

# A ENTRADA DA REDE FERROVIÁRIA NO CAMPO DA PRESERVAÇÃO DO PATRIMÔNIO PÚBLICO NACIONAL

**LUCINA FERREIRA MATOS**, FUNDAÇÃO OSWALDO CRUZ, RIO DE JANEIRO,  
RIO DE JANEIRO, BRASIL.

Pós-doutora em História pela Universidade Estadual Paulista "Júlio de Mesquita Filho".  
Doutora e mestre em História, Política e Bens Culturais pelo Centro de Pesquisa e  
Documentação de História Contemporânea do Brasil da Fundação Getúlio Vargas.  
Tecnologista em Saúde Pública na Fundação Oswaldo Cruz (2009- ).  
E-mail: lucina.matos@fiocruz.br

**DOI**

<http://dx.doi.org/10.11606/issn.1980-4466.v14i27p86-113>

**RECEBIDO**

03/11/2018

**APROVADO**

19/06/2019

## A ENTRADA DA REDE FERROVIÁRIA NO CAMPO DA PRESERVAÇÃO DO PATRIMÔNIO PÚBLICO NACIONAL

LUCINA FERREIRA MATOS

### RESUMO

Este trabalho trata da preservação dos bens culturais das ferrovias brasileiras, tendo como objeto de reflexão iniciativas do governo federal implantadas no ano de 1980 e que perduraram até metade dos anos 1990. Trata-se do Programa de Preservação do Patrimônio Histórico dos Transportes (Preserve), que em 1986 foi assumido pela Rede Ferroviária Federal S. A. (RFFSA) com a criação do Setor de Preservação do Patrimônio Histórico Ferroviário (Preserfe), se estendendo e se reconfigurando até o ano de 1996. Por meio da estrutura e funcionamento de ambos os programas foi possível observar o percurso de valorização dos bens ferroviários de monumentos históricos a patrimônio cultural. A pesquisa contou com a leitura de trabalhos acadêmicos dedicados à análise da questão. Também contou com o estudo dos documentos oficiais dos dois programas, além da análise de processos de tombamento realizados pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (Iphan) de modo a apresentar a dimensão, as contribuições e o impacto no campo da proteção dos bens nacionais. Observamos que os programas representaram a primeira ação sistêmica voltada para esta tipologia patrimonial, contribuindo para o avanço em termos conceituais e para as práticas existentes no país até aquele momento. Ademais, proporcionaram ao corpo técnico do Iphan, em paralelo a outras demandas da sociedade para com a preservação de bens públicos, um olhar diferenciado e a necessidade de revisões do atual *modus operandi*.

### PALAVRAS-CHAVE

Ferrovias. Patrimônio ferroviário. Memória social.

## THE ENTRY OF THE RAILWAY NETWORK IN THE FIELD OF THE NATIONAL PUBLIC HERITAGE PRESERVATION

LUCINA FERREIRA MATOS

### ABSTRACT

This work deals with the preservation of the cultural assets of the Brazilian railroad, to reflect on the initiatives of the federal government implemented in the year 1980 and that lasted until half of the 1990s. This is the Program of Preservation of the Historical Heritage of Transportation (Preserve), which in 1986 was taken over by the Rede Ferroviária Federal S. A. with the creation of the Preservation of Historic Railway Heritage (Preserfe), which was extended and reconfigured until 1996. Through the structure and operation of both programs, it was possible to observe the journey of valuing the railway goods from historical monuments to cultural heritage. The research relies on the reading of scholarly works dedicated to the analysis of the question. It also had the study of the official documents of the two programs, as well as the analysis of the processes of listing by the Institute of National Historical and Artistic Heritage (Iphan) to present the dimension, contributions and impact in the field of protection of national assets. We observed that the programs represented the first systemic action focused on this patrimonial typology, contributing to the advance in conceptual terms and to the existing practices in the country until that moment. In addition, they brought to Iphan's technical staff, in parallel to other demands of the society for the preservation of public goods, a different look and the need for revisions of the current *modus operandi*.

### KEYWORDS

Railroad. Railroad heritage. Social memory.

## 1 APRESENTAÇÃO

Este artigo<sup>1</sup> trata da questão do passado ferroviário no que se refere a sua concepção como patrimônio histórico e cultural. Desde os fins dos anos de 1960, observa-se uma mudança na forma de tratar os bens materiais das ferrovias brasileiras. A eles passam a ser imputados valores de outra natureza que aqueles que os enquadravam somente como peças do patrimônio econômico e social da empresa/instituição comercial. Iniciou-se um movimento de reconhecimento e valorização desses materiais como detentores de atributos históricos, de referências da identidade e memória de grupos, localidades e regiões. Os deslocamentos, avanços e estratégias que contribuíram para a trajetória de consolidação de uma memória e de um patrimônio cultural ferroviário, como expressado nos dias atuais, têm sido o interesse dos nossos estudos.

Neste trabalho analisaremos o Programa de Preservação do Patrimônio Histórico dos Transportes (Preserve)<sup>2</sup>, – iniciativa implantada pelo Ministério

1. Este texto é resultado da pesquisa de pós-doutorado realizada na Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho”, vinculada ao processo da Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo (Fapesp), sob o número 2016/15921-2, vigente entre 2016-2019.

2. O Preserve foi implantado em outros segmentos do transporte no Brasil, como: Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER), Companhia Brasileira de Trens Urbanos (CBTU), Empresa Brasileira de Transporte Urbano (EBTU), Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes (GEIPOT), Empresa de Portos do Brasil S. A. (Portobrás), Cia. Docas da Bahia (Codeba), Cia. Docas do Espírito Santo (Codesa), Administração do Porto de Recife, Administração do Porto de Manaus, Cia. Docas do Rio de Janeiro (CDRJ), Cia. Docas do Pará (CDP), Cia. Docas de Imbituba, Superintendência Nacional da Marinha Mercante (Sunamam), Companhia de Navegação do São Francisco (Franave), Companhia de Navegação Lloyd Brasileiro (Lloydbrasa), Marinha do Brasil, Aeronáutica, Empresa de Engenharia Ferroviária S. A. (Engefer) – subsidiária da Rede Ferroviária Federal S. A. (BRASIL, 1980).

dos Transportes (MT) em 1980 – e sua ramificação no segmento ferroviário, transformado pela Rede Ferroviária Federal S. A. (RFFSA), em 1985, no Setor de Preservação do Patrimônio Histórico Ferroviário, denominado Preserfe. O programa inicial tinha por objetivo promover, recuperar e preservar materiais e construções de valor histórico e artístico que servissem à memória do setor de transportes<sup>3</sup>. No entanto, podemos observar que se tornou uma importante referência na preservação ferroviária e hoje tem servido de reflexão teórica e tem sido citado como lugar de origem das práticas preservacionistas do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (Iphan), após este ter assumido o legado das ferrovias em função da Lei nº 11.483/07.

Na primeira parte, apresentaremos as discussões acadêmicas e os principais pesquisadores que vêm se ocupando do tema e se estabelecendo nesse segmento. As abordagens, referenciais, objetos de investigação e, principalmente, seus avanços e lacunas são pontos que pretendemos discutir. Essa seção contará com um levantamento de bibliografias e a leitura dos trabalhos que tratam especificamente do Preserve/Preserfe. Tomamos como parâmetro metodológico e analítico a pesquisa realizada por Correa e Oliveira (2018) sobre dissertações e teses em história ferroviária no Brasil.

Na segunda parte, trataremos com maior detalhe dos programas Preserve/Preserfe, descrevendo propostas, diretrizes, formatos e principais produtos. Além disso, pretendemos refletir sobre o processo de transição do modelo idealizado pelo MT ao operado pela RFFSA.

Por fim, discorreremos sobre a relação dos programas com as práticas de preservação operadas pelo Iphan, tomando por base dados levantados no estudo de quatro processos de tombamentos ferroviários realizados. Verificaremos as referências aos programas no contexto de entrada de uma nova tipologia patrimonial em suposta disputa com políticas públicas já estabelecidas pelo órgão. O objetivo é identificar em que medida a institucionalização e sistematização de procedimentos e normas desenhadas pelo MT e assumidos pela RFFSA se adequaram ou se tornaram uma política pública de cunho federal no campo ferroviário.

