



UNIVERSIDADE FEDERAL DE PERNAMBUCO
CENTRO DE ARTES E COMUNICAÇÃO
DEPARTAMENTO DE ARQUITETURA E URBANISMO
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM DESENVOLVIMENTO URBANO

CLAUDIANA CRUZ DOS ANJOS

**A PROTEÇÃO DO PATRIMÔNIO CULTURAL FERROVIÁRIO NO BRASIL
ENTRE 2000 E 2015: do tombamento à inscrição, um caminho de distanciamento
das especificidades do objeto a preservar**

Recife

2018

CLAUDIANA CRUZ DOS ANJOS

**A PROTEÇÃO DO PATRIMÔNIO CULTURAL FERROVIÁRIO NO BRASIL
ENTRE 2000 E 2015: do tombamento à inscrição, um caminho de distanciamento
das especificidades do objeto a preservar**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Urbano do Centro de Artes e Comunicação, Departamento de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal de Pernambuco como parte dos requisitos parciais para obtenção do título de mestre em Desenvolvimento Urbano.

Área de concentração: Conservação Integrada

Orientadora: Prof.^a Dra. Renata Campello Cabral
Coorientadora: Prof.^a Dra. Virgínia Pitta Pontual

Recife

2018

Catalogação na fonte
Bibliotecário Jonas Lucas Vieira, CRB4-1204

A599p Anjos, Claudiana Cruz dos
A proteção do patrimônio cultural ferroviário no Brasil entre 2000 e 2015: do tombamento à inscrição, um caminho de distanciamento das especificidades do objeto a preservar / Claudiana Cruz dos Anjos. – Recife, 2018.
223 f.: il., fig.

Orientadora: Renata Campello Cabral.
Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal de Pernambuco,
Centro de Artes e Comunicação. Programa de Pós-Graduação em
Desenvolvimento Urbano, 2018.

Inclui referências e apêndices.

1. Patrimônio ferroviário. 2. Lógica funcional. 3. Proteção. 4. Especificidades. I. Cabral, Renata Campello (Orientadora). II. Título.

711.4 CDD (22. ed.)

UFPE (CAC 2018-184)

CLAUDIANA CRUZ DOS ANJOS

**A PROTEÇÃO DO PATRIMÔNIO CULTURAL FERROVIÁRIO NO BRASIL
ENTRE 2000 E 2015: do tombamento à inscrição, um caminho de distanciamento
das especificidades do objeto a preservar**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Urbano do Centro de Artes e Comunicação, Departamento de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal de Pernambuco como parte dos requisitos parciais para obtenção do título de mestre em Desenvolvimento Urbano.

Aprovada em: 12/07/2018.

BANCA EXAMINADORA

Prof.^a Dra. Renata Campello Cabral (Orientadora)
Universidade Federal de Pernambuco

Prof.^a Dra. Virgínia Pitta Pontual (Coorientadora)
Universidade Federal de Pernambuco

Prof.^a Dra. Natália Vieira de Araújo (Examinadora interna)
Universidade Federal de Pernambuco

Prof.^a Dra. Flaviana Barreto Lira (Examinadora externa)
Universidade Federal de Pernambuco

Quarta-feira fui ao correio buscar uma cartinha, visto o trem ter chegado um pouco tarde, não entregaram nada, voltei para casa bem triste, pois contava receber uma cartinha naquele dia.

(Carta de Mercedes da Veiga Cruz a seu então noivo José Merval Xavier Cruz, de 25 de setembro de 1942, meus avós)

É com o carinho e expectativa similares à dessa cartinha de amor que dedico este trabalho aos meus pais, Cláudiano e Mariana, aos meus irmãos Ana Cláudia, Hariana e José Lucas, a meu marido, Luciano Silva, e à minha avó Mercedes (*in memoriam*).

AGRADECIMENTOS

O percurso de uma dissertação não é trilhado sozinho. Embora sua escrita seja fruto de um estimulante e árduo fazer solitário, seu resultado reflete uma rede de colaborações, orientações e suportes espirituais e emocionais. Por isso a gratidão a todos que participaram desse percurso é um registro necessário. Inicialmente agradeço a Deus pela oportunidade de encontrar um outro caminho profissional e por preencher esse caminho com amizades, solidariedade, aprendizado, humildade e perseverança.

Agradeço à minha família pelo apoio incondicional e pela preocupação por todo o esforço empreendido; meus pais e irmãos foram também incansáveis nas idas e vindas que levaram a esse mestrado. À minha amada avó Mercedes da Veiga Cruz (*in memoriam*), pelo carinho e compreensão das ausências, por seu último olhar para mim ter sido tão carregado de amor, um olhar a que me apeguei para continuar esse caminho. A Luciano de Lima Silva, pela força quando esse caminho ficava mais difícil e pela confiança de que tudo daria certo. Por estar sempre presente e ter escolhido trilhá-lo comigo, seu olhar de admiração e tranquilidade a cada partida ajudou a acalmar meu coração.

Agradeço aos amigos que souberam entender as ausências e valorizar as presenças. Agradecimentos especiais a Kaliane Maria por me acolher em sua casa em Recife e Olinda e pela amizade sincera e recíproca, e a Elane Coutinho, que participou ativamente desse caminho através de incontáveis conversas e soluções para as dificuldades. Agradeço aos novos amigos da turma ME37 e DO18 do MDU pelo convívio alegre e estimulante, pelos inúmeros gestos de solidariedade e compartilhamento de referências, em especial a Carolina, Laís, Deyglis, Júlia e Marco, pela prontidão em ajudar, conversar, dividir conhecimentos e preocupações.

Meu agradecimento especial se estende a Renata Campello Cabral, minha orientadora, pela sabedoria na condução desse caminho, e a Maria Emilia Lopes Freire, pela contribuição para seu desenvolvimento, ambas referências fundamentais a fim de que eu encontrasse as soluções adequadas para as encruzilhadas da pesquisa. Agradeço a Virgínia Pontual, coorientadora desta pesquisa, pela oportunidade junto ao Laboratório de Urbanismo e Patrimônio e pelos posicionamentos sempre assertivos.

Foram muitas idas e vindas até a conclusão deste mestrado; em nenhuma das vezes que saí do aconchego do meu lar voltei a mesma pessoa. Nesses retornos sempre carregava mais reflexões, conhecimentos, experiência e amizades. Agradeço a todos por esse percurso.

RESUMO

Esta dissertação se propõe a analisar e compreender o processo de proteção do patrimônio cultural ferroviário em âmbito federal, a partir da primeira década dos anos 2000, quando passou a contar com dois instrumentos legais para a preservação de seus bens materiais: o tombamento, criado pelo Decreto-Lei nº 25/1937, ainda na década de 1930, somado, em 2010, à Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário, criada através da Portaria nº 407/10, em resposta à Lei nº 11.483/2007, a qual extinguiu a Rede Ferroviária Federal S.A. e estabeleceu novos parâmetros para a atuação do Iphan com vistas à preservação da memória ferroviária. A abordagem da pesquisa parte de uma perspectiva teórica voltada à compreensão desse objeto por suas especificidades e lógica funcional, e escolhe como fontes os documentos que subsidiaram a proteção desse patrimônio após a supracitada lei, para entender o porquê de essa perspectiva teórica não encontrar plenamente ancoragem na prática de proteção desse patrimônio. Entende-se que a observação do processo de patrimonialização desses bens e a relação estabelecida entre os instrumentos legais acima referidos para o alcance da proteção desejada permitem oferecer um panorama das motivações, desafios e posturas institucionais e lançar um outro olhar para esse patrimônio e sua preservação.

Palavras-chave: Patrimônio ferroviário. Lógica funcional. Proteção. Especificidades.

ABSTRACT

This dissertation proposes to analyze and understand the process of protection of railway cultural heritage at the federal level from the first decade of the 2000s, when it came to have two legal instruments for the preservation of its material assets: created by Decree-Law nº 25/1937 still in the 1930s, added in 2010 to the List of Cultural Heritage of Railways, created through Ordinance nº. 407/10, in response to Law nº 11483/2007, which extinguished the Railroad Network Federal SA and established new parameters for Iphan's work with a view to preserving railway memory. The research approach starts from a theoretical perspective aimed at understanding this object by its specificities and functional logic, and chooses, as sources, the documents that subsidized the protection of this patrimony after the aforementioned law to understand the reason of this theoretical perspective not to find fully anchorage in the practice of protecting this patrimony. It is understood that the observation of the patrimonialisation process of these assets and the relationship established between the above legal instruments to achieve the desired protection allows to offer an overview of the motivations, challenges and institutional positions and to take another look at this patrimony and its preservation.

Key words: Railway heritage. Functional logic. Protection. Specificities

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ABPF	Associação Brasileira de Preservação Ferroviária
ANTT	Agência Nacional de Transportes Terrestres
CAPCF	Comissão de Avaliação do Patrimônio Cultural Ferroviário
CBTU	Companhia Brasileira de Trens Urbanos
CEFECS	Centros Ferroviários de Cultura
CECI	Centro de Estudos Avançados da Conservação Integrada
CF	Constituição Federal
COB	Comitê Olímpico Brasileiro
CPTM	Companhia Paulista de Trens Metropolitanos
CGID	Coordenação-Geral de Identificação e Reconhecimento
CTPF	Coordenação Técnica do Patrimônio Ferroviário
DEPAM	Departamento de Patrimônio Material
DEPROT	Departamento de Proteção
DNIT	Departamento Nacional de Infraestrutura e Transportes
DOU	Diário Oficial da União
EFNOB	Estrada de Ferro Noroeste do Brasil
FEAP	Fundação Educacional de Além Paraíba
FLUMITRENS	Companhia Fluminense de Trens Urbanos
GEHT	Grupo de Estudos da História da Técnica
GT	Grupo de Trabalho
ICOMOS	Conselho Internacional de Monumentos e Sítios
IPHAN	Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional
FEPASA	Ferrovia Paulista S.A.
LBT	Lista de Bens Tombados
LPCF	Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário
NOB	Noroeste do Brasil
PROFAC	Programa Ferroviário de Ação Cultural
PRESERVE	Programa de Preservação do Patrimônio Histórico dos Transportes
PRESERF	Programa de Preservação do Patrimônio Ferroviário
RFFSA	Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima
SE	Superintendência Estadual
SPU	Superintendência de Patrimônio da União

SPHAN	Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional
SOAPHA	Sociedade de Amigos da Preservação do Patrimônio Histórico, Artístico e Arqueológico
TICCIH	Comitê Internacional para a Conservação do Patrimônio Industrial
UNESCO	Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura
UNICAMP	Universidade Estadual de Campinas
UNIMEP	Universidade Metodista de Piracicaba
USP	Universidade de São Paulo
WHL	Lista do Patrimônio Mundial

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO: a preservação do patrimônio ferroviário, alguns ganhos interpretativos	13
1.1 AS FONTES E SEU TRATAMENTO	21
1.2 O RECORTE TEMPORAL E A ESTRUTURAÇÃO DA PESQUISA	25
2 AS ESPECIFICIDADES DO PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO	35
2.1 OS CAMINHOS DA PRESERVAÇÃO DO PATRIMÔNIO INDUSTRIAL E FERROVIÁRIO	35
2.2 A REDE FERROVIÁRIA COMO OBJETO COMPLEXO E SISTÊMICO	43
2.3 CONSIDERAÇÕES PARCIAIS	60
3 O IPHAN ENTRE O TOMBAMENTO E A LISTA DO PATRIMÔNIO CULTURAL FERROVIÁRIO: os dois tipos de acautelamento	62
3.1 A INSTITUCIONALIZAÇÃO DA PRESERVAÇÃO DO PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO NO BRASIL	62
3.2 UMA NOVA PRÁTICA PRESERVACIONISTA PARA OS BENS FERROVIÁRIOS	73
3.3 CONSIDERAÇÕES PARCIAIS	79
4 PROCESSOS DE TOMBAMENTO: a proposição	81
4.1 A IMPORTÂNCIA DA HISTÓRIA: a ferrovia na formação e interligação de territórios e como representante da modernidade	85
4.2 O ESPAÇO FERROVIÁRIO ENQUANTO REGISTRO HISTÓRICO DA ATIVIDADE	90
4.3 A QUALIDADE ESTÉTICA	93

4.4 ASPECTOS FUNCIONAIS E APROPRIAÇÃO CULTURAL E SOCIAL DO PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO	97
4.5 A FERROVIA ENQUANTO SÍMBOLO E MEMÓRIA	100
4.6 AS ESTAÇÕES E A EXCEPCIONALIDADE DO PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO	104
4.7 PROCESSOS INDEFERIDOS, VALORES INDEFERIDOS?	107
4.8 CONSIDERAÇÕES PARCIAIS	122
5 PROCESSOS DE TOMBAMENTO: o olhar do DEPAM e Conselho Consultivo	124
5.1 A CONSTRUÇÃO DE UM SENTIDO DE REPRESENTATIVIDADE A PARTIR DA EXCEPCIONALIDADE FERROVIÁRIA	124
5.2 O CONSELHO CONSULTIVO E OS ENQUADRAMENTOS NOS LIVROS DO TOMBO	138
5.3 CONSIDERAÇÕES PARCIAIS	146
6 A LISTA DO PATRIMÔNIO CULTURAL FERROVIÁRIO COMO INSTRUMENTO COMPLEMENTAR DE PROTEÇÃO	149
6.1 A PRINCÍPIO, CONVERGÊNCIA	152
6.2 NA PRÁTICA, DISTANCIAMENTO	158
6.3 CONSIDERAÇÕES PARCIAIS	163
7 INSCRIÇÃO OU TOMBAMENTO: o processo de tutela e seus filtros legais	165
7.1 NA BUSCA PELO BEM SINGULAR, A SELEÇÃO DOS INSTRUMENTOS DE PROTEÇÃO	165
7.2 PACTUAÇÃO DE COMPROMISSOS: compartilhando responsabilidades	176
7.3 INTERESSE DE USO FUTURO	183
7.4 CONSIDERAÇÕES PARCIAIS	189
8 CONSIDERAÇÕES FINAIS: um caminho de redução dos significados	191

REFERÊNCIAS	201
APÊNDICE A – LISTA DOS BENS FERROVIÁRIOS TOMBADOS, EM ANDAMENTO E INDEFERIDOS – IPHAN	211
APÊNDICE B – PERIODIZAÇÃO DOS PROCESSOS QUE COMPÕEM A PESQUISA	215
APÊNDICE C – PROCESSOS DE TOMBAMENTO DEFERIDOS ANALISADOS	218
APÊNDICE D – PROCESSOS DE TOMBAMENTO INDEFERIDOS ANALISADOS	219
APÊNDICE E – BENS TOMBADOS E INSCRITOS NA LISTA DO PATRIMÔNIO CULTURAL FERROVIÁRIO ANALISADOS	220
APÊNDICE F – BENS COM TOMBAMENTO INDEFERIDO E INSCRITOS NA LISTA DO PATRIMÔNIO CULTURAL FERROVIÁRIO ANALISADOS	221
APÊNDICE G – BENS DO PRIMEIRO PERÍODO INSCRITOS NA LISTA DO PATRIMÔNIO CULTURAL FERROVIÁRIO NÃO ANALISADOS	222

1 INTRODUÇÃO: a preservação do patrimônio ferroviário: alguns ganhos interpretativos

A ferrovia chegou à atualidade brasileira marcada por um progressivo processo de desativação de sua operação e desmantelamento de suas estruturas, condição que permanece e se agrava lentamente. Meneguello (2011), Cordeiro (2011b), Dezen-Kempter (2011a) e Correia (2010), em suas pesquisas, chamam a atenção para esse momento denominado de “desindustrialização”, ou de “desmonte”, que caracterizou o legado industrial e, consequentemente, sua preservação. Para Dezen-Kempter (2011a, p. 109), é preciso entender esse processo que promoveu “o abandono de grandes setores do tecido urbano consolidado”, cujo “esvaziamento funcional gerou áreas disponíveis, cheias de expectativas e de forte memória urbana”.

Soto e Ganges (2009, p. 15) ressaltam que em razão da intensidade e escala desse processo de desindustrialização, as dimensões antropológicas e sociológicas desse patrimônio têm sido destacadas, uma vez que se pode perder irremediavelmente a memória desses lugares pela ausência de seus remanescentes materiais. Estes remanescentes, diversamente dos registros escritos, são “geralmente uma fonte direta e não direcionada, e que não foi produzida para uma finalidade distinta de sua função, necessitam ser interpretados, e ‘traduzidos’ para a linguagem da história”.

Correia (2010), em sua pesquisa sobre o processo de construção, expansão e desmonte de conjuntos residenciais vinculados à atividade fabril, auxilia no entendimento dos diversos efeitos desse momento, o que pode ser observado também em relação ao patrimônio ferroviário.

Nesse sentido, tem-se como importante as permanências desse patrimônio, entendendo-as como elos entre passado, presente e futuro, porquanto, apesar de uma aparente evidência de ruína, tais permanências se mantêm na diversidade tipológica, nos espaços ferroviários e nas memórias, constituindo-se em elementos de resistência ao supracitado desmantelamento e à fragmentação desse patrimônio, o que estimula uma reflexão sobre a proteção dos bens ferroviários que chegaram à atualidade.

Parece ser bem aceito, hoje, no âmbito das publicações científicas, que a ferrovia, meio de transporte por excelência da era industrial, é um tipo de bem passível de reconhecimento como patrimônio cultural. Reconhecimento, esse, acompanhado de uma explícita consciência dos grandes obstáculos para sua efetiva preservação. A partir da década de 1950 até os dias atuais, identifica-se uma série de aquisições teóricas de suma importância para uma apropriada

identificação, valoração e preservação desses bens. O ponto de partida desta dissertação é, então, um breve revisitado a esses ganhos no âmbito das ideias (historicizando-os com mais demora na segunda seção).

As abordagens mais recentes têm apontado para a necessidade de avaliar e proteger os vestígios da industrialização a partir de um amplo e sistemático conhecimento sobre seu legado, bem como para a necessidade de ir além da excepcionalidade estética arquitetônica e avançar em estudos multi e interdisciplinares sobre o patrimônio industrial e ferroviário em extensão, como orientam Lalana Soto (2009; 2012), Casanelles (2004; 2007), Cordeiro (2011a; 2011b), Kühl (1998; 2008) e Rufinoni (2013).

O debate sobre o legado industrial como um patrimônio cultural a ser preservado tem envolvido, desde a década de 1960, vários interesses. Além das pesquisas no campo da arquitetura, estudos sobre os acervos móveis e documentais, sobre o papel memorial e a importância social em razão de valores simbólicos e afetivos associados às atividades produtivas, assim como sobre as relações de trabalho, são algumas das vertentes que permanecem abertas para investigação, conforme destaca Meneguello (2011) em análise sobre a importância da memória associada ao trabalho e sua dimensão imaterial e a proteção dos acervos documentais.

Nesta análise, a autora, a partir de Ulpiano Bezerra de Menezes, entende que a “dimensão física do patrimônio industrial [...] integra a cultura material socialmente apropriada pelo homem e dá a ela forma, função e sentido”. Por esta razão, “as unidades industriais muito raramente podem ser entendidas como edifícios isolados; a estrutura só tem sentido se compreendida como um todo interligado a várias outras estruturas e etapas da produção” (Ibidem, p. 1.831).

Em relação à arquitetura, expressão material mais evidente dessa herança cultural, Meneguello (Ibidem) chama atenção para a urgência de melhorar a prática institucional, política e social, com sua inserção nas ações de requalificação urbana e maior participação da sociedade, sob pena de perdas irremediáveis. Para ela,

A dimensão dos bens ou conjuntos de bens industriais construídos, muitos mal conservados, outros em estado de ruína, e outros tantos sofrendo discutíveis intervenções, nos obrigam a pensar sobre como incluir as preocupações com o patrimônio industrial dentro de políticas de requalificação urbana. (Ibidem, p. 1.820)

Beatriz Kühl (2008) observa que a preservação do legado da industrialização, edifícios e sítios industriais envolve um conjunto complexo de problemas. Entre esses, a autora destaca a ocupação de vastas áreas pelos conjuntos industriais, por vezes localizados em zonas centrais, o

que faz com que sua preservação esteja vinculada à escala urbana, e, portanto, necessitando de estratégias de planejamento urbano e territorial.

A ausência dos instrumentos teóricos e metodológicos do restauro nas intervenções realizadas na arquitetura industrial (objeto de sua pesquisa) é apontada pela autora como um grave equívoco com nefastas consequências para este patrimônio. Soto e Ganges (2009) também discutem essas questões ao abordarem a reutilização dos bens e espaços industriais, em especial por sua dimensão territorial. Para eles, o patrimônio industrial é, ao mesmo tempo, presente, passado e futuro:

Presente porque existe em uma realidade, às vezes como símbolo de identidade coletiva e outras como um “espaço em branco” de nossas cidades, seja por falta de conhecimento ou por considerá-lo um elemento desagradável ou inseguro. Passado enquanto testemunho, um acumulador de heranças, um lugar onde se materializam as experiências, as aspirações, os erros – fonte de conhecimento – de nossos antepassados. Futuro porque será parte desse legado, desse patrimônio, que deixaremos para as sociedades vindouras, convertido ou não em um recurso. (*Ibidem*, p. 16)

A dissociação entre os campos do restauro e o do planejamento urbano, ocorrida ao longo do tempo, como discutida por Rufinoni (2013), aliada à forte presença de valores econômicos (por meio da pressão imobiliária) nas ações de requalificação urbana, também expõe o legado da industrialização a um desafio de difícil resolução: conciliar a conservação e o respeito pela preexistência com o desenvolvimento urbano. As análises promovidas pelas autoras supracitadas e por Soto e Ganges (2009) reforçam o entendimento de que é necessário conhecer este patrimônio em sua amplitude e especificidades para promover a adequada seleção dos bens a proteger e conservar.

Ana Lara Barbosa Lessa (2016, p. 8) aponta uma dupla dificuldade de reconhecimento do patrimônio industrial, que pode ser estendida ao ferroviário: a proximidade temporal e suas características específicas. De acordo com ela, além da “ampliação tipológica – o tipo de objeto a ser preservado é mais variado –, houve também uma ampliação temporal¹ do que deveria ser considerado como bem cultural digno de proteção”.

Rufinonni (2013, p. 190) também alertou para as dificuldades em reconhecer os valores culturais do patrimônio industrial, “seja devido às características arquitetônicas da maioria dos edifícios industriais, em geral pouco apreciadas, seja em razão do caráter de conjunto que não se

¹ Para Soto e Ganges (2009), é o adjetivo “industrial” do termo arqueologia industrial que carrega problemas em relação à definição das fronteiras desse patrimônio, por três aspectos: delimitação cronológica, espacial e temática. Estas seriam imprecisas e amplas.

compreende bem”. Para ela, este patrimônio detém especificidades compreendidas por qualidades materiais, espaciais, compostivas, sociais e memoriais, que, ao longo do tempo, concorrem para a configuração de uma paisagem industrial única.

Estas dificuldades referem-se, portanto, à busca por valores tradicionalmente associados ao patrimônio cultural, como antiguidade, excepcionalidade e beleza, o que nem sempre é identificado facilmente no patrimônio industrial e ferroviário, por serem eminentemente de natureza utilitária, construídos para atender a uma atividade de caráter industrial, e, portanto, passíveis de adaptação para atender a uma dinâmica específica. Bergeron (2003) fundamenta essa discussão em sua análise e assevera que este patrimônio precisa ser abordado em relação aos avanços conceituais, o que exige para seu reconhecimento, como objeto de preservação, a apreensão de sua dimensão e impacto territorial.

Lalana Soto (2012, p. 4) também aborda os desafios desse reconhecimento em âmbito internacional, marcados pela abrangência territorial desse patrimônio, por conflitos relacionados a seu uso e sua relação com a paisagem (cultural ou urbana e histórica). Para esse autor, apesar de a ferrovia integrar as discussões e estudos sobre esse campo patrimonial desde os primeiros momentos, não significa dizer que o conhecimento sobre ela, nessa esfera, seja amplo e suficiente. Para ele, “ao contrário, a informação é parcial, muito centrada em determinados elementos (locomotivas e estações), ou em aspectos referentes à exploração ferroviária (as companhias como grandes empresas)”; haveria assim uma presença reduzida do patrimônio ferroviário na Listado Patrimônio Mundial (WHL) criada pela Unesco – Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura.

Freire (2015; 2017b) em sua dissertação e tese, respectivamente, trata da necessidade de um instrumento teórico-metodológico que subsidie os processos de valoração cultural (termo explicitado à frente) desse patrimônio (no Brasil) e da compreensão do legado ferroviário a partir de um olhar sistêmico. Na dissertação, esta autora informa que a “perspectiva sistêmica se mostra apropriada para abordar objetos complexos – como a Rede Ferroviária –, sob a ótica de construir uma percepção que detecte sua funcionalidade materializada em conjuntos de estruturas e suas articulações” (Idem, 2015, p. 14).

Na tese (doutorado), Freire (2017b, p. 16) aprofunda o olhar sobre esse patrimônio e propõe procedimentos para o “reconhecimento do patrimônio de uma rede ferroviária a partir da identificação e da hierarquização dos seus lugares centrais”. Para ela, os lugares centrais, conceito encontrado na geografia histórica, seriam os locais onde se identifica o “maior grau de complexidade funcional e estrutural de uma rede ferroviária”, logo, de maior eficiência funcional.

Podem, então, ter legado ao presente elementos capazes de transmitir o conhecimento sobre o funcionamento dessa rede no passado, devendo ser interpretados a partir dos processos produtivos e logísticos que lhes deram origem.

Elementos que, uma vez apropriados socialmente, podem ser reconhecidos como objetos de preservação. Em contraponto à perspectiva sistêmica que defende em suas pesquisas, Freire (2017b) destaca o olhar fragmentado da instituição federal responsável pela preservação do patrimônio ferroviário, interessado, sobremaneira, nos bens singulares e isolados.

Também colaboram para um olhar crítico sobre a preservação do patrimônio cultural em questão autores que discutem a noção de “patrimônio cultural”, como Carsalade (2011; 2015), Castriota (2015), Casanelles-Rahóla (2004; 2007) e Soto e Ganges (2009). Estes contribuem para a ampliação dessa noção para além da história e da estética, concebendo o patrimônio como construção social coletiva – estes últimos autores, com o olhar voltado para o patrimônio industrial e ferroviário.

Carsalade (2015, p. 1-2) traz uma visão mais contemporânea da noção de patrimônio cultural, a partir da análise do verbete “bem cultural patrimonial”, entendendo-o como “a unidade de preservação do Patrimônio Cultural”. Para este autor, o “bem, como indivíduo, é a substância concreta da coisa dotada de significado patrimonial e que integra o rol do patrimônio coletivo, herança selecionada por um povo para o referenciar e constituir o conjunto que atravessa a temporalidade de suas gerações”.

Por fim, é interessante anotar discussões que relacionam noções muito caras ao campo da conservação, como as de integridade e autenticidade, às discussões sobre as especificidades do patrimônio industrial e ferroviário.

De acordo com Loretto (2016, p. 18), a integridade está relacionada “à inteireza e caráter de intacto do patrimônio cultural e natural e dos seus atributos”, e a autenticidade, “à continuidade dos atributos do patrimônio cultural” por meio de aspectos a ele atinentes. Dito de outra forma, estaria relacionada à habilidade ou capacidade desses aspectos em transmitir os significados culturais do bem. Esses dois conceitos são operados em âmbito internacional pela Unesco quando da avaliação do Valor Universal Excepcional de um bem (cultural ou natural) para sua inscrição na Lista do Patrimônio Mundial.

As dificuldades de entendimento do significado dos conceitos acima² e de sua aplicação para o referido reconhecimento internacional têm instigado intensas críticas e estudos em âmbito nacional e internacional. Paula Aragão de Souza (2013) aborda o de integridade, relacionando-o ao reconhecimento do patrimônio industrial no Brasil; Rosane Piccolo Loretto (2016) e Flaviana Lira (2009) debruçaram-se não só sobre os significados, mas também sobre o percurso que levou aos referidos conceitos de integridade (Loretto) e autenticidade (Lira), constituindo-se em importantes referências para a sua compreensão, além dos estudos realizados por Lins³ (2015) e Soto (2012) sobre a ferrovia, que também os tangencia.

Nesse contexto de debates, Jukka Jokilehto (2006) traz uma contribuição interessante ao tema ora estudado ao discutir os significados e a aplicação desses conceitos. Para ele, a condição de integridade poderia ser analisada a partir de três dimensões presentes nos atributos do bem cultural, quais sejam:

A integridade sociofuncional de um lugar refere-se à identificação das funções e processos em que se baseou ao longo do tempo, como os associados à interação social, às respostas espirituais, à utilização dos recursos naturais e aos movimentos dos povos. A identificação espacial dos elementos que documentam tais funções e processos ajuda a definir a integridade estrutural do lugar, referindo-se ao que sobreviveu da sua evolução ao longo do tempo. Esses elementos dão testemunho, resposta criativa e continuidade na construção das estruturas e dão sentido ao conjunto espacial e ambiental da área. A integridade visual, por sua vez, ajuda a definir os aspectos estéticos representados pela área. É em tais dimensões de integridade que se pode basear o desenvolvimento de um sistema de gestão de forma a garantir que os valores associados não sejam prejudicados. (*Ibidem*, p. 14, tradução nossa)

Este autor, ao abordar a relação imbricada entre as dimensões da integridade supracitadas, aproxima-se das abordagens mais recentes sobre o patrimônio industrial, em que a identificação e a valorização dos processos produtivos, a dimensão espacial (territorial), a diversidade de objetos (com forma e estética próprias), e, ainda, as apropriações sociais e de trabalho ocorridas ao longo do tempo são consideradas como aspectos integrantes do patrimônio cultural.

De acordo com Souza (2013, p. 43), este autor, no relatório elaborado para o *Encontro sobre Desenvolvimento e Integridade em Cidades Históricas*, promovido pela Unesco em 1999, destacou que

² Stovel (2007, p. 1) analisa a relação entre os conceitos de integridade e autenticidade; ambos são importantes para a “gestão das candidaturas à Lista do Patrimônio Mundial e para a melhoria da atividade de conservação dos bens do Patrimônio Mundial”, devendo ser reestruturados com vistas à sua melhor aplicação.

³ Paula de B. C. Lins (2015) se debruçou sobre o processo de atribuição do Valor Universal Excepcional às ferrovias inscritas na Lista do Patrimônio Mundial (WHL). Essa autora apresenta novos valores associados ao patrimônio ferroviário no âmbito da Unesco. Valores estes conformados por elementos tecnológicos, arquitetônicos e paisagísticos, sociais e culturais, integrados entre si e com seu entorno, de forma dinâmica e contínua no espaço e no tempo. Uma diversidade que ainda não parece ser plenamente incorporada aos processos de reconhecimento de bens culturais por esse organismo internacional.

em relação à identificação de “assentamentos industriais ou militares”, os atributos presentes na dimensão funcional da integridade “poderiam auxiliar na percepção do relacionamento entre os diversos elementos componentes do sistema que caracterizam essas áreas”. Entretanto, advertiu que “tais sistemas raramente sobreviveram em sua forma completa”, com implicações na sua condição de integridade. Condição que “dificilmente deveria ser tomada como um critério para a inscrição desses sítios” [industriais] na supracitada lista.

A Carta de Nizhny Tagil (TICCHT, 2003) e o Princípio de Dublin (ICOMOS, 2011), documentos produzidos pelo TICCIH (Comissão Internacional para a Conservação do Patrimônio Industrial) e Icomos (Conselho Internacional Monumentos e Sítios) e, portanto, inseridos no contexto do reconhecimento internacional de bens culturais e naturais pela Unesco, trazem o termo “integridade funcional”. Na primeira, consta que sua preservação se faz fundamental para a conservação do patrimônio industrial, devendo “ser, o mais possível, o principal objetivo de intervenções em um sítio industrial” (TICCIH, 2003).

No Princípio de Dublin destaca-se que a integridade funcional é especialmente importante e significativa para as construções e sítios industriais. Informa-se, ademais, que “o valor e a autenticidade de um sítio industrial podem ser fortemente reduzidos se a maquinaria ou componentes essenciais forem retirados, ou se os elementos secundários que fazem parte do conjunto forem destruídos” (ICOMOS, 2011).

Casanelles-Rahóla (2007) também utiliza o referido termo, adotando-o com o mesmo sentido da Carta e do Princípio. Ele aborda o conceito de autenticidade, porém questionando o que este significaria para o patrimônio industrial, visto que as indústrias são criadas para produzir e precisam, com frequência, adaptar-se a novas situações (econômicas ou tecnológicas), o que pode levar a transformações simples ou mais significativas nos espaços industriais e nas funções ali exercidas.

Entende-se que observar a integridade dos bens ferroviários tutelados ou propostos para proteção apenas tocaria num dos aspectos que participam dos processos de acautelamento desenvolvidos no Brasil. Fonseca (2009, p. 43) auxilia nesse entendimento ao afirmar que:

A proteção da integridade física dos bens patrimoniais não é por si só suficiente para sustentar uma política pública de preservação. Isso porque a leitura dos bens enquanto bens patrimoniais pressupõe as condições de acesso a significações e valores que justifiquem sua preservação. Depende, portanto, de outros fatores além da mera presença, num espaço público, de bens a que agentes estatais atribuíram valor histórico, artístico etc., devidamente protegidos em sua feição material.

Como visto acima brevemente, há ganhos interpretativos importantes relacionados ao patrimônio industrial e ferroviário⁴. Entre eles pode-se destacar a necessidade de:

- Se ir além da excepcionalidade estética arquitetônica na valoração desses bens;
- Entender as unidades industriais para além dos edifícios isolados;
- Entender as estruturas físicas como um todo interligado a várias outras estruturas e etapas da produção;
- Pensar, para esse tipo de patrimônio, estratégias de planejamento urbano e territorial;
- Lançar uma perspectiva sistêmica para abordar objetos complexos como a Rede Ferroviária;
- Ter-se cuidado na estrita aplicação de conceitos caros à conservação para o patrimônio industrial, como aqueles de integridade e autenticidade, ao patrimônio ferroviário.

Como espécie de questão central, que abarca todas as necessidades acima elencadas, pode-se somar o entendimento de que é primordial conhecer este patrimônio em sua amplitude e especificidades para promover a adequada seleção dos bens a proteger e conservar.

É com esse ponto de partida que o presente estudo lança a hipótese de que o processo de seleção pelo Iphan dos bens ferroviários com interesse de preservação tem levado a uma proteção parcial, já que não alcança as especificidades do patrimônio que se propõe a proteger, distanciando-se das aquisições teóricas desenvolvidas por autores como os até aqui citados. Mais do que relatar essa fragilidade do processo de patrimonialização, procurar-se-á entender o porquê

⁴ Para além dos ganhos interpretativos, diferentes campos de conhecimento têm se debruçado sobre a ferrovia, a exemplo das vertentes historiográficas voltadas para a história da implantação do sistema de transporte ferroviário e seus efeitos urbanos, políticos, sociais e econômicos, como Vieira (2010), Camelo Filho (2000), Cerqueira (2015) e Carvalho (2010), que abordaram o processo político e o contexto histórico e social da implantação do transporte ferroviário, inclusive no estado do Piauí e investigaram como sua malha foi se configurando em uma efetiva rede de circulação de cargas e pessoas ao longo do século XX, e seu processo de desativação.

As pesquisas de Cruz (2007) e Finger (2014) sobre a Vila Ferroviária de Paranapiacaba, em Santo André (SP), por sua vez, fornecem subsídios interessantes para a compreensão da hierarquia ferroviária, bem como dos aspectos sociais a ela associados. A de Vanessa Figueiredo (2014), também sobre esse conjunto, aborda-o quanto à sua proteção e gestão sustentável. Cabe destacar os estudos sobre a memória dos ferroviários e relações de trabalho, como a de Viviane Regina Caliskevstz (2012) e Marco Henrique Zambello (2005); as dedicadas à valorização e às ações de conservação do legado ferroviário como uma herança cultural a ser salvaguardada para as futuras gerações, a exemplo de Breno Albuquerque B. Borges (2014) e, novamente, de Figueiredo (2014), em publicação sobre vários aspectos da gestão da Vila Ferroviária de Paranapiacaba, supracitada (organizada com Rodrigues da Silva e com a participação de outros interessados no tema). Cita-se ainda Celma de Souza Pinto (2015) e José Manuel Lopes Cordeiro (2011a; 2011b; 2017), que juntamente com Rufinoni (2013) trazem noções sobre paisagem industrial que ajudam a entender a amplitude desse patrimônio. Todos referenciados ao final.

de sua condução ser dessa forma. As fontes escolhidas, apresentadas a seguir, são os portadores de indícios que ancoram a hipótese enunciada.

1.1 AS FONTES E SEU TRATAMENTO

Entende-se que o corpo documental produzido no decurso do acautelamento do patrimônio ferroviário pelo Iphan (Tombamento e/ou inserção na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário) pode ser uma importante fonte de interpretação, não só desse patrimônio em específico, mas também do contexto institucional, social e político em que foram produzidos⁵.

Outras pesquisas mais recentes igualmente têm tomado os processos de tombamento como subsídio. Cita-se Dezen-Kempter (2011b) em relação ao patrimônio industrial; Proshnow (2014) e Lucina Ferreira Matos (2015), estes últimos voltados ao patrimônio ferroviário; e ainda Santos (2017), interessada na valoração cultural (LPCF). A diversidade de abordagens desses autores corrobora o entendimento de que os documentos possibilitam múltiplos olhares e interpretações. O levantamento e a análise ora propostos são uma contribuição para a ampliação desses olhares, que amparados no referido arcabouço teórico, permitem outras interpretações.

Michel Foucault (2008) e Carlos Bacellar (2008), em suas discussões e orientações sobre o fazer historiográfico, auxiliam esta análise quanto à relação que o pesquisador deve estabelecer com o documento. Para o primeiro, os problemas desse fazer envolvem a crítica ao documento, que deve deixar de ser tratado como “matéria inerte”, para ser um “monumento”. Uma postura que traz consequências para o pesquisador, em especial quanto aos aspectos metodológicos, mas que precisa ser enfrentada por meio da libertação de determinadas noções, como as de continuidade, origem e verdade, e do entendimento das descontinuidades, da formação dos discursos, seus enunciados, relações e singularidades, compreendendo o documento como construção discursiva não totalizante.

Bacellar (*Ibidem*), por sua vez, destaca procedimentos práticos que colaboram para a definição do *corpus* documental, como a importância de conhecer o funcionamento da instituição detentora dos documentos, identificar os que podem subsidiar a pesquisa e verificar as condições

⁵ A exemplo, mas sem sentido comparativo, do trabalho basilar e referencial de Fonseca (2009), cuja análise se faz a partir dos processos de tombamento abertos na instituição, perscrutando desde sua criação e, em especial, as décadas de 1970 a 1980, com vistas a analisar o “processo de construção” do patrimônio cultural brasileiro até aquele momento. Percurso feito também por outros autores citados em nota da seção II.

de acesso e a qualidade das informações que podem fornecer, requisitos observados na seleção do conjunto documental ora apresentado.

Os processos de tombamento federal, nos termos do Decreto Lei nº 25/37, estão organizados no arquivo central do Iphan – Arquivo Noronha Santos, Rio de Janeiro (RJ), compondo uma série histórica de todos os tombamentos realizados pela instituição desde a sua criação. A partir destes é possível apreender não só os resultados dos processos individualmente, mas ter também uma compreensão mais ampla do interesse institucional e social que os perpassa. Motivo pelo qual os processos de tombamento indeferidos também se mostraram necessários para dar completude à presente pesquisa.

Em geral, tais processos se iniciam com a apresentação do pedido de tombamento no estado a que o bem se vincula, por iniciativa externa à instituição ou por parte desta, cabendo à superintendência estadual do Iphan instruí-lo com toda a documentação necessária ao pleno conhecimento do objeto e da proposta de tombamento, conforme estabelece a Portaria Iphan nº 11/86⁶. O processo é, então, encaminhado ao Departamento de Patrimônio Material e Fiscalização (DEPAM), onde se inicia a tramitação para inclusão do pedido na série histórica acima referida. Cabe também a este departamento se manifestar pela continuidade e pertinência⁷ do pedido e sua distribuição para as demais instâncias, como a Procuradoria Jurídica, para a análise pertinente.

Uma vez concluída a instrução processual, este é encaminhado ao Conselho Consultivo, instância deliberativa vinculada à presidência, que se reúne periodicamente por convocação do presidente do Iphan para discutir as propostas de tombamento produzidas em todo o Brasil, além de outras questões relacionadas à preservação dos bens já tutelados. Há, portanto, uma agenda a observar que, por sua vez, é definida em razão da política em curso e da urgência da atuação da instituição. É nesta instância que a proposta se efetiva e o bem passa a integrar o rol dos bens protegidos em âmbito federal.

A finalização do procedimento⁸ se dá com a confirmação do ato pelo Ministro da Cultura; em seguida o processo é encaminhado para o Arquivo Noronha Santos, supracitado, para sua

⁶ Define o rito de instrução do processo de tombamento federal a ser observado pelos proponentes e pela instituição, a fim de cumprir as determinações do Decreto Lei nº 25/37.

⁷ De acordo com a Portaria Iphan nº 11/86, somente as propostas de tombamento recomendadas pelo DEPAM são submetidas ao Conselho Consultivo. Este departamento pode convocar a Câmara Setorial de Arquitetura e Urbanismo para analisá-las e orientar este conselho quanto à aprovação ou ao seu arquivamento.

⁸ Após a decisão do Conselho, o processo deve ser novamente submetido ao DEPAM e à Procuradoria Jurídica para manifestação sobre sua regularidade formal, para fins de homologação pelo Ministério da Cultura. Após esse procedimento, é feita nova oitiva dessas instâncias, que devem se manifestar quanto à inscrição no livro do tombamento e denominação do objeto da proteção, subsidiando o Arquivo Noronha Santos nessa providência e na emissão do Certificado de Tombamento.

inscrição no respectivo livro do tombo⁹. O processo não é devolvido ao seu local de origem, cabendo ao Arquivo sua guarda e disponibilização (por meio físico ou digital) à sociedade e à instância responsável pela gestão e fiscalização do bem em questão. No caso dos processos indeferidos, após a deliberação do DEPAM o processo é encaminhado ao Arquivo para arquivamento, podendo esta decisão ser submetida antes ao Conselho.

Para **inscrição na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário**, nos termos da Portaria Iphan de 2010 (já citada), os processos devem ser iniciados na superintendência a que o bem se vincula, o que é mais recorrente, ou junto ao DEPAM, através da atual Coordenação-Geral de Identificação e Reconhecimento¹⁰(CGID), a depender do recebimento da documentação produzida pelas instituições federais envolvidas (apresentadas na seção 3); neste caso, o processo é aberto nesta instância e encaminhado à unidade local (SE) para instrução. Esta consiste fundamentalmente na produção de um parecer técnico que deve fornecer todas as informações necessárias sobre o bem, seu valor cultural, conforme portaria, e sua destinação.

Em razão da documentação externa apresentada ao Iphan e que origina a instrução dos referidos processos, um conjunto ferroviário pode gerar mais de um processo, pois a inscrição do bem na LPCF é individual, ou um único processo pode referir-se a bens com localizações distintas.

Concluído o parecer, o processo é encaminhado para o DEPAM, que deve submetê-lo à Comissão de Avaliação do Patrimônio Cultural Ferroviário (CAPCF)¹¹. Esta Comissão, assim como o Conselho Consultivo, reúne-se periodicamente por convocação deste departamento para discutir as propostas de valoração cultural oriundas de todo o Brasil, além de outras questões relacionadas à preservação e gestão dos bens ferroviários. Essa instância pode aprovar a solicitação de valoração cultural, pedir novas informações sobre o processo ou negá-la¹².

No caso de aprovação, esta é referendada pelo presidente e publicada a sua inscrição na LPCF por meio do Diário Oficial da União (DOU), passando o bem a constar no rol dos bens tutelados em âmbito federal. Por fim, o processo deve ser devolvido para a superintendência de

⁹ As tramitações do processo na instituição podem levar anos, caso do Complexo ferroviário de Campo Grande (MS), cuja decisão do Conselho se deu em dezembro de 2009, e sua homologação, inscrição nos livros de tombo e comunicação do tombamento definitivo, em 2014.

¹⁰ Quando da criação da portaria esta responsabilidade cabia à Coordenação Técnica do Patrimônio Ferroviário – CTPF, extinta com a nova reestruturação do departamento, em 2013.

¹¹ Criada pela Portaria Iphan nº 407/10 com a competência de decidir sobre as solicitações de valoração cultural. Não raro os processos nem chegam a ser encaminhados à Comissão por não atenderem ao requisito da indicação de instituições interessadas em assumir o imóvel, contribuindo para a morosidade da resolução processual.

¹² No caso de novas informações, o processo volta à superintendência para as alterações e esclarecimentos necessários e reenvio da proposta para nova análise. No caso de negação, e consequente arquivamento, os processos somente poderão ser reabertos após dois anos da data da última decisão sobre a valoração, por iniciativa do presidente, dos superintendentes e da Comissão de Avaliação do Patrimônio Cultural Ferroviário.

origem, para sua guarda ou continuidade em relação à cessão do bem a terceiros, conforme compromissos registrados no parecer técnico. No entanto, esta guarda e a disponibilização dos processos para consulta ainda não se encontram devidamente organizadas pelo Instituto.

Neste percurso interno dos processos de tombamento e LPCF, é produzida a seguinte documentação: de modo geral, os processos de tombamento compreendem documentos de caráter administrativo e técnico, compostos pelos pedidos de tombamento e pela documentação que os subsidia, atualmente denominada de dossiê, contendo as informações sobre o bem (levantamentos cadastral, fotográfico, histórico e bibliográfico), as motivações para a sua proteção e a delimitação da área a ser protegida e de seu entorno, muitas vezes acompanhada por documentos comprobatórios da importância do bem ou do risco de sua perda.

Além desta, constam também documentos institucionais com manifestação técnica e jurídica quanto à pertinência da proteção, em observância ao que estabelece a Portaria nº 11/86; e documentos relativos à tramitação do processo entre as instâncias do Iphan, conforme percurso institucional descrito acima (superintendência, departamento responsável por sua condução, setor jurídico, conselho consultivo, presidência do Instituto, Ministério da Cultura e Arquivo Noronha Santos). Conformando assim o “ato perfeito”, como estabelecido pelo Decreto Lei nº 25/37.

Esses processos podem ser sucintos, caso da maioria dos indeferidos, cujos pedidos, em grande parte, não contêm todas as informações descritas acima; ou bastante complexos, com farta documentação técnica, institucional, jurídica, iconográfica e gráfica. Para atender aos requisitos e procedimentos estabelecidos pela instituição, esta documentação pode demorar a ser produzida ou concluída e está sujeita a devolução pelas instâncias superiores, para as devidas complementações de ordem técnica ou jurídica¹³, caso de alguns processos analisados, até se achar apta a ser submetida ao Conselho.

No caso da inscrição na LPCF, a documentação compreende: a listagem dos imóveis a valorar (edificação ou terreno), em geral, acompanhada da ficha cadastral individual, com identificação, descrição, localização e titularidade; parecer técnico da superintendência estadual, com apoio do inventário dos bens ferroviários imóveis, realizado pela instituição; e as atas das reuniões da CAPCF. Além destes, constam os documentos de natureza administrativa referentes

¹³ Além do rito interno, eventos externos também podem interferir no andamento dos processos, a exemplo de intervenções na área a ser protegida, projetos com capacidade de alterar sua configuração, ou contestação da proteção pretendida, caso da impugnação do tombamento do Complexo Ferroviário de Campo Grande (MS) pela Prefeitura Municipal e da Recomendação da Procuradoria Federal de Campinas (SP) de reapreciação da decisão do Conselho quanto ao tombamento apenas dos bens imóveis da Companhia Paulista de Jundiaí (SP), e não do acervo de bens móveis existente no local.

à tramitação e à instrução do processo, podendo conter também orientações quanto aos procedimentos internos a serem observados, em especial pelas superintendências.

Em razão das dificuldades de acesso aos processos referentes à valoração cultural, não foi possível contar com estes como uma fonte completa de dados; além disso, os documentos que os compõem mostraram-se bastante protocolares e sem maior aprofundamento sobre os valores associados ao bem em análise. De todo modo, para viabilizar a análise pretendida buscou-se os documentos voltados à inscrição de bens ferroviários na LPCF nos processos de tombamento abertos na instituição, conforme recorte apresentado a seguir.

Cabe explicitar que o termo “valoração cultural” é adotado neste trabalho para identificar o processo de acautelamento de bens ferroviários por meio da inscrição na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário, instituída pelo Iphan em 2010 para proteger especificamente os bens oriundos da Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima (RFFSA), em resposta à Lei nº 11.483/07, que extinguiu esta empresa e estabeleceu os parâmetros para a distribuição e tutela de seus bens, conforme seção 3.

Conhecido o percurso institucional dos processos que subsidiaram a proteção dos bens ferroviários, e a documentação produzida ao longo deste, importa também esclarecer que o tombamento federal será analisado enquanto prática institucional voltada à identificação e reconhecimento dos exemplares considerados singulares ou excepcionais, e que se mantém, mesmo após 2007, quando o Iphan passou a contar com uma norma específica para proteção e preservação dessa natureza de bem: a LPCF (apresentada adiante), mantendo-se como um instrumento de suma importância institucional e social. Cabe ressaltar que esta análise se faz também com a ciência do papel político, social e econômico do patrimônio cultural, e que este transcende os valores, atributos e instrumentos de proteção aqui elencados.

1.2 O RECORTE TEMPORAL E A ESTRUTURAÇÃO DA PESQUISA

Definidos os avanços críticos em relação ao entendimento das características do patrimônio ferroviário, assim como os principais desafios para a sua preservação, e já tendo situado a natureza das fontes documentais privilegiadas neste estudo, parte-se para o recorte do universo em análise, assim como para a apresentação da estruturação da pesquisa.

A partir da Lista dos Bens Tombados chega-se a 1.264 bens protegidos em âmbito federal, sendo, destes, 87 conjuntos urbanos. Desse total, os bens ferroviários perfazem o número de 15,

localizados em sete estados, compreendendo edificações, conjuntos urbanos ou arquitetônicos, infraestrutura ou equipamentos urbanos, acervos ou coleções.

Outros 21 processos referentes a bens ferroviários foram indeferidos pelo Iphan. Destes, cinco foram abertos em data posterior à portaria que criou a Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário; 19 se encontram em instrução; um está desaparecido; e um encontra-se com notificação de tombamento provisório, conforme tabela A, em apêndice. Note-se que o número de processos indeferidos e em instrução é superior ao de bens efetivamente tombados.

Por possuírem dados conclusivos quanto à proteção ou não dos bens, somente os processos deferidos e indeferidos foram adotados pela pesquisa. Com o cruzamento dos dados sobre esses processos, verificou-se que os pedidos de tombamento se concentram em dois grandes períodos, conforme tabela B, em apêndice:

- O primeiro comprehende da segunda metade da década de 1970 a 1990, quando dez processos resultaram em tombamento e outros 15 foram indeferidos. Anteriormente a essa periodização tem-se o primeiro tombamento de bem ferroviário do Brasil, de 1954, o Trecho ferroviário Mauá-Fragoso, em Magé (RJ).

Desses processos, destacam-se os iniciados na década de 1970. Os deferidos são: Estação da Luz, em São Paulo (SP), de 1976, com tombamento efetivado em 1996. Entre os indeferidos encontram-se: Estação Guia de Pacobaíba de Magé (RJ), de 1974; Casa Estação Ferroviária de Cachoeira Paulista (SP), de 1977; e Estação Ferroviária de Itaguaí (RJ), de 1979, anexado a outro processo de mesmo objeto, de 1981.

Os processos da década de 1970 fazem parte de um momento muito embrionário das discussões sobre arqueologia e patrimônio industrial que estavam começando a se desenvolver no Brasil, sendo 1980-1990 o período de uma maior efervescência do interesse pelo tema, quando no Iphan se verificava uma abertura no campo conceitual para outros tipos de bens patrimoniais. Embora na década de 1970 e até na de 1990 o transporte ferroviário já apresentasse os primeiros sinais de que sua operação começava a declinar, ele ainda se encontrava ativo, e grande parte de suas estruturas em funcionamento, conforme panorama traçado na seção 3.

O processo referente à estação de Itaguaí (RJ), de 1979, pode ser tomado como representativo do início desse momento. Nele se verifica a percepção da instituição de que os bens ferroviários não figuravam ainda como bens patrimonializáveis pela esfera federal.

No caso presente – tombamento da estação ferroviária de Itaguaí e de chafariz naquela mesma cidade – houve, de certa forma, tentativa nesse sentido. O Estado encarregou-se da preservação do chafariz e pretendia preservar a estação, o que não foi possível, neste último caso, devido ao fato de tratar-se de bem próprio federal.

Embora lamentando o fato, não creio que devamos assumir, enquanto SPAN [Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional], mais esse ônus. Não podemos atribuir valor excepcional ao imóvel em questão; não se trata, propriamente, de um monumento nacional.

A A.B.P.F. (Associação Brasileira de Preservação Ferroviária) tem sido responsável por uma série de ações de preservação do patrimônio ferroviário. Uma ação da ABPF, em Itaguaí, talvez seja alternativa adequada para o caso em questão. (IPHAN, 1044-T-81, p. 24, grifo nosso)

Aos poucos, esse tipo de entendimento foi mudando, sendo também parte desse período tombamentos como o do complexo ferroviário de São João del Rei e Tiradentes (MG), de 1989, e da Estrada de Ferro Madeira Mamoré (RO), de 1987, cujos pedidos partiram de iniciativa da própria RFFSA ou de ex-funcionários, com vistas a sustar a venda de peças e imóveis, em que não só se reconhecia seus bens como patrimônio cultural, como inseria na proteção uma leitura espacial mais abrangente.

– O segundo período compreende os primeiros anos do século XXI até 2015, data do último processo de tombamento de bem ferroviário aberto no Iphan, com quatro processos deferidos e oito indeferidos. Do ponto de vista institucional, este período é marcado pela confirmação da liquidação da RFFSA, definição e aplicação de um novo marco legal para os bens ferroviários, pela Lei nº 11.483/2007 e pela criação da Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário (Portaria nº 407/2010).

Outros dois processos foram classificados como partes de um período intermediário, quais sejam: Conjunto de edificações da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, em Jundiaí (SP), de 2001 – tombado; e o Sistema de Bondes de Santa Teresa, Rio de Janeiro (RJ), de 2003 – indeferido. Esses processos receberam tal distinção em relação aos demais porque foram abertos num momento inicial de consolidação da extinção da RFFSA, mas quando não haviam ainda sido definidos os novos marcos legais que viriam a conduzir a política de preservação adotada pelo governo federal e pelo Iphan.

São os processos abertos no segundo período que interessam à pesquisa, uma vez que a lei acima estabeleceu uma nova forma de atuação institucional quanto à proteção do patrimônio ferroviário, que passou a contar com um instrumento específico – a LPCF –, cujo fundamento se ancorava na preservação da memória ferroviária, também estabelecida por esta lei. Em relação ao campo da conservação do patrimônio cultural, tem-se que os conceitos referentes ao patrimônio

industrial e ferroviário se encontram bastante difundidos nesse momento, inclusive na instituição de preservação federal, a exemplo da Carta de Nizhny Tagil (TICCHT, 2003) e do Princípio de Dublin (ICOMOS, 2011). Entende-se que o Iphan está dotado de um repertório técnico, legal e conceitual capaz de fazer frente aos desafios impostos por essa natureza de bens.

Definido o recorte temporal da análise, chegou-se ao número de 12 processos identificados no segundo período, compreendidos por quatro tombamentos e oito processos indeferidos. Destes, apenas um – a Estação Ferroviária de Joinville (SC) – teve sua análise parcial, através do dossiê e das atas das reuniões do Conselho Consultivo pertinentes, visto que o processo¹⁴ não se encontrava integralmente digitalizado e disponível para consulta junto ao Arquivo Noronha Santos, quando da coleta de dados.

A estes processos foram acrescidos os dois classificados como do período intermediário, e outros dois referentes a bens com processos abertos nos anos de 1989 e 1997, mas que foram efetivamente tombados após a instituição da nova política de preservação. São eles: Ponte Metálica João Luís Ferreira, em Teresina (PI), e Museu do Trem: acervo móvel e imóvel do antigo Centro de preservação da História Ferroviária do Rio de Janeiro (RJ), cuja decisão pela proteção ocorreu em 2008 e 2011, respectivamente.

A inclusão desses quatro últimos processos se justifica porque ilustram a transição entre os dois períodos que ajudaram a delinear a proteção dos bens ferroviários no Brasil, motivo por que foram considerados pertinentes à pesquisa. Desse modo, o corpo documental objeto de análise compreende um total de 16 processos, entre deferidos e indeferidos, conforme síntese apresentada na tabela B, em apêndice.

Esse conjunto de bens é compreendido (vide também tabelas C e D) por: a) Bens tombados: três conjuntos ferroviários; duas pontes; uma estação ferroviária; e uma coleção ou acervo. b) Pedidos indeferidos: uma ponte; quatro estações ferroviárias¹⁵; um conjunto ferroviário; uma vila ferroviária; uma usina de bondes; e um equipamento – sistema de bonde.

Tendo em vista que o interesse da pesquisa é a investigação da proteção dos bens ferroviários, buscou-se identificar entre os bens tombados e indeferidos do período proposto para análise os que contam com a tutela instituída a partir da Lei de 2007, por meio da Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário. Entre os processos tombados constam três que possuem

¹⁴ De acordo com a ata da 76ª reunião do Conselho Consultivo, referente ao tombamento dessa estação, o processo seria composto por dois volumes do dossiê (I e II – analisados) e cinco anexos. A documentação referente à comunicação e tramitação do processo, inclusive pareceres técnicos, encontra-se nesses anexos; não foi possível conhecer o seu teor.

¹⁵ Dos quatro processos identificados pela estação, três compunham conjunto com outras edificações ferroviárias (vila, casa do agente) ou infraestrutura (caixa d'água).

imóveis inscritos na referida lista. Entre os indeferidos¹⁶, constam quatro imóveis sob tal proteção, conforme tabelas E, F e G¹⁷.

Apoiadas no referencial teórico da pesquisa e nos processos selecionados, duas questões serviram de guia para a análise: como os bens ferroviários foram apropriados, ou seja, quais os atributos e valores motivadores de sua proteção? Em que medida os aspectos funcionais desse patrimônio são identificados como atributos para a proteção? No decurso da investigação foi observada também a relação entre os instrumentos legais acionados pela instância federal para o alcance da proteção desejada.

Com essas questões procurou-se construir a complementaridade das perspectivas definidas para a pesquisa. Marconi e Lakatos (2003, p. 95), ao apresentarem o processo investigativo definido por Popper, parecem referendar tal caminho de produção científica:

1. Problema, que surge, em geral, de conflitos ante expectativas e teorias existentes;
2. Solução proposta consistindo numa conjectura (nova teoria); dedução de consequências na forma de proposições passíveis de teste;
3. Testes de falseamento: tentativas de refutação, entre outros meios, pela observação e experimentação.

Spósito (2003, p. 33), ao confrontar os pensamentos de filósofos e pesquisadores da metodologia científica, corrobora tal entendimento sobre o processo investigativo; este, mesmo sujeito a refutações, “deixaria para a ciência a contribuição de algo que, cientificamente produzido, seria mais um acréscimo ao progresso da ciência”.

Visto que a investigação parte da “construção de um objeto como um labor teórico e como esforço prático de informação, crítica e experiência”, seguida da “discussão sobre o instrumento de apreensão dos dados empíricos e de entrada exploratória”, conforme orienta Minayo (1998, p. 91), para responder aos objetivos da pesquisa os procedimentos metodológicos descritos a seguir auxiliam na conformação de cada etapa de desenvolvimento da dissertação.

A primeira etapa foi dedicada ao aprofundamento teórico para a construção do objeto de pesquisa, cuja revisão bibliográfica encontrou no campo da arquitetura e do patrimônio cultural os conceitos e a abordagem pertinentes à problemática apresentada. A revisão da literatura nacional e internacional foi fundamental.

¹⁶ Em um processo consta a indicação de bens ferroviários para LPCF pela SE, mas estes não foram identificados na referida lista disponibilizada pelo Iphan.

¹⁷ De forma complementar à pesquisa, mas não fazendo parte desta, também foram identificados, entre os processos do primeiro período (anos 1970 a 1990), bens sob essa tutela, conforme tabela G, em apêndice.

Complementarmente a esta etapa tem-se a pesquisa documental com consulta às listas referentes ao Patrimônio Cultural Ferroviário e aos Bens Tombados, ambas em âmbito federal; e aos processos abertos no Iphan referentes ao tombamento de bens ferroviários, incluindo os deferidos e os indeferidos, bem como os documentos pertinentes à valoração cultural, integrantes dos referidos processos. A consulta a esse corpo documental se deu pela rede mundial de computadores para acesso às listas e pelo compartilhamento digital dos processos por meio de arquivo digital disponibilizado pelo Arquivo Noronha Santos (RJ). Esta etapa subsidiou a definição da periodização acima descrita e dos processos a investigar.

Para a organização da análise, inicialmente, fez-se necessário conhecer o percurso institucional dos processos de tombamento e da valoração cultural e, principalmente, a documentação produzida ao longo de tal percurso, já apresentada. Diante do corpo documental identificado, pesquisaram-se seus aspectos mais relevantes, bem como as informações e dados capazes de subsidiar a investigação pretendida. Nesse sentido, foram observados os seguintes dados: o solicitante; as datas da solicitação de tombamento, abertura dos processos, inscrição no livro do tombo ou indeferimento; a justificativa da solicitação; a avaliação técnica do Iphan (Superintendência e DEPAM); a análise jurídica; a conclusão da solicitação (Conselho Consultivo); e a existência de referência à Lei nº 11.483/07 e seus desdobramentos.

