



Aspectos históricos da musealização do patrimônio industrial ferroviário brasileiro

Historical aspects of the musealisation of brazilian rail industry heritage

BEMVENUTI, Alice¹

Resumo: Este artigo abrange aspectos históricos da musealização do patrimônio industrial ferroviário, que culmina com a criação dos museus ferroviários brasileiros; enfatiza a atuação do PRESERVE/PRESERFE e seus desdobramentos, remontados por meio de entrevistas e fontes documentais; apresenta identificação quantitativa das instituições museais ferroviárias brasileiras na atualidade, em especial no Rio Grande do Sul. O presente artigo integra parte do segundo capítulo da pesquisa de mestrado intitulada “Gestão de museu: comunicação e público – estudo sobre o Museu do Trem, São Leopoldo, RS (2009-2012)”.

Palavras-chaves: musealização, patrimônio industrial ferroviário, museu ferroviário.

Abstract: This article covers historical aspects of the musealization of railway industrial

1. Graduada em Licenciatura em Educação Artística (FEEVALE, 1993). Especialista em Ensino da Arte (UFU, 1998). Mestre em História, Teoria e Crítica de Arte (UFRGS, 2004). Mestre em Museologia (USP, 2016). Contato: alicebem@gmail.com

heritage, culminating with the creation of Brazilian railway museums; It emphasizes the performance of the PRESERVE / PRESERFE and their unfolding, reassembled through interviews and document sources; Presents a quantitative identification of the Brazilian railway museums in the present time, especially in Rio Grande do Sul. This article is part of the second chapter of the master's research entitled "Museum management: communication and public – a study on the Train Museum, São Leopoldo , RS (2009-2012).

Keywords: Musealization; Rail industrial heritage; Railway museum

INTRODUÇÃO

A história da ferrovia se entrelaça com os movimentos de preservação, de musealização e de criação das instituições museológicas, contribuindo para enriquecer o panorama do Patrimônio Cultural e da própria história do país. Este contexto serve de embasamento para o presente artigo, que traz uma sistematização da cronologia histórica das iniciativas que demonstram processo de musealização² do que atualmente configura o patrimônio industrial ferroviário do Brasil. Este trabalho é decorrente da pesquisa que gerou a dissertação³ "Gestão de museu: comunicação e público – estudos sobre o Museu do Trem, São Leopoldo, RS (2009-2012)", sob orientação da Profa. Dra. Marília Xavier Cury.

Os processos de investigação e de musealização do patrimônio industrial ferroviário podem ser pensados sob a ótica interdisciplinar (RODRIGUES DA SILVA, 2014). Os campos de conhecimento e os saberes envolvidos determinam parte do universo aparentemente fragmentado e confuso dos fatos isolados que sequenciam um conjunto de situações. Para tanto, apenas com a localização e identificação de envolvidos, torna-se possível agregar informações que componham um cenário histórico abrangente. Faz-se necessária uma investigação atenta e detalhada. Opta-se aqui pela apresentação cronológica de dados a partir de pesquisa bibliográfica e de depoimentos orais, que remontam à história ainda não sistematizada. Mesmo sendo esta uma primeira organização, portanto, abrangente, ficam claros os desdobramentos relacionados a um conjunto que é fundamental na compreensão da trajetória dos processos de musealização e de criação dos museus ferroviários no Brasil.

Preservar uma ferramenta utilizada pelos tucos⁴ nas tarefas de assentamento de trilhos na Viação Férrea do Rio Grande do Sul (VFRGS), por exemplo, oferece ao

2. Cabe destacar a abordagem de patrimonialização presente na tese de Doutorado de Lucina Ferreira Matos intitulada "Memória Ferroviária: da mobilização popular à política pública de patrimônio", que discorre sobre a transformação da memória ferroviária como objeto de política pública de patrimônio, sobretudo, após a edição da Lei nº 11.483/2007, destacando papéis desempenhados por associações preservacionistas, pelo IPHAN e pela RFFSA, defendida no Programa de Pós-Graduação de Doutorado em História, Política e Bens Culturais do Centro de Pesquisa e Documentação de História Contemporânea do Brasil (Fundação Getúlio Vargas), em 14 de dezembro de 2015.

3. Pesquisa defendida em 28 de setembro de 2016, desenvolvida no Programa de Pós-Graduação Interunidades em Museologia, na Universidade de São Paulo (USP), que engloba: relato histórico das iniciativas de musealização; panorama geral dos museus ferroviários brasileiros; reflexão da experiência para a prática de gestão em museus, comunicação e público.

4. Denominação dada aos ferroviários que trabalhavam em atividades braçais mais pesadas na Via Permanente, geralmente em turmas que eram coordenadas por um feitor.

visitante de um museu a possibilidade de rememorar a história de uma atividade braçal, como a colocação de dormentes de madeira e barras de ferro, através do deslocamento deste objeto de seu local de origem para o campo museal. Isto confere a este objeto, do ponto de vista museológico, o estatuto museal ou a musealização (DESVALLÉES; MAIRESSE, 2013, p.56). A ação de retirada, de extração, de deslocamento, de afastamento do local de origem, evidencia o objeto e desperta uma série de questões com relação à representatividade do ambiente do qual ele fazia parte. Desvallées destaca o termo remoção como um modo de substituição.

Um objeto separado do contexto do qual foi retirado não é nada além de um substituto dessa realidade que ele deve testemunhar. Essa transferência, por meio da separação que ela opera com o meio de origem, leva necessariamente a uma perda de informação que se verifica, talvez de maneira mais explícita, nas escavações arqueológicas clandestinas, uma vez que o contexto do qual os objetos são retirados é totalmente evacuado. (DESVALLÉES; MAIRESSE 2013, p.57)

Segundo Waldisa Russio Guarnieri, musealizar é quando objetos e artefatos são documentalizados mantendo-se a fidelidade das informações a eles inerentes, no sentido de sua relação com a comunidade de onde foram retirados: *ora, a informação pressupõe conhecimento, registro e memória* (GUARNIERI, 2010: 205). A preservação do patrimônio através da musealização difere da patrimonialização (CURY; YAGUI, 2015), embora ambas estejam relacionadas.

A fim de compreender o cenário, foram sistematizados elementos a partir de documentos históricos e entrevistas. Inicialmente, com mera aproximação; posteriormente, na composição de um cenário histórico que permitisse relacionar ações de salvaguarda de acervos, identificando os processos de musealização, e desdobrando-se na constituição dos museus ferroviários.

INICIATIVAS ISOLADAS

No contexto histórico dos processos de musealização do patrimônio industrial ferroviário destaca-se um período áureo, quando são feitos investimentos através do Ministério dos Transportes, no período entre a década de 1980 e o início da década de 1990. Entretanto, a pesquisa possibilita visualizar diversos contextos, incluindo iniciativas isoladas anteriores aos programas e ações do Ministério.

No estado de São Paulo, são duas as iniciativas identificadas: a primeira, na cidade de Bauru, onde se encontra o entroncamento ferroviário paulista de maior complexidade, com volume de movimentação envolvendo 1.150 funcionários e a manutenção de 134 locomotivas ao ano⁵. Durante o governo do Dr. Alcides Franciscato, por meio da Lei nº 1425 é fundado o Museu Ferroviário, em 11 de julho de 1969. Não há o registro de atividades⁶ desta instituição. Em 1986, o nome foi alterado para Museu Ferroviário

5. Dados apresentados no trabalho de Iniciação Científica, são parte do projeto de pesquisa EFNOB/BAURU-KM0, vinculado à FAPESP, processo n.º 2011/51014-6, e CONDEPHAAT, processo n.º 2012/50041-2, cujo intuito é o levantamento documental e o inventário do patrimônio ferroviário da EFNOB em Bauru, realizado por Felipe Alves van Ham, com orientação do Prof. Dr. Nilson Ghirardello (UNESP).

6. Conforme informa o sítio oficial do Museu Ferroviário Regional de Bauru, disponível através do endereço da Prefeitura Municipal de Bauru, http://www.bauru.sp.gov.br/cultura/patrimonio_historico.aspx,

Regional de Bauru, com a intenção de abrigar os acervos provenientes das ferrovias Estrada de Ferro Sorocabana (EFS), Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (EFNOV) e Companhia Paulista de Estrada de Ferro (CPEF), expondo os objetos de cada ferrovia. Apenas com a ação da Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima (RFFSA) por meio do Programa de Preservação do Patrimônio Histórico (PRESERVE)⁷, em 1989, é inaugurada neste Museu uma exposição de longa duração, projeto da museóloga Telma Lasmar. Na ocasião, transforma-se em museu o prédio ao lado da Estação Ferroviária, onde estavam localizados os escritórios da Diretoria Administrativa da EFNOB. O espaço foi integrado ao PRESERVE como Núcleo Histórico Ferroviário de Bauru (NHFB). Com relação ao agrupamento e subdivisão do acervo no processo de musealização, caberia uma investigação minuciosa e atenta.