3. Estudamos os documentos produzidos pela Secretaria Executiva do Ministério dos Transportes e pela RFFSA, como relatórios de atividade, manuais, catálogos, documentos normativos e boletins (*Passado e Presente*). Parte do material consultado foi emprestado pelo ex-ferroviário e ex-coordenador do Preserve, Rubem Ladeira.

## 2 O INTERESSE ACADÊMICO PELOS PROGRAMAS DE PRESERVAÇÃO DA DÉCADA DE 1980

O tema da ferrovia é objeto de reflexão ampla pelos pesquisadores brasileiros, como demonstra o levantamento realizado por Correa e Oliveira (2018), que aponta, somente no banco de dados da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (Capes), 262 trabalhos, no recorte de 1972 a 2016. No entanto, é recente o interesse pelas questões que se ocupam da reflexão sobre patrimônio e memória. Como apontado pelos autores, somente a partir dos anos 1990 o interesse por outras abordagens sobre ferrovia começa a surgir. Desde então, foram identificadas 41 pesquisas que se ocupam do patrimônio e da memória.

Nessa linha, mais novo é o interesse em relação a programas e práticas de preservação voltadas para o transporte ferroviário. O levantamento que realizamos identificou 16 referências com a palavra-chave “Preserfe”. O Banco de Teses da Capes registra três trabalhos com a mesma expressão (BEMVENUTI, 2016; MATOS, 2015; SILVA, 2017); enquanto no buscador do Google Acadêmico localizamos 31 trabalhos, incluindo os três da Capes. Desse conjunto, alguns utilizam os programas como citações. Assim, definimos trabalhar apenas com os textos que estudam de forma mais específica as referidas iniciativas e que tenham sido resultado de estudos de pós-graduações (*stricto sensu*) ou publicados em periódicos e anais de eventos e congressos. A Tabela 1 representa o levantamento realizado.

Cinara Lewinski reúne o número de seis trabalhos em torno dos programas preservacionistas: três artigos, dois anais, publicados entre 2015 e 2017, e uma dissertação (2017), caracterizando-se como a maior divulgadora do assunto.

TABELA 1

Quadro demonstrativo por tipo de trabalho e ano de publicação.  
Fonte: Elaborado pela autora.

TIPO DE TRABALHO	QUANTIDADE	ANO DE PUBLICAÇÃO
Doutorado	2	2015 (2)
Mestrado	4	2017 (2), 2016, 2014
Publicação periódicos	7	2017 (2), 2016 (3)
Publicação eventos	3	2016 (3)

No que se refere ao objeto de pesquisa, o projeto de preservação do Rio Grande do Sul, com citação principal ao Museu de São Leopoldo, congrega o maior número de interesse. As pesquisadoras Cinara Lewinski e Alice Bemvenuti são as responsáveis pela representação da região nesse quadro.

Do conjunto, percebemos aplicações distintas de abordagem, aprofundamento, fontes, métodos e quadro teórico. Em alguns trabalhos, os programas serviram como introdução para outros debates, como a questão dos museus ferroviários e da preservação contemporânea de referentes da ferrovia, como as rotundas, além da questão da atuação do Estado brasileiro na construção de uma memória coletiva. Em outros casos, os programas assumem maior protagonismo nas pesquisas. Neste grupo, as fontes utilizadas, em sua maioria, foram os documentos produzidos pelas instituições (Ministério dos Transportes e RFFSA), além do recurso a entrevistas com personagens que participaram diretamente do desenvolvimento e implantação deles. Esses pesquisadores ocuparam-se da estrutura, formação, histórico, conceitos e noções teóricas, assim como sobre os reflexos no campo da preservação. Também identificamos a conexão com a publicação da Lei nº 11.483/07 e sua aproximação e impacto nas políticas e práticas do Iphan.

Os textos publicados em formato de artigos e anais apresentam, em sua maioria, interesse na formação dos museus e narrativas construídas por meio das exposições e linha museal. As duas principais autoras, Lewinski e Bemvenuti, possuem atuação profissional no campo dos museus; especificamente, trabalharam no Museu do Trem de São Leopoldo/RS, lugar de observação e reflexão de ambas. Em relação aos programas, os trabalhos de Cinara Lewinski (2016a, 2016b, 2016c, 2016d, 2017a, 2017b) ora se ocupam de destacar a estrutura, propósito, composição e teorias utilizadas, ora da leitura deles como espaços políticos a serviço do Estado, na composição de uma narrativa nacional. Nesse sentido, enxerga os programas como instituições políticas, lugares de memórias, divulgadoras de uma memória oficial forjada pelos técnicos do Estado, que introduziram uma ressignificação como patrimônio cultural aos bens da ferrovia.

Os textos, em seu conjunto, são densos, visto que apresentam dados singulares e relevantes que permitem conhecer e entender os objetivos e funcionamentos. Além disso, a autora usa tanto fontes oficiais, produzidas pelas instituições, quanto entrevistas com personagens chave que trabalharam

no desenvolvimento do Preserve/Preserfe. Este ponto pode ser considerado como uma contribuição rica, sobretudo se os dados coletados puderem ser compartilhados a serviço de outras pesquisas. A autora faz uma crítica ao interpretar que os programas não deram conta de todo o acervo da ferrovia. Porém, não avança muito além do começo da década de 1990, desprezando os estudos das estruturas adotadas pela RFFSA nessa época. Um conceito que interessa à autora é o de patrimonialização.

Bemvenuti (2017, 2016), que também estudou o Museu do Trem de São Leopoldo, tem interesse no processo de musealização promovido por meio das instalações da instituição. Também reflete sobre o conceito de patrimonialização, embora não aprofunde a questão. Apresenta histórico e estrutura, além de interpretar a privatização como responsável pelo encerramento das atividades. Da mesma forma, utiliza fontes documentais e orais. Os textos da autora permitem entender que já ocorriam parcerias com prefeituras locais antes da existência dos Preserve/Preserfe.

O artigo de Losnak e Oliveira (2018), cujo foco principal é a análise de políticas públicas de preservação promovidas no estado de São Paulo, faz referência ao Preserve por possuir o Museu Ferroviário Regional Bauru/SP (MFRB) como lugar de observação. O trabalho não reflete especificamente sobre a estrutura e objetivos da iniciativa, mas apresenta informações importantes sobre a relação que se estruturou a partir do surgimento do Preserve. Os autores informam que a criação do MFRB contou com a parceria dos técnicos do Preserve. Porém, a partir de 1986 o Preserfe assume o projeto e a narrativa do MFRB passa a refletir prioritariamente as referências da RFFSA.

As pesquisas de pós-graduação (*stricto sensu*) somam sete. Lucas Neves Prochnow (2014) inaugura a matéria estudando a então recém atribuição dada ao Iphan, sobre a preservação da memória ferroviária. Os pontos de estudo do pesquisador recaíram sobre a Lei nº 11.483/07, o histórico da proteção de bens nacionais, o conceito de memória ferroviária e das práticas de preservação. Seu objeto de estudo é o complexo ferroviário de Jaboatão dos Guararapes/PE, sobre o qual analisa o conflito em torno da valoração realizada pelo Iphan. O autor não se debruça de forma densa sobre os programas: contextualiza, quantifica e localiza os museus e centros de preservação, embora afirme que o modelo operado por eles é replicado na atuação do Iphan, ao trabalhar com o patrimônio ferroviário recentemente adquirido.



A pesquisadora Alice Bemvenuti (2016) dedica ampla investigação sobre os programas, inclusive sua dissertação possui dois subcapítulos para analisar especificamente tal questão: um dedicado ao Preserve e Preserfe, outro ao Programa Ferroviário de Ação Cultural (Profac) e seus Centros Ferroviários de Cultura (Cefecs). A autora, que possui interesse na gestão de museus e estuda em particular o lugar do Museu do Trem de São Leopoldo/RS, apresenta o histórico, a atuação, a estrutura e os resultados. Ela toma a privatização como fator preponderante para o desmonte do Preserfe e das estruturas a ele vinculadas, embora indique a existência de Cefecs em operação ainda à época da sua pesquisa, 2016, quando a RFFSA já estava oficialmente extinta. Outros autores, como Prochnow (2014) e Furtado (2015), também relacionam a extinção da empresa com o desmonte do Preserfe. A pesquisa contou com entrevistas de importantes atores que trabalharam nos programas, como Sergio Morais – arquiteto e primeiro funcionário da RFFSA a trabalhar tanto no Preserve quanto no Preserfe.