Para chegar a esses dados, os documentos tomados como principais fontes foram: pedidos de tombamento; pareceres emitidos pela superintendência a que o bem se vincula; pareceres das instâncias superiores (notadamente do DEPAM, do conselheiro relator do processo e o parecer jurídico); as atas¹⁸ das reuniões do Conselho Consultivo do Iphan – esses últimos, no caso dos processos deferidos.

Em relação à valoração cultural por meio da LPCF, foram analisados pareceres técnicos produzidos por superintendências estaduais do Iphan contendo manifestação favorável à valoração cultural de bens ferroviários (quatro pareceres); e as atas referentes à valoração de um desses bens. Estes pareceres e atas se acham em quatro processos selecionados para análise (identificados ao longo da dissertação), o que colaborou para a pesquisa em tela.

¹⁸ As reuniões do Conselho foram tratadas ao longo da dissertação em razão dos assuntos abordados, conforme ata. Nem todas tiveram debates ou manifestações registradas, talvez, devido ao consenso entre os conselheiros dos valores e livros do tombo indicados. O que ocorreu no processo do Museu do Trem (RJ) – acervo de bens móveis e imóveis, em que o tombamento foi aprovado por unanimidade, sem manifestações dos conselheiros. Silêncio que pareceu ensurdecedor a esta pesquisa, já que parte da demora até a conclusão do processo se deveu à indefinição sobre os bens móveis que deveriam integrar o tombamento. Impasse superado apenas com acordo entre as instâncias envolvidas: tal lacuna seria sanada entre o tombamento provisório e o definitivo, o que não ocorreu até a decisão final pelo Conselho.

Importante destacar que, embora produzidos por uma demanda institucional e dentro dos limites de suas funções, esses documentos têm uma autoria e expressam uma experiência e um olhar particular do agente em questão (proponente ou analista) sobre o bem em análise; entretanto, ao serem avalizados pelas diversas instâncias às quais são submetidos, passam também a expressar o pensamento da instituição. É sob esta perspectiva que são tratados: como documentos institucionais.

Nesse sentido, a autoria foi identificada na medida da necessidade da clareza da informação e em respeito ao posicionamento apresentado. Importante também destacar que esses documentos são identificados no corpo do texto, de modo a permitir a compreensão do lugar de fala de seu autor e do papel que exerce em relação à proteção pretendida.

Os dados quantitativos e qualitativos obtidos foram também sistematizados e organizados em fichas e tabelas para favorecer a análise. Essas últimas foram anexadas à dissertação e sintetizam dados referentes à proteção dos bens ferroviários, compreendendo: a identificação dos processos abertos na esfera federal, com sua respectiva situação em relação ao tombamento; a periodização definida como recorte da pesquisa; dados dos processos analisados e o cruzamento de informações sobre o tombamento (inclusive nas esferas estadual e municipal), a inscrição na LPCF e a posse dos bens.

Os documentos estudados revelaram os seguintes pontos principais: I – as apropriações dos bens ferroviários, que o distingue e caracteriza, por meio dos atributos e valores motivadores da proteção pelos solicitantes e pelo Iphan; II – a apreensão do patrimônio ferroviário pelos agentes institucionais envolvidos, a partir do qual se extraíram aspectos importantes para a pesquisa, como: o significado da proteção para a instituição; o tratamento individual do bem ferroviário, com repercussão na sua apreensão enquanto patrimônio “nacional” – excepcional ou “local” – simbólico; e III – a relação desses pontos com a escolha dos instrumentos legais disponíveis.

Esses pontos se entrelaçam, e sua análise foi organizada de forma a possibilitar uma compreensão sobre a proteção de bens ferroviários brasileiros, através da percepção de quem requer esta proteção e dos agentes que têm o poder de concedê-la, oferecendo assim perspectivas diferentes sobre o mesmo objeto. Também, um entendimento sobre o universo dos bens que compõem o rol do patrimônio cultural federal. Permeando esse percurso, há a análise de cunho conceitual a partir do aporte teórico, que ajuda a situar o distanciamento ou a aproximação dos agentes aos ganhos teóricos do campo da preservação.

Buscou-se, assim, estabelecer uma relação entre os aspectos apontados nos documentos para motivar o interesse pela proteção e o contexto que subsidia esse interesse, no caso a

conservação do patrimônio ferroviário por meio da ação governamental e os instrumentos para tal. Para Bacellar (2008, p. 63), um “dos pontos cruciais do uso de fontes reside na necessidade imperiosa de se entender o texto no contexto de sua época”, bem como lançar um olhar crítico sobre esta. A periodização feita para esta pesquisa, a seleção dos processos, dos documentos e dos aspectos a observar contribuem para o entendimento dessas relações.

Outro aspecto importante é que, embora se tenha buscado estabelecer vínculos entre os atributos identificados nos processos de tombamento analisados e os valores correspondentes, não se pretende discutir esses valores, porquanto isto exigiria um conhecimento específico sobre cada bem ferroviário apontado para proteção federal. No entanto, sua identificação ao longo das seções colabora para a compreensão da percepção que estes bens suscitam junto à sociedade e à instituição. Desse modo, importa, sobremaneira, a caracterização de como os bens ferroviários foram apropriados ou percebidos social e culturalmente, e sua correlação com o aporte teórico aqui definido. Os significados atribuídos a esses bens participam, então, dessa caracterização.

Concluídas as análises teóricas e empíricas sobre o objeto de estudo, a dissertação deverá ser capaz de expressar a síntese de todo esse processo científico: de um lado, ampliando o conhecimento sobre o patrimônio ferroviário e de suas especificidades a partir da lógica funcional; e de outro, contribuindo para a complexificação do processo de seleção de seus bens como patrimônio cultural.

Espera-se com esta pesquisa contribuir para um olhar mais ampliado sobre o patrimônio ferroviário, um olhar que não se restrinja ao mero questionamento do processo de seleção dos bens a compor o rol do patrimônio cultural brasileiro ou dos critérios que alicerçam essa escolha, mas que qualifique esse processo, a partir de um maior entendimento sobre suas especificidades.

Considerando esse percurso, a pesquisa tem como objetivo geral analisar a proteção dos bens ferroviários pela esfera federal, com vistas a identificar se essa proteção é guiada pela compreensão da ferrovia como objeto complexo e sistêmico, explicitando o papel dos instrumentos legais nesse processo de patrimonialização. Para tal, os objetivos específicos são: identificar as apropriações (atributos e valores) culturais do patrimônio ferroviário motivadoras da sua proteção no Brasil, por meio do tombamento federal e da Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário; verificar se no curso desse acautelamento o patrimônio ferroviário é apreendido por seus aspectos funcionais; e investigar como os instrumentos de proteção participam da seleção dos bens a preservar.

A dissertação está estruturada da seguinte forma:

A presente **Introdução**, que compreende a caracterização e a contextualização do problema, o estado da arte, as questões orientadoras da pesquisa, os objetivos e contribuição pretendida, e os procedimentos metodológicos, explicitam-se as perspectivas adotadas para a investigação e sua estruturação.

E outras seis seções, cuja organização foi definida de modo a abordar todo o conteúdo pesquisado, e as Considerações Finais, descritas a seguir:

A dissertação inicia com um panorama geral sobre a ferrovia enquanto objeto de interesse patrimonial, suas especificidades e preservação, cujo conhecimento fundamenta a análise da proteção dos bens ferroviários, conforme as seções 2 e 3 a seguir.

A segunda seção – As especificidades do patrimônio ferroviário – apresenta as iniciativas para a preservação do patrimônio industrial e ferroviário. Em relação a esse último, discorre sobre suas especificidades, em especial, quanto à lógica funcional da Rede Ferroviária, de modo a construir um arcabouço conceitual que subsidie a apreensão do patrimônio em questão como objeto complexo e sistêmico. Organiza-se em duas subseções complementares.

A terceira seção – O Iphan entre o Tombamento e a Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário: os dois tipos de acautelamento – aborda a institucionalização da proteção e a preservação das ferrovias no Brasil, expondo a visão institucional em âmbito federal e os aspectos que fundamentam sua atuação. Esta seção dispõe de duas subseções que, juntas, ajudam a compreender os caminhos trilhados para o reconhecimento dos bens ferroviários como patrimônio cultural brasileiro.

Em seguida, a dissertação compreende a análise dos processos de tombamento federal, conforme as seções 4 e 5.

A quarta seção – Processos de tombamento: a proposição – discorre sobre como o legado ferroviário foi apropriado como patrimônio cultural pelos interessados na sua proteção por meio do tombamento federal, a partir da identificação e caracterização dos atributos e valores apontados nos pedidos de tombamento para justificar a proteção pretendida. A seção se desenvolve à medida que as apreensões dos bens ferroviários são identificadas nos processos.

A quinta seção – Processos de tombamento: o olhar do DEPAM e do Conselho Consultivo – apresenta as análises efetuadas nas instâncias que deliberam sobre o tombamento federal, de modo a explicitar um outro momento de apreensão do bem ferroviário, e como essa

apreensão, por vezes, conduziu a proteção em questão para um afastamento em relação às especificidades desse patrimônio. Organiza-se em duas subseções complementares.

Ao final, aborda a Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário na sua relação com o tombamento e com os bens a proteger, conforme as seções 6 e 7.

A sexta seção – A Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário como instrumento complementar de proteção – retrata como se forjou uma ideia de convergência e complementaridade entre os instrumentos de proteção do patrimônio ferroviário com a adoção da Lista, e como esta concepção foi sendo moldada pela instituição em sua ação cotidiana.

A sétima seção – Inscrição ou Tombamento: O processo de tutela e seus filtros legais – aborda como a operacionalização dos instrumentos de proteção e preservação, da qual fazem parte a capacidade de gestão e as perspectivas futuras de utilização do bem, se constituiu como filtro para o reconhecimento cultural do patrimônio ferroviário, em geral, limitando um olhar que poderia ser mais ampliado.

Nas **Considerações Finais: Um caminho de redução dos significados** –, expõe-se como o reconhecimento dos bens ferroviários como patrimônio cultural se faz acompanhado de restrições conceituais, cujo olhar parcial da ação preservacionista em curso auxilia na percepção de um distanciamento entre o campo teórico e a prática institucional.

2 AS ESPECIFICIDADES DO PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO

Na presente seção, em continuidade à Introdução, historiciza-se, mais minudentemente, ideias e iniciativas sobre a proteção do patrimônio industrial e ferroviário, e marca-se, com maior profundidade, uma especificidade desse patrimônio que se acredita ser fundamental para sua devida identificação e proteção: sua lógica funcional.

2.1 OS CAMINHOS DA PRESERVAÇÃO DO PATRIMÔNIO INDUSTRIAL E FERROVIÁRIO

A ferrovia foi, portanto, o produto, o veículo, o motor e o símbolo da nova sociedade industrial. (SOTO, 2012, p. 3)

A Revolução Industrial iniciada no século XIX logo mostrou o caráter irreversível das transformações urbanas, tecnológicas e sociais que promoveria, mas não só; também contribuiu para grandes mudanças no campo das ideias e estimulou intensos embates entre pesquisadores e teóricos sobre o futuro das cidades diante da uma nova mentalidade, a do homem moderno, marcado pelo espaço e tempo industriais.

O papel dos monumentos históricos (pré-industriais) e sua relação ou oposição com a arquitetura da modernidade enriqueceram as discussões e prepararam as bases para a consolidação da teoria (como disciplina) e da prática (pela proteção e intervenção) da conservação e restauro ao final do século XIX e início do XX. Para Choay (2006), esse momento marcaria a consagração do monumento histórico, considerado como insubstituível, cuja perda seria irremediável, não havendo, portanto, um sentido de continuidade, e sim de ruptura.

Este confronto com a nova era industrial, embora apreendido de maneira diversa em cada país, especialmente na Inglaterra e França, conforme Choay (*Ibidem*), propiciou também as condições (amadurecimento conceitual) para a futura ampliação do conceito de monumento histórico, incorporando cada vez mais novos valores – como os apresentados por Riegl (2006) – e novos elementos (para além dos monumentos, a arquitetura doméstica, arquitetura menor e o patrimônio urbano¹), o que no século seguinte, em especial após o Segundo Pós-Guerra, possibilitou o reconhecimento de uma diversidade maior de artefatos como patrimônio histórico

¹ A arquitetura doméstica era defendida por Ruskin como constituinte do monumento histórico por seu valor histórico e reverencial, Giovanonni também defendia o que denominou de arquitetura menor, como parte do conjunto urbano, portanto, fundamental para sua preservação, conforme Choay (2006).

e cultural. A Carta de Veneza de 1964 configurar-se-ia como marco dessas conquistas teóricas e práticas.

Artigo 1.º A noção de monumento histórico engloba a criação arquitectónica isolada, bem como o sítio, rural ou urbano, que constitua testemunho de uma civilização particular, de uma evolução significativa ou de um acontecimento histórico. Esta noção aplica-se não só às grandes criações, mas também às obras modestas do passado que adquiriram, com a passagem do tempo, um significado cultural. (ICOMOS, 1964)

O interesse pelo legado da industrialização como patrimônio cultural, de certa forma, acompanhou os caminhos de sua expansão de outrora no mundo. Cientes da lacuna que a perda dessa herança causaria para o conhecimento de seu passado, os países marcados pela revolução e expansão industrial empreenderam esforços para registrar, inventariar, investigar e proteger seu patrimônio industrial.

De acordo com Kühl (1998), o pioneirismo da Inglaterra para a preservação de seu patrimônio, no final da década de 1950, se devia, não só à riqueza de seu legado, fruto da precocidade da industrialização no país, mas também à conscientização da relevância da história industrial diante das mudanças promovidas pelo crescimento urbano, pressão imobiliária e modernização das indústrias. Para Cordeiro (2011b, p. 155), este interesse também poderia ser atribuído a “uma vaga de nostalgia pelas tradições industriais britânicas, agravada pelas destruições massivas provocadas pelos bombardeamentos durante a II Guerra Mundial, cujos alvos estratégicos eram muitas vezes as unidades industriais”.

As manifestações de organizações civis e da sociedade neste país, a partir dos anos 1960, para salvaguardar exemplares emblemáticos da arquitetura industrial, em especial a “arquitetura do ferro”, marcariam o interesse público pela preservação desse legado, com êxito parcial, já que alguns bens foram salvos da destruição, a exemplo da ponte de Telford sobre o rio Conway, e outros não, como o Euston Arch, um pórtico neoclássico do terminal ferroviário londrino do North Western demolido em 1962, conforme Kühl (1998), Campagnol (2008) e Soto e Ganges (2009).

Para Manoel Vaz Guedes (1999, p. 2), no artigo *Arqueologia Industrial*², esse movimento, ocorrido na década de 1960, estava interessado na preservação de artefatos industriais considerados sem utilidade imediata, e se desenvolveu com características diferenciadas em cada

² De acordo com Souza (2013, p. 15 e 18), o termo arqueologia industrial teria sido utilizado pioneiramente no artigo denominado *Arqueologia Industrial Portuguesa: os moinhos* de Francisco de Souza Viterbo, ainda no século XIX. A mesma continua informando que apesar disto, somente após a destruição do Palácio de Cristal do Porto, em 1951, passariam a ser reconhecida a relevância e potencialidades do patrimônio industrial português.

país. “Na Inglaterra, por exemplo, o assunto esteve vinculado à atividade de estudiosos ‘amadores’; na França, tornou-se uma ação de Estado, e na Alemanha difundiu-se no meio universitário”. Sobre esse momento, Souza (2013) também destacou que foram as edificações isoladas, consideradas representativas do processo de industrialização (século XIX), que inicialmente despertaram o interesse preservacionista de países como Portugal, Inglaterra, França e Estados Unidos:

Em alguns desses países, os registros e as ações pioneiras quanto ao reconhecimento do patrimônio industrial foram associadas a edificações isoladas representativas do processo de industrialização, como, por exemplo, os moinhos ou aquelas ligadas à arquitetura do ferro. O reconhecimento como patrimônio de alguns núcleos fabris só foi realizado posteriormente. (*Ibidem*, p. 14)

Segundo Rodrigues da Silva (2014), o papel assumido pela Inglaterra na preservação da arquitetura e dos artefatos industriais pode ser considerado referencial para a percepção desse patrimônio como parte do cultural. Para o autor, a crescente preocupação com sua conservação vinculava-se, em várias esferas, às discussões em torno da “arqueologia industrial” como uma nova área de investigação interessada em estabelecer métodos e critérios para o estudo de edifícios, maquinários e complexos industriais desativados.

De acordo com Kühl (1998), esta expressão provavelmente foi criada na década de 1950 por Donald Dudley, e difundida em 1955 numa publicação de Michael Rix que clamava pela preservação dos testemunhos da industrialização, muitos deles ameaçados de demolição, contribuindo para a formulação de uma nova noção de patrimônio, a de “patrimônio industrial”. Soto e Ganges (2009) chamam atenção que o propósito inicial da arqueologia industrial era salvaguardar os remanescentes materiais da industrialização que não podiam ser transferidos para museus ou coleções; referia-se às edificações.

Do estudo de materiais, técnicas, estilo, distribuição e tipologias do conjunto arquitetônico, passou-se para o estudo da máquina e do espaço industrial, analisando tanto o interior como o exterior das fábricas e começando a considerar as relações sociais e suas manifestações espaciais. As máquinas, ao mesmo tempo que podiam ser salvas ao serem transferidas para museus, eram também, por seu caráter móvel, o elemento mais vulnerável, o primeiro a desaparecer, e portanto, o que de maior proteção necessitava. (*Ibidem*, p. 14)

Apesar das divergências quanto à abrangência e à definição do termo arqueologia industrial, que marcaram o início das discussões, o tema avançou em busca de um entendimento do que constituía o patrimônio industrial, bem como sobre o porquê e o que preservar. Meneguello (2011) destaca que nesse momento os trabalhos voltavam-se mais para os aspectos descritivos

dos diferentes aspectos deste patrimônio (equipamentos, máquinas ou edifícios), do que dos analíticos (base teórica). Seria um processo natural de maturação da disciplina.

Para Kühl (1998, p. 222), suas primeiras definições, muito vinculadas à Revolução Industrial na Inglaterra, não davam conta do fenômeno da industrialização nos demais países.

O processo de industrialização estende-se temática, técnica e geograficamente muito além do seu “centro”, a Grã-Bretanha. Os limites cronológicos do estudo não poderiam ser rígidos, dadas as diferentes épocas e fases de industrialização nos diversos países.

Questões como limites cronológicos, caracterização das atividades e produtos industriais em relação aos artesanais, uso do termo arqueologia, e os critérios e métodos para identificação, registro e seleção dos bens suscitaram a ampliação do debate para além da Inglaterra. A contribuição de Kenneth Hudson, Angus Buchanan, Neil Cossons³ e Arthur Raistrick (Inglaterra), e Maurice Daumas (França), para o aprofundamento e a disseminação do conceito, foi fundamental, conforme Kühl (1998) e Campagnol (2008), autoras que se dedicaram ao assunto:

Kenneth Hudson, um dos primeiros teóricos do assunto, afirma que a arqueologia industrial se dedica ao descobrimento, inventário e estudo dos restos físicos, das comunicações e do passado industrial e, referindo-se às restrições ao período da Revolução Industrial, afirma que “seria lamentável e um grande obstáculo se seus limites fossem tão rígidos (Hudson, 1967 e 1966, p.21) Angus Buchanan a explica como um campo de estudo prático que concerne ao exame, à análise, ao registro e, em alguns casos, à proteção dos monumentos industriais, e um campo de estudo teórico centrado no processo de valorização do significado dos monumentos no contexto da história social e tecnológica (Buchanan apud Santacreu Soler, 1992, p.15). (CAMPAGNOL, 2008, p. 412)

Para esta pesquisa importa destacar que esse ambiente de discussão e debates, entre os anos 1960 e 1980, aos poucos consolidou o caráter multifacetado do termo, atinente à arqueologia, ciências sociais, arquitetura, engenharia e história, e colaborou, não só para a continuidade de sua utilização, mas também para a incorporação da noção de patrimônio industrial e a disseminação de ações de caráter preservacionista voltadas ao conhecimento, conservação e divulgação desse patrimônio.

Estas ações compreenderam a realização de inventários (os primeiros realizados pela Inglaterra e Estados Unidos, em 1965); a mobilização para que entidades privadas preservassem seus bens, como a *British Railway* que, somente após muita pressão, adotou uma postura mais

³ Este autor se destaca também por promover discussões voltadas para a ampliação do interesse por esse patrimônio, sua repercussão para a sociedade atual e para o planejamento urbano, vide Cossons (2011; 2012).

consciente em relação à preservação de seu patrimônio histórico imobiliário; a difusão de publicações e eventos sobre o tema, a exemplo da revista trimestral *The Journal of Industrial Archeology*, de 1964, do livro *Industrial Archaeology*, de 1963, e de publicações voltadas para o patrimônio ferroviário inglês (KÜHL, 1998, 2008; MENEGUELLO, 2011; RUFINONI, 2013).

Cita-se ainda a realização de estudos por instituições ligadas ao governo com vistas à proteção de exemplares significativos do passado industrial, a exemplo do *Ancient Monuments Board* da Inglaterra, que admitiu que “monumentos industriais” fossem preservados como monumentos e sítios arqueológicos “tradicionais” em 1965; ou, ainda, como os da Suécia, em especial a partir de 1970; e aqueles envolvendo a preservação da Salinas de Chaux na França, também nesta década. E, também, a criação de associações e entidades de defesa do patrimônio industrial e a realização de intervenções em áreas industriais com vistas a sua requalificação, dotando-as de um novo uso, com experiências interessantes na Itália e Alemanha (*Ibidem*).

Para Campagnol (2008), outra forma de valorização do patrimônio industrial se deu com as novas concepções de museus da ciência e técnica, que passaram a utilizar os espaços remanescentes da industrialização para a sua instalação. O Centro de Arquivo Histórico da Mina de Bochum, na Alemanha, e a Fundação do Museu do Vale de Ironbridge, na Inglaterra, ambos da década de 1960, seriam exemplos pioneiros desse tipo de iniciativa. Casanelles-Rahóla (2007) também credita a estes museus um papel importante de sensibilização e aproximação popular com esse tipo de patrimônio.

De acordo com as referidas autoras, países como Suécia, Alemanha, Áustria e os Estados Unidos na América do Norte também se destacariam pela precocidade com que atuaram na preservação do legado industrial, entre as décadas de 1960 e 1970, com importantes iniciativas para estudo, identificação e proteção de seu patrimônio. Outros países industrializados igualmente se inseriram nesse contexto de preservação a partir da década de 1970, como Bélgica, França, Itália e Portugal.

Kühl (2008) destaca que estes países continuam atuando para a preservação do patrimônio industrial, por meio de inventários, estudos e publicações vinculadas ao tema; de intercâmbios nacionais e internacionais, através de eventos e reuniões científicas; e por meio da cooperação entre instituições, como TICCIH e Icomos. A inclusão da herança industrial na Lista do Patrimônio Mundial, a partir da década de 1990, marcaria o esforço empreendido pela Unesco para a difusão e proteção deste patrimônio.

Consta no preâmbulo do Princípio de Dublin que:

Ao longo das últimas décadas, o progresso da investigação, a cooperação e iniciativas internacionais e interdisciplinares e comunitárias têm contribuído para melhorar substancialmente a valorização do patrimônio industrial e aumentar a colaboração entre os seus proprietários ou guardiões, as partes interessadas e especialistas em sua conservação. Esse progresso se beneficiou de um conjunto de referências e diretrizes internacionais desenvolvidas pelo ICOMOS (Conselho Internacional Monumentos e Sítios) e da implementação de instrumentos e recomendações internacionais como a Convenção do Patrimônio Mundial, adotada pela UNESCO em 1972. Em 2003, a Comissão Internacional para a Conservação do Patrimônio Industrial (TICCIH) aprovou a sua Carta de Nizhny Tagil, a primeira referência de texto com tal reconhecimento internacional, para orientar a proteção e a conservação do patrimônio industrial. (ICOMOS, 2011)

Para Meneguello (2011), na América Latina, a destruição de fábricas, armazéns e outros símbolos do período industrial estimulou, mais recentemente, países como México, Chile e Argentina a realizar trabalhos consistentes no campo do patrimônio industrial.

Com base nesse breve percurso pela história da conservação do patrimônio industrial, tem-se que este fora marcado inicialmente pela preocupação com a salvaguarda de objetos isolados e sem uso enquanto testemunhos de uma época, de um ciclo econômico, ou de um momento tecnológico e social importante. No decorrer dos anos houve uma paulatina ampliação da compreensão daquilo que poderia ser considerado como bem industrial, o que culminaria na Carta de Nizhny Tagil (TICCHT, 2003) e, em especial, no Princípio de Dublin (ICOMOS, 2011), por incluir sítios, conjuntos e paisagens e os vínculos imateriais e sociais como partes desse patrimônio.

Para Soto e Ganges (2009, p. 18), o estudo do legado da sociedade industrial já não se constitui mais em um “novo território”, mas é ainda “imatura”. Compreende um território impreciso e difuso em razão dos seus objetos de estudo, da diversidade de enfoques e pelos objetivos que persegue.

É um campo de conhecimento jovem, mas firmemente incorporado ao contexto cultural contemporâneo, e seu único problema é que não pode fixar definições claras, nem fechadas, e os limites do “novo ‘território’” de Bergeron e Dorel-Ferré se diluem em fronteiras amplas e difusas, entre as quais cabem muitas disciplinas formais clássicas. Um campo a que conflui uma gama de diversos especialistas. (*Ibidem*)

No Brasil, a movimentação em torno do patrimônio industrial também se fez notar a partir da década de 1960, quando o crescente interesse pela herança industrial como objeto de estudo e de preservação e ações pontuais de proteção deu-se num contexto de discussões sobre o tema. Os debates sobre a arqueologia industrial inseriam novos objetos e perspectivas de investigação e

conservação, além da crítica à ausência de ações efetivas de preservação para os bens representativos da industrialização no país.

Para Meneguello (2011), os estudos sobre engenhos por Ruy Gama, o artigo do historiador norte-americano Warren Dean (1976) sobre a fábrica São Luiz de Itu, o inventário fotográfico de Philip Gunn e Telma Correia, os estudos sobre o cotidiano fabril de Edgar e Maria Auxiliadora De Decca, as reflexões de Ulpiano Bezerra de Meneses e estudos como os de Odilon Nogueira de Matos e Bandeira Júnior, entre outros, teriam embasado uma metodologia e uma reflexão sobre o tema no Brasil.

Cabe destacar o tombamento federal da Real Fábrica de Ferro São João de Ipanema, em Itaperó (SP), ocorrido em 1964, por ser “remanescente de arqueologia industrial do primeiro complexo funcionante para exploração e fabricação de ferro no Brasil” como marco da efervescência dessas discussões⁴(Ibidem, p. 1.824). A partir de então outros tombamentos de bens industriais foram realizados, conforme Lista dos Bens Tombados disponibilizada pelo Iphan, mas de forma esparsa e sem caracterizar um profundo interesse pela preservação deste patrimônio, considerado recente em relação aos outros patrimônios consagrados pelas instituições e pela sociedade brasileira.

De acordo com Meneguello (2011), Kühl (2008) e Campagnol (2008), o 1º Seminário Nacional de História e Energia, organizado em 1986 pela Companhia de Força Elétrica de São Paulo (Departamento de Patrimônio Histórico da Eletropaulo), e posteriormente, a criação do Comitê Brasileiro para a Preservação do Patrimônio Industrial em 2004 (representação brasileira do Comitê internacional citado na Introdução) seriam exemplos significativos do aprofundamento das discussões realizadas entre pesquisadores, acadêmicos ou não, e instituições, que deixariam uma contribuição importante para a consolidação do patrimônio industrial como objeto de preservação⁵.

Importante ressaltar a participação de Ulpiano Bezerra de Meneses, Ruy Gama, do belga Eddy Stols e do português José Manuel Lopes Cordeiro neste 1º Seminário, por abordarem aspectos relacionados ao patrimônio e à arqueologia industrial. A sociedade civil organizada também teve alguma contribuição nessas primeiras décadas, ao defender a proteção de bens industriais em âmbito municipal e estadual e estabelecer normas e princípios técnicos para a preservação desses bens, como o manifesto Declaração de Campinas, do Grupo de Estudos da

⁴ Em 1938 a Fábrica de Ferro Patriótica de São Julião em Ouro Preto (MG) foi tombada pela esfera federal e inscrita no livro do *Tombo Histórico*; nos anos 1940 alguns engenhos também foram protegidos. Para a autora citada, estes tombamentos se inseriam no contexto da formação do patrimônio cultural como símbolo de uma identidade nacional pelos modernistas à frente do Iphan, e não ao das discussões sobre patrimônio industrial.

⁵ Kühl (2008), Campagnol (2008), Meneguello (2011) e Rufinoni (2013) citam esses pesquisadores.

História da Técnica (GEHT), da Universidade Estadual de Campinas (UNICAMP). O pioneirismo de São Paulo seria identificado nessas discussões, embora não tenha repercutido de forma expressiva na proteção de seus bens industriais nesse primeiro momento (CAMPAGNOL, 2008; RODRIGUES, 2010).

Apesar desse crescente interesse e de as ações supracitadas caracterizarem-se como relevantes iniciativas para a inserção deste patrimônio no campo da conservação, a continuidade das destruições, alterações (muitas irreversíveis) e fragmentação do patrimônio industrial permanecem como reveladoras das dificuldades para o reconhecimento de seus valores e das fragilidades de sua pretensa conservação. Para Meneguello (2011) e Kühl (2008), exemplares industriais tombados em nível federal, estadual ou municipal continuam em número reduzido no país.

Segundo Rufinoni (2013, p. 190):

De modo geral, defender a preservação de edifícios e sítios industriais de interesse cultural é ainda uma tarefa muito difícil; o próprio reconhecimento do valor cultural desses bens esbarra em grandes entraves, seja devido às características arquitetônicas da maioria dos edifícios industriais, em geral pouco apreciadas, seja em razão do caráter de conjunto que não se comprehende bem.

Há, portanto, um vasto caminho a seguir. Com base nas leituras realizadas verifica-se que os desafios são muitos e estes variam em razão do grau de amadurecimento e conhecimento sobre os remanescentes do processo da industrialização enquanto bens culturais. A exemplo do que ocorre no campo internacional, a apreensão de suas especificidades e a seleção dos exemplares a preservar parecem ser também os desafios mais prementes no cenário brasileiro, o que se reflete nas políticas de preservação e nas intervenções realizadas a título de requalificação do patrimônio industrial⁶.

Nesse contexto de embates e perdas se insere o legado ferroviário. Para Soto (2012, p. 2-3), não se pode conceber a industrialização e todo o processo histórico a ela relacionado sem as ferrovias. Estas foram

produto, e, ao mesmo tempo, uma condição necessária [...] o veículo de expansão da industrialização, um consumidor de matérias-primas e de produtos processados, e um autêntico ícone dela mesma, assim como, muito mais tarde, simbolizaria também a visão nostálgica e romântica desse mundo que se perdia.

⁶ Os exemplos apresentados por Rufinoni (2013) em São Paulo (SP) demonstram o tratamento descompromissado dispensado às grandes áreas industriais inseridas na malha urbana em relação ao seu caráter patrimonial.

Embora sua arquitetura tenha pautado as primeiras discussões e iniciativas para a conservação dos bens oriundos do processo da industrialização⁷, sua preservação permanecia carente de ações mais efetivas e que dessem conta de sua riqueza. Paralelamente às discussões sobre arqueologia industrial e patrimônio industrial, já abordadas, os bens ferroviários eram substituídos, abandonados ou transformados sem grandes preocupações com sua conservação como símbolo da era industrial.

Na Inglaterra, a implantação de uma política de modernização das estruturas ferroviárias nos anos de 1950 e 1960, associada ao vandalismo que atingiu as estações abandonadas nesse processo, marcaria o despertar para a preservação destes bens. As primeiras iniciativas para salvar da destruição estruturas e edifícios ferroviários (década de 70) foram dirigidas para a empresa *British Railway*, proprietária deste legado, naquele momento pouco interessada em sua preservação. Postura alterada somente após forte exposição de seu descaso junto à sociedade, o que a levou a promover diversas intervenções de conservação e restauração em suas edificações ferroviárias (KÜHL, 1998; 2008).

Pode-se dizer que a obsolescência tecnológica e funcional, o abandono e a intervenção para a inserção de novos usos como alternativa para a não destruição total sintetizariam a trajetória do legado ferroviário⁸. No Brasil não foi diferente. Neste país o século XX foi marcado por uma profunda mudança de interesse pelo transporte ferroviário, e no ritmo das transformações políticas, econômicas, sociais e tecnológicas ocorridas nesse período, passando de símbolo do progresso à expressão da obsolescência tecnológica, portanto, antieconômico; e de barreira ao desenvolvimento urbano a bem cultural pleno de significados e memórias.

2.2 A REDE FERROVIÁRIA COMO OBJETO COMPLEXO E SISTÊMICO

A noção de Patrimônio Cultural contemporânea é muito mais ampla do que aquela que se fazia há poucas décadas, quando ela se estabelecia apenas sobre os pilares da história e da arte, época em que a excepcionalidade artística ainda tutelava o reconhecimento histórico. Os tempos mudaram, mas as raízes de formação do pensamento patrimonial ainda definem com bastante intensidade o tratamento que é dado aos bens patrimoniais. (CARSALADE, 2011, p. 1)

⁷ A exemplo da demolição na Estação Euston – Londres, em 1962, e da campanha para que a empresa ferroviária *British Rail* mantivesse seu espólio, na década de 1970, conforme apontado por Kühl (1998; 2008).

⁸ Após a Segunda Guerra Mundial o transporte ferroviário entrou em declínio: a concorrência com outras modalidades de transporte, como o rodoviário e o aéreo, tirou da ferrovia o posto de transporte mais rápido e eficiente, o que levou à desativação de parte significativa de linhas ferroviárias em vários países industrializados, inclusive Inglaterra, França e Estados Unidos. Por não serem mais consideradas economicamente rentáveis, a ferrovia e suas estruturas, com destaque para as estações, foram paulatinamente abandonadas, mesmo onde a atividade ferroviária se renovou com os trens de alta velocidade, com algumas exceções (KHÜL, 1998).

Para Carsalade (2011, p. 1), dois conceitos seriam fundamentais para o entendimento contemporâneo de patrimônio cultural: cultura e memória. Em sua crítica sobre as ações de preservação, em específico o restauro arquitetônico, o autor coloca o patrimônio como “um elemento de interação reflexiva com o fruidor, seja pela consciência histórica ou artística, seja como estímulo à sua compreensão pessoal”. Desse modo, não são excluídas as dimensões históricas e estéticas, classicamente definidoras desse patrimônio, mas inserem-se outras possibilidades de apropriação, considerando suas transformações e permanências como partes de uma construção social no tempo e no espaço.

Soto e Ganges (2009, p. 14) contribuem para a ideia da importância social e cultural assumida pelo patrimônio cultural, no qual se insere o industrial. Para esses autores, na concepção contemporânea de patrimônio este é um bem coletivo que merece ser preservado, consciência que adviria da ruptura com o passado e em razão de uma “crescente demanda de elementos de identidade local, que se fortalece ao tempo que são globalizadas as atividades econômicas, os comportamentos sociais e a vida cotidiana”. Para os autores,

o fundamento da identidade de muitas das áreas mais povoadas do mundo ocidental – cidade, regiões industriais – é a indústria, que alterou irreversivelmente os modos de vida tradicionais [...] e é o verdadeiro sustento da identidade coletiva atual. (*Ibidem*)

Casanelles-Rahóla (2004, p. 59), por sua vez, observa que o século XX trouxe duas contribuições para o conceito de patrimônio que no final desse século seriam muito importantes para compreender a importância do patrimônio industrial. A primeira, a do “objeto testemunho de uma época”. A outra seria “a do bem histórico como objeto de estudo para compreender as sociedades do passado”. Ao final do século XX e início do XXI, a sociedade estaria realizando outra grande revolução social, cujas mudanças aceleradas e ininterruptas desde a Segunda Guerra Mundial teriam levado a uma sociedade “pós-industrial ou pós-econômica”. Deve-se, então,

repensar o conceito do que se entende como patrimônio, que deverá estar muito ligado a um novo conceito de “antiguidade”. Porque como ocorreu ao tempo da Revolução Industrial, deverá acontecer em nossa época, e, portanto, deveremos incluir os objetos da era industrial como bens patrimoniais, uma vez que podemos considerá-los conceitualmente antigos, embora não sejam de outro tempo. São de outra época da história. (*Ibidem*, tradução nossa)

Para o autor, esse repensar é necessário porque o referido patrimônio, por ser recente e não carregar características e valores classicamente associados a bens patrimoniais (históricos e estéticos), tem dificuldade em ser entendido e reconhecido como tal. Um patrimônio

“interessante” e “controverso”⁹, na sua avaliação, e que deve ser situado em um novo quadro conceitual, e a sociedade ser sensibilizada sobre sua importância cultural. É que,

consiste em bens relacionados à produção, testemunhos e objeto de estudo de uma era passada, e tem como valor agregado terem sido protagonistas de uma grande revolução social e econômica que mudou a sociedade até chegar à atual sociedade pós-industrial. (CASANELLES-RAHÓLA, 2004, p. 59, tradução nossa)

Aos bens industriais, afirma que podem ser associados quatro conceitos: o de antiguidade, os valores de testemunho e documento, e um “caráter”, visto terem como característica o fato de serem funcionais (estarem relacionados à produção) e haverem sido construídos com técnicas que não são mais do nosso tempo. Assim, sua preservação tem por objetivo, de um lado, “reforçar a memória coletiva da história e, por outro, ser um elemento de estudo para conhecer melhor como era a vida cotidiana e o mundo do trabalho através de um caminho diferente dos testemunhos escritos” (Idem, 2007, p. 59 e 61, tradução nossa).

Bergeron (2003, p. 19), em uma publicação do Centro de Patrimônio Mundial da Unesco referente ao Patrimônio Moderno, também trouxe uma reflexão sobre o patrimônio industrial. Nesta, informava que a luta pelo reconhecimento da herança da industrialização como bem cultural se fazia “proporcionalmente à sua importância quantitativa, bem como em relação aos novos valores que carrega, relacionados ao trabalho, às técnicas, à organização da produção ou à circulação de bens materiais”.

Para este autor, as dificuldades em avançar nesse reconhecimento são de “ordem sociocultural, não superáveis facilmente ou rapidamente”. É que este patrimônio continuava a ser abordado como expressão arquitetônica monumental, por meio de edificações “pontuais facilmente individualizáveis” e em aspectos de ordem estética, direção oposta aos princípios que efetivamente regem a configuração de seus bens, no caso, de ordem produtiva (Ibidem).

Este patrimônio, por sua profusão de bens utilitários e novos padrões construtivos, exige, portanto, uma “mudança de olhar: sua qualidade, seu valor cultural, requer uma avaliação técnica e marginalmente estética no sentido clássico do termo” (Ibidem, p. 20). Este também colocou a capacidade desse patrimônio de se adaptar a novas demandas do próprio processo de industrialização e da tecnologia, e ainda seus impactos no território como outros aspectos desafiadores para seu reconhecimento.

⁹ Interessante por inserir uma “gama muito diversa de edifícios patrimoniais e porque conceitualmente seu valor se mede por novos parâmetros”, e controverso “porque não corresponde exatamente aos paradigmas que a sociedade tinha sobre o conceito de patrimônio” (Casanelles-Rahóla, 2007, p. 59, tradução nossa).

De acordo com o autor:

Ao olhar para o patrimônio industrial em relação à arquitetura, território e meio ambiente, observamos que existe uma forma preestabelecida de apreciação que exige uma nova perspectiva. Esses artefatos devem, de fato, ser avaliados com referência às regras e critérios específicos para o processo de produção, e não como os cânones da arquitetura, como um ramo de artes plásticas. (BERGERON, 2003, p. 22)

Para Soto e Ganges (2009), esse tipo de abordagem pressupõe que não se pense tal patrimônio em termos monumentais, mas como um sistema complexo de organização do espaço de trabalho, e que seja considerada sua dimensão espacial e territorial, como reconhecido pela arqueologia industrial desde o início de suas discussões, sendo a indefinição das fronteiras desse patrimônio um aspecto que, ao mesmo tempo, enriquece e dificulta sua identificação e reconhecimento.

Não se trata de renunciar ao enfoque monumental, que é necessário, tanto pelo ritmo frenético de destruição do patrimônio industrial, como porque o conhecimento não é capaz de emocionar mais do que aos especialistas. Para que um “vazio industrial” se converta em patrimônio industrial é necessário o envolvimento afetivo da sociedade, ou de parte dela. Mas entendemos que o principal objeto de estudo deve ser também o modesto, o padronizado, menos espetacular, às vezes, o mais importante em face do conhecimento. (Ibidem, p. 15, tradução nossa)

Este autores ressaltam que no afã de preservar esse patrimônio a partir dos referidos critérios estéticos e monumentais não são considerados os aspectos técnicos, científicos e históricos. Os edifícios industriais deveriam, no entanto, ser analisados na sua relação com os demais componentes do espaço industrial,

que podem ser menores e menos espetaculares, mas importantes para compreender o conjunto como o principal. Edifícios e espaços não estão dispostos de forma aleatória, e tanto suas características formais como sua localização dentro do complexo obedecem a uma lógica, às vezes não evidente, mas quase sempre produto da experiência. Por isso nenhum dos seus componentes pode ser considerado como acessório. (Ibidem, p. 11, tradução nossa)

Casanelles-Rahóla (2004, p. 62) informa que a preservação desse patrimônio a partir de referências do patrimônio artístico levaria a considerar que seus bens teriam valor *por si* enquanto obras da criatividade humana, portanto, excepcionais. No entanto, a importância desse patrimônio consistiria no fato de esses bens serem “comuns” e seu valor estar justamente na “não excepcionalidade”, cujo “valor como testemunho aumenta quanto mais utilizado”.

Para este autor, o patrimônio industrial seria um “patrimônio didático”, e sua conservação não se faria para que fosse “contemplado como uma obra-prima, senão para que, através dela, se entenda uma parte da história social e econômica de um tempo” (CASANELLES-RAHÓLA, 2007, p. 67). Seu valor patrimonial estaria presente em três eixos:

O primeiro é o tecnológico, que revela a engenhosidade humana para realizar algumas tarefas mais efetivamente. O segundo é o social, no sentido de que reflete as condições de trabalho e vida, bem como seus conflitos. O terceiro é o ambiental e, especificamente, o relacionado ao impacto das ações produtivas humanas no ambiente. Esses três eixos podem contemplar a dimensão temporal, sua evolução ao longo do tempo e na dimensão espacial, sua extensão em um território. Todos esses eixos e dimensões conferem ao patrimônio industrial uma interdisciplinaridade que é essencial para qualquer processo formativo. (Ibidem)

No Brasil, Kühl (2008) e Rufinoni (2013) também abriram discussões importantes sobre os patrimônios industrial e ferroviário; para essas autoras, os elementos que os caracterizam seriam: as relações de trabalho; a apreensão como espaço de memória; o caráter multidisciplinar desse patrimônio; sua logística operacional; a organização e a articulação entre os bens no espaço e no tempo; sua estética; e a relação com o contexto em que está inserido. Aspectos que vão além da história e estética, e do olhar individual e desarticulado sobre cada componente, e se vinculam aos aspectos da produtividade e funcionalidade da atividade. Mas, não só, incorporaram também as apropriações sociais e culturais construídas ao longo do tempo em razão da atividade.

Rufinoni (Ibidem, p. 148) destacou também o papel decisivo do patrimônio industrial para a caracterização da paisagem,

considerando tanto os aspectos formais e espaciais determinados pela peculiar arquitetura industrial como as relações sociais originadas e consolidadas em torno da atividade produtiva, aspectos de um cotidiano que moldava o espaço “extrafísico” responsável pela caracterização de certas localidades.

Assim, a composição dos conjuntos industriais, mais que seus edifícios individualmente, possibilitaria novas apreensões estéticas e formais, conformando, portanto, uma nova paisagem – a paisagem industrial. De acordo com esta autora, o pesquisador Neil Cossons também enfatizava as qualidades estéticas e formais da paisagem industrial, que para ele seriam a “escala monumental, a perfeita assimilação dos edifícios ao entorno e o efeito de conjunto aos atributos que lhe conferem a destacada representatividade” (Ibidem, p. 188). Outro aspecto abordado refere-se ao parcelamento do solo das áreas ocupadas pela atividade industrial ou por ela influenciada:

estas apresentam um ordenamento espacial específico para o atendimento de funções produtivas que repercute em toda a composição do conjunto, seja na distribuição dos edifícios fabris, seja na localização de vilas operárias e outros equipamentos urbanos. Nessas áreas, a procura pela funcionalidade e a otimização dos fluxos produtivos e logísticos criou uma configuração própria e dinâmica. (RUFINONI, 2013, p. 193)

Os entendimentos supra apontam para aspectos ou atributos que foram se consolidando nos estudos sobre o patrimônio industrial e que o diferenciam em relação aos demais, não só por sua proximidade temporal e amplitude territorial, mas também pela diversidade e natureza de seus objetos (comuns e passíveis de transformação) e, sobretudo, por um interesse pelo conhecimento do processo produtivo (técnico e do trabalho) que lhes deu origem, mas que só fazem sentido como bem cultural se forem appropriados social e culturalmente.

A definição presente no Princípio de Dublin (ICOMOS, 2011) ilustra essa abrangência material e imaterial do patrimônio industrial, no qual se insere o ferroviário:

O patrimônio industrial reflete uma profundarelação existente entre ambientes culturais e naturais e os procedimentos industriais – sejam antigos ou modernos – que dependem das fontes naturais dematérias-primas brutas e redes de energia e transporte para produzir edistribuir produtos para mercados mais amplos. Este patrimônio inclui os bens materiais – móveis ou estáticos – e os intangíveis, como os conhecimentos técnicos, a organização do trabalho e dos trabalhadores e os legados sociais e culturais que moldaram a vida das comunidades e conduziram a grandes mudanças organizacionais de sociedades completas e do mundo em geral.

Para Kühl (1998), Casanelles-Rahóla (2004; 2007) e Soto e Ganges (2009), o passo inicial para a preservação do patrimônio da industrialização é seu recenseamento no país ou em uma região, e uma avaliação de suas qualidades e especificidades, ou seja, seu inventário. Este levantamento preliminar deverá conter “uma descrição do sítio ou artefato, as dimensões básicas, o estado em que se encontra, a presença ou não de maquinário, proporcionando, assim, uma apreciação geral da situação”, de modo a “favorecer uma escolha consciente”, ou seja, “selecionar o que preservar e estabelecer critérios para uma política coerente de preservação” (KÜHL, 1998, p. 228 e 231).

Para Soto e Ganges (2009, p. 15), a invisibilidade da expressão não monumental desse patrimônio, “pouco conhecida e que se encontra em grave processo de degradação”, conformando “espaços desagradáveis, fáceis de evitar, e, portanto, fáceis de ocultar da vista coletiva”, tornaria ainda mais necessária a realização de inventários exaustivos.

Caminho que a Carta de Nizhny Tagil (TICCHT, 2003) consolidou ao definir em seu art. 3º que “todo território deve identificar, registrar e proteger os vestígios industriais que deseja preservar para as futuras gerações”. O Princípio de Dublin (ICOMOS, 2011) também apontou a investigação e a documentação como essenciais para a identificação e conservação do patrimônio industrial, bem como para avaliar seu interesse e valor patrimonial.

Este documento reconhece que os bens patrimoniais industriais “testemunham importantes acontecimentos transformadores da sociedade e estão constantemente em risco pelo desconhecimento, falta de proteção e pelas mudanças econômicas” (*Ibidem*). Logo, estabelece como princípios gerais: documentar e compreender; garantir proteção e conservação efetiva; conservar e manter; e apresentar e comunicar.

Nesse processo de conhecimento, Kühl (1998) também chamou atenção para a importância da atividade industrial. Para ela, além do inventário descritivo supracitado, deve-se também identificar seu processo produtivo, etapas de implantação, sua linguagem arquitetônica, bem como as relações sociais e urbanas estabelecidas ao longo do tempo. Tais aspectos compõem a identidade funcional de um bem ou conjunto industrial e são fundamentais para a apreensão dos atributos e valores que deverão guiar sua conservação. Aspectos destacados também por Meneguello (2011, p. 1.829), para quem os “edifícios fabris, sem a compreensão dos usos que tiveram e das atividades ali desenvolvidas, são apenas invólucros”.

Para Casanelles-Rahóla (2004, p. 60), as construções industriais seguem alguns “cânone”, mas estes são regidos por padrões pensados para otimizar a funcionalidade do processo industrial. Desse modo, quando de sua investigação, dever-se-ia considerá-lo

como um patrimônio não excessivamente singular, com suas naturais exceções, cuja importância reside em sua implantação e impacto em determinado lugar. Estas considerações, bem como a quantidade de elementos da mesma tipologia existente em locais de tradição industrial determinam que a salvaguarda de seus elementos seja seletiva, pois não se pode justificar que tudo seja preservado para a posteridade. (*Ibidem*)

Por esse motivo, para este autor, a identificação de seus elementos deveria ser pautada por parâmetros diversos, a serem definidos em razão da própria especificidade e tradição da produção industrial (que conduziu à padronização de seus objetos) e à sua importância (local, regional ou nacional). Desse modo, dever-se-iam buscar as tipologias implantadas e seus elementos singulares, considerando também a carga histórica desses remanescentes materiais para a sociedade a ele relacionada, e, “naturalmente, seus valores estéticos” (*Ibidem*).

A Carta e o Princípio supracitados também referenciam os aspectos funcionais mencionados como parte dos processos de investigação e conhecimento sobre o patrimônio industrial. Na Carta,

a conservação dos sítios industriais requer um conhecimento profundo do objetivo ou objetivos para os quais foram construídos, assim como dos diferentes processos industriais que se puderam ali desenvolver. Estes podem ter mudado com o tempo, mas todas as antigas utilizações devem ser investigadas e avaliadas. (TICCHT, 2003)

No Princípio (ICOMOS, 2011) consta que se devem ainda incluir nessa investigação os aspectos intangíveis desse patrimônio, expressos nas “habilidades e conhecimento humano relacionados com os antigos processos industriais”, pois “são uma fonte de enorme importância para sua conservação e devem ser levados em consideração nos processos de avaliação patrimonial”. Portanto, esse conjunto de características faz do patrimônio industrial um objeto complexo.

Convém retomar o conceito de arqueologia industrial presente na supracitada Carta como um método interdisciplinar de investigação, e seu papel interpretativo para a compreensão do passado industrial. Pode-se entender que este processo de estudo, embora amplo e diverso, deve se dar de forma dinâmica e contínua, e ser capaz de elucidar este patrimônio, para, assim, subsidiar sua seleção, proteção e futuras ações de conservação. É esta apreensão que se busca em relação ao patrimônio ferroviário, para o que se faz necessário o aprofundamento do conhecimento sobre ele, que, por sua vez, passa pela compreensão do funcionamento da atividade que lhe deu origem.

De acordo com Casanelles-Rahóla (2007, p. 64-66), para entender um “lugar industrial é necessário situá-lo em um contexto geográfico onde existam outros centros industriais do mesmo setor e de outros [...] entre os quais se estabelece um conjunto de relações complexas”. É preciso, então, que “se preserve uma quantidade importante de elementos relacionados com a industrialização”. Soto e Ganges (2009) também compartilham desse entendimento de que o espaço industrial tem uma dimensão territorial, definida em razão de outras atividades industriais (fornecimento de matéria-prima, transporte, energia, mão de obra).

É nesse contexto que se insere a ferrovia, cuja participação nos processos de industrialização se deu de maneiras diversas, seja alimentando outras indústrias com matéria-prima, seja transportando seus produtos para os centros de consumo¹⁰. Para Soto (2012, p. 5), o

¹⁰ No Brasil a ferrovia também exerceu outra função importante, a de escoamento (circulação) da produção agrícola, sendo este o grande impulso para sua implantação entre o final do século XIX e o início do XX. Por ter sido

patrimônio ferroviário é “complexo e específico”, e está vinculado “conceitualmente com outros tipos de patrimônio também complexos, como o urbano, o viário e o territorial”.

De acordo com Freire (2017b), esta rede de relações estabelecidas pela ferrovia lhe confere, do ponto de vista funcional e estrutural, um “maior grau de complexidade” em relação a outras indústrias. No procedimento investigativo que propôs, os pátios ou “lugares centrais”¹¹ expressariam esse elevado grau de complexidade funcional e estrutural. Para esta autora, o reconhecimento dessa complexidade¹² seria, assim, o ponto de partida para o entendimento desse patrimônio como objeto sistêmico.

Importante ressalvar que o entendimento de complexidade adotado pela autora não pressupõe a completude ou inteireza material do objeto, no caso, a rede ferroviária, mas refere-se às transformações e ao dinamismo da atividade e à integração e articulação entre suas partes, que, ao longo do tempo, podem conformar o patrimônio em questão. Assim, o procedimento definido por ela exige uma ampla construção interpretativa.

Embora esta pesquisa não se proponha a aplicar o procedimento teórico-metodológico desenvolvido por essa autora, interessa sua construção teórica, porquanto identificou características essenciais da rede ferroviária, a partir das quais se pretende lançar um olhar sobre o processo de acautelamento de seus bens em âmbito nacional.

Para Freire (*Ibidem*, p. 42, grifo da autora), estas características acham-se manifestadas “na formação do seu *traçado linear*, na *quantidade/diversidade de bens*, na *diversidade de funções* que compõem a operação dos trens, e, sobretudo, na *lógica funcional* que comanda e controla a operação da rede”. Têm-se, então, quatro aspectos fundamentais para o entendimento da rede ferroviária, quiçá de seus objetos de interesse patrimonial.

Sobre a natureza linear da rede ferroviária, Freire (*Ibidem*, p. 45-46) destaca a apreensão da sua dimensão multiescalar¹³ que compreenderia os espaços onde se desenvolve a operação

instituída a partir dos interesses dessa atividade, sua implantação não gerou uma malha integrada no território nacional, e sim um conjunto de ferrovias concentradas em algumas regiões, em detrimento de outras que receberam pouca atenção política e investimentos. Conforme Finger (2015), Vieira (2010), Cruz (2007), Figueiredo (2014) e; Matos (2015), já referenciados nesta pesquisa.

¹¹ Conceito da geografia adotado pela autora como categoria analítica, com vistas a “evidenciar a diferenciação entre pátios de uma rede ferroviária a partir das funções que eles desempenham”. Quanto maior a complexidade funcional e estrutural do pátio ou com funções centrais raras, maior é seu grau hierárquico. Para a autora, essa classificação pode ajudar a definir prioridades quando do reconhecimento dos bens de uma rede ferroviária como patrimônio cultural (FREIRE, 2017b, p. 116).

¹² Este conceito de complexidade fora buscado em autores como Edgar Morin e Milton Santos, conforme dissertação para mestrado (2015) e, em especial, a tese para doutoramento (2017b) da autora.

¹³ Essa dimensão territorial é compartilhada pelos autores citados nesse aponte, e a natureza linear do patrimônio ferroviário também é identificada por Soto (2012), que a discute em relação ao conceito de paisagem cultural da Unesco.

ferroviária, mas também os segmentos de linha¹⁴; estes se entrelaçariam constituindo “nós”, de onde se “bifurcam diversos processos voltados à operação, à logística e ao trabalho ferroviário”. Que, por sua vez, somente poderiam ser realizados com suporte de “substratos materiais” e mediante determinada lógica funcional. Estes substratos seriam constituídos por “sistemas de objetos” e de “ações”.

De acordo com a autora, os sistemas de objetos ou sistemas de fixos compõem-se por: “maquinaria, equipamentos, terrenos, segmentos de linha, infraestrutura e superestruturas, edificações e material rodante, entre outros”. E os sistemas de ação ou de fluxos consistem em: “circular, comunicar, parar, sinalizar, manobrar, abastecer, armazenar, licenciar, morar, reparar, conservar etc.” (FREIRE, 2017b, p. 45).

O sistema de objetos diz respeito à materialidade estratificada e justaposta ao longo do tempo, enquanto o sistema de ações guarda relação com a atuação dos agentes sociais do espaço. Logo, ambos os sistemas guardam relação com as interações sociais e com os fluxos dos processos de produção, de logística e do trabalho. (*Ibidem*, p. 189)

Os sistemas de objetos poderiam estar voltados “diretamente à operação dos trens” ou para as “atividades de apoio” a esta operação. Compõem o primeiro os elementos “construídos ou produzidos para realizar os processos de produção e do trabalho”, a exemplo do material rodante, das estações, armazéns e oficinas, terrenos e equipamentos diversos. Participam do segundo sistema os elementos “que guardam relações mais diretas com as atividades de cunho social ou de suporte à operação ferroviária”, tais como: moradia, atividades sociais e educativas, como clube, escolas (*Ibidem*, p. 51-52).

Estes sistemas são indissociáveis e conferem à rede suas especificidades – “conectividade”, “sistemicidade” e “relacionalidade” –, conceitos buscados pela autora na geografia, e ainda porque seus objetos tomados isoladamente não conseguem expressar as interações inerentes à rede (caráter linear). Para Soto (2012, p. 9), a unidade funcional de uma ferrovia é a via férrea e todos os seus elementos estão inter-relacionados em uma “perspectiva funcional, indispensável ao tratar do patrimônio industrial, e também, formal”.

Dada essa complexidade de relações, a rede ferroviária foi definida por Freire (2017b, p. 44) como um “objeto técnico¹⁵ do espaço geográfico, constituída por pátios (nós) que conectados

¹⁴ “Ou via permanente, constituído por trilhos, dormentes, leito de linha, obras de arte [da engenharia e da arquitetura], equipamentos etc.” (FREIRE, 2017b, p. 43).

¹⁵ Para a autora, a ferrovia constitui-se em um objeto técnico porque “participa da produção do espaço por sua existência concreta na formação de cidades, na transformação de paisagens e na inserção de diversos objetos que participam da formação da história dos lugares” (FREIRE, 2017b, p. 103).

funcionalmente e espacialmente entre si por segmentos de linha (fios/arcos), tecem uma trama linear sobre a qual circulam mercadorias, informações e passageiros”. Desse modo, a partir do papel exercido por cada elemento dessa rede, conforme sua lógica funcional, tem-se a eficiência dos sistemas, para o que estes se articulam.

Esta autora pondera que a apreensão de uma rede ferroviária a partir da sua lógica de funcionamento não seria “fácil de ser realizada, haja vista a escala territorial e a quantidade diversificada de bens envolvidos”, mas afirma ser necessária (FREIRE, 2017b, p. 42). Nesse sentido, é o entendimento das relações entre a diversidade de elementos que compõe sua natureza linear que se quer também destacar neste aporte teórico, visto que ela pressupõe articulações em graus e arranjos distintos em razão da supracitada lógica de operação.

A partir do entendimento acima, pode-se considerar que sem estações e trens não haveria transporte, logo embarque e desembarque; mas sem os trilhos e dormentes, armazéns, caixas d’água e oficinas tampouco haveria a atividade ferroviária. E mais, sem os ferroviários, espaços e estruturas de apoio a essa atividade (vilas e espaços sociais), sua eficiência restaria prejudicada ou mais onerosa. Compondo pátios, esplanadas ou simplesmente distribuídos ao longo da linha para atender à demanda do transporte e sua manutenção, essa diversidade de bens e funções que compõe a operação e a lógica funcional ferroviária, bem como sua organização espacial, apresentam-se, então, como aspectos de suma importância e bastante imbricados, já que são interdependentes.

Pelas definições de patrimônio industrial apresentadas pela Carta e Princípio supracitados e dada a contribuição dos autores referenciados, percebe-se que estes três aspectos – diversidade de bens, função e lógica funcional – são também definidores de outras unidades industriais passíveis de reconhecimento cultural. Estes aspectos comuns reiteram a importância de observar a ferrovia a partir de tais parâmetros.

Para Freire (*Ibidem*, p. 54), os “elementos constitutivos de uma rede ferroviária foram organizados no espaço não de maneira aleatória, mas orientados por uma lógica que estabelecia sua distribuição e os articulava funcionalmente”. A organização resultante dessa lógica se fazia em resposta a fatores ligados aos processos produtivos e do trabalho (a exemplo do número de funcionários necessários para determinada tarefa, da autonomia dos equipamentos em face da distância a percorrer ou à natureza da carga transportada) e às adaptações necessárias ante os avanços tecnológicos (mudança do vapor para diesel) e demandas comerciais (maior ou menor interesse por produtos ou circulação de pessoas).

Desse modo, embora desenvolva sua metodologia em torno dos lugares centrais, a autora fundamenta a ampliação do olhar para as demais estruturas que compõem a rede ferroviária, visto que sem a diversidade de seus elementos, sua organização e as relações constituídas para fazer funcionar a atividade que lhe deu origem, a partir de uma dada lógica funcional, restaria apenas o objeto singular e um tratamento que não daria conta de sua complexidade e especificidade.

Os componentes dessa rede e sua importância para a operação ferroviária, a exemplo das obras de arte da engenharia e arquitetura, das estruturas operacionais, de comunicação e sinalização, foram, então, destacados pela autora devido ao papel que desempenharam na rede. Para ela, os pátios ferroviários têm importância diferenciada por serem o lócus das funções centrais¹⁶.

Sobre a importância desse conjunto de estruturas operacionais, Soto (2012, p. 14) também destaca que as instalações técnicas ferroviárias

desenvolvem um trabalho indispensável para o funcionamento do sistema ferroviário, mas com quem os usuários não estabelecem nenhuma relação, constituem um tipo de estabelecimento ferroviário apenas conhecido, e, geralmente, mal interpretado.