Na década de 1990, o Governo Federal concede ao NHFB a liberação para uso das linhas, o que proporciona a promoção de excursões e passeios de “Maria Fumaça”. O Tombamento foi realizado em 1994, quando o prédio da estação foi desativado. Em 2005 e 2014, verificam-se atividades de reparos em locomotiva, modificações estruturais no patrimônio edificado, conservação e ampliação de espaços para o uso do Museu. Hoje conhecido como Museu Ferroviário Regional de Bauru (MFRB) e/ou Museu Ferroviário Regional Eng. Cássio Augusto Szeligowski Vilaça, o local encontra-se aberto à visitação com atividades educativas, além da disponibilização de conteúdos em rede social⁸.

A segunda iniciativa ocorreu na cidade de Jundiaí. Em 1971, foi dirigida ao diretor de operações, eng. Alfredo de Azedo Marques, uma carta com manifestação de funcionários que revelavam suas preocupações com o descarte do acervo ferroviário (SCHOENMAKER, 2016; OLIVEIRA, 2010). Em 1979, inauguram o Museu Ferroviário Irineu Evangelista de Souza – Barão de Mauá –, subordinado à Ferrovias Paulista S/A (FEPASA)⁹, para que seja um centro de referência com o intuito de preservar os bens de valor histórico das cinco empresas que a constituíam. Em 1995, o Museu Barão de Mauá foi renomeado para Museu da Companhia Paulista. Após a incorporação da FEPASA pela RFFSA e sua extinção, decorre um período de dificuldades de administração e de preservação dos bens ferroviários. Em 2000, um grupo de ex-ferroviários cria a Associação de Preservação da Memória da Companhia Paulista (OLIVEIRA, 2010), impulsionando projetos de restauro, atuando somente até 2002. Na sequência, o acervo é desmembrado, sendo parte transferida para o bairro Bom Retiro. Em 2016, o Museu encontra-se aberto, oferecendo atividades educativas e disponibilizando conteúdo em rede social¹⁰.

No estado de Pernambuco, por iniciativa da RFFSA, a partir da ação coordenada pela 3ª Divisão Nordeste, da Rede Ferroviária, juntamente com o Instituto Nabuco de Pesquisas Sociais, fundam na própria Estação Central o Museu do Trem de Recife,

e em conteúdo de um hot site publicado no endereço <http://hotsite.bauru.sp.gov.br/museuferroviario/Default.aspx>.

7. Programa este que será detalhado no próximo subtítulo, quando se apresentam desdobramentos decorrentes.

8. Disponível em <http://hotsite.bauru.sp.gov.br/museuferroviario/Sobre.aspx>

9. No final da década de 1960, as empresas Estradas de Ferro Sorocabana, Companhia Paulista Estradas de Ferro, Companhia Mogiana de Estradas de Ferro, Estradas de Ferro Araraquara e Estradas de Ferro São Paulo-Minas são incorporadas e passam para o Governo do Estado de São Paulo, formando uma única empresa, a Ferrovias Paulista S/A (FEPASA), sendo que, na década de 1990, todo o patrimônio da FEPASA é incorporado à Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima (RFFSA).

10. Disponível em <http://museudacompanhiapaulista.jundiai.sp.gov.br/>

em 25 de outubro de 1972. Na década de 1980, com o Programa de Preservação do Patrimônio Histórico do Ministério dos Transportes (PRESERVE), o Museu é remodelado e reinaugurado como Centro de Preservação da História Ferroviária de Recife (CPHFR). Em 1983, quando dos processos de musealização, estrutura-se um espaço padrão. Porém, nesse mesmo ano, o Museu precisa ser fechado em função da construção do metrô, sendo reaberto dois anos depois. A Estação Central Capiba foi desativada nos anos 1990, sendo que o espaço foi reformado para a reinauguração em 2011, quando sua administração passou do Banco do Brasil para a Fundação do Patrimônio Histórico e Artístico de Pernambuco (FUNDARPE). Hoje o Museu encontra-se aberto à visitação, com setor para atividades educativas e disponibilizando informações em rede social¹¹ através da Secretaria de Cultura do Estado.

No estado do Rio Grande do Sul há um fato aparentemente isolado. Diz respeito a abertura de um Museu Ferroviário¹² da Viação Férrea do Rio Grande do Sul (VFRGS) em Porto Alegre, na década de 1960. Entre os documentos localizados estão: um caderno de abertura do Museu Ferroviário da Viação Férrea do Rio Grande do Sul (VFRGS), com data impressa pela VFRGS em 04 de novembro de 1965; texto manuscrito, assinado por Nilza Damasceno de Castro; registro de assinaturas de autoridade e ferroviários presentes em uma cerimônia de fundação do Museu; correspondências institucionais entre diferentes setores da SR6 e a coordenadora do Museu, que datam de 1965 até 1968. Nas correspondências, os assuntos são: nomeação da funcionária Nilza Damasceno de Castro, então responsável pela Biblioteca Regional da RFFSA de Porto Alegre, para a coordenação do Museu; avaliação de peças para compor o acervo do referido Museu; listagem de patrimonialização de móveis para funções administrativas e peças agrupadas; deslocamento de objetos e avaliação para um possível restauro. Também foi localizado nos Escritório de Inventariança da Extinta Rede¹³ a ficha de funcionária da ferroviária Nilza Damasceno de Castro, em que consta sua admissão na Rede como auxiliar de desenhista, em 1944, tendo assumido posteriormente, em 1954, o cargo de copista. Não informada qualquer atividade desenvolvida como bibliotecária e/ou coordenadora do Museu Ferroviário na Regional de Porto Alegre, conforme assina nos documentos. Mesmo sendo esta uma iniciativa que denota movimentos em diferentes setores, coordenados por diferentes pessoas, podendo também ocorrer em outros estados e cidades, não há registro dos processos¹⁴. Não foi localizado livro tomo ou algum tipo de livro de registro do acervo que iniciava a coleção, assim como nenhuma indicação de transferência de peças pelo referido Museu ao atual Museu do Trem de São Leopoldo.

O Governo Brasileiro não era o único impulsionar iniciativas de musealização do patrimônio industrial ferroviário. Porém, as ações governamentais, pelo teor

11. Disponível em <http://www.cultura.pe.gov.br/pagina/espacosculturais/museudotrem/>

12. Também se identifica a denominação de Museu Histórico da Viação Férrea do Rio Grande do Sul para o mesmo Museu. Documento de abertura localizado no Museu do Trem de São Leopoldo.

13. O Escritório de Inventariança da extinta Rede Ferroviária Federal S.A. abriga um extenso arquivo com fichas de funcionários. O objetivo inicial é a obtenção de dados para os desdobramentos jurídicos que ainda estão em andamento. Os arquivos se encontram em segurança, porém, os documentos não são considerados arquivos históricos, podendo ser descartados a qualquer momento, à medida em que não cumpram mais o objetivo de auxiliar em questões administrativas e jurídicas de encerramento da Rede, ou quando um funcionário, que de algum modo cuida deste material, for aposentado.

14. Tema que merece aprofundamento, tanto na identificação de fatos quanto na composição de um cenário que demonstra complexidade pela sobreposição de ações.

institucional, acumulam documentos e mantêm algum tipo de registro, seja em relatório ou na veiculação de notícias impressas, o que garante, em parte, a existência do fato, facilitando a investigação e a pesquisa. Mesmo assim, difícil afirmar com exatidão um local e uma data, ou mesmo uma iniciativa que tenha originado o primeiro museu ferroviário, pois o campo de iniciativas demonstra ser ainda pouco conhecido. Considera-se que a investigação possa levar a novas descobertas, o que permitiria apontar não uma iniciativa primeira, mas iniciativas paralelas.

Em 1976, aparentemente em outro contexto, foi criado o Museu do Trem de São Leopoldo, numa iniciativa conjunta da Prefeitura Municipal, do Museu Histórico Visconde de São Leopoldo (MHVSL) e da RFFSA por meio da SR6. É possível elencar fatos vinculados aos movimentos de organização e aprofundar o detalhamento a partir de novas investigações nas atas registradas das reuniões da diretoria do Museu Histórico Visconde de São Leopoldo¹⁵.

Ainda no mesmo período, outras iniciativas com interesse preservacionista constituíram-se¹⁶. Destaca-se a Associação Brasileira de Preservação Ferroviária (ABPF), fundada em 1977, fruto da organização de preservacionistas interessados na recuperação de locomotivas e trechos para fins de viagens em trens turísticos, consolidando importante papel, fundamental na preservação do material rodante e na gestão de museus com trens turísticos conveniados com administrações públicas. A Associação agrega sócios em Regionais distribuídas nos estados, atuando também em consultorias e estudos de viabilidade de implantação de trens históricos e turísticos, operação de locomotivas, carros, vagões e estações.

A partir destes dados, pode-se dizer, por um lado, que quatro museus marcaram a criação das instituições museológicas ferroviárias brasileiras e o início da musealização, no período entre o final da década de 1960 e a década de 1970. Por outro lado, considerando as preocupações com os transportes em geral, podemos agregar o Museu Rodoviário do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER), criado em 1972.

PRESERVE/PRESERFE

Em 1980, o Ministério dos Transportes cria o Programa de Preservação do Patrimônio Histórico (PRESERVE) através da Portaria nº292, de 24 de abril de 1980, da Secretaria Geral do Ministério dos Transportes, designando a museóloga Maria Elisa Carrazzoni para coordenar a implantação do Programa envolvendo o território nacional.