Raquel Silva (2017) dedica parte da sua dissertação para descrever a formação e estrutura dos programas, discutindo as apropriações e distribuições dos materiais museológicos. Debate as ações de preservação do patrimônio ferroviário, tendo como lugar de observação também o Museu do Trem de São Leopoldo. A autora destaca os programas como elementos fundamentais à promoção de um estudo sistemático sobre o patrimônio ferroviário, o que teria ampliado o arco de proteção desse patrimônio. Entende as iniciativas como processo de musealização e ressignificação, assim como uma política pública. Também considera o processo de privatização como ameaça a um patrimônio que já teria sido ressignificado. Para a autora, a transferência para o Iphan não mitigou os riscos e vulnerabilidade em torno da preservação dos acervos ferroviários, sobretudo em função da constante descontinuidade de medidas direcionadas para essa tipologia patrimonial. Ao fim, indica que ainda há pontos a serem esclarecidos sobre a história desses programas, principalmente no que se refere ao Preserfe e seus desdobramentos.

Outra autora a dar maior proporção e aprofundamento à questão é Cinara Lewinski (2017b). A sua dissertação toma os programas como objeto central, e nesse sentido identifica e esquadrinha em detalhe a concepção do projeto: história, formação, arquitetura e desempenho, utilizando um olhar crítico a respeito. Interpreta-os como um projeto nacional de ressignificação

do patrimônio ferroviário. Debate o sentido político e as concepções teóricas, defendidas pela autora como uma proposta objetiva incutida pelo Estado na formação de “lugares de memória”, que ainda hoje permaneceria na ideia de uma ferrovia gaúcha. A construção de uma narrativa oficial forjada pelo Estado é um dos pontos de maior interesse da pesquisadora. Nesse sentido, chega a interpretar os programas como a correção de um erro promovido pela desvalorização das ferrovias, representado pelo seu desmonte. Assim como outros pesquisadores, Lewinski também faz uso de entrevistas como recurso à produção de informações para além das fontes produzidas pelas instituições. Completa sua análise com uso de fotografias, uma espécie documental destacada na pesquisa. A autora deduz que a medida de transferência dos acervos ao Iphan, em função da edição da Lei nº 11.483/07, se configuraria como a primeira iniciativa de criação de uma política patrimonial efetiva para o setor. Argumenta, inclusive, que a patrimonialização conduzida pelos programas estariam presentes em tal processo. No entanto, critica a ausência de uma política de preservação voltada particularmente para essa tipologia patrimonial e diz que nem mesmo a medida de transferência mitigou os riscos de perda e a vulnerabilidade delegada a esse patrimônio.

Já no caso das teses, José Geraldo Furtado (2015) inaugura o debate e traz ponto importante ao apresentar a permanência do Preserfe mesmo após a extinção da RFFSA. O autor se dedica a estudar o patrimônio ferroviário, tendo como recorte o processo de patrimonialização e abandono em Além Paraíba/MG, observando o papel e recepção das intervenções pela comunidade. Furtado traz o seu próprio relato, como ex-funcionário da RFFSA e participante da implantação do Cefec na estação de Porto Novo. O autor informa sobre a continuidade das atividades do Cefec até os idos de 2012.

Simultaneamente, Lucina Matos (2015) realizou pesquisa sobre o patrimônio ferroviário, examinando a concepção recente da memória ferroviária e sua proeminência como política pública. O debate coloca em cena três grupos de personagens – a RFFSA, o Iphan e as associações de preservação ferroviárias brasileiras – no processo de ressignificação e objetivação do passado ferroviário desde os idos da década de 1970. A autora trabalha com o Preserve e o Preserfe descrevendo o papel da RFFSA, retratando a idealização, funcionamento, estratégias, concepções e estruturação em centros e núcleos de preservação, com apropriações de debates

nacionais e globais sobre a temática preservacionista e da cultura. Tem como fontes documentos oficiais, periódicos e entrevistas. A autora descreve a dificuldade em localizar fontes documentais sobre o assunto, o que levou à solicitação de empréstimo de acervo particular de um ex-ferroviário que participou da implantação do Preserfe – Rubem Ladeira. De igual modo, concorda com a ideia de um projeto forjado pelo Estado na construção de uma memória ferroviária e da importância do projeto preservacionista na salvaguarda dos bens culturais ferroviários. Além disso, também interpreta que o Iphan tem reproduzido o modelo operado pelos programas no tratamento do acervo ferroviário.

## 2.1 A preservação dos materiais ferroviários na década de 1980: o Preserve e o Preserfe

Em 1980, o MT criou o Preserve. Era gerenciado diretamente pelo Ministério, sob a coordenação da museóloga Maria Elisa Carrazzoni – que trabalhou no Museu Nacional de Belas Artes, no Rio de Janeiro, entre os anos de 1970 e 1976. Também editou o *Guia dos Museus no Brasil* (1978).

A Rede Ferroviária Federal S. A. integrou de imediato o Preserve, estabelecendo na sua sede, no Rio de Janeiro, um grupo de trabalho responsável pelo desenvolvimento das atividades e diretrizes – padrão exigido pelo projeto macro. Sob a lógica do Preserve, foram instalados cinco Centros de Preservação da História Ferroviária (CPHF): São João del-Rei/MG (1981); Recife/PE (1982); Fortaleza/CE (1982); Curitiba/PR (1982); Rio de Janeiro/RJ (1984).

Os CPHFs eram complexos com multiespaços<sup>4</sup> expondo móveis, materiais rodantes, documentos e outros objetos com referências históricas. Seguiam a recomendação de estarem vinculados à relação da comunidade com a ferrovia e a de retratar a história ferroviária local (BRASIL, 1981a; REDE FERROVIÁRIA FEDERAL, 1989, p. 15). Para divulgação e registros desses espaços, o Preserve publicou um conjunto de documentos classificados como catálogos, os quais continham as referências do Programa: dados históricos das ferrovias (global, nacional e local) e informações sobre maquinários e materiais ferroviários dispostos no acervo do CPHF, complementados por imagens fotográficas das peças exibidas no local.

4. Os multiespaços contêm núcleos museológicos, bibliotecas, fitotecas e arquivos históricos, por exemplo.

De modo sucinto, descreveremos os espaços do Preserve, que foram posteriormente assumidos pelo Preserfe. *São João del-Rei* foi o primeiro CPHF, inaugurado em 29 de agosto de 1981, em comemoração ao Centenário da Estrada de Ferro Oeste de Minas (EFOM). Sergio Santos Moraes, arquiteto vinculado à equipe da RFFSA, informa que a escolha do local se deu pelo fato de o antigo armazém de carga, onde depois foi instalado o Museu, estar desativado à época. Em 1984, o trajeto, utilizando locomotiva a vapor, foi oficializado como museu. A estação de Tiradentes e a rotunda foram restauradas, complementando o complexo. O museu funciona atualmente sob a responsabilidade da Ferrovia Centro-Atlântica S. A., que integra a organização VLI Multimodal S. A.

Em 1982, três outros CPHFs foram inaugurados: *Pernambuco*, *Ceará* e *Paraná*. O primeiro resultou da remodelagem do Museu do Trem de Recife/PE, existente desde 1972. Estavam dispostos nesses espaços os bens oriundos da Great Western of Brasil Railway Company. O segundo, em Fortaleza/CE, foi inaugurado em 10 de setembro. O antigo prédio da administração das Oficinas de Demóstenes Rockerte, originário da Rede de Viação Cearense, serviu para a instalação. O acervo contava com a locomotiva batizada de “Fortaleza”, a primeira a trafegar no estado, e a locomotiva “Marta-Rocha”, utilizada no período da II Guerra Mundial (BRASIL, 1982). O terceiro, em Curitiba/PR, foi aberto em 15 de dezembro, na Estação Central Ferroviária de Curitiba. Apresentava a história da Rede de Viação Paraná-Santa Catarina, dando destaque ao trecho Paranaguá-Curitiba, no qual existia uma linha turística (BRASIL, 1984).

Em 25 de fevereiro de 1984 foi inaugurado o CPHF do *Rio de Janeiro*, nas Oficinas do Engenho de Dentro, oriundas da Estrada de Ferro Central do Brasil. Algumas peças ganharam destaque no acervo, como a locomotiva “Baroneza”, o carro do Imperador, usado pelo Rei Alberto da Bélgica quando esteve em visita ao Brasil em 1920, e o carro do presidente Getulio Vargas, utilizado na década de 1930 (BRASIL, 1984). Foi mantido como Museu do Trem até 2007 e reinaugurado em 2013, sob a gestão do Iphan.