Pelo exposto, essas instalações não deveriam ser ignoradas ou preteridas no processo de reconhecimento cultural. Outro aspecto que compõe a especificidade da rede ferroviária é o entendimento de que adaptações ou transformações por acréscimos ou supressões em seus elementos, estruturas e espaços, em razão dos processos produtivos, eram comuns e necessárias. Para Freire (2017b, p. 109), os resultados dessas adaptações ou transformações iam se articulando às preexistências; com isso,

a materialidade estratificada e justaposta que conforma uma rede passa a ser testemunho singular, que interpretada no presente contribui para ampliar o conhecimento dos objetos com vistas a seu reconhecimento como de interesse para a preservação. (*Ibidem*)

O que, em geral, não tem sido identificado quando da proteção, uma vez que esses elementos compreendem uma aproximação temporal difícil de ser interpretada. A Carta de Nizhny Tagil tangencia esse aspecto ao estender até os dias atuais o período de interesse de estudo do patrimônio industrial e depois quando explicita que:

¹⁶ Para a autora, “a lógica funcional de uma dada rede ferroviária está diretamente relacionada aos processos e à maneira como suas funções centrais se organizam no espaço, com vistas a operar a circulação da composição ferroviária”. Estas funções centrais referem-se a atividades específicas realizadas em locais estratégicos da rede para que o processo produtivo ocorra com o máximo de eficiência (FREIRE, 2017b, p. 193 e 198).

A raridade, em termos de sobrevivência de processos específicos de produção, de tipologias de sítios ou de paisagens, acrescenta-lhes um valor particular e deve ser cuidadosamente avaliada. Os exemplos mais antigos, ou pioneiros, apresentam um valor especial. (TICCIH, 2003)

Desse modo, a Carta reforça a atenção para os bens mais antigos por sua condição de risco de desaparecimento e testemunho de uma época, mas não retira os remanescentes mais recentes do interesse de preservação.

Pelo exposto, as características acima explicitadas conformariam as especificidades de uma rede ferroviária que, ao longo de sua atividade, pode estabelecer laços e apropriações sociais e culturais que permitem entendê-la como parte do patrimônio industrial. Cabe, entretanto, destacar outro aspecto comum a esse patrimônio: sua desativação, abandono e esvaziamento, que atingiram de formas bastante distintas os locais onde se desenvolveu.

De acordo com Correia (2010, p. 7),

O processo de desmonte assume formas diversas: pode ser total ou parcial (atingindo apenas algumas áreas ou categorias de trabalhadores); pode ser progressivo ou rápido; pode implicar ou não a destruição física ou uma descaracterização ampla das construções; os equipamentos de uso coletivo podem ser terceirizados, repassados para o Estado, fechados ou terem os prédios que os abrigavam vendidos ou demolidos; as moradias podem ser vendidas, alugadas ou demolidas.

Com as ferrovias não foi diferente: a obsolescência e o abandono da rede colocaram em xeque suas funções; entretanto, a permanência física de seu legado faz surgir o interesse como bem cultural.

Para Freire (2015, p. 40),

mesmo os lugares desativados ainda podem oferecer evidências materiais vinculadas à história do trabalho e do desenvolvimento tecnológico, científico e urbano, bem como das habilidades e da vida social dos trabalhadores e suas comunidades, sendo, portanto, áreas carregadas de representações simbólicas e de memórias que permitem compreender sua leitura relacionada aos demais componentes da rede.

Portanto, apesar do encerramento da operação ferroviária, o entendimento de seus remanescentes a partir da lógica funcional que gerou estruturas, relações e funções diversas se manteria como fundamental para a identificação de seus objetos como bens passíveis de reconhecimento como patrimônio cultural. Um olhar que parte do passado para a identificação dos elementos que compõem a ferrovia, mas que não fica nele, pois é no presente que esses elementos podem ser interpretados e vir a se constituir como uma herança cultural.

Freire (2015, p. 59), em sua dissertação, trouxe a seguinte definição para patrimônio ferroviário: este compreenderia “todos os bens imóveis, móveis e integrados na sua dimensão material e imaterial, devendo ser apreendidos a partir de uma visão sistêmica com o intuito de capturar as relações socioespaciais e o contexto territorial onde se inserem”. Em sua tese, ressaltou que “a construção do significado desses lugares [ferroviários¹⁷] ocorre no momento em que traços das ações desenvolvidas pelo homem são deixados nele, isto é, quando ele é apropriado coletivamente” (Idem, 2017b, p. 55).

Ao se recuperar o conceito de patrimônio industrial, observa-se que esse entendimento é bastante assertivo, pois insere não apenas os elementos materiais, mas também os processos e funções que lhes dão sentido e forma, suas transformações e inter-relações com o contexto, e ainda as memórias e vínculos sociais construídos ao longo do tempo e que expressam os significados desse patrimônio.

Diante da supracitada caracterização inclusiva e abrangente da rede ferroviária, que no decurso do tempo inclui também seu momento atual, outra questão importante se coloca: a adoção de um criterioso e consciente processo de seleção dos elementos a preservar. Para Rufinoni (2013, p. 343), “devemos ter clareza sobre o que se preserva, por que se preserva e de que maneira fazê-lo”. O alcance de tal clareza, em especial nos bens oriundos do processo da industrialização, exige amplo conhecimento sobre suas especificidades e sua compreensão como monumentos que interessam à coletividade por serem portadores de valores e atributos que conformam paisagens únicas.

Dezen-Kempter (2011a, p. 115) defende que o conjunto de bens que compõe o patrimônio industrial constitui-se como

elementos indispensáveis para a manutenção das características do espaço e do lugar de memória na construção do tempo presente. É com base nessa visão sobre o patrimônio industrial como testemunho de atividades que tiveram e ainda têm profundas consequências históricas e das quais participaram inúmeros segmentos sociais que se justificam as iniciativas de sua proteção.

Para Kühl (1998, p. 231), “não se deveria nem conservar, nem destruir indistintamente. Fatores como unicidade, importância histórica e estética deveriam ser considerados, não existindo, no entanto, uma fórmula imparcial e generalizável”. Interessante essa citação por inserir nessa escolha criteriosa os aspectos estéticos da arquitetura industrial, por vezes negada ou de difícil apreensão (vide seção 5).

¹⁷ Para a autora, “os elementos que constituem o patrimônio de uma rede ferroviária ganham dinamismo e conteúdo quando abrigam funções e processos produtivos e sociais de trabalho”, conformando assim lugares ferroviários (FREIRE, 2017b, p. 55).

Para esta autora (2008) e para Rufinoni (2013), uma seleção, para alcançar as especificidades do patrimônio industrial e ferroviário, deve inserir os seguintes aspectos: histórico, formal, técnico, documental, memorial e simbólico para as comunidades. Freire (2017b) defende que sejam acrescidos os funcionais e sistêmicos, posto que o reconhecimento dos bens de uma rede ferroviária não deve se centrar apenas na matéria, mas nos processos, articulados por meio de uma lógica funcional, que definem a atividade ferroviária.

Para Soto (2012, p. 14), seria imprescindível abordar o patrimônio ferroviário a partir

de uma sólida formação patrimonial, superando a visão monumental clássica, e considerando os diversos elementos constitutivos do sistema ferroviário a partir das categorias patrimoniais que sublinhem a relação entre esses elementos – e os aspectos intangíveis, já que a ferrovia é um sistema sócio-técnico, a partir da noção de conjunto ou, no caso, de paisagem cultural.

A categoria analítica definida por Freire (2017b), denominada lugares centrais, e a identificação de uma hierarquia entre os lugares de uma rede ferroviária se apresentam, então, como uma possibilidade¹⁸ de produzir conhecimento e realizar um processo de escolha bem fundamentado. Para exemplificá-la importa citar as perguntas feitas pela autora na última etapa do procedimento investigativo que definiu e que corresponde à verificação se nos lugares centrais remanescentes de uma rede ferroviária os elementos contidos na sua espacialidade atual seriam capazes de informar sobre sua lógica de funcionamento.

Ainda existe o lugar, enquanto pátio ferroviário das Cinco Pontas¹⁹? Ou o lugar se perdeu, ao ser absorvido pela dinâmica da cidade ou ao ser erradicado, frente à obsolescência funcional do sistema? Existindo o lugar, ele ainda se encontra em *funcionamento*, nem que de maneira parcial? Os *processos*, os fluxos de mercadorias e passageiros ainda se mantêm, mesmo que parcialmente? A *forma espacial* desse pátio ainda existe, ou, ao menos, parte dela ainda é reconhecida? Ainda existem *estruturas* (linhas férreas, edificações, equipamentos, ferramentas etc.)? Mesmo que sejam fragmentados, mas que, apesar de tudo, possam transmitir conhecimento acerca dos processos comandados pela lógica que regia a operação ferroviária naquele lugar? E, sobretudo, o *significado* anterior desse pátio ainda está presente na consciência das pessoas do lugar ou de outras localidades? Ainda existem pessoas vivas que possam relatar a existência dos processos, das funções e dos objetos? É por meio do resultado dessas questões

¹⁸ O processo investigativo elaborado por Freire (2017b) compreende quatro procedimentos: identificar o padrão espacial de referência de uma rede ferroviária; desvendar a lógica funcional do padrão espacial de referência; revelar os lugares centrais do padrão espacial de referência e sua hierarquização; e reconhecer os lugares centrais remanescentes de uma rede ferroviária na sua espacialidade atual. Para aferir as transformações e permanências dos componentes do lugar central (sistemas de objetos e ações), adota quatro categorias de análise: processo, função, estrutura e forma espacial.

¹⁹ Esse pátio foi utilizado pela autora por ter sido identificado como um lugar central de alto grau hierárquico por seu procedimento investigativo. Cabe destacar que sua proposta de tombamento federal fora fundamentada na abordagem dessa autora, sendo esta integrante do corpo técnico do Iphan/PE. Proposta indeferida, conforme análise contida na seção 4.

que se vai determinar a viabilidade de sua avaliação social. (FREIRE, 2017b, p. 212, grifo da autora)

Esse conjunto de questões ajuda a perceber não só amplitude da investigação proposta pela autora, mas também o quanto o processo de seleção precisa estar ancorado em um percurso ao longo do tempo e do espaço, o que exige um caráter interpretativo focado nos fios que ligam esse percurso. Ou seja, deve-se partir de um momento em que a atividade se desenvolvia com o máximo de eficiência (funcional, estrutural e social) para entender suas relações e processos, e daí voltar o olhar para os elementos que chegaram ao presente em busca das permanências apropriadas pelos grupos sociais envolvidos, e não de excepcionalidades.

De acordo com a autora, dado o avançado estado de abandono das estruturas ferroviárias, a inobservância dos referidos processos pode conduzir a soluções simplistas e reducionistas, pautadas apenas pelos estratos mais visíveis desse patrimônio.

Com a informação parcial e muito centrada no edifício isolado, perde-se não somente a leitura funcional e espacial do edifício, mas o entendimento dos processos – de produção, do trabalho e da logística – dos quais ele participava e que foi motivação de sua construção inserido na rede. Desse modo, deixa-se de preservar importantes atributos físicos capazes de transmitir o conhecimento ampliado sobre funções e utilidade. (*Ibidem*, p. 70)

Para Casanelles-Rahóla (2004, p. 63), a preservação isolada dos bens oriundos da industrialização pode “informar sobre a existência de uma atividade produtiva, mas não sobre seu funcionamento nem sobre a complexidade das relações em um espaço”.

Rufinini (2013, p. 222) assim se posiciona:

a composição espacial do conjunto industrial – considerando as especificidades de implantação e projeto condicionadas pela atividade produtiva e as relações desses conjuntos com as áreas urbanas envoltórias, elementos que compõem uma paisagem particular – em geral não é respeitada. Em muitos casos, a preservação do patrimônio industrial resume-se à manutenção de edifícios ou estruturas (“excepcionais”?) isoladas.

Soto (2012, p. 4), ao analisar a participação dos bens ferroviários na Lista do Patrimônio Mundial, também ressaltou o quanto insuficiente é o interesse apenas pelas estações para o conhecimento e a conservação desse patrimônio.

De certa forma essa visão tem eclipsado a necessária interpretação técnica e funcional da ferrovia, conectando muito bem com a lógica monumental que, todavia, segue hoje impregnando, em certa medida, o tratamento do patrimônio industrial em geral, como se conceitos mais adequados, como o de conjunto [...] não tivesse muito mais sentido na hora de interpretar as relações, funcionais e espaciais, de muitos estabelecimentos industriais, e, claro, as estações ferroviárias, entendidas não como um edifício, mas como um complexo de

instalações técnicas da qual a estação é apenas uma parte, e em algumas situações, nem mesmo a mais importante.

As questões que envolvem a identificação e a proteção do patrimônio ferroviário são bastante atuais, apesar dos apontamentos da arqueologia industrial e da compreensão dos aspectos que constituem o patrimônio industrial. No Brasil, dos 56 processos de tombamento abertos no Iphan, desde 1954, voltados para o patrimônio ferroviário, a estação aparece como objeto de proteção em cinco deferidos, em 11 em instrução e em nove indeferidos, perfazendo um total de 26 processos voltados para esta tipologia arquitetônica. Outros nove referem-se a conjuntos arquitetônicos, nos quais também se incluem as estações ferroviárias. Em relação à Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário, dos 639 bens inscritos, 223 são estações.

Apresenta-se, assim, a dimensão desse interesse, bem como sua continuidade, já que dos 19 processos em instrução, 11 referem-se a estas, situação que reforça a relevância de se conhecer as especificidades deste patrimônio e lançar um olhar prospectivo através dos processos de acautelamento federal, com vistas a perceber como se deu a apropriação social e cultural de seus bens.

O aporte teórico apresentado nesta parte da seção oferece subsídio para as análises que se desenvolvem nos próximos, a partir das quais se entende a rede ferroviária como objeto complexo e sistêmico, cujos atributos físicos essenciais podem ser caracterizados por: seu caráter linear; conectividade, funcionalidade e sistemicidade; quantidade/diversidade de bens articulados e interligados por uma lógica funcional específica; e a estratificação e justaposição dos sistemas de ação e de objetos, conforme definido por Freire (2017b).

Tomados como referência, estes atributos se manifestam: no próprio traçado ferroviário que perpassa territórios; na estrutura e forma espacial; no arranjo das edificações em razão de sua função na atividade ferroviária, ou seja, a constituição e organização do espaço ferroviário; nos processos funcionais (trabalho e produção) e conjunto de relações por eles estabelecidas; na diversidade tipológica ligada à operação ferroviária e em apoio a esta (hierarquia de espaços e funções); e, fundamentalmente, na capacidade dos elementos remanescentes de transmitir o conhecimento sobre sua lógica funcional, o que não se dá apenas por meio dos elementos mais antigos, mas levando em conta as estratificações e justaposições.

Soma-se a estes a relação que estabelece com o contexto em que se inseriu ou colaborou para definir, em especial o urbano. Estes aspectos configuram atributos físicos da rede ferroviária passíveis de ser identificados no presente com o auxílio da história e da memória, sem perder de vista que é a lógica funcional da operação ferroviária que articula esses elementos e que estas

relações envolvem conhecimento técnico, funcional, relações de trabalho e sociabilidades. Sua apropriação como bem de interesse de preservação envolve várias dimensões: histórica, social, formal, memorial, técnica e científica, ambiental, territorial e funcional.

Pode-se, então, sintetizar que as especificidades do patrimônio industrial ferroviário compreendem desde os arranjos tecnológicos, espaciais e funcionais de trabalho e de operação, passando pela evolução e transformação do sistema, até seu desmonte e desmobilização, e sua apropriação social e cultural.

2.3 CONSIDERAÇÕES PARCIAIS

Na primeira subseção viu-se que no caminho para o reconhecimento e preservação do patrimônio industrial houve uma progressiva ampliação de objetos e signidicados. De um momento inicial preocupado com edificações isoladas e representativas de determinada época do processo de industrialização, aos poucos o interesse abarcou temporalidades mais próximas e uma variedade maior dos remanescentes tangíveis e intangíveis deste processo. A Carta de Nizhny Tagil de 2003 (TICCIH) e o Princípio de Dublin de 2011 (ICOMOS) expressam esses avanços.

Nesse percurso, a arqueologia industrial reuniu campos disciplinares distintos, diversificou os saberes e estabeleceu as bases para o entendimento sobre o que constitui o patrimônio industrial, contexto em que se insere o ferroviário. Entretanto, o porquê, o que e para quem preservar permanecem como questões em aberto, a serem respondidas localmente a partir das apropriações sociais e culturais. Fundamental, portanto, conhecer esse patrimônio.

A segunda seção dedicou-se a esse conhecimento, a partir do arcabouço teórico exposto foi possível apreender os aspectos que compõem as especificidades do patrimônio ferroviário enquanto objeto complexo e sistêmico. Sob essa perspectiva, os aspectos funcionais – lógica funcional - se colocam como definidores desse patrimônio e uma abordagem necessária para sua compreensão.

O traçado linear, a organização do espaço ferroviário; a relação de interdependência de seus componentes com os processos funcionais (trabalho, produção, morar) e a diversidade tipológica podem ser elencadas como expressões da referida lógica de funcionamento, a partir da qual esse

meio de transporte passou a ganhar significados pela relação que estabeleceu com os lugares e pessoas por ele tocados.

São esses significados que fazem dos bens ferroviários uma herança cultural, por seu papel como testemunho e documento de uma época/história (raro ou não), seu caráter de obra funcional, que pressupõe forma e estética próprias, e de representação memorial e simbólica como patrimônio da coletividade.

Claro está que a análise pretendida nesta dissertação não se propõe a identificar a lógica funcional de cada rede ferroviária citada nos processos de tombamento ou na LPCF, ou caracterizar nessas redes seus lugares centrais; o que o aporte teórico aqui apresentado fornece é uma possibilidade de análise do patrimônio cultural ferroviário brasileiro reconhecido pela instância de preservação federal a partir do conhecimento das especificidades que o caracterizam.

Nesse exercício crítico de observação, não se objetiva atribuir valores²⁰, mas os significados percebidos ao longo dos processos de acautelamento, que são identificados e enriquecem o trabalho, porquanto constituem referências das apropriações deste patrimônio. Por esse motivo os atributos identificados nessa seção perpassam as análises realizadas nos próximos, mas sem se impor a estas.

²⁰ Para um maior conhecimento sobre a relação entre atributos e valores, ver textos do Centro de Estudos da Conservação Integrada – CECI referenciados nesta dissertação: Zancheti et al. (2009), Carneiro et al. (2012) e Azevedo et al (2014)

3 O IPHAN ENTRE O TOMBAMENTO E A LISTA DO PATRIMÔNIO CULTURAL FERROVIÁRIO: os dois tipos de acautelamento

Esta seção discorre sobre a proteção e a preservação das ferrovias no Brasil, explicitando a visão da instituição federal responsável por essas ações – o Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (Iphan) –, sobretudo a partir da Lei nº 11.483/07 e da Portaria Iphan nº 407/10. Nessa trajetória, buscou-se relacionar a prática institucional ao campo da conservação do patrimônio cultural.

3.1 A INSTITUCIONALIZAÇÃO DA PRESERVAÇÃO DO PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO NO BRASIL

Data ainda da década de 1950 a primeira iniciativa federal para a proteção do patrimônio ferroviário, com o tombamento da Estrada de Ferro Mauá-Fragoso pelo então Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (SPHAN), período em que as ferrovias no Brasil ainda recebiam investimentos públicos para a sua ampliação e desenvolvimento. Mas, somente no início do século XXI, a atuação institucional obteve um caráter mais sistemático como política pública de preservação do legado ferroviário.

De acordo com Cavalcante et al. (2012, p. 2),

Apesar de o Estado brasileiro buscar, desde o século XIX, interligar as diferentes regiões do país por meio da elaboração de diversos planos viários, a realidade em meados do século XX era de uma malha com poucos eixos de integração. Com a gradual transferência da malha ferroviária para o controle do Governo Federal, aumentou a necessidade de atuação do Estado para dar maior coesão às diversas linhas ferroviárias.

A criação da Rede Ferroviária Federal S/A (RFFSA), em 1957, fez parte do conjunto de ações governamentais voltadas para explorar, conservar, reequipar, ampliar e melhorar o transporte ferroviário brasileiro; o objetivo era centralizar e aperfeiçoar a administração das ferrovias para assegurar sua continuidade. No entanto, ao passo que o governo promovia iniciativas para melhorar a administração da atividade ferroviária, a falta de manutenção das linhas, a ausência de investimentos no setor e o forte discurso político em defesa da ampliação do sistema rodoviário tornaram irreversível o processo de desativação desse sistema.

Tal situação culminou com sua paulatina substituição como principal meio de transporte de pessoas e cargas ainda na década de 1960. Em publicação de 1998, Kühl alertava sobre como assegurar a salvaguarda dos bens ferroviários no caso de privatização:

Nossas companhias ferroviárias são depositárias de um enorme legado, patrimônio da história da arquitetura, da engenharia e da técnica. A principal questão é como enfrentar a preservação desses bens, sendo responsáveis por um sistema de transporte deficitário e em decadência no país desde os anos 40. (*Ibidem*, p. 239)

Antes do processo de desestatização e liquidação da empresa RFFSA, ocorrido a partir da década de 1990, algumas iniciativas voltadas para a preservação de seus bens haviam sido adotadas pela sociedade por meio da criação de associações de ferreomodelismo entre 1960 e 1970¹, além das discussões acadêmicas e publicações sobre o tema já abordadas na seção 2.

Cita-se a Associação Brasileira de Preservação Ferroviária (ABPF), fundada em 1977 pelo francês Patrick Henri Ferdinand Dollinger, com vistas a reunir pessoas preocupadas com a preservação e a divulgação da história da ferrovia brasileira, a exemplo das que existiam na Europa e nos Estados Unidos. Essa associação teve uma contribuição importante nesse momento com ações de restauração e conservação de vagões e locomotivas e iniciativas junto às instâncias governamentais, para a proteção de bens ferroviários².

Somente a partir da década de 1980 nota-se um maior interesse pela conservação e proteção de bens ferroviários por parte dos órgãos ligados a essa atividade, e das instituições de preservação do patrimônio cultural em âmbito federal, conforme Prochnow (2014), Matos³(2015) e síntese dos dados dos bens tombados apresentados na tabela B, em apêndice.

É desta década o Programa de Preservação do Patrimônio Histórico dos Transportes (Preserve), criado pelo Ministério dos Transportes com o objetivo assegurar a memória da formação dos meios de transporte no Brasil, através da preservação do acervo histórico representativo de cada modal. Como consequência desta iniciativa ministerial, em 1986 surgiu o Programa de Preservação do Patrimônio Histórico Ferroviário (Preserfe), desenvolvido pela empresa RFFSA, por meio de seus técnicos, até a década de 1990, período de sua desestatização.

Neste curto espaço de tempo, este programa implantou Centros de Preservação da História Ferroviária e núcleos setorizados no Nordeste, Sudeste e Sul do país, a exemplo do Museu do

¹ Ver: <http://vfco.brazilia.jor.br>.

²A associação encontra-se ativa e tem importante atuação na implantação de trens turísticos. Ver <http://www.abpf.com.br/inicio/>.

³ Estes autores se debruçaram sobre a prática preservacionista adotada pelo Iphan para o patrimônio ferroviário a partir da Lei nº 11.483/07, e sobre sua constituição.

Trem (RJ), abordado nesta dissertação, elaborou uma lista dos bens de interesse de preservação e um manual com princípios e critérios básicos para os profissionais que, porventura, realizassem projetos e intervenções de caráter conservativo em edificações ferroviárias⁴, e propôs o tombamento de bens ferroviários junto às instâncias governamentais competentes.

Quanto à proteção do patrimônio industrial ferroviário, esta se desenvolvia, ainda que de forma esparsa, por meio do Tombamento, instrumento de preservação mais antigo do Brasil, criado pelo Decreto-Lei nº 25/1937 para a proteção do patrimônio histórico e artístico nacional, constituído pelo “conjunto dos bens móveis e imóveis existentes no país e cuja conservação seja de interesse público, quer por sua vinculação a fatos memoráveis da história do Brasil, quer por seu excepcional valor arqueológico ou etnográfico, bibliográfico ou artístico” (BRASIL, 1937). Os bens assim reconhecidos precisam ser inscritos no respectivo livro do tombo:

- 1) no Livro do Tombo Arqueológico, Etnográfico e Paisagístico, as coisas pertencentes às categorias de arte arqueológica, etnográfica, ameríndia e popular, e bem assim as mencionadas no § 2º do citado art. 1º.
- 2) no Livro do Tombo Histórico, as coisas de interesse histórico e as obras de arte histórica;
- 3) no Livro do Tombo das Belas Artes, as coisas de arte erudita, nacional ou estrangeira;
- 4) no Livro do Tombo das Artes Aplicadas, as obras que se incluírem na categoria das artes aplicadas, nacionais ou estrangeiras. (*Ibidem*)

A partir de 1985 a arquitetura ferroviária, sobretudo os bens isolados, recebeu certa atenção, e alguns bens passaram a contar com o tombamento federal: a Estação Ferroviária de Lassance (MG) em 1985; o Complexo Ferroviário de São João del Rei a Tiradentes (MG) em 1989; além do trecho ferroviário Mauá-Fragoso (RJ), de 1954, já mencionado. Outros bens também possuíam propostas de tombamento em andamento, a exemplo da Vila Ferroviária de Paranapiacaba em Santo André (SP) em 1987, o Pátio Ferroviário da estrada de ferro Madeira Mamoré, bens móveis e imóveis, em Porto Velho (RO) em 1987, e a ponte metálica João Luís Ferreira, em Teresina (PI), em 1989.

Cabe observar que entre os anos 1970 e 1980 o Iphan passava por uma profunda reformulação interna quanto à noção de patrimônio cultural; uma visão mais antropológica contribuía para a incorporação de novos objetos e grupos sociais⁵ por eles referenciados em sua ação preservacionista, além da diversificação de seu corpo técnico. Essa mudança de concepção

⁴ Ver <http://almanaquedarfssa.blogspot.com.br/2010/01/rffsa-volume-v-capitulo-22.html>. Cavalcante et al. (2012), Santos (2017) e Matos (2015) também trazem referências sobre este programa.

⁵ A Fundação Nacional pró-Memória, antes Centro Nacional de Referência Cultural, resultante da fusão com a então Sphan, teria sido fundamental para essa reformulação institucional. No entanto, Fonseca (2009) destaca que ela, ao se afastar da prática desse Serviço, acabou por se furtar a contribuir para uma atividade essencial à ação de preservação: a definição de novos critérios para a seleção dos bens a integrar o rol do patrimônio cultural brasileiro.

da ação institucional demandava uma maior abertura e articulação com outros setores governamentais, com vistas à constituição de uma ideia de democracia participativa.

De acordo com Fonseca (2009), a modernização da noção de patrimônio significava vincular as ações de preservação ao desenvolvimento social e econômico e a sua politização por meio da atuação de seus agentes como mediadores dos referidos grupos sociais e conciliadores de conflitos entre desenvolvimento e a preservação. Era, então, uma resposta às transformações sociais, econômicas e políticas porque passava o Brasil desde décadas anteriores.

Em âmbito internacional⁶, Chuva (2011, p. 157) destaca que nas décadas de 1970 e 1980 a ideia de “nação” se esmaeceu em favor “do fortalecimento de recortes identitários de outras naturezas”, também em resposta às transformações em escala mundial nos modos de produção capitalista, social e tecnológico. Foi nessa nova conjectura que se deu a referida ampliação da noção de patrimônio no Brasil, “em que novos objetos, bens e práticas passam a ser incluídos ou a concorrer para se tornarem patrimônio”. Para esta autora, em razão de uma “guinada antropológica [...] a cultura passou a ser observada como processo, e as relações cotidianas tornaram-se objeto de investigação” (*Ibidem*).

Castriota (2015) destaca a contribuição de estudos, especialmente no campo da antropologia, que desde finais da década de 1980 promoveram uma revisão crítica dos percursos da preservação do patrimônio cultural no Brasil, e, em consequência, da atuação do Iphan. Estas pesquisas teriam realizado a

“desnaturalização” das escolhas que vinham compondo o *corpus* patrimonial, mostrando como as políticas de preservação em nosso país, principalmente aquelas em nível federal, são responsáveis pela criação de um “mapa do Brasil passado” muito específico. (*Ibidem*, p. 53)

Referia-se aos bens que recebiam atenção com vistas à sua proteção e preservação pela instituição. Integra esse rol de estudos o desenvolvido por Fonseca (2009), já citado, considerado basilar para a compreensão da ação preservacionista estabelecida no Brasil desde a criação do Iphan até esse período de ampliação do campo do patrimônio cultural⁷ e da renovação vivida pela

⁶ Destaca-se a Carta de Quito sobre o turismo cultural de 1967, a Convenção da Unesco para o Patrimônio Mundial Cultural e Natural de 1972, e no Brasil os Compromissos de Brasília e Salvador da década de 1970.

⁷ Citam-se outros autores que também se debruçaram sobre esse tema: Mariza Veloso Motta Santos, *O tecido do tempo: a ideia de patrimônio cultural no Brasil, 1920-1970*, tese (doutorado) de 1992; Márcia Regina Romeiro Chuva, *Os arquitetos da memória: sociogênese das práticas de preservação do patrimônio cultural no Brasil (anos 1930-1940)*, publicado em 2009; Lia Motta, *Patrimônio urbano memória social: práticas discursivas e seletivas de preservação cultural: 1975 a 1990*, dissertação (mestrado) de 2000; Silvana Barbosa Rubino, *As fachadas da história. As origens, a criação e os trabalhos do SPPLAN, 1936-1967*, dissertação (mestrado) de 1992; José Reginaldo Santos Gonçalves (1996); Márcia Sant'Anna, *Da cidade-monumento à cidade-documento: norma de preservação de áreas urbanas no Brasil 1937-1990*, dissertação (mestrado) de 1995, publicada em 2015; Paulo César Garcez Marins (2016).

instituição nos supracitados anos, que passou a contar com a Constituição Federal de 1988 como marco desse alargamento conceitual da noção de patrimônio cultural⁸.

Art. 216. Constituem patrimônio cultural brasileiro os bens de natureza material e imaterial, tomados individualmente ou em conjunto, portadores de referência à identidade, à ação, à memória dos diferentes grupos formadores da sociedade brasileira, nos quais se incluem:

I - as formas de expressão;

II - os modos de criar, fazer e viver;

III - as criações científicas, artísticas e tecnológicas;

IV - as obras, objetos, documentos, edificações e demais espaços destinados às manifestações artístico-culturais;

V - os conjuntos urbanos e sítios de valor histórico, paisagístico, artístico, arqueológico, paleontológico, ecológico e científico.

§ 1º O Poder Público, com a colaboração da comunidade, promoverá e protegerá o patrimônio cultural brasileiro, por meio de inventários, registros, vigilância, tombamento e desapropriação, e de outras formas de acautelamento e preservação. (BRASIL, 1988)

Para Fonseca (2009, p. 138), o supracitado artigo e o 215 (que trata sobre os direitos e acesso à cultura nacional e do Plano Nacional de Cultura), de fato, constituíram-se em um “inegável avanço, no sentido de tratar da questão cultural de forma mais abrangente e matizada. A noção de patrimônio cultural foi ampliada, os direitos culturais foram mencionados [...] e a sociedade surgiu ao lado do Estado como sua parceira na promoção e na proteção da cultura”.

Em relação ao reconhecimento da ampliação dos objetos patrimoniais por meio do tombamento federal, esta autora (*Ibidem*, p. 202), referenciada nos processos da década de 1980 analisados, registrara que a “inclusão de novos programas na prática de tombamentos da Sphan teve, portanto, algumas consequências não só no quadro de referências conceituais até então utilizado, como também na sistemática de valoração”.

Gonçalves (1995, p. 62) também abordou essa mudança de perspectiva ao analisar os discursos que justificavam as ações da instituição em busca da identidade nacional, que nesse momento não se fazia mais representar pela “tradição” e “civilização” dos primeiros anos do Iphan, mas sim pela “heterogeneidade cultural” e pelo “desenvolvimento” da nação.

Esses autores também destacaram as dificuldades à época em avaliar bens que fugiam ao que o Iphan estava habituado, a exemplo dos oriundos dos grupos sociais populares, a que não se podiam atribuir facilmente valores artísticos, e cuja dinâmica cultural impunha perspectivas

⁸ Para Porta (2012), embora a atuação do Iphan tenha se ampliado significativamente desde sua criação em 1938, por meio de suas superintendências estaduais, atualmente presentes em todos os estados e no Distrito Federal, a prática institucional, considerando seus anos de existência, teria avançado de forma lenta em relação à renovação dos instrumentos de proteção. Mesmo com os avanços da CF, somente a partir do ano 2000 novos instrumentos de preservação foram instituídos pelo órgão. Essa autora se referia ao Decreto nº 3.551/00, que criou o registro do patrimônio imaterial.

difícies de enquadrar no tombamento, a exemplo dos terreiros afros. Para Fonseca (2009, p. 209), “se nesse período o patrimônio se abriu para novos tipos de bens, a Sphan ainda não sabia exatamente como fazer para proteger esses bens”.

Essas dificuldades pareciam estender-se também aos bens industriais e ferroviários em relação às motivações que levaram aos seus tombamentos, aspecto citado também por Marins (2016) ao listar o número reduzido de bens representativos da arquitetura do ferro tombados nesse período. Na avaliação do historiador e analista do DEPAM/RJ, Adler Romero, presente em parecer sobre o tombamento do Complexo Ferroviário de Campo Grande (MS), esses primeiros tombamentos⁹ promovidos pelo Iphan estariam mais vinculados ao seu reconhecimento como eventos singulares da história do Brasil, e, portanto, alinhados aos “fatos memoráveis” do Decreto-Lei nº 25/37, que a uma visão mais ampla dos “processos formadores da sociedade nacional”, nos termos da Constituição Federal (IPHAN, 1536-T-06, p. 246 e 248).

Este autor exemplificou tal análise com o tombamento da Vila de Paranapiacaba (SP), para quem foram privilegiados os aspectos arquitetônicos, em detrimento de outros, como as relações de trabalho. E a Estação Mayrinck (SP), que “continha diversos elementos importantes para o entendimento do seu funcionamento, como armazéns, oficinas e, principalmente, um importante pátio de manobras”, além de uma vila operária, mas que não foram incorporados ao tombamento, “sendo julgado conveniente tombar apenas a estação, por seu valor de belas-artes, sem levar em conta outros elementos que lhe davam sentido” (*Ibidem*).

Haveria, então, uma ampliação do objeto de interesse de preservação, em reflexo aos estudos realizados no Brasil naquele momento sobre arqueologia e patrimônio industrial, mas ainda sem maiores avanços sobre a apropriação cultural desse legado ferroviário. O tombamento do complexo ferroviário de São João del Rei (MG) seria, talvez, um exemplo único desse avanço (vide seções 4 e 5).

Quanto ao desmantelamento da RFFSA, a preocupação apresentada acima por Kühl (1998) se mantinha, visto que ao longo da década de 1990, seu processo de desestatização¹⁰ afetou a

⁹ Parecer de 2006, em que foram historiados os tombamentos federais de bens industriais e ferroviários. Sobre os primeiros, o autor teve a mesma leitura que Meneguello (2011) em relação à Fábrica de Ferro Patriótica em Ouro Preto (MG), nota 27 da Introdução. Quanto à Fábrica de Vinhos Tito Silva, em João Pessoa (PB), ele considerou que poderia ser “um elemento importante para a preservação da memória do trabalho, e teve seu tombamento conduzido de forma inadequada”, pois a proposta de então presidente do Iphan, Aloísio Magalhães, era a de preservar o “fazer do vinho de caju”. O autor informa que “ao invés de se preservar a memória desse fazer específico, o IPHAN ficou restrito a conservar a casca oca da fábrica de vinhos” (IPHAN, 1536-T-06, p. 246 e 248).

¹⁰ O processo de desestatização ou privatização da RFFSA incluía a organização de sua malha para a venda ao setor privado com interesse comercial no transporte e demais operações ferroviárias. Motivo das incertezas que levaram à mobilização dos servidores desta empresa para preservação do seu espólio, e também para assegurarem a continuidade de suas funções ou inserção no mercado de trabalho. De acordo com Matos (2015), na década de 1990 o número de associações mais que dobrou, surgindo sete novos grupos de defesa do patrimônio ferroviário.

organização da empresa e os “museus da RFFSA” passaram aos chamados ativos não operacionais, o que significava não serem de qualquer interesse por parte das concessionárias. Santos¹¹ (2017, p. 54-55) sintetiza com clareza esse momento:

Ao final do processo de desestatização e extinção da RFFSA, restou para a União um expressivo espólio formado por muitos imóveis, operacionais e não operacionais que, por não serem utilizados pelo atual sistema de transporte de cargas, estão vulneráveis à depredação e ao desgaste. [...] Dentre este espólio, há edifícios sobre os quais são atribuídos valores culturais e, de acordo com as atribuições definidas pela Lei 11.483/2007, a preservação e a tutela destes bens cabem ao IPHAN.

Nessa década, a criação do Programa Ferroviário de Ação Cultural (PROFAC) pelo Preserfe, cuja proposta visava a uma parceria entre a RFFSA e prefeituras para a restauração de estações, e nelas a criação de centros de referência cultural, os Centros Ferroviários de Cultura (CEFECs), foi uma última tentativa de revitalização do setor, mas com a efetivação da privatização estes foram fechados.

Assim, as circunstâncias da extinção da RFFSA, marcada por incertezas ante sua desmobilização patrimonial, associada ao alargamento do conceito de patrimônio cultural, reconhecido este como portador da “referência à identidade, à ação e à memória de diferentes grupos formadores da sociedade brasileira” (BRASIL, 1988), conforme art. 216, e a organização de grupos da sociedade em defesa do patrimônio ferroviário criaram as condições para que a finalização de todo este processo se desse por meio de dispositivos legais que buscassem, ao mesmo tempo: a) a obtenção de recursos financeiros por meio da alienação de ativos (edificações, equipamentos e terrenos) para quitação das dívidas da empresa; e b) a salvaguarda do seu acervo patrimonial, em especial o significativo para a memória da atividade ferroviária, com repercussão na prática preservacionista do Iphan até então em vigor.

De acordo com Prochnow (2014, p. 28), a lei¹² que concluiu o processo de liquidação e extinção da empresa Rede Ferroviária Federal S/A foi criada em um ambiente de embate “político que vinha sendo desenhado desde o final dos anos 1990 e no qual se opunham, por um lado, ferroviários, sindicatos trabalhistas, a comunidade e, por outro, o poder político estabelecido que decidiu privatizar a rede ferroviária”.

Para Matos (2015, p. 61), considerando o discurso preservacionista das décadas de 1970 e 1980 que tinha como protagonista os grupos e movimentos de defesa do patrimônio ferroviário,

¹¹ A dissertação (mestrado) dessa autora aborda o desafio enfrentado pelo Iphan (PI) na definição da destinação de bens ferroviários.

¹² De acordo com o procurador federal designado (em 2007) ao Iphan (MG), Jamerson Vieira, a Lei nº 11.483/07 prefixou algumas diretrizes, entre estas: a transferência imediata dos bens, direitos e obrigações para a União; e a criação do Fundo Contingente para pagamento de despesas de ordem jurídica e administrativa.

seria “possível interpretar que o contexto permitiu a emergência de ‘promotores’ da proteção e da memória ferroviária brasileira, papel disputado tanto pelas associações preservacionistas quanto pela Rede e por agências de proteção”.

O documento denominado Carta do Rio de Janeiro, de 1999, resultado do III Seminário sobre Preservação Ferroviária, realizado pela Universidade Metodista de Piracicaba (UNIMEP) e Fundação Educacional de Além Paraíba (FEAP), com participação de entidades de defesa desse patrimônio, em grande maioria, ligadas à atividade ferroviária e que lideravam o Movimento pela Preservação Ferroviária, ilustraria esse momento. Reafirmava-se a importância da continuidade da “mobilização, debate e conscientização da sociedade sobre o tema”, a urgência na adoção medidas de salvaguarda¹³ da “memória ferroviária” e do “patrimônio arquitetural ainda não destruído”, bem como do resgate da “experiência” e do “conhecimento técnico sobre transportes ferroviários” (IPHAN, 1300-T-89, p. 175).

Propunha a articulação entre instituições de todas as esferas de governo e a promoção de ações voltadas para enfrentar as consequências da “subutilização e abandono dos grandes conjuntos ferroviários”, fato considerado grave para o patrimônio e para as cidades onde este se encontrava; requeria que fosse priorizada a “cessão de estações desativadas e espaços nelas disponíveis para fins culturais”, por meio de “convênios com Prefeituras e entidades interessadas”, evitando sua alienação ou ocupação para “fins incompatíveis com a imagem da Estrada de Ferro e a simbologia de suas estações” (*Ibidem*).

Previa também que os municípios e estados contribuissem para essa preservação através de mecanismos de proteção, como o tombamento, de operações urbanas complementares e com a elaboração de projetos “integrados de reabilitação dessas áreas”, de modo que se constituísse uma política de preservação desses bens (*Ibidem*, p. 175-176). Nessa esteira,

7. Que os órgãos de preservação, nos níveis nacional, estadual e municipal, a RFFSA, [...] articulem-se com as universidades e instituições de pesquisa, no sentido de criar uma estratégia de preservação ferroviária, incluindo realização de inventários e definindo critérios que orientem as prioridades de tombamento e o apoio à implantação de projetos e obras de restauro e reabilitação do patrimônio edificado;
8. Que os projetos de novos usos para os espaços ferroviários sejam desenvolvidos necessariamente por equipes multidisciplinares, baseando-se nos inventários realizados e considerando e respeitando as características tipológicas, os materiais, os sistemas construtivos e o entorno urbano e ambiental; (*Ibidem*, p. 177)

¹³ Em suas recomendações, organizava essas medidas em: aspectos político-institucionais; preservação e uso do patrimônio; revitalização e utilização da malha ferroviária; memória ferroviária; ação cultural; mecanismos de financiamento; consolidação e expansão do movimento preservacionista; e programação de eventos.

As recomendações e premissas propostas nesta Carta dão conta da grave realidade do acervo ferroviário e da diversidade de ações consideradas necessárias à sua preservação. Ações que, em grande medida, se fizeram presentes na supracitada lei, e em consequência, na política instituída pela esfera federal após este marco legal. Para Prochnow (2014), em decorrência da construção dessa nova política forjou-se o conceito de memória ferroviária. Este, formulado dentro do Parlamento brasileiro, com intervenção de associações de ferroviários, foi aplicado através do Iphan, com vistas a assegurar sua desejada preservação:

A ferrovia e sua dinâmica geraram práticas sociais, mas não o significado que se quis dar ao termo memória ferroviária. Absolutamente de fundo administrativo, seu acionamento pelo Parlamento cumpria a função de dar uso e proteger o espólio ferroviário como uma medida reparadora por parte do Estado brasileiro. (*Ibidem*, p. 71)

Matos (2015, p. 14-15) oferece outra perspectiva: a de que a memória ferroviária como um “objeto que exigia a implantação de medidas destinadas a protegê-la não é resultado da promulgação da Lei nº 11.483/07 ou, pelo menos, não pode ser atribuído única e exclusivamente a tal medida”. Para ela, os movimentos de defesa desse patrimônio, programas de preservação, como o Preserfe, e a presença de bens ferroviários em inventários realizados por instituições de preservação (inclusive municipal e estadual) permitiam “pensar que a memória ferroviária ganhou sentidos e contornos distintos há pelo menos quatro décadas”.

Em sua pesquisa, Matos constatou que este termo apareceu em 1979 na Revista Ferrovia, ao abordar o trabalho desenvolvido pela ABPF com vistas a valorizá-lo por sua atuação para evitar a “destruição da memória ferroviária”. Um ano depois, apareceu em outra revista, a Ferroviária, e novamente, em 1984, mantendo-se o mesmo sentido inicial, o da memória ferroviária “associada aos objetos materiais da ferrovia e à intervenção de um agente” (*Ibidem*, p. 64).

Três anos após, outro sentido seria acrescido, o da “interpretação da preservação do legado ferroviário como um elemento que contribui para o desenvolvimento local, recuperando o papel da ferrovia na prosperidade das cidades brasileiras”. A matéria traria também outro elemento, “a associação da memória ferroviária aos ferroviários”. A autora considerou, então, que o termo foi “introduzido na comunidade ferroviária pela ABPF” em razão de sua atuação dos “sentidos imprimidos pelo grupo ao passado ferroviário”, e posteriormente “foi avocado pelos organismos públicos (Ministério dos Transportes e RFFSA) na construção da narrativa dos programas capitaneados por essas agências” (*Ibidem*, p. 66-67).

Uma vez que os documentos produzidos no âmbito da conformação da defesa desse patrimônio não traziam uma definição clara sobre a memória ferroviária, nem a nova lei, fazia-se importante elaborá-la, já que em seu nome se desenvolveria a preservação dos bens ferroviários. Em 2015, o Iphan insere em seu Dicionário de Patrimônio Cultural, disponível na página eletrônica do órgão, o verbete memória ferroviária:

Tal qual a memória coletiva, a memória ferroviária é uma totalização, uma invocação ao todo, que em sua enunciação pretende obter certa adesão social, ainda mais quando seu uso pressupõe uma importância imanente que deriva de sua proteção como patrimônio. (PROCHNOW, 2015, s.p.)

De toda sorte, a partir de 2007 fora inaugurado no Brasil um novo momento de preservação do patrimônio ferroviário¹⁴, assumido pelo Iphan através de suas superintendências estaduais, com vistas a preservar a referida memória, tendo como parâmetro para a definição de sua política as experiências anteriores e, fundamentalmente, esta Lei de 2007, que estabeleceu novas práticas institucionais para o cumprimento dessa missão.

Para Zambello (2011, p. 24), uma

lei fundamentada depois da fragmentação do patrimônio, que foi submetido às seleções das seções destinadas ao transporte de passageiros; das seções destinadas ao transporte de cargas; dos prédios para a requalificação; à seleção para o descarte de prédios e demais bens destinados ao abandono; e seleção dos bens rentáveis, supostamente leiloados à iniciativa privada. Tardiamente, correta ou incorretamente, impôs-se a um órgão público a tarefa de achar uma solução para o patrimônio privatizado e fragmentado, não assumido pelas concessionárias, eximindo estas últimas das responsabilidades mais elementares.

Matos (2015, p. 156) também destacou o desafio colocado ao Iphan:

A situação exigia uma atuação que deveria ir além das funções de avaliador, fiscalizador e preservador, colocando o órgão na categoria de proprietário e gestor do legado ferroviário. Para além da prática de declarar os valores de um bem e chancelá-los nos Livros do Tombo tradicionais, era preciso dar conta da enormidade desconhecida de materiais e da estruturação de espaços culturais para a disseminação do passado ferroviário. E, de forma quase instantânea, estabelecer relações com múltiplos organismos públicos e civis com interesses diversos.

Um desafio que, segundo o então presidente do Iphan, Luís Fernando de Almeida, precisava ser enfrentado por meio de uma política “ampla sobre o patrimônio ferroviário, tal como fizemos”, e que, segundo ele, teria gerado muitas discussões dentro da instituição e certa

¹⁴ Destaca-se que as iniciativas tomadas pela RFFSA por meio do Preserfe, de algum modo, colaboraram com o Iphan no início de sua atuação junto aos bens ferroviários, por meio da cooperação nas proposições de tombamento e com o fornecimento de informações e compartilhamento do conhecimento pelos funcionários da empresa, em especial, após a atribuição de novas responsabilidades ao Instituto.

resistência quanto à sua implementação, dada a “capacidade [do Iphan] de abordar e conseguir fazer”¹⁵ (IPHAN, 1557-T-08, p. 132). De acordo com este presidente,

acho que se o IPHAN se omitisse nessa política e nessa discussão, parte significativa desse patrimônio ferroviário seria perdida. [...] Julgo que o patrimônio ferroviário poderá ser um enorme instrumento de criação de um sistema brasileiro, um sistema nacional de proteção, pela capilaridade que ele tem no país. (Ibidem)

Ainda para ele¹⁶, a capilaridade do patrimônio e da política então implementada e o papel do Iphan junto aos municípios e estados, talvez pudesse ser capazes de constituir uma rede de memória¹⁷. Note-se que o olhar institucional estava direcionado para o futuro das estruturas ferroviárias através da articulação com as demais esferas públicas. No entanto, para além das questões ligadas à operacionalização desta nova prática, a esta rede de memória pode-se relacionar a capacidade de fazer uma leitura mais ampla e integrada desse patrimônio, e que sua proteção consiga alcançá-la.

Importante destacar também o ambiente de discussão social e institucional gerado em razão dessa recente perspectiva preservacionista. Citam-se: I Fórum Nacional do Patrimônio Cultural, realizado pelo Iphan em Ouro Preto (MG), em 2009; II Seminário de Patrimônio Agroindustrial: Lugares de Memória, em São Carlos (SP), em 2010; o VI Colóquio Latino-Americanano sobre Recuperação e Preservação do Patrimônio Industrial, promovido pelo Comitê Brasileiro para a Preservação do Patrimônio Industrial (TICCIH); e o IV Encontro Internacional sobre Patrimônio Ferroviário, ocorrido em São Paulo, em 2012.

E ainda, o espaço cada vez maior em eventos nacionais e internacionais aos temas patrimônio industrial e ferroviário, a exemplo do 5º Seminário Ibero-Americano – Arquitetura e documentação – Icomos Brasil, ocorrido em Belo Horizonte (MG) em 2017, quando grande parte das comunicações foi dedicada a esses patrimônios. Em geral, voltadas para a sua identificação e documentação e para a defesa da ampliação de seu reconhecimento como bem cultural pelas instituições de preservação.

¹⁵ Manifestação registrada em 2012, em ata de reunião do Conselho Consultivo do Iphan, ocasião em que a política em questão foi apresentada aos conselheiros. Embora não tenha sido citada diretamente, a Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário é instrumento dessa política.

¹⁶Ao relacionar o teor da Carta do Rio de Janeiro de 1999 com o registro da fala do então presidente do Iphan, observou-se que esta última continha muitas das questões abordadas na mesma, aspecto que auxiliou na compreensão da confiança da instituição na nova política. Ela parecia atender às demandas dos movimentos de defesa do patrimônio ferroviário, organizados especialmente nas décadas de 80 e 90, e refletidas na Lei nº 11.483/07.

¹⁷ A fala do presidente se deu em resposta à consideração da conselheira do Iphan, Cláudia Maria Pinheiro Storino, de que a conservação do patrimônio ferroviário deveria estar associada à constituição de uma rede de memória, para além do tombamento de suas estações e conjuntos, citada na seção 7.

3.2 UMA NOVA PRÁTICA PRESERVACIONISTA PARA OS BENS FERROVIÁRIOS

Com a liquidação e extinção da empresa Rede Ferroviária Federal S/A (RFFSA), por meio da Lei nº 11.483/07 antes referida, os bens móveis e imóveis não alienados até aquele momento passaram para a tutela da União. Por essa condição, ela estabeleceu aos órgãos do governo federal – Secretaria de Patrimônio da União (SPU), responsável pela administração e gestão dos bens de propriedade da União; Departamento Nacional de Infraestrutura de Transporte (DNIT), responsável pela política de infraestrutura do Sistema Federal de Viação, e; ao Iphan (órgão federal de preservação do patrimônio cultural) responsabilidades¹⁸ quanto à destinação e à preservação dos bens remanescentes desta atividade.

Inicia-se assim um profícuo contato do Instituto com esse acervo em todo o país e uma nova forma de atuação em resposta ao dever de “receber e administrar os bens móveis e imóveis” advindos da atividade ferroviária, considerados significativos para a preservação de sua memória por seus valores “artístico, histórico e cultural”, e, portanto, “zelar por sua guarda e manutenção”, conforme o artigo 9º desse diploma legal (BRASIL, 2007).

Tais atribuições levaram à instituição novas questões em relação à preservação desta parcela do patrimônio cultural, que repercutiram de forma significativa em sua atuação. Estas questões referem-se à propriedade dos bens, à adoção de instrumento de proteção compatível a um acervo de grandes proporções e à sua efetiva conservação.

De acordo com as páginas eletrônicas do Iphan e Ministério dos Transportes, e referências fornecidas por Cavalcanti et al. (2012), os dados apresentados em 2007 pela Inventariança¹⁹ da extinta RFFSA davam conta de um acervo de grande monta. Aproximadamente, 52 mil bens imóveis, entre terrenos e edificações distribuídos ao longo de ferrovias que cortavam 18 estados e o Distrito Federal.

¹⁸ Na outorga dos bens ferroviários aos órgãos federais, estes foram classificados como operacionais ou não operacionais pela Inventariança, e em bens móveis e imóveis, para que os fins da lei fossem cumpridos em acordo com a vocação específica de cada bem: os operacionais (arrendados às concessionárias operadoras das ferrovias), sob responsabilidade (propriedade) do DNIT, e os não operacionais (não vinculados a contratos de arrendamento), à SPU. Os bens de valor cultural podem estar contidos nas duas classificações. Na primeira, o DNIT deve atuar em parceria com o Iphan, visando à sua preservação; e na segunda, a SPU e o Iphan devem se manifestar quanto à destinação dos bens. A Portaria Interinstitucional nº 01/11 estabelece procedimentos conjuntos para estas instituições. Ver Santos (2017).

¹⁹ Instituída pelo Ministério dos Transportes para listar os bens móveis, imóveis e acervo documental, as obrigações e direitos da RFFSA, e, entre outras obrigações, definir os órgãos sucessores e suas atribuições em relação ao espólio a eles transferido, conforme dispositivos legais específicos. Ver Santos (2017) e <<http://www.rffsa.gov.br/principal/Relatorio%20de%20Gestao%202011.pdf>>.

Além disso, cerca de 15 mil bens móveis²⁰ classificados por esta empresa, por meio do Preserfe, como de valor histórico, compreendendo uma parcela dos 34 mil bens móveis localizados nos escritórios, almoxarifados, depósitos e pátios da recém-extinta RFFSA, cujo número final permanece não contabilizado. Por fim, 31.400 metros lineares de acervo documental, 118 mil desenhos técnicos, 74 mil itens bibliográficos, todos com potencial interesse de análise, além da guarda e preservação (CAVALCANTE ET AL., 2012).

A exemplo dos países pioneiros na preservação do patrimônio industrial, o passo inicial para a ampliação do conhecimento sobre esse acervo foi a realização de seu inventário a fim de subsidiar o Instituto, por meio de suas superintendências estaduais, na valoração cultural, ou seja, na seleção dos bens considerados significativos à preservação da memória ferroviária.

Realizado entre os anos de 2008 e 2009, de forma geral, este inventário²¹ consistiu na pesquisa historiográfica e identificação da arquitetura ferroviária e obras de arte de engenharia (pontes, pontilhões, túneis, caixas d'água, entre outros). Teve por objetivo a produção de informações sistematizadas sobre as características físicas e culturais deste acervo, compreendendo informações cadastrais; registros gráficos e fotográficos; localização e configuração espacial; bem como sobre as condições de uso e conservação dos imóveis, de modo a dotar a instituição do conhecimento necessário para tomar medidas para a aludida preservação.

De acordo com a fala do então presidente do Iphan, na já referida 70^a reunião do Conselho Consultivo de 2012: “são mais de 5 mil imóveis arrolados nesse inventário, alguns de extrema importância histórica e mesmo artística”. E prossegue: “todos podem imaginar o volume e o significado desses bens e a dificuldade de sua operação”, que “não tem lastro do ponto de vista

²⁰ Compreende: material rodante (locomotivas de passageiros, carro-restaurante, vagões de carga, autos de linha, guindastes, entre outros); acervo documental (bibliográfico, arquivístico, fotográfico, mapoteca, entre outros); acervo museológico (mobiliário, relógios, sinos, entre outros).

²¹ Sobre esse inventário Freire (2017b, p. 61 e 79) considerou que se adotou uma abordagem pautada pela identificação do bem isolado em relação a seu contexto, e fragmentado do território onde se desenvolvem as redes ferroviárias existentes. Ampara essa leitura na estratégia da instituição de organizar o inventário a partir da configuração geográfica por estado. Para ela, também estariam ausentes informações sobre “os processos de produção, relacionados aos espaços de trabalho que motivaram a existência desse legado”. No artigo *Inventário do Patrimônio Ferroviário: documento e instrumento da política de preservação*, desta pesquisadora, o inventário produzido através do Iphan/PI é analisado sob o viés da lógica de funcionamento da rede. Sua conclusão foi que, de fato, esta é abordada de forma parcial, sendo apreendida a partir do esforço de articulação de vários itens das fichas (ANJOS, 2017). Para Freire (2015), este inventário não levou para a ação institucional, em especial nas SEs, uma maior discussão teórica sobre a natureza do patrimônio a proteger.

orçamentário”. Ficaram fora desse arrolamento os bens móveis²², o acervo documental e os desenhos técnicos, com algumas exceções²³ (IPHAN, 1557-T-08, p. 132).

Diante da nova demanda legal e da vastidão do acervo ferroviário, o reconhecimento de seus bens como patrimônio cultural passou a compreender não só a identificação de seus valores, cujo tombamento manteve-se como importante instrumento de reconhecimento dos bens excepcionais, mas também a definição de sua destinação, estabelecendo-se assim certo paradoxo na instituição quanto aos critérios para a seleção dos bens a preservar.

De acordo com Prochnow (2014, p. 65),

Naquilo que é prática do Iphan, elementos ferroviários seguirão sendo tombados segundo os valores que lhes são concernentes: arquitetônico, histórico, paisagístico, entre outros. Na prática da CTPF [Coordenação Técnica do Patrimônio Ferroviário], instituiu-se uma padronização administrativa à revelia de qualquer valoração, excetuando a gestão prévia do bem.

Referia-se à Portaria nº 407/10, que estabeleceu procedimentos administrativos específicos para reconhecer os bens ferroviários oriundos da extinta RFFSA como patrimônio cultural brasileiro, através de um novo instrumento: a Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário (LPCF). Este instrumento prescinde da manifestação do Conselho Consultivo, inclui a participação de entes locais (instituições públicas ou privadas) e incorpora o conceito de memória ferroviária à prática institucional.

Para Matos (2015, p. 159), os novos procedimentos criados “não diferem das práticas que já existiam no instituto. A mudança decorre da autoridade que emite a chancela final – a Comissão – e da obrigatoriedade de o pedido anexar projeto de ocupação e preservação do bem”. Cavalcanti et al. (2012), no texto *Avanços e Desafios na Preservação do Patrimônio Ferroviário pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional*, referendado pela fala proferida no Fórum Nacional do Patrimônio Cultural (Ouro Preto-MG, em 2009) pelo então procurador federal em exercício no Iphan (MG), Robson Bolognani²⁴, esclareceu que:

Ao extinguir a RFFSA por meio da Lei nº 11.483/2007, percebe-se que o legislador intencionalmente não utilizou o termo tombamento. [...] afirma que

²² De acordo com a fala do então presidente do Iphan, registrada na ata da referida reunião, o inventário teria sido iniciado com os bens imóveis e, naquele momento (2012), a instituição estava “começando a trabalhar com os bens móveis e com os bens arquivísticos”. Até a conclusão desta dissertação não haviam sido divulgados os resultados desse trabalho (IPHAN, 1557-T-08, p. 118).

²³ A Superintendência Estadual do Iphan (PE) realizou também o inventário de bens móveis e integrados, o arrolamento do acervo documental da extinta RFFSA e uma pesquisa sobre material rodante, sistema de comunicação e sinalização, e de alguns trechos ferroviários de destacada importância histórica (FREIRE, 2017b; CAVALCANTE ET AL., 2012).

²⁴ Vide também Bolognani (2009)

no projeto de lei de conversão da 11.483/2007 aparece pela primeira vez no mundo jurídico o conceito de memória ferroviária como um atributo, um conjunto de valores a ser atingido, com fins de se obter um novo instituto jurídico, cujo amparo mor está no artigo 216 da Constituição Federal de 1988. O jurista defende que a memória ferroviária deve ser objeto de outra forma de acautelamento e proteção. (CAVALCANTI ET AL., 2012, p. 6)

Assim, o Iphan, para a proteção dos bens móveis e imóveis desse patrimônio passou a contar com os dois instrumentos legais acima referidos, fruto de demandas legais e sociais distintas e distanciadas pelo tempo. A síntese das diferenças entre eles, feita por Cavalcanti et al. (*Ibidem*, p. 7), é bastante ilustrativa dos desafios impostos à instituição:

- Objeto de aplicação do instrumento: no caso da portaria restringe-se aos bens do espólio RFFSA quando da sua extinção;
- Transferência da propriedade dos bens ao IPHAN, no caso dos bens móveis valorados pela portaria;
- Controle de intervenções e aplicação de penalidades: enquanto o tombamento exige que as coisas tombadas “não poderão ser destruídas, demolidas ou mutiladas, nem, sem prévia autorização especial do Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, ser reparadas, pintadas ou restauradas, sob pena de multa (...)\”, nem a Lei nº 11.483/2007 nem a Portaria nº 407/2010 abordam essa questão, pressupondo que os bens públicos por elas designados de valor estão sob tutela do Estado. Não havendo previsão legal das implicações da valoração por esses dispositivos, estas passam a ser garantidas quando da sua destinação, firmada em Termos de Compromisso de utilização dos bens, assinados em parceria com governos locais ou associações civis.

O último item citado informa que, por ser propriedade da União, a supremacia do interesse público seria assegurada pelo Iphan através da definição e regulamentação das condições de utilização e conservação dos bens ferroviários, sendo os termos de transferência ou cessão o mecanismo que garantiria esse poder. Diferentemente do tombamento, cuja relação com o bem se estabelece, por força do Decreto-Lei nº 25/37, através do controle e da fiscalização das ações de terceiros (proprietários e/ou responsáveis pelo bem tombado).

A definição da destinação acabou se tornando, por conseguinte, parte precípua da valoração cultural. Na visão de Prochnow (2014), a Lei nº 11.483/07 foi instituída para atender a um patrimônio em massa, cuja lógica seria a de que todos os bens seriam importantes e compunham a memória ferroviária, logo, precisava ser garantida sua destinação – um aspecto que precisava ser esclarecido em tempo para referendar a atuação do órgão²⁵.