Com intuito de reunir o ativo histórico das diferentes áreas relacionadas ao transporte (rodoviária, marítima ou ferroviária), planejava-se a criação do Museu Nacional dos Transportes, com sede em Brasília-DF (BUZELIN, 2010; RFFSA, 1982;

15. Foram localizados nos livros de Ata nº 4 e nº 7 com conteúdo referente à parte das ações realizadas pelo MHVSL na organização do Museu do Trem. O aprofundamento dos documentos deve ser considerado em futuras investigações.

16. Caberia uma investigação específica quanto às iniciativas isoladas e aquelas anteriores aos programas impulsionados pelo Ministério dos Transportes, ou mesmo iniciativas espontâneas que tenham de algum modo garantido a atenção positiva de um ou de outro grupo, sejam ferroviários ou não, apontando para a intenção de preservação e de musealização do patrimônio industrial ferroviário, como as possíveis visitas organizadas em Paranapiacaba, antes mesmo do atual Circuito de visitação, que inclui diferentes museus, entre eles os ferroviários.

MORAIS, 2015), prevendo identificar material referente ao Ministério dos Transportes, reunindo em local apropriado, cuidando, preservando, restaurando e documentando a evolução dos transportes no Brasil (1982).

Cada área do transporte se envolveu de modo diferente. A RFFSA constituiu um Grupo de Trabalho interdisciplinar vinculado diretamente ao Diretor de Patrimônio da Administração Geral e coordenado por um representante da RFFSA junto ao Ministério. O Grupo atuava como PRESERVE. Integravam: representantes das áreas de Patrimônio, Engenharia, Materiais e Operações, Arquitetos, Desenhistas, estagiários e apoio administrativo. Também foram criados Grupos de Preservação nas Regionais e Divisão Especial Subúrbios do Grande Rio, que trabalhavam em parceria com os órgãos de Comunicação Social. Estavam contemplados os serviços especializados nas áreas da museologia, pesquisa do patrimônio histórico, restauração, fotografia e programação visuais (RFFSA, 1982).

Em 1983, o Ministério dos Transportes lança a Portaria nº 126 em 01 de fevereiro, constituindo a Comissão de Coordenação das Atividades do PRESERVE (CCP) com a finalidade de coordenar o planejamento, o desenvolvimento, a implantação e o acompanhamento das atividades do Programa em todas as áreas vinculadas ao Ministério dos Transportes.

O arquiteto Sérgio Santos Morais, primeiro funcionário da Rede a integrar o PRESERVE, atuou nos projetos de restauro em todo País, com destaque para os projetos de restauro do Complexo Ferroviário e da Rotunda de São João Del Rei, inaugurados em 1991 e 1996, respectivamente. Sérgio ingressa na RFFSA em 1976 e se aposenta em 1993. Também participaram da equipe as museólogas Telma Lasmar, Maria Thereza Kahl Fonseca e o arquiteto Claudio Bacalhau, com coordenação geral da museóloga Maria Elisa Carrazzoni.

Para coordenar a equipe do PRESERVE, foi convidada Maria Elisa Carrazzoni, museóloga que havia estado como diretora do Museu Nacional de Belas Artes, no Rio de Janeiro, e acumulava em seu currículo estudos e atividades no Brasil e no exterior. Relata Morais:

Eu fui o primeiro funcionário da Rede a ser escalado para trabalhar no PRESERVE. Isso remonta ao ano de 1980, quando foi instituído o PRESERVE no âmbito do Ministério dos Transportes. E foi, então, designada uma museóloga, Maria Elisa Carrazzoni, renomada na época, porque ela tinha sido diretora do Museu de Belas Artes durante um tempo. Ela estava editando um livro sobre bens tomados, pelo IPHAN, no Brasil. E ela tinha *know how* muito grande. Ela sempre muito atuante, muito inteligente, muito perspicaz (MORAIS, 2015, entrevista)¹⁷.

O PRESERVE realizava ações simultâneas em diferentes estados. Ao mesmo tempo em que desenvolvia pesquisa histórica sobre a ferrovia (com atenção para cada Estrada de Ferro), peças do acervo e edificações, realizava também o levantamento dos locais com diagnósticos, estudos de viabilidade, planos de restauro e estudos de

17. Entrevista concedida por MORAIS, Sérgio Santos: Rio de Janeiro: depoimento [28 ago. 2015]. Entrevistadora: A. Bemvenuti, Áudio. 1 CD. (1:10'47") Entrevista concedida na coleta de informações da história do PRESERVE e do Museu do Trem de São Leopoldo - para dissertação de Mestrado "Gestão de museu: comunicação e público - estudo sobre o Museu do Trem, São Leopoldo (2009-2012)". (PPG Museologia - Universidade de São Paulo).

adaptação para remodelar espaço, além de aproximação com prefeituras e demais envolvidas com cada região e cada situação em especial. Os projetos envolveram nos primeiros anos recuperação de parte do patrimônio vinculado ao transporte ferroviário, portuário e rodoviário, sendo que o setor ferroviário teve um expressivo envolvimento. Encontram-se convênio entre portos e a RFFSA, onde havia estação em área portuária (PRESERVE, 1984; 1988; 1989).

Conforme relatórios¹⁸ publicados do PRESERVE, os primeiros trabalhos desenvolvidos com o patrimônio ferroviário foram as pesquisas para um posterior restauro no carro que serviu a D. Pedro II, denominado Carro do Imperador¹⁹, e a pesquisa em torno da antiga Estrada de Ferro Oeste de Minas para posterior implantação do Museu Ferroviário de São João Del Rei.

Em 1981, o PRESERVE inaugura o primeiro Museu Ferroviário de São João Del Rei, Minas Gerais. Nos estudos de viabilidade verificou-se a importância do patrimônio ferroviário da região e, ao mesmo tempo, do trecho de bitola 0,76 m, considerando que este modelo está sendo substituído, com risco de extinção (PRESERVE, 1981). Deste modo, a recuperação foi subdividida em 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” (CARRAZZONI, 1981). A ação desencadeada envolveu obras de restauro e adaptação no antigo Armazém, na Gare e na Estação. Foram restaurados: Vagão (conhecido como tatu), Locomotiva Baldwin nº 1, Carro da Administração, Guindaste, Carro Pagador e composição de carros de passageiros.

Com muitas questões polêmicas pelo volume de patrimônio ferroviário depositado, como também pelo estado de abandono, denúncia e disputas políticas, São João Del Rei retrata o cenário que, em maior ou menor proporção, se repete em outras localidades.

O relatório também detalha: atividades com a organização da documentação do Carro do Imperador Pedro II, no Rio de Janeiro, a fim de realizar a restauração; estudos para instalação dos Centros de Preservação da História Ferroviária nos estados do Ceará e de Pernambuco.

A experiência com a realização do primeiro museu pelo PRESERVE colaborou com a mudança de rumo do projeto inicial do Ministério, que consistia em criar um Museu Nacional dos Transportes. Em São João Del Rei, a equipe do PRESERVE enfrentou inúmeras dificuldades ao retirar a Locomotiva Nº 1, que estava sendo utilizada como objeto decorativo em outro município mineiro (MORAIS, 2015). São João Del Rei, de algum modo, serviu como amostra em escala nacional do que poderia ser enfrentado caso o projeto de um museu único permanecesse. Além disso, chama a atenção a reflexão sobre cuidados com a memória ferroviária, pois, conforme entrevista concedida, Sérgio Moraes enfatiza que haveria esvaziamento de sentido dos objetos ao serem afastados do local de origem, pela perda de referenciais vinculados diretamente com os envolvidos locais, além dos trâmites para a permissão dos deslocamentos, que provocariam polêmicas desastrosas na ordem política entre cidades, estados e o Ministério.

____ O PRESERVE, ao invés de dar sequência à institucionalização do Museu

18. Foram publicados três relatórios: 1980-84; 1980-1988; 1980-89.

19. O Carro do Imperador foi imunizado contra cupim, sendo a parte interna desmontada e seus acessórios acondicionados (MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES, 1982).

dos Transportes, com sede em Brasília, propõe Centros de Preservação da História Ferroviária (CPHF) espalhados nas diferentes regiões, sendo que para isso deveriam haver representantes ativos nas Superintendências Regionais. Após inaugurar o CPHF de São João Del Rei, realiza-se a instalação de outros Centros de Preservação. Em 1982, os Centros de Preservação da História Ferroviária do Ceará (CPHFC), em Fortaleza; do CPHF de Recife, em Pernambuco; e do CPHF do Paraná e Santa Catarina, em Curitiba. No Rio de Janeiro, seguiram as pesquisas e os registros relativos ao Carro do Imperador, além das pesquisas históricas das Oficinas do Engenho de Dentro. É realizado o Tombamento do acervo existente nas Oficinas e a instalação da Reserva Técnica, no 2º andar do prédio. Elabora-se o projeto arquitetônico para a formalização do CPHF do Rio de Janeiro, no Engenho de Dentro, e iniciam-se as obras de restauro e adaptação do galpão.