O CPHF do *Rio Grande do Sul* foi criado em 9 de março de 1985, alocado na antiga estação da cidade de São Leopoldo. A estação é valorizada como a primeira do estado e foi pré-fabricada na Inglaterra. Assim como nos demais espaços, este também apresentava suas referências ferroviárias

recorrendo a categorias como singular, único e original, ou seja, à fetichização de objetos (BRASIL, 1985b). As narrativas dos centros e núcleos mantinham o padrão de valorizar objetos e personagens, buscando elementos que os distinguissem no conjunto ferroviário e no campo do patrimônio, visto que algumas concepções foram transcritas quando do pedido de tombamento, como no caso de São João del-Rei.

No mesmo ano, 1985, foi fundado o CPHF de *São Paulo*, que foi alocado na Vila de Paranapiacaba, em Santo André/SP, tendo como determinação a ordenação do MT para que a vila passasse a ser de responsabilidade do Preserve e da RFFSA, conforme Portaria Ministerial nº 312, de 30 de maio de 1985. A vila passava por um processo de degradação e havia denúncias da população sobre isso. Também a Associação Brasileira de Preservação Ferroviária (ABPF) e outras instituições públicas se manifestaram, o que acabou promovendo a formação do Movimento Pró-Paranapiacaba – este transformado em uma organização civil.

Pela leitura dos documentos que apresentavam a configuração dos espaços e as peças escolhidas para composição deles, percebemos que as edificações e instalações das edificações ferroviárias facilitavam a conformação das exposições e a idealização de algumas diretrizes do Preserve, visto que se adequavam ao critério da utilidade, pois atendiam à alocação dos materiais de grande porte e à dinâmica de visitas e instalação de variados tipos de exposições, programas educacionais e demais atividades lúdicas e de preservação. Interpretando os bens ferroviários como patrimônio industrial, encontramos em Françoise Choay (2006) uma referência que explica a lógica de interpretação para construções similares às ferroviárias, visto que se adequam à premissa da reutilização e reapropriação, pela flexibilidade e facilidade características desses bens.

A constituição dos CPHF foi orientada pelo documento *Diretrizes para a instalação de centros de preservação da história ferroviária* (BRASIL, 1981a), que continha um conjunto de requisitos e orientações para a implantação desses lugares.

Inicialmente, a ideia do Preserve consistia no levantamento e recuperação de acervos arquitetônicos, operacionais e documentais para exposição em espaços museológicos que sustentassem as reservas técnicas necessárias. Além de incentivar a pesquisa sobre a ferrovia e a formação técnica/profissional (BRASIL, 1982a).

O resultado é indicado como um projeto que alcançou um resultado importante para o Preserve, inclusive considerando os demais órgãos do MT, como expressado pela coordenadora, Maria Elisa Carrazzoni.

Se a Rede Ferroviária Federal S. A., pelo imenso legado que herdou ao encampar as ferrovias brasileiras para modernizá-las do ponto de vista técnico e administrativo, foi a pioneira no trabalho de preservação, que é a diretriz maior do Preserve, as outras empresas que fazem parte do Ministério dos Transportes seguem os seus passos com interesse e eficiência, como é o caso da Sunaman e das Docas da Bahia, Pernambuco, Manaus e Belém, essas últimas controladas pela Portobrás (BRASIL, 1985a, p. 8).

Para José Emílio de Castro H. Buzelin, ex-ferroviário que atuou por mais de dez anos no Núcleo Histórico de Belo Horizonte, o fato decorre de os bens ferroviários se encontrarem, à época, em bom estado de conservação.

[...] este material estava mais “à mão”, porque alguns dos quais faziam parte de seus ativos operacionais em muitos dos casos, como, por exemplo, o magnífico complexo de São João del-Rei, em Minas Gerais, cuja sobrevivência da emblemática “bitolinha” teve a atenção despertada em todo o mundo por ser uma das últimas a operar com locomotivas a vapor Baldwin em bitola de 0,76m. A tração a vapor na Regional Teresa-Cristina ou carros, vagões e locomotivas ainda em operação em demais regionais, só para citar alguns pontos, garantiam a “reserva técnica” do programa [...] (BUZELIN, 2011).

Segundo José Reginaldo Gonçalves (2005, p. 3), “os objetos que compõem um patrimônio precisam encontrar ‘ressonância’ junto a seu público” para que possam fazer sentido. A possibilidade de visualizar a engrenagem das peças ferroviárias, a apreciação de uma tecnologia operada desde o século XIX e o passeio em uma locomotiva “antiga”, na nossa interpretação, garantiriam a ressonância de uma memória ferroviária, na medida em que acionaria a memória individual e coletiva partilhada nos espaços da família e do trabalho ou mesmo daquela vivenciada a partir de situações de difícil discernimento, o que Michael Pollak (1989) denomina de adquiridas “por tabela”. Esses fatores e concepções podem explicar também o sucesso das medidas preservacionistas na ferrovia.

Em 1986, a RFFSA instituiu uma área específica chamada de Setor de Preservação do Patrimônio Histórico Ferroviário, conhecido como Preserfe. Posteriormente, foi transformado na Gerência de Preservação do Patrimônio Histórico Ferroviário, chefiada pelo arquiteto Cláudio Terêncio Marques Bacalhau (ASSOCIAÇÃO DE ENGENHEIROS FERROVIÁRIOS, 2008). Nesse período a RFFSA manteve os espaços criados pelo Preserve e inaugurou outros CPHF, Núcleos Históricos Ferroviários (NHF), Museus Ferroviários Regionais (MFR) e Centros Ferroviários de Cultura (CFC), como: NHF de Campos/RJ (1985); NHF Juiz de Fora/RJ (1985); CPHF São Leopoldo/RS (1985); CPHF Paranapiacaba/SP (1986); NHF Miguel Pereira/RJ (1987); MFR Bauru/SP (1989); NHF Belo Horizonte/MG (1989); CFC Além Paraíba/MG e Volta Grande/MG (1990).

Entendemos que a perspectiva, no contexto do Preserfe, era forjar um corpo de especialistas, criando uma cultura da preservação que na ferrovia encontrou ressonância, como relatado em alguns documentos. Apesar de a abrangência do Preserfe ter a perspectiva de abarcar o acervo ferroviário de modo mais amplo, percebemos um destaque aos monumentos arquitetônicos (prédios, estações, rotundas etc.). Embora os documentos indiquem que as diretrizes e propostas acompanhavam a agenda e os debates nacionais e internacionais sobre a temática da preservação de bens históricos, como as citações constantes sobre a Carta Patrimonial de Veneza, de 1964, havia ainda uma prevalência dos bens de “pedra e cal”, seguindo um modelo que ainda permanecia no próprio modelo preservacionista do país (CHUVA, 2009).

Em 1987, o Preserfe lançou o catálogo sobre o projeto *Reconstrução da Rotunda de São João del-Rei* (BRASIL, 1987). As rotundas são construções particulares nas tipologias de edifícios ferroviários e o empreendimento de Minas Gerais tornou-se uma citação de destaque no projeto preservacionista. Esse espaço serve ainda hoje ao Museu de São João del-Rei.

Em 1991, o Preserfe editou o *Manual de Preservação de Edificações Ferroviárias Antigas*, uma obra que orientava o trabalho com a arquitetura ferroviária (estações, edifícios, rotundas, prédios, residências, cabines, casas de máquinas, por exemplo). Essa espécie de manual estabelecia um conjunto de procedimentos, mas também, em nossa leitura, fomentava um campo disciplinar, exemplificando o modelo de formação técnica que se estruturou a partir do Preserfe. Ele apresentava uma análise tipológica das

construções ferroviárias, estabelecia nomenclaturas e apresentava, também, uma perspectiva de adaptações dos espaços ferroviários para novos e diferentes usos, com a condição de manter os elementos principais (REDE FERROVIÁRIA FEDERAL, 1991).

A citação desses documentos, para além de apresentar a cronologia e as atividades do Preserfe, serve à afirmação sobre a criação de uma cultura da preservação na ferrovia e também sobre a construção de um campo especializado.