²⁵ Em 2007 foi produzido pela Procuradoria Jurídica do Iphan/MG o documento *O Iphan e a gestão dos bens móveis e imóveis de valor histórico, artístico e cultural da extinta Rede Ferroviária Federal – RFFSA*, que analisa detalhadamente os dispositivos da Lei nº 11.483 no que afeta ao órgão, e orienta sua atuação quanto à valoração cultural.

De acordo com o art. 2º da Portaria nº 407/10, os bens inseridos na LPCF gozariam de “proteção, com vistas a evitar seu perecimento ou sua degradação, apoiar sua conservação, divulgar sua existência e fornecer suporte a ações administrativas e legais de competência do poder público” (IPHAN, 2010). Fazia-se necessário, no entanto, ter critérios para esta proteção.

Para Cavalcanti et al. (2012, p. 7-8), então responsável pela Coordenação Técnica do Patrimônio Ferroviário do Iphan (DEPAM) quando da elaboração e publicação da Portaria, a representatividade dos bens ferroviários em âmbito local e/ou regional e a “forte presença do trem na memória e imaginário da população” teriam feito com que o Iphan buscasse “formas de atuação diferenciadas para esse universo”, em resposta aos supracitados dispositivos da lei.

Os critérios para a atribuição de valor cultural, definidos no art. 4º da Portaria, seriam a síntese desse entendimento, em especial o item III, referente ao valor simbólico que, segundo o autor, estaria refletido “nas diversas ações da sociedade civil pela preservação do patrimônio ferroviário, constituindo um referencial prático para a atuação do IPHAN” (Ibidem, p. 8).

De acordo com este artigo 4º, são passíveis de inclusão na lista os bens móveis e imóveis:

I - Que apresentarem correlação com fatos e contextos históricos ou culturais relevantes, inclusive ciclos econômicos, movimentos e eventos sociais, processos de ocupação e desenvolvimento do País, de seus Estados ou Regiões, bem como com seus agentes sociais marcantes;

II - Portadores de valor artístico, tecnológico ou científico, especialmente aqueles relacionados diretamente com a evolução tecnológica ou com as principais tipologias empregadas no Brasil a partir de meados do século XIX até a década de 1970;

III - Cujo intuito de valoração cultural seja objeto de manifestação individual ou coletiva de pessoa física ou jurídica, pública ou privada, desde que devidamente justificada, podendo ser, inclusive, motivada por seu valor simbólico.

Parágrafo único. Os bens passíveis de valoração serão analisados e avaliados, isoladamente ou em conjunto, mediante processo administrativo. (IPHAN, 2010)

Note-se que embora esta Portaria tenha a Constituição Federal (de 1988) e a Carta de Nizhny Tagil (de 2003) como marcos referenciais, os critérios e valores apontados são definidos, sobremaneira, pelos aspectos históricos (vinculados a eventos) e arquitetônicos (artístico, tecnológico ou científico). Seria, pois, o valor simbólico a novidade, mas em relação aos critérios contidos no Decreto Lei nº 25/37, e não aos princípios presentes nos supracitados documentos.

Diante desse arranjo legal e institucional, a referida política pública se constituiu, em síntese, a partir da ocupação de prédios da União de reconhecida relevância histórica e cultural que se encontravam em desuso, por meio de sua adequada destinação. Os instrumentos a serem

acionados seriam: a alienação²⁶ (venda) ou a transferência (arts. 14 e 21 da Lei nº 11.483/07) do bem. A primeira situação conduz à adoção do tombamento para a proteção dos bens de interesse patrimonial, o que remete à questão dos valores que motivam a proteção e o procedimento (instrução processual e aprovação pelo Conselho Consultivo) que este instrumento envolve junto ao Iphan, considerado mais complexo e, portanto, incompatível com a dimensão e urgência da preservação da memória ferroviária, na percepção de Cavalcanti et al. (2012).

A segunda requer a interveniência de instituições públicas e uma articulação institucional e legal mais ampla e fora do âmbito da identificação dos valores patrimoniais, por meio da formalização do referido interesse de ocupação do imóvel, em que participam a Secretaria de Patrimônio da União (SPU), por sua responsabilidade junto ao espólio imobiliário da União; o Iphan²⁷, como interveniente, por meio da superintendência estadual onde o bem se situa; e a instituição pública interessada na utilização e gestão direta do bem imóvel ferroviário.

Portanto, para o posicionamento quanto à inscrição dos bens na LPCF, além da indicação dos valores e critérios supramencionados, o Iphan tem como procedimento interno²⁸ a inclusão de informações sobre a existência de manifestação de interesse de uso ou de proposta de destinação. Na avaliação de Prochnow (2014, p. 89), esse “papel de intermediário dos bens e de averiguador de seu potencial de uso” seria absolutamente estranho ao Iphan, e, em certa medida, o tem afastado de seu papel de coordenador da política cultural do país e deslocado para o de agente interveniente de novos usos.

Para Santos (2017, p. 65), “a preservação dos bens ferroviários atrelada à reutilização é o que define a aplicabilidade desse novo instrumento sobre o patrimônio ferroviário”. Essa autora considera que a preservação “a partir da gestão e da apropriação dos bens pela comunidade através do uso” possibilitaria uma aproximação do Iphan com a sociedade e refletiria um momento de ampliação do conceito de patrimônio cultural e de “alinhamento da valorização da diversidade cultural à adoção de políticas participativas”. Posicionamento compartilhado por Cavalcanti et al. (2012) e que também fora apresentado pelo então presidente do Iphan na já citada 70ª reunião do Conselho Consultivo como um princípio da nova política (vide seção 7).

²⁶ O caso registrado no processo da ponte metálica de São Fidélis (RJ) – indeferido – exemplifica essa situação. Neste consta que a antiga residência do engenheiro, que continuava sendo utilizada para “fins residenciais por particulares”, não pode ser indicada para valorização cultural por ter sido alienada antes da extinção da RFFSA (IPHAN, 1623-T-11, p. 36).

²⁷ O critério para o encaminhamento de processos pela SPU e Inventariança ao Iphan não guarda relação com a importância cultural do bem, e sim com a capacidade desses órgãos de reunir a documentação necessária para compor os processos de transferência dos bens.

²⁸ Cita-se o Memorando nº 102/2010/JRCN/CTPF/DEPAM, de 22/2/2010, que informa sobre procedimentos a serem adotados no âmbito do Patrimônio Ferroviário.

No entendimento de Matos (2015, p. 171), o Iphan acabou por assumir o papel que os movimentos de defesa do patrimônio ferroviário, em especial a ABPF e a RFFSA, possuíam nas décadas de 1970 e 1980 em relação à tensão sobre as

condições de conservação dos bens, mas, também, sobre a função de promotor do passado. No contexto atual, é o Iphan que ocupa o lugar da Rede, assumindo lugar de protagonista que lhe foi conferido pelo Estado e absorvendo o ônus e o bônus de tal função.

Estas análises são interessantes porque apresentam um leque de possibilidades de interpretação sobre a nova prática preservacionista do patrimônio ferroviário instituída pelo Iphan. Ilustram também como a questão da destinação e uso dos bens ferroviários e da capacidade de sua gestão pelo órgão federal ou pelas instâncias locais acabou se tornando um requisito importante para a inscrição do bem na LPCF, resultando, em geral, em um olhar institucional fragmentado e numa menor complexificação conceitual da proteção desses bens.

Mesmo que esta preservação esteja imbuída de uma missão reparadora por parte do Estado, decorrente do longo processo de desativação e abandono das ferrovias, da falta de investimentos e por ter se deixado guiar ao sabor das vicissitudes políticas e econômicas que conduziram ao lento processo de liquidação da RFFSA, entende-se ser necessário inserir nessa prática preservacionista, seja através da LPCF ou do tombamento, o protagonismo das referidas especificidades.

3.3 CONSIDERAÇÕES PARCIAIS

Nesta seção buscou-se traçar um panorama sobre o tratamento dado ao legado ferroviário no Brasil enquanto patrimônio digno de proteção e preservação, para o que o Tombamento e a Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário foram seus instrumentos através da instituição federal.

Mais que marcar diferenças entre esses instrumentos, interessou observar os avanços obtidos nesse percurso. Sob essa perspectiva, pode-se considerar que a inserção das instituições locais no processo de decisão do que vem a compor o patrimônio cultural brasileiro, o reconhecimento dos valores simbólicos do patrimônio ferroviário, bem como o compartilhamento de sua gestão, constituem-se de fato numa importante aproximação aos princípios da Constituição Federal de 1988 e aos interesses da sociedade civil.

Estes avanços somente foram possíveis com a ampliação da noção de patrimônio cultural, e pautados por uma expectativa de preservação para além das excepcionalidades e de forte caráter social. Por outro lado, embora reconhecendo o enorme desafio da instituição em equilibrar e dar coerência aos aspectos acima, e o comprometimento de grande parte de seus agentes, percebe-se que a lei de 2007 acabou por expor uma instituição com grandes dificuldades em fazer frente às especificidades desse objeto que se propõe a preservar.

Mais que a incorporação das especificidades do patrimônio ferroviário à proteção pretendida, viu-se que a institucionalização da preservação desse patrimônio foi paulatinamente definindo-se por meio da vinculação das ações de conservação aos requisitos de gestão, por vezes, afastando as supracitadas especificidades das decisões institucionais. A definição da destinação e uso futuro do bem ferroviário, ao passo que pode constituir-se em um ganho em relação ao tombamento, de outro, pode constituir-se em uma dificuldade ao processo de identificação e reconhecimento dos elementos a preservar, vide seção 7.

4 PROCESSOS DE TOMBAMENTO: a proposição

Esta seção mostra como o legado ferroviário foi apropriado como patrimônio cultural **nos pedidos de tombamento** deferidos e indeferidos apresentados ao Iphan. Um corpo documental de caráter essencialmente técnico e administrativo, presente em nove processos de tombamento indeferidos e em sete outros cujos bens foram tombados pela instituição, conforme recorte apresentado na Introdução e tabelas C e D, em apêndice.

A narrativa se desenvolve à medida que os atributos dos bens ferroviários e seus significados são identificados pelos proponentes, compreendendo, de forma geral, os vinculados à história da ferrovia – relacionados à representação de modernidade econômica, integração nacional, ligação entre territórios e formação urbana, aspectos que permeiam também os demais, como será explicitado adiante; os arquitetônicos, entendidos aqui como aqueles vinculados, sobretudo, a qualidades formais e estéticas; os paisagísticos, entendidos como aqueles expressos no ambiente urbano ou natural transformado pela ferrovia. Tais atributos podem também encontrar no espaço ferroviário a sua expressão.

Os sociais são aqui assim nomeados por serem relacionados ao cotidiano e à organização do trabalho. A esses últimos associam-se ainda, em alguma medida, os aspectos funcionais da ferrovia. E os de caráter simbólico e memorial, reconhecidos neste trabalho como aqueles que se relacionam aos laços afetivos entre o acervo material e as pessoas que trabalharam e vivenciaram o funcionamento da ferrovia. Não se procurou enquadrar todas as representações nesses grupos. Eles apenas serviram para organizar a narrativa, que busca, não enquadrar, senão explicar as diversas representações que surgem nos documentos.

Foi também nessa perspectiva que se fez a distinção nesta seção entre os processos deferidos, apresentados primeiro, e os indeferidos. Assim, os atributos que despertaram o interesse de preservação nos respectivos proponentes puderam ser explicitados de modo a identificar as similitudes e, fundamentalmente, os aspectos que os particularizam.

Em grande parte dos pedidos, esses atributos e significados são apresentados, com maior ou menor precisão, e compõem claramente o argumento para a proteção requerida, aspecto comum nos processos deferidos; em outros, o que os proponentes querem ver reconhecidos encontra-se implícito nas descrições, sem haver nomeações diretas a valores ou adjetivações com

o sentido objetivo de elencar valores¹. Para interpretá-los, foram pinçados das motivações apresentadas os elementos que os expressam. Desse modo, a análise não se pautou pela descrição e apresentação individual e cronológica de cada processo, e sim pelas contribuições que trouxeram para a discussão proposta nesta dissertação, conforme subitens a seguir.

Inicialmente apresentam-se alguns aspectos comuns aos processos de tombamento deferidos observados. O primeiro destes é que seu proponente é o próprio Iphan. Embora quatro dos sete processos abertos e deferidos pela instituição hajam sido iniciados por demandas externas a ela, todos foram instruídos pelas respectivas superintendências estaduais, de modo que foi a percepção construída, sobremaneira, por esta instituição que acabou por definir o bem tombado.

No pedido de tombamento referente à ponte Eurico Gaspar Dutra, em Corumbá (MS), também denominada de Barão de Rio Branco, por exemplo, seu autor (morador da cidade de Corumbá) informa que tomou a iniciativa de buscar dados sobre a ponte para montar um dossiê a ser apresentado ao órgão. No caso da ponte metálica João Luís Ferreira, em Teresina (PI), o Conselho de Cultura do estado do Piauí, autor do pedido, também forneceu dados para a instituição, que os aprofundou para definir o objeto do tombamento². Nos processos referentes ao Museu do Trem (RJ) – acervo móvel e imóvel –, e ao conjunto de edificações da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, em Jundiaí (SP), a atuação do Iphan foi ainda mais determinante para a definição do objeto a ser protegido.

No primeiro, o pedido inicial apresentado pelo responsável pelo Programa de Preservação do Patrimônio Ferroviário da empresa RFFSA (Preserfe) na cidade visava à proteção de apenas sete bens móveis, considerados de grande relevância nacional. Contudo, com a atuação do órgão, o objeto do tombamento foi significativamente ampliado, passando a compreender todo o acervo de bens móveis do Museu e as edificações que, naquele momento, compunham um conjunto de oficinas onde este se encontrava instalado³.

No segundo caso, do conjunto de Jundiaí, o processo foi instruído considerando os bens imóveis e os móveis (de natureza museológica, fotográfica, arquivística, artística e bibliográfica), em conformidade com a documentação reunida pela Sociedade de Amigos da Preservação do Patrimônio Histórico, Artístico e Arqueológico de Jundiaí (SOAPHA), autora do pedido. Mas, ao

¹ Os processos referentes às estações de Guaratiba, Conde de Araruama e Quinta da Boa Vista, todas no estado do Rio de Janeiro, indeferidos, exemplificam essa percepção. As respectivas solicitações de tombamento consistiam exclusivamente na descrição da história do bem; assim, percebeu-se o valor histórico como o mais significativo.

² Esse aprofundamento se dava através do dossiê (documentação técnica apresentada na Introdução) produzido pelo próprio Iphan por meio de seus técnicos ou através de contratação externa de pesquisa sobre o bem.

³ Ver-se-á mais adiante que essa visão abrangente foi paulatinamente revista ao longo do processo.

final da instrução processual, estes últimos não foram incorporados à proteção por não estarem devidamente identificados e catalogados⁴.

Entre os bens em estudo, apenas um não consiste em uma proposta exclusivamente voltada para o patrimônio ferroviário, pois o objeto do pedido de tombamento federal são os “bens materiais, testemunhos do processo de imigração de cidadãos de origem alemã, italiana, polonesa e ucraniana, ocorrida desde os meados do século XIX (Blumenau e Joinville) até as primeiras décadas do século XX”, no Estado de Santa Catarina, compreendendo um universo bastante diversificado de edificações religiosas, comerciais, residenciais e propriedades rurais, escolares, recreativas e institucionais, além de conjuntos rurais e paisagem cultural, conjuntos urbanos e obras de infraestrutura e transporte de “singularidade construtiva, funcional, estética e paisagística”. Neste último se insere a Estação Ferroviária de Joinville (SC), parte de um total de 59 bens culturais⁵ (IPHAN, 2007, p. 11).

Observou-se que as proposições de tombamento se davam em nome da “sociedade” ou do “povo”, com vistas ao “resgate cultural”, à valorização da “autoestima de um povo em busca de sua identidade cultural”, da preservação do “patrimônio histórico e cultural” (*Ibidem*) ou do “interesse público”, como no processo da ponte de Teresina (PI) (IPHAN, 1300-T-89, p. 3).

A sociedade supracitada se fazia representada pela própria instituição de preservação – o Iphan –, por vezes com apoio de instituições públicas e grupos específicos da sociedade civil, ex-ferroviários ou não, que se mobilizaram em prol da preservação desses bens, como: o Conselho de Cultura do Piauí – ponte metálica em Teresina (PI) –, os ferroviários em Campo Grande (MS) (complexo ferroviário), e o abaixo-assinado e cartas de apoio ao pedido de tombamento e ao uso adequado das edificações da Companhia Paulista de Estradas de Ferro em Jundiaí (SP)⁶. Destaca-se, ainda, o Preserfe como representação constituída dentro da RFFSA com vistas à preservação do acervo desta empresa.

Além das referências acima, no processo do complexo de Campo Grande (MS) consta uma alusão à participação da sociedade. Esta participação fora evocada pelo Iphan e pela Prefeitura Municipal como forma de legitimar os respectivos posicionamentos técnicos sobre a preservação da área a ser protegida.

⁴ Havia também dúvidas quanto a sua propriedade.

⁵ De acordo com a ata da 76^a reunião do Conselho Consultivo, de setembro de 2014, o tombamento em questão se deu em três etapas: a primeira, com 59 bens (55^a reunião – dezembro de 2007), a segunda com o tombamento de 13 bens (67^a reunião – maio de 2011), e a terceira referente a uma edificação, a *Igreja de São Judas Tadeu e seu lugar*.

⁶ “Nós, abaixo-assinados, cidadãos jundiaienses, declaramos às autoridades da administração pública federal, estadual e municipal que estamos cansados do pouco caso com que vem destratando nosso precioso patrimônio histórico, afetivo, cultural [...] Nossa memória coletiva está gravada nos prédios da Paulista e no acervo cultural já tão dilapidado, que abrigam” (IPHAN, 1485-T-01, p. 11).

De um lado, o Iphan afirmava⁷ que “se a cidade não quer, se para a população isto não é importante, não é o IPHAN que vai impor” o tombamento (IPHAN, 1536-T-06, p. 415). De outro, a Prefeitura, munida de uma pesquisa de opinião⁸, assegurava que estava atuando em concordância com as expectativas da população, visto que a maioria dos entrevistados na referida pesquisa havia se manifestado favoravelmente à retirada dos trilhos quando consultados sobre a “necessidade de uma reurbanização no local”. Desse modo, essa população não teria “cogitado na questão da memória férrea” (Ibidem), sendo esta acionada apenas por uma parcela menor das pessoas entrevistadas, talvez integrantes dos grupos de apoio supramencionados.

Outro aspecto comum a todos os processos analisados foi a caracterização da importância nacional dos bens, observando-se, assim, um dos requisitos para a aplicação do instrumento do tombamento. Em Campo Grande (MS), “o conjunto revela-se hoje como uma amostra condensada daquela evolução, que se processou via de regra em todo o país – daí a importância do complexo em nível nacional” (Ibidem, p. 169, grifo nosso). Em Jundiaí (SP), verifica-se a “abrangência estadual, de importância nacional e cujo escopo, múltiplo, está intimamente ligado à vida de grande parte dos cidadãos jundiaienses, membros de ‘famílias ferroviárias’” (IPHAN, 1485-T-01, p. 56, grifo nosso).

Onde este requisito não foi observado, o DEPAM orientava para que fosse cumprido. No processo referente à ponte Eurico Gaspar Dutra, em Corumbá (MS), o analista⁹ deste departamento informou que, para a apreciação do mérito do valor cultural, o parecer “deve conter os elementos que justificam, do ponto de vista da SR [Superintendência Regional], a necessidade de tombamento do bem como monumento nacional” (IPHAN, 1577-T-09, p. 76, grifo nosso). O mesmo se observou no processo referente à ponte metálica de Teresina (PI), em que fora solicitada a complementação da proposta por ter o parecer “infelizmente enfatizado a questão local”, devendo este ser reapresentado “atribuindo valor ao bem, como tendo importância a nível nacional” (IPHAN, 1300-T-89, p. 23, grifo nosso).

Na sequência a esse panorama geral dos processos, a análise a seguir buscou caracterizar os atributos identificados¹⁰ nas propostas de tombamento e, assim, perceber como o corpo técnico da instituição, em sua instância local, compreendia o bem ferroviário. Em geral é essa instância

⁷ Conforme reunião ocorrida na sede do Iphan/MS entre representantes da instituição e da Prefeitura Municipal, registrada em ata, com vistas a chegar a um entendimento sobre os projetos previstos para a área proposta para tombamento.

⁸ Realizada quando da concepção dos projetos de intervenção previstos para o local

⁹ Adler Romero, apresentado à frente.

¹⁰ Além das apropriações culturais e sociais, o risco da perda, por meio das ameaças à integridade física ou do uso futuro (inadequado) do bem ferroviário, também foi identificado nos processos como importante motivação para sua proteção, aspecto não aprofundado nesta dissertação.

que possui uma proximidade maior com o bem e que atua diretamente junto a este com vistas a assegurar sua preservação enquanto tramita a instrução do tombamento.

4.1 A IMPORTÂNCIA DA HISTÓRIA: a ferrovia na formação e interligação de territórios e como representante da modernidade

O primeiro processo de tombamento aberto no período definido para esta análise – Complexo Ferroviário de Campo Grande (MS) – apresentou-se como o mais alinhado com os ganhos interpretativos referenciados na seção 2. De acordo com a justificativa para o perímetro de tombamento proposto pelo Iphan/MS, “o conjunto era composto por diversos bens que formavam um todo e o entendimento do funcionamento deste todo é de extrema importância”. Assim, o referido perímetro deveria abranger o “espaço urbano composto por todo esse complexo”, conformado pela estação ferroviária, armazéns, oficinas, rotunda, edificações administrativas e vila dos ferroviários – residências (IPHAN, 1536-T-06, p. 28).

Por esse enunciado e pelas referências feitas a este processo no corpo documental analisado, verificou-se que ele fora desenvolvido sob uma visão mais ampliada acerca do patrimônio ferroviário, cuja proteção poderia significar uma inovação em relação aos tombamentos federais pela diversidade tipológica, ampliação espacial e valores apontados.

O dossiê referente a ele foi desenvolvido em dois momentos. No primeiro, nota-se que esta visão ampliada se devia aos dois primeiros aspectos acima, visto que estava muito vinculada ao papel exercido pela ferrovia para a história da região e da cidade de Campo Grande: “trata-se de um caminho que informa sobre o desenvolvimento econômico, financeiro e urbanístico” da região oeste do Brasil a partir da implantação da ferrovia. O “traçado da linha férrea” seria o elemento definidor do urbanismo da cidade, sendo de suma importância “como elemento simbólico e marcante na regional” (*Ibidem*, p. 34, grifo nosso).

Assim, a implantação, a localização e a organização da infraestrutura ferroviária, ao longo do tempo, foram consideradas fundamentais para a definição e a expansão do plano urbano da cidade de Campo Grande. Logo, “somente com a visão do conjunto, edificações e traçado ferroviário, se pode justificar o presente registro de tombamento” (*Ibidem*, grifo nosso).

A exemplo deste processo, os demais também tinham na dimensão histórica as primeiras referências sobre a importância da ferrovia, em geral caracterizada como sendo a dimensão definidora de seu reconhecimento como patrimônio cultural. Essa visão aparece claramente no

processo de Jundiaí, no qual se entende que a ferrovia “praticamente decidiu o futuro da cidade” (IPHAN, 1485-T-01, p. 7, grifo nosso). Em Teresina (PI), foi também o primeiro argumento para justificar a proteção do Conjunto da Estação como testemunho da “história da ferrovia em nosso país” e do “contexto da evolução urbana das cidades brasileiras no início do século XX” (IPHAN, 1557-T-08, p. 1, grifo nosso).

Neste processo, assim como em Campo Grande (MS), a documentação técnica que subsidiou o pedido de tombamento se desenvolveu em dois momentos, mas, ao contrário daquele, compreendia uma visão bastante restrita do conjunto, sendo a estação ferroviária o bem de maior interesse. Tal verificação se iniciou com a própria identificação do objeto do processo como *Conjunto da Estação Ferroviária*, e se confirmou ao longo da documentação que acompanhou o pedido com o espaço dedicado à caracterização da estação e sua importância.

Apesar de o objeto do tombamento inserir todas as edificações – armazéns que juntamente com a estação dariam “a identidade visual do conjunto”, casa do agente, o anexo¹¹ e o espaço onde estão implantadas (o pátio) –, a estação fora caracterizada como o exemplar mais significativo, representação das “influências arquitetônicas e artísticas, que mudaram significativamente o panorama urbano” de Teresina, por meio da ferrovia (Ibidem, p. 5 e 32).

A segunda documentação produzida pelo Iphan/PI, denominada de dossier, complementaria as informações anteriores sobre as características arquitetônicas e o contexto histórico, “de forma a explicitar seu valor enquanto símbolo do desenvolvimento econômico do Estado durante o segundo quartel do século XX, assim como a sua importância arquitetônica” (Ibidem, p. 4, grifo nosso). Nesta, o objeto do tombamento passaria a ser identificado como *Conjunto Ferroviário de Teresina*, e já se observava a caracterização do espaço e edificações que compõem o conjunto. Contudo, manteve-se o destaque da estação e a identificação anterior do processo.

No caso das edificações da Companhia Paulista de Estradas de Ferro de Jundiaí (SP), o aspecto econômico também é apresentado como elemento determinante para a caracterização da importância histórica do conjunto. Nas amplas oficinas estaria “gravada importante parte da histórica econômica da cidade, do Estado de São Paulo e do país. Estas edificações são

¹¹ No pátio existia também uma edificação em ruínas (antiga oficina ou serraria) e uma construção mais recente que servia de dormitório para os funcionários da RFFSA; ambas foram identificadas apenas no dossier produzido em 2010, não sendo caracterizadas como as demais.

representativas de uma empresa capitalista evoluída e exemplar¹²” (IPHAN, 1485-T-01, p. 113, grifo nosso).

De volta ao complexo de Campo Grande (MS), no segundo dossiê produzido pelo Iphan local, a importância da ligação entre territórios, em especial, os mais afastados do litoral, e a “dimensão estratégica nacional” assumida por esta ferrovia desde seus primeiros momentos passariam também a ser ressaltadas, em continuidade à caracterização da importância histórica do conjunto. Sua implantação teria sido um importante “componente político e de integração nacional”, aspectos que, somados ao “significado histórico de suas construções”, expressariam, nas palavras do autor do documento, a questão, então em evidência, do “vínculo sertão-litoral, campo-cidade, ‘modernidade’-‘atraso’”, tão comum às sociedades da época (IPHAN, 1536-T-06, p. 169-173, grifo nosso).

Sentido de modernidade que a ferrovia implantada no Piauí também teria legado, na visão do proponente, ao representar “este momento de ânsia pela modernidade”. Este conjunto e a ponte metálica João Luís Ferreira, também localizada na cidade, seriam referenciados nos respectivos processos como “obras de maior relevância para a capital do Piauí”, sendo “símbolos de Teresina”, cujas imagens constituíam elementos de identificação e representação da cidade, como “cartões-postais da capital” (IPHAN, 1557-T-08, p. 1 e 32, grifo nosso), sendo essa referência estendida à cidade de Timon (MA).

A ponte metálica João Luís Ferreira, nos seus 49 anos de existência incorporou-se à paisagem urbana das duas cidades, transformando-se, ao longo do tempo, de mero meio de ligação em elemento identificador e cartão-postal das duas cidades. (IPHAN, 1300-T-89, p. 2)

À ponte de Teresina (PI) se juntaria a de Corumbá (MS). Embora posteriores – de 1939 e 1947, respectivamente –, ambas compunham o supracitado contexto de interligação de territórios. A primeira como parte de um “conjunto de obras ferroviárias espalhadas pelo território brasileiro, em época de apogeu desta modalidade de transporte”, sendo a “primeira ligação a possibilitar, em maior escala, o transporte de mercadorias e passageiros entre os estados do Piauí e Maranhão, através de suas capitais” (Ibidem, p. 5, grifo nosso). Este transporte integrava, portanto, uma importante política de desenvolvimento regional que antecedeu a “difusão das rodovias implantadas no Brasil a partir da década de 50”, conforme destacado no dossiê (Ibidem, p. 33).

¹² De acordo com os documentos que acompanharam o pedido de tombamento, esta companhia seria a primeira a ser organizada inteiramente com capital brasileiro, notadamente levantado na então província de São Paulo.

Na segunda ponte, além da “integração do Centro-Oeste ao território nacional”, essa interligação seria também transcontinental, por tornar viável a ligação ferroviária entre o Brasil e a Bolívia. Assim, à importância histórica da ponte mistura-se “propósitos de delimitação geográfica, vinculação ferroviária e de exploração econômica” (IPHAN, 1577-T-09, p. 114-115, grifo nosso).

Estas pontes também participariam do contexto dos avanços tecnológicos, a de Corumbá como um “raro monumento” e uma “grande obra da engenharia brasileira ainda em funcionamento” (Ibidem, p. 38, grifo nosso), atributos, no entanto, mais vinculados à escolha de uma técnica construtiva específica que propriamente à tecnologia ferroviária.

Essa epopeia desafia a capacidade humana e a engenharia. Nesse percurso inóspito, de muita mata, vastíssima extensão territorial, a sucessão de montanhas a escalar e a necessidade da travessia de dois grandes rios (Paraná e Paraguai), surge uma grande obra, a Ponte Rio Branco [...] em CONCRETO ARMADO, técnica esta em grande voga no auge das grandes construções de engenharia. (Ibidem)

Diferentemente da ponte de Teresina (PI), em que a “notável técnica construtiva”, considerada “testemunho de um período da história do transporte ferroviário no Brasil”, se devia à sua estrutura metálica de tecnologia alemã, seu reconhecimento deveria considerar também “as imensas dificuldades encontradas, à época, para viabilizar a construção de uma obra dessa natureza, que empregava uma técnica complexa e desconhecida no contexto provinciano de uma pequena capital localizada no sertão nordestino”, conforme parecer da então representação do órgão federal no Piauí sobre a importância do tombamento, e que subsidiou efetivamente a instrução do processo (IPHAN, 1300-T-89, p. 1 e 34, grifo nosso).

Em Jundiaí (SP), a importância histórica, associada à inovação tecnológica, devia-se ao pioneirismo da criação de um “sistema de eletrificação de locomotivas”. A Companhia Paulista seria, então, um “marco incontestável da evolução ferroviária no Brasil, como também do ‘Ciclo Industrial’ de Jundiaí, como mostra a história”, uma vez que a substituição do sistema de combustão para o elétrico seria adotada, a partir daí, “com grande sucesso em todo o país” (IPHAN, 1485-T-01, p. 91 e 146, grifo nosso).

Na continuidade do processo referente ao complexo de Campo Grande (MS), a funcionalidade ferroviária, através da relação de interdependência entre edificações, espaço urbano e seus equipamentos, passaria a figurar de forma mais explícita como fundamentação para o tombamento. No segundo dossiê produzido, em complementação ao primeiro, a preservação do conjunto se devia a uma “narrativa das transformações histórica, política, social, tecnológica e arquitetônico-urbanística dos anos em que foram concebidas e implementadas”, cujas

“implicações históricas carregadas de um simbolismo nacional” estariam expressas nos “trilhos, máquinas e edificações da NOB [Noroeste do Brasil]” (IPHAN, 1536-T-06, p. 169, grifo nosso).

De acordo com Arruda (1995 apud Ibidem, p. 175, grifo nosso), estudioso da antiga estrada Noroeste do Brasil (NOB), a “ferrovia, seu traçado, a presença da estação de ferro, os horários estabelecidos pela chegada e partida dos trens tornaram-se rapidamente referência espacial e temporal para os habitantes da cidade”. Somar-se-iam, portanto, aos atributos históricos ligados à interligação de territórios e formação das cidades, outros aspectos vinculados à tecnologia e à presença do trem na vida da cidade e das pessoas, sendo os trilhos e equipamentos a expressão dessa novidade.

Diversamente de Teresina (PI), em que as inovações técnicas estariam representadas na estação ferroviária através da “introdução de materiais construtivos e decorativos de produção seriada na arquitetura tradicional brasileira”. Tais “adaptações construtivas podem-se comprovar, quando se observam as linhas que compõem a volumetria da edificação em estudo”, imprimindo-lhe um “tom romântico e o ar bucólico, próprios da arquitetura pitoresca” (IPHAN, 1557-T-08, p. 7 e 10, grifo nosso).

Ideia que encontraria em Nestor Goulart¹³, citado no documento que acompanhou o pedido, uma referência, pois, para este, poder-se-ia atribuir a essa nova “maneira de construir” “um sentido romântico”, decorrente da importação de modelos da Europa, o que, por meio da expansão ferroviária, teria alcançado os “pontos mais afastados do território nacional” (Ibidem, p. 10). Percebe-se aqui uma perspectiva nostálgica ou saudosista da ferrovia, despertada pela estação e que permeou todos os documentos que acompanhavam esta proposta, constituindo-se em uma visão restrita desse patrimônio.

Conforme mencionado acima, no dossiê desenvolvido posteriormente, essa perspectiva se ampliaria um pouco ao abordar todo o conjunto como detentor de valor cultural e por reconhecer a importância da grande área livre constituída pelo pátio. Mas essa importância seria identificada mais pelo papel que esta poderia exercer em relação ao espaço urbano por seu potencial de uso, do que propriamente como espaço ferroviário, exercendo também a função de mantenedora da visibilidade das edificações históricas, em especial a estação.

¹³ Publicação referenciada no texto: REIS FILHO, Nestor Goulart. Quadro da arquitetura no Brasil. 4. ed., São Paulo, Perspectiva, 1978.

4.2 O ESPAÇO FERROVIÁRIO ENQUANTO REGISTRO HISTÓRICO DA ATIVIDADE

Quanto ao espaço ferroviário, no supracitado conjunto, a relação entre os componentes do pátio e o próprio pátio para a funcionalidade ferroviária não foi explicitada nos documentos técnicos, nem houve uma referência direta à linha férrea. Esta ficaria subentendida em trecho final do dossiê, quando informou que a “leitura sócio-urbanista não isola” os bens ferroviários mais expressivos da cidade, ou seja, “o pátio ferroviário continua conectado à Ponte João Luís Ferreira” (IPHAN, 1557-T-08, p. 49). Com essa explicação o autor quis demonstrar que, mesmo inseridos numa densa malha urbana e viária, esses bens se interligariam e a linha férrea seria a materialização dessa conexão, bem como do limite da área central da cidade.

Desse modo, desde sua implantação, este trecho, entre o conjunto da estação e a ponte, teria se constituído em importante elemento da malha viária. Nos dois processos de Teresina, o mesmo fora definido por essa característica, não havendo, entretanto, maiores referências à conexão que estabelecia entre as estruturas referenciais da estrada de ferro Teresina–São Luís, com exceção da observação supracitada.

No processo do complexo de Campo Grande (MS), especialmente no segundo documento propositivo, a estrutura operacional, conformada pelos trilhos, máquinas e edifícios presentes na cidade é que fazia do complexo um “registro histórico” de “importância fundamental para o patrimônio cultural brasileiro”, cujo valor histórico se estenderia, portanto, às referidas estruturas relacionadas. Estas seriam também um “registro simbólico” desse momento histórico pelo papel que exerceram no início do século XX, em que a “construção de uma ideia de nação moderna e desenvolvida necessariamente passava pela integração estratégica de seus territórios por meio do trem” (IPHAN, 1536-T-06, p. 169).

No primeiro dossiê produzido, a importância da linha férrea já havia sido descrita como símbolo do planejamento, da economia e do urbanismo. No segundo, sua permanência no interior do complexo e no centro urbano também seria ainda mais destacada, e o papel do leito ferroviário para a leitura do patrimônio seria considerado de suma importância. A linha férrea exerceria, então, uma função significativa como elemento de ligação, participando da unidade formal e espacial do complexo que se propunha proteger e da cidade onde se inseria. Nesse sentido, sua perda poderia acarretar a perturbação da consciência sobre esse patrimônio.

Desse modo, a todo custo se buscou manter a materialidade e a relação espacial entre os bens de interesse patrimonial do complexo, com a inclusão no tombamento do leito ferroviário e seus componentes pela condição de “indissociabilidade existente entre tal elemento, a edificação

ferroviária e a cidade”, devendo esta condição ser resguardada ao máximo em “virtude da percepção e do entendimento do sistema linear composto pelo complexo e das relações entre este sistema e a cidade” (IPHAN, 1536-T-06, p. 169, grifo nosso). Este comprehende:

- a relação entre edificação ferroviária e a via férrea;
- a participação de trilhos e viadutos na paisagem urbana de Campo Grande, definindo marcadamente a memória histórica, a visualidade, a ambiência e a conformação dos espaços e do viário (quase sempre condicionados à existência dos trilhos);
- [...] a condição manifesta pela grande curva em U ao norte do complexo, enquanto testemunho histórico da alteração do percurso ferroviário numa escala mais ampla. (*Ibidem*)

Neste processo, a linearidade da rede ferroviária como uma característica definidora do objeto a preservar e seus remanescentes físicos, em especial os de natureza estruturante, assumiriam um papel testemunhal do contexto histórico porque passou a ferrovia, a que seriam incorporados também aspectos técnico-operacionais e arquitetônicos (vistos a seguir), conforme abordado na seção 2.

Esse papel testemunhal também se faz presente nos demais processos analisados até o momento; no entanto, nestes, observa-se uma visão mais restrita em relação ao papel das estruturas ferroviárias, pois o olhar se concentrava no elemento isolado, estação ou pontes, por sua dimensão histórica e tecnológica, mas de modo desconectado do contexto espacial e funcional que lhes deu origem.

Isso se verificou na proposta do tombamento do Conjunto da Estação de Teresina, já mencionado. Neste, o pátio foi identificado inicialmente como o local onde “estão inseridos os edifícios de interesse de preservação”, não sendo caracterizado como um componente do sistema, nem citado nominalmente na descrição dos bens objeto da proteção (IPHAN, 1557-T-08, p. 1).

Percepção que, posteriormente, se ampliou um pouco com a elaboração do dossiê que efetivamente subsidiou a decisão do Conselho Consultivo pela proteção, no qual o pátio fora descrito, na caracterização do conjunto, como uma grande área, em que uma parte “permaneceu desocupada, possivelmente visando uma futura expansão das atividades, o que não chegou a acontecer” (*Ibidem*, p. 25). A apreensão desse espaço enquanto parte fundamental para a atividade ferroviária fica, então, subentendida.

Diferente do supracitado processo de Campo Grande (MS), no qual havia claramente a identificação da relação da esplanada com o funcionamento da rede, sendo parte desse sistema e lócus essencial do desenvolvimento da atividade ferroviária e de onde irradiava suas ramificações.

Nesse sentido, além da linha férrea, as edificações de cunho operacional também foram destacadas, com a estação pouco aparecendo na caracterização do complexo e a meia-rotunda sendo considerada como um exemplo único do aspecto técnico-operacional da rede¹⁴.

Primeiro, pela natureza da técnica, explicitada pela implantação do edifício, a indicar o funcionamento de todo o processo de manutenção, desde a chegada dos trens, desconexão dos vagões e direcionamento destes às baías radialmente dispostas através da estação giratória. (IPHAN, 1536-T-06, p. 175)

Quanto a este aspecto funcional,

a natureza industrial dos processos de fabricação, manutenção e operacionalização de todo o complexo revela uma condição de arquitetura industrial daquele conjunto – cujos elementos no Brasil são ainda pouco reconhecidos como detentores da condição de patrimônio. (Ibidem)

No processo referente ao Museu do Trem (RJ), a apreensão da relação entre o acervo de bens móveis deste museu e a edificação que o abriga é também uma contribuição para o entendimento do vínculo entre os componentes da rede ferroviária¹⁵. Nesta proposição de tombamento se constituiu a ideia do galpão como parte do museu e de sua coleção, por ser um “dos remanescentes das antigas oficinas, no caso a de pintura, da então Estrada de Ferro Dom Pedro II, depois Central do Brasil” (IPHAN, 1382-T-97, p. 111).

Assim, sua arquitetura favorecia a exposição das peças e oferecia um contexto histórico compatível, compondo um conjunto harmônico: “o prédio e as coleções de bens móveis forma um conjunto indissolúvel, que carece de proteção e valoração federal, especialmente considerando a presente situação da RFFSA, em extinção” (Ibidem, p. 112, grifo nosso).

Ideia a princípio considerada pelo Iphan/RJ como pouco usual, e que aos poucos se revelou muito adequada, dada a referida indissociabilidade ou “familiaridade inequívoca” do conjunto. Apesar de bastante assertiva, observou-se que essa percepção do vínculo entre os bens ferroviários não se estendeu para suas edificações, no caso, para a relação entre o galpão do museu e as demais oficinas que existiam no seu entorno, o que possibilitou seu rompimento e, em consequência, a perda do conhecimento sobre essa parcela da rede ferroviária e do entendimento do espaço onde se desenvolveu a atividade.

¹⁴ Outra motivação considerada fundamental para a inclusão desse elemento no tombamento foi a “possibilidade de passar a ser a única meia-rotunda existente nos tombamentos do IPHAN (há apenas outra rotunda, esta inteira)” (IPHAN, 1536-T-06, p. 175).

¹⁵ Em Jundiaí (SP), a relação entre o acervo (parte musealizada e outra espalhada pelas edificações) e as edificações que o abrigam não se fez evidente para o Iphan, o que conduziu à sua remoção do tombamento. Nesta decisão não foi abordada a permanência do acervo no local de origem. Aspecto também afeto ao Museu do Trem (RJ); mas que neste, encontrava-se mais bem solucionado, por meio de um arrolamento preliminar das peças do museu.

Ao contrário do complexo de Campo Grande (MS) em que se buscou manter o caráter de interdependência entre os componentes da rede, no Museu do Trem (RJ), a referida perda se deu com a construção de um estádio de futebol no entorno imediato do museu, o que provocou uma “radical transformação do sítio a que o museu esteve histórica e simbolicamente ligado”, interferindo, sobremaneira, na definição do bem a proteger (aspecto abordado na seção 5) (IPHAN, 1382-T-97, p. 128).

De volta ao complexo de Campo Grande (MS), percebe-se nesse processo um conhecimento maior sobre o papel dos elementos que compõem uma rede ferroviária; a arquitetura e o urbanismo resultantes dessa rede implantada na cidade seriam expressão dessa história e também de uma linguagem arquitetônica própria, o que levou à proposição, no segundo dossiê, da inscrição do complexo nos livros do tombamento *Histórico* e de *Belas-artes*, intenção formulada logo no início da argumentação.

Além da ampliação dos elementos a compor o tombamento e suas motivações, a atribuição de qualidade estética à arquitetura operacional também torna esse processo interessante. Nos documentos que subsidiaram o pedido de tombamento, além da identificação das edificações que o compunham, fora informado ainda que estas eram de épocas diversas, sendo construídas em função das necessidades determinadas pela ampliação das atividades ferroviárias, outra especificidade do patrimônio industrial e ferroviário apontada na seção 2.

Assim, à supracitada indicação ao livro de *Belas-Artes* e a referida caracterização arquitetônica podem ser entendidas como um indicador de que aos aspectos tecnológicos pode-se reconhecer um valor estético, embora este não tenha sido definido explicitamente no processo. Cabe, portanto, um olhar mais atento a esse aspecto.

4.3 A QUALIDADE ESTÉTICA

Verificou-se nos processos analisados que a qualidade estética da arquitetura ferroviária aparece sob duas perspectivas bastante distintas: a primeira, mais ampliada, e que inseria as edificações de caráter operacional, como a meia-rotunda e armazéns em tijolo aparente, sem uma preocupação com vinculação a um determinado período construtivo, sendo o referido caráter operacional a qualidade que se queria reconhecer, caso único do complexo de Campo Grande (MS); e uma segunda, mais tradicional e ligada ao conceito de beleza ou ao caráter monumental ou excepcional da arquitetura ferroviária.

Vinculados a esta segunda perspectiva citam-se os processos de tombamento do Conjunto da Estação Ferroviária de Teresina (PI) e o da Estação Ferroviária de Joinville (SC), e ainda o processo do conjunto de oficinas de Jundiaí (SP). No primeiro, embora se trate de um tombamento em conjunto, o maior destaque coube à estação ferroviária, por ser considerada a edificação de maior dimensão e apuro técnico, sendo tais atributos reiteradamente repetidos nos documentos produzidos para subsidiar a proposta de tombamento.

Em Joinville (SC), a estação ferroviária, selecionada no bojo de um contexto muito maior (o dos roteiros de imigração), representaria a “singularidade construtiva, funcional, estética e paisagística” da ferrovia como “exemplar excepcional da arquitetura teuto-brasileira e também do patrimônio ferroviário, de inquestionável valor histórico, estético e cultural” (IPHAN, 1548-T-07, p. 339).

De acordo com o dossiê, a estação foi selecionada para receber a proteção federal por guardar a “originalidade e excepcionalidade necessárias ao tombamento”, uma vez que expressaria a “técnica e a maestria construtiva e os requintes estéticos” desenvolvidos pelos imigrantes. Seria a representação, juntamente com uma ponte em madeira coberta, da aplicação dessa maestria nas obras de infraestrutura e transporte: “dotada de arquitetura peculiar (única no contexto da imigração e também do patrimônio ferroviário brasileiro)¹⁶” (Ibidem, grifo nosso).

Nos supracitados processos, o interesse pela estação como elemento referencial da ferrovia fica evidente. No relativo ao conjunto de Teresina (PI), os documentos técnicos, em geral, começavam tratando da ferrovia, e exemplificavam as inovações promovidas por esta através da estação, sendo, portanto, a sua representação máxima em comparação com outras do estado e do restante do país. Esse interesse se fez presente também na justificativa para a proteção que, em uma leitura isolada, poderia levar ao entendimento de que esta caberia apenas à estação, sendo o pátio e as demais edificações tão somente parte de seu contexto histórico e espacial.

Essas perspectivas diferentes refletiriam na inscrição dos bens nos livros do tombamento, conforme estabelecido pelo Decreto-Lei nº 25/37. A “excepcionalidade do partido estético e a relevância do edifício no desenvolvimento socioeconômico” (Ibidem) justificariam a indicação da inscrição da estação de Joinville (SC) nos Livros do tombamento *Histórico* e de *Belas-Artes*, assim como ocorreu com o conjunto da estação de Teresina (PI)¹⁷, mas que se negou ao complexo de Campo

¹⁶ No dossiê é identificado um armazém de cargas, construído em 1947, ao lado da estação, e ainda que “dos bens móveis de interesse, permanecem os trilhos e alguns vagões abandonados”, mas estes não foram caracterizados como um conjunto ou se estabelecia alguma relação com a estação (IPHAN, 1548-T-07, p. 338).

¹⁷ No primeiro parecer do DEPAM sobre o conjunto da estação de Teresina (PI) foi indicada a inscrição apenas no livro *Histórico*. Em uma rápida passagem do parecer jurídico consta que a indicação do livro *Belas-Artes* se deu por sugestão deste departamento.

Grande (MS). Neste, os valores estéticos conformados pelas edificações operacionais foram revertidos (ou reinterpretados) em valores antropológicos e sociais, analisados na seção 5.

No caso das oficinas da Companhia Paulista de Jundiaí (SP), também se associou um valor estético “por suas características arquitetônicas, espaciais, construtivas e de uso”, sendo consideradas por “especialistas como um dos melhores exemplares de arquitetura ferroviária/oficinas do país”; seria também um “marco da industrialização, tendo sido consideradas as mais vastas e bem aparelhadas do Brasil” (IPHAN, 1485-T-01, p. 91 e 147, grifo nosso).

Uma arquitetura que por suas características e qualidades técnico-construtivas teria atingido “um excepcional grau de monumentalidade” (Ibidem, p. 252-254, grifo nosso), percepção esta que levou à sua indicação também ao livro de *Belas-Artes*, mas sem continuidade, pois os argumentos desenvolvidos ao longo do processo pautaram-se apenas pelos aspectos históricos¹⁸, fragilizando essa indicação.

Importante destacar também a contribuição dos processos referentes às pontes de Teresina (PI) e Corumbá (MS) quanto à percepção de suas qualidades estéticas. No da ponte metálica de Teresina, a qualidade estética se entrelaçava aos aspectos históricos e tecnológicos. De acordo com o documento elaborado pela então representação do Iphan/PI, a ponte “conserva sua forma original, decorrente do sistema estrutural inicial, em viga Gerber, mesmo tendo perdido a ‘verdade estrutural’”¹⁹ (IPHAN, 1300-T-89, p. 34).

Apesar dessa intervenção, que passaria a “integrar a história da ponte, que é a própria história das transformações da sua utilidade e das funções de caráter social e cultural que assumiu ao longo do tempo”, a ponte conservaria “sua singularidade, destacando-se na paisagem formada pelo leito do Parnaíba e suas margens”; sua relevância poderia, então, ser aferida também “por seu traçado arquitetônico, de características que remetem ao restante do acervo arquitetônico do país” (Ibidem, grifo nosso).

Embora os supracitados atributos tenham sido encaixados pelo proponente na dimensão histórica do bem, estava presente em sua descrição a condição diferenciada da sua arquitetura, em especial em relação ao contexto urbano onde se inseria. Haveria aí, também, uma sugestão de

¹⁸ A constatação foi feita em parecer jurídico, único documento que abordou essa indicação. Segundo ele, “a argumentação capaz de sustentar os aspectos arquitetônicos é rápida e por ora ainda está desprovida de maior consistência” (IPHAN, 1485-T-01, p. 260).

¹⁹ Em razão de um reforço feito posteriormente em sua estrutura para que fosse capaz de suportar o aumento do transporte de carga.

qualidades estéticas associadas às inovações técnicas e arquitetônicas trazidas pela ferrovia. No entanto, essas qualidades foram apropriadas como parte do interesse paisagístico da ponte.

Em relação à ponte Eurico Gaspar Dutra, em Corumbá (MS), sua “representatividade no contexto da evolução do sistema construtivo do concreto armado, que veio a marcar a Arquitetura e a Engenharia brasileiras”, é que seria o motivador para sua inscrição também no livro de *Belas-Artes* (IPHAN, 1577-T-09, p. 114, grifo nosso). De acordo com o dossiê elaborado pelo Iphan/MS, em complementação ao pedido inicial, a escolha da técnica do concreto armado em substituição à estrutura metálica, padrão geralmente adotado nas pontes ferroviárias do Brasil, poderia ser analisada sob dois aspectos.

O primeiro, “à luz das condicionantes tecnológicas, industriais e sociais do mundo da construção e do trabalho no Brasil daquela década de 1930”, ou seja, a “relativa facilidade” de aquisição dos componentes, preparo e treinamento *in loco* do concreto, associada à “inexigência²⁰ de maior especialização da mão de obra”, e ao próprio porte da obra, de dois quilômetros de extensão; e um segundo, complementar, de que “a ponte de concreto exerceia um papel simbólico naquele contexto nacionalista do Estado Novo” (*Ibidem*, grifo nosso).

Para o autor do referido dossiê, a ponte deveria ser reconhecida também como “emblema de uma autonomia tecnológica em relação ao estrangeiro” e ao país. Aponta ainda que a referida escolha teria se dado “no contexto inicial do desenvolvimento da técnica que marcaria definitivamente a Arquitetura Moderna Brasileira e a tornaria conhecida em todo o mundo”, não estabelecendo, entretanto, uma relação direta entre esta técnica e a atividade que lhe deu causa, mantendo esse vínculo apenas em relação aos aspectos históricos já abordados (*Ibidem*, p. 118-119, grifo nosso).

Desse modo, pode-se considerar que os atributos formais e construtivos decorrentes da escolha da técnica e a monumentalidade do bem, que lhe conferiram qualidade estética, tão só implicitamente aduzem à sua função ferroviária, diferenciando-se em relação aos demais bens apontados para o livro de *Belas-Artes*, notadamente marcados por uma linguagem ferroviária²¹.

A partir das caracterizações acima, percebe-se como se dá o reconhecimento dos aspectos estéticos do patrimônio ferroviário enquanto um valor capaz de inscrever os bens no respectivo livro. As estruturas eminentemente utilitárias e não monumentais ainda não figuram de forma expressiva nesse reconhecimento.

²⁰ Nos estudos sobre o conjunto da estação de Teresina e a estação de Joinville, a especialização da mão de obra foi considerada determinante, pela arquitetura diferenciada que produziu em relação ao contexto em que se inseriam.

²¹ No dossiê consta uma rápida descrição quanto da caracterização da ponte: o “estrado da via férrea, na ponte, tem dormentes embutidos e amplos refúgios laterais, possibilitando o trânsito de pessoas” (IPHAN, 1577-T-09, p. 40).

4.4 ASPECTOS FUNCIONAIS E A PROPRIAÇÃO CULTURAL E SOCIAL DO PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO

Tangencia a questão supramencionada a dificuldade em reconhecer a diversidade de objetos e espaços ferroviários como elementos que contribuem para a apropriação cultural e social desse patrimônio. Essa relação se fez presente no processo referente ao complexo de Campo Grande (MS), através do dossiê e, posteriormente, no parecer do departamento responsável por sua continuidade (seção 5).

Constam nesses documentos referências ao tombamento do complexo ferroviário de São João del Rei (MG), de 1989, como “único” em relação aos demais realizados pelo Iphan até aquele momento, por reconhecer o papel das estruturas operacionais para a atividade ferroviária como atributo e incluí-las na proteção federal²², enquanto os outros tombamentos referiam-se apenas a bens isolados. Havia, então, a percepção da importância da proteção de todo o complexo de Campo Grande (MS), independentemente de sua caracterização estética:

o complexo da antiga NOB em Campo Grande manifesta uma importância também por seus aspectos técnico-operacionais, sociais e arquitetônicos. Tratar-se-ia de um tombamento de toda a estrutura ferroviária e não só de sua estação, compreendendo os trilhos, a gare, os armazéns, galpões e a rotunda de manutenção. [...] Um tombamento do complexo ferroviário da antiga NOB, por esse motivo, teria um significado importante em sentido nacional para a história da ferrovia no Brasil. (IPHAN, 1536-T-06, p. 175, grifo nosso)

Desse modo, reforçava-se a ideia de que todas as edificações e estruturas que compunham o complexo deveriam receber a mesma proteção. Entre estas, as de função residencial, a que foram atribuídos significados associados aos aspectos sociais (refletidos na hierarquia ferroviária), sendo também símbolo do trabalho ferroviário:

A divisão espacial do complexo e a distinção de padrões construtivos e espaciais das habitações nos contam das diferenciações entre as diversas camadas sociais de trabalho dentro da ferrovia. Assim, as residências administrativas, destinadas aos funcionários mais graduados, possuíam melhor padrão construtivo e espacial, eram inspiradas numa arquitetura europeia eclética, [...] se situavam “na cidade” da época, integradas à sua sociedade; por sua vez, as moradias dos trabalhadores braçais – os operários – possuíam padrões construtivos e espaciais mais simples, eram geminadas e de implantação posterior ao complexo, como que internalizadas a ele e afastadas do convívio com a cidade de então – evidenciando um aspecto de controle

²² De acordo com Freire (2017b), a percepção ampliada sobre esse complexo ferroviário se deveu à participação de técnicos da RFFSA que instruíram o processo de tombamento, que, com sua *expertise*, inseriram aspectos técnicos, funcionais, formais e documentais pertinentes ao complexo.

social que era característico dos projetos de habitação fabril daquele período no Brasil. (IPHAN, 1536-T-06, p. 176)

Por tudo isso, a ferrovia e seus componentes – edificações, trilhos e contexto – seriam expressão “dos modos de vida e trabalho, daquelas primeiras décadas até a interrupção de seu funcionamento”; todas as edificações seriam “testemunhos físicos tanto das aspirações iniciais para com a ferrovia, como das transformações técnicas de operacionalização dos transportes ferroviários, além dos modos de construir e morar relacionados àquela estrutura” (IPHAN, 1536-T-06, p. 177-178, grifo nosso). Assim, a importância da preservação de todo o complexo seria considerada decisiva.

A supracitada percepção inclusiva do complexo de Campo Grande (MS), em decorrência da maior diversidade de seus componentes e dos significados associados a estes, entre eles os ligados ao trabalho e às edificações utilitárias resultado de épocas distintas, tornaria esse processo diferenciado em relação aos demais tombamentos mais recentes.

Essa diferenciação estaria na valorização de elementos relacionados aos aspectos funcionais da rede ferroviária local, ilustrativos também das relações de trabalho e sociais, da dimensão espacial do conjunto arquitetônico em relação à atividade ferroviária e ao contexto urbano, reconhecendo nestes, significados para além do histórico, como o social, estético, urbano e funcional, mas que ainda encontrou dificuldade em vê-los confirmados pelas instâncias superiores como valores patrimoniais motivadores do tombamento, conforme observado na seção 5.

Os processos abordados a seguir também colaboram para o entendimento de que há ainda muito a avançar em relação à percepção dos atributos e significados da ferrovia. Nestes, os aspectos funcionais e os relacionados ao trabalho foram identificados, mas, em geral, tratados como expressão da dimensão histórica e não como motivadores da ampliação do olhar para a relação de interdependência de seus componentes e espaços (a partir de uma lógica funcional), ou para a valorização da diversidade dos componentes, como visto acima; tampouco como portadores de significados (sociais e simbólicos, por exemplo) capazes de inscrevê-los em um livro do tombo, ou ainda como elementos capazes de informar sobre a lógica de funcionamento da rede ferroviária.

Caso do processo do conjunto de Teresina (PI), em que, na descrição das funções exercidas pelas edificações, constavam referências ao funcionamento da rede, e, implicitamente, às relações de trabalho:

Depois de inaugurados, os demais edifícios cumpriram seu papel de apoio ao serviço ferroviário. Os galpões funcionavam como depósitos, a casa do agente

servia ao agente ferroviário e o edifício da estação abrigava as atividades de compra e venda de passagens, circulação de passageiros, serviços administrativos e de repouso dos funcionários. (IPHAN, 1557-T-08, p. 7-8, grifo nosso)

Na descrição da vida cotidiana de Teresina (PI), com o advento da ferrovia vislumbravam-se também os aspectos sociais a ela vinculados. De acordo com o dossiê, “muitos acontecimentos e estórias se contaram acerca da vivência da população teresinense em torno do complexo ferroviário, em função do movimento diário do trem” (Ibidem, p. 6, grifo nosso).

Esse movimento teria estabelecido uma nova dinâmica urbana, por meio das pessoas que viajavam e frequentavam a estação, que comercializavam em seus arredores, e das que viam na ferrovia uma oportunidade de sobrevivência: “casa comprida, telhado inclinado, calçada alta, marquises largas, sob as quais, amontoados no chão, dormiam os retirantes [...] Gente massacrada pela seca, na esperança de uma concessão do chefe da estação para viajar de graça”. Por meio desse olhar para o passado buscava-se imprimir, ao mesmo tempo, um retrato da efervescência da atividade ferroviária, representada pela estação, bem como da sociedade (Ibidem, p. 7).

No processo da ponte Eurico Gaspar Dutra, em Corumbá (MS), as relações de trabalho seriam resgatadas através da valorização de inscrições deixadas pelos trabalhadores²³

na massa do concreto quando ainda úmida [...] revelando a presença de espírito de operários anônimos que, a despeito de sua condição de massa composta por mão de obra barata e desqualificada, entenderam por bem deixar sua obra datada e assinada: [...] lembrança dos armadores dessa ponte 24-1-41. (IPHAN, 1577-T-09, p. 91 e 120)

No entanto, tratava-se de trabalhadores anônimos da construção civil, cuja qualificação seria a oposta à, em geral, destacada nos empreendimentos ferroviários, ou seja, a especializada. São trabalhadores importantes, mas que não foram identificados no processo como ferroviários.

Hoje, tais testemunhos são de grande relevância na consideração da ponte como um patrimônio histórico nacional, uma vez que trazem para o presente a lembrança física do árduo trabalho de milhares de anônimos que se sucederam vivendo naquelas longínquas paragens para erguer aquela estrutura ao longo de quase dez anos. A observação destas inscrições [...] faz ecoar uma dignidade que parece perdida no mundo do trabalho hoje, especialmente quando se verifica o contraste desta impressão com o estado de incônia a que foi progressivamente relegada a ponte Dutra após a privatização da extinta RFFSA. (Ibidem, p. 91-92, grifo nosso)

²³ Essas inscrições foram citadas no dossiê como um importante registro histórico que precisaria ser mantido como “testemunhos intocáveis”, o que somente seria possível com a devida manutenção e conservação da ponte.

No processo referente ao conjunto da Companhia Paulista, em Jundiaí (SP), também se buscou estabelecer uma relação entre a arquitetura e o trabalho através da organização das atividades desenvolvidas nas oficinas, sendo estas e os “escritórios, um importantíssimo centro de trabalho profissional”. A cidade teria abrigado “um importante exemplo de organização ferroviária” e um modelo de “organização capitalista do trabalho” (IPHAN, 1485-T-01, p. 147-148, grifo nosso). A racionalização do trabalho nas referidas oficinas seria fruto do papel desempenhado pela Companhia em relação à incorporação, organização e assalariamento da força de trabalho necessária para fazer funcionar suas atividades²⁴.

Embora se possa destacar estas oficinas como representantes das estruturas operacionais da ferrovia, cuja relação com o trabalho cotidiano e com os ferroviários teria permeado o reconhecimento de seu valor cultural, seu tombamento não pode ser considerado como representativo de um olhar alargado voltado para a valorização dessa tipologia, no que se refere ao sentido que se pretende alcançar com os conceitos de patrimônio industrial ferroviário, apresentados na seção 2, ou seja, de plena compreensão da funcionalidade e integração dos componentes ferroviários, reconhecendo neles, inclusive nos mais recentes, valores para além da história e da excepcionalidade arquitetônica.

Trata-se de um conjunto marcado pela unidade arquitetônica, cuja feição e monumentalidade acabam por não afastar seu tombamento do tradicional ato do Iphan de priorizar o reconhecimento de bens excepcionais, diferente do que se percebeu no complexo ferroviário de Campo Grande (MS).