No Rio Grande do Sul, em 1982, restaura-se o antigo armazém de carga e reconstrói-se o prédio principal da Estação de São Leopoldo, instalando o Centro de Preservação da História Ferroviária do Rio Grande do Sul (CPHFRS), com espaço expositivo e Reserva Técnica. Para a cidade de Rio Pardo, também no Rio Grande do Sul, foram desenvolvidos projetos de restauro para a Estação.

Diferentemente dos setores marítimo e rodoviário, o setor ferroviário concretizou grandes ações para a recuperação da memória, com restauros e preservação do patrimônio. Os projetos desenvolvidos pelo PRESERVE chamam a atenção pelo desdobramento dos processos museológicos, o nível técnico qualificado dos profissionais e os resultados. Observando as datas de criação dos CHPF e dos NHF, fica evidente o grande investimento financeiro realizado pelo Ministério dos Transportes (MT) no setor do PRESERVE/RFFSA, assim como a dedicação e o comprometimento de funcionários quando, em pouco espaço de tempo, verifica-se a inauguração de mais de um CPHF em estados diferentes.

A preocupação com a instalação dos Centros de Preservação compreendia um conjunto em todo o país. Conforme Maria Elisa Carrazzoni, coordenadora do PRESERVE:

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

As inaugurações dos CPHF culminavam com a musealização e um conjunto de entregas à comunidade local: restauros dos prédios com a remodelação dos pátios ferroviários; organização do museu, com reserva técnica e exposição; constituição de equipe técnica de profissionais; publicação de um encarte com divulgação e informações do novo Centro de Preservação; publicação de um livro em formato de catálogo.

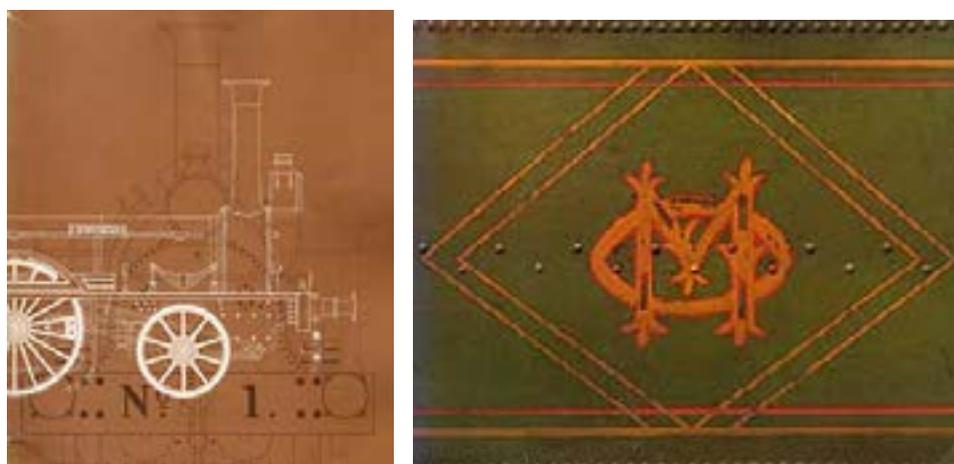
Para cada CPHF foi produzido um livro-catálogo (ver figuras 01 a 04) que iniciava com a apresentação de pequenos textos assinados pelos presidentes e diretores do MT, RFFSA e PRESERVE, além de um texto técnico de cunho histórico realizado a partir da pesquisa sobre o patrimônio industrial ferroviário e o acervo local. Deste modo, o material tornava-se rapidamente uma referência para consulta de dados da ferrovia local com fotos históricas e do acervo.

Figuras 01 e 02 – capa do catálogo do CPHFRS e capa do catálogo do Museu do Trem de Recife.



Fonte: Museu do Trem de São Leopoldo.

Figuras 03 e 04 – Capa do catálogo do CPHFRJ e capa do catálogo do Museu Ferroviário de SJDR.



Fonte: Acervo pessoal de Alice Bemvenuti e Acervo Pessoal de Manoel Monascheci.

Verifica-se que os conteúdos apresentados são derivados de pesquisas de responsabilidade de diferentes profissionais. Alguns tópicos são semelhantes, outros são relacionados ao contexto da região específica. Entre os assuntos: breves tópicos da história mundial, brasileira e local da ferrovia; a linha do tempo geral; a criação da tecnologia da máquina a vapor no mundo; a classificação das locomotivas; o telégrafo e o código Morse; história e fotografia de objetos do acervo de cada CPHF; carros de passageiros utilizados por autoridades, com fotografias dos gabinetes de trabalho e do luxo; entre outros.

Nos referidos catálogos são raros os registros de detalhes e rotina das atividades desenvolvidas pelo PRESERVE. Há ausência de registro dos museus anteriores, salvo o de Recife, mencionado no texto de abertura de Carrazzoni no livro-catálogo. Com relação ao processo em São Leopoldo, localiza-se apenas a foto de número 148, livro-catálogo do CPHFRS, informando processo do restauro da Estação de São Leopoldo. Também são mencionadas por Carrazzoni ações anteriores desenvolvidas pela RFFSA, como por exemplo as do setor de comunicação social da Superintendência Regional 6 (SR6), no Rio Grande do Sul, com o “Trem da Cultura”, e da Superintendência Regional 5 (SR5), em Curitiba, com o “Trem Centenário”.

O PRESERVE, ao remodelar o espaço, realizar processo de musealização e inaugurar o Centro de Preservação da História Ferroviária, renova e amplia o acesso ao público e oferece a oportunidade de contato com o patrimônio ferroviário. Observa-se o resultado comparando as imagens apresentadas da Estação de São Leopoldo quando inaugurado o Museu do Trem, em 1976, e após a intervenção de restauro e remodelação do pátio, garantindo o convívio nas dependências museológicas pela população.

Figura 05 – Prédio principal da Estação Ferroviária de São Leopoldo antes da reconstrução. Ano: 1982.



Fonte: Museu do Trem de São Leopoldo.

Figura 06 – Prédio do Museu do Trem reinaugurado após a reconstrução. Relatório PRESERVE em álbum fotográfico. Ano: 1985.



Fonte: Museu do Trem de São Leopoldo.

Verifica-se que o PRESERVE realizou o registro fotográfico do processo dos trabalhos (ver figuras 06 e 07), tanto do levantamento e diagnóstico do local quanto

da documentação dos processos de restauro do acervo, edificações e organização na formação dos sítios históricos, além da exposição, equipe e atendimento ao público. Imagens localizadas em álbum fotográfico que acompanha Relatório do PRESERVE²⁰.

Figura 07 – Chegada da locomotiva Diesel-elétrica 6009 em São Leopoldo.
Relatório PRESERVE em álbum fotográfico. Ano: 1985.



Fonte: Museu do Trem de São Leopoldo.

A RFFSA também recuperou trechos ferroviários, locomotivas a vapor e restaurou estações a fim de viabilizar o turismo. Desde modo, em 1986, inaugurou: Curitiba-Lapa (PR), com 85 km; Ouro Preto-Mariana (MG), onde foi instalada uma loja de artesanato e um restaurante; Miguel Pereira-Conrado (RJ), com 30 km de extensão; Bento Gonçalves-Jaboticabal (RS), com 49 km.

Em uma terceira etapa, o PRESERVE realiza, entre abril de 1983 e julho de 1984, a reconstrução da rotunda²¹ de São João Del Rei (ver figuras 08 e 09). A decisão de realizar este projeto levou em consideração diversos fatores, entre eles, ser este “um exemplar arquitetônico significativo com característica peculiares” (MORAIS, 1987). Diferentemente das demais publicações do PRESERVE, o livro-catálogo Reconstrução da Rotunda de São João Del Rei, assinado pelo arquiteto Sérgio Morais, informa sobre todo o processo realizado, a partir das escolhas técnicas para a intervenção, levando em consideração as condições do patrimônio na ocasião e descrevendo os motivos que levaram a essa ou àquela decisão, e os recursos utilizados para a obtenção de um espaço “confortável e atraente [para] uma visita às suas dependências” (MORAIS, 1987).

20. Os álbuns localizados não estão arrolados e não possuem registro no Acervo do Museu do Trem.

21. No Brasil, no âmbito da RFFSA, existiram 24 rotundas: Natal, Recife, Fortaleza, São Luís, Rosário, São João Del Rei, Ribeirão Vermelho, Sete Lagoas, Cruzeiro, Barra do Pirai, Porto Novo do Cunha, Três Rios, Rio de Janeiro, Bauru, Três Lagoas, Lins, Campo Grande, Curitiba, Cruz Alta, Salvador, Alagoinha e Aracaju, sendo que apenas quatro estão desativadas, havendo dez em funcionamento e as demais inexistentes, conforme Morais (1987).

Figura 08 – Desenho da rotunda por Sérgio Santos Morais.



Fonte: Blog Trilhos do Oeste. Disponível em <http://trilhosdoeste.blogspot.com.br/2011/10/rotunda.html>

Figura 09 – Vista aérea do pátio ferroviário com a rotunda ao centro. Ano: 2013.