O Preserfe também orientava a execução de atividades lúdicas e educativas, como já era previsto no Preserve. Como exemplo, no começo de 1990 o CPHF Rio de Janeiro editou uma cartilha educativa voltada para o público infantil<sup>5</sup>. Também operou campanhas para doação de materiais e documentos, similar àquelas realizadas no ciclo do Preserve. Peças como uniformes, carteiras de trabalho, ferramentas e álbuns fotográficos foram recolhidas com a colaboração das famílias de ex-ferroviários, ferroviários ativos e aposentados (REDE FERROVIÁRIA FEDERAL, 1987). Editou, nesse período, o informativo *Passado e Presente*, por meio do qual divulgava as atividades e ações do Preserfe. Além disso, identificamos nos documentos pedidos de apoio técnico oriundos de prefeituras e entidades que objetivavam o desenvolvimento de projetos de preservação de materiais locais.

Em 1992, a RFFSA começou a introduzir uma nova conformação de preservação, com a criação do Profac, que funcionava em conjunto com o Preserfe. A partir de então, foram instalados os Cefecs, que, pelo nosso levantamento, existiram até meados da década de 1990. A proposta era assegurar a preservação das estações e espaços ferroviários locais/regionais, assim como garantir a continuidade da instalação de novos Cefecs. Nessa conjuntura, ampliou-se o regime de parceria com prefeituras, que era uma diretriz contida na formação do Profac. Nesse momento, foi reforçada a questão das capacitações técnicas em parceria com o Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial (Senai), por meio de um convênio.

Percebemos uma diferença singular entre os dois programas – Preserfe e Profac. Este tinha o objetivo explícito de atender ao processo de privatização no qual a RFFSA tinha acabado de ser inserida, conforme

5. Durante o levantamento de fontes localizamos um conjunto de cartilhas publicadas entre os anos de 1992 e 1994.



regulamentava o Programa Nacional de Desestatização (PND). Como descrito em um dos seus objetivos:

2.5 Viabilizar a participação e o apoio da iniciativa privada nos projetos e atividades culturais da RFFSA, à vista das diretrizes do PND – PROGRAMA NACIONAL DE DESESTATIZAÇÃO (REDE FERROVIÁRIA FEDERAL, 1992a).

A parceria com prefeituras, associações e, agora, com instituições privadas assume destaque no contexto do Profac. Além do objetivo citado acima, podemos ainda destacar dois outros que corroboram a vinculação a essa estratégia e ao horizonte da privatização.

2.3 Colaborar com órgãos e entidades de classe na execução de projetos culturais;

2.4 Propor convênios com Prefeituras Municipais e entidades culturais, visando à participação ou absorção de projetos e atividades culturais desenvolvidas pela RFFSA (REDE FERROVIÁRIA FEDERAL, 1992a).

Houve, ainda, a determinação de criação de um grupo de trabalho cujo objetivo era elaborar uma proposta de viabilidade da participação da iniciativa privada “nos programas, projetos e atividades de natureza cultural promovidos pela RFFSA” (REDE FERROVIÁRIA FEDERAL, 1992b). Como descrito mais explicitamente: “para absorver as atividades do PROGRAMA FERROVIÁRIO DE AÇÃO CULTURAL – PROFAC e do PROGRAMA DE PRESERVAÇÃO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO FERROVIÁRIO – PRESERFE” (REDE FERROVIÁRIA FEDERAL, 1992b).

Um ponto a destacar se refere à composição da equipe. Configurava como coordenador-geral do Profac o sr. Victor José Ferreira – funcionário da RFFSA, à época, e um dos fundadores do Movimento de Preservação Ferroviária (MPF) em 2007, associação preservacionista que funcionava em regime de Organização Não Governamental (ONG), promovendo o debate e a aglutinação de interessados no assunto da preservação e reativação da ferrovia no país. Pelo estudo realizado em relação às associações, podemos entender que o sr. Victor funcionou como um elo entre os programas da RFFSA e o Iphan, na medida em que mantinha relação próxima com o órgão e promoveu um conjunto de agendas e pressões, por meio dos grupos, quando

o Iphan assumiu o legado da ferrovia, a partir da edição da Lei nº 11.483/07. Nesse sentido, seria possível identificar que o diálogo com esse personagem e demais companheiros “ferroviaristas”<sup>6</sup>, que integravam os movimentos de preservação, teria favorecido o conhecimento do Iphan em relação aos programas e auxiliado na absorção de algumas práticas realizadas pela RFFSA. Vale dizer, com base em observações dos discursos do Iphan, no início da edição da medida legislativa, que não havia citação ao Preserfe, como depois passa a ser identificado. Sobretudo, quando da gestão do coordenador técnico do Patrimônio Ferroviário no Iphan, José Rodrigues Cavalcanti Neto, que mantinha uma relação de parceria com as associações.

O Preserfe e o Profac foram gradualmente descontinuados. Segundo Rubem Ladeira, ex-funcionário da Rede e integrante dos programas enquanto ativo na empresa, teria ocorrido, em grande parte, por causa da desestatização da RFFSA, iniciada em 1992. Conforme relata, “diversos técnicos do Preserfe aderiram ao Programa de Demissão Voluntária, e sem pessoal o Museu entrou em declínio.” (ASSOCIAÇÃO DOS ENGENHEIROS FERROVIÁRIOS, 2009, p. 4-5).

No período de dez anos, os programas preservacionistas promoveram a abertura de centros e núcleos históricos de cunho museológico, que tinham como proposta contar a história e a evolução da tecnologia dos transportes e serviam para preservar e exibir peças e materiais classificados como de interesse histórico. Os resultados são de difícil mensuração, visto que para além dos centros, núcleos e demais espaços museológicos, há um conjunto de propósitos e medidas que podem ser enquadradas na ordem do simbólico e cultural, impossível de materializar, na medida em que os espaços serviram também para imprimir uma memória oficial, forjada sob a lógica e narrativa do Estado brasileiro.

Inicialmente, ainda na década de 1970, as ações voltadas para a proteção do patrimônio histórico e cultural no âmbito da RFFSA eram tímidas. A empresa se ocupava com a manutenção do seu patrimônio comercial e realizava passeios turísticos por ferrovias sem recuperar o valor histórico e/ou cultural como um elemento, destacava a arquitetura (obra de arte) e

6. Ferroviarista é um termo que era empregado pelo sr. Victor José Ferreira para identificar integrantes dos movimentos de preservação que tinham vínculo de trabalho direto com a ferrovia. Incluía museólogos, turismólogos, arquitetos, arquivistas e documentalistas, por exemplo.

a paisagem. Apenas o trecho de São João del-Rei era reconhecido como um “museu a céu aberto” – pelos próprios turistas, como observa Welber Santos (2012). Havia poucos exemplares de museus ferroviários no país e não eram administrados diretamente pela empresa. No entanto, com a entrada do Preserve e continuidade da iniciativa pelo Preserfe e Profac, há uma guinada importante na conduta da instituição. Fato que se conecta com o surgimento de uma noção coletiva em torno do patrimônio cultural como um direito, imprimida sobretudo por movimentos populares de valorização de memórias de grupos sociais, presente inclusive na Constituição brasileira de 1988. Podemos também dizer que nesse mesmo período surge uma lógica de preservação em outras instituições públicas, que passam a se ocupar diretamente com seus patrimônios históricos e culturais, como foi o caso da Fundação Oswaldo Cruz, que criou em 1986 a Casa de Oswaldo Cruz<sup>7</sup>.

Santos (2012) assim entende os programas:

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, 2012, s/p).

Mesmo considerando tal perspectiva, podemos interpretar o Preserve como a primeira política pública voltada para o patrimônio histórico e cultural das ferrovias brasileiras ao normatizar, orientar e criar um conjunto de procedimentos e diretrizes que regulam o trabalho de proteção e preservação desses bens. Para além da prática propriamente dita de restaurar materiais, criar museus e expor peças ao público, a iniciativa orientou,

7. A Casa de Oswaldo Cruz é uma unidade da Fundação Oswaldo Cruz responsável pela preservação da memória da instituição e da história da saúde pública e das ciências biomédicas do país. Em função disso, realiza atividades de pesquisa, ensino, preservação, restauro e de gestão do acervo histórico, cultural, edificado e documental. Disponível em: <http://www.coc.fiocruz.br/index.php/institucional/quem-somos>. Acesso em: 14 ago. 2018.

educou e criou um sistema de parceria com prefeituras e outras instituições de preservação. Introduziu uma cultura da preservação no meio ferroviário sem referências históricas anteriores. Inclusive, autores como Prochnow (2014) e Matos (2015) concordam que o modelo dos programas foi absorvido pelo Iphan quando este assumiu o acervo ferroviário a partir de 2007. Para Lewinski (2017a) os programas representam uma ação de patrimonialização, reconhecendo apenas o processo de transferência para o Iphan como uma política patrimonial efetiva.