4.5 A FERROVIA ENQUANTO SÍMBOLO E MEMÓRIA

Além dos aspectos históricos vinculados à implantação da ferrovia e às transformações que promoveu, das qualidades vinculadas à sua arquitetura e aos avanços tecnológicos, e dos aspectos sociais associados à atividade ferroviária e sua organização do trabalho, a ferrovia e seus remanescentes também apareceram nos processos enquanto símbolo e memória. Embora muito associadas aos demais significados apresentados até o momento, essas apropriações se mostraram bastante diversificadas, talvez pela maior subjetividade que carregam.

²⁴ O que teria impulsionado também a constituição de uma lei de aposentadoria e pensões para os ferroviários, considerada pioneira do modelo previdenciário brasileiro, o que também justificaria o tombamento de todas as oficinas e prédio administrativo, como expressão do valor histórico.

A ponte Eurico Gaspar Dutra, em Corumbá (MS), é um exemplo interessante. Na justificativa do seu tombamento, foi considerada como um “registro simbólico” por sua própria condição de ponte.

Além de conter informações sobre uma determinada técnica, contexto histórico ou construtor, carregará sempre o caráter imanente de ligação, precisamente aquilo que a conduz a um registro simbólico. Une o antes seccionado, integra o separado, dirige através de si os diversos caminhos de um de outro lado, fazendo-os convergir antes de novamente divergirem. Marca uma passagem. (IPHAN, 1577-T-09, p. 121)

Neste processo, a narrativa sobre os valores associados à ponte foi construída estabelecendo vínculos entre significados, ao passo que a ponte seria uma afirmação da história geopolítica de um determinado momento; era também elemento da “paisagem pantaneira, constante referência no imaginário regional e do viajante”, bem como solução estrutural “carregada de peculiaridades formais e construtivas” para vencer grandes barreiras. Uma imagem que poderia “apresentar-se de modos diversos, dependendo do observador” (Ibidem).

De acordo com o autor do dossiê, a “configuração de sua imagem total, que é o que deve ser considerado aqui, a ponte diz respeito a todas as partes da estrutura” (Ibidem, p. 114). Essa análise da totalidade da ponte é bastante interessante. *A priori*, a percepção do viajante ou maquinista do trem ao passar pela ponte se daria por sua visão na relação com a paisagem, e a de quem se encontra no rio seria tomada por sua estrutura.

Desse modo, construiu-se um conjunto de argumentos, não só de valorização da ponte por seus aspectos formais e construtivos associados à técnica, mas também por sua relação com o território e paisagem onde se inseria, sendo parte desta²⁵.

A condição da ponte como elemento, que ao se inserir na paisagem natural, redesenha-a, pertence à outra dimensão de valores que necessariamente se incluem aqui: os valores paisagísticos e simbólicos. [...] A ponte, antes de conformar a paisagem, dela retira as condições para sua fixação na peculiar natureza do Pantanal. (Ibidem, p. 121)

O simbolismo da ponte seria, então, resultado de certa simbiose entre solução técnica e paisagem, o que justificaria sua indicação pelo Iphan/MS no respectivo livro do tombamento *Arqueológico, etnográfico e paisagístico*. No entanto, essa perspectiva diferente, em relação aos atributos e valores identificados até o momento, e que, *a priori*, poderia colocar uma estrutura remanescente

²⁵ De acordo com o processo, tal leitura levou à definição de uma área de acautelamento (entorno) mais ampla e que englobou, além da paisagem natural, edificações ligadas à atividade ferroviária localizadas nas proximidades da ponte, mas que não foram identificadas ao longo dele.

da ferrovia como definidora de uma paisagem, não fora construída a partir do contexto ferroviário; sua condição de ponte ferroviária pouco participaria desses argumentos.

No processo referente às edificações da Companhia Paulista, para o Iphan/SP outro elemento de forte carga simbólica é destacado: o afetivo. Segundo o documento que fundamentou o pedido de tombamento, “o sentimento dos seus antigos funcionários para com tudo aquilo que deu e ainda dá sentido a sua existência – constitui sem dúvida fator importante nas considerações que se pode invocar em prol de sua preservação” (IPHAN, 1485-T-01, p. 113).

Este sentimento estaria expresso na luta perseverante desses antigos funcionários em busca de apoio para o “reconhecimento do patrimônio que desejam preservar” e contra “as adversidades cada vez maiores que lhes são impostas”. Para o autor desta manifestação, uma luta que “só encontra explicação nesse sentimento que une o homem ao objeto de seu trabalho. Preservar esse objeto é ver reconhecida parte importante do trabalho e da vida desses trabalhadores” (Ibidem, grifo nosso). Esse sentimento se fazia representar através da inscrição do conjunto no livro histórico, assim como a ponte supramencionada.

Em Campo Grande (MS), a referência à memória e ao caráter simbólico da ferrovia se daria na alusão ao imaginário da população, que estaria vinculado a uma paisagem urbana marcada por suas estruturas operacionais, como os trilhos e os viadutos ferroviários, “enquanto signos da presença do trem na cidade” (IPHAN, 1536-T-06, p. 425, grifo nosso).

Desse modo, em estreita relação com os aspectos funcionais já abordados, buscava-se preservar, além das edificações ferroviárias,

os componentes que lhe conferem sentido ainda hoje – trilhos e viadutos, notadamente. Ainda que, contudo, não se trate de trilhos e viadutos em específico, visto que estes (especialmente os trilhos) objetos seriados, enquanto bens objetos industrializados, e, portanto, no mais das vezes destituídos de valores histórico-cultural por si só.

Assim, o que se busca é a manutenção da função desempenhada por tais elementos – sua participação na paisagem urbana e na memória coletiva; a conformação viária; a possibilidade de estoque futuro de área para destinação de transporte público linear. (Ibidem, p. 424-425, grifo nosso)

A descrição acima pode ser interpretada como um importante indicativo da percepção da lógica funcional dessa rede como motriz da existência e importância dos elementos físicos, espaciais e sociais que configuraram o complexo, por sua função e por sua capacidade comunicativa – passado, presente e futuro, mas que, no entanto, não figurou como atributos patrimoniais, sendo seus remanescentes, sobremaneira, uma expressão da história.

Soma-se às apropriações apresentadas acima a oferecida pelo processo referente ao Museu do Trem (RJ). Neste, coube também aos bens móveis o papel de representação dos significados da ferrovia. Associado à arquitetura, o acervo existente no museu foi identificado como objeto passível de reconhecimento como patrimônio cultural enquanto expressão histórica, mas, principalmente, pelos laços afetivos, memoriais e sociais estabelecidos entre a ferrovia e as pessoas²⁶.

De acordo com o processo, o acervo permitia duas leituras do contexto ferroviário, a primeira ligada aos seus grandes feitos, cuja locomotiva Baronesa seria a peça de maior distinção, além de outros objetos ligados a “personalidades e eventos de grande importância para a história nacional”; e uma segunda, voltada para o cotidiano da atividade ali desenvolvida (IPHAN, 1382-T-97, p. 110). Em ambas, os aspectos históricos, sociais e memoriais se inter-relacionavam.

Buscava-se descolar o reconhecimento desse acervo da ideia de fatos memoráveis, como estabelecido no Decreto Lei nº 25/37:

Essas peças emblemáticas, únicas e insubstituíveis, apesar de poderem ser enquadradas em uma visão de culto à personalidade, excedem em muito a este ponto de vista restrito, por serem representativas de um esforço nacional de legitimação do país, através de uma visão de modernidade. Isto seria feito através do que, até meados do século passado, era visto como o mais atualizado e veloz meio de transporte – a ferrovia. (Ibidem)

Sobre os objetos do cotidiano:

A existência de objetos ligados ao trabalho cotidiano, e não às elites, [...] permite ao visitante ter uma visão mais correta do que seria a sociedade e a história do Brasil nas primeiras décadas do século. O fato de as coleções estarem abrigadas em prédio relativo à operação cotidiana de uma ferrovia (a oficina de pintura) enriquece em muito o museu. (Ibidem, p. 111)

Para os defensores da proposta, a grande quantidade de objetos similares seria também uma representação da “importância social daqueles bens”. Desse modo, por meio dos diversos objetos do museu poderia ser acionada a memória desse momento do Brasil e neles estariam representados também “os passageiros e os trabalhadores ferroviários”²⁷ (Ibidem, p. 532).

Esse processo sintetiza não só a diversidade de objetos produzidos pela ferrovia passíveis de apropriações culturais e sociais, mas também o quanto seus atributos carregam significados

²⁶ Aspecto também identificado em Jundiaí (SP), no entanto, ele foi removido do tombamento, em razão da falta de organização e catalogação. De acordo com o Iphan/SP, somente com o conhecimento e estudo é que seria possível dotar o acervo identificado de um sentido patrimonial. No caso, os significados existiriam, mas não se encontrariam devidamente explicitados.

²⁷ Embora o posicionamento citado tenha sido emitido pela conselheira relatora do processo, portanto, em outro momento de sua instrução, reflete uma percepção do acervo que se constituiu desde a instância local.

imbricados. Nesse sentido, o bem ferroviário apartado do contexto que lhe deu origem ou dos elementos que constituem o sentido de sua existência conduz a um olhar incompleto.

4.6 AS ESTAÇÕES E A EXCEPCIONALIDADE DO PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO

Soto (2012) e Marly Rodrigues (2010), ao analisarem o reconhecimento de bens ferroviários em âmbito internacional e nacional, respectivamente, abordaram o interesse pelas estações. No texto *Patrimônio industrial, entre o fetiche e a memória*, sobre a proteção desse patrimônio no estado de São Paulo, Rodrigues (*Ibidem*) considerou que a priorização da proteção de estações expressava uma imagem nostálgica do passado ferroviário:

No caso específico das ferrovias, o tombamento de estações, cujo papel só pode ser compreendido no contexto amplo que sustenta funcional e tecnologicamente o sistema ferroviário, composto de itens como armazéns, oficinas, residências, instalações mecânicas, revela nitidamente a tendência de consolidação da imagem nostálgica do passado e do tratamento unitário de partes, ainda preponderante sobre o tratamento dos sistemas industriais (*Ibidem*, p. 39).

Freire (2015, p. 29), em sua pesquisa para o mestrado, também destacou esse interesse e a proteção voltados para as estações:

Não restam dúvidas que as estações são relevantes como símbolo materializado das memórias individuais e coletivas, contudo, elas sozinhas não expressam a importância que as ferrovias exerceram no desenvolvimento econômico, tecnológico, social e cultural de uma região ou de um país.

Essas leituras se alinham ao observado na presente análise, cujo universo de bens ferroviários tombados e com interesses de preservação pela instituição, conforme a tabela A, em apêndice, e observações da seção 2, pode servir para ilustrar a continuidade da preferência pelas estações, apesar da riqueza e diversidade do patrimônio ferroviário. Desse modo, considerou-se importante recuperar como esse interesse apareceu nos processos analisados, através do qual se pode também vislumbrar o que caracterizaria a excepcionalidade do bem ferroviário tombado. Para ilustrar esse olhar, o conjunto da estação de Teresina (PI) se apresentou bastante elucidativo.

Neste, as estações são apresentadas como “símbolos do progresso”, descritas quase como um sinônimo da própria ferrovia, atributo que o autor do documento inicial do pedido de tombamento manipulou para inserir a de Teresina: “assim como as muitas ferrovias instaladas no Brasil, a Estação de Teresina seguiu o mesmo traçado antes adotado em várias outras capitais do

país” (IPHAN, 1557-T-08, p. 9). Referia-se ao emprego de um padrão construtivo novo, marcado pelas inovações de materiais e mão de obra especializada, aspecto que justificava sua proteção:

Quando procuramos por uma característica particular ou por elementos originais no prédio da Estação Ferroviária de Teresina, vamos encontrá-los com maior nitidez no arranjo de formas arquitetônicas em sintonia com a tendência poliestilística que marcou as últimas décadas do século XIX e as primeiras do século XX. [...] O prédio da Estação Ferroviária, implantado distante do núcleo urbano, iria se tornar referência indispensável da configuração urbana, numa época de mudanças socioeconômicas. [...] Os edifícios do complexo, com destaque para a Estação, exibem o timbre pujante das construções ferroviárias. (Ibidem, p. 49)

Assim, a forma e o arranjo arquitetônicos tão fartamente destacados no processo pelo apuro e qualidades da estação ligadas ao estilo, “exemplo ímpar na arquitetura piauiense, a estação ferroviária de Teresina possui múltiplas características, próprias do ecletismo, que conjugou os elementos da arquitetura pitoresca às bases magistrais do neoclássico”, poderiam também representar o trabalho industrial por meio dos “materiais de acabamento e estruturais, pisos, forros, telhas, esquadrias etc.”, em contraste com as “demais edificações da época, quando ainda predominavam as técnicas tradicionais e artesanais” (Ibidem, p. 10 e 49, grifo nosso). Diferentemente da ponte de Corumbá (MS), aqui era o trabalho especializado que faria a diferença.

A estação exerceria também um papel referencial como marco urbano ou representação da engenhosidade humana, a exemplo dos monumentos do passado. A partir do excerto a seguir, a estação pode ser entendida como um “monumento da modernidade”:

A torre central tem origem remota, passando entre nós pelas sineiras das casas de câmara-e-cadeia e pelos campanários das igrejas. É encontrada em muitos monumentos do passado. Prevista para sustentar um relógio nunca instalado, teria a função de alertar a hora do trem, em tempo determinado, uma atividade que configurava definitivamente um acontecimento urbano. (Ibidem, p. 49-50)

Constituir-se-ia como uma “referência do progresso urbano”, cuja arquitetura composta por “novos materiais e novas técnicas” imprimiria um “ar de modernidade à cidade”, junto a uma população que lutava para se afastar do meio rural e se alinhar com as novas tendências cosmopolitas trazidas pelos trilhos da ferrovia”. A atração exercida pelo “prédio monumental” mudaria, inclusive, o perfil social da cidade, que passaria a agregar “comerciantes e populações do interior em busca de trabalho”, contribuindo para seu crescimento urbano e sua “projeção e

afirmação enquanto nova capital²⁸ do Estado do Piauí, a única das capitais nordestinas afastada do litoral e fundada em meio ao sertão” (IPHAN, 1557-T-08, p. 50, grifo nosso).

A justificativa do tombamento do conjunto de Teresina (PI) foi concluída com uma síntese das qualidades da estação, que se mesclavam à do conjunto, assumindo a estação a representação deste, quase como sinônimos:

Devido à sua importância histórica e arquitetônica para a cidade (auxiliando seu crescimento e destaque no cenário nacional), o seu caráter simbólico, potencial de uso, a sua localização privilegiada no contexto urbano, suas características arquitetônicas que a tornam um dos mais representativos exemplos da arquitetura ferroviária no Brasil, além do reconhecimento de sua importância pelo Estado [...] justifica-se a proteção legal na instância federal para o conjunto, compreendendo o prédio da Estação, os dois Armazéns, a Casa do Agente, as ruínas da Serraria e o terreno da esplanada. (Ibidem, grifo nosso)

Abordagem que se manteve ao longo do processo, ou seja, a estação como expressão do conjunto, já que em seu decurso não houve dúvida alguma quanto à sua representatividade para o reconhecimento da importância da ferrovia e do conjunto em que se inseria.

A partir desse processo tem-se, então, um sinal sobre os aspectos que contribuíram para elevar as estações a essa condição de símbolo da ferrovia e das transformações que promoveu, sendo também a estrutura que exerceria maior aproximação social com a atividade ferroviária, seguida do próprio trem e das edificações residenciais. No entanto, nestas últimas, é como se estes aspectos carregados de significados ficassem restritos, inicialmente, aos seus moradores (ferroviários e descendentes), para, em seguida, e a partir destes, alcançar uma representação maior junto à sociedade. O que não ocorreria em relação às estações ou mesmo aos trens, cujas relações, embora muito fortes com os ferroviários, acabaram por atingir grupos maiores e mais diversos de pessoas afetadas, direta ou indiretamente, pela ferrovia.

Os processos a seguir complementam a percepção das apropriações culturais e sociais dos bens ferroviários. São aqueles processos cujas proposições de tombamento foram indeferidas pela instituição, mas que carregam similaridades em relação aos processos deferidos, em especial quanto ao propósito preservacionista, mas também algumas diferenças que os distinguem dos demais apresentados até o momento.

²⁸ Esse papel projetado para a cidade em decorrência do advento da ferrovia também aparece no processo referente ao complexo de Campo Grande (MS); neste, a linha férrea e sua relação com os demais municípios foram realçadas por lhe conferir o papel de destaque que passou a exercer naquela região de fronteira.

4.7 PROCESSOS INDEFERIDOS, VALORES INDEFERIDOS?

A maioria das solicitações de tombamento indeferidas pelo Iphan partiu da esfera municipal, sete ao total. Uma solicitação teve origem no governo estadual, no caso, a do Sistema de Bondes de Santa Teresa no Rio de Janeiro (RJ), em resposta à mobilização dos moradores do bairro²⁹, que almejavam a proteção federal.

Outras duas tiveram origem na sociedade civil: a Estação Imperial da Quinta da Boa Vista (RJ), cujo pedido foi oriundo de herdeiros do Visconde de Souto, a quem pertencia o terreno onde foi construída a estação; e o Pátio Ferroviário das Cinco Pontas em Recife (PE), cujos pedidos (15 ao total) partiram da sociedade civil organizada, que se mobilizou através de movimentos sociais³⁰ em nome da preservação dessa área e contra a implantação de um empreendimento de grande porte e gabarito.

Os pedidos estudados refletem o desejo de reconhecimento por esta esfera da importância de bens ferroviários localizados em municípios do Sul, Sudeste e Nordeste do país. Verifica-se nos argumentos apresentados a seguir uma busca pela caracterização dessa importância para a história do Brasil e de seu povo, mas nota-se, sobremaneira, a expectativa de proteção e preservação de uma “memória histórica” de caráter local e/ou regional para que as “gerações vindouras” aprendam ou tenham a oportunidade de valorizar o patrimônio cultural presente em seu município ou estado.

Destes, poucos apontaram diretamente o argumento da relevância nacional do bem, a exemplo do Pátio Ferroviário das Cinco Pontas, em Recife (PE), e do sistema de bondes no Rio de Janeiro, acima referido, embora tal compreensão perpassasse todas as solicitações apresentadas. Este aspecto deve ser destacado no início desta análise por, talvez, apontar para certa consolidação ou impregnação dos preceitos da Constituição Federal de 1988, não só quanto à amplitude dos objetos da preservação, mas também de seus agentes, nos quais se incluem a sociedade e as três esferas governamentais³¹, cuja participação foi assim expressa:

²⁹ Após a abertura do processo de tombamento, a associação dos moradores do bairro peticionou junto ao Iphan sua participação nas decisões da instituição referentes à proteção pretendida e sobre projeto de requalificação proposto pelo governo do estado. A mobilização dos moradores contribuiu na criação de espaço para discussão das condições de operação do sistema junto aos órgãos envolvidos.

³⁰ De acordo com o processo, foram obtidas 12.200 assinaturas na petição para tombamento do pátio apresentada ao Ministério da Cultura e Presidência do Iphan. Resultado da mobilização social promovida pelos movimentos Ocupe Estrela e Direitos Urbanos, motivada pela alienação da parte considerada não operacional do pátio para construção de empreendimento imobiliário, motivação também da judicialização do caso.

³¹ Outra via possível é a do interesse na obtenção de recursos federais por meio da proteção do patrimônio cultural.

“Este é nosso papel enquanto representantes desta instituição [Prefeitura Municipal de São Fidélis (RJ)]. Assim entendemos o processo cultural, resgatando o passado para construir o presente” (IPHAN, 1623-T-11, p. 2). Em outro processo, o da Estação de Boquim (SE), destacou-se o papel que o Iphan teria “desempenhado no nosso país, na restauração e preservação da nossa história” (IPHAN, 1631-T-11, p. 4); no do sistema de bondes no Rio de Janeiro, o ato do tombamento a “nível nacional [...] servirá para gravar junto à população de nossa Capital e Estado o seu significado” (IPHAN, 1506-T-03, p. 2); e no da Vila Belga (RS), seria apontada a “preservação e a educação patrimonial” como caminhos para “a valorização do patrimônio histórico e da identidade cultural” (IPHAN, 1681-T-13, p. 4).

A análise a seguir buscou caracterizar como os bens ferroviários foram apropriados pelos proponentes, através das quais foi possível perceber o olhar de agentes externos à instituição sobre tais bens. Esse olhar ora se mostrava mais abrangente, ora mais restrito ao bem edificado considerado de maior representação histórica, arquitetônica ou simbólica.

Inicialmente observou-se como um aspecto comum aos documentos analisados o reconhecimento da importância da ferrovia a partir de sua dimensão histórica, expressa em diversos elementos ou eventos que compunham sua trajetória, nas transformações (econômicas, políticas, sociais e urbanas) que promoveu por onde passou e como meio de transporte capaz de conectar vastos territórios e definir outros (a exemplo da formação de núcleos urbanos), apreensões não muito diferentes das observadas no início desta seção.

Destaca-se, no entanto, a importância da ferrovia para cidades de pequeno porte e o papel do trem na constituição de sua história. Caso de Boquim (SE), onde a estrada de ferro “mudou profundamente o jeito de ser e viver da Boquim brejeira, [...] abriram-se novos horizontes para a expansão dos produtos locais e a introdução de novidades vindas de diversas partes do Mundo” (IPHAN, 1631-T-11, p. 16). Em Capistrano (CE), “durante vários anos, foi ele [o trem] o único transporte coletivo dos capistranenses. Logo passou a ser o veículo mais importante da região” (IPHAN, 1730-T-15, p. 3, grifo nosso).

A ferrovia como importante meio de transporte e associado à inovação tecnológica também se fez presente, caso da ponte metálica de São Fidélis (RJ) e do Sistema de Bondes de Santa Teresa (RJ), em que sua relevância se devia a ser um “meio de transporte característico, e aos profundos laços afetivos e históricos que este mantém com a cidade”, o que justificaria a proteção (IPHAN, 1506-T-03, p. 4, grifo nosso).

Vinculados aos aspectos históricos apresentados acima estavam também os paisagísticos, sutilmente abordados nos processos referentes à Vila Belga (RS), na menção à constituição de

sítios e paisagem, e ao Sistema de Bondes de Santa Teresa (RJ), pela presença marcante dos bondes nas ruas do bairro³², considerados como parte dos atributos históricos. Somente no processo do pátio, em Recife (PE), a paisagem industrial ou a caracterização do bem ferroviário como parte da paisagem urbana fora abordada como atributo específico e conformador de significados, aspecto a ser abordado adiante.

Soma-se aos atributos acima a arquitetura ferroviária por suas qualidades, como expressão de uma beleza e estilo introduzidos pela ferrovia e presente na sua tipologia arquitetônica, na inovação que promoveu em face da arquitetura local, bem como no uso de novas tecnologias. A exemplo da estação de Boquim (SE), cuja “arquitetura arrojada para os padrões da época, com uma caixa d’água pronta para abastecer as marias-fumaças, sempre contagiou (e contagia) a quem visitava a cidade” (IPHAN, 1631-T-11, p. 3, grifo nosso).

Em São Fidélis (RJ), “a bela Ponte Metálica lançada sobre o rio Paraíba é de beleza única na região, pela estrutura metálica de origem inglesa” (IPHAN, 1623-T-11, p. 56, grifo nosso). Em Guaratiba (RJ), a singularidade do estilo da antiga Usina de Bondes da estrada do Magarça é o que a destacaria, pois “temos a única Estação da Companhia de Bondes Elétricos”, ainda com sua “arquitetura neo-romântica preservada” (IPHAN, 1638-T-11, p. 1, grifo nosso).

Nessa caracterização arquitetônica percebiam-se também as edificações que despertavam maior interesse de proteção aos proponentes. Nos alusivos à estação de Boquim (SE) e Vila Belga (RS)³³, os pedidos se referiam a um complexo ferroviário como objeto do tombamento, o que também se verificou no do Pátio Ferroviário das Cinco Pontas (PE) e no Sistema de Bondes de Santa Teresa (RJ), estes últimos mais bem apresentados a seguir.

Nos demais, o objeto de maior interesse e que receberia maior atenção quanto à caracterização histórica e arquitetônica seria o bem isolado, em especial a estação; as demais edificações ferroviárias porventura existentes no local pouco apareceriam como elementos a ser patrimonializados, aspecto abordado na seção 7. Os processos referentes à Ponte de São Fidélis, Estação Conde de Araruama, ambas no estado do Rio de Janeiro, e a Estação de Capistrano (CE) exemplificam essa constatação.

³² Consta em parecer do DEPAM/RJ sobre o pedido de tombamento referência à “ambiência paisagística, com toda sua especificidade pitoresca” como o aspecto a ser protegido: “o imprescindível neste caso é a salvaguarda de uma paisagem que se revela excepcional no Brasil, embora não exclusiva”. Referia-se à participação dos bondes na paisagem do bairro como objeto da proteção e indicação de inscrição no respectivo livro do tombo, o que não avançou (IPHAN, 1506-T-03, p. 258).

³³ Verificou-se que a denominação do processo pelo Iphan difere da apresentada no pedido de tombamento; este identifica o objeto da proteção como Complexo Ferroviário de Santa Maria, composto por outras edificações, além da vila. Não foi possível averiguar a motivação para essa alteração na identificação do objeto do processo.

Às apropriações de caráter histórico e arquitetônico supracitados somava-se a “memória histórica”. Os laços afetivos vinculados à singularidade desse patrimônio, como expressão de um determinado tempo, seriam traços importantes dessa memória, a exemplo dos processos referentes à Vila Belga (SC), onde a “ferrovia está enraizada na cultura do povo e no imaginário de quem visita a cidade” (IPHAN, 1681-T-13, p. 4, grifo nosso); e no do Sistema de Bondes de Santa Teresa (RJ):

Ao longo destes anos o sistema adquiriu junto aos moradores um significado e uma relação afetiva que o transformou em marco de referência do bairro, e deste com a cidade. [...] É um Patrimônio Nacional – memória cultural e tecnológica de uma época, único e solitário remanescente de um sistema de transportes construído na 2^a metade do século XIX, há mais de 110 anos. (IPHAN, 1506-T-03, p. 5, grifo nosso)

A esta memória se associava uma nostalgia da ferrovia, amplamente registrada em versos, crônicas e músicas, em especial em relação à passagem do trem, à estação e seu funcionamento, ao trabalho dos ferroviários e à mudança no comportamento das pessoas e cidades afetadas por ela, constituindo-se em outro significado: o simbólico, parte importante da história.

Em Boquim (SE), a Praça da Estação, que antes era “ponto de atração e convergência” de comércios e serviços variados e “opção de entretenimento”, cujo “burburinho era marcado pelos apitos dos trens” (IPHAN, 1631-T-11, p. 2, grifo nosso), hoje, “além dos trens de cargas, passa por ali um trem chamado saudade. Um trem que não para de apitar pedindo para que todo aquele complexo histórico seja revitalizado” (Ibidem, p. 3, grifo nosso). Em Capistrano (CE), essa memória nostálgica também seria ativada pelo trem:

Voltando, porém, ao já remoto 8 de dezembro de 1890, podemos imaginar, muito bem, a festa, o alvorço do povo e as autoridades presentes na inauguração da estação do vilarejo do Riachão da Lagoa Nova. Fazia-se visível a alegria dos populares. Alegria que se mesclava ao ineditismo da cena e ao pasmo causado pela mesma. Pasmo de não poucos, dentre esses, a turma dos incrédulos que, até há poucos meses, ironizando, propalavam – “É mais fácil galinha criar dente do que o trem passar aqui no Riachão [atual Capistrano]”. Todavia, o inusitado se evidenciara. E veio gente de todas as bibocas da região pra ver, de perto, o tal de trem. (IPHAN, 1675-T-13, p. 17)

Nestes pedidos de tombamento – Boquim (SE) e Capistrano (CE) –, o trem também participava da caracterização da estação através da identificação das funções e atividades necessárias para seu funcionamento e para as pessoas. Assim, os aspectos relacionados à funcionalidade da rede foram apreendidos em seu caráter histórico e memorial, como visto nos processos deferidos.

Esta memória histórica³⁴ seria, então, representação das várias interações das pessoas com a ferrovia, sendo fundamental sua preservação por meio dos bens ferroviários, havendo também um sentido de continuidade, ou seja, esta preservação possibilitaria que outros também compartilhassem dessa memória. A exemplo do processo referente à Vila Belga (RS), em que “a memória preponderante da ‘cultura do povo de uma região’ DEVE ser entendida com suas especificidades, importância local e visão de rede cultural” (IPHAN, 1681-T-13, p. 5, grifo nosso).

O trabalho ferroviário também fazia parte dessa memória, bem como das outras motivações já apresentadas. No pedido para tombamento da Estação de Boquim (SE), por exemplo, a fixação de trabalhadores ao longo da linha férrea e o resultado de sua atividade foram tratados como um “fenômeno”, mas o pedido justificou o desejo de proteção pelo valor histórico, em razão dos atributos ligados à penetração e ao impacto da ferrovia na região.

Nestes exemplos a percepção da dimensão histórica e arquitetônica da ferrovia, bem como a memória e o simbolismo por ela despertados não trouxeram novidades em relação ao observado nos bens tombados, sendo todos parte de um contexto local, regional e nacional de implantação da rede ferroviária, marcado por uma arquitetura diferenciada, cuja presença legou uma forte relação memorial e simbólica por onde passou.

Talvez pela diversidade dos elementos que os compõem e pela complexidade das questões e agentes envolvidos em sua conservação, os processos referentes ao Sistema de Bondes de Santa Teresa (RJ), ao Pátio Ferroviário das Cinco Pontas, em Recife (PE), e, em menor proporção, à Vila Belga, em Santa Maria (RS), trazem outras percepções e significados em relação aos abordados até o momento.

Nestes dois últimos, diferentemente do observado acima, o ferroviário e as relações de trabalho foram tratados como elementos definidores do patrimônio que se pretendia proteger. Para os solicitantes desses tombamentos, respectivamente, o pátio (de Cinco Pontas) seria o lócus privilegiado para o estabelecimento de vínculos sociais e relações de trabalho, não só para esta categoria, mas para toda uma sociedade (aspectos analisados a seguir), e a ferrovia, por seu caráter estratégico, teria fomentado “a mais importante categoria de trabalhadores da época – os ferroviários” (IPHAN, 1681-T-13, s.p., grifo nosso).

A apreensão da importância do trabalho ferroviário também esteve presente no interesse de proteção do sistema de bondes do RJ desde o primeiro pedido de tombamento apresentado

³⁴ O termo “memória ferroviária” aparece nos processos indeferidos nos pareceres da instituição sobre a valoração cultural, nos termos da Lei nº 11.483/07. No referente ao Pátio Ferroviário das Cinco Pontas (PE) é adotado como motivação para o tombamento e valoração, abordado com maior profundidade à frente.

ao Iphan, em 1981, pela Associação de Moradores e Amigos do Bairro, em nome do “bem-estar da comunidade”³⁵. Neste pedido constava um estudo sobre a “estação de trabalho do motorneiro de bonde” (IPHAN, 1506-T-03, p. 44), em que a atividade, as condições de trabalho e a relação desse profissional com o usuário do sistema foram analisadas com vistas a seu aprimoramento e continuidade.

O espaço de trabalho do motorneiro é, frequentemente, invadido pelos usuários, especialmente em horas de grande fluxo. Interferências quanto ao manejo e atenção são mínimas, e levando-se em conta essa invasão permite um contato direto, e estabelecendo afinal uma relação de familiaridade, em que o motorneiro é considerado, além de profissional, uma pessoa. (IPHAN, 1506-T-03, p. 69)

Nos supracitados processos do sistema de bondes (RJ) e do pátio ferroviário em Recife (PE) também consta a “raridade” de seus bens como motivação para o tombamento federal. No primeiro, esta se devia ao fato de esse sistema ser o “último de sua espécie em operação no Brasil”, mas esse atributo ficara implícito no histórico, único apontado diretamente pelo proponente para justificar a proteção (*Ibidem*, p. 72).

No segundo processo, pela relação pátio-porto de Recife, sendo este um dos “últimos remanescentes dos grandes pátios terminais do Brasil” e “integrado ao seu contexto original”, havendo, apesar das transformações urbanas e da própria atividade ferroviária, uma longevidade dessa função (IPHAN, 1730-T-15, p. 25, grifo nosso). Esta raridade também se devia à existência de uma especificidade tipológica identificada em um dos armazéns, cuja excepcionalidade estaria em constituir-se internamente num grande vão, o que permitiria a “entrada da composição ferroviária para realizar a carga e descarga da mercadoria protegidas das intempéries” (*Ibidem*).

Nestes processos, as edificações também foram apreendidas de modo diferenciado em relação aos demais. No caso do pátio em Recife (PE), na sua descrição não havia uma preocupação específica com a caracterização de cada um dos elementos que o compunha por sua antiguidade ou estilo, e sim por sua localização e função em decorrência da atividade ferroviária, o que contribuía para a inclusão das edificações mais recentes existentes no local³⁶.

Desse modo, estas foram apresentadas, entretanto sem uma qualificação estética. Cita-se o centro de controle do pátio identificado por “exercer a função de observação e comando da

³⁵ Este pedido defendia que “esta medida preservaria um serviço que tem suas origens em meados do século passado, e que hoje é único, essencial, e incomparável no aspecto sociocultural e histórico, não só do bairro, como de todo o país” (IPHAN, 1506-T-03, p. 2). Foi arquivado e, posteriormente, anexado ao processo de 2003.

³⁶ Critério bastante interessante e que levou à conclusão pelo proponente de que o estado de conservação geral do pátio poderia ser considerado bom, “uma vez que os elementos necessários à operação ferroviária ainda se encontram no lugar e são passíveis de ser recuperados” por meio de ações de manutenção, conservação, restauração ou de consolidação (IPHAN, 1730-T-15, p. 98-99).

operação ferroviária no pátio”; da mesma forma as demais edificações, inclusive os armazéns, edifícios que mais marcariam a feição do lugar (IPHAN, 1730-T-15, p. 25).

Destes, apenas um receberia a adjetivação de “excepcional”: trata-se de um armazém caracterizado como um dos “mais importantes edifícios do pátio, considerando a necessidade de atender à demanda de cargas oriundas do interior do Estado e operar de forma segura quanto à perda de mercadoria pela proteção face às intempéries” (Ibidem, p. 57-58, grifo nosso). Sua excepcionalidade estaria, então, na função que exercia dentro da operação ferroviária, e não em sua estética arquitetônica. Desse modo, o valor arquitetônico estaria no “conjunto tipológico” do pátio, constituído por edificações destinadas para “o trabalho e para a moradia, diretamente relacionados ao espaço de produção” (Ibidem, p. 3, grifo nosso).

No pedido referente ao sistema de bondes (RJ) não se verificou também a qualificação de seus elementos arquitetônicos por sua estética: estes foram apenas citados individualmente, considerando suas tipologias: edificações (estações, paradas e oficina), vias permanentes (via férrea, linha elétrica aérea) e equipamentos (bondes).

Outro valor identificado nesses processos foi o de “uso” associado ao interesse em assegurar o funcionamento do sistema – pátio. Este valor seria ativado nos processos para dar um sentido de continuidade à atividade ferroviária, cuja permanência encontrava-se ameaçada. No pedido do sistema de bondes, o caráter de totalidade e de interdependência entre seus elementos ficaria implícito na defesa da continuidade dos bondes como meio de transporte coletivo do bairro e na importância dessa permanência pelos laços históricos, afetivos e memoriais, já abordados.

O do pátio ferroviário de Recife (PE) seria, no entanto, o primeiro dos processos analisados a adotar de forma explícita os pedidos de proteção atributos vinculados à lógica funcional da rede ferroviária, a partir do entendimento da “totalidade e integralidade” da área, por ser um “lugar de memória”, sendo “fundamental a sua preservação para a perpetuação da memória ferroviária”, não sendo entendido como uma área fragmentada e dividida em operacional e não operacional (Ibidem, p. 83).

Nesse pátio, o valor de uso estaria expresso na continuidade de seu funcionamento como “pátio de operações ferroviárias, subsistindo até hoje com funções relacionadas à manutenção da ferrovia e, nesse sentido, detentor de um *valor existencial*, pela resistência da função para o qual o pátio foi concebido” (Ibidem, p. 71, grifo do autor). Também comporia esse valor a “compreensão de que os novos usos podem ser compatibilizados com o sítio e seu entorno,

desde que mantidas as atividades atuais e garantidas as possibilidades de ampliação daquelas operações” (IPHAN, 1730-T-15, p. 495).

No sistema de bondes, este se revelou pela urgência na manutenção desse sistema como “meio de transporte de passageiros preferencial no bairro”³⁷ (IPHAN, 1506-T-03, p. 3). Situação oposta à verificada nos demais processos, em que a atividade ferroviária já se encontrava desativada e se buscava, por meio do tombamento, além do reconhecimento de valores culturais, condições para sua reinserção no contexto através do uso, e, assim, garantir a permanência física das edificações.

O sentido de continuidade que se buscava caracterizar nos processos supramencionados é de suma importância para a abordagem desta pesquisa. A incorporação do valor de uso pela capacidade que este patrimônio carrega de se renovar, aspecto que permeia a história da sua conservação, conforme a seção 2, contribuiu para suscitar o interesse pela preservação de todos os seus componentes.

Nesse sentido, o objeto da proteção englobava todos os elementos que compunham a lógica de operação daquela atividade ferroviária, o primeiro por constituir-se em um sistema e o segundo como um complexo ferroviário, ambos conformados por edificações de épocas e funções distintas – operacional, manutenção, abastecimento, além de equipamentos, material rodante e via permanente. No entanto, no processo do sistema de bondes, todos os atributos foram apreendidos como representação do valor histórico, guiando, assim, os argumentos para sua proteção, seja pelos solicitantes, seja pelos agentes públicos envolvidos.

No caso do Pátio Ferroviário de Cinco Pontas em Recife (PE), os aspectos vinculados à lógica funcional ferroviária foram apropriados pelos solicitantes do pedido de tombamento como atributos, assumindo valores patrimoniais, seja pela relação entre os componentes dessa lógica, no caso, os remanescentes materiais, seja como “espaço de memória”, pela relação que estabelecia com o contexto em que estava inserido e com a sociedade. Nessa esteira, esse processo trouxe outras percepções sobre o patrimônio ferroviário, acionadas através dos conceitos³⁸ de memória ferroviária e de “lugar de memória”.

De acordo com os documentos adotados como base para as solicitações de tombamento e valoração cultural do pátio, a memória ferroviária teria sido instituída “justamente no contexto de extinção da RFFSA, portanto, no contexto de inexistência das dinâmicas sociais e de trabalho,

³⁷ Em 1981 foi requerida a proteção pelo mesmo motivo: “manter o sistema de bondes em funcionamento” (IPHAN, 1506-T-03, p. 2).

³⁸ Outros conceitos também foram adotados nos pedidos de tombamento, como memória coletiva e centralidade.

inerentes à atividade ferroviária” (IPHAN, 1730-T-15, p. 71). Momento em que se consolidou o paulatino processo de desmonte de suas estruturas, não devendo, entretanto,

ser preservada apenas no nível de prédios isolados e desconectados de seu contexto de produção e social, ou seja, ela deve possibilitar uma leitura para a geração atual e as futuras, do funcionamento do Pátio Ferroviário das Cinco Pontas como um todo, revelando, inclusive, suas relações de produção, sociais e de vizinhança. (*Ibidem*)

Esta memória ferroviária³⁹ foi considerada como um instrumento específico que

consiste, então, em todos os suportes e fontes de informações sobre o contexto ferroviário brasileiro, sobretudo os de ordem documental-bibliográfica, iconográfica, histórica (incluindo fontes da história oral e ruínas de testemunhos), arquitetônico-urbanística (tanto no plano interno a cada complexo ferroviário – organização espacial – quanto em relação à implantação na paisagem da cidade) e sociológica (relações de produção, de trabalho, de vizinhança – micro e macrossocial – de parentesco). (*Ibidem*, p. 72)

O Pátio Ferroviário de Cinco Pontas caracterizar-se-ia como um lugar de memória,

à medida que é uma referência para as pessoas que ali conviveram e, em sentido mais amplo, em sua relação com a origem da cidade [...] e na manutenção do espaço livre da esplanada. [...] Aquela área de área de alguma maneira sempre teve respeitada sua vocação como área aberta, de frente para o mar, construída conscientemente de acordo com as necessidades de seu tempo, um vazio que por toda a sua história foi repleto de significados. (*Ibidem*, p. 90)

Seria, então, lugar de memória e suporte de uma memória ferroviária, uma vez que havia um fazer ferroviário que se desenvolveu no lugar e elementos indissociáveis a esse lugar e a esse fazer. O pátio estaria, portanto, apto a receber a proteção federal por possuir, além dos atributos históricos referentes ao período inicial da implantação do sistema ferroviário brasileiro (estrada de ferro Recife - São Francisco), os seguintes:

Escala e complexidade de equipamentos, especificidade e centralidade, práticas e rotinas de trabalho, dinâmicas sociais únicas, elementos que constituiriam o universo da memória ferroviária, conforme definição já explicitada; bens móveis e imóveis diversos que compunham um complexo ferroviário, como material rodante, pátio, infraestrutura, edificações, equipamentos e acervo documental, constituindo-se em

Uma unidade funcional, cujas construções e equipamentos foram erguidos paulatinamente de forma a atender à crescente demanda de transporte de cargas e passageiros e a fixar-se como unidade autônoma, reunindo espaço produtivo e de moradia. (*Ibidem*, p. 68, grifo nosso)

³⁹ A dissertação de mestrado de Lucas Neves Prochnow (2014) se debruçou sobre a constituição desse conceito.

Haveria, portanto, integridade funcional no pátio pela presença desses elementos, sendo também, entre os pátios mais antigos e originais do Brasil, o que se encontraria mais íntegro, em especial na sua ligação com o porto de Recife (PE). Nos supracitados atributos, os vínculos com o trabalho e seu operador também se fizeram presentes, conforme apontado acima.

A esta noção de integridade se associaria a concepção de pátios como “vazios construídos”, decorrentes da necessidade de espaço para a operação ferroviária, compondo também o processo de formação do espaço urbano, a que se associariam também valores paisagísticos e urbanísticos, o que, por sua vez, acabaria por extrapolar os limites da própria área ferroviária⁴⁰.

A chegada da ferrovia ao Porto do Recife estabelece uma conexão indissociável e fundamental entre a área do Pátio Ferroviário das Cinco Pontas/Cais Estelita, o Porto e o conjunto arquitetônico, urbanístico e paisagístico do Recife [...] assim como entre os sistemas de transporte ferroviário e naval que contribuíram para a transformação e a configuração de uma das paisagens mais significativas da cidade. (IPHAN, 1730-T-15, p. 408)

Desse modo, o pátio das Cinco Pontas seria resultado de uma “construção social de relações de trabalho”, havendo um “*modus operandi* particular no contexto do desenvolvimento social e econômico brasileiro”, impactando a memória coletiva das pessoas ligadas ao contexto ferroviário – classes operárias ferroviárias e sociedade que usufruiu do sistema, constituindo-se em um símbolo para estas, e também numa paisagem (Ibidem, p. 106-107).

Esses atributos e aporte teórico tinham o propósito de ampliar o horizonte de compreensão sobre o pátio e de seu sentido para a memória ferroviária e urbana, e levaram à atribuição de um conjunto de “valores imbricados” e

que não existem separadamente, não obedecendo a uma lógica cartesiana de qualificação e, nesse sentido, impossível de se aferir isoladamente às partes. Isso porque as unidades não fazem sentido separadamente, visto que traduzem uma lógica maior, a de múltiplas relações num conjunto de equipamentos que constituíram a malha ferroviária de Pernambuco. (Ibidem, p. 100)

Estes valores seriam: “histórico”, pela capacidade de informar, como “instrumento, símbolo e documento”. Argumentação interessante por valorizar objetos (móvels e imóveis) a que não se atribuiria importância cultural por seu caráter repetitivo e por constituir-se em um acervo recente e de enormes proporções; “arquitetônico” – “se não por seu valor plástico ou estético, mas por sua lógica funcional interna e externa”, ligada aos espaços de produção e

⁴⁰ Na comunicação da decisão de negação do tombamento do pátio, a presidência do Iphan apontou a importância de desenvolver estudos sobre a paisagem de Recife e Olinda com vistas à sua proteção. Nestes, o pátio deveria ser inserido, mas com a ressalva de que não fosse “tratado a partir dos valores da história ferroviária”, e sim por sua “contribuição ou não à configuração da paisagem histórica de Recife e Olinda” (IPHAN, 1730-T-15, p. 1.406).

moradia, leitura interessante, visto que as estruturas remanescentes do pátio são primordialmente do século XX; “paisagístico”, expresso na aludida vocação da área como um vazio urbano/espacô livre/espacô aberto, construído, ao longo do tempo, como “intenção” e não como “resquício urbano” (IPHAN, 1730-T-15, p. 68-69, grifo nosso).

E ainda o “arqueológico”, através dos vestígios materiais da atividade ferroviária, por contribuir para o conhecimento das várias camadas históricas que levaram ao pátio, um sentido de longa duração histórica, já citado. Além dos valores de uso e raridade já explicitados, o de “memória histórica, social e urbana”, que “perpassa e dá sentido aos demais valores” (Ibidem).

Esta combinação de valores refletiria a “complexidade do pátio” e indicaria sua “relevância e significância nacional para a preservação da memória ferroviária brasileira”. Todos os elementos expostos revelariam a “significância cultural relacionada à memória do patrimônio industrial”, no caso, do patrimônio ferroviário, pela “combinação de atributos e valores consistentes na integridade dos elementos” que o configuram e na “autenticidade expressada pelos mesmos”, “lugar por excelência” da referida memória (Ibidem, p. 107, grifo nosso).

Nesse sentido, seus elementos remontariam “toda a lógica funcional, estrutural, visual e das relações sociais de trabalho no contexto da implantação do sistema ferroviário brasileiro” (Ibidem, grifo nosso). Os trechos sublinhados acima correspondem aos atributos ou características a que foram associados significados ou valores patrimoniais. Nota-se que estes últimos se diferenciaram dos demais por estabelecerem relações entre os componentes da rede ferroviária, e, assim, inserirem outras percepções ao patrimônio que propunham ver protegido. Nestes, foram os aspectos espaciais e funcionais que fundamentaram o entendimento sobre o bem.

Entendimento este pautado pela lógica funcional da rede, da qual faziam parte: as edificações e equipamentos; a função exercida ao longo do tempo pela área/pátio para a atividade ferroviária e para a cidade; sua constituição como um vazio; e os vínculos sociais ligados ao trabalho e à moradia, sendo estes últimos apontados nos documentos que subsidiaram os pedidos de tombamento como fundamentais para a constituição da memória ferroviária.

Com esses argumentos se buscava também uma aproximação temporal e espacial. Não seriam importantes apenas os vestígios de um passado longínquo, mas também as transformações ocorridas no pátio e sua continuidade; não apenas valores históricos e artísticos, e sim a percepção de outros atributos próprios à atividade industrial ferroviária, cuja trajetória constitui-se por momentos de implantação, funcionamento, ampliação ou adaptação, descontinuidades e abandono, e apropriações culturais.

Conclui-se então que a significância do Pátio Ferroviário de Cinco Pontas pode ser entendida pela sua dimensão sintática, pela integridade funcional e inteligibilidade dos elementos materiais que o configuram e que permanecem consistindo na forma, na função para o qual foi concebido, permanecendo intactos os esquemas de circulação e produção; e por sua dimensão semântica, pelo sistema de valores que podem ser identificados no presente, relacionando-se à memória coletiva, emanando do lugar autenticidade porque é percebido como expressando um verdadeiro processo histórico de construção de um sistema ferroviário de uma cidade porto, o Recife. (IPHAN, 1730-T-15, p. 103-104)

A partir do excerto acima e considerando o aporte teórico apresentado na seção 2, tem-se que os argumentos apontados para justificar a proteção do Pátio Ferroviário das Cinco Pontas, em Recife (PE), foram ancorados em conceitos e entendimentos contemporâneos sobre o patrimônio industrial. Conceitos que compuseram os pedidos de tombamento apresentados ao Iphan e Ministério da Cultura, em 2015, porque seus solicitantes (sociedade civil organizada) incorporaram a eles os pareceres produzidos pelo Grupo de Trabalho⁴¹ instituído no Iphan/PE para analisar a existência de valor cultural neste pátio.

Ou seja, a construção teórica acima foi elaborada pela instância local da própria instituição responsável pela proteção pretendida, e com o propósito de reconhecer a importância do pátio pelo viés da preservação da memória ferroviária (nos termos da Lei nº 11.483, de 2007) e não do tombamento (instrumentos discutidos na seção 6). Nos pareceres adotados pelos referidos pedidos (elaborados em 2010 e 2011), havia uma intenção deliberada de não “ceder” aos procedimentos do tombamento, na percepção do GT, muito marcado pela “caracterização factual da história”, para o que a elaboração teórica supra e a adoção da memória ferroviária como instrumento seriam fundamentais.

Importante destacar que essa abordagem marcou também uma mudança significativa do olhar do próprio Iphan/PE sobre o pátio. Para este, em 2004, as edificações existentes, “examinadas do exterior e sem aprofundamento histórico, não reúnem características arquitetônicas suficientes para uma inscrição nos livros de tombo federal”. O pátio possuiria “importância paisagística”, mas sob a ótica municipal, uma vez que a partir dele se vislumbraria áreas importantes da cidade, “tanto no sentido de quem se situa no terreno olhando para fora quanto o inverso”. O valor histórico estaria presente, mas apenas nas estruturas mais antigas, não podendo estas se perder (Ibidem, p. 121).

⁴¹ Técnicos do Iphan/PE integrantes do Grupo de Trabalho: Maria Emilia Lopes Freire, Fábio Cavalcanti, Giorgi Bessoni, Marcelo Freitas, Aline de Figueirôa Silva e Rosane Piccolo.

Note-se uma diferença substancial quanto à caracterização do lugar, e, em consequência, de seus significados nos documentos supracitados – 2004 e os de 2010 e 2011. Podem-se fazer duas considerações sobre esse distanciamento de percepções. A primeira, de que quando foi elaborado o parecer de 2004 o único instrumento de proteção dos bens materiais existente era o tombamento, logo, fica evidente que a análise se deu a partir dos critérios estabelecidos, notadamente marcados pela excepcionalidade.

A segunda refere-se à dificuldade de entendimento do patrimônio industrial, no qual se insere o ferroviário, conforme abordado na Introdução e na seção 2. O segundo olhar voltado para o pátio das Cinco Pontas lançou mão de outros aportes legais e teóricos, o que não significa a superação da referida dificuldade, mas outra possibilidade de interpretação do bem.

Entretanto, apesar de todo o esforço para a utilização da memória ferroviária como instrumento prioritário para a preservação desse pátio, o GT acima referido acabou por se utilizar do tombamento para obter o reconhecimento pretendido. Tal mudança fora recepcionada pelos pedidos de tombamento encaminhados ao Iphan, em que os atributos e a significância cultural do pátio eram os apontados nos pareceres da instância local do órgão para a valoração cultural, e o objeto da proteção era o descrito na proposta de tombamento, também elaborada por essa instância.

Esta tinha o propósito de “valorizar a nossa história por meio do tombamento”, uma vez que o pátio – “precioso documento sobre a memória ferroviária” – encontrar-se-ia próximo a outros bens tombados isoladamente, fazendo parte e colaborando para a definição deste contexto histórico por ter sido resultado de um paulatino processo de criação do vazio urbano através dos aterros efetuados no local desde o século XVII, sendo esse vazio importante para a “constituição física da imagem da cidade do Recife” (IPHAN, 1730-T-15, p. 143).

O objeto da proteção passou a ser denominado de *Primitivo sistema de transporte ferroviário na cidade do Recife*, compreendido pelos remanescentes das “primitivas” estradas de ferro implantadas no estado, aos quais caberiam os valores histórico, artístico, arqueológico e paisagístico, em consonância com os respectivos livros do tombo, e mantendo os argumentos apresentados acima (pareceres institucionais de 2010 e 2011). No entanto, verificou-se que o valor histórico sobressaía em relação aos demais, agora representado também pelos “pátios ferroviários primitivos”⁴², pontos de partida das principais estradas de ferro “construídas no século XIX”, pelos “primitivos elementos” das linhas de trem e bonde (*Ibidem*).

⁴² A pesquisadora Maria Emilia Lopes Freire (2017a), uma das autoras do parecer do Iphan/PE, no artigo *Patrimônio Ferroviário: em busca dos seus lugares centrais* aborda essa proposta de tombamento e seus propósitos.

A representação do valor estético se daria “pelo conjunto tipológico do ‘Pátio’, característico do sistema ferroviário implantado no Brasil, especificamente os edifícios construídos para as estações ferroviárias, representadas pela Estação Central do Recife e a do Brum”. O valor arqueológico se mantinha vinculado à capacidade dos objetos da “cultura material industrial” de informar sobre o desenvolvimento do sistema; e o paisagístico estaria expresso na “paisagem urbana industrial do século XIX e de princípios do século XX, presentes no Bairro de São José, no Bairro de Santo Antônio e no Recife Antigo” (IPHAN, 1730-T-15, p. 149).

A proposta ampliou o objeto para além do Pátio Ferroviário das Cinco Pontas, incorporando outros espaços, bens imóveis e móveis ferroviários, e manteve os elementos vinculados aos aspectos funcionais da rede ferroviária, como os trilhos, pátios e equipamentos. A expressão dos seus valores passou a ser caracterizada pela antiguidade de partes da rede. Os atributos vinculados ao trabalho, moradia e relações sociais, que permeavam os valores definidores da significância cultural do pátio, cederam espaço para a caracterização dessa antiguidade.

Houve, portanto, certa adequação aos termos mais afeitos ao tombamento, como a identificação dos bens e linhas como primitivos e sua relação com os momentos iniciais de implantação da rede, devidamente caracterizados e datados, além do destaque às estações em relação aos demais componentes da rede, conforme observado nos demais processos. Percebe-se, então, como os instrumentos legais de proteção participam da definição do objeto a proteger, aspecto abordado na Parte III da dissertação.

Por fim, cabe destacar como o conhecimento por parte dos solicitantes sobre o patrimônio industrial e ferroviário e sobre os procedimentos e critérios adotados pelo Iphan para o tombamento federal colaborou para o desenvolvimento dos argumentos motivadores da proteção. Tal constatação se observou, sobremaneira, no processo do Pátio Ferroviário das Cinco Pontas, em Recife (PE), cujo domínio dos aspectos conceituais, com suporte nas Cartas Internacionais e na legislação, marcou a construção das motivações para o tombamento, conforme visto; e, com menor complexidade, no da Vila Belga, em Santa Maria (RS).

Neste último, mesmo sucinto, o pedido demonstrou certo conhecimento de seus interlocutores sobre o patrimônio ferroviário, entendendo-o como parte do patrimônio industrial, detentor de especificidades que lhe dariam um “valor particular” e que requeria “conceitos individualizados e coerentes com cada realidade”. Um entendimento alinhado aos apresentados

na seção 2 e mais abrangente que os vinculados, primordialmente, ao bem isolado e à dimensão histórica e arquitetônica do patrimônio ferroviário (IPHAN, 1681-T-13, p. 5).

Este pedido também se utilizou de termos como “singularidade”, “representatividade” e “antiguidade”, ao citar a “qualidade das tipologias, sítio e paisagens, que apresentam o valor particular deste patrimônio”, e considerou que havia uma “mudança de paradigma na instituição” quanto às formas de proteção adotadas, embora não tenha mencionado a Lei de 2007 (*Ibidem*).

Da análise dos processos indeferidos percebe-se que os bens ferroviários apresentados ofereceram outras leituras e, portanto, outras possibilidades de apreensão de sua importância cultural e social. Para além da história e do traço arquitetônico mais erudito, o reconhecimento da participação dos trabalhadores ferroviários, da continuidade do exercício da função ferroviária e a identificação da lógica de funcionamento da rede ferroviária como atributos podem ser considerados como avanços, mesmo que não reconhecidos oficialmente. Tal avanço se deve não só à ampliação do conhecimento sobre essa natureza de bens, mas também em relação ao desafio que se impõe para a sua proteção.

Em um paralelo entre os pedidos de tombamento cujos bens obtiveram o reconhecimento como patrimônio cultural brasileiro e os indeferidos, notam-se similitudes fundamentais quanto ao interesse pela preservação, por parte dos agentes internos e externos ao órgão de preservação. É também elemento comum a ambos a apropriação da história da ferrovia como um atributo primordial, fazendo parte deste os vínculos afetivos, simbólicos e sociais que constituem a memória do lugar.

Nos processos deferidos, em geral, é a arquitetura de maior apuro técnico e a mais antiga que desperta o interesse de preservação; nos indeferidos, esta caracterização enquanto bem ferroviário singular também se apresenta como um traço importante do vínculo social estabelecido com o local. Os aspectos simbólicos, afetivos e memoriais ora apontam para a nostalgia do que se perdeu, ora para uma perspectiva de futuro igualmente sonhado. Mas trazem também, especialmente nos bens indeferidos, um valor social específico: o do trabalho como parte definidora desse patrimônio.

A partir de todos os aspectos realçados nesta seção, tem-se o leque de atributos e significados associados aos bens ferroviários e que motivaram as respectivas solicitações de tombamento. Tem-se também que esse patrimônio possibilitou outras abordagens, estimuladas pela diversidade de bens materiais, por uma lógica específica de funcionamento e pelo impacto na vida das pessoas e do contexto em que se insere. Abordagens reconhecidas ou não, mas que constituem o patrimônio em análise.

4.8 CONSIDERAÇÕES PARCIAIS

Nesta seção foram abordadas as apropriações dos bens ferroviários (atributos e significados) pelos proponentes dos pedidos de tombamento, deferidos e indeferidos, externos ao órgão ou desenvolvidos por este. A partir destes se obteve uma apreensão do sentimento de preservação de parcela da sociedade (como grupos específicos) e de agentes governamentais (estado, municípios e o próprio órgão federal) envolvidos com os processos de tombamento. Um sentimento carregado de referências históricas, impregnado pela qualidade e novidade da arquitetura ferroviária e imbuído de uma missão reparadora de uma memória que daria sentido aos demais aspectos.

Em Teresina (PI) e Joinville (SC), além do papel que exerceram para a constituição da história local e nacional, é a qualidade arquitetônica e a monumentalidade de suas estações que motivam o tombamento; nas pontes João Luís Ferreira, em Teresina (PI) e Eurico Gaspar Dutra, em Corumbá (MS)), a história se faz por meio da tecnologia construtiva empregada, metálica e em concreto armado, respectivamente.

Em Campo Grande (MS), é na relação urbana e social estabelecida a partir das estruturas ferroviárias, em especial as residenciais, que se apreende o conjunto ferroviário, e não só como parte da história, mas ainda por uma estética própria também merecedora de reconhecimento; e no Museu do Trem (RJ) e nas Oficinas de Jundiaí (SP), a história se sobressai na monumentalidade das oficinas e na diversidade dos acervo de bens móveis.

Entre os processos indeferidos, a história e a estética ferroviária são os aspectos de distinção dos bens ferroviários, não só com vistas ao tombamento, mas, principalmente, em relação ao contexto em que estão implantados, nestes a memória é também expressão importante do vínculo memorial e das relações sociais ali vivenciadas.

Na apreensão dos bens ferroviários, o entendimento de suas especificidades a partir da lógica funcional da atividade que lhe deu origem encontra grande dificuldade como caminho para a identificação de atributos e significados, porquanto predomina nos pedidos uma predileção pelo bem isolado, singular e de valor histórico. Os aspectos funcionais, quando identificados, foram compreendidos como expressão deste valor, assumindo um papel memorial e de testemunho de uma época que se encerrou, da qual também fizeram parte as relações de trabalho.

Há duas exceções que se destacam. A primeira, o Complexo Ferroviário de Campo Grande (MS), que em razão da valorização dos aspectos funcionais inseriu na proteção um conjunto de

bens para além da estação. E a segunda, encontrada entre os bens indeferidos, o Pátio Ferroviário das Cinco Pontas (PE), exemplo singular de uma abordagem mais integradora e alinhada com as especificidades dessa natureza de patrimônio, de grande potencial para ser estudado. Cita-se ainda o Sistema de Bondes de Santa Teresa (RJ) e a Vila Belga, em Santa Maria (RS), por trazerem também aspectos ligados à funcionalidade ferroviária e às relações de trabalho, mas ainda entendidos como expressão da história.

5 PROCESSOS DE TOMBAMENTO: o olhar do DEPAM e do Conselho Consultivo

Na presente seção será analisado o olhar das instâncias que deliberaram pela continuidade ou não das proposições de tombamento apresentadas na seção anterior, o DEPAM e o Conselho Consultivo do Iphan. Um olhar que parece construído por aspectos mais afeitos aos instrumentos de proteção que à natureza do bem, o que, por vezes, colaborou para uma redução de seus significados. O preciosismo com que os livros do tombo foram tratados nos processos revela o papel preponderante da instituição na construção do rol de bens dignos de reconhecimento como patrimônio cultural brasileiro.

5.1 A CONSTRUÇÃO DE UM SENTIDO DE REPRESENTATIVIDADE A PARTIR DA EXCEPCIONALIDADE FERROVIÁRIA

Antes de tudo, uma questão pertinente: A política estratégica do IPHAN, implícita na preservação de acervos culturais, tem como princípio a seleção daqueles bens representativos dos mais diversos segmentos da cultura nacional, e o patrimônio ferroviário se destaca entre eles, por suas especificidades.

Se tomarmos como referência o território nacional, a totalidade do acervo ferroviário não chega a ser extensa, porém é representativo de epopeias de desbravamentos, conquistas e consolidações do território e do processo socioeconômico que transformou o Brasil do Primeiro Império no Brasil Republicano. Então a questão é: como lograr boa representatividade do grande acervo ferroviário distribuído no país? Quais bens ou conjuntos, porque, com que meios devemos tombar?