Fonte: http://www.estacoesferroviarias.com.br/rmv_efom/sjdrey.htm

Os relatórios da PRESERVE incluem também os restauros na Estação de Cachoeiro (BA) e projeto previsto de ligação de dois ramais em Bauru, junto ao Núcleo Histórico Ferroviário. Também divulga como resultado de nove anos atividades com os setores do transporte, tanto portuário, quanto rodoviário, além do ferroviário, a criação dos Núcleos da História Portuária nas localidades: Bahia (Salvador); Rio de Janeiro (capital); Pará (Belém); Pernambuco (Recife), além dos Museus do Porto na cidade de Imbituba (Santa Catarina) e de Santos (São Paulo) (PRESERVE, 1989). O Museu Rodoviário do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, inaugurado em 1972, teve intervenção do PRESERVE, com a obra de restauro a partir de 1989 e projetos de pesquisa e tratamento do acervo, confecção de painéis, vitrinas e montagem de exposição e elaboração de material de apoio, como catálogos e folhetos, entre outros (1989).

Quanto à escolha das estações, cidades e estados para a atuação do PRESERVE, havia diversos fatores ponderados, da indicação das SR à identificação de problemas com depredação e vandalismo informados através de denúncias, bem como a realização de laudos técnicos com levantamento fotográfico para avaliação do bem como histórico. Sabe-se que fatores de ordem política e econômica não são facilmente identificados ou compreendidos, porém, são parte determinante do contexto. Apesar das inúmeras questões que influenciavam as ações do PRESERVE, o Programa tinha clareza de sua meta de preservar exemplares significativos e únicos do patrimônio industrial ferroviário

espalhado no território nacional. Por meio das ações de restauro, agrupamento de acervos e criação de instituições museológicas, o Programa deveria contemplar todas as Superintendências Regionais da RFFSA com pelo menos um museu.

Após a definição de cada local, o trabalho consistia em realizar um estudo minucioso de restauro seguindo princípios e técnicas para remodelar uma estação, escritório, oficina e/ou armazém para atividades museais, conforme relata Lasmar.

[Engenho de Dentro] ...naquela Oficina trabalhavam dois mil operários. Era uma Oficina com um movimento enorme. Mas aquele prédio, onde está o Museu, já tinha sido desativado, por isso que o Museu foi instalado ali. Essa é uma característica de todos os museus ferroviários, eles foram instalados em prédios ferroviários que não estavam mais funcionando, como oficinas, rotunda, estação (LASMAR, 2015, entrevista)²².

O PRESERVE teve uma atuação intensa, porém, com uma duração pequena. Intenso, sobretudo, no que dizia respeito à RFFSA, o que gerou organizar um novo programa, que abrangesse o setor ferroviário separadamente. Em 1986, a Rede cria o Programa de Preservação do Patrimônio Histórico Ferroviário (PRESERFE), com sede no prédio da RFFSA, junto à Administração Geral, no Rio de Janeiro. Os projetos continuaram com objetivos semelhantes, pois o Programa dava continuidade às ações relacionadas exclusivamente ao patrimônio ferroviário e que haviam sido iniciadas pelo PRESERVE enquanto setor do MT. Nos primeiros anos do PRESERFE, o arquiteto Cláudio Terêncio M. Bacalhau coordenou a equipe que contava com os arquitetos Sergio Santos Moraes, Marco Motta e Regina de Oliveira, além das museólogas Telma Lasmar e Stella Ladeira.

Em 1987, o PRESERFE cria o informativo Passado e Presente, com o objetivo de informar as atividades realizadas nos diferentes estados, estimulando o vínculo entre os Centros e Núcleos, proporcionando intercâmbio, além da reflexão de temas e questões relacionadas à preservação do patrimônio. Conforme Sergio Moraes, em meio aos funcionários envolvidos, havia alguns que estranhavam as técnicas e os cuidados com a preservação dos bens quando executavam a mão de obra dos restauros.

[...] a gente resolveu criar um jornalzinho chamado Passado & Presente era o Informativo do Setor de Preservação do Patrimônio Histórico Ferroviário. Então a gente fazia por trimestres. Isso aí era para a gente distribuir para manter a chama acesa. Para tentar sensibilizar de alguma forma o nosso público interno. Esse era o grande problema. Nosso público interno. Sempre achavam que o nosso trabalho era bobagem, coisa velha. Era uma batalha. Por que preservar? A gente procurava uns temas assim... e a gente tinha gráfica (MORAIS, 2015, entrevista).

O informativo chegou, em algumas edições, ao número de cinco mil exemplares impressos sob a responsabilidade do Setor de Programação Visual e Gráfica (SEVIG).

22. LASMAR, Telma. Telma Lasmar: depoimento [28 ago. 2015]. Entrevistadora: A. Bemvenuti, Áudio: A. Bemvenuti. Rio de Janeiro. (1:10'47'') Celular. Entrevista concedida na coleta de informações da história do PRESERVE e do Museu do Trem de São Leopoldo - para dissertação de Mestrado "Gestão de museu: comunicação e público - estudo sobre o Museu do Trem, São Leopoldo (2009-2012)". (PPG Museologia - Universidade de São Paulo).

Sua última edição data de 1988/89.

A década de 1990 foi marcada por grandes mudanças decorrentes dos interesses do Plano Nacional de Desestatização (PND), como a extinção da RFFSA. Os recursos financeiros não mais se destinam aos projetos de preservação com a mesma intensidade, assim como ocorre a diminuição dos recursos humanos especializados. A manutenção dos projetos museológicos realizados nos CPHF e nos NHF sofreu com os movimentos relacionados a este enxugamento. Com a saída de Cláudio Bacalhau, o arquiteto Sergio Santos Morais assume a coordenação do PRESERFE.

Com grande preocupação sobre o modo como cada localidade realizava intervenções no patrimônio industrial ferroviário, em 1991, a PRESERFE lança um Manual de Preservação de Edificações Ferroviárias Antigas. De cunho didático, oferece nomenclaturas, definições, termos técnicos e ilustrações a fim de orientar restauros em municípios que não estivessem sob comando da equipe do PRESERFE.

A gente tentou criar normas para a empresa, já que a empresa assumiu ter um setor para a preservação do patrimônio histórico, a gente tem que criar normas, para instruir. Imagina um cara que está lá no Mato Grosso com o acervo [...] A Rede enquanto existia, ela promovia recuperação de estações, reformas. Então a gente achou que, já que vai reformar, porque não reforma dentro de princípios de preservação. Ao invés de você pegar, por exemplo, uma estação que é de pedra e pintar em cima. O manual dizia assim: não pinte. A pedra, ela tem que ficar ao natural (MORAIS, 2015, entrevista).

As tipologias arquitetônicas diversas do patrimônio ferroviário dificultam a intervenção pelas equipes locais. O manual auxilia com instruções de preservação e restauro a partir dos exemplos da Estação do Recife (PE), as Oficinas de Demóstenes, em Fortaleza (CE), a Estação da Luz (SP) e a Estação de São Leopoldo (RS), entre outras. Prefaciado pelo arquiteto Claudio Bacalhau, o Manual possui textos e pesquisa do arquiteto Sérgio Santos Morais, com o objetivo de estimular o uso de critério de preservação, com ações menos agressivas e intervenções mais amenas nos cuidados com o patrimônio edificado, mesmo que por leigos.

Conforme Sérgio, o Manual foi desenvolvido a partir do Projeto do Corredor Cultural do Rio de Janeiro. Porém, foram inúmeras as dificuldades encontradas, fazendo com que não alcançassem os resultados conforme planejado. Entre elas, as distâncias geográficas, a formação de equipes que produzissem inventários dos bens ferroviários e o volume de material - o que impossibilitou que os Manuais produzissem os efeitos desejados -, bem como a falta de política de preservação, entre outros fatores. Comenta:

Na verdade, a gente nunca conseguiu botar isso em prática. Você para definir o que preservar, você tinha que conhecer. Ou seja, fazer um inventário. A gente chegou a montar uma série de fichas que seriam encaminhadas para todas as Superintendências Regionais, os Setores de Engenharia e Manutenção, solicitando que eles preenchessem alguns dados mínimos. Se tinha planta. Se não tinha planta das Estações. Botar o número. Para a gente ter o universo prá poder analisar e dizer essa tem que ser preservada, pela importância arquitetônica, histórica... e essa nem tanto. Nunca conseguimos (MORAIS, 2015, entrevista).

Datado do mesmo ano, foi localizado um Manual para o Funcionamento dos Centros de Preservação e Núcleos Históricos Ferroviários²³, com organização e execução de Telma Lasmar, contando com a colaboração de Maria Stella de Paula Ladeira, Maria Tereza Kahl Fonseca e Eliana Coutinho. O Manual oferece detalhadamente um roteiro técnico para a realização de um inventário museológico, desde o uso do Livro Tombo e Fichas Técnicas das peças, incluindo classificação de documentos e fotografias, além da manutenção do acervo, organização da Reserva Técnica e Arquivos, Treinamento do Pessoal, Empréstimo de peças, Horários de funcionamento, Pesquisa, Programação e Exposições com visitas programadas e/ou atendimentos especiais. O Manual oferece ainda Fichas para todos os itens citados acima.