### 3 A RELAÇÃO DOS PROGRAMAS COM O IPHAN

Com base em estudo anterior (MATOS, 2015), é possível afirmar que o conceito de patrimônio ferroviário e sua acepção como objeto histórico, de cunho social e político, começa a se estruturar, de modo mais regular, a partir da década de 1970. Desde então tem ganhado força, sendo objeto de debate no próprio ambiente da ferrovia, nos diversos segmentos das instituições brasileiras de preservação (federal, estaduais e municipais), assim como na sociedade – em nível amplo, mas também por meio da estruturação de organizações sociais de caráter civil.

É certo que a primeira intervenção em prol do patrimônio ferroviário, mesmo que à época fosse denominado como monumento histórico, deu-se por meio do tombamento de trecho da Estrada de Ferro Mauá, em 1954, realizado pelo Iphan a pedido do então ministro da Viação e Obras Públicas, José Américo de Almeida. Um caso particular que não refletiu em uma prática preservacionista regular. Inclusive, o ato de inscrever o trecho ferroviário no Livro do Tombo Histórico foi questionado em 1967 pelo presidente da RFFSA. Desde então houve intenso debate entre a Rede e o Iphan, estendendo-se até a década de 1980 (MATOS, 2015). A referência ao caso serve de exemplo à mudança do perfil da RFFSA em relação ao seu papel e atitude em prol da preservação dos materiais ferroviários. Se antes percebia o tombamento como algo banal e até obstáculo para a melhoria do sistema, com o *Preserve/Preserfe*, o Estado e a Rede Ferroviária assumem um protagonismo tanto na proposição de medidas protetivas quanto na elaboração de diretrizes e políticas. Por outro lado, o evento oferece evidência de que o Iphan vem participando, de longa data, do cuidado com os bens da ferrovia, embora sua atuação, no primeiro momento, tenha se restringido

ao ato de inscrever o bem em um dos Livros do Tombo – procedimento que mudará após a edição da Lei nº 11.483/07, quando assumiu a responsabilidade por todo acervo histórico e cultural das ferrovias brasileiras.

Embora não tenha se mantido afastado do tema da ferrovia, como presente no tombamento citado acima, o Iphan só voltou a ser acionado na década de 1970, passando a ser procurado com regularidade por diversos segmentos da sociedade.

Dois casos tratados pelo Iphan, após o tombamento de 1954, apresentam elementos particulares que sustentam o argumento da importância dos programas na preservação do patrimônio ferroviário e também dão conta do seu alcance, se considerarmos a ressonância em dois aspectos: no que se refere à introdução da tipologia ferroviária como categoria importante nas questões preservacionistas do país e o endosso à leitura das medidas como primeira política pública voltada para o segmento.

No primeiro, que trata do tombamento da Estação Ferroviária de Lassance (IPHAN, 1985a), e que representa a primeira inscrição após 1954, há a indicação do estabelecimento de um acordo entre o Iphan e a RFFSA quando da apreciação de bens ferroviários. Segundo o documento emitido pelo Iphan, as análises teriam decisões com pactuação entre os dois órgãos (IPHAN, 1985a, p. 11). O documento que aponta tal situação data de fevereiro de 1985, período em que o Preserve estava em pleno funcionamento.

O segundo, se refere ao pedido de tombamento do Complexo Ferroviário de São João del-Rei (IPHAN, 1985b). O pleito à proteção desse acervo histórico foi encaminhado diretamente pelo Preserve, sob o nome da sua coordenadora, Maria Elisa Carrazzoni. A apreciação do bem transcorreu com cronograma razoável, se considerarmos os demais processos, menos de quatro anos (novembro de 1985 a agosto de 1989). Neste, o debate e os resultados são significativos. Vale citar a disputa entre o Preserve e a ABPF, em função do pedido desta associação encaminhado em 1983, relativo a trecho da mesma estrada de ferro, localizado no município de Ribeirão Vermelho. Em decorrência do possível conflito, o Iphan indicou a formação de um grupo com a participação das três instâncias (RFFSA, ABPF e Iphan).

É possível afirmar que São João del-Rei serviu para reforçar a entrada da tipologia patrimonial no Instituto, se considerarmos que já havia um pacto entre ambos, como demonstrado no caso de Lassance.

O documento escrito por Célia Perdigão Gelio, arquiteta do Iphan, indica que havia dificuldades na apreciação da arquitetura ferroviária por causa da ausência de estudos sobre o assunto e, também, inexistência de outros bens tombados que ampararia possíveis comparações (IPHAN, 1985b, p. 104). Nesse mesmo documento, ao apreciar a rotunda, componente do complexo submetido ao pedido de tombamento, reforça essa condição ao afirmar que:

Acreditamos que é extremamente oportuno promover o tombamento da primeira rotunda no Brasil, o que inclusive incentivará a partir daí estudos mais aprofundados relativos à temática que só agora se iniciam (IPHAN, 1985b, p. 118).

Embora haja uma crítica do conselheiro Max Justo Guedes sobre a atuação do Preserfe – a esta data a RFFSA já havia criado o Setor de Preservação – nas intervenções realizadas no complexo de São João del-Rei (IPHAN, 1985b, p. 180), percebemos a tentativa de trabalho conjunto, pelo pedido de ajustes. Na Ata da 124ª reunião do Conselho Consultivo do Iphan, de 13 de janeiro de 1987, é informado pelo então presidente do Conselho, Angelo Oswaldo de Araújo Santos, que já havia realizado contato com a RFFSA para tomada de providências, além da solicitação direta ao próprio ministro dos Transportes, José Reinaldo Tavares. (IPHAN, 1985b, p. 186). Vale o destaque à proximidade e relação que começa a se estabelecer entre os dois órgãos em prol da preservação e da memória ferroviária. O episódio pode também exemplificar como o Preserve e o Preserfe, cada qual ao seu tempo, ganharam destaque no campo da preservação, tornando-se uma referência no período, citado inclusive em periódicos especializados do segmento à época<sup>8</sup>.

Com base no estudo do trabalho de Nascimento (2016), que aborda o processo de tombamento da cidade de Laguna, em Santa Catarina, não podemos afirmar que os bens ferroviários se configuram como uma novidade ao Iphan ou, ainda, que teriam inaugurado um novo modelo ou tipologia de patrimônio. Segundo a autora, o caso de Laguna, ocorrido em 1984, tem sido assumido nos estudos sobre preservação como o primeiro representante da nova forma de tratar patrimônios diversos dos tradicionalmente assumidos

8. Ver levantamento de matérias da *Revista Ferroviária* e *Revista Ferrovia* (MATOS, 2015).

pelo Instituto ao longo da sua história. Porém, dessa forma, podemos dizer que o tombamento de Lassance, de 1985, e os seguintes, acompanham os novos movimentos assumidos pelo Iphan e pela sociedade brasileira, que passou por uma guinada importante na abertura de novos olhares sobre a memória do país.

Na década de 1980, além das demandas da sociedade civil em favor do patrimônio cultural como direito levando à ampliação e diversificação de atuação, houve um deslocamento de conceitos no Iphan, que redundará em novo pensamento sobre o documento material e a sua relação com a preservação (NASCIMENTO, 2016, p. 128).

Um elemento que pode ser destacado como contribuição da tipologia ferroviária e da inserção dos programas preservacionistas na prática e nas políticas vigentes, por meio do debate decorrente do tombamento de São João del-Rei, é a ideia de conjunto, divergente da prática corriqueira de valorização de bens/prédios e arquiteturas isoladas.