É claro que não poderia ser a totalidade do sistema ferroviário, ainda que só aquelas partes construídas e consolidadas até a II Grande Guerra, ou do advento do “império” automobilístico. (IPHAN, 1485-T-01, p. 251)

Nesse excerto do DEPAM, do processo referente às oficinas da Companhia Paulista de Jundiaí (SP), algumas questões bastante pertinentes à proteção do patrimônio em estudo foram, de fato, colocadas, como: o papel que sua preservação assumiria enquanto representação de uma parcela dos diversos segmentos da cultura por suas “especificidades”; como representação das “epopeias”, “conquistas” e “consolidações” que promoveu, ajudando o país a superar o passado, ou seja, como representação de um significativo evento histórico de abrangência nacional; como representação de si mesmo, por meio da escolha adequada de seus bens, que, por sua vez, tinha como pista os remanescentes dos primeiros momentos de sua implantação.

Na tramitação do parecer supracitado pelo diretor do então Departamento de Proteção (DEPROT) – atual DEPAM, talvez em resposta a essas questões, a importância do tombamento

de bens ferroviários novamente foi abordada, assumindo um caráter de reparação em relação ao próprio patrimônio ferroviário e à sociedade:

Lembremo-nos que, mesmo por sendas incontornáveis, o IPHAN é devedor de ações de acautelamento e preservação do patrimônio ferroviário, e deve ser do mais alto interesse uma reabilitação perante a sociedade brasileira no que concerne a esse patrimônio, desde sempre merecedor da preservação assistida pelo estado.

Nesse sentido, além das exigências legais e técnicas, o processo em tela desvelou não só a alta relevância cultural do conjunto ferroviário da Companhia Pualista, mas também a urgência e a atualidade das ações de acautelamento e suas consequências, assim como nos estudos da Estação da Luz e da Vila de Paranapiacaba. Esperemos frutos duradouros. (IPHAN, 1485-T-01, p. 255)

Estas manifestações ocorreram em 2002, quando o desenho de uma proteção mais efetiva desse patrimônio ainda se encontrava em discussão pelas instituições envolvidas e sociedade civil interessada. Vislumbrava-se naquele momento uma participação significativa dos bens ferroviários no rol dos bens reconhecidos como patrimônio cultural, dada a sua alta relevância e a urgência desse reconhecimento, sendo o tombamento seu principal instrumento. As motivações para essa preservação, desde então, já sugeriam um sentido de reparação e de representatividade, dada a dimensão do acervo e os desafios que se impunham à instituição.

Inicia-se, então, a análise com o Complexo Ferroviário de Campo Grande (MS), citado na seção anterior como o primeiro processo aberto na segunda fase de tombamentos realizados pela instituição. Para o DEPAM, a este complexo deveria ser atribuído o valor histórico, por ser a representação de uma situação única no Brasil à época, “uma ilustração da política central de integração nacional”, uma vez que, em razão das condições políticas da República Velha, “poucas iniciativas do governo federal tinham condições de prosperar”, confirmando os atributos indicados pela instância local (IPHAN, 1536-T-06, p. 241-242).

Havia também um segundo motivo para a inscrição do complexo nesse livro: sua representatividade como “exemplar de um dado momento da história das técnicas”, sendo a “meia-rotunda, que guarda certa beleza plástica de projeto, o virador, oficinas, pátio de manobras (parcialmente preservado, na área das oficinas), galpões de manutenção, caixa d’água etc.” (Ibidem).

O parecer que deliberou sobre este tombamento ressaltou que havia poucos bens tombados ligados à história das técnicas e do trabalho, a exemplo do complexo ferroviário de São João del Rei (MG), de 1989, considerado emblemático por ter sido acautelado todo um conjunto de elementos (casas, oficinas, máquinas, trecho de linha, além da estação). Este tombamento teria sido “uma ação tendo por base uma visão mais recente de história, na qual se privilegiam os

processos e grupos e não os acontecimentos ou indivíduos”, uma vez que haviam sido protegidos “os elementos que davam sentido à via férrea enquanto meio de transporte, como a linha, as máquinas e as estações, preservadas como pontos terminais” (IPHAN, 1536-T-06, p. 242 e 246).

Por possuir esse mesmo sentido, o tombamento do complexo de Campo Grande (MS) se diferenciaria dos demais, pois possibilitaria

a percepção da complexidade das funções inter-relacionadas, necessárias ao pleno funcionamento do complexo organismo que era uma estação ferroviária de grande porte: terminal de passageiros, prédio da administração, armazém de cargas, pátio de manobras, oficinas, salas de telegrafo, o girador e a interessantíssima meia-rotunda, esta uma construção feita para máquinas de grande porte e que é de singular importância no país. No todo, é um conjunto que muito bem ilustra todo um período de nossa história, onde as cidades se articulavam e se desenvolviam ao redor dos nexos de transporte, fossem eles portuários, fluviais e, principalmente, ferroviários. (Ibidem, p. 243, grifo nosso)

Ainda sobre a singularidade do tombamento proposto, no supracitado parecer constava também referência ao da Vila Ferroviária de Paranapiacaba, em Santo André (SP), por sua similaridade em relação ao complexo de Campo Grande (MS) no que se refere à estrutura ferroviária, compreendida por “uma vila operária e prédios de apoio ao funcionamento da ferrovia, igualmente desativada. Contudo, neste tombamento o aspecto arquitetônico da vila foi o enfatizado” (Ibidem, p. 242-243).

Com a distinção entre esses tombamentos o parecerista quis destacar a importância conferida na proposta de Campo Grande (MS) às relações de trabalho. Valorização esta que deveria ser reconhecida não só como expressão da história, mas também dos aspectos antropológicos e sociais estabelecidos, sobretudo, nas edificações residenciais do complexo, o que justificaria sua inscrição nos dois livros, o *Histórico* e o *Etnográfico*. Sua arquitetura e conjunto urbano assumiriam, assim, significados sociais e simbólicos, estes últimos em substituição aos estéticos apontados pelo Iphan/MS, analisados adiante.

Este tombamento se apresentaria, então, como um sopro de renovação e ampliação das motivações que poderiam levar à proteção dos bens ferroviários, representante de uma visão mais abrangente sobre esse patrimônio. Visão esta pautada pela compreensão do complexo como um todo, composto por partes de natureza operacional e social, que juntos configurariam a unicidade das relações supracitadas.

Em que pese tal caracterização, bastante alinhada com as especificidades do patrimônio em questão, este se revelou um entendimento isolado na instituição e sem uma repercussão efetiva em relação aos demais tombamentos de bens ferroviários, bem como em relação aos valores

motivadores de sua proteção. Assim como o de São João del Rei (MG), esse tombamento assumiria um caráter de representatividade de uma ação singular e única no Instituto.

A partir dos processos analisados, observou-se que o lugar confortável para o Iphan quanto ao tombamento de bens ferroviários parecia se dar na dimensão histórica e na caracterização de sua escala monumental. Pinça-se desses processos o já citado complexo de Campo Grande (MS), no qual a convergência de entendimentos sobre os valores associados ao bem, motivadores da proteção, se limitava à percepção dos atributos como expressão dos aspectos históricos, apesar do caráter inovador que se propunha a ele. Bem como a ponte Eurico Gaspar Dutra, em Corumbá (MS), cuja relevância histórica era reconhecida pelo alcance da ferrovia no interior do país e pelo emprego de determinada técnica, em detrimento de outros aspectos suscitados pelo bem, abordados adiante.

No parecer referente a este tombamento, consta que ele fazia sentido por meio da inscrição no livro *Histórico* pela “monumentalidade (dois quilômetros de extensão) e sua situação construída no meio do Pantanal Sul-Mato-Grossense, em condições muito adversas e em um período em que não havia comunicações fáceis no país como um todo”. Características que fariam da ponte um marco “da industrialização do governo Vargas” e do “processo de definição de limites entre o Brasil e seus vizinhos [Bolívia]”, com um papel importante para a “integração nacional”, sem novidades em relação às motivações geopolíticas apontadas pelo Iphan/MS e apresentadas na seção anterior (IPHAN, 1577-T-09, p. 174-175).

Somava-se a essas motivações o uso da técnica do concreto armado, uma vez que eram “casos raros” os tombamentos de “obras monumentais desse material” motivados por “sua significação para a história da engenharia nacional”. O tombamento da ponte seria uma oportunidade para valorizar “uma característica fundamental da engenharia e arquitetura nacional que tem passado quase despercebida”, inclusive pelas instituições de preservação¹. Para o parecerista, “se há um elemento constitutivo da arquitetura moderna que pode ser considerado característico, esse é o concreto armado” (*Ibidem*, p. 173).

O valor histórico desta dimensão técnica se devia por compor a história da arquitetura nacional, não havendo, nesse argumento, uma relação direta com o contexto ferroviário que ensejou sua construção; este se fazia representado nas motivações geopolíticas. Portanto, o reconhecimento da ponte como patrimônio cultural se inseria mais em um interesse institucional

¹ Neste parecer foram citadas algumas iniciativas de preservação de bens de “caráter tecnológico”, e que o Iphan já teria procurado preservar técnicas em desuso, “mesmo que de forma incipiente”, sendo o Complexo Ferroviário e Museu Ferroviário de São João del Rei (MG) um exemplo. Ainda ressaltou: “infelizmente, uma proposta que é mais fácil de ser apresentada no papel que viabilizada na prática” (IPHAN, 1577-T-09, p. 172).

de registro e preservação de uma tecnologia representativa do país, que o Iphan queria ver reconhecida.

Havia ainda uma terceira motivação para o referido tombamento: a estratégia de ampliação da presença do patrimônio cultural reconhecido pela esfera federal em determinadas regiões do país pouco alcançadas pelas políticas e ações de preservação do Instituto. Logo, a importância da proteção da ponte congregava, ademais dos aspectos históricos, interesses para além de sua condição de ponte ferroviária.

Afora a localização no mesmo estado, o fato de compartilharem da mesma dimensão histórica e de terem sido analisados pelo mesmo parecerista, os tombamentos supracitados possuem outro aspecto em comum: ambos podem servir de exemplo da dificuldade da instituição em adotar uma abordagem mais ampla em relação à identificação e ao reconhecimento em edificações e estruturas eminentemente utilitárias de qualidades e valores que não fossem de natureza histórica ou monumental, como os estéticos.

Na percepção do DEPAM, o reconhecimento de valores estéticos nos supracitados bens encontraria limitações em relação ao instrumento do tombamento. De acordo com o parecer de tombamento, as edificações do complexo de Campo Grande (MS) não poderiam ser enquadradas como “obras de arte”, logo, não caberia sua inscrição no respectivo livro. O autor deste parecer, embora tenha indicado em manifestação anterior essa possibilidade pela importância para a história da arquitetura de elementos como as “oficinas em tijolo aparente e a meia-rotunda” (IPHAN, 1536-T-06, p. 20), quando de sua decisão final discordou da indicação do Iphan/MS por entender que:

Do ponto de vista da possível inscrição do bem livro de belas-artes, apontamos que o mesmo é um *conjunto* e, se visto como tal, contém em seu interior poucos elementos que poderiam ser enquadrados dentro de uma visão estrita de obra de arte. Em uma análise do local podemos apontar o prédio da estação, em estilo eclético, a meia-rotunda e, finalmente, algumas das casas de funcionários de melhor situação na ferrovia. Não há, contudo, uma unidade entre esses elementos, havendo até fortes discrepâncias no conjunto, se analisado do ponto de vista artístico. Estas discrepâncias seriam as construções de caráter eminentemente utilitário, entre as quais se destaca a meia-rotunda, que tem na opinião do abaixo assinado certa beleza prática, mas que ainda assim não pode deixar de ser visto como um prédio cujas formas são condicionadas por sua função e não por quaisquer considerações de caráter estético, o que é evidente na falta de decorações na mesma, a não ser pelo brasão da Noroeste do Brasil. No caso das oficinas, prédios administrativos e casas de operários, isso fica mais evidente, já que são construções totalmente desprovidas de qualquer preocupação com a questão plástica. Dessa forma, não vemos como classificar o *conjunto* como um bem de excepcional valor artístico, ainda mais considerando que os elementos isolados em que se percebe certa preocupação com a questão estética não se apresentam com uma feição de grande valor, como é o caso da própria estação, elemento central do complexo. (Ibidem, p. 245)

Interpretação similar à feita pelo mesmo parecerista sobre a ponte em Corumbá (MS), para quem não caberia sua inscrição no livro de *Belas-Artes* pela ausência de intenção estética em sua construção. O excerto a seguir, extraído do parecer conclusivo sobre o tombamento desse bem, expõe a dificuldade do órgão, acima mencionada:

No caso da ponte há um problema ainda maior para a apreciação do bem por uma questão meramente estética [...]: não foi feito nenhum esforço especial para a transformar de um objeto meramente utilitário em outro, que tivesse alguma característica suscetível a gerar excitação sensorial agradável a um observador – uma das definições possíveis para a beleza. Os arcos que formam a estrutura e seu jogo de cheios e vazios são resultado de soluções técnicas, em que não houve maior preocupação além da sua funcionalidade. [...] Afinal, repetimos, não houve – ou não se observa – uma intenção de criação de um objeto de arte, de forma que fica difícil imaginar como ele se enquadraria em um estilo específico da arte erudita – não sabemos qual este seria. Não podemos deixar de voltar a observar que, do ponto de vista de vista da história das técnicas, a ponte não é um marco excepcional, pois não foi pioneira na técnica do concreto. (IPHAN, 1577-T-09, p. 179 e 182)

Para tal avaliação, foram apresentadas algumas referências sobre os critérios de que a instituição tradicionalmente lança mão para inscrever um bem no livro de *Belas-Artes*, quais sejam: estética (beleza), qualidade técnica (considerando determinado estilo artístico), ou o reconhecimento do caráter monumental e simbólico do bem pela sociedade². Critérios que foram corroborados pela Coordenação de Proteção do DEPAM/RJ quando da tramitação da análise final sobre a ponte, em que a arquiteta Jurema Kopke Eis Arnaut sublinhou o que para ela justificaria a inscrição de bens no livro de *Belas-Artes*: estas “foram orientadas pela importância desses bens para o estudo das condições e dos efeitos da arte e da arquitetura eruditas, tanto quanto pelas emoções suscitadas pela apreciação desses bens” (Ibidem, p. 183 e 191).

Desse modo, pode-se considerar que, embora os pareceres supracitados – referentes ao complexo de Campo Grande (MS) e à ponte em Corumbá (MS) – tenham a mesma autoria, conforme dito, eles acabam por refletir, de algum modo, um pensamento institucional (mesmo que não tenha sido corroborado pelo Conselho Consultivo), visto que o processo avançou com a manutenção do entendimento supra. Isso se repetiu na avaliação do acervo do Museu do Trem (RJ), em que este mesmo autor considerou que a “ausência de características artísticas relevantes” do acervo, composto por vagões, locomotivas e objetos ligados à atividade ferroviária cotidiana, não permitia a indicação do tombamento de “toda a coleção nesta categoria” (IPHAN, 1382-T-97, p. 109).

² O autor do parecer, Adler Romero, historiador e parecerista dos processos oriundos do Iphan/MS, para chegar aos critérios citados analisou a inscrição de alguns bens nesse livro, ocasião em que também problematizou o conceito de beleza. A atribuição do valor artístico nos tombamentos do Iphan foi discutida por Fonseca (2009) até a década de 1990.

Esta caracterização de “obra de arte” coloca, então, uma questão de interesse para o contexto do patrimônio em estudo. A partir dela, restariam dúvidas sobre a atribuição de valor estético a bens eminentemente utilitários, constituídos sobremaneira por estruturas operacionais e objetos do cotidiano. A considerar o aporte teórico presente na seção 2, tem-se que, de fato, os objetos industriais foram definidos em razão de necessidades funcionais, e não a partir de uma preocupação de ordem artística, o que não significa que o resultado desse arranjo não possua qualidades formais e estéticas.

Trata-se, no entanto, de uma questão de extrema complexidade e ainda sem uma resposta conclusiva ou inclusiva, mas que precisa ser buscada no próprio contexto industrial e não fora dele, já que acaba por afetar sobremaneira a percepção dos atributos e significados do patrimônio em estudo. Nos processos em análise, observou-se que prevalece um olhar guiado pelas características arquitetônicas de elevado apuro técnico e escala monumental. Este olhar auxilia no entendimento do tombamento das estações de Joinville (SC) e Teresina (PI).

De acordo com parecer do DEPAM sobre o Conjunto da Estação de Teresina (PI), a penetração desse meio de transporte no interior do país e a influência que exerceu por onde passou seriam expressão de sua importância, visto que “materializou a chegada da ‘modernidade’ no sertão nordestino” e promoveu a “incorporação de novas linguagens estilísticas e novos materiais construtivos industrializados, modificando sensivelmente a aparência das cidades”. Essas marcas estariam sintetizadas na “monumentalidade arquitetônica do edifício da Estação”, bem como na ponte metálica João Luís Ferreira, na mesma cidade, sendo estes bens testemunho do “ contato direto que a ferrovia permitiu entre o interior do país e as tendências mundiais pós-industrialização” (IPHAN, 1557-T-08, p. 41).

Monumentalidade que tornaria a estação uma importante referência para a então cidade de Teresina (PI), cujas “técnica” e “linguagem” teriam influenciado as demais construções que buscavam se aproximar esteticamente dela.

O Conjunto da Estação Ferroviária de Teresina constitui-se em um dos mais representativos exemplares da arquitetura ferroviária no Brasil, o qual possui relevante significado na estruturação e configuração urbana de Teresina, além de sua monumentalidade arquitetônica. Portanto, não resta dúvida de que os elementos históricos e arquitetônicos do Conjunto da Estação Ferroviária de Teresina lhe confere expressivo valor cultural, a justificar a inscrição nos livros do tombamento Histórico e de Belas-Artes. (*Ibidem*, p. 67)

Desse modo, em razão do supracitado apuro técnico e valor artístico da estação, o DEPAM justificou a inscrição de todo o conjunto nos livros citados, tal como a Estação Ferroviária de Joinville (SC), onde a confluência entre os valores histórico e artístico, associada à

técnica, estaria impressa na sua excepcionalidade³ arquitetônica. Estes tombamentos podem ilustrar o papel simbólico e de representatividade que as estações assumiram ao longo do tempo, conforme identificado na seção 4.

Situação diferente da observada no complexo de Campo Grande (MS), apresentado acima, em que se buscou valorizar e chamar atenção para os elementos que garantiam a funcionalidade ferroviária – trilhos, oficinas, meia-rotunda, edificações residenciais –, mas sem reconhecer nestes alguma qualidade formal.

O tombamento do conjunto de Teresina (PI) trouxe também outras motivações para o reconhecimento dos bens ferroviários em questão. A primeira, a de que este tombamento se inseria “nas estratégias atuais de preservação, na medida em que reconhece e protege bens localizados em regiões onde até então o IPHAN teve sua atuação restrita, buscando corrigir essas distorções”, conforme manifestação favorável à proteção pelo DEPAM. Nesse sentido, o conjunto seria considerado “parte de um processo nacional de ocupação e estruturação do território brasileiro”, o que reforçava a importância dessa estratégia e do tombamento em questão (IPHAN, 1557-T-08, p. 41).

O Piauí passaria, assim, a integrar esse processo de formação do território nacional por meio de seu patrimônio cultural, no caso, o ferroviário. A esse contexto institucional se somaria a ponte de Corumbá (MS) e a Estação Ferroviária de Joinville (SC), conforme esclarecimentos prestados⁴ pelos então presidente e diretor do DEPAM sobre a importância dessa estratégia.

A segunda motivação para o reconhecimento cultural do conjunto de Teresina (PI) seria a de reparação, mas não pela ausência da ação institucional em determinadas regiões do país, senão pelas decisões equivocadas do passado que levaram à erradicação de grande parte da malha

³ Na reunião do Conselho que tratou sobre este tombamento, o diretor do DEPAM – Andrey Rosenthal Schlee – esclareceu que “esse patrimônio não é monumental”, mas um “patrimônio vivo”, disperso e que compunha um “universo cultural muito rico, ligado aos grupos migratórios do sul do país nos séculos XIX e início do XX”, cuja importância precisaria ser conhecida e reconhecida (IPHAN, 2007, p. 23). Nesta fala o caráter de excepcionalidade do tombamento seria buscado mesmo quando se reconhecia a inexistência de tal intencionalidade.

⁴ Na 58^a reunião do Conselho, o então presidente, Luís Fernando de Almeida, “lembrou que está sendo feito na Instituição trabalho voltado para um reequilíbrio, para uma ação institucional mais forte em alguns Estados muito pouco presentes no universo de proteção do IPHAN”, sendo iniciado no Piauí esse trabalho de identificação de bens culturais com potencial para se “transformar em patrimônios nacionais” (IPHAN, 1300-T-89, p. 288). Na 70^a reunião do Conselho, o diretor do DEPAM mencionou que desde 2006 essa estratégia se encontraria em curso, sendo uma “política de priorização das cidades históricas vinculada a um objetivo muito claro do ponto de vista territorial: marcar a presença do IPHAN em todo o território nacional, já existindo bens protegidos em todos os estados” (IPHAN, 1557-T-08, p. 141). Nessas reuniões os conselheiros se manifestam favoráveis a essa estratégia, considerando-a importante e necessária. Para o conselheiro Marcos Vilaça, conforme ata da referida 58^a reunião, o trabalho do Iphan seria “constante, talvez sem pressa, mas certamente sem descanso” (IPHAN, 1300-T-89, p. 295).

ferroviária brasileira, conforme manifestação do conselheiro relator⁵ do respectivo processo, o que fora referendado pelos demais conselheiros:

Somente o Brasil, não obstante a visão pioneira do Barão de Mauá, abandonou esta modalidade de transporte e, ainda, se deu ao luxo de decretar a **erradicação** de vários componentes de seu parque ferroviário, um dos mais caros equipamentos de infraestrutura instalada que chegou a possuir. (IPHAN, 1557-T-08, p. 113, grifo do autor)

O reconhecimento desse conjunto poderia então “ensejar um melhor entendimento não somente sobre a formação do território brasileiro, mas, sobretudo, da nossa contraditória realidade econômica atual” (Ibidem). A estação ferroviária seria

um legado que transcende em muito o patrimônio material que aqui se propõe tombar. Na verdade, o sentido mais amplo de se proteger do desaparecimento essa porção material é que ela se constitui em poderoso símbolo e testemunho de um feito épico. (Ibidem, p. 115)

E que deu origem a vários núcleos urbanos e assegurou a presença do brasileiro em seu território interior. Seria também uma oportunidade de aprender com a história, tendo os bens culturais uma importância didática. Neste caso, ligada à histórica da ciência e da tecnologia, podendo a implantação da ferrovia ser considerada uma “epopeia”, dadas as dificuldades que enfrentou e as soluções técnicas que se fizeram necessárias. Defendeu, portanto, o tombamento, sendo a estação o bem que expressaria a importância de todo o conjunto ferroviário, conforme conclusão de seu parecer:

À luz desta documentação ficam evidentes as fortes razões pelas quais a Estação Ferroviária de Teresina se afirma como símbolo de uma das mais importantes conquistas tecnológicas do início do século em nosso país. Reconhecer a importância e valor dessa obra é, portanto, contribuir para sua proteção, e assim fazendo, cumpri uma obrigação constitucional de defesa da cultura do país.

Mas é igualmente importante que as novas gerações de brasileiros, ao admirarem o belo edifício preservado, saibam também entender a forte simbologia do que ele representa. De que no passado outros tantos anônimos brasileiros pensaram o país de forma inteligente e o projetaram economicamente viável e justo. E que não só o projetaram, mas enfrentaram desafios inauditos e realizaram as obras, construíram onde foi mais difícil construir. Mas que em algum momento seu projeto pioneiro foi abortado por um conjunto de interesses e decisões estapafúrdias que precisam ser analisadas e estudadas para que se possa aprender com as lições da história e evitar a repetição de erros de dimensões continentais. (Ibidem, p. 115)

⁵ O conselho consultivo será apresentado a seguir.

A proteção desse conjunto se efetivou como uma representação simbólica, através da estação que, preservada, poderia contribuir para o entendimento do passado e ofertar uma nova perspectiva de futuro – a ser construído a partir do patrimônio cultural. Esse tipo de argumento, embora aparentemente inspirador por sugerir uma possível renovação de significados e potencializar a capacidade comunicacional do patrimônio, acaba também por reforçar o caráter de representatividade de algumas edificações ferroviárias em relação a um universo de bens maior e mais complexo que compõe o patrimônio em estudo, contribuindo para a manutenção da tradição da excepcionalidade quanto ao tombamento por meio da distinção dos bens singulares e isolados, sendo estes muito bem representados pela estação.

Esse argumento também colocou o tombamento de bens dessa natureza como um registro, uma representação do reconhecimento pela instituição da importância dessa parcela mais recente dos objetos patrimoniais, sentido buscado também nos demais processos analisados. Importante destacar que a referida busca pelo excepcional se faz em um patrimônio cuja especificidade está exatamente na não excepcionalidade, conforme abordado na seção 2.

Isso não significa que esta não exista e que não deva ser reconhecida como resultado da engenhosidade humana. No entanto, ela não se restringe aos edifícios monumentais e de maior apuro técnico, pelo contrário, a seleção somente dessa natureza de bens espelha um olhar individualizado que não alcança a dimensão territorial desse patrimônio, o conjunto e a diversidade de seus elementos, nem a relação de interdependência deles, decorrentes dos aspectos funcionais da atividade.

Desse modo, pode-se considerar que o tombamento dos bens ferroviários ora analisados tem se dado não só por seus significados, mas por outras razões que refletem, sobretudo, uma perspectiva institucional quanto à preservação desses bens. Uma perspectiva que construiu um rol bastante restrito de proteções em relação à diversidade do patrimônio ferroviário, a partir de um rastro de perdas e lacunas sobre a referida diversidade, não só físicas, mas também de significados.

O Museu do Trem (RJ) se apresenta como uma fonte interessante para ilustrar esse aspecto; sua contribuição está na exposição do quanto sua proteção foi definida em detrimento do entendimento do bem ferroviário que pretendia preservar. Da análise do respectivo processo tem-se que seu desenvolvimento foi marcado por três questões inter-relacionadas: a identificação do acervo de bens móveis a ser acautelado; a abrangência do tombamento, e, em consequência, a dificuldade em definir a denominação do bem a proteger, dificuldade esta que refletia, por sua vez, a indefinição do que interessava preservar.

A priori, o tombamento deste museu se restringiria a sete objetos de seu acervo – vagões e locomotivas, por serem “os mais preciosos acervos históricos ferroviários do país”, peças consideradas pelo gerente do Preserfe como “únicas e que retratam o rico período das ferrovias” no Brasil (IPHAN, 1382-T-97, p. 2). Contudo, com a atuação do órgão, entendeu-se que este até poderia vir a “garantir a preservação de cada objeto em si mesmo, mas não preservará a ambiência histórica e museológica adequada a este Acervo e a difusão deste acervo ao público em geral, real detentor do direito de preservação do seu patrimônio cultural”, devendo o tombamento ser, então, ampliado (*Ibidem*, p. 28).

Leitura que fora paulatinamente redefinida pelo órgão que, por fim, priorizou todo o acervo e o galpão onde se encontrava instalado o museu, considerando que este “tem valor único como conjunto, que não pode ser apreciado em suas peças distintas ou mesmo em coleções menores – sendo, portanto, um conjunto uno e indissolúvel” (*Ibidem*, p. 102). O tombamento alcançaria, assim, uma visão mais completa da relação entre os acervos móvel e imóvel, mas bastante fragmentada em relação ao contexto ferroviário da qual fazia parte.

A partir dos documentos referentes à instrução do pedido de tombamento tem-se que a ambiência do museu, a princípio, deveria “incluir todo o quarteirão das oficinas, parte da linha e a estação de Engenho de Dentro, dando compreensão ao conjunto”. A “proposta inicial seria estender o acautelamento, de forma a incluir as oficinas” (*Ibidem*, p. 103).

Referia-se a um grande complexo ferroviário, onde se realizava, além das funções de embarque e desembarque, a manutenção do material rodante por meio de 14 oficinas (e outras três edificações não identificadas no processo). Contava também com outras edificações de apoio à operação ferroviária, como as residenciais para os funcionários e escolas para seus filhos, conformando um conjunto único de bens imóveis e móveis, este último reunido em um dos galpões, constituindo o Museu do Trem.

Embora fosse de conhecimento do Iphan esse complexo ferroviário, somente com a apresentação de denúncia⁶ pela Federação das Associações de Engenheiros Ferroviários dirigida ao Iphan/RJ e ao Ministério da Cultura, quando o processo já se encontrava em instrução, sobre a iminência da destruição do Complexo de Oficinas de Locomoção do Engenho de Dentro, é que passaram a ser, efetivamente, objeto de discussão quanto à proteção federal.

De acordo com este documento,

⁶ Acompanhada de pedido de tombamento. Para o denunciante, a participação do Iphan poderia evitar a possível transferência do museu para outro local.

O mesmo prefeito que tombou este bem em 1996, agora quer transformá-lo em um Estádio Olímpico e num “Centro Esportivo para Desenvolvimento de Talentos”. [...] Com este projeto em andamento e já em fase de início das obras, o Museu do Trem terá suas instalações sufocadas pelo novo estádio. A RFFSA, proprietária do museu e do acervo, no nosso entendimento, não tem demonstrado interesse pelo problema, considerando sua situação de empresa em liquidação. (IPHAN, 1382-T-97, p. 139)

Embora o Instituto tivesse apontado inicialmente a inclusão desse complexo ao tombamento, esta proposta não se desenvolveu porque não teria sido possível vistoriar toda a área e “o que foi vistoriado [...] nos pareceu estar em péssimo estado de conservação [...], o que certamente seria um fator de complicaçāo para o andamento do presente processo” (Ibidem, p. 103). Desse modo, foi inserido como fator importante para a definição do objeto a proteger as condições físicas do complexo. Uma postura institucional que, segundo a parecerista do Iphan/RJ,

Ainda que discutível, decorre da influência que o laudo técnico sobre o estado de conservação do objeto de estudo tem sobre a conclusão acerca da oportunidade e conveniência do tombamento. Tendo sido recomendação da Procuradoria Jurídica do IPHAN, que a proposição final do tombamento contemple, e até mesmo destaque, este aspecto, na medida em que a preservação de qualquer bem termina por ser, em última instância, responsabilidade do IPHAN. (Ibidem, p. 283)

Postura conscientemente assumida, não sem fundamento, mas que acabou por trazer igualmente prejuízos ao patrimônio cultural, visto que se pautou mais pelas condições físicas das edificações naquele momento que por sua importância cultural, e que conduziu à fragmentação do complexo ferroviário existente, compreendido também pelas antigas oficinas, que a instituição (em todas as instâncias) reconhecia como de relevância histórica⁷ por oferecer “um panorama representativo e concentrado da arquitetura industrial”, cuja “importância e abrangência ultrapassariam o âmbito da então capital”, porquanto este complexo também tinha como objetivo “fomentar o progresso e disseminar a modernidade” no país, o que justificaria seu tombamento segundo o então DEPROT (Ibidem, p. 280-281).

No entanto, ao fim, este pedido foi considerado inviável em razão do “completo estado de degradação e desamparo das antigas oficinas, algumas já desmontadas para ceder espaço ao novo uso”. Postura que seria partilhada pelos pareceristas ao longo do processo e que conduziu à

⁷ De acordo com parecer do então DEPROT, tratava-se de “um grande complexo industrial com origens ainda em meados do século XIX”, contemporâneo à implantação da estrada de ferro Dom Pedro II, e que se “afigurou como principal pólo irradiador de tecnologia do ramo, tendo sido muitas vezes ampliado pela introdução de novos galpões”, ajustando-se aos avanços do setor, conforme parecer (IPHAN, 1382-T-97, p. 280-281).

definição do objeto final do tombamento: acervo do museu, galpão e terreno onde se encontra instalado (IPHAN, 1382-T-97, p. 281).

O galpão do museu (antiga oficina de pintura) seria, então, o “único remanescente de maior significância” das antigas oficinas do Engenho de Dentro, demolidas em virtude da construção do referido estádio, permanecendo esta como “fiel testemunho dos tempos iniciais das operações ferroviárias tomadas em escala nacional”, o que possibilitaria, “mais do que a permanência do abrigo original do museu ferroviário, a proteção de uma referência material das antigas operações da histórica Estrada de Ferro D. Pedro II [...] e da história das ferrovias no Brasil e na América Latina” (Ibidem, p. 328, 400-401).

Aqui, a ausência de uma articulação com outros repertórios e campos da produção do saber e fazer cultural fez diferença. Segundo Freire (2017b, p. 122):

Se no processo de valoração cultural de um bem é importante interpretar o passado por meio de vestígios físicos ainda presentes, dos registros escritos e também da memória, no caso da avaliação de uma rede ferroviária, isto é ainda mais importante, devido ao processo de obsolescência funcional e perdas de parte das suas estruturas.

Importante destacar que a fragmentação acima demonstrada é reflexo também da percepção dos agentes envolvidos sobre a área onde o galpão do museu se encontrava implantado. Esta fora entendida ao longo do processo como entorno do bem, uma vez que, com o impacto da construção do estádio, o terreno remanescente não deveria ser parte integrante do tombamento. Interpretação questionada em 2010 pela Coordenação do Patrimônio Cultural Ferroviário, visto que não se tratava de “imóvel isolado e seu acervo”, e sim de “um imóvel com amplo espaço externo” (IPHAN, 1382-T-97, p. 429):

tombar terreno e acervo só trará benefícios à compreensão do que se quer resguardar da memória ferroviária brasileira naquele local – o conjunto remanescente das “antigas oficinas de locomoção do Engenho de Dentro” e o acervo selecionado como registro da memória ferroviária brasileira. (Ibidem, p. 433-434)

Desse modo, foram unificadas as áreas de entorno e tombamento e, por fim, definido o objeto apto ao tombamento federal. Ressalta-se que esse percurso ficou marcado nas 11 propostas⁸ de titulação que o processo recebeu conforme as instâncias a que se submetia. Do

⁸ Titulações: pedido de tombamento inicial (1996): *bens móveis do Museu do Trem*; título proposto pelo Iphan/RJ em sua primeira análise (1996): *complexo atual do Museu Ferroviário, ou seja, o galpão, demais prédios e terrenos circundantes*; título proposto pelo DEPROT (2002): *Acervo do Museu do Trem e conjunto arquitetônico que o abriga*, e no mesmo parecer: *prédios das oficinas de pintura de Engenho de Dentro e Acervo do Museu do Trem, com destaque para a locomotiva Baronesa*; título proposto pela Coordenação do DEPROT na tramitação do parecer supra (2002): *Acervo do Museu do Trem, com*

objeto inicial, com uma passagem rápida para *Complexo atual do Museu Ferroviário, ou seja, o Galpão, demais prédios e terrenos circundantes, além de todo o acervo*, até a versão final de 2010, denominada *Acervos móvel e imóvel do antigo Centro de Preservação da História Ferroviária do Rio de Janeiro*, compreendida pelo acervo, galpão e terreno do museu, supracitados.

Em que pese o reconhecimento desse bem como patrimônio cultural, o que se verificou ao longo do processo foi a fragmentação do contexto ferroviário do qual fazia parte, em razão de uma avaliação pautada pela incapacidade da instituição de reverter o processo de degradação e de transformação urbana previsto para a região, que nas relações entre os remanescentes do conjunto de oficinas com o contexto que as gerou, e o que desta relação se constituiria como uma permanência, mesmo com a identificação de sua importância histórica. Esta avaliação limitou-se, portanto, à feição atual do bem, um olhar simplista e reducionista, conforme Freire (2017b).

Desse modo, o Museu do Trem (RJ) acabou por assumir um papel memorial e de representação do patrimônio ferroviário do Rio de Janeiro e do Brasil, em razão das sucessivas perdas materiais ocorridas, perdas a que o Iphan assistiu serem efetivadas sob o escudo da integridade material e da preservação da própria instituição, o que contribuiu para a configuração do que deve compor o patrimônio cultural ferroviário brasileiro.

Em parecer de 2007 do Iphan/RJ sobre este tombamento, quando o referido estádio já havia sido concluído, o impacto causado pela obra foi observado pela mesma parecerista que considerou “inopportuno” o tombamento das oficinas supracitadas, por sua condição física e avançado estado de abandono. Para ela, era forçoso reconhecer,

Sobretudo, neste momento em que a população foi chamada a desviar seu foco de atenção para uma nova, gigantesca e polêmica construção que ocupou os espaços lindeiros ao museu, decorrendo daí todo o risco de ver subtraída boa parte da historicidade e do significado do qual a antiga oficina se acha imbuída.

destaque para a locomotiva Baronesa; título proposto pelo Iphan/RJ para sanear as divergências acima (2003): *Acervo do Museu do Trem, com destaque para a locomotiva Baronesa, incluindo ainda o prédio, a extensão do terreno de propriedade do Museu/RFFSA e demais bens selecionados (conforme listagem), integrados à ambientação do mencionado museu, sito à Rua Arquias Cordeiro, 1046, Engenho de Dentro, Município do Rio de Janeiro, estado do Rio de Janeiro;* novo título proposto pelo Iphan/RJ após a demolição das antigas oficinas e redefinição da situação fundiária da área do museu em razão da aquisição pela Prefeitura de parte do terreno para construção do estádio de futebol(2007): *Acervo do Museu do Trem, com destaque para a locomotiva Baronesa, incluindo-se o prédio da antiga oficina de pintura onde se acha instalado o museu;* título com os ajustes da Gerência de Proteção do DEPAM ao encaminhar o processo para a Procuradoria Jurídica (2007): *Acervo do Museu do Trem, localizado conforme arrolamento às folhas 346 e 383 do processo, com destaque para a locomotiva Baronesa e incluído o prédio da antiga oficina de pintura onde se acha instalado o museu;* título a que deveria ser acrescido “*e demais bens móveis que venham a integrar o referido acervo*”, conforme indicação da Procuradoria, duramente criticada pela referida Gerência por entender que abriria precedente para tombamentos de coleções e acervos sem o adequado conhecimento de seu conteúdo, um *tombamento ‘em aberto’*, bem como da impossibilidade de controle destas coleções. Diante de dúvidas quanto ao tombamento da locomotiva Baronesa, a referida Gerência apresenta nova sugestão de título (2008): *Acervo do Museu do Trem, incluído o prédio da antiga oficina de pintura onde se acha localizado o museu.* Por fim, a Coordenação do Patrimônio Ferroviário do DEPAM indicou outra titulação, que fora acatada com ajustes pela Gerência e Iphan/RJ (2010): *Acervos móvel e imóvel do antigo Centro de Preservação da História Ferroviária do Rio de Janeiro*, título final encaminhado ao Conselho Consultivo.

Nada, afinal, que não pudesse ser previsto, mediante a edificação de um estádio olímpico e que trouxe uma nova conotação para o lugar. (IPHAN, 1382-T-97, p. 328)

Conotação esta marcada por novas relações espaciais que ali se desenharam:

Não resta dúvida quanto ao incômodo decorrente das obras que ali se fizeram, haja vista a própria mutilação pela qual passou o terreno do museu, cumprindo-nos informar do impacto visual causado pela presença do estádio e sua relação com a edificação do museu. Verificamos que o projeto do estádio, além de ter esmagado mais de cem anos de nossa história ferroviária, resultou em uma construção de grandes proporções e fora da escala urbana local. [...] De fato, o impacto do projeto sobre a área das oficinas propriamente dita é considerável, uma vez que, a nosso ver, o desmonte e, sobretudo, a transferência de vários galpões que compõem aquele grupo de oficinas fragilizará substancialmente o conjunto, inclusive descontextualizando historicamente as edificações para as quais é proposto o remanejamento. (*Ibidem*)

Pelo exposto, evidenciam-se as soluções encontradas pelo órgão para promover o tombamento de bens ferroviários, em um esforço para distinguir nestes a excepcionalidade exigida pelo tombamento. De acordo com Dezen-Zempter (2011a, p. 121) o reconhecimento de objetos industriais como bens patrimoniais figura

como espaços de exceção na perspectiva do universo salvaguardado pelo IPHAN – evolui, partindo do conceito de excepcionalidade para a abordagem voltada à sua representatividade como formadores da memória urbana coletiva, de um saber fazer específico.

Avaliação similar em relação ao patrimônio ferroviário, mas nesse caso trata-se, sobremaneira, de uma memória histórica e de um saber especializado, cujas marcas devem ser preservadas.

5.2 O CONSELHO CONSULTIVO E OS ENQUADRAMENTOS NOS LIVROS DO TOMBO

Neste subitem, apresenta-se o olhar de outro grupo de pessoas que atuou nos processos de tombamento como representação da sociedade junto ao Iphan, uma sociedade composta por intelectuais, e ao mesmo tempo, pelo poder público. Trata-se do Conselho Consultivo do Iphan, composto atualmente por 22 membros. São especialistas de diversas áreas do conhecimento (história, arquitetura, sociologia, arqueologia, artes), logo, profundos conhecedores dos temas ligados ao patrimônio. São representantes de instituições públicas e privadas (nove) e entidades

da sociedade civil (13), indicados pela presidência do Instituto e designados pelo Ministério da Cultura.

Este Conselho⁹ tem a oportunidade e o poder de deliberar sobre a proteção dos bens de interesse de preservação, o que ocorre na fase final dos processos, mas ainda em tempo de referendar significados já atribuídos ou de incorporar novas percepções sobre estes. Motivo pelo qual se optou por apresentar algumas discussões ocorridas nas reuniões que decidiram pelos tombamentos ora analisados.

A primeira se desenvolveu a partir da análise da ponte Eurico Gaspar Dutra, em Corumbá (MS). O conselheiro relator do processo – Synésio Scofano Fernandes –, em seu parecer recuperou a importância da ponte por sua relação com a ferrovia e como elemento de integração nacional e transcontinental que, associado ao esforço excepcional do poder público na sua construção, no final da década de trinta e em região tão afastada, incluiu a adoção de uma solução técnica adequada: o concreto armado. Isso conferia ao bem os valores históricos apontados ao longo do processo, sendo este o único reconhecido também pelo relator, em concordância com o DEPAM.

Este mesmo conselheiro fora relator do processo referente ao complexo de Campo Grande (MS), em que também destacou o valor histórico da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil e desta cidade, por promover a “elevação da estatura estratégica de nosso País”, corroborando assim os argumentos presentes no processo e com a inscrição no livro *Histórico* (IPHAN, 1577-T-09, p. 334).

Em seu parecer, ressaltou ainda que a dimensão técnica e operacional do complexo de Campo Grande (MS) teria “importância particular”, uma vez que neste se encontrava razoavelmente preservada “toda a estrutura ferroviária: a estação, os trilhos, a gare, os armazéns, os galpões e uma meia-rotunda de manutenção (que seria um exemplo único, de meia-rotunda de manutenção ferroviária, entre todos os bens tombados pelo IPHAN)”. Dimensões que o conselheiro considerou integrar também a dimensão histórica do bem, tal como ocorreu com a ponte de Corumbá (MS) (IPHAN, 1536-T-06, p. 456).

⁹ A análise da proposta de tombamento por esta instância se desenvolve com a sua apresentação, em geral pelo diretor do DEPAM, presidente ou por representante da instituição no estado, seguida da leitura do parecer do conselheiro relator do processo, que tem na manifestação desse departamento uma importante referência, além do próprio pedido de tombamento e da análise jurídica. A partir dessas informações abre-se o debate entre os presentes, para o que o conhecimento específico dos membros do Conselho sobre o tema faz-se fundamental.

Esta percepção do reconhecimento da técnica como patrimônio cultural e a inscrição dessa natureza de bem apenas no livro do tombo *Histórico*¹⁰ geraram uma discussão interessante na reunião que deliberou sobre o tombamento da supracitada ponte. Para o conselheiro José Liberal de Castro, “quando for um tombamento técnico, o que aquilo diz independe da parte técnica. O valor estético e todas essas coisas devem ser considerados. Não apenas o efeito visual, e sim o processo, digamos, de avanço cultural da técnica na ocasião” (IPHAN, 1577-T-09, p. 349).

Embora concordando com a indicação da ponte apenas no referido livro, este conselheiro fez uma ressalva de que parecia haver uma redução do valor do bem quando este se enquadrava no contexto do desenvolvimento da técnica em um determinado momento:

De certo tempo para cá, todas as edificações equivalentes, isto é, às que não se atribui valor maior, declaram apenas o tombamento no Livro do Tombo Histórico. É a diminuição do valor histórico do bem. Isso cria problemas. [...] A palavra Belas-Artes é uma coisa do século XIX. Na verdade, a palavra técnica, em grego, em latim, é arte. [...] Então, na sua origem não há diferença entre arte e técnica. Mas, para nós, hoje, modificou um pouco mais. Na verdade, um dos problemas é não reconhecer as modificações técnicas. Então tombo histórico cria essa série de problemas. (*Ibidem*)

O conselheiro Nestor Goulart, quando de sua manifestação favorável ao tombamento de outro bem ferroviário, a Vila Ferroviária de Paranapiacaba, em Santo André (SP), já havia apresentado uma análise, de fundo bastante erudito, sobre essa relação entre valor artístico e técnica. Para ele, na Arquitetura e Urbanismo, o valor artístico estaria na “lógica do projeto, e não no estilo”; este deveria ser abandonado. Considerou que para fins de tombamento da vila, teria de ser identificada a excepcionalidade de seu projeto (IPHAN, 1485-T-01, p. 448).

Adiantou que esta existiria “em termos construtivos, em termos técnicos, por não se tratar de um padrão técnico corrente” (*Ibidem*). Mas não existiria excepcionalidade artística, pois

Os projetos de Paranapiacaba são muito simples. Em processos por nós relatados recentemente, temos utilizado o conceito de conjuntos urbanísticos para fundamentar o valor artístico de determinados grupos de obras e espaços públicos. [...] Naqueles casos, sempre insistimos na existência de uma qualidade do projeto do conjunto, que supera a qualidade do projeto de cada um dos edifícios. No caso da Vila de Paranapiacaba, o traçado urbanístico, muito simples, não chega a apresentar características de excepcionalidade. Ao mesmo tempo, não reconhecemos no projeto preocupações de exploração do valor simbólico, encontradas em geral nas áreas das cidades. (*Ibidem*, p. 448)

¹⁰ De acordo com Fonseca (2009), a existência de uma hierarquia entre os livros do tombo já havia sido apontada pelo então conselheiro do Iphan Ítalo Campofiorito na década de 80. Para ele, nos primeiros tombamentos era a apreciação do caráter estético que prevalecia, visto que a instituição contava com poucos historiadores.

As discussões levantadas por esses conselheiros para caracterizar o valor artístico, embora controversas e sem maior aprofundamento nas respectivas reuniões, se mostram pertinentes, em especial quando confrontadas com conjuntos ferroviários mais complexos, a exemplo do localizado em Campo Grande (MS), do conjunto de oficinas do Museu do Trem (RJ) e do pátio das Cinco Pontas, em Recife (PE). Nestes, são as edificações e espaços operacionais, por sua diversidade tipológica e organização espacial, e natureza “não excepcional”, que agregam outros significados a este patrimônio, como o paisagístico, tecnológico, funcional, social e simbólico, como visto. No entanto, quando de sua proteção, foram reconhecidos, sobremaneira, como representação de um dado momento histórico.

Sobre o reconhecimento da diversidade de bens ferroviários, importa retomar o processo referente ao complexo de Campo Grande (MS) por sua indicação de inscrição no livro do tombamento *Arqueológico, etnográfico e paisagístico* pelo conselheiro relator, conforme indicação do DEPAM, em substituição à indicação do livro de *Belas-Artes* pelo Iphan/MS.

De acordo com a ata da reunião que decidiu por esse tombamento, o conselheiro Ulpiano Meneses abriu o debate questionando a atribuição de valor etnográfico e paisagístico ao conjunto em análise. Na resposta do diretor do DEPAM, Andrey Rosenthal Schlee, os comportamentos ligados ao mundo ferroviário e seu papel simbólico justificariam tal inscrição:

Do ponto de vista paisagístico, é a área de todo o conjunto urbano da cidade que dialoga com a história de Campo Grande. Do ponto de vista etnográfico, diz respeito aos depoimentos de antigos ferroviários e de pessoas ligadas a essa tradição, à riqueza dessas histórias, às vivências, aos comportamentos no mundo ferroviário do Brasil. [...] Foi esse sentido que fundamentou a proposta de atribuição desse valor, além do valor histórico. O dossiê, na parte dos depoimentos, e a todo momento, se refere aos aspectos simbólicos. O Brasil fala muito na saga da construção da Madeira-Mamoré, mas a construção, por décadas, de estradas no Mato Grosso do Sul não fica atrás em acontecimentos épicos, na perda de vidas humanas, no custo de estruturar uma estrada de ferro dessa dimensão ao longo do Pantanal, com suas condições naturais e geológicas. Esse aspecto do esforço, do sentimento, e da significação está expresso em todas as páginas do dossiê. (IPHAN, 1536-T-06, p. 540)

Haveria aqui outra perspectiva de interpretação e valorização desse patrimônio, por meio da dimensão do trabalho: à arquitetura fruto desta dimensão e “desprovida” de qualidade estética caberia o reconhecimento pelas vivências que abrigou e das memórias que legou. Sobre essa perspectiva, o conselheiro Ulpiano de Meneses teceu as seguintes considerações:

Tenho a impressão que a melhor maneira de sintetizar tudo o que está em jogo nessa proposta é considerar que o seu objeto é um complexo ferroviário e urbanístico. [...] Quando se fala em relações não propriamente etnográficas, ou informações não propriamente etnográficas, mas sociológicas, elas estão embutidas nessa realidade material dos traços que permanecem. Quando se fala

na memória, como experiência, ela está embutida no espaço como referência, nas coisas, como referência. [...] Não propriamente um ponto paisagístico que tenha sido explicitado aqui. (IPHAN, 1536-T-06, p. 540-541)

As edificações e espaços do complexo seriam, então, o lócus das experiências sociológicas (e não etnográficas) e da memória. Desse modo, a realidade material daria conta dos valores simbólicos e sociais nela expressos. O caráter operacional e a transmissão do conhecimento da função dos elementos ferroviários por meio do tombamento seriam acionados por seu valor histórico e urbanístico; já o componente paisagístico, vinculado aos elementos ferroviários, marco da memória e imaginário da população, se incorporaria também a estes valores. O complexo foi inscrito por essas motivações nos livros *Histórico e Arqueológico, etnográfico e paisagístico*.

A solução dada para o reconhecimento dos valores simbólicos e sociais do complexo de Campo Grande (MS), em grande medida, coloca uma dificuldade da instituição em relação a seus instrumentos de proteção quanto aos demais significados do patrimônio ferroviário, o que exige arranjos e ajustes da instituição para efetivar a proteção com repercussão na definição do objeto a proteger, na definição do respectivo livro do tombamento, e, em consequência, na leitura que se faz do bem cultural tutelado.

Pode-se avaliar, por exemplo, que o complexo ferroviário de Campo Grande (MS) deve ser compreendido pelos aspectos históricos e das relações sociais expressos em sua arquitetura e espaço urbano, como visto acima. De modo similar, o olhar sobre o conjunto da estação de Teresina (PI) deve ser guiado pelos preceitos das belas-artes, cabendo a interpretação de que as demais edificações e o pátio que compõem o conjunto poderiam receber tratamento diferenciado em relação à estação, uma vez que é esta que reúne os qualificadores estéticos que levaram à inscrição no respectivo livro.

Da mesma forma, pode-se analisar a identificação dos processos de tombamento como expressão do objeto da proteção. O processo referente ao conjunto de Teresina (PI) novamente serve de exemplo; sua denominação *Conjunto da estação de Teresina* reflete claramente o teor do dossiê e a argumentação (inclusive pelo DEPAM e Conselho) para o seu tombamento. No entanto, esta vinculação nem sempre se faz de forma tão simples e direta, como no complexo de Campo Grande (MS).

Observou-se que no decurso de tramitação deste processo, o objeto do tombamento recebia denominações diferentes¹¹ conforme as instâncias por onde passava: *complexo ferroviário e*

¹¹ Ao longo do processo não há menção alguma a essas alterações, aspecto observado também em outros processos analisados, como o da Vila Belga (RS) e do conjunto da estação, em Teresina (PI).

urbanístico, pátio ferroviário ou complexo histórico e urbanístico da estrada de ferro noroeste do Brasil (ata da reunião do Conselho) e *complexo ferroviário da antiga estrada de ferro Noroeste do Brasil – EFNOB* (conforme a lista de bens tombados disponibilizada no site do Iphan). Nestas titulações, os aspectos relacionados ao trabalho e ao modo de vida ligado à ferrovia, às relações de caráter funcional e seus componentes, quanto seus significados simbólicos e sociais, foram alcançados de alguma maneira apenas pela classificação como “complexo”.

Cita-se a seguir uma terceira discussão ocorrida no Conselho, pertinente à pesquisa. Refere-se às diferentes percepções que o bem ferroviário suscita e como estas vêm encontrando dificuldade em se enquadrar no rito do tombamento. Novamente esta se deu a partir da ponte em Corumbá (MS), quando da definição da sua inscrição no devido livro do tombamento.

De acordo com o parecer do DEPAM, não caberia a inscrição da ponte no livro *Arqueológico, etnográfico e paisagístico* porque uma “construção isolada compor uma paisagem seria uma novidade para o IPHAN”; tal inscrição “representaria um problema conceitual” (IPHAN, 1577-T-09, p. 183) para a instituição:

No caso, a inscrição de um prédio como paisagem, além de ser uma novidade, representaria um problema conceitual: um edifício, não sendo objeto natural, deverá ser analisado sob que aspectos para poder ser considerado como uma paisagem? [...] Como justificarmos a inscrição de um edifício isolado no livro paisagístico? Não seria mais apropriado inscrevê-lo nos livros de Belas-Artes ou no Histórico? Foi essa a posição que o IPHAN sempre adotou. (Ibidem, p. 183-184)

Interessante que na análise da ponte metálica de Teresina (PI), sua condição de construção isolada não interferiu na sua percepção como integrante da paisagem urbana das cidades de Teresina (PI) e Timon (MA). Os aspectos relacionados à tecnologia, sua transformação ao longo do tempo para viabilizar a continuidade do uso, as dificuldades em sua implantação e seu reconhecimento local como referência urbana foram interpretados como atributos de caráter paisagístico, motivando a indicação e sua inscrição nos livros do tombamento *Histórico e Arqueológico, etnográfico e paisagístico*.

No caso da ponte de Corumbá (MS), embora a discussão não tenha se dado especificamente em relação ao contexto ferroviário, de algum modo o afetou, já que ilustra não só a percepção deste Conselho sobre o bem em análise, como esta percepção é construída no caso a caso, dada a subjetividade do tema, e ainda pelas dificuldades em atender aos critérios do Iphan para inscrição nos livros do tombamento.

Para o conselheiro Ulpiano Bezerra de Meneses, a ponte o teria impressionado muito mais pela

imagem de um “risco extraordinário de dois quilômetros fazendo uma paisagem diferente, mudando radicalmente a paisagem”, do que com todos os argumentos verbais que trazidos, e afirmava que se aquilo não fosse valor paisagístico, histórico e artístico, não seria valor nenhum. [...] Se isto [a ponte] não faz uma paisagem nova, eu não sei o que fará. Eu acho que essas três categorias convergem para definir um valor específico, singular, dessa obra e, depois, imaginar que em 37 eu não sei qual era o estado da tecnologia brasileira, mas de qualquer maneira é alguma coisa respeitável. (IPHAN, 1577-T-09, p. 349)

Posicionamento referendado pelo conselheiro Marcos Azambuja, para quem

deveria ser dado mais prestígio, se possível, à ponte, acrescentando a ela uma dimensão, sobretudo aquela que afeta de maneira decisiva a paisagem preexistente, onde não havia nada até sua construção. Salientou que via ali uma invenção humana, uma criação dos que tiveram energia, a visão de fazer assim, estando convicto de que poderia ser dado um elemento adicional de prestígio ao tombamento. (*Ibidem*)

Pode-se extrair dessas falas a compreensão da integralidade ou reciprocidade entre atributos e a apropriação social e cultural que fazem um determinado objeto ser reconhecido como bem cultural. Uma totalidade que ao ser inscrita nos livros do tombo tem gerado desconforto entre os conselheiros: Ulpiano Bezerra de Meneses¹² disse “ver com extrema dificuldade o ‘estilhaçamento’ dos valores culturais, isto é, a compartimentação entre valor histórico, valor artístico e técnico e valor paisagístico” (*Ibidem*, p. 350).

Sobre isso, o conselheiro Azambuja ponderou que “os livros tem de ter nomes e que há uma certa compartimentação temática, mas que a cabeça do ser humano não é parcelada desse modo” (*Ibidem*). Para o conselheiro Arno Wheling, “essas coisas interagem de tal modo que só um esforço de representação intelectual, profundamente artificial ou em nome de alguma necessidade pragmática muito grande, levaria a aceitar a atomização” dos valores nos respectivos livros do tombo. Este conselheiro chegou a propor que o “IPHAN repensasse essa classificação” (*Ibidem*). O conselheiro Synésio Fernandes também se posicionou sobre a necessidade de melhor definir os termos “Histórico” e “Bellas-Artes”.

¹² Em 2007, por ocasião da 55ª reunião do Conselho Consultivo, que tratou da primeira etapa do tombamento dos bens da imigração, este conselheiro também se manifestou sobre a divisão dos livros do tombo: “Mas acho que isso não terá grandes implicações. Só que, futuramente, será necessário repensarmos esses livros de tombo que, por assim dizer, atomizam o valor cultural de uma forma totalmente artificial” (IPHAN, 2007, p. 33).

Essa questão dos livros do tombo voltou a ser debatida na 76^a reunião do Conselho, que deliberou sobre a terceira e última etapa do tombamento do conjunto composto por edificações e núcleos urbanos e rurais alusivos à imigração em Santa Catarina, no qual fez parte a Estação Ferroviária de Joinville (SC) como representante do sistema de transporte. Nesta reunião foi o livro de *Belas-Artes* que ensejou a discussão; a conselheira Maria Cecília Londres questionou quais seriam os critérios a serem observados para a inscrição nos livros, sobretudo no de *Belas-Artes*.

A impressão que tenho é que há dificuldade com o tratamento que, tradicionalmente, foi dado ao Livro das Belas-Artes e aos critérios estéticos, históricos do IPHAN. De repente, a sensação que eu tenho é que o Livro das Belas-Artes é um apêndice, absolutamente necessário, quase inalienável, da inscrição dos outros Livros. (IPHAN, 2014, p. 30).

Para esta conselheira, haveria uma aparente indistinção entre os livros, o que causaria dificuldades “porque a impressão que eu tenho, às vezes, é que já não tem esses três Livros, tem quase um Livro só nas propostas de inscrição” (Ibidem, p. 31). Sobre isso, o conselheiro Arno Wheling também opinou: “seria importante discutir um pouco a fundamentação teórica desta partição dos livros” (Ibidem, p. 33). Para ele, esta

Poderia fazer sentido, pragmaticamente, a partir dos anos 30. Talvez ainda faça algum sentido, pragmaticamente, hoje em dia. [...] Ele [conceito de belas-artes] gera uma partição do real como se fossem fatias. [...] As coisas são historicamente construídas. Quando muda o contexto histórico e muda a convenção, muda o padrão. Nós não podemos aspirar a um padrão estético ou de qualquer outra natureza absoluta, porque não acho que seríamos fiéis ao processo histórico que, de alguma forma, procuramos recuperar em um trabalho de Patrimônio. (Ibidem)

Em resposta a estes questionamentos, na ata da supracitada reunião consta também uma fala da então presidente do Iphan, Jurema Machado, em que ela esclarece que a adequada indicação do livro de tombo não constitui “mera tecnicidade”, já que teria

consequência do ponto de vista da análise da conservação do bem e das intervenções que ele venha a sofrer, ou seja, é um instrumento fundamental de gestão, pois um bem escrito no Livro de Belas-Artes, terá de ser, necessariamente, do ponto de vista das Belas-Artes, considerado na hora de uma intervenção. (Ibidem, p. 30)

Desse modo, a adequada inscrição no livro do tombo se faz importante por expressar os valores atribuídos ao bem e por estabelecer os princípios para a sua conservação, aspecto analisado acima. A então presidente também destacou que, embora esse tipo de discussão fosse muito interessante, os tombamentos continuariam “mencionando a existência dos livros

enquanto o decreto [Decreto-Lei nº 25/37] estiver em vigor”, pois são decorrentes dele (IPHAN, 1577-T-09, p. 350).

Desse modo, ainda que limitada ao campo das ideias e sem uma aplicação prática em relação a uma possível revisão ou “unificação dos livros do tombo”¹³, esta discussão espelha uma interpretação do patrimônio cultural que qualifica o processo de valorização patrimonial (Ibidem). Pois revela, de um lado, uma perspectiva mais abrangente e relacional que se espera alcançar no reconhecimento dos bens ferroviários, e de outro, que as dificuldades que esse reconhecimento envolve não se limitam apenas à percepção do objeto cultural, mas se estendem ao olhar institucional, quando da aplicação dos instrumentos de proteção.

No caso da ponte Eurico Gaspar Dutra (MS), em decorrência da discussão supracitada, esta fora inscrita nos três livros do tombo: *Histórico, Belas-Artes e Arqueológico, etnográfico e paisagístico*, uma vez que, nas palavras do conselheiro Ulpiano Bezerra de Meneses, “existe a convergência, seja do contexto histórico e do significado histórico” (Ibidem). E, talvez, como contribuição à fala do conselheiro Liberal de Castro sobre o livro *Histórico*, Azambuja considerou que com a inscrição nos três livros poderia ser “eliminada qualquer idéia de um dia dar a essa ponte um tratamento acessório” (Ibidem).

Apesar da referida discussão não ter sido guiada pelo contexto ferroviário, a inscrição da ponte nestes três livros, contrariando as indicações do DEPAM, talvez possa ser entendida como uma contribuição para uma possível renovação do instrumento do tombamento, aspecto abordado na seção 6. De todo modo, o panorama traçado nesse subitem, especialmente a partir das falas dos conselheiros, lança luz sobre a seleção dos bens ferroviários que compõem o rol do patrimônio cultural brasileiro, bem como de seus significados. E coloca para reflexão não só a proteção dessa natureza de bens, mas também a questão sobre o enquadramento nos livros do tombo.