PROFAC

Com intenção de fomentar projetos culturais em circunstâncias menores, e diferentemente dos projetos museológicos anteriores realizados nos CPHFs e NHFs, a RFFSA cria um novo programa, com nova concepção conceitual, denominado Programa Ferroviário de Ação Cultural (PROFAC). O PROFAC teve por objetivo realizar convênios com as prefeituras onde havia estações, oficinas ou armazéns ferroviários desativados, a fim de recuperar o patrimônio e utilizá-lo com a função de centro cultural, então denominado Centro Ferroviário de Cultura (CEFEC). Altera-se a compreensão de museu e dos processos envolvidos na salvaguarda e na comunicação do acervo.

Aí como havia essa demanda muito grande de convênios com as prefeituras, e os convênios às vezes contemplavam não só o prédio, mas como peças também. Como a gente tinha nos acervos, nas Reservas Técnicas muitas peças duplas, vários exemplares. Sinos, telégrafos. A gente juntava um lotezinho, porque a gente gostava de expor nas estações um nucleozinho de exposição com objetos ferroviários. A gente fez vários. Deve ter uma coleção de convênios aí nos arquivos da Rede (MORAIS, 2015, entrevista).

O PROFAC foi coordenado pelo funcionário Victor José Ferreira, então assessor especial da presidência da RFFSA (BUZELIN, 2009). A implantação do projeto nas edificações ferroviárias criava uma sala de vídeo, uma biblioteca e uma área de exposição contando a história da ferrovia local, além de uma galeria de arte. A equipe de arquitetos do PRESERFE se associou ao PROFAC, passando a realizar os projetos de restauro (MORAIS, 2015). Em 1990, foram criados os Centros Ferroviários de Cultura de Além Paraíba, em Minas Gerais, e Volta Grande, no Rio de Janeiro; em 1992, CEFEC, em Barbacena, Minas Gerais; posteriormente, Itacuruçá, no município de Mangaratiba, e Santos Dumont, no Rio de Janeiro.

Ainda hoje, alguns CEFEC estão ativos e oferecem atividades variadas à comunidade. Oficinas de arte e artesanato, tapeçaria, *ballet*, ginástica, dança, exposições de fotografia e pintura, entre outras atividades. Mantidos por prefeituras ou por fundações, realizam feiras diversas e abrigam arquivo público da cidade.

A privatização da RFFSA requer muita atenção. A complexidade envolvendo um conjunto de situações prévias, outras ao longo e, ainda, algumas ocorridas após o fato em si, é identificada em documentos jurídicos e administrativos e notícias de jornais,

23. O Manual localizado não foi publicado, porém, serviu como instrumento aos CPHFs e aos NHFs.

mas, sobretudo, na experiência de cada envolvido. É preciso enfatizar o universo que se desdobra com sobreposições, tensiona e dificulta a clareza dos fatos históricos. Com efeito, uma investigação acadêmica profunda no que tange os mecanismos de preservação do patrimônio brasileiro e os museus ferroviários, que por ocasião da privatização destacam um período triste, difícil e de retrocesso.

Fruto do processo de privatização e o descaso com os processos de musealização, logo se observa o impacto na geração de vazios e ausências. É recorrente entrevistados manifestarem questões sobre esses momentos, assim como abordarem que o fato da não contemplação de uma política de preservação no período da liquidação da RFFSA tenha acelerado o cenário de abandono.

Foi oferecido aos funcionários de todo território nacional um programa de demissão incentivada ou voluntária, sendo que, ciente ou não da situação, em o funcionário não optando por essa alternativa, em segunda instância, ele era demitido. Poucos foram os funcionários que permaneceram. A eles caberiam as atividades de encerrar alguns projetos, “apagar a luz e fechar a porta”. A museóloga Telma aderiu ao programa de demissão incentivada e salienta o mal-estar da situação:

Eu saí na demissão incentivada. Porque eu estava ficando muito doente, com essa destruição, muito doente. E aí eles tinham os planos, era a época do Itamar Franco, primeiro o Collor, depois o Itamar Franco, de demitir funcionário público, de enxugar para depois privatizar. E aí eles fizeram a demissão incentivada e eu saí, porque eu não estava aguentando mais (LASMAR, 2015, entrevista).

O arquiteto Sergio Moraes permaneceu até completar sua aposentadoria, embora tenha revelado seu desconforto.

E aí, depois eu comecei a ficar meio desgostoso, fui me afastando, me afastando. Eu meio que cancelei na minha cabeça. Eu vou ficar com a minha memória do bom. O que eu vivi. O que eu vi (MORAIS, 2015, entrevista).

As denúncias do vandalismo gerado a partir do abandono colaboram para que ações de emergência fossem adotadas. Porém, observa-se que são ações isoladas e sem vínculo com projetos já desenvolvidos ou com a intenção de realizar plano futuro.

O fato da privatização não ter incluído, entre os itens do patrimônio a serem leiloados, nem os Centros de Preservação, nem os Núcleos Históricos - nem mesmo o Programa - provoca uma aceleração do descaso e conseqüente desmonte das instituições museais, independentemente de sua localização.

E o pior, Alice, foi o que aconteceu. O pior de tudo isso, foi a privatização. Porque com a privatização, quando o governo resolveu privatizar a ferrovia, ele dividiu o mapa ferroviário em malhas e vendeu essas malhas [...] nós tivemos uma briga enorme porque eles não incluíram nessas malhas, os nossos museus. Eram onze museus. Então quem comprou...não comprou os museus. E com a liquidação da ferrovia, as pessoas jogaram tudo fora. Eu fui recentemente, há uns dois anos a Juiz de Fora, fiquei – olha! Tinha uma Biblioteca...[...] Pergunta onde estão esses livros? Jogaram tudo fora. Jogaram

arquivos, pastas, a memória da ferrovia foi toda para o lixo em alguns lugares (LASMAR, 2015, entrevista).

Com uma reflexão semelhante à de Telma Lasmar, o arquiteto Sérgio Morais identifica na privatização pontos que se desdobram no abandono e apagamento da memória dos projetos de preservação do patrimônio histórico.

Infelizmente o modelo que foi adotado na privatização não contemplava a preservação ferroviária. Não tinha um item que falasse que era obrigado a preservar o que fosse arrendado, néh, por essas empresas que passaram a operar as diversas linhas, as malhas. Isso não estava contemplado. Lá pelas tantas começou a ter muita denúncia (MORAIS, 2015, entrevista).

Não é um projeto político não, é justamente falta de política. É falta de política mesmo. É falta de uma política de preservação. Porque tudo que a gente fez de 80 a 96, eles destruíram, praticamente, entendeu?! Então, aqui no Rio muita coisa ainda se salvou porque o Sérgio Morais continuou até aposentar. E ele conseguiu salvar muita coisa. Mas nas Regionais – prá você ter uma ideia - nosso Museu em Campos, que é aqui no estado do Rio, na Estrada de Ferro Leopoldina. A Leopoldina era uma ferrovia inglesa, tinha porcelana inglesa, faqueiro de prata no carro da chefia, relógio... era uma gracinha. Ficou abandonado. Mendigos quebraram a janela e roubaram tudo. Porque ninguém tava nem aí. Não tinha dono. Quem comprou, não comprou aquilo. E quem era dono daquilo, que era a Rede Ferroviária, não cuidou. Não fiscalizou (LASMAR, 2015, entrevista).

As implicações decorrentes da desestatização e dissolução da RFFSA não contemplaram os programas de preservação, nem mesmo o que dele decorreu. A liquidação que viria a seguir não considera a existência dos CPHFs e dos NHFs, sendo que as equipes foram destituídas na dissolução da empresa. Observa-se que o abandono e os desdobramentos do mesmo foram recebidos como atos de violência por aqueles que haviam dedicado não apenas tempo profissional, mas que se dedicaram a desenvolver um projeto inovador, que recuperava a memória do País. Comentam:

Porque a liquidação dessa forma? É o descomprometimento com a história do País, com a memória. Entendeu? As pessoas não acharem que é importante isso aqui, coloca fora. Se tem um arquivo cheio de documentos como esse aqui (LASMAR, 2015, entrevista).

São João Del Rei era para ter sido fechado no dia seguinte à privatização, porque ninguém pensou o que fazer com São João Del Rei. Porque São João Del Rei não era uma ferrovia operacional, era uma ferrovia turística, com trem de passageiros. Como a privatização não contemplava trem de passageiros, ela seria fechada. Só não fechou porque a gente começou a denunciar. Eu me lembro de ter ido ao IPHAN com dossiê [...] e aí conseguiram colocar São João Del Rei como responsabilidade desta nova empresa que ia operar os trens em Minas Gerais, e ele ficou responsável por esse acervo, pelo Museu e pela operação da via turística por um bom período. Não sei. Acho que agora está diferente. Tem um bom tempo. Então, foi graças a isso que não foi fechado.

Então, como não existiu essa preocupação, uma cláusula que falasse. Não, existe um patrimônio ferroviário histórico - que a gente trabalhou esses anos todos - tinha que ter uma cláusula! (MORAIS, 2015, entrevista).

O PROFAC não permanece após a saída do professor Victor José Ferreira, porém, funcionários que haviam trabalhado no Setor PRESERFE permaneceram auxiliando em outras tarefas relacionadas ao Setor de Patrimônio, onde estavam localizadas as plantas e dos documentos.