Para além da relação com a prática do tombamento imposta pelo Iphan, é possível destacar o papel do Preserve e do Preserfe na consolidação de um novo padrão de museus, que trouxe uma dinâmica distinta e mais complexa, além de serem, em si, promotores de uma cultura da preservação que estimulava uma relação com o trem, o que estava potencialmente em perda pelo processo de sucateamento e privatização que se instaurava no período. Havia no Brasil alguns museus ferroviários em funcionamento, como o da Estação Central do Recife/PE, inaugurado pela RFFSA em 1972; o de São Leopoldo/RS, inaugurado em 1976; e o de Jundiaí/SP (Museu Ferroviário Barão de Mauá), aberto em 1979. Porém, com a entrada do Preserve, esses museus foram apropriados e readequados a novos requisitos, seguindo documentos normatizadores e objetivos distintos (MATOS, 2015; SILVA, 2017).

#### 4 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Este trabalho tenta, embora de modo sucinto, apontar um conjunto de dados que podem contribuir ao debate que vem se estabelecendo em torno do movimento de pensar a tipologia do patrimônio ferroviário no bojo de políticas instituídas pelo governo brasileiro em concorrência e contribuição com práticas tradicionais no campo. Não esgota o debate e nem tem tal propósito, levanta questões que devem ser melhor aprofundadas em propostas subsequentes.

Há pouco o patrimônio ferroviário tem sido alvo de atenção no tocante àquilo que entenderíamos como uma prática sistemática de preservação, com a implantação de medidas, rotinas e políticas públicas que respeitassem a história ferroviária e da população do entorno dos diversos remanescentes históricos, artísticos e culturais que ao longo de mais de 160 anos têm formado o sistema ferroviário do país. Também é nova a ideia de perceber o processo de transformação ou ressignificação dos bens históricos da ferrovia como informação acadêmica, servindo à pesquisa e à reflexão coletiva do modo como a sociedade brasileira opera com sua memória e seu patrimônio.

O Preserve e sua consolidação no campo ferroviário, por meio do Preserfe, representa a primeira iniciativa sistemática de abrangência nacional com foco nos objetos da ferrovia e estruturou um conjunto de orientações e diretrizes que podemos classificar como uma política pública de cunho federal. Tornou-se uma referência importante e conseguiu imprimir mudanças significativas na forma de interpretar o passado ferroviário e, por conseguinte, na própria empresa Rede Ferroviária Federal S.A., a ponto de, ainda hoje, ser citado como uma contribuição importante na preservação de objetos detentores de marcas do passado, como locomotivas e estações. Podemos, ainda, identificar em algumas atitudes de agentes que atualmente operam com a preservação ferroviária elementos que remetem àqueles introduzidos pelos programas. O Preserfe e o Profac sucumbiram às políticas do Estado brasileiro, voltadas para a privatização e concessão da malha operacional sem considerar o legado deixado pelas próprias iniciativas de governos anteriores. Uma dicotomia em si mesma.

Ao estudarmos o reflexo do Preserve exclusivamente no segmento ferroviário, abrimos potencialidades para que outras investigações reflitam sobre a sua relação e impacto em outros meios do transporte brasileiro – como foi sua acepção e ressonância no portuário, aquaviário e aéreo, por exemplo? Durante o mapeamento realizado para a escrita deste trabalho não identificamos abordagem com tais interesses. Isso deve ser interpretado como um campo de possibilidades, já que o nosso interesse estava restrito.

Outro ponto de ausência diz respeito à extensão das pesquisas sobre os programas. Em todos os trabalhos estudados não há informações para além dos dados disponíveis nos documentos iniciais, com prolongamento



até os Profacs e Cefecs. Possivelmente, isso decorre da dificuldade de localização de fontes documentais sobre a história recente da Rede Ferroviária Federal S. A. O acesso, por vezes, é garantido pela guarda de parcela dos documentos por particulares, pela disponibilidade fragmentada em alguns Cefecs e, também, pelo recurso à história oral. Mas não teríamos muito mais a ser dito se os documentos estivessem disponíveis e organizados? O próprio alcance e as redes de interesse e de poder que se estabeleceram em função do Preserve e do Preserfe são difíceis de identificar em função da lacuna documental.

Considerando esse quadro, podemos também interpretar que a dificuldade de localizar informações a respeito pode configurar o cenário de interesse que tem se apresentado restrito, quase exclusivamente, à região sul do país. Com exceção do texto de Losnak e Oliveira (2018) sobre o Museu Ferroviário de Bauru/SP, as demais pesquisas que têm como objeto de observação espaços museais que foram construídos e/ou remodelados pelo Preserve e Preserfe estão circunscritos ao Museu de São Leopoldo.

A conexão dos programas com o Iphan revela que o órgão esteve envolto em uma dinâmica complexa para atender às especificidades da nova tipologia, tanto por ser um bem de análise recente, pela dimensão do acervo e, também, pela multiplicação de agentes envolvidos (Ministério, Rede Ferroviária, associações, por exemplo). Outrossim, a própria prática de inscrição nos Livros de Tombo parecia não se adequar ao acervo ferroviário, que exigia um olhar mais largo e contemporâneo à apreciação de referentes históricos e artísticos. No que se refere ao diálogo dos programas com o Instituto, podemos dizer que houve um uso circular. Logo que percebeu a complexidade do acervo e dos envolvidos, o Iphan buscou o estabelecimento de parceria e trabalho coletivo, o que em si reflete uma inovação à época. Pelos dados trabalhados, no entanto, não foi possível dimensionar o reflexo desse processo no período mais recente do órgão, quando da atribuição imposta pela medida legislativa estabelecida em 2007, com a edição da Lei nº 11.483. Para tal apreciação se faz necessário um estudo que escapa ao aqui proposto e que possua o objetivo de olhar mais de perto o processo de transferência do modelo de preservação ao Iphan, contribuindo para clarear o desenho que assumiu a tipologia dos bens culturais das ferrovias nos debates da preservação brasileira contemporânea.

## REFERÊNCIAS

- ASSOCIAÇÃO DE ENGENHEIROS FERROVIÁRIOS. Trabalho apresentado no X seminário sobre preservação e revitalização ferroviária, realizado no dia 28/11/2008. *Jornal AENFER*, ano XII, n 126, nov./dez.p.10, 2008.
- ASSOCIAÇÃO DE ENGENHEIROS FERROVIÁRIOS. ENTREVISTA com o engenheiro Rubem Eduardo Ladeira [...]. *Jornal Aenfer*, Rio de Janeiro, ano XIII, n. 128, abr./maio, p. 4-5, 2009.
- BEMVENUTI, Alice. *Gestão de museu: comunicação e público – estudo sobre o Museu do trem*, São Leopoldo, RS (2009-2012). Dissertação (Mestrado em Museologia) – Universidade de São Paulo, São Paulo, 2016. Disponível em: <http://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/103/103131/tde-08062017-112548/pt-br.php>. Acesso em: 22 jun. 2017.
- BEMVENUTI, Alice. Aspectos históricos da musealização do patrimônio industrial ferroviário brasileiro. *Revista Faces da História*, Assis, v. 4, n. 1, p. 123-146, 2017. Disponível em: <http://seer.assis.unesp.br/index.php/facesdahistoria/article/view/407>. Acesso em: 22 jun. 2017.
- BRASIL. Ministério dos Transportes. Portaria n. 292, de 24 de abril de 1980. *Diário Oficial da União*, Brasília, DF, 29 abr. 1980. Seção 2, p. 28.
- BRASIL. Ministério dos Transportes. *Diretriz para a instalação de centros de preservação da história ferroviária*. Rio de Janeiro: Preserve/RFFSA, 1981a.
- BRASIL. 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.
- BRASIL. Ministério dos Transportes. *Catálogo Ceará*. [S. l.: s. n.], 1982a.
- BRASIL. Ministério dos Transportes. *Catálogo Curitiba*. [S. l.: s. n.], 1982b.
- BRASIL. Ministério dos Transportes. *Catálogo Rio*. [S. l.: s. n.], 1984.
- BRASIL. Ministério dos Transportes. *Relatório de atividades 1980-1984*. Brasília, DF: Preserve/CCP, 1985a.
- BRASIL. Ministério dos Transportes. *Catálogo Rio Grande do Sul*. [S. l.: s. n.], 1985b.
- BRASIL. Ministério dos Transportes. Rede Ferroviária Federal. *Reconstrução da Rotunda de São João del-Rei*. Rio de Janeiro: RFFSA, 1987.
- BUZELIN, José Emílio de Castro. Dr. Flutt. *Almanaque da RFFSA*, 28 dez. 2011. Disponível em: <http://almanaquedarffsa.blogspot.com/>. Acesso em: 20 jan. 2018.
- CHOAY, Françoise. *A alegoria do patrimônio*. 4. ed. São Paulo: Unesp, 2006.
- CHUVA, Márcia Regina Romeiro. *Os arquitetos da memória: sociogênese das práticas de preservação do patrimônio cultural no Brasil (anos 1930-1940)*. Rio de Janeiro: UFRJ, 2009.
- CORREA, Lucas Mariani; OLIVEIRA, Eduardo Romero de. História ferroviária e pesquisa: a consolidação da temática nas pesquisas de pós-graduação no Brasil (1972-2016). *Topoi*, Rio de Janeiro, v. 19, n. 38, p. 140-168, 2018. Disponível em: <http://revistatopoi.org>. Acesso em: 30 ago. 2018.