5.3 CONSIDERAÇÕES PARCIAIS

A partir das análises contidas nesta seção, a história da ferrovia como motor de desenvolvimento econômico e social e o caráter épico da penetração no vasto território brasileiro associado às marcas arquitetônicas desse percurso são emblemas da importância do reconhecimento de bens ferroviários. Do total de 15 bens tombados desde 1954 até 2015, apenas

¹³ O que seria possível somente com a alteração do Decreto-Lei nº 25/37.

a estação ferroviária de Mayrink (SP) não possui inscrição no livro *Histórico*, conforme Lista dos Bens Tombados, sendo este o valor que mais representaria o legado ferroviário, conforme os processos analisados.

Seis foram inscritos no livro de *Belas-artes* – por meio de três estações, dois conjuntos arquitetônicos e uma ponte, três destes analisados nesta seção. Deles, um conjunto tem essa inscrição motivada pela estação – conjunto de Teresina (PI) – e um segundo por atributos que, em certa medida, fogem ao contexto ferroviário – ponte em Corumbá (MS) –, todos marcados pela monumentalidade e excepcionalidade de determinado bem isolado. E no livro *Arqueológico, etnográfico e paisagístico*, quatro bens foram inscritos, três destes ora analisados – complexo de Campo Grande (MS), pontes em Teresina (PI) e Corumbá (MS) –, e, conforme visto, compreendem percepções diferenciadas deles e do próprio livro do tombamento.

Embora cada patrimônio seja uma expressão única, cuja seleção deve ser criteriosa, o universo dos bens tombados permanece muito pouco representativo do vasto acervo ferroviário legado pela extinta RFFSA, bem como da multiplicidade de valores que carrega. Freire (2017b) em sua tese cita o tombamento da Ponte de Corumbá (MS) como um exemplo da dificuldade para se compreender essa natureza de bem na relação com a rede ou lógica espacial e funcional que lhe deu origem. De fato, seu tombamento, exceto pelas referências históricas que o conectam com a Rede Ferroviária Noroeste do Brasil, pouco explora essa relação como um atributo.

As dificuldades ora observadas talvez reflitam como o patrimônio industrial ainda é apreendido, no qual se inclui o ferroviário, a cuja natureza seriada e funcional pouco se atribuem valores estéticos, com exceção para a arquitetura “singular” ou “erudita”; da pouca ressonância dos valores simbólicos ligados ao trabalho e à organização social; do interesse pelas estações; e da novidade que os aspectos tecnológicos carregam, em geral, assumindo a arquitetura a expressão de todos esses valores, conforme observado nos processos analisados.

Em Teresina (PI) e Joinville (SC), através do apuro técnico e da monumentalidade de suas estações; nas pontes – João Luís Ferreira, em Teresina (PI) (metálica) e Eurico Gaspar Dutra, em Corumbá (MS) (em concreto armado) –, através da tecnologia construtiva; em Campo Grande (MS), pela diversidade de tipologias e sua influência social e urbana; e no Museu do Trem (RJ) e nas Oficinas de Jundiaí (SP), pela história que carregam. Características, em geral, similares às dos bens considerados inaptos a serem protegidos pelo tombamento federal.

A busca por referências fora do contexto do bem que se quer salvaguardar parece contribuir para que não se alcance a riqueza da diversidade material e imaterial dessa natureza de

bens. Constatase, também, que a apreensão do patrimônio ferroviário perpassa o bem e encontra no campo institucional o filtro que pode levar à sua proteção ou não.

Com base no exposto, pode-se considerar que na busca pela excepcionalidade do patrimônio ferroviário, este é ressignificado pela instituição de modo a compatibilizá-lo a suas posturas preservacionistas. Desse modo, o papel de representatividade¹⁴ que os bens ferroviários tombados assumiram estimula a continuidade da sua proteção como símbolo do próprio legado ferroviário e da ação institucional, pelo caráter de exemplaridade de ambos ou como representação da ampliação dos objetos culturais.

Para Dezen-Kempter (2011b, p. 143), a proteção dos bens industriais ocorre numa espécie de continuidade aos tombamentos anteriores, cujo enfoque seria “a transição do século XX para o XXI, de uma leitura acerca da identificação, documentação, promoção e proteção do patrimônio cultural de forma mais ampla e plural”. Assim, a construção dessa representatividade baseia-se na seleção criteriosa dos bens a compor o rol dos eleitos, mantendo-se a tradicional busca pela singularidade, antiguidade e excepcionalidade histórica e estética, encontrada nas edificações monumentais e de maior apuro técnico, que associada a questões de ordem prática, tem levado a um afastamento em relação às especificidades do objeto a preservar.

Cabe, ainda, citar uma das conclusões a que chegou Fonseca (2009, p. 221) quando da análise dos tombamentos realizados pelo Iphan entre 1970 e 1980:

A persistirem os critérios tradicionais de valoração, que dão ênfase aos aspectos formais e à dimensão estética dos bens, dificilmente o patrimônio cultural brasileiro poderá adquirir uma significação social mais ampla e referir a diversidade e a dinâmica culturais características do contexto brasileiro. Trata-se de assumir uma posição crítica não apenas em relação ao conjunto de bens tombados, como também quanto às leituras que têm presidido os tombamentos.

As discussões do Conselho, em especial sobre o enquadramento aos livros do tombo, embora não consigam romper com a prática tradicional do tombamento, ao questioná-la ante outras interpretações para os bens culturais e sua ampliação, estimulam uma avaliação mais crítica do processo de acautelamento em curso e o aprofundamento do conhecimento sobre as especificidades dos bens propostos à proteção federal, de modo que seus agentes busquem a renovação de seu repertório em face dos desafios colocados.

¹⁴ Fonseca (2009) também abordou a noção de representatividade e de exemplaridade adotada pelo Iphan para justificar determinados tombamentos por sua vinculação ao critério da excepcionalidade.

6 A LISTA DO PATRIMÔNIO CULTURAL FERROVIÁRIO COMO INSTRUMENTO COMPLEMENTAR DE PROTEÇÃO

Só a investigação do sentido ou dos sentidos atribuídos pela sociedade ao monumento histórico permite fundar uma prática. Daí uma dupla abordagem – histórica e interpretativa. (CHOAY, 2006, p. 168)

A definição do período de análise e, em consequência, os processos a observar, teve na Lei nº 11.483/2007 um marco importante por instituir as bases de uma política de preservação e proteção específica para os bens ferroviários no Brasil, sendo a Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário (Portaria nº 407/2010) o instrumento criado pelo Iphan para a sua implementação.

Nesta seção é abordado o momento inicial de assimilação dos efeitos da supracitada lei para a instituição e seus agentes, quando se esperava construir uma relação de complementaridade entre os instrumentos legais disponíveis, e como essa relação foi sendo alterada na medida da adoção concomitante do tombamento e da LPCF pelo órgão federal.

Cavalcante et al. (2012, p. 6) exemplifica a semelhança entre esses instrumentos com os seguintes pontos:

- Necessidade de inscrição em um documento legal que enumere os bens reconhecidos de valor: livro do tombo e lista do patrimônio cultural ferroviário;
- Necessidade de instrução de processo administrativo com documentos que fundamentem a importância e relevância da preservação;
- Avaliação por comissão ou conselho que aprove a inserção do bem no livro ou lista.

Os dois últimos correspondem a etapas bem marcantes dos processos de acautelamento, o da proposição da proteção e a sua análise, como visto na Parte II em relação ao tombamento. No caso da LPCF, a documentação referente à proposição se desenvolve com vistas a atender dois requisitos: a existência de valores culturais, em observância aos critérios estabelecidos na portaria supracitada, e a definição da destinação do bem (aspectos analisados nas seções 3 e 7).

Trata-se de uma documentação bastante enxuta e que não se aprofunda sobre os valores associados ao bem em análise, com poucas exceções, caso do parecer referente ao Pátio Ferroviário das Cinco Pontas, em Recife (PE), abordado na seção 4.

Diferente do tombamento que, em geral, conta com dossiê com pesquisa histórica e arquitetônica, identificação dos valores associados ao bem, e, ainda, a delimitação de uma área envoltória, a ser também acautelada, para a proposição da inscrição dispõe-se do inventário

realizado pela instituição (abordado na seção 3) e dos documentos externos apresentados à mesma, citados na Introdução, como subsídios para a elaboração do parecer técnico.

Estes documentos¹ externos chegam ao Iphan a partir de três demandas: por iniciativa particular, instituição pública ou privada interessada no imóvel; por interesse próprio do Iphan para uso direto, para cessão a terceiros ou motivada exclusivamente pela preservação do bem, assumindo, assim, as responsabilidades previstas na lei; e por iniciativa da SPU, através da solicitação de manifestação sobre o interesse de preservação, a fim de que esta possa tomar providências quanto à liquidação do estoque imobiliário (alienação) para fins de recomposição do Fundo Contingente, *a priori*, sem prejuízo da memória ferroviária. Ou seja, demandas muito específicas.

Com base nos dados descritos acima, e, quando muito, dos coletados por meio de visitas *in loco*, o parecer deve ser capaz de demonstrar que há uma apropriação cultural e social, notadamente, local, conforme visto nesta Parte III.

Embora a documentação analisada – quatro pareceres técnicos² com declaração favorável à inscrição na Lista – consista em uma amostragem muito menor em relação à observada sobre o tombamento, ela se mostrou fundamental para perceber a relação supramencionada e o tratamento dado ao bem ferroviário a partir desse novo instrumento legal.

Com base nesses pareceres pode-se associar o pouco aprofundamento acima referido ao entendimento de que a manifestação de interesse pelo bem ferroviário, por parte do ente local ou do próprio Iphan, caracterizar-se-ia como uma expressão da supramencionada apropriação cultural. O parecer referente à estação de Quissamã (RJ) ilustra essa percepção, neste a importância do bem é evidenciada num tópico denominado *Valores para comunidade local e contexto de preservação do bem*, em que o autor buscou caracterizar não só os valores culturais, locais e não nacionais, mas também o contexto político e a disponibilidade técnica e financeira para a realização de ações de preservação.

Em relação ao primeiro aspecto, à estação foram atribuídos valores histórico, arquitetônico e urbanístico presentes na composição do conjunto que expressaria uma “tradição de implantação de núcleos ferroviários do interior” e na existência de elementos físicos e contextuais da relação entre a ferrovia e os núcleos produtivos urbano e rurais (engenho e usinas) (IPHAN,

¹ Referentes aos bens não operacionais, conforme classificação explicitada nas seções 3 e 7.

² Cita-se: Estação Ferroviária Conde de Araruama (RJ), Estação Ferroviária de Capistrano (CE), Estação de São Fidélis (RJ) (presente no processo referente à ponte), e Pátio Ferroviário das Cinco Pontas, em Recife (PE). Em relação a esse último foi analisada também a ata da Comissão de Avaliação do Patrimônio Ferroviário. Estes pareceres [e a](#) ata encontravam-se nos processos de tombamento.

1640-T-09, p. 130). Quanto ao segundo aspecto, o interesse local se fazia representar através da intervenção de restauração proposta pela Prefeitura, considerada como “mola mestra” da ação preservacionista empreendida pelo órgão, que já havia reconstruído e recuperado outras duas estações ferroviárias.

Estas ações foram consideradas pelo parecerista como uma evidência da apropriação cultural local e do interesse de preservação do conjunto composto pela estação e residências, sendo, portanto, suficiente para justificar a proteção pretendida. O que não se confirmou, a considerar a última atualização da Lista.

Em relação à análise da pertinência da inscrição, segunda etapa do processo, esta se dá por meio da Comissão supracitada, cuja deliberação é pautada pela confirmação ou não dos dois requisitos mencionados, em uma análise também bastante sucinta quanto ao interesse da instituição em promover a proteção. Cita-se a ata da 28^a sessão ordinária da CAPCF como ilustração da objetividade do registro da decisão tomada:

A Superintendência do IPHAN no Estado do Paraná emitiu Parecer Técnico nº 12/2011-Fer, sugerindo que seja declarado valor histórico, artístico e cultural somente ao trecho denominado M4, com cerca de 298,83 m: (NBP 5002199). A CAPCF não ratificou os termos do Parecer Técnico nº 12/2011-Fer e decidiu não declarar valor histórico, artístico e cultural ao bem supracitado. [...] A Superintendência do IPHAN no Estado de Minas emitiu Parecer Técnico nº 20/2012, sugerindo que não seja declarado valor histórico, artístico e cultural [...] à Parcela NOP do Pátio Operacional de Ibiá (NBP2004292-0), à Pedreira Ibiá (NBP 2004295-0), à Parcela NOP do Pátio da Estação Estevão Lobo (NBP 2004301-1), ao Terreno da Residência (NBP 2004302-0), à Casa de Turma (NBP 2202564-0) e ao Alojamento (NBP 220567-0). A CAPCF ratificou os termos do Parecer Técnico nº 20/2012 e decidiu não declarar valor histórico, artístico e cultural aos bens supracitados, nos termos da Lei nº 11.483/07. (IPHAN, 2015, p. 6-7)

Embora as referências acima não deem conta das várias possibilidades de interpretação dos documentos referentes à LPCF, sendo estes fontes abertas para o entendimento sobre a proteção mais recente do patrimônio em questão, o aspecto ora destacado volta-se para a novidade que esse novo marco legal introduziu em relação à proteção existente: a possibilidade de complementá-la e ampliá-la. Para essa compreensão, os pareceres relativos à inscrição na Lista associados aos do tombamento se mostraram de grande valia.

6.1 A PRINCÍPIO, CONVERGÊNCIA

Instrumento referencial para a preservação dos bens materiais desde a sua criação, o tombamento foi assim descrito em documento do DEPAM sobre esta tutela proposta (e indeferida) para o Pátio Ferroviário das Cinco Pontas, em Recife (PE):

Desde 1938, quando ocorreram os primeiros tombamentos federais, o IPHAN vem construindo sua trajetória baseando-se, principalmente, na combinação de duas tradições:

- I. Na zelosa aplicação do Decreto Lei nº 25/1937, o que garantiu a manutenção do instrumento legal até os dias de hoje e o seu baixo nível de questionamento judicial; e
- II. Na ação baseada na excelência técnica, o que garantiu o reconhecimento e a alta respeitabilidade da instituição.

O tombamento é um ato discricionário motivado. Como não é possível acatelar tudo, todo o bem tombado será sempre excepcional, uma vez que, por seus “valores”, é “pinçado” de um universo maior. A instrução de um processo de tombamento, em decorrência, é uma peça fundamental para a correta identificação dos valores que se deseja preservar. Assim, o IPHAN não tombou todos os templos, fortificações e engenhos existentes no Brasil, mas apenas aqueles onde identificou valores excepcionais capazes de justificar um acatelamento nacional. (IPHAN, 1730-T-15, p. 1.380)

Em relação ao patrimônio ferroviário:

De um universo, já citado, de aproximado de 27 mil edificações não operacionais, 25 mil terrenos não operacionais e 94 mil bens móveis oriundos da extinta RFFSA (ou de toda a malha ferroviária nacional), o IPHAN inscreveu na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário apenas 631 (2014), e tombou outros 15 (2015). (*Ibidem*)

Instituído no final de 1937, o tombamento paulatinamente foi incorporando novos objetos de interesse patrimonial, mas se manteve fiel à exigência da excepcionalidade para o reconhecimento de bens como patrimônio cultural, seja este uma paisagem, bem móvel, conjunto urbano ou terreiro de culto afro, ou ainda bens de natureza utilitária, como os industriais e ferroviários, exemplos significativos dessa ampliação de objetos. Situação que, por vezes, expõe a instituição a embaraços quanto à efetiva proteção dos bens culturais reclamados pela sociedade.

O conselheiro do Iphan, Nestor Goulart, no debate sobre a política de preservação do patrimônio ferroviário, ocorrido quando da análise do tombamento do Conjunto da Estação de Teresina (PI), na 70^a reunião, em 2012, defendeu que deveria ser preenchida a lacuna de reconhecimento de bens “não monumentais”, porém fundamentais para a estruturação das

cidades, “como as ferrovias” (IPHAN, 1557-T-08, p. 138). Para ele, não havia ainda uma leitura contemporânea das especificidades desse tipo de patrimônio:

E as ferrovias no século XIX e na primeira metade do século XX são elemento estrutural da vida urbana e do próprio país. Portanto, a preservação desse patrimônio não é uma simples opção. [...] Podemos discutir o sentido estratégico da opção rodoviária ou ferroviária, mas em termos de história dessas comunidades, as ferrovias são centrais. São um aspecto do patrimônio, que era ignorado. Então, não se trata de simples opção política. Essa opção política marca uma vertente nova, e temos de pensar na importância da infraestrutura, nas grandes obras de saneamento etc. que estruturaram nossas cidades. [...] Essas não são obras com preocupações estéticas, com objetivo principal estético. Ainda que elas tenham tido um tratamento estético, mas não há de ser o mesmo ao qual nós estávamos nos referindo até então no Serviço do Patrimônio. (Ibidem)

Em outra reunião do Conselho Consultivo (35^a, de 2002), quando também foram analisados processos referentes a bens ferroviários, no caso, a Vila de Paranapiacaba, em Santo André (SP) e as edificações da Companhia Paulista, em Jundiaí (SP)³, este mesmo conselheiro já havia se manifestado em defesa do tombamento de locais de trabalho urbano,

Entretanto, como reiteradamente tem observado em suas manifestações o Prof. Ulpiano de Menezes, da USP [Universidade de São Paulo], os órgãos de patrimônio cultural do Brasil [...] sempre se mantiveram distantes da responsabilidade de tombamento de edifícios representativos dos locais de trabalho urbano e da vida dos trabalhadores urbanos e rurais. Muito numerosas foram as fazendas de açúcar e café tombadas no Brasil; poucos foram os vestígios das senzalas preservados. É como se houvesse no Brasil nobreza de sangue e nobreza dos locais de trabalho. Nobres seriam os locais de trabalho nas fazendas, mas não os alojamentos dos escravos. Sem nobreza seriam as fábricas e as casas dos trabalhadores urbanos. [...] Considero muito importante registrar o fato de estarmos aqui tratando de locais de trabalho [referia-se à Vila de Paranapiacaba]. É o campo da reflexão crítica que me parece importante, mais importante do que simplesmente descrever a moradia dos mais pobres, ou tão importante quanto documentar historicamente a presença de todas as classes sociais.(IPHAN, 1485-T-01, p. 448-449)

A importância do tombamento dos bens industriais e ferroviários pelo Iphan também fora objeto de reflexão em suas instâncias locais, a exemplo da Superintendência Estadual/RJ, que por ocasião do posicionamento sobre a proteção de bens dessa natureza se manifestou sobre o tema por meio da parecerista Joyce C. M. Kurrels Pena. Esta, antes de iniciar sua análise sobre o tombamento do Sistema de Bondes de Santa Teresa (RJ), citou os avanços da Constituição Federal de 1988 quanto à ampliação da noção de patrimônio cultural e dos instrumentos de

³ Nessa reunião foi requerida a complementação dos respectivos processos. A efetivação do tombamento se deu em uma segunda reunião, cuja data está registrada na tabela A, em epígrafe.

preservação, e a Declaração de Sofia (1996), no que se refere à importância da participação da sociedade civil em conjunto com as ações institucionais.

E concluiu que a “ideia de uma preservação cultural mais ampla” seria um conceito em expansão e que tenderia a evoluir alcançando “novas formas de acautelamento que busquem contextualizar as mais diversas formas de expressão” (IPHAN, 1506-T-03, p. 69). No parecer referente à ponte (ferroviária) no município de São Fidélis (RJ), considerou que, “embora a preservação de bens e artefatos oriundos dos processos industriais caminhe a passos lentos no país”, a instituição vinha cumprindo seu papel. Continuou: as áreas do conhecimento pertinentes ao patrimônio industrial “deveriam trabalhar de forma integrada para auxiliar na definição de diretrizes de preservação e, sobretudo, fazer escolhas” (IPHAN, 1623-T-11, p. 96-97).

Em relação ao patrimônio ferroviário, observou que mesmo antes da Lei de 2007, o Iphan já vinha atuando, “ainda que modestamente”, e citou os bens tombados até aquela data (2011) como exemplos desta atuação, num total de seis (Ibidem, p. 96). Os bens ferroviários seriam parte de um contexto histórico e cultural de grande interesse de preservação e de natureza complexa, o que exigiria instrumentos de proteção compatíveis.

Em sua análise sobre a pertinência da inscrição do supracitado sistema de bondes no livro do tombo *Histórico*, em 2005, informou que:

nas conclusões contidas em nosso parecer tínhamos plena consciência da complexidade do objeto a ser estudado, posto que não sendo este um bem dito “tradicional”, em especial quanto à aplicação do Decreto-Lei 25/37 e à falta de outros mecanismos de acautelamento que o abarcassem plenamente, houvemos de trabalhar o tema de forma inusitada para os padrões regularmente praticados neste Instituto. (IPHAN, 1506-T-03, p. 264)

A considerar a Parte I da dissertação e os trechos acima, percebe-se que o patrimônio ferroviário há muito se constituía em um desafio para a instituição, seja quanto objeto de natureza distinta em relação ao que o Iphan tutelava em sua ação cotidiana, seja quanto à adoção de um instrumento adequado para tal proteção.

Em parecer do DEPAM de 2006, referente ao Complexo Ferroviário de Campo Grande (MS), novamente a proteção de bens ferroviários foi colocada em pauta, mas desta vez propunha-se uma reflexão em razão da aplicação de uma lei federal de 2002⁴ (nº 10.413), externa ao Iphan, que tratava do “tombamento de bens de propriedade da RFFSA”. Questionou-se: “haveria

⁴ No processo referente ao Museu do Trem (RJ), consta que esta lei teria assegurado ao Iphan a participação como interveniente em mesa de negociação entre a RFFSA e a Prefeitura do Rio de Janeiro, em 2003, com vistas à regularização da situação do terreno do museu e à viabilização dos respectivos interesses, no caso, a construção de um estádio de futebol no entorno do museu e a permanência deste em seu local de origem.

interesse do Instituto na aplicação dessa lei específica, com todos os ônus resultantes disso?” (IPHAN, 1536-T-06, p. 187).

Havia aí não só um indicativo do que viria a seguir quanto à preservação do acervo ferroviário, mas também uma preocupação com a capacidade do órgão em proteger este patrimônio, bem como com a compatibilidade entre um regramento específico para ele e a atuação da instituição, pautada pela seleção criteriosa dos bens excepcionais. O autor do referido questionamento adiantou que a resposta seria “difícil, mas a reflexão necessária” (*Ibidem*).

De acordo com Freire (2013, p. 13), para a preservação dessa parcela do patrimônio cultural brasileiro, prioritariamente, deveria ser adotada a Lei nº 11.483/07, visando à preservação da memória ferroviária: “se percebe que o instrumento do tombamento ainda desponta como o mais indicado para salvaguardar o patrimônio cultural, embora [...] não possa dar conta, sozinho, da especificidade, complexidade e abordagem espacial que o patrimônio ferroviário requer”. Trata-se de uma alusão a uma percepção mais integradora desse patrimônio, para, em consequência, lançar mão dos instrumentos de proteção adequados.

Na Carta do Rio de Janeiro de 1999, a preservação da memória ferroviária aparecia como um objetivo a se alcançar por meio de ações de resgate, conservação e valorização dos elementos que compunham o universo ferroviário, compreendido: por bens materiais, pelo conhecimento técnico, “as tradições e os costumes, os ritos e mitos”, documentos, “memória oral das estradas de ferro”, “memória histórica, política e institucional” e o trabalho, a fim de que fosse “mais bem entendida e aperfeiçoada a leitura dos encontros e desencontros que marcaram a vida institucional e o relacionamento das partes” (IPHAN, 1300-T-89, p. 183).

Desse modo, embora não apresentasse também uma definição, ela continha o leque de sua expressão material e imaterial, o que foi incorporado pelo Iphan no que tange à proteção dos bens materiais, conforme abordado nesta pesquisa. Proteção esta que visava inicialmente à convergência dos instrumentos legais existentes: o tombamento e a LPCF.

Os processos citados a seguir ilustram essa constatação ao apresentar os primeiros entendimentos sobre a aplicação do novo marco legal. No encaminhamento do pedido de tombamento do Conjunto da Estação Ferroviária de Teresina (PI), de 2008, os instrumentos de tutela do patrimônio ferroviário foram informados e sua abordagem sugeriu um sentido de complementaridade.

Neste, a superintendência esclareceu que pretendia

desenvolver mais alguns estudos para fundamentar a proposta de tombamento do **Conjunto da Estação Ferroviária de Teresina** para complementar o tombamento dos imóveis de valor cultural da antiga Rede Ferroviária Federal em Teresina, buscando assegurar instrumento mais eficaz ao IPHAN para assumir a responsabilidade que lhe foi imposta pela edição da Lei 11.483, de maio de 2007: “receber e administrar os bens móveis e imóveis de valor artístico, histórico e cultural, oriundos da extinta RFFSA, bem como zelar por sua guarda e manutenção”. (IPHAN, 1557-T-08, p. 2, grifo do autor)

Neste trecho nota-se a preocupação em adotar o instrumento mais capaz de assegurar a preservação da área ferroviária diante das ameaças⁵ à sua integridade, identificadas naquele momento, sendo o tombamento o que garantiria ao Iphan a participação nas decisões sobre o futuro do conjunto: “o tombamento visa priorizar a relevância cultural do bem, a ser considerado nas eventuais soluções desses conflitos de trânsito e até mesmo nos usos das áreas livres do pátio ferroviário” (Ibidem).

Leitura semelhante à identificada no processo referente ao Complexo Ferroviário de Campo Grande (MS), em que, na análise do Iphan/MS, de 2008, sobre o tombamento pretendido, registrou-se que o “reconhecimento do valor cultural desse conjunto arquitetônico responde às atuais demandas surgidas em virtude da Lei nº 11.483/07” (IPHAN, 1536-T-06, p. 376).

Haveria, então, uma reciprocidade entre os instrumentos, uma vez que um ajudaria o outro a se efetivar, ou seja, o reconhecimento do valor cultural de um bem serviria ao tombamento e/ou à valoração cultural nos termos da lei de 2007, na medida da necessidade ou urgência de sua aplicação.

Outra interpretação compartilhada pelos agentes institucionais era a de que esta nova lei garantiria ao Iphan a posse do bem, mas não necessariamente sua proteção. A manifestação do conselheiro Luiz Phelipe Andrés, relator do tombamento do conjunto ferroviário de Teresina (PI), na 70^a reunião do Conselho, já citada, auxilia nesse entendimento:

É bem verdade que, após a edição da Lei 11.483/07, de 31 de maio de 2007, o IPHAN passou a ser responsável por “receber e administrar os bens móveis e imóveis de valor artístico e cultural, oriundos da extinta RFFSA, bem como zelar pela sua guarda e manutenção”, mas isto não implica obrigatoriamente que o bem passe a ter o mesmo grau de proteção que lhe pode propiciar o instituto do tombamento. (IPHAN, 1557-T-08, p. 106)

⁵ Nos processos, estas ameaças compreendiam desde os efeitos da desestatização, privatização e desmonte da ferrovia, ao possível desaparecimento ou descaracterização em decorrência de projetos e intervenções incompatíveis.

Desse modo, a valoração cultural, por meio da Lei de 2007, apareceu nos processos de tombamento, em especial os deferidos, como uma estratégia (com amparo legal) para viabilizar os interesses dos órgãos envolvidos⁶; no caso do Iphan, a preservação dos bens ante as ameaças ou para viabilizar sua posse, visto que esta nova norma também abriu uma janela de oportunidades para o Instituto quanto ao uso do espólio da RFFSA.

Esses entendimentos tinham amparo em documentos jurídicos que, produzidos no âmbito da instrução dos processos de tombamento, colaboraram para a construção do sentido de convergência e complementaridade acima mencionado, ao destacar que este observava os princípios da Constituição Federal e atendia, *a priori*, às demandas dos movimentos de preservação do patrimônio ferroviário.

No processo referente à Ponte Metálica João Luís Ferreira, em Teresina (PI), o respectivo parecer jurídico considerou o tombamento proposto como um exemplo de ação preservacionista, já que observava aspectos previstos na Carta do Rio de Janeiro, acima mencionada:

É válido assinalar que a proposta de tombamento em comento converge com as medidas apontadas pelo III Seminário sobre Preservação Ferroviária [...] que ressaltou a relevância do transporte ferroviário para o Brasil e o seu povo, **especialmente sob os aspectos econômico, cultural e social, o que ensejaria uma atuação conjunta tanto por parte do Ministério dos Transportes como do Ministério da Cultura e dos órgãos de preservação**, dentre outros, para a defesa desse patrimônio nacional. (IPHAN, 1300-T-89, p. 219, grifo do autor)

Em outro parecer jurídico, referente à ponte de Corumbá (MS), havia também menção a esta convergência quanto à atuação do Iphan ao promover tombamentos de bens ferroviários. Neste consta que a atribuição dada pela Lei de 2007 “reforça sobremaneira o papel a ser desempenhado” por este órgão “na preservação da memória ferroviária brasileira”. Esse documento informava também que com o advento da Constituição Federal de 1988 “não são apenas os bens que tenham caráter excepcional ou monumental que merecem ser preservados”, mas igualmente os demais bens “portadores de referência à identidade” (IPHAN, 1577-T-09, p. 257) – mesmo teor do parecer referente à ponte metálica em Teresina (PI). Perspectiva que na atualidade ainda carece ser equacionada pela instituição, a considerar a citação no início deste subitem e as análises contidas na seção 5 quanto à aplicação do tombamento.

⁶ No processo referente ao complexo de Campo Grande (MS), o órgão municipal se utilizou da Lei nº 11.483/07 para mostrar os limites da atuação do Iphan. De acordo com este, os bens em discussão haviam sido alienados antes da conclusão do processo de extinção da RFFSA; o Iphan, por sua vez, entendia que a valoração feita pelo órgão, nos termos do art. 9º da referida Lei, garantiria a oitiva do Instituto em relação aos projetos de intervenção em curso até que fosse efetivado o tombamento, argumento similar ao empregado no caso de Teresina (PI).

No processo referente ao acervo de bens móveis e imóveis do Museu do Trem (RJ), o parecer juídico (de 2010) informava que era importante deixar claro que “a Lei 11.483/2007 instituiu uma forma de proteção, em nada interferindo no instituto do tombamento” (IPHAN, 1382-T-97, p. 464). Dessa forma, além da proteção promovida por esta nova lei, “se faz necessário proceder ao tombamento dos mencionados bens” devido à relevância do seu valor histórico (*Ibidem*). Mencionava ainda que a própria Constituição Federal, em seu art. 216, “preconiza que se deve utilizar de todas as formas de acautelamento”, sendo o tombamento uma delas, “para garantir a preservação do valor cultural do bem” (*Ibidem*).

A partir dos argumentos acima foi possível perceber que havia, de fato, uma aposta institucional na convergência e complementaridade dos supracitados instrumentos legais. Um sentido conciliatório e complementar que parecia coexistir pacificamente nos processos deferidos analisados.

6.2 NA PRÁTICA, DISTANCIAMENTO

Este sentido foi sendo alterado ao longo do tempo com a adoção (concomitante) destes instrumentos pelo órgão, que passou a evidenciar a distinção entre os limites ou objetivos precípuos de cada um. O processo do Pátio Ferroviário das Cinco Pontas, em Recife (PE), pode ser citado como um documento referencial dessa percepção. Para os representantes dos movimentos sociais, defensores da preservação desse pátio, esta somente seria alcançada por meio do tombamento, por considerá-lo o instrumento mais capaz de assegurar tal objetivo.

Já conseguimos avanços significativos com o reconhecimento da área operacional do Pátio Ferroviário das Cinco Pontas, como representativo para a memória ferroviária brasileira, mas isso não representa o tombamento. Queremos que o pátio ferroviário e o Cais José Estrelita sejam tombados, pois eles fazem parte da nossa história, da nossa memória e a da paisagem urbana do Recife. (IPHAN, 1730-T-15, p. 798)

O Grupo de Trabalho constituído no Iphan/PE para tratar da valoração cultural dessa área, por sua vez, considerava ser o tombamento um instrumento insuficiente, devendo a preservação ser alcançada por meio da memória ferroviária instituída pela Lei de 2007. Nos pareceres produzidos por este GT (em 2010 e 2011), foi explicitado que estes não se pautavam por questões ligadas à “excepcionalidade” e à “história factual”, consideradas pelo grupo como requisitos para o tombamento, e sim pela referida preservação da memória ferroviária, distinguindo-os como instrumentos distintos.

Evita-se, nesse sentido, o erro de estabelecer um juízo de valor a respeito do Pátio Ferroviário das Cinco Pontas e partir das categorias de excepcionalidade e originalidade. Ou tentar estabelecer o valor cultural do pátio como um fator artístico excepcional ou histórico memorável datado do século XIX, a partir da perspectiva de uma História factual positivista.

[...]

Neste universo de entendimento, compreendemos que a ampliação do conceito de patrimônio para a Memória Ferroviária possibilita uma nova visão, onde a simples preservação de bens e valores culturais isolados torna-se insuficiente para compreender seu contexto sociocultural. (IPHAN, 1730-T-15, p. 81 e 91)

Este posicionamento vislumbrava, portanto, uma possibilidade de analisar o patrimônio ferroviário em questão a partir de um olhar renovado, entendendo-o como um lugar de memória cujo principal atributo seria o da “longa duração”, expresso nas dimensões: “histórica (memória histórica), do vivido (memória social), e nas marcas da atividade ferroviária (memória urbana)”, o que pelo documento não se alcançaria por meio do tombamento (*Ibidem*, p. 81-82).

Importante observar o quanto esta avaliação espelha as limitações ou possibilidades desses instrumentos de proteção para alcançar a perspectiva mais abrangente e integradora que esse patrimônio propõe, tanto do ponto de vista conceitual e dos elementos que expressam seus significados, quanto da sua operacionalização pela instituição, aspectos abordados na seção 7.

Cabe destacar que no caso do pátio de Recife (PE), diante das dificuldades de compatibilização entre a proposta de proteção definida pelo GT (incorporada pelos movimentos sociais) e os dispositivos da Lei nº 11.483/07⁷, o grupo reavaliou seu posicionamento quanto à aplicação do tombamento para o reconhecimento cultural deste pátio, sob o argumento de que este patrimônio seria investido de uma “diversidade de valores culturais” que se inter-relacionariam e que “se desenvolvem sobre um território mais amplo, urbano e regional”, o que requeria a adoção de outras formas de acautelamento, além da “LPCF e do Inventário”, sendo o tombamento esta forma – vide seção 6 (*Ibidem*, p. 143).

Essa abordagem é interessante porque insere outra perspectiva quanto à aplicação dos instrumentos de proteção do patrimônio em questão. Para Freire (2013, p. 14), integrante do referido GT, no artigo *Normativas e a preservação da Memória Ferroviária*,

Os instrumentos legais de proteção que o Iphan dispõe para proteção do patrimônio industrial ferroviário é o Decreto-Lei nº 25/37 ou a Lei 11.483/2007 e outros – ou uma combinação de muitos, se for considerada a diversidade de valores identificados – histórico, arqueológico, arquitetônico, paisagístico, econômico, de uso, raridade, memória, dentre outros –, contudo, especificamente a Lei 11.483/2007 necessita de complementações teórico-

⁷ Essa incompatibilidade referia-se à impossibilidade de aplicar a toda extensão do pátio os dispositivos da Lei de 2007 referentes à preservação do patrimônio histórico e cultural, visto que a parte considerada não operacional havia sido alienada a terceiros. Possibilidade também prevista na referida lei, vide seção 3.

conceituais e de estratégia de preservação e conservação que permitam sua aplicabilidade. A lacuna deixada pela ausência da regulamentação do conceito – Memória Ferroviária – e a falta de metodologia de valoração que considere esse patrimônio pela perspectiva da visão sistêmica, a ausência de um Plano de gestão e conservação fragilizam e comprometem a própria política de preservação e de gestão desse patrimônio.

Na percepção desta autora, mesmo considerando a preservação da memória ferroviária um instrumento prioritário para a proteção dessa natureza de bens, ainda que carente de desenvolvimento, este não prescinde dos demais marcos legais existentes no Brasil. Desse modo, o sentido de convergência buscado inicialmente poderia ser alcançado com a constituição de uma rede de proteção, a que se poderia somar a arqueologia ou o registro da memória, por exemplo.

De acordo com a Carta de Nizhny Tagil (TICCIH, 2003):

O patrimônio industrial deve ser considerado como uma parte integrante do patrimônio cultural em geral. Contudo, a sua proteção legal deve ter em consideração a sua natureza específica. Ela deve ser capaz de proteger as fábricas e as suas máquinas, os seus elementos subterrâneos e as suas estruturas no solo, os complexos e os conjuntos de edifícios, assim como as paisagens industriais. As áreas de resíduos industriais, assim como as ruínas, devem ser protegidas, tanto pelo seu potencial arqueológico como pelo seu valor ecológico.

Nesse sentido, a distinção entre o tombamento e LPCF mencionada acima, por si só, não significa ausência de complementaridade ou uma impossibilidade de convergência. No entanto, a partir dos processos analisados, em especial os indeferidos, percebeu-se que o caminho trilhado pelos agentes públicos em sua ação cotidiana conduzia a um distanciamento entre tais instrumentos, bem como em relação ao tratamento dado aos bens propostos para proteção.

Enquanto nos processos deferidos prevalecia nas análises institucionais um direcionamento para o tombamento (instrumento entendido como o mais apropriado para reconhecer valores culturais), nos indeferidos observou-se um estímulo à valoração cultural por meio da inscrição na LPCF, em detrimento do tombamento. A considerar o preciosismo (ou dificuldade operacional) no tratamento dos instrumentos de preservação, pode-se entrever que o fiel dessa avaliação seria a identificação do bem ferroviário como excepcional ou singular, cuja conclusão direcionaria para o instrumento adequado, e, ainda, a capacidade do Iphan em gerir os bens tutelados, aspectos abordados na seção 7.

Tal postura também acabou por evidenciar uma velada hierarquização entre esses instrumentos de proteção, dado o fundamento legal de cada um que baliza a atuação do Iphan,

marcada também pela tradicional defesa de seus instrumentos. Matos (2015, p. 161-162), ao realizar uma breve análise sobre o tombamento e a LPCF, tece a seguinte consideração:

O tombamento indica efeitos protetivos de caráter permanente – ou assim pode ser interpretado. Nessa linha, mesmo a Lista prevendo o cuidado com o bem, pois a requalificação atenderia a essa prerrogativa, a chancela política e simbólica do tombamento poderia indicar uma hierarquia de objetos. Nesse sentido, a inscrição da Lista poderia ser lida como uma proteção de segunda categoria, devido à falta de preservação adequada ou fiscalização contínua, como se supõe que ocorra nos casos de tombamento.

Talvez, em continuidade ao caminho trilhado pela instituição na condução da proteção em questão, percebeu-se ainda que, diferentemente dos posicionamentos iniciais, para o Iphan os objetivos da preservação poderiam, ao fim, ser igualmente alcançados pela LPCF, pelo tombamento ou pela ação intervintiva promovida pelas esferas municipal ou estadual. Uma avaliação pautada mais pela existência ou não do risco de desaparecimento do bem que pela identificação e reconhecimento de seus valores culturais.

Cita-se o processo referente à estação Conde de Araruama, Quissamã (RJ):

Cumpre igualmente recordar que, em decorrência da assinatura de convênios com a Prefeitura de Quissamã, [...] esta Superintendência investiu recursos na recuperação física dos dois edifícios, estação e armazém, de que trata este pedido de tombamento. Portanto, parece-nos, em boa parte, que os objetivos no que tange à preservação desse patrimônio já foram fartamente preenchidos, cabendo agora à municipalidade dar andamento ao seu projeto de revitalização do local. (IPHAN, 1640-T-09, p. 21-22)

Assim, estaria resguardada não só a integridade dos bens em questão, mas também a dos instrumentos de sua preservação e a do Iphan. Não se pode olvidar que a ampliação de objetos patrimoniais possui um reflexo de ordem prática, o que pode ter nos instrumentos legais de preservação (e na capacidade institucional) seus limites ou os recursos para o seu fortalecimento.

Os desafios colocados pelo patrimônio ferroviário à instituição federal, não só por sua extensão territorial, valores e aspectos conceituais que carrega, de algum modo têm sido respondidas pelos agentes públicos por meio dos instrumentos de proteção, embora estes nem sempre alcancem a desejada preservação, como visto ao longo desta narrativa.

A conselheira do Iphan, Claudia Maria Pinheiro Storino, em sua fala sobre como seria possível ao Instituto proteger o patrimônio ferroviário, registrada na 70^a reunião do Conselho Consultivo, tocou nesse aspecto ao apontar a necessidade de buscar mecanismos compatíveis com o patrimônio em questão:

Além do tombamento das estações, dos conjuntos, certamente muito importante, talvez pudéssemos pensar também na difusão desse conhecimento, desses caminhos, de todos os elementos que existem pelos caminhos implantados com tanta dificuldade. De certa forma, tombando o imóvel, ainda que seja importante e adequado o tombamento, tratamos de um ponto focal que se ligava a outros pontos e a outras localidades. Então poderíamos pensar numa rede de memória de patrimônio. Toda vez que penso na Rede Ferroviária, penso numa rede de memória, porque é o que nos compete aqui. (IPHAN, 1557-T-08, p. 132)

Ciente desses desafios, e, talvez, das incoerências das ações desenvolvidas em relação aos propósitos da preservação do patrimônio em questão, em 2015, quando da última atualização da Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário, com 639 imóveis inscritos, a Comissão de Avaliação do Patrimônio Cultural Ferroviário (CAPCF) revolveu suspender a análise de processos para inscrição na LPCF, mantendo somente as manifestações sobre os bens considerados sem interesse patrimonial e os casos urgentes:

Considerando o número significativo de bens valorados pela CAPCF; considerando que a grande maioria de bens valorados, não foram cedidos; considerando a ausência de um fluxo pactuado com SPU e DNIT para a cessão dos bens valorados pelo IPHAN; considerando a iniciativa institucional do Depam, por meio de projeto estratégico para revisar o processo de identificação e valoração do patrimônio cultural ferroviário; considerando a iniciativa do Gabinete da Presidência para estabelecer uma estratégia para a utilização de bens de gestão do IPHAN; e aproveitando que não há processos acumulados para análise da comissão, [...] a fim de aperfeiçoar a portaria 407/2011, estabelecer fluxo para cessão dos bens valorados e método de monitoramento de gestão. (IPHAN, 2015, s.p.)

Em relação ao tombamento, este continua sendo adotado para reconhecer os bens ferroviários de qualidades destacadas. Entre os anos de 2006 e 2015, foram tombados quatro bens ferroviários e concluído o tombamento de outros dois, conforme levantamento presente na Introdução e tabela A, em apêndice, e a análise realizada na Parte II. Apesar dessa quantidade menor de tombamentos em relação aos anos 1980 e 1990, o interesse por essa tutela se faz notar no número de processos em instrução e indeferidos.

6.3 CONSIDERAÇÕES PARCIAIS

A considerar as especificidades do patrimônio em questão – de dimensão territorial em decorrência do seu traçado linear que corta vários territórios e revela a conectividade, funcionalidade e sistematicidade da rede ferroviária; quantidade e diversidade de bens e funções articuladas e interligadas sob uma lógica funcional específica; a estratificação e a justaposição de seus objetos, e suas apropriações sociais e culturais –, tem-se que o percurso identificado nesta seção e as questões apontadas na seção 2 guardam interesses comuns, a saber, a proteção dos bens culturais em conformidade com suas respectivas especificidades e com a adoção de instrumentos compatíveis.

Importa destacar que não é somente o patrimônio ferroviário que tem levado ao Iphan questões relacionadas ao alcance dos instrumentos de proteção do patrimônio cultural. Na 76^a reunião do Conselho Consultivo, que deliberou pelo tombamento do conjunto de bens do roteiro de imigração de Santa Catarina, no qual se insere a Estação Ferroviária de Joinville, o debate que se seguiu entre os conselheiros presentes registrou, de um lado, a importância de estudos de amplitude territorial, e de outro, a limitação dos instrumentos utilizados pela instituição, em especial o tombamento.

Embora a discussão em específico tenha se dado em torno do conceito de paisagem cultural, ainda em definição na instituição (naquele momento e no presente), a ciência da limitação do tombamento, quando se trata de extensas áreas ou de uma “região cultural”, foi então evidenciada na fala do então presidente do Iphan, Luís Fernando de Almeida:

O tombamento é um instrumento limitado para se enfrentar o problema da conservação, ou da apropriação, ou da salvaguarda cultural em região que, na verdade, tem sob tensão o seu modo de produção que gera esse patrimônio. Então, a maneira como estamos encaminhando, enquanto método dentro da instituição é, primeiro, trabalhar todos os nossos instrumentos ao mesmo tempo. Então, o tombamento é parte de um processo e a ele deve se agregar o registro; segundo, se isso for insuficiente, do ponto de vista da nossa proteção, devemos pensar em novas formas e novos instrumentos de proteção. (IPHAN, 2007, p. 33-34)

Nesse sentido, entende-se que é possível avançar em relação ao aprimoramento dos instrumentos de proteção, em especial o tombamento e a LPCF, por meio do conhecimento aprofundado sobre o bem que se dispõe a preservar e com mecanismos que busquem o equilíbrio entre preservação e transformação. Nessa perspectiva, a Paisagem Cultural também se apresenta

como uma possibilidade importante, posto que nesse instrumento a abrangência territorial, a dinâmica social e a interação com o meio se colocam como aspectos conformadores do patrimônio, para além de excepcionalidades, como no tombamento.

7 INSCRIÇÃO OU TOMBAMENTO: o processo de tutela e seus filtros legais

A partir do momento em que são reconhecidos os valores patrimoniais que motivam o imperativo da conservação de determinado bem, devemos inevitavelmente operar de modo a garantir sua tutela e preservação. (RUFINONI, 2013, p. 220).

Nesta seção discorre-se sobre como a definição do bem ferroviário a tutelar pela instituição federal tem encontrado nos instrumentos legais em epígrafe importante baliza. Nesse percurso complementa-se o entendimento sobre o bem ferroviário considerado digno de proteção e sobre os requisitos de gestão que, incorporados ao processo de seleção pela LPCF, passaram também a definir o que preservar: o compartilhamento de responsabilidades e o uso futuro do bem. Desse modo, explicita-se que as especificidades e significados do patrimônio ferroviário passam por um outro filtro com vistas ao seu reconhecimento cultural.

A resposta dada pelo Iphan às obrigatoriedades estabelecidas pela Lei nº 11.483/2007 e a continuidade da valorização dos bens excepcionais por meio do tombamento permeiam, pois, as análises desta seção. Para tal, os processos de tombamento, em especial os referentes aos bens indeferidos, e os documentos referentes à valoração cultural contribuíram de forma significativa, por abordarem os aspectos considerados pela instituição para decidir não só sobre a proteção requerida, mas também por qual instrumento esta se faria mais adequada.

7.1 NA BUSCA PELO BEM SINGULAR, A SELEÇÃO DOS INSTRUMENTOS DE PROTEÇÃO

Conforme visto na Parte II desta dissertação, nos pareceres técnicos produzidos pelo Iphan sobre os pedidos de tombamento, a caracterização de um valor de reconhecimento nacional se mostrou determinante. A existência de excepcionalidades seria o fio condutor de seu posicionamento técnico (por vezes, político) quanto à aplicação ou não da proteção.

De modo geral, os supracitados requisitos eram buscados na trajetória histórica da implantação da ferrovia e em sua arquitetura, tais como: fatos de interesse nacional ou representativos dos momentos iniciais da ferrovia; sua raridade ou exemplaridade; e edificações diferenciadas em relação ao padrão ferroviário ou inovadoras diante da arquitetura corrente no

contexto em que se inseria. Os reflexos desses atributos para a memória (histórica, social e do trabalho) também corroboravam para reforçar sua importância.

Observou-se que os pareceres sobre a proteção pretendida buscavam, de algum modo, confirmar ou não as características apontadas nos pedidos de tombamento, em algumas ampliando sua significação histórica, cultural e social, conforme visto na seção 5, e em outras situações desqualificando os argumentos expostos. Apresenta-se a seguir como foram construídos os fundamentos para o indeferimento das proposições de tombamento analisadas no capítulo IV, oportunidade em que a inscrição na LPCF se apresentou como uma possibilidade de reconhecimento cultural.

De modo similar à referida seção 4, a narrativa foi sendo construída na medida da identificação dos aspectos que expressavam a percepção do bem ferroviário e que conduziriam a instituição às suas decisões sobre a tutela, no caso, o interesse pelo bem isolado, mais antigo e de qualidades arquitetônicas marcantes, em geral, em detrimento dos aspectos funcionais e espaciais.

Inicia-se a análise com o processo referente à Ponte de São Fidelis (RJ). Neste, a parecerista introduz sua manifestação, corrigindo dados do pedido em relação à tecnologia nela adotada, “americana, e não inglesa”, ao fato de não ser a “única ponte ferroviária existente no município”, havendo outra nas proximidades, “mais antiga e, muito provavelmente, de procedência inglesa”, e que “serviu, por décadas, ao escoamento da produção agrícola da região, não participando do presente estudo” (IPHAN, 1623-T-11, p. 78).

Esses esclarecimentos tinham por objetivo identificar singularidades que justificassem o tombamento, cuja conclusão, nesse caso, foi de que o bem parecia “revestir-se de particularidades técnico-construtivas tais que, salvo melhor juízo, poderiam constituir motivador histórico bastante para justificar a aplicação do tombamento federal”, uma vez que o uso de materiais e tecnologia americanos não seria muito comum entre as pontes ferroviárias brasileiras; no entanto, deveria ser verificada “a excepcionalidade e/ou a raridade do exemplar, mediante um estudo comparativo mais abrangente” (Ibidem, p. 101, grifo nosso).

A segunda peculiaridade a ser verificada seria o fato de não ter sido possível descobrir com que finalidade a ponte fora construída, podendo, inclusive, nem ser ferroviária ou ser parte de um projeto inconcluso. Para subsidiar o entendimento dessa lacuna (e o consequente indeferimento do pedido), o DEPAM levou em consideração a relação espacial entre as estruturas ferroviárias existentes no local, aspecto relevante para a presente pesquisa e que se observou em outros processos.

Não há conhecimento aprofundado do objetivo para o qual foi construída. O estudo do bem não evidenciou sua relação direta com a ferrovia, o que poderia conduzir ao entendimento de que seria um elemento de engenharia de alta tecnologia para a solicitação de uso, em determinada época, em função de cargas e de vão. E, ainda: trata-se de um elemento industrial importado, pois existem outros exemplares. (IPHAN, 1623 -T-11, p. 133-134, grifo nosso)

Assim, além da natureza repetitiva do bem, também teria influenciado esse posicionamento a descontinuidade espacial entre a ponte, a estação e a linha férrea implantadas na cidade. Característica que teria sido verificada em ponte de mesmo modelo e tecnologia localizada no município de Granja (CE), citada no parecer, onde se podia “relacionar com as características de uso da ferrovia”, e assim justificar sua proteção (Ibidem, p. 134). Ou seja, a existência dessa relação espacial foi considerada como de grande relevância para a caracterização do bem ferroviário, em especial quanto ao seu uso, o que poderia levar à proteção da ponte de Granja, mesmo sendo esta um “elemento industrial importado” e igual a outros encontrados no país, como a de São Fidélis (RJ).

No processo referente à Estação Conde de Araruama, em Quissamã (RJ), de modo similar ao anterior, a busca por uma relação espacial se fez presente, mas, no caso, entre a ferrovia e o contexto histórico local, também marcado pela estrada de ferro e por engenhos de açúcar. No parecer da superintendência desse estado, a existência de resquícios materiais dessa relação é que justificaria o tombamento requerido. Nesse caso, a ausência dos caminhos de ferro que ligariam a estação ao engenho Central de Quissamã, conjunto industrial externo a esta, seria um fator que desconfiguraria o conjunto e, em consequência, o tombamento.

Por extraordinário, uma vez que incomum em outras localidades vizinhas, poderíamos tomar o extinto circuito ferroviário que se formou a reboque do Engenho Central de Quissamã, do qual, infelizmente, não restam quaisquer vestígios. Estivessem mantidos estes antigos caminhos de ferro, teríamos elementos adicionais para conferir outra relevância à estação de Conde de Araruama, de vez que estariam resguardadas as relações espaciais, temporais e, sobretudo históricas, que ali se apresentaram de forma tão particular. Contudo, isso não mais ocorre. (IPHAN, 1640-T-09, p. 21-22, grifo nosso)

Os trilhos que ligariam a estação ferroviária ao principal engenho de açúcar da região (linha particular, não vinculada à RFFSA) foram considerados como importantes elementos espaciais e de registro de época; por outro lado, a vila ferroviária existente no local não figurou na referida análise. A existência de uma relação, mesmo que só espacial entre as edificações dessa vila e a estação, não foi considerada como parte definidora do conjunto, avaliação diferente da feita no caso de São Fidélis (RJ).

No caso de Quissamã, a excepcionalidade para a parecerista estaria na referida malha ferroviária particular; em consequência, a estação e o armazém¹, isoladamente, não seriam considerados suficientes para inscrevê-los em nenhum dos livros de tombo, “por tratar-se de edificação carente de predicados artísticos e/ou paisagísticos” (IPHAN, 1640-T-09, p. 22, grifo nosso). Por outro lado, para a inscrição na LPCF, por meio da Lei de 2007², a edificação despertaria um “profundo interesse cultural”, inclusive as edificações residenciais existentes no local, não citadas anteriormente, conforme parecer para valoração cultural produzido por outro técnico do Iphan/RJ (*Ibidem*, p. 129).

Nesta análise, a identificação dos bens de interesse patrimonial se deu a partir da caracterização de cada bem isoladamente, a exemplo da estação supracitada, estudada de forma desconectada do contexto ferroviário remanescente. Embora esta mesma parecerista tivesse considerado esse tipo de avaliação insuficiente para assegurar a proteção pretendida, conforme mencionado acima e novamente apontado em parecer referente à Estação de Guaratiba (RJ):

Não resta dúvida quanto à importância histórica da construção para a comunidade de Guaratiba. Da mesma forma, no âmbito do conjunto das estações de bondes e afins ainda existentes na cidade do Rio de Janeiro, também seria possível dedicar-lhe justa homenagem, visto que poucos foram os exemplares que chegaram até nossos dias. [...] Contudo, isoladamente, a presente edificação, embora ostente certa altivez, não nos parece, salvo melhor juízo, constituir bem que exceda a relevância local, não se acreditando, portanto, ser o caso de indicá-la para tombamento federal. (IPHAN, 1638-T-11, p. 8, grifo nosso)

Esse olhar individualizado para o bem ferroviário se manteve nos processos analisados, inclusive onde se buscava identificar a existência de alguma relação espacial, conforme visto acima. Entre os processos deferidos, a caracterização dos bens ferroviários a partir do referido olhar individualizado sobre cada componente da ferrovia não se diferenciou muito em relação aos casos indeferidos supracitados. Cita-se o Conjunto da Estação de Teresina (PI), em que os atributos de seu bem mais expressivo, a estação, foram os que fundamentaram a proteção.

O processo do Museu do Trem (RJ) poderia exemplificar um olhar preocupado com a relação entre os bens a proteger, no entanto, este olhar sucumbiu às pressões externas e ao estado de conservação das edificações, e se voltou para a parte mais passível de gestão pela instituição. Situação similar às edificações da Companhia Paulista, em Jundiaí (SP), no que se refere ao acervo

¹ Edificação associada ao conjunto, mas que não compõe o acervo da extinta RFFSA.

² O parecer referente à valoração cultural é de 2011; em 2012 essa indicação teria sido submetida à 12ª reunião da Comissão de Avaliação do Patrimônio Ferroviário, mas não figura na LPCF. Não foi possível o acesso à respectiva ata.

de bens móveis, excluído da proteção sem que fosse discutida a importância de sua permanência em seu local de origem.

As pontes tombadas – em Teresina (PI) e Corumbá (MS) –, igualmente abordadas isoladamente em relação ao contexto ferroviário (exceto na sua dimensão histórica), incorporam a interpretação de que o tratamento individualizado dos elementos ferroviários na busca do bem singular e excepcional contribui para o fracionamento do seu entendimento como parte de um objeto complexo e sistêmico.

Desse modo, na busca pelo bem singular ou excepcional, quanto aos atributos vinculados aos aspectos funcionais e a organização espacial ferroviária, quando identificados, sua análise não se dava com maior atenção, ou estes eram simplesmente preteridos na decisão final sobre a proteção do bem. Excetua-se apenas o Complexo Ferroviário de Campo Grande (MS), onde se buscou identificar e reconhecer as relações entre os componentes da rede e destes com o espaço em que se inseria como qualificador do conjunto.

Entre os processos indeferidos, a exceção cabe ao Pátio Ferroviário das Cinco Pontas, em Recife (PE). Neste, a caracterização de seus elementos foi feita de modo diferenciado, pautada pela “integridade funcional do sistema”, ou seja, pela verificação da existência dos elementos necessários à operação ferroviária e pelas possibilidades de sua recuperação, dadas as condições físicas em que chegou à atualidade. Para tal, fez-se fundamental a compreensão do espaço livre como elemento necessário para o funcionamento da atividade ferroviária e conformador do pátio, “espaço indivisível” cuja “essência” estaria no vazio conformado pelos edifícios e equipamentos que lhe dariam sentido, compreendendo: estrutura, espacialidade e maquinário (IPHAN, 1730-T-15, p. 61).

Para o GT responsável pela proposição da proteção,

Essa área, sem densidade construtiva, mas com relevantes elementos de compreensão da operação, tráfego e manobras dos trens de carga e de passageiros, é de fundamental importância para o entendimento do funcionamento do território ferroviário. E a manutenção dessa leitura, por sua vez, é imprescindível para a preservação da memória ferroviária. (*Ibidem*, p. 103)

Esta análise, interessada na preservação da referida memória ferroviária, embora alinhada com as abordagens mais recentes sobre o patrimônio industrial ferroviário, não encontrou ressonância nas instâncias superiores. O parecer final sobre o indeferimento desse pedido de tombamento considerou que “falar em ‘vazio’ é negar a função ferroviária no local, é negar a

existência de um antigo pátio ferroviário”, pátio que não existiria mais (IPHAN, 1730-T-15, p. 1.391 e 1.393). Um olhar que se estenderia à inscrição do bem na LPCF, abordada à frente.

Essa busca por singularidades, pautada pela caracterização isolada do bem ferroviário, também se refletiria na percepção das suas qualidades formais e estéticas. Nos documentos analisados referentes aos processos indeferidos, constatou-se que uma mesma característica poderia ser considerada insuficiente para o tombamento, mas motivadora da valoração cultural por meio da Lei nº 11.483/2007 e da Portaria nº 407/10.

A ferrovia e a transformação que provocou por onde passou ora eram tratados como fatos excepcionais, ora careciam de outros elementos para constituir-se como tal. A arquitetura ferroviária ora era tratada como elemento inovador das cidades e modo de viver, ora como elemento comum e importado, por seguir um padrão replicado em todo o Brasil.

A seguir faz-se uma análise comparativa sobre como os atributos ou qualidades dos bens ferroviários foram apreendidos pelos agentes públicos para a definição da proteção devida. Os trechos citados abaixo, extraídos de parecer técnico do Iphan/RJ (de 2012) referente à Estação Conde de Araruama, em Quissamã (RJ), expressam essa observação. O primeiro comprehende a manifestação quanto ao tombamento da estação:

Enquanto proposta arquitetônica, a estação [Conde de Araruama], com efeito, não apresenta atributos excepcionais. Trata-se de uma edificação padrão, cuja tipologia seria repetida dezenas de vezes ao longo das linhas férreas que partindo da cidade do Rio de Janeiro adentravam o interior, tendo apenas como variáveis as dimensões dessas estações. (IPHAN, 1640-T-09, p. 21-22, grifo nosso)

O segundo aborda a indicação para inscrição na LPCF do conjunto composto pela mesma estação, feita por outro parecerista da mesma superintendência:

Muito embora nos pareça que a relevância histórica que o complexo Conde de Araruama detém seja o bastante para justificar a necessidade de sua preservação e afirmar seu valor cultural, entendendo este conjunto ferroviário como elemento articulador dos aspectos agrícolas e industriais/comerciais daquele momento econômico da região, os aspectos arquitetônicos e urbanísticos igualmente podem ser ressaltados.

