservação do Patrimônio Industrial no Brasil, em São Paulo no dia 15 de março de 2003. Disponível em: <https://ticcihbrasil.com.br/cartas/carta-manifesto-2003/>. Acesso em: Nov. 2020.

TICCIH - México. Comité Internacional para la Conservación del Patrimonio Industrial. **Princípios de Dublin**. 2011. Disponível em: <http://www.ticcih.org/about/about-ticcih/dublinprinciples>. Acesso em: Dez. 2017

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: Dez. 2017

ENTREVISTA

MORAIS, Sérgio Santos. Sérgio Santos Morais: depoimento [25 ago. 2018]. **Entrevistadora**: FIGUEIREDO, Cintia da Silva, SILVA, Fernanda; SANTOS, Helena Mendes; e SILVA, Raquel Beatriz. Áudio: A. FIGUEIREDO, Cintia da Silva. Rio de Janeiro. (1:23’42’’) Celular. Entrevista concedida na coleta de informações sobre a Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima (RFFSA) e as suas políticas de preservação do patrimônio ferroviário.