Também como consequência da privatização está a utilização dos espaços por organizações comerciais, como o caso do CPHFPRSC, em Curitiba, que foi conveniado para ser parte de um Shopping, conforme informa Moraes.

Um que não escapou foi Curitiba. Curitiba tinha um museu lindo... virou shopping. Eles fizeram um shopping, e o museu foi encolhido. Tinha uma plataforma com locomotivas... tiraram tudo, tudo, tudo, e fizeram um museu, assim, acanhado. Por quê? Porque tinha que fazer o shopping [...] a Estação que é o atrativo do Shopping. Mas não tiveram nenhum respeito com o museu. O museu foi colocado de lado (MORAIS, 2015, entrevista).

Em 1997, o local foi inaugurado como shopping *Estação Plaza Show*, após reformado, ampliado e rebatizado para Shopping Estação²⁴. Hoje, além do Museu Ferroviário²⁵, o local abriga também o Museu da Farmácia. A inserção desta instituição museológica em um espaço comercial mereceria uma atenção acadêmica para fins de reflexão sobre a gestão deste museu num universo comercial e as implicações decorrentes.

MUSEUS FERROVIÁRIOS BRASILEIROS

Os museus ferroviários podem ser identificados com denominações diversas, como museus, memoriais, centros culturais, centros de pesquisa e de turismo. Com intuito de obter um panorama abrangente dos diferentes formatos que salvaguardam o patrimônio industrial ferroviário, foi realizada uma busca utilizando inicialmente o Cadastro Nacional de Museus (2010) e os guias de museus brasileiros, listagem de autarquias e organizações associativas de classe interessadas no transporte ferroviário, artigos e notícias.

Foram localizados diversos, entre eles: museus ferroviários, museus do trem, centros de preservação, núcleos de pesquisa, casas de cultura, espaços culturais e museus dinâmicos. As listagens investigadas ora apresentam cunho histórico, sem qualquer relação ou sistematização com período histórico, ora se cruzam sobrepondo características como centros e espaços de cultura, museus históricos e turismo cultural.

O agrupamento de museus, centros culturais e acervos permite mapear o contexto histórico. Entretanto, a dificuldade de alinhar as informações ocorre não apenas pela complexidade do cenário, mas pelos dados incompletos.

_____ O quadro a seguir apresenta os museus ferroviários no período de atuação do 24. Shopping oferece cento e cinquenta lojas, dez salas de cinema, dois teatros e dois museus.

25. Disponível em: <http://www.curitibacity.com/pt/museus/186-museu-ferroviario-de-curitiba-shopping-estacao>; <http://www.curitiba.pr.gov.br/idioma/portugues/linhaturismo/museuferroviario>

FACES DA HISTÓRIA, Assis-SP, v.4, nº1, p. 123-146, jan.-jun., 2017.

PRESERVE, PRESERFE e PROFAC, denominados de Centro de Preservação da História Ferroviária (CPHF), Núcleo Histórico Ferroviário (NHF) e Centro Ferroviário Cultural (CEFEC), que estão entre o período de 1980 e início dos 90.

Centro de Preservação, Núcleo Histórico Ferroviário e Centro Ferroviário Cultural

	Estruturado pela RFFSA	Cidade/Estado	Inauguração do Programa	Museu anterior
PRESERVE	Centro de Preservação da História da Ferrovia de Minas Gerais (CPHFMG)	São João del Rei/MG	28.08.1981 CPHFMG 1983 Rotunda	-
	Núcleo Histórico Ferroviário de Belo Horizonte (NHFBH)	Belo Horizonte/MG	1981 NHFBH	-
	Centro de Preservação da História da Ferrovia de Pernambuco (CPHFPE)	Recife/PE	09.09.1982 CPHFPE	1973
	Centro de Preservação da História da Ferrovia do Ceará (CPHFCE)	Fortaleza/CE	10.09.1982 CPHFCE	-
	Centro de Preservação da História da Ferrovia do Paraná e Santa Catarina (CPHFPRSC)	Curitiba/PR	15.12.1982 CPHFPRSC	-
	Centro de Preservação da História da Ferrovia do Rio de Janeiro (CPHFRJ)	Rio de Janeiro/RJ	25.02.1984 CPHFRJ	-
	Centro de Preservação da História da Ferrovia do Rio Grande do Sul (CPHFRS)	São Leopoldo/RS	09.03.1985 CPHFRS	1976
	Núcleo Histórico Ferroviário de Campos (NHFC)	Campos/RJ	23.03.1985 NHFC	-
	Núcleo Histórico Ferroviário de Juiz de Fora (NHFJF)	Juiz de Fora/MG	30.09.1985 NHFJF	-
PRESERFE	Centro de Preservação da História da Ferrovia de São Paulo (CPHFSP)	Paranapiacaba/SP	30.09.1986 CPHFSP	-
	Núcleo Histórico Ferroviário de Miguel Pereira (NHFMP)	Miguel Pereira/RJ	15.08.1987 NHFMP	-
	Núcleo Histórico Ferroviário de Bauru (NHFB)	Bauru/SP	26.08.1989 NHFB	1969
PROFAC	Centro Ferroviário Cultural de Além Paraíba (CEFEC)	Além Paraíba/MG	1990 CEFEC	-
	Centro Ferroviário Cultural de Volta Grande (CEFEC)	Volta Grande/RJ	1990 CEFEC	-
	Centro Ferroviário Cultural de Barbacena (CEFEC)	Barbacena/MG	1992 CEFEC	-
	Centro Ferroviário Cultural de Itacuruçá (CEFEC)	Maguaratiba/RJ	Não localizada data CEFEC	-
	Centro Ferroviário Cultural de Santos Dumont (CEFEC)	Santos Dumont/RJ	Não localizada data CEFEC	-

Fonte: BEMVENUTI, 2016.

A partir do cruzamento de informações apresentadas no Guia de Museu (LOUREIRO, 2000), no Cadastro Nacional de Museu (2011)²⁶ do Instituto Brasileiro de Museus, no Guia de Museus de SC, do Sistema Estadual de Museus de Santa Catarina (2013), no Cadastro de Museu de SP²⁷, no Guia de Museus do RS, Sistema Estadual de Museus do Rio Grande do Sul (2012), na Listagem dos Museus - Trens Turísticos da ABPF²⁸, na Listagem de Liberação para utilização de Trens turísticos e comemorativos, nos dados informados no site oficial da ANTP Cultural – Museu de Transporte Público e na lista de museus organizada pelo ferroviário e professor Victor José Ferreira e

26. Disponível em <http://www.museus.gov.br/sistemas/cadastro-nacional-de-museus/>

27. Disponível em <http://www.sisemsp.org.br/index.php/sisem>

28. Disponível em <http://www.abpf.com.br/trens-da-abpf/>

publicada pelo Movimento de Preservação Ferroviária (MPF) e divulgada pelo site da ANFER, em 2011, foi possível comparar e agrupar dados, organizando um panorama geral²⁹, ainda inicial, com um universo de museus que inclui: museus com perfil de museus ferroviários, mas também museus que possuem em seu acervo objetos ferroviários, ou mesmo aqueles que fazem uso de edificações ferroviárias. Neste primeiro agrupamento não houve intenção de separar os museus conforme a constituição de cada um, nem mesmo de seu perfil, pois a questão requer uma investigação minuciosa sobre a formação de cada museu identificado.

Observa-se maior concentração de museus ferroviários, memoriais, centros culturais, centros de pesquisa e de turismo relacionados ao patrimônio industrial ferroviário nas regiões Sudeste e Sul; posição intermediária, a Região Centro-Oeste; em menor número, as regiões Nordeste e Norte. Os números podem ser associados proporcionalmente aos investimentos em malha ferroviária em cada região.

Museus ferroviários, memoriais, centros culturais, centros de pesquisa e de turismo relacionados ao patrimônio industrial ferroviário.		
Região Brasileira	Estado	Quantidade de instituições
NORTE	Piauí	01
	Roraima	02
NORDESTE	Ceará	01
	Pernambuco	01
	Rio Grande do Norte	01
CENTRO-OESTE	Mato Grosso do Sul	01
	Goiás	01
	Minas Gerais	17
SUDESTE	Espirito Santo	04
	Rio de Janeiro	17
	São Paulo	23
SUL	Paraná	10
	Santa Catarina	10

Fonte: BEMVENUTI, 2016.

Chamam a atenção números de instituições nos diferentes estados brasileiros, que variam entre 01 e 23, com maior agrupamento nas regiões Centro-Oeste, Sudeste e Sul. A pesquisa aqui apresentada não tem por objetivo investigar em amplo espectro as instituições museológicas brasileiras, de modo que cabe destacar a pertinência de aprofundamento futuro, considerando: especificidades da tipologia, formalização e constituição jurídica das diferentes instituições que apresentam componentes ferroviários, assim como a verificação quanto ao modo como são determinados novos usos para o patrimônio em questão, que não instituições que realizem processos de musealização.