FURTADO, José Geraldo Esquerdo. *História e memória entre ruínas: o patrimônio ferroviário de Além Paraíba*. 2015. Tese (Doutorado em Memória Social) – Centro de Ciências Humanas e Sociais, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2015. Disponível em: <http://www.memoriasocial.pro.br/documentos/Teses/Tese47.pdf>. Acesso em: 18 set. 2017.

GONÇALVES, José Reginaldo. Ressonância, materialidade e subjetividade: as culturas como patrimônios. *Horizontes antropológicos*, Porto Alegre, vol. 11, n. 23, jan./jun. 2005. Disponível em: [http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0104-71832005000100002](http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0104-71832005000100002). Acesso em: 20 set. 2017.

INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL. *Proc. nº 1143-T-85*. Brasília, DF: Iphan, 1985a.

INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL. *Proc. nº 1185-T-85*. Brasília, DF: Iphan, 1985b.

LEWINSKI, Cinara Isolde Koch. O Programa de Preservação do Patrimônio Histórico Ferroviário do RS na década de 1980. In: SEMINÁRIO NACIONAL HISTÓRIA E PATRIMÔNIO CULTURAL, 1., 2016, Porto Alegre. *Anais [...]*. Porto Alegre: ANPUH, 2016a.

LEWINSKI, Cinara Isolde Koch. O estudo da constituição do patrimônio ferroviário gaúcho através das narrativas não oficializadas. *Aedos*, Porto Alegre, v. 8, n. 19, p. 361-385, 2016b.

LEWINSKI, Cinara Isolde Koch. A constituição do Centro de Preservação da História Ferroviária do Rio Grande do Sul de Oitenta. *História Unicap*, Recife, v. 3, n. 6, p. 482-491, 2016c. DOI: <https://doi.org/10.25247/hu.2016.v3n6.p482-491>.

LEWINSKI, Cinara Isolde Koch. Recordando a inauguração do Centro de Preservação da História Ferroviária do Rio Grande do Sul através das memórias dos seus funcionários. In: ENCONTRO NACIONAL DE HISTÓRIA ORAL, 13., 2016, Porto Alegre. *Anais [...]*. Porto Alegre: Associação Brasileira de História Oral: UFRGS, 2016d. p. 1-10. Disponível em: [http://www.encontro2016.historiaoral.org.br/resources/anais/13/1461970814\\_ARQUIVO\\_ecordando-ainauguracaodoCentrodePreservacaodaHistoriaFerroviarianoRioGrandedoSulatravesdasmemoriasdosseusfuncionarios.pdf](http://www.encontro2016.historiaoral.org.br/resources/anais/13/1461970814_ARQUIVO_ecordando-ainauguracaodoCentrodePreservacaodaHistoriaFerroviarianoRioGrandedoSulatravesdasmemoriasdosseusfuncionarios.pdf). Acesso em: 18 set. 2017.

LEWINSKI, Cinara Isolde Koch. O que é o Preserve/fe? E como se constituiu o Centro de Preservação da História Ferroviária do Rio Grande do Sul na década de 1980? *Mosaico*, Rio de Janeiro, v. 8, n. 12, p. 103-122, 2017a. DOI: 10.12660/rm.v8n12.2017.65462. Disponível em: <http://bibliotecadigital.fgv.br/ojs/index.php/mosaico/article/view/65462>. Acesso em: 20 jan. 2018.

LEWINSKI, Cinara Isolde Koch. *Um lugar de memória da estrada de ferro: o centro de preservação da história ferroviária do Rio Grande do Sul – 1980/1990*. 2017. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade do Vale do Rio dos Sinos, São Leopoldo, 2017b.

LOSNAK, Sérgio Ricardo; OLIVEIRA, Eduardo Romero de. Política pública de preservação ferroviária em Bauru (SP): os desdobramentos da criação de programas nacionais e conselhos representativos na década de 1980. *Revista Memória em Rede*, Pelotas, v. 10, n. 19, p. 103-124, 2018. Disponível em: <https://periodicos.ufpel.edu.br/ojs2/index.php/Memoria/article/view/13464/8648>. Acesso em: 3 jan. 2019.

MATOS, Lucina Ferreira. *Memória ferroviária: da mobilização popular à política pública de patrimônio*. 2015. Tese (Doutorado em História, Política e Bens Culturais) – Escola de Ciências Sociais, Fundação Getúlio Vargas, Rio de Janeiro, 2015.

NASCIMENTO, Flávia Brito do. Patrimônio cultural e escrita da história: a hipótese do documento na prática do Iphan nos anos 1980. *Anais do Museu Paulista*, São Paulo, v. 24, n.3, p. 121-147, 2016. DOI: <http://dx.doi.org/10.1590/1982-02672016v24n0305>.

POLLAK, Michael. Memória, esquecimento, silêncio. *Estudos Históricos*, Rio de Janeiro, v. 2, n. 3, p. 3-15, 1989. Disponível em: [http://www.uel.br/cch/cdph/arqtxt/Memoria\\_esquecimento\\_silencio.pdf](http://www.uel.br/cch/cdph/arqtxt/Memoria_esquecimento_silencio.pdf). Acesso em: 4 jul. 2019.

PROCHNOW, Lucas Neves. *O Iphan e o patrimônio ferroviário: a memória ferroviária como instrumento de preservação*. 2014. Dissertação (Mestrado em Preservação do Patrimônio Cultural) – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, Rio de Janeiro, 2014. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Disserta+C2%BA+C3%BAo%2oLucas%2oNeves%2oProchnow.pdf>. Acesso em: 18 set. 2017.

REDE FERROVIÁRIA FEDERAL S. A. *Passado e Presente*, nº 1, dez. 1987.

REDE FERROVIÁRIA FEDERAL S. A. *Relatório de atividades 1980-1989*. Brasília, DF: PreserVe/CCP, 1989.

REDE FERROVIÁRIA FEDERAL S. A. *Manual de preservação de edificações ferroviárias antigas*. Rio de Janeiro: RFFSA, 1991.

REDE FERROVIÁRIA FEDERAL S. A. *Resolução do Presidente nº 086*. Rio de Janeiro: RFFSA, 1992a.

REDE FERROVIÁRIA FEDERAL S. A. *Resolução do Presidente nº 241*. Rio de Janeiro: RFFSA, 1992b.

SANTOS, Welber Luiz dos. O complexo ferroviário de São João del-Rei entre a ABPF, o PreserVe e o Iphan. In: COLÓQUIO LATINO-AMERICANO SOBRE RECUPERAÇÃO E PRESERVAÇÃO DO PATRIMÔNIO INDUSTRIAL, 6., 2012, São Paulo. *Anais [...]*. São Paulo: Comitê Brasileiro para a Preservação do Patrimônio Industrial, 2012.

SILVA, Raquel Barbosa da. *O PreserVe e os museus: análise da preservação do patrimônio ferroviário musealizado brasileiro*. Dissertação (Mestrado em Museologia e Patrimônio) – Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro/Museu de Astronomia. Rio de Janeiro. 2017. Disponível em: [http://ppg-pmus.mast.br/dissertacoes/raquel\\_barbosa\\_da\\_silva.pdf](http://ppg-pmus.mast.br/dissertacoes/raquel_barbosa_da_silva.pdf). Acesso em: 18 de set. 2018.

ZAMIN, Frinéia. *Patrimônio cultural do Rio Grande do Sul: a atribuição de valores a uma memória coletiva edificada pelo Estado*. 2006. Dissertação (Mestrado em História) – Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2006. Disponível em: <http://www.lume.ufrgs.br/bitstream/handle/10183/8644/000584908.pdf?sequence=1>. Acesso em: 18 set. 2017.