Considerando a localização do objeto de pesquisa da dissertação a qual este artigo integra, o estado do Rio Grande do Sul é apresentado em separado, por ter sido investigado com outras ferramentas e fontes. O levantamento contou com a visita *in*

29. Listagem completa disponível na pesquisa de mestrado “Gestão de museu: comunicação e público – estudo sobre o Museu do Trem, São Leopoldo, RS (2009-2012), Universidade de São Paulo, 2016.

loco em espaços que não estão propriamente listados nos guias e listagens de museus. O detalhamento inclui identificar museus históricos que estão alocados em prédios ferroviários. Opta-se por não incluir as antigas estações que não estão exclusivamente dedicadas à funções que não tenham qualquer relação com a memória, salvaguarda de acervo e fomento de atividades de pesquisa e curadoria, entre outras do campo da museologia, cultura e patrimônio, a exemplo das que abrigam: Brigada Militar, Prefeitura Municipal, Bombeiro, ponto de saúde, restaurante etc.

Em síntese, no estado do Rio Grande do Sul foram relacionadas as seguintes instituições: 16 museus ferroviários; 14 museus diversos, em sua maioria museus históricos e museus de arte; 3 trens turísticos que oferecem a experiência do turismo cultural, possuem ambientes com objetos ferroviários em salas especiais ou próximo das bilheterias e 5 centros culturais que por sua vez possuem diferentes características, entre elas aquelas que utilizam vagões para atividades, aquelas que foram organizadas por sindicato, organizações não- governamentais ou mesmo clube esportivo coordenado por ferroviários aposentados.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A sistematização dos dados identificados facilita observar, por um lado, os aspectos que remontam à trajetória histórica da musealização do patrimônio industrial brasileiro e à ação governamental contextualizada em um período específico da economia do país. Por outro lado, os desdobramentos decorrentes da história da ferrovia no Brasil, correlacionados à criação dos museus, aos processos iniciais de musealização e ao posterior abandono. Compreendendo deste modo serem estas as iniciativas que dispararam os processos de musealização do patrimônio industrial ferroviário e que hoje podemos distinguir com desdobramentos envolvendo outros programas, projetos e responsáveis.

Visualizar o panorama dos museus ferroviários brasileiros possibilita refletir sobre pontos específicos da formação de cada museu e o agrupamento de cada coleção. São muitas lacunas ainda abertas para compreender as diferentes iniciativas e a relação entre elas. Comparar os dados instiga novos questionamentos quanto: a concentração dos museus em determinados estados e regiões; o agrupamento dos objetos e a formação das coleções; o funcionamento nos dias atuais e a característica das instituições e dos gestores; o quadro técnico e os processos museológicos desenvolvidos por cada instituição que utiliza a denominação museu; o modo de acolhimento das instituições que possuem objetos caracterizados como patrimônio industrial ferroviário, porém, que não se caracterizam como museu. Chama a atenção, também, o possível desconhecimento que cada instituição elencada nesta pesquisa possa ter diante do próprio cenário em que está inserida. Outro tópico é a investigação específica da relação entre musealização e patrimonialização do patrimônio industrial ferroviário em nosso país. Futuras pesquisas poderão explorar essas e outras questões.

REFERÊNCIAS

ANDREATTA, Margarida Davina. *Arqueologia Histórica Industrial: um patrimônio em São Paulo*. Diário Oficial do Estado – Suplemento. V.113, nº18. [25 jan.2003]

BEMVENUTI, Alice. *Gestão de museu: comunicação e público – estudo sobre o Museu do Trem, São Leopoldo, RS (2009-2012)*. (Dissertação de Mestrado) Universidade de São Paulo, 2016.

BUZELIN, José Emilio de Castro. R.F.F.S.A. – *Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima – Histórico de Formação*. Almanaque da RFFSA, Vol. 1. Cap.1. Postado em: 02 dez.2009. Disponível em: <http://almanaquedarffsa.blogspot.com.br/search?updated-min=2009-01-01T00:00:00-02:00&updated-max=2010-01-01T00:00:00-02:00&max-results=8> Acesso em: 04 dez. 2013.

_____. R.F.F.S.A. – *Fases Administrativas: fase III – de 1976 a 1996*. Almanaque da RFFSA, Vol. V. Cap.22. Postado em: 21 jan. 2010. Disponível em: <http://almanaquedarffsa.blogspot.com.br/2010/01/rffsa-volume-v-capitulo-22.html> Acesso em: 04 dez. 2013.

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. URL: <http://www.conpadre.org/>

DESVALLÉS, André; MAIRESSE, François (Ed.). *Conceitos-chave de museologia*. Tradução Bruno Brulon, Marília Xavier Cury. São Paulo: Comitê Brasileiro do Conselho Internacional de Museus, Conselho Internacional de Museus, Pinacoteca do Estado de São Paulo, Secretaria de Estado da Cultura, 2013.

GUARNIERI, Waldisa Rússio Camargo. Conceito de cultura e sua inter-relação com o patrimônio cultural e a preservação. In: BRUNO, Maria Cristina Oliveira (Org.). *Waldisa Rússio Camargo Guarnieri – textos e contextos de uma trajetória profissional*. Vol. 1. São Paulo: Pinacoteca do Estado; Secretaria de Estado da Cultura; Comitê Brasileiro do Conselho Internacional de Museus, 2010a. p. 203–210.

KUHL, Beatriz. A expansão ferroviária em São Paulo (Brasil) e problemas para a preservação de seu patrimônio. In: *TST Transportes, Serviços y Telecomunicaciones*, v. 23, p. 166-197, 2012.

LASMAR, Telma. Telma Lasmar: depoimento [28 ago. 2015]. Entrevistadora: A. Bemvenuti, Áudio: A. Bemvenuti. Rio de Janeiro. (1:10'47'') Celular. *Entrevista concedida na coleta de informações da história do PRESERVE e do Museu do Trem de São Leopoldo* - para dissertação de Mestrado (Museologia Universidade de São Paulo).

MORAIS, Sérgio Santos. Sérgio Santos Moraes: Rio de Janeiro: depoimento [28 ago. 2015]. Entrevistadora: A. Bemvenuti, Áudio. 1 CD. (1:10'47'') *Entrevista concedida na coleta de informações da história do PRESERVE e do Museu do Trem de São Leopoldo* - para dissertação de Mestrado (Museologia Universidade de São Paulo).

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES. *Programa de Preservação do Patrimônio Histórico do Ministério dos Transportes*. PRESERVE, 1989.

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES. *Documento nº1 – 1980/1982*. Brasília: PRESERVE/RFFSA/Ministério dos Transportes, 1982. 36fl.

MORAIS, Sérgio Santos. *Reconstrução da Rotunda de São João Del Rei*. Ministério dos Transportes, RFFSA, Superintendência de Patrimônio. Gerência de Preservação do Patrimônio Histórico Ferroviário (PRESERFE). Rio de Janeiro: 1987. 61p.

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, Serviços e Telecomunicações, v. 19, dez 2010. p.190-204.

OLIVEIRA, Eduardo Romero de. *O centenário da Ferrovia Brasileira (1954):* Ensaio sobre a elaboração da memória ferroviária no Brasil. 2013. Revista Espaço & Geográfico, Vol.16, n 12. p. 675-717.

PAULA, Dilma Andrade de. *Fim da Linha: a extinção de ramais da Estrada de Ferro Leopoldina, 1955-1974.* Niterói, 2000. 346 p. Tese (doutorado em História) – Universidade Federal Fluminense.

PROGRAMA DE PRESERVAÇÃO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO DO MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES. *Centro de Preservação da História da Ferrovia no Rio Grande do Sul - Museu do Trem*, São Leopoldo. (Pesquisa de Ana Cristina Oliveira Alves. Texto de Elaine T. Sardi Ayestarán). PRESERVE/RFFSA, 1985. 115 p. 158 ilustrações. Catálogo.

PROGRAMA DE PRESERVAÇÃO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO DO MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - PRESERVE. *Museu do Trem*. (Apresentação Maria Elisa Carrazzoni). Recife: RFFSA, 1982. 36 p. Catálogo.

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, 1991. 78 p.

RODRIGUES, Marly. Patrimônio industrial, entre o fetiche e a memória. *Revista eletrônica da Universidade São Judas Tadeu – Arquitetura e Urbanismo*, VI (3), p.31-40, 2010. Disponível em: <http://www.usjt.br/arq.urb/> Acesso em: 22 abr. 2016.

RODRIGUES DA SILVA, André Ronaldo. Patrimônio Ferroviário Brasileiro: Da inclusão à exclusão de uma paisagem cultural. In: 3º Colóquio Ibero-americano Paisagem Cultural, Patrimônio e Projeto, 2014, Belo Horizonte - MG. Anais 3º Colóquio Ibero-americano Paisagem Cultural, Patrimônio e Projeto. Belo Horizonte - MG: IEDS/MACPS/IPHAN, 2014b. v. único.

SCHOENMAKER, Leticia Lopes Borges. Apontamentos sobre o acervo do Museu da Companhia Paulista de Jundiaí. Jundiaí: Revista Cidade, Patrimônio e Memória/Prefeitura Municipal de Jundiaí – Secretaria de Cultura. Edição 000 – Maio 2016. p. 80-83.

SEMEDO, Alice. Políticas de gestão de coleções. *Revista da Faculdades de Letras Ciências e Técnicas do Patrimônio*. Porto: 2005, série volume IV. p. 305-322.