Isoladamente, a singela estação de Conde de Araruama guarda, apenas, seu valor enquanto patrimônio ferroviário e, segundo os termos da Lei 11.483/2007, cabe lembrar que a edificação foi amplamente valorada através do Parecer ETRL/IPHAN-RJ nº 01/2011 [...]. A defesa que faz o arquiteto no sentido da valoração da estação no âmbito da citada lei não se deu por acaso. (Ibidem, p. 120, grifo nosso)

No processo referente à Estação de Capistrano (CE), tal leitura sobre a viabilidade da proteção diante dos atributos identificados também foi observada:

No senso estrito do dispositivo legal supramencionado [Decreto lei nº 25/37], isto é, fatos históricos altamente relevantes para a história nacional e/ou excepcionalidade artística/arquitetônica, não divisamos a pertinência destes conceitos à edificação em tela, considerando que: não se trata de uma estação proeminente no processo histórico de implantação da ferrovia no Ceará, sendo uma estação de pequeno/médio porte com raio de influência muito limitado; nem se trata de uma invulgar obra de arquitetura, pois tem par na maioria das demais estações ferroviárias erguidas pelo país. (IPHAN, 1675-T-13, p. 3, grifo nosso)

Entretanto, considerando a Lei de 2007 “numa perspectiva conceitual distinta e mais dilatada do que a colocada pelo Decreto-Lei nº 25/37 e atinente somente aos bens móveis e imóveis da extinta RFFSA” (Ibidem), caberia a inscrição da referida estação na LCPF, conforme parecer técnico de 2012, da mesma autoria da manifestação acima:

Atribuímos valor histórico e cultural apenas ao edifício da estação ferroviária, que segue a tipologia da arquitetura ferroviária da virada dos séculos XIX para o XX, de boa proporção na volumetria e na relação de cheios e vazios, provida de apuro técnico-construtivo, que apesar do seu estado de conservação, é plenamente possível a sua restauração. Destacamos também a importância da linha férrea, que fixava estações em lugares até então ermos, como se fossem sementes das futuras aglomerações urbanas que viriam a se desenvolver ao seu redor, como o caso de Capistrano, encravado no sopé do Maciço de Baturité. (Ibidem, p. 9, grifo nosso)

Assim, a padronização da arquitetura ferroviária poderia não ser considerada como um qualificador (sobre a qual se pode aplicar o argumento de excepcionalidade), ou essa padronização poderia ser entendida como um elemento de identidade. Tal aparente contradição, na avaliação desta pesquisadora, ilustra a pouca atenção dada pelos agentes públicos envolvidos aos aspectos que caracterizam as especificidades do patrimônio ferroviário ante a importância conferida à adoção adequada dos dispositivos legais, uma leitura que corrobora as análises da seção 6.

Soma-se aos aspectos apontados acima o interesse pela parcela mais antiga desse patrimônio, conforme observado no processo referente ao Pátio Ferroviário das Cinco Pontas, em Recife (PE), já citado. Este, em documento atribuído ao gabinete do Iphan/PE, foi descrito como uma área “degradada, com equipamentos arruinados ou não mais existentes, galpões industriais sem características estilísticas uniformes, remanescentes de elemento urbano do patrimônio ferroviário da extinta RFFSA, além de uma malha de trilhos do Pátio Ferroviário” (IPHAN, 1730-T-15, p. 26, grifo nosso).

Para o DEPAM,

Argumentar pelo valor arquitetônico do conjunto do Pátio Ferroviário das Cinco Pontas é, no mínimo, uma contradição. Como já demonstrado, pelo menos desde 2004 o IPHAN vem afirmando que as edificações sobreviventes do antigo pátio “não reúnem características arquitetônicas suficientes para uma inscrição nos livros de tombo federal”. Por outro lado, obviamente, tais edificações nem chegam a configurar um “conjunto tipológico característico do sistema ferroviário implantado no Brasil”. Primeiro, porque não formam um “conjunto”. Segundo, porque foram erguidos em momentos distintos (bastante afastados da implantação do sistema ferroviário em Pernambuco), correspondendo a contextos arquitetônicos e econômicos bastante variados. (IPHAN, 1730-T-15, p. 1.387, grifo nosso)

Desse modo, os elementos materiais ainda existentes no pátio não foram considerados aptos a ser preservados por não carregarem os traços da arquitetura do primeiro período de implantação da estrada de ferro. No parecer final desse departamento, além de um eventual desvio do uso do instrumento do tombamento (abordado à frente), as motivações para o indeferimento dos pedidos apresentados à instituição foram resumidas nos seguintes pontos: “1. O elevado grau de descaracterização do bem; 2. A fragilidade dos valores indicados para justificar o acautelamento federal” (Ibidem, p. 1.396).

São critérios observados também na avaliação da inscrição na LPCF. Para o GT responsável pela proposta de valoração cultural e de tombamento (apresentada na seção 4), o pátio seria uma área indivisível e apta a receber a proteção federal:

procurou-se demonstrar que a unidade mínima de valoração deve ser o pátio ferroviário, como um complexo constituído de patrimônio edificado e de espaços livres onde estão implantados os equipamentos de sinalização, comunicação, manobra e demais elementos necessários à logística da operação ferroviária de carga e passageiros, não fazendo sentido, à luz da Portaria do Iphan nº 407/2010 e do entendimento de patrimônio industrial, tratar as partes isoladamente. (Ibidem, p. 134)

No entanto, em documento denominado Nota Técnica, produzido pelo DEPAM³ (em 2011), o sentido de continuidade histórica caracterizado pelo GT, e que guardava grande pertinência ao patrimônio industrial, não foi corroborado. Ao contrário, esta Nota informava que a “suposta autenticidade atribuída à totalidade” do pátio deveria ser “relativizada” (Ibidem, p. 251), pois

a maior parte da área em questão, apesar de se relacionar à antiga Estrada de Ferro de Recife ao Cabo, não é contemporânea à construção desta, podendo ser caracterizada como um acréscimo posterior. Os edifícios originais, bem

³ Documento assinado pelos responsáveis pelas coordenações: Técnica do Patrimônio Ferroviário, Geral de Cidades Históricas e de Bens Imóveis, que compunham a estrutura do departamento à época.

como a configuração do pátio à época da inauguração da linha, já foram irremediavelmente perdidos. (IPHAN, 1730-T-15, p. 249, grifo nosso)

Com esses argumentos tem-se que duas especificidades da ferrovia foram preteridas: a primeira, a de que ela pode se constituir também por elementos de estratos temporais distintos, em resposta às exigências do processo operacional. Sua arquitetura, portanto, é uma expressão dessa passagem do tempo, com linguagens e formas próprias e específicas, conforme sua função no sistema. Sendo esta a segunda especificidade: possuir uma estética própria. Entretanto, a partir dos processos deferidos e indeferidos analisados, verificou-se que a apreciação nem sempre tem levado ao reconhecimento e tutela do bem, sendo o pátio de Recife (PE) um exemplar dessa percepção.

No processo referente ao Sistema de Bondes de Santa Teresa (RJ), foi também o supracitado olhar individualizado sobre o bem e interessado na identificação das características arquitetônicas e históricas relacionadas aos primeiros tempos do bonde, ou seja, para sua face mais visível e antiga, que conduziu a instrução do processo. A relação de interdependência dos componentes do sistema não foi considerada como um aspecto que contribuísse para sua significação cultural, mas sim como um requisito de manutenção, portanto, de competência de seus operadores.

Desse modo, apesar do esforço em reconhecer seu valor histórico, o que se viu foi uma paulatina redução dos elementos considerados dignos de preservação. O referido valor estaria apenas no “caminho do bonde, identificado basicamente pelo seu traçado” e pelo “modelo de bonde elétrico aberto, em circulação no bairro”, sendo definido o veículo que deveria “ser tomado como referência e padrão”, com vistas a resguardar “o modelo mais próximo daquele que por último assumiu o transporte em Santa Teresa”. Reconhecia-se, então, os “elementos mais significativos de todo o sistema e, portanto, dignos de maior destaque” (IPHAN, 1506-T-03, p. 71-75, grifo nosso).

As demais edificações que compunham o sistema, compostas por quatro estações e paradas para embarque e desembarque, e a oficina de manutenção, que faziam o sistema funcionar, apesar de identificadas e descritas quanto a sua função, não foram consideradas aptas a receber o tombamento federal por não possuírem características históricas e arquitetônicas de maior apuro estético ou tecnológico ou encontrarem-se descaracterizadas:

Destas, apenas a do largo do Curvelo guarda alguma graça remanescente dos primeiros tempos do bonde no bairro, ainda assim não suficiente para tratá-la com especial destaque. Aquela existente no largo dos Guimarães não passa de uma cobertura em telhas metálicas arranjadas sobre alguns suportes tubulares

de ferro, sem qualquer empenho artístico. [...] a estação terminal é uma construção dos anos 70. [...] Esta, por sua vez, não é, também, uma edificação de maior interesse de tombamento pelo IPHAN, seja pelo ponto de vista arquitetônico, seja pela inconsistente associação histórica que se possa fazer com épocas mais remotas.[...] Em contrapartida, a garagem/oficina [...]Aqui, o passado dos bondes ainda vive latente em meio a máquinas, ferramentas e apetrechos diversos. [...] A própria edificação, um galpão industrial de modestas dimensões, guarda, pelo menos em parte dela, uma arquitetura típica dos primeiros tempos do bonde.[...]Contudo, também aqui não se indica o tombamento. [...] a edificação resultante transformou-se em um galpão híbrido tanto no que concerne à forma, quanto à origem, onde as grandes vedetes permanecem sendo os próprios bondes e a maquinaria aí presente. (IPHAN, 1506-T-03, p. 70-71, grifo nosso)

Assim, a definição do objeto passível de algum reconhecimento cultural seria pautada pelos aspectos históricos vinculados aos laços afetivos expressos na relação entre o bairro e “seu mais característico meio de ligação e transporte: o bonde”, na existência de integridade e estética nas edificações e no potencial de substituição dos “componentes mecânicos” (Ibidem, p. 68).

Com essa abordagem, caso tivesse ocorrido o tombamento, a instituição teria, ao fim, contribuído para a obsolescência de um sistema que considerava como único representante “vivo’ de uma linhagem formada por muitos antecessores” (Ibidem, p. 71), portanto, de relevância nacional, cujo sentido da proteção e conservação estava na sua continuidade e não enquanto peça de museu. Uma possibilidade reconhecida pelo Iphan ao considerar as dificuldades de conservação dos componentes do sistema, dado seu caráter mutável⁴

Ressalva-se que as análises realizadas não têm o propósito de fazer juízo de valor sobre os bens ferroviários, mas de analisar os argumentos utilizados para justificar sua proteção ou não na relação que estabelece com o aporte teórico apresentado na seção 2, bem como conhecer os resultados obtidos com os caminhos trilhados pela instituição quanto à referida proteção.

Feita essa observação, pode-se, então, elencar algumas pistas do que define o caráter excepcional ou singular de um bem ferroviário motivador da proteção federal: ter um passado associado à história nacional; possuir uma arquitetura claramente ferroviária, mas diferenciada em relação ao padrão adotado; a exemplaridade ou raridade do bem; e sua antiguidade, ou seja, o vínculo com o período inicial ou áureo da atividade ferroviária. Nos processos indeferidos e deferidos não foram apontados outros elementos físicos que não estes.

A partir dos processos analisados pode-se também considerar que se construiu um entendimento por parte dos analistas quanto à necessidade de atender aos requisitos de

⁴ Nesse processo há uma discussão muito interessante sobre a aplicabilidade do tombamento, visto que se tratava de um bem cuja continuidade do funcionamento era o que se pretendia assegurar com a tutela. Nesse sentido, sua proteção deveria compatibilizar-se com as condições de manutenção e segurança do sistema.

excepcionalidade e representatividade nacional para o tombamento federal, conforme visto, e de singularidade para a inscrição na LPCF, por meio da Portaria nº 407/10, o que, nesta última, não se caracterizava com tanto rigor como no tombamento, mas se fazia presente como condição.

Desse modo, haveria certa proximidade entre os critérios da LPCF e os aplicados ao tombamento. Embora à primeira não se vincule, necessariamente, a identificação da excepcionalidade, conforme dito acima e nas palavras da parecerista do Iphan/RJ:

No que tange ao patrimônio ferroviário, mais recentemente, a Lei nº 11.483/2007 instituiu espécie de “tutela” do IPHAN para aqueles bens declarados de interesse à preservação, tratando esses bens de modo diferenciado. Nos termos da citada lei, os critérios de proteção adotados, apesar de assemelhados àqueles dispensados aos bens tombados, não importam em qualquer obrigatoriedade quanto à aplicação do Decreto-Lei 25/37 a esse patrimônio, a não ser quando motivada por razões de excepcionalidade ou exemplaridade. (IPHAN, 1623-T-11, p. 98)

A referida proximidade apareceu de forma clara na valorização dos atributos vinculados à antiguidade e à estética do bem ferroviário, conforme parecer do DEPAM de indeferimento do tombamento do Pátio Ferroviário das Cinco Pontas, em Recife (PE), que também abordou a inscrição de bens na LPCF.

Embora mantido o uso ferroviário, é possível afirmar que, no atual Pátio Ferroviário das Cinco Pontas, nada resta – em cota positiva – da segunda linha férrea do Brasil (Recife and São Francisco Railway). Dessa forma, não existem mais remanescentes materiais perceptíveis relacionados à linha que possam ser objeto de acautelamento pelo IPHAN por meio da aplicação do instrumento do tombamento.

Por outro lado, tendo se transformado em um “lugar de memória (ferroviária)” com valores locais e regionais (Vol.1, p.81), o Pátio Ferroviário foi, corretamente, tratado pela Comissão de Avaliação do Patrimônio Cultural Ferroviário, tendo seu trecho operacional – que coincide, em parte, com o traçado primitivo da ferrovia – inscrito⁵na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário. (IPHAN, 1730-T-15, p. 1.386, grifo do autor, sublinhado nosso)

Este novo instrumento de proteção acabaria por incorporar, em alguma medida, em seus critérios, resquícios da tradicional forma de atuação institucional. Ou seja, para a valorização cultural são pinçados os bens que guardem qualidades que os tornam diferenciados em relação aos demais, conforme critérios estabelecidos pelo agente público, o que nem sempre reflete a complexidade do objeto a proteger.

Carrearia também o olhar sobre o bem ferroviário desconectado de seu contexto ao realizar sua inscrição individual na LPCF, o que acaba por dar continuidade ao tratamento de cada componente da rede como unidades autônomas. Nesse sentido, o supracitado pátio pode ser

⁵ As edificações localizadas nesse trecho não foram identificadas na Lista disponível na página eletrônica do Iphan.

novamente tomado como referência, já que apenas dois bens foram protegidos por meio da LPCF: um armazém com características de casario e a área operacional do pátio ferroviário, o que também se verificou em relação a outro conjunto proposto para tombamento, conforme tabela F, em apêndice.

Pelo exposto, a diferença entre o bem excepcional tombado e o singular presente na LPCF poderia estar na abrangência de sua importância: nacional – o tombamento, local ou regional – a valoração cultural. O que, por sua vez, guardaria relação com os valores atribuídos aos bens. Os valores simbólicos e sociais, considerados um avanço em relação à política de preservação adotada até então pela instituição, parecem ser acionados como motivação primordial da proteção para a inclusão de bens na referida lista, já que identificados pelos entes locais, e os valores históricos, artísticos e paisagísticos como principais motivadores para o tombamento.

Desse modo, tem-se um caminho, talvez, diferente do previsto inicialmente, mas que, ao final, acabaria por reforçar o empenho do Instituto em transferir para outros entes a responsabilidade pela gestão dos bens ferroviários.

7.2 PACTUAÇÃO DE COMPROMISSOS: compartilhando responsabilidades

De acordo com o Manual de Incorporação e Destinação de Imóveis oriundos da extinta Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA, última alteração em 15/6/2015), elaborado pelo Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão e Secretaria de Patrimônio da União, são assim descritas as atribuições e responsabilidades do Iphan com o advento da Lei nº 11.483/07:

- I- manifestar-se sobre o valor histórico, artístico ou cultural dos imóveis provenientes da extinta RFFSA;
- II- receber e administrar os bens móveis e imóveis de valor histórico, artístico e cultural oriundos da extinta RFFSA, bem como zelar pela sua guarda e manutenção, solicitando a sua cessão ou doação à Secretaria do Patrimônio da União, caso seja de interesse da autarquia efetuar a gestão patrimonial desses bens;
- III- estabelecer parceiras com Prefeituras e entidades privadas, mediante convênio, para a implementação de projetos de preservação dos bens imóveis a ele cedidos ou doados; e
- IV- definir diretrizes, especificações técnicas, exigências e obrigações relativas a obras, serviços de restauração, reforma, reconstrução e manutenção de imóveis de valor histórico, artístico e cultural cedidos a terceiros, e exercer a fiscalização para cumprimento do que for estabelecido através de Termo de Cessão. (BRASIL, 2015)

A partir dessa citação apreendem-se as imposições legais que levaram a instituição a observar, além dos atributos físicos e contextuais como expressão dos supracitados valores

histórico, artístico e cultural, sobretudo nos bens singulares, a existência de compromisso manifestado pelas instâncias locais sobre o interesse de receber esses bens e dotá-los de um uso.

Com a Constituição Federal de 1988 e a introdução dos conceitos de referência cultural e memória⁶, da valorização da produção dos grupos formadores da cultura brasileira, e com a maior participação das instâncias municipais e estaduais na preservação do patrimônio, também prevista na Carta Magna, consolidou-se no Iphan a possibilidade de preservação e gestão do patrimônio cultural por meio do compartilhamento de responsabilidades.

Nos processos indeferidos analisados observou-se que grande parte dos bens já possuía alguma proteção nas esferas municipal e/ou estadual, conforme a tabela F, em apêndice; no entanto, mantinha-se o interesse pela proteção federal, cuja atribuição conferida ao Iphan de promover e difundir a memória ferroviária contribuía para a indicação da valoração cultural pela instituição.

Este interesse ora era tratado pelo Instituto pelo viés da participação local, alinhado ao supracitado compartilhamento de responsabilidades, e, portanto, revelador de certo engajamento no âmbito local e regional; ora como argumento para justificar o afastamento da atuação da esfera federal. A fala do então presidente do Iphan, Luís Fernando de Almeida, para o Conselho Consultivo por ocasião da reunião que deliberou sobre o tombamento do Conjunto da Estação de Teresina (PI), em 2012⁷, ajuda a compreender esta primeira interpretação.

Ao apresentar um panorama geral da atuação da instituição em relação aos bens ferroviários a partir da referida Lei de 2007, ele considerou que esta poderia ser desenvolvida por meio da descentralização de ações preservacionistas e explicitou a relação entre essa nova forma de valoração cultural e a proteção já adotada pelo Iphan:

O fato de o IPHAN ter atribuído valor cultural a uma estação ferroviária que tem um interesse para determinada comunidade não implica, necessariamente, o seu tombamento federal. Essa declaração pode fundamentar um tombamento federal, estadual ou municipal. [...] Ao fazermos essas declarações de interesse cultural, não há capacidade de intervenção. Então, mais uma vez, reforça-se a ideia de que ela é um instrumento que pode também potencializar uma política

⁶ Motta (2011) faz uma análise interessante dos conceitos de identidade, memória e lugar presentes na CF de 88.

⁷ Esta apresentação ocorreu cinco anos após a publicação da Lei nº 11.483/07 e dois anos após a criação da LPCF. Alguns elementos conduzem à compreensão desse fato. O primeiro é que o Conselho Consultivo não participa dos processos de inscrição na referida lista, portanto, opina apenas quando esta tangencia o tombamento. É o caso do Conjunto da Estação de Teresina (PI), em que entre as motivações para o tombamento estava a perspectiva de um futuro promissor para esse patrimônio em razão do papel assumido pelo Iphan na nova política, conforme seção 2 e subitem a seguir. Pode-se considerar também que decorrido o supracitado tempo, a presidência do Iphan se sentia segura em defender tal política, dado o lastro de proteções de bens ferroviários até aquele momento. Havia, portanto, interesse em compartilhar com os conselheiros presentes o caminho adotado pela instituição para a preservação do patrimônio ferroviário.

local, municipal ou estadual, de proteção desse patrimônio. (IPHAN, 1557-T-08, p. 138)

O tratamento diferenciado entre os bens ferroviários conferido pela Lei de 2007, ao classificá-los como alienados ou não, operacional ou não operacional, também influenciaria no incentivo à descentralização acima citada, com consequências para a proteção desse patrimônio na esfera federal. Aspecto também abordado pelo presidente:

no caso de bens operacionais, essa declaração [de valor cultural] necessariamente deve ter prosseguimento imediato com processo de tombamento. [...] As pressões são muito fortes; em essência, é uma disputa de valores com a sociedade, é uma disputa onde temos alguns instrumentos sob o ponto de vista do enfrentamento no campo jurídico e usamos esses instrumentos. Então, para nós, nessa dimensão do interesse cultural dos bens que são operacionais, o processo de tombamento é fundamental e, necessariamente, precisa ser encaminhado de maneira bastante urgente. (Ibidem)

Os efeitos dessa diferenciação⁸, em relação à proteção, podem ser observados no Pátio das Cinco Pontas, em Recife (PE), já apresentado.

A realidade dos bens ferroviários, que se impunha à instituição não só pelo papel simbólico e representativo desse patrimônio para a história brasileira, mas, sobremaneira, por suas condições de abandono ou subutilização e por sua localização privilegiada nos centros urbanos, também reforçaria a importância da implementação de uma “ampla política” de preservação do patrimônio ferroviário. Por ampla entende-se descentralizada e com a adequada aplicação do tombamento e da LPCF.

Grande parte da resposta a esta realidade estaria também na disponibilidade política, técnica e financeira para a realização de intervenções⁹ nos bens, o que demonstraria não só a relevância do bem para a comunidade, mas também a viabilidade da política proposta, e ainda a existência de uma articulação entre as esferas governamentais para a sua preservação. As considerações a seguir, extraídas do parecer que opinou pela valoração cultural do conjunto ferroviário da Estação Conde Araruama, em Quissamã (RJ), espelham essa leitura:

Considerando o contexto técnico e político disponível, que aponta para a preservação do patrimônio histórico e artístico local como estratégia de desenvolvimento;

⁸ Bem como nos processos referentes às pontes ferroviárias de Teresina (PI) e Corumbá (MS), e no referente ao Conjunto da Estação, também em Teresina (PI). As pontes citadas mantiveram a operação ferroviária, assim como o trecho da linha férrea que corta o conjunto da estação de Teresina, rebaixado para operação do metrô. Todos contam com o tombamento federal, mas não constam da Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário.

⁹ O precário estado de conservação das edificações também acabaria por influenciar, sobremaneira, na sua proteção, uma vez que este pressupõe a aplicação de recursos financeiros para a recuperação do bem, papel assumido pelo ente público interessado. Em alguns casos, esse aporte financeiro pode ter origem no próprio Iphan.

Considerando a disponibilidade da Prefeitura municipal e da Fundação de Cultura de Quissamã em pactuar ações e decisões com o IPHAN, em respeito à boa execução de restaurações, sob os auspícios do cumprimento de deveres legais no campo da preservação. (IPHAN, 1640-T-09, p. 129)

A segunda interpretação feita pela instituição sobre o compartilhamento de responsabilidades citada no início desse subitem pode ser ilustrada pelo processo da Estação de Boquim (SE), em que as motivações apontadas pelo DEPAM para o indeferimento do pedido de tombamento se deram, sobretudo, porque o imóvel já se encontrava acautelado, com inscrição na LPCF e cedido à prefeitura. Situação similar à ocorrida com o Sistema de Bondes de Santa Teresa (RJ). Em relação a este, a Câmara Setorial de Arquitetura e Urbanismo¹⁰ considerou que:

O sistema de bondes de Santa Teresa é de importância local, não tendo significado em nível federal, se comparado, por exemplo, às ferrovias e portos, que não são tombados e nem se propõe a tombá-los, a não ser em casos muito específicos. [...] Por fim, avaliaram ser suficiente o tombamento estadual já existente, sugerindo, entretanto, a verificação da proteção em nível municipal. (IPHAN, 1506-T-03, p. 443)

No processo referente à Vila Belga (RS) somam-se aos argumentos acima as condições insuficientes de trabalho da Superintendência Estadual, associadas à inexistência de risco de desaparecimento do acervo, uma vez que este contava com proteção estadual e municipal, através de vários tombamentos, não havendo, portanto, necessidade de sua atuação por meio da proteção federal: “considerando que o complexo está legalmente protegido e já se encontra em processo que levará à sua plena recuperação, optamos por, neste momento, priorizar casos onde isto não ocorra” (IPHAN, 1681-T-13, p. 16).

Chama atenção nesses posicionamentos a ausência ou a superficialidade de uma análise do mérito dos bens por seus atributos e significados, revelando-se determinante para a não atuação federal a participação dos agentes locais. Estas interpretações, em especial a segunda, relacionam-se como distanciamento que foi se constituindo entre os instrumentos de proteção do patrimônio em questão, conforme observado e apresentado na seção 6.

Na esteira dos processos supracitados, na decisão pelo indeferimento da proteção do Pátio Ferroviário das Cinco Pontas, em Recife (PE), juntamente com a análise de ordem técnica sobre a existência ou não de valor cultural, também foi considerado que a valoração cultural “implicaria a anulação do leilão, devolução do pagamento à incorporadora, e transferência da área ao IPHAN, que por sua vez deverá zelar por sua preservação e manutenção” (IPHAN, 1730-T-15, p. 252).

¹⁰ Convocada pelo DEPAM para se manifestar sobre a proposta de tombamento.

Situação que ocorreria sem nenhuma “sinalização de interesse local no estabelecimento de parceria” (IPHAN, 1730-T-15, p. 1.397), contrariando o art. 4º da Portaria Iphan nº 407/10, que trata da manifestação de interesse sobre o bem ferroviário, cuja ausência pode ensejar a exclusão de¹¹ bens já inseridos na LPCF.

Percebe-se assim o impacto da vinculação entre a concessão de uso a terceiros – com vistas ao compartilhamento de responsabilidades com as outras esferas de governo – na proteção do bem ferroviário, sendo este requisito essencial quando da inscrição na LPCF. Em ata da Comissão de Avaliação do Patrimônio Cultural Ferroviário sobre o supracitado pátio, presente no processo, consta que a “avaliação [da Comissão] se limitou a atender o disposto na Lei nº 11.483/2007, que vincula a preservação do bem à gestão por parte do Iphan”. Desse modo, competiria ao Instituto buscar mecanismos que viabilizassem essa gestão¹² (*Ibidem*, p. 532).

Com base no exposto, pode-se considerar que esse compartilhamento, ao passo que parecia ser um caminho para a constituição de uma ação protecionista integrada e de âmbito nacional, conforme análise de Santos (2017, p. 57), para quem a portaria que criou a LPCF “proporciona o compartilhamento de informações e viabiliza o gerenciamento dos bens valorados, possibilitando a preservação de forma integrada, intersetorial e de ampla divulgação”. Por outro lado, inseriu na atuação do órgão a questão da identificação do ente interessado em assumir a responsabilidade direta do bem a proteger, o que tem levado ao Iphan grandes dificuldades.

Estas dificuldades se apresentam pela ausência de instituições interessadas ou pela incapacidade financeira local em fazer frente à intervenção necessária para dotar o bem de condições de uso. Diante disso, o Instituto tem enfrentado situações muito diversificadas em relação ao dever de preservar a memória ferroviária, dada a obrigação de receber e administrar seus bens, o que tem conduzido à não inclusão na Lista, visto que a assunção da responsabilidade direta pelo bem (móvel ou imóvel) tem sido desestimulada pela instituição, salvo casos especiais.

¹¹ Art. 9º da Portaria: os bens que forem objeto do art. 4º poderão ter sua valoração reavaliada a qualquer tempo, caso a justificativa apresentada inicialmente ou os compromissos acordados, acerca do uso e conservação adequados, não sejam mais condizentes com a preservação da Memória Ferroviária (IPHAN, 2010).

¹² Consta em parecer do DEPAM sobre o indeferimento do pedido a sugestão de construção de um “pacto de gestão comum” com a Prefeitura de Recife (PE) “capaz de garantir não apenas a preservação da paisagem cultural de Recife-Olinda (em grande parte já acautelada pelo IPHAN), mas também a solução para os atuais problemas locais de ordenamento territorial”. Esta indicação se daria como um encaminhamento da instituição em face da “grande quantidade de estudos já realizados pelo IPHAN e motivado pelo expressivo número de cidadãos que solicitaram o tombamento do Pátio Ferroviário das Cinco Pontas – no nosso entendimento, única e exclusivamente porque desejam viver numa cidade melhor e com mais qualidade” (IPHAN, 1730-T-15, p. 1.397).

Em memorando interno¹³ do DEPAM para a superintendência do Iphan/PI (de 2014), o procedimento para a inclusão de bens na Lista ficaria claro: além da vistoria ao bem, deveria ser apontado se este detém valor histórico, artístico e cultural relevante para a preservação da memória ferroviária. Nesse caso deveria ser informado se a prefeitura municipal ou outra entidade teria interesse na sua guarda com vistas à conservação e preservação. O documento fora finalizado com o alerta de que a valoração do bem, sem que houvesse parceiro interessado, implicaria a responsabilidade direta do Iphan sobre ele, cabendo à superintendência sua gestão e cessão a terceiros, devendo, portanto, incluí-lo em seu planejamento anual até que fosse repassado a outrem através de termo de cessão.

Desse modo, na manifestação do Iphan local sobre o interesse patrimonial do bem ferroviário, o valor cultural identificado e a capacidade de gestão precisariam constar, havendo uma relação de reciprocidade e interdependência entre eles. Entretanto, sem a última, a proteção é protelada ou não se efetiva, e no caso de predominância do primeiro, o instrumento do tombamento pode ser acionado para assegurar a desejada proteção. De qualquer modo, o Instituto cumpre parcialmente sua missão de preservar a memória ferroviária ao não privilegiar a observância das especificidades do patrimônio que se propõe a proteger.

A apreensão dos bens ferroviários de maneira fragmentada do seu contexto espacial leva [...] à perda da percepção da sua totalidade complexa, da perda do entendimento que se está falando de conjuntos, estruturas e conexões em articulação que têm um objetivo único: fazer circular as composições ferroviárias. (FREIRE, 2015, p. 30)

Podem-se exemplificar as supracitadas dificuldades com a Estação Floriópolis (uma parada, conforme classificação ferroviária), localizada na cidade de Parnaíba, norte do estado do Piauí. Esta não consta no rol dos processos analisados nesta dissertação, mas possui processo aberto com vistas à valoração cultural junto ao Iphan/PI, servindo, portanto, para mostrar como a busca pelo ente local tem interferido na ação preservacionista do órgão.

Embora tenha sido identificado o interesse de preservação desse bem, mediante estudos realizados para o tombamento do conjunto histórico e paisagístico desta cidade em 2007, até a conclusão desta dissertação sua inclusão na LPCF não havia sido resolvida, dada a ausência de parceiro interessado e a limitação institucional em assumir diretamente sua gestão e manutenção.

Ainda que por definir a referida solução de gestão, sua singularidade arquitetônica justificou a execução de projeto e intervenção conservativa e de consolidação por parte do Iphan/PI entre

¹³ Memorando nº 584/2014/DEPAM. Também é referencial a minuta de ofício elaborada pelo Iphan/RJ, em 2014, dirigida aos prefeitos com orientações sobre os procedimentos para valoração e transferência de bens ferroviários.

os anos de 2009 e 2011, de modo a evitar a perda total desse bem diante de sua condição de arruinamento. No entanto, este olhar institucional não alcançou as demais estruturas que compunham o conjunto: uma casa de turma, a base de um caixa d'água e o respectivo terreno. A casa de turma, cuja arquitetura também se encontrava em precárias condições, mas não guardava singularidades, não despertou interesse, permanecendo na invisibilidade.

Esse conjunto, pela indefinição quanto à sua gestão e tratamento diferenciado de seus bens, simboliza a dificuldade em cumprir a missão de preservar a memória ferroviária em razão da preponderância do requisito de compartilhamento de responsabilidades, em detrimento dos valores culturais.

Em contraposição ao exemplo do Piauí tem-se a Vila Ferroviária de Paranapiacaba e seu entorno natural, localizados no município de Santo André (SP), adquirida pela Prefeitura Municipal em 2002 para que as ações de caráter preservacionista e de incremento ao turismo pudessem ser implantadas (CRUZ, 2007). De acordo com Valente (2014), 334 edificações passaram para a responsabilidade da Prefeitura, que adotou mecanismos legais e sociais para firmar termos de permissão de uso desses imóveis.

A experiência de Paranapiacaba, considerada exitosa por Figueiredo (2014), teve como suporte fundamental uma estrutura de gestão descentralizada e integrada construída pelo órgão municipal diante de um patrimônio de grande envergadura ambiental, cultural e social, e com forte capacidade de atração de capital financeiro. Em geral, as condições políticas, sociais e financeiras dos municípios cortados pela linha ferroviária, associadas às atuais condições de conservação das edificações ferroviárias, apontam para um cenário de muitas dificuldades para a adoção de iniciativas como esta. O que se verificou no Piauí e se repete pelo Brasil.

A participação de outros entes para assegurar a referida proteção leva a outro requisito comum aos pareceres para a valoração cultural analisados: a existência de interesse de uso, interesse este que também tangencia o tombamento. É importante observar como este tem participado da proteção do patrimônio ferroviário, sobretudo por meio de sua política mais recente.

7.3 INTERESSE DE USO FUTURO

De acordo com a Portaria Iphan nº 407/10, para a valoração cultural dos bens ferroviários as superintendências estaduais devem produzir parecer técnico capaz de atestar as reais condições de “apropriação social do bem, em especial quanto a sua segurança, conservação e uso compatível com a preservação da Memória Ferroviária” (IPHAN, 2010, grifo nosso). Para atender a estes últimos requisitos tornar-se-ia, então, fundamental a identificação de instituição interessada no imóvel.

Apesar de esta obrigatoriedade não estar expressa na portaria, o art. 9º da Lei nº 11.483/07 ajuda a compreender como tais requisitos assumiram papel tão importante no procedimento para a valoração cultural.

§ 2º A preservação e a difusão da Memória Ferroviária constituída pelo patrimônio artístico, cultural e histórico do setor ferroviário serão promovidas mediante:

I - construção, formação, organização, manutenção, ampliação e equipamento de museus, bibliotecas, arquivos e outras organizações culturais, bem como de suas coleções e acervos;

II - conservação e restauração de prédios, monumentos, logradouros, sítios e demais espaços oriundos da extinta RFFSA. (BRASIL, 2007)

Neste dispositivo fica evidente a estreita vinculação entre a preservação e a promoção de ações concretas capazes de dotar os bens ferroviários de uma atividade que valorize seu papel memorial (destinação e novo uso), o que acabaria por influenciar a seleção dos bens a proteger e, consequentemente, a conservar.

Em trecho de Nota Técnica referente à valoração cultural do Pátio Ferroviário das Cinco Pontas em Recife (PE), já referida, foi apontada uma questão pertinente à presente análise: “deve-se ponderar até que ponto a preservação de uma área com esse porte [refere-se ao pátio] sem o uso ferroviário, de fato preserva a memória das antigas relações de trabalho, ou se essa memória poderia ser tão bem (ou mais) valorizada de outra forma” (IPHAN, 1730-T-15, p. 252).

Considerou-se também que com a desativação do pátio as funções ali exercidas teriam sido profundamente impactadas, não existindo mais a “dinâmica social e de trabalho características do pátio em operação” e que, uma vez que não há previsão de retomada dessa atividade, “essas relações não voltarão a ser ali desempenhadas¹⁴” (Ibidem). O documento não apontou qual seria

¹⁴ As edificações residenciais existentes no pátio e em precário estado de conservação exemplificariam a perda dessas relações. Avaliação diferente da apresentada pelo GT, para quem o pátio e suas edificações seriam passíveis de recuperação por meio de processos interventivos, ou mesmo pelo tratamento como ruína. Tais abordagens

a outra forma de valorização desse patrimônio, mas implicitamente sugeriu a inserção de nova função: “ao ser desativada a ferrovia, consideramos ser necessário refletir no que é essencial preservar enquanto testemunho de sua existência, e que áreas poderão ser destinadas a uma refuncionalização” (*Ibidem*).

No parecer final sobre esse tombamento, a questão da função/uso voltou a ser abordada. O diretor do DEPAM considerou que ao longo do tempo este perdera “sua razão funcional de ser”, o que teria sido confirmado com a divisão e classificação da área em operacional e não operacional. Segundo ele, “mesmo que continuasse íntegro, é sabido que o instrumento do tombamento não garante a preservação do uso de um determinado bem” (IPHAN, 1730-T-15, p. 1.393).

Considerando o contexto em que a supracitada Nota fora produzida – valoração cultural de um pátio de grandes proporções, objeto de judicialização, com possibilidade de grande impacto para a região central da capital pernambucana ou seu tombamento –, pode-se concluir que essa preocupação se relacionava mais aos limites da instituição em dotar o pátio e suas edificações de uma função útil à sociedade, que propriamente com o alcance dos instrumentos de proteção.

Essa avaliação encontra amparo no processo referente ao Conjunto da Estação de Teresina (PI), onde o potencial de uso futuro do pátio e o papel das áreas ferroviárias para qualificação dos espaços urbanos foram apontados como importantes argumentos para a proteção federal e para a atuação do órgão. Para o DEPAM, por “ainda conservar uma grande área livre no coração de Teresina, que por sua localização estratégica, deve garantir a complementaridade da proposta de uso cultural para os imóveis da RFFSA” (IPHAN, 1557-T-08, p. 33).

Desse modo, sua ocupação era “perfeitamente aceitável e conciliável com o bem que se quer proteger, devendo apenas ser planejada¹⁵ de forma a não prejudicar a leitura do conjunto a ser tombado” (*Ibidem*, p. 40). A fala do então presidente na 70^a reunião, que deliberou pelo referido tombamento, reforçou essa ideia:

São muitas as áreas centrais que atraem interesses imobiliários, e a posição do IPHAN ao atribuir-lhes valor cultural é a possibilidade de que realmente cumpram um papel de qualificação. E nós passamos a atuar em paralelo ao processo de valoração dessas áreas, em processos de negociação, estimulando interesses adequados. O caso atual é um exemplo de entendimento com a Prefeitura de Teresina para estabelecimento de um grande parque. [...] Então, vejo o patrimônio ferroviário para além do seu valor cultural, como um enorme instrumento de qualificação das cidades brasileiras, e a dimensão dessa

remetem ao processo de desmonte definido por Correia (2010, p. 7), para quem este “pode implicar ou não a destruição física ou uma descaracterização ampla das construções”.

¹⁵ Referia-se ao trabalho desenvolvido por uma equipe técnica contratada pelo Iphan, que sob a orientação da unidade local elaborou diretrizes para auxiliar na compatibilização dos interesses de ocupação da área.

qualificação, no meu ponto de vista, deve se desenvolver nos processos de negociação. (IPHAN, 1557-T-08, p. 132)

De acordo com os conselheiros presentes nessa reunião, seria fundamental manter essas áreas, em face das ameaças e pressões existentes, em especial as localizadas nos centros urbanos. Foi senso comum entre eles que seria preciso fazer mais que tombar para assegurar que estas continuassem existindo e fossem respeitadas. Para o conselheiro Nestor Goulart, os espaços ferroviários não deveriam ser “apropriados pelo mercado”; ele também alertou para a necessidade de o Iphan estabelecer critérios e mecanismos para a sua preservação:

Eles são preciosos, são espaços de interesse público. [...] Parece-me que sendo espaços livres, com a dignidade com que foram feitos no passado, mesmo que não haja tombamento, se há uma cessão, se o IPHAN tem esse poder, é fundamental que haja uma cláusula especificando: “Construiu, vai ter de demolir às suas custas”. Porque não há prefeito que não queira ocupar um espaço livre na área central da cidade; sempre há um talentoso que vai fazer alguma coisa maior, fora o mau gosto. (Ibidem, p. 138-139)

No processo referente ao pátio ferroviário de Recife (PE), em um dos documentos de referência para os pedidos de tombamento (parecer do Iphan/PE/2010), observou-se que o desejo de preservação visava, ao mesmo tempo, assegurar a unicidade desse complexo ferroviário e reconhecer seu potencial de uso futuro, compatibilizando-o com a continuidade das atividades ainda existentes: “o Pátio Ferroviário das Cinco Pontas denota a sua importância não como relicário, mas como legado material de grande potencial de uso” (IPHAN, 1730-T-15, p. 34)

Nos processos referentes à ponte de São Fidélis e à estação de Conde de Araruama, em Quissamã, ambos no estado do Rio de Janeiro, foi também o uso futuro que direcionou o posicionamento da instituição quanto à sua proteção, no caso, a valoração cultural. Embora o Iphan (RJ) tenha indicado para a LPCF todas as edificações do conjunto ferroviário de São Fidélis (exceto a ponte proposta para tombamento), o objeto de maior atenção e caracterização (histórica e arquitetônica) foi a edificação em que o interesse de uso havia sido demonstrado pelo ente local: a estação ferroviária, sendo o único bem inscrito na referida Lista, conforme página eletrônica do Iphan.

No processo referente à estação em Quissamã ocorreu situação similar: todas as edificações que compunham o conjunto foram indicadas para valoração cultural pelo parecer produzido no Iphan/RJ, uma vez que havia projeto de utilização para elas; por outro lado, neste mesmo processo, nos documentos referentes ao pedido de tombamento, somente a estação fora evidenciada.

Pelo exposto, tem-se que para que o potencial de uso do bem ferroviário possa se efetivar como fator de desenvolvimento e preservação, faz-se necessária a pactuação de compromissos abordada acima. Dito de outra forma, estariam mais passíveis de proteção pela esfera federal as estruturas cujo uso se encontre assegurado. Em contraposição, estariam fadadas ao desaparecimento ou à descaracterização as que não se enquadram nos requisitos das políticas preservacionistas vigentes, independentemente dos valores associados a elas e de sua participação na conformação da rede ferroviária de que faz parte.

Cabem nesse enquadramento: edificações e estruturas que não possuam potencial de uso; que se encontrem em precárias condições físicas, exigindo maior investimento para a realização de intervenções restaurativas; ou ainda as que possuam tal potencial, mas não conseguem atrair o interesse de ente público. Processos como os referentes ao Museu do Trem (RJ) e ao pátio de Recife (PE), já analisados, parecem corroborar esse entendimento, tanto quanto à aplicação do tombamento como da LPCF.

No caso do tombamento, a questão do uso também tangencia a decisão, uma vez que além da caracterização dos valores, subsiste a análise do alcance desse instrumento legal e a capacidade de gestão da instituição, ambas, condições de suma importância, como verificado nos processos analisados. Em relação a este alcance, os pedidos para tal proteção do Pátio das Cinco Pontas (PE) e do Sistema de Bondes de Santa Teresinha (RJ) foram considerados pelo DEPAM como um subterfúgio para evitar o novo uso da área ou a modernização do sistema de transporte coletivo urbano, portanto, incompatível com o propósito desse dispositivo legal. Haveria neles uma distorção do tombamento.

Que estamos frente a mais um caso onde se busca, empregando os instrumentos normativos do IPHAN, resolver problemas de outra ordem (há aqui, sem dúvida, uma confusão: o tombamento é um *Instrumento* e não uma *Política*). O tombamento poderia ser empregado, de forma complementar a outras ações, para garantir e reforçar projetos de qualificação urbana, como reivindica a população do Recife. (IPHAN, 1730-T-15, p. 1.396)

Na decisão final pelo indeferimento do tombamento do sistema de bondes, em 2015, este aspecto foi novamente abordado: “não compete ao instrumento do tombamento garantir a permanência da operação do sistema¹⁶, assim como não cabe o tombamento de uso dos imóveis”, entendimento confirmado também pelo Conselho Consultivo (IPHAN, 1506-T-03, p. 442).

¹⁶ De acordo com Matos (2015), a possibilidade de operação do trecho fora considerada pelo Iphan como o argumento principal para o tombamento federal do Complexo Ferroviário de São João del Rei – Tiradentes (MG), em 1989.

Esses processos têm em comum a percepção da continuidade da atividade ferroviária como um elemento qualificador e motivador da proteção pretendida, conforme a seção 4, aspecto que não encontraria amparo legal na percepção das instâncias de deliberação. No entanto, o presidente do Iphan, quando de sua apresentação da nova política, reforçou a importância do tombamento nos casos em que a atividade ferroviária se mantivesse.

Pode-se, então, aduzir que não caberia evocar a continuidade da atividade ferroviária ou potencial de uso como uma qualidade (valor) ou permanência quando da aplicação do instrumento do tombamento, por uma limitação legal, a exemplo do Sistema de Bondes de Santa Teresa (RJ). E de outro, que a identificação deste seria fundamental para a proteção através da LPCF, considerado o requisito do compartilhamento de responsabilidades. O processo referente ao Conjunto da Estação de Teresina (PI) novamente serve para ilustrar como essa percepção pode variar em razão da captação do ente interessado, ou seja, da oportunidade e conveniência em promover a proteção, visto que estariam asseguradas as condições de sua conservação.

Em relação à valoração cultural, na já referenciada 70ª reunião do Conselho Consultivo, a questão do uso e destinação dos bens ferroviários também foi abordada. Consta na respectiva ata que a construção de um “sistema de parcerias, fazendo concessão de uso para estados e municípios”, seria a “única possibilidade” de o Iphan cumprir com sua responsabilidade legal, servindo a Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário como instrumento dessa preservação, juntamente com o tombamento (IPHAN, 1557-T-08, p. 118).

O diretor do DEPAM, Andrey Rosenthal Schlee, também abordou a questão da destinação dos bens ferroviários. Segundo ele, estaria em discussão naquele momento, não só o desejado “tombamento do conjunto de uma estação ferroviária”, no caso, a de Teresina (PI), mas “uma série de encaminhamentos locais que garantirão uma efetiva presença do Patrimônio” (*Ibidem*). Isso somente seria possível por meio do compartilhamento de responsabilidades e da construção de um projeto comum, no caso, o parque urbano previsto para o pátio ferroviário e o uso do prédio da estação como sede do Iphan/PI, sob os auspícios da Lei nº 11.483/07 e da LPCF.

Situação oposta à encontrada no pátio localizado em Recife (PE), onde não deveria ser atribuído valor cultural à totalidade do pátio, pois, “além da falta de motivação, seria impossível ao IPHAN gerir, sozinho, uma área deste porte, responsabilizando-se pela preservação de todos os bens ali existentes” (IPHAN, 1730-T-15, p. 252-253). Assim como em Teresina (PI), a questão do compartilhamento de responsabilidades e a definição de uso futuro do bem determinariam o olhar da instituição, mas, nesse caso, o caminho tomado fora outro, dada a ausência de interessados na preservação, o que impactou no tombamento e na inscrição na LPCE.

Por todo o exposto, o uso futuro do bem ferroviário participaria, portanto, não só das motivações para a preservação do bem, como também da escolha do bem a preservar e do instrumento da proteção, para o que a identificação do ente interessado em promovê-lo tornar-se-ia fundamental, devendo este também demonstrar sua capacidade de gestão.

Cabe aqui uma observação última em relação ao interesse de uso dos bens ferroviários. As Cartas Patrimoniais reconhecem que as alterações no patrimônio cultural fazem parte de seu processo de constituição ao longo do tempo, o que é especialmente sensível aos bens ferroviários, já bastante afetados pela própria dinâmica da operação ferroviária, e, após sua desativação, pela obsolescência do sistema e pelo longo abandono de suas estruturas.

Aspectos que, como visto, acabaram por contribuir para a percepção dos bens a serem selecionados para se preservar. No entanto, estes documentos internacionais e autores dedicados ao estudo do patrimônio industrial e ferroviário, a exemplo de Rufinoni (2013) e Kühl (2008), apontam que a prioridade não deve ser a transformação por si, nem sua realização em detrimento do conhecimento e da valorização dos aspectos que caracterizam e identificam o patrimônio.

De acordo com Kühl (*Ibidem*, p. 54), a versatilidade das estruturas ferroviárias, “a viabilidade da reconversão, o papel dos novos usos, dos empreiteiros, do turismo, a relevância dessas ações para configurar o futuro das cidades” figuram desde os primeiros momentos de discussão do tema como argumentos importantes para a sua preservação. Assim, poder-se-ia entender inicialmente a condição supramencionada sobre a definição da destinação dos bens ferroviários como “parte de um processo natural de desenvolvimento do monumento no tempo” (RUFINONNI, 2013, p. 68), ou, como defende Santos (2017), como um avanço no compartilhamento da gestão do patrimônio cultural, viabilizando uma maior participação social.

Soto e Ganges (2009, p. 15) também consideram que quando da seleção de bens industriais como patrimônio, deve-se levar em conta “tanto os aspectos de interesse histórico ou técnicos, como a capacidade real de ação”. Referem-se ao estudo de propostas adequadas de reutilização dos bens para finalidades turísticas, por exemplo, desde que tenham a adesão social.

No entanto, ao observar a prática preservacionista desenvolvida pelo Iphan e os bens protegidos por este, constata-se que há uma dificuldade interpretativa e operacional, resultando em um tratamento desarticulado deste patrimônio e fragmentado do seu contexto espacial, em que a prevalência das questões de gestão tem afetado a percepção das especificidades e valores associados a esse patrimônio.

A inserção deste requisito para a seleção dos bens a serem protegidos pode ser considerada um atropelo à etapa de identificação dos bens de interesse cultural. Embora seja fundamental

assegurar plenas condições de uso e manutenção aos bens ferroviários, como em qualquer outro bem de interesse patrimonial, esta deve constituir-se num meio para a sua conservação e não como sua finalidade última, conforme preconizado pela Carta de Veneza (ICOMOS, 1964).

7.4 CONSIDERAÇÕES PARCIAIS

Conforme abordado nesta seção, a seleção e o reconhecimento dos bens ferroviários como patrimônio cultural vinculam-se não só à identificação de suas especificidades e significados, mas, também, à definição de destinação e interesse de uso futuro do bem, além das questões relacionadas à operacionalização dos instrumentos de proteção.

Contudo, a aposta institucional de descentralização das ações de preservação por meio das estratégias acima apresentadas e o papel de interveniente assumido pelo Iphan, com vistas a viabilizar novos usos para as edificações ferroviárias, não têm se mostrado suficientes para assegurar a permanência ou a preservação desse patrimônio. Isso pode contribuir para a perda da diversidade de seus significados, seja pela passividade diante de seu abandono e destruição, seja pela incompreensão de sua funcionalidade e organização.

A partir da observação dos resultados obtidos, verifica-se que os referidos aspectos vinculados à gestão, associados a uma leitura das condições físicas no presente, tem sido mais determinante para a seleção e proteção pretendida, que propriamente o reconhecimento de suas especificidades. Em consequência, ao privilegiar o potencial de uso desses bens, a ação preservacionista adotada pela esfera federal tem, ao fim, estimulado uma proteção isolada e parcial deste patrimônio.

Tal situação ajuda também a entender o maior interesse pela preservação das estações, em geral, as edificações de maior visibilidade e simbolismo, e a invisibilidade de outras estruturas, cujas funções ou não fazem mais sentido atualmente, como pontes, armazéns, caixas d'água; ou permanecem ativas, mas com o rompimento dos vínculos de trabalho e sociais que justificaram sua existência, seu uso se dá sem o devido acompanhamento e regularização dos órgãos envolvidos, constituindo, assim, novos desafios para a prática preservacionista em andamento.

Em que pese a identificação dos bens de interesse de preservação achar-se diretamente vinculada ao contexto sociocultural em que está inserido e à forma como é apropriado pelos sujeitos, portanto, expressão única, a linguagem arquitetônica das edificações ferroviárias, claramente padronizada e caracterizadora deste patrimônio, em contraposição à definição da

destinação do bem como requisito para a valoração, expõe a atuação institucional a uma situação esdrúxula. Edificações de mesma qualidade arquitetônica, às vezes inseridas num contexto urbano similar, podem ter análises distintas quanto à sua inclusão no rol dos bens protegidos, conforme visto.

Importante destacar que esta estratégia e postura institucional se devem, sobremaneira, à legislação que estabeleceu ao Iphan a obrigatoriedade de receber e administrar os bens valorados, porém, como principal instituição responsável pela preservação do patrimônio cultural brasileiro, entende-se que a resposta a esta demanda não deveria se dar em detrimento dos supracitados valores e especificidades do patrimônio que se propõe a preservar.

Apesar do esforço empreendido, com relativos avanços quanto à representatividade alcançada desde 2007, o que se verifica, a partir da experiência institucional e das análises realizadas, é uma atuação mais preocupada em se desincumbir das obrigações legais do que com a incorporação dos novos valores e conceitos vinculados ao patrimônio industrial e ferroviário à prática institucional.

Este entendimento não ajuda a resolver a questão da preservação ferroviária, uma vez que não propõe nenhum procedimento específico; ele colabora para situar a atuação pautada pelas prerrogativas descritas nesta seção, o que tem afastado esta preservação dos aspectos conceituais que poderiam subsidiá-la. Este afastamento não traz para a prática institucional maior agilidade ou eficiência; pelo contrário, fragiliza-a.

8 CONSIDERAÇÕES FINAIS: um caminho de redução dos significados

Não se trata de conservar tudo, e tampouco de demolir ou transformar indistintamente tudo. Claro está que o crescente alargamento daquilo que é considerado bem cultural pode levar, como mencionado, a extremos indesejáveis – como tombamentos indistintos e demolições impiedosas – por falta de clareza no que se refere à caracterização dos monumentos históricos e seu papel memorial. Isso demonstra uma falta de aproximação historicamente fundamentada, denota negligência na análise das construções legadas pelo passado, deixando-se de assumir a responsabilidade por uma identificação conscientiosa. Nesses casos extremos, ou se pode tender a uma “pulsão documental alucinatória” ou a escolha se dará por fatores fortuitos, resguardando-se através do cômodo e irresponsável álibi da inação. (KÜHL, 2008, p. 146)

Esta dissertação se propôs a fazer uma reflexão sobre a proteção dos bens ferroviários realizada pela instituição federal de preservação do patrimônio cultural brasileiro – o Iphan –, motivada pela percepção de que esta não conseguia alcançar plenamente seu objetivo ao deixar à margem bens de reconhecida importância para a atividade ferroviária, a exemplo das edificações residenciais, que por sua existência e continuidade de uso mantinham-se como elos entre o passado, o presente e o futuro desse acervo.

Para tal reflexão dois aspectos se apresentaram como fundamentais. Os instrumentos legais e institucionais responsáveis por estabelecer os parâmetros para essa proteção, no caso: o Tombamento, instituído pelo Decreto Lei nº 25/37; e a Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário, criada através da Portaria nº 407/10, em decorrência das obrigações estabelecidas pela Lei nº 11.483/07. E o segundo aspecto, as especificidades desse patrimônio.

Um entendimento que se fazia necessário, dada a constatação de que a proteção apenas dos bens ferroviários mais expressivos (em geral, das estações) não parecia suficiente para a compreensão desse patrimônio, porquanto as estruturas ferroviárias não fazem sentido separadamente, já que compõem uma lógica de funcionamento e de organização espacial específica da rede que lhe deu origem. Desse modo, para a crítica da proteção em curso, tomou-se como subsídio um aporte teórico capaz de fornecer conhecimento sobre as referidas especificidades.

Com essa conjunção de informações buscou-se nos documentos referentes ao tombamento e inscrição na LPCF de bens ferroviários respostas às lacunas percebidas na vivência com esse patrimônio no estado do Piauí. Tal percurso foi construído ao longo de 16 processos, entre deferidos e indeferidos, cuja seleção teve como referência a confluência dos

supracitados instrumentos legais – o segundo deles específico para o patrimônio em questão –, e a difusão das bases conceituais sobre patrimônio industrial e ferroviário. Isso se acha retratado na Introdução, em outras seis seções, organizadas conformando três partes, e nestas Considerações Finais.

Inicialmente, a **segunda seção** apresentou a trajetória da conservação do patrimônio industrial e ferroviário, através da qual se percebeu como os remanescentes do processo de industrialização, aos poucos, foram se constituindo em bens de interesse de preservação. Um interesse que se pautava pelo registro de uma sociedade em transformação, e, portanto, produtora de novos objetos e campos disciplinares (arqueologia industrial). A Carta de Nizhny Tagil (TICCIH, 2003) e o Princípio de Dublin (ICOMOS, 2011) são documentos referenciais dessa trajetória e ajudam no entendimento da amplitude do patrimônio industrial ao incluir sítios, conjuntos e paisagens e, também, os vínculos imateriais e sociais.

A possibilidade da perda desse momento mais recente da história mundial e de sua diversidade despertou ações preservacionistas e a ampliação do debate sobre a necessidade de conhecer as especificidades desse patrimônio, a fim de preservá-lo. A segunda subseção foi dedicada aos avanços teóricos sobre o patrimônio industrial e ferroviário.

Implantada para fazer circular pessoas e mercadorias, a ferrovia constituiu um conjunto de estruturas, funções e relações que, dispostas sob determinada organização espacial, eram capazes de realizar esse transporte com o máximo de eficiência, já que regidas por uma lógica de funcionamento que as definia e controlava.

A apreensão dessa lógica funcional da rede ferroviária conduziu ao entendimento da sua natureza complexa e sistêmica, manifestada nos seguintes atributos físicos essenciais: o caráter linear; conectividade, funcionalidade e sistemicidade; quantidade/diversidade de bens articulados e interligados por uma lógica funcional específica; e a estratificação e justaposição dos sistemas de ação e de objetos, conforme definido por Freire (2017b). O reconhecimento como bem cultural se faz por meio de apropriações diversas – histórica, técnica, social, simbólica, do trabalho, formal, memorial, científica, ambiental, territorial, funcional –, aqui citadas em decorrência dos estudos realizados, mas sem a perspectiva de esgotar o tema.

Com esse olhar mais abrangente sobre o patrimônio ferroviário, na **terceira seção** buscou-se conhecer o processo de institucionalização da proteção do patrimônio ferroviário no Brasil, ressaltando-se a preocupação em reconhecer o legado da ferrovia como patrimônio cultural, e os caminhos trilhados para esse reconhecimento. Caminhos que levaram aos dois instrumentos de proteção já mencionados, tendo o mais recente (de 2007) incorporado à fase de identificação do

bem a preservar aspectos pertinentes à sua gestão (definição da sua destinação e uso futuro). Isso fez com que o Iphan adicionasse ao seu tradicional papel de identificação, salvaguarda e fiscal do patrimônio cultural histórico e artístico, o de guardião e gestor do patrimônio cultural ferroviário.

Estratégia legal e institucional que, na avaliação desta pesquisa, tem levado certo atropelo ao processo de acautelamento cultural, pois tem contribuído para um distanciamento da compreensão das especificidades e significados deste patrimônio. Embora se constitua, por outro lado, em uma aproximação em relação aos princípios da Constituição Federal de 1988, ao colocar o compartilhamento de responsabilidades e os interesses da sociedade civil como parte do processo de patrimonialização.

A Carta de Burra do Icomos Austrália, voltada para a conservação dos sítios com significado cultural, ajuda no entendimento supra:

O significado cultural de um sítio e outras questões que afetem o seu futuro ficam mais bem compreendidos por uma sequência de recolha e análise de informações antes da tomada de decisões. Primeiro vem a compreensão do significado cultural, depois o desenvolvimento da política e, finalmente, a gestão do sítio de acordo com essa política. (ICOMOS, 2013)

Esta Carta também informa que o significado cultural de muitos sítios “não é rapidamente aparente e deve ser explicado por interpretação. A interpretação deve valorizar a compreensão e a fruição, assim como ser culturalmente apropriada” (Ibidem). Nesse sentido, ela reforça a relevância em conhecer plenamente o significado cultural de um bem, em todas suas dimensões, inclusive com a participação social, para empreender uma ação preservacionista capaz de assegurar seus significados.

Significados que no caso do patrimônio industrial e ferroviário vinculam-se à “estrutura, seus componentes, máquinas e disposição na paisagem industrial, à documentação escrita e também aos registros intangíveis da indústria” existentes nas memórias e nos hábitos das pessoas, nos conhecimentos que envolvem a atividade produtiva e nas relações entre os trabalhadores, conforme o Princípio de Dublin (ICOMOS, 2011).

Amparada pelo aporte conceitual e ciente dos instrumentos de proteção do patrimônio ferroviário, desenvolveu-se a **quarta seção**, em que se buscou identificar como essas apropriações sociais e culturais se davam a partir do olhar de quem apresentou propostas para o tombamento federal de bens ferroviários. Através dos processos estudados percebeu-se que são as dimensões histórica, estética e simbólica que despertam o interesse de preservação, e que os atributos e significados identificados alcançam parcialmente os aspectos funcionais e espaciais que compõem as especificidades da rede ferroviária.

Esta seção mostrou também como o referido interesse e aproximação com o legado da ferrovia é afetado pela visão atual desse legado, em geral, marcado pelo abandono ou pelo risco de desaparecimento físico ou na memória. Constatou-se também que o conhecimento técnico dos proponentes contribuiu para a identificação dos atributos em uma perspectiva de maior inclusão de objetos na proteção. Nesse sentido, é importante recuperar a contribuição de Soto e Ganges (2009), quando disseram que o conhecimento do patrimônio industrial “emociona” apenas aos especialistas, fazendo-se necessário levar esse conhecimento à sociedade.

Impregnada pelo desejo de preservação do patrimônio ferroviário, ora mais abrangente, interessado nos aspectos funcionais e espaciais da rede, como em Campo Grande (MS), ora bastante restrito aos edifícios de maior expressão histórica e arquitetônica (apuro técnico e monumentalidade), como as estações, a análise buscou na **quinta seção** as percepções de quem cabe decidir pela continuidade ou não das propostas de tombamento.

Nesta seção outras leituras foram feitas sobre o patrimônio em questão e revelaram que a análise da pertinência da proteção se pautava, essencialmente, pela articulação entre dois grandes interesses de preservação. O primeiro, voltado para o reconhecimento da importância, em geral histórica, dessa natureza de bens; e o segundo, preocupado com a adequada aplicação dos critérios do principal instrumento de proteção da instituição – o tombamento, e ainda, com a definição do bem a tomar, em razão dos referidos critérios e da capacidade da instituição ante as perdas materiais.

A proteção defendida pelos agentes públicos apresentadas nessa seção reflete como o tratamento dado aos componentes da rede ferroviária se faz de modo desarticulado com o todo que lhes deu origem e sentido, o que dificulta a compreensão desse patrimônio enquanto conjunto de relações, estruturas e funções, cujos resultados se apresentam no interesse pelo bem monumental e excepcional, mesmo que essa seleção leve à fragmentação do espaço ferroviário e à invisibilidade de estruturas essenciais para a rede.

As discussões ocorridas no Conselho Consultivo se apresentam como um fio tênué de uma possível renovação que precisa ser desenvolvida. A percepção das estruturas ferroviárias como “processo”, como dito pelo conselheiro Liberal de Castro, talvez pudesse contribuir para a ampliação do olhar sobre esse patrimônio e, em consequência, sobre seu reconhecimento cultural, somando-se, assim, ao seu já conhecido papel simbólico e histórico, uma perspectiva integradora que incorporasse os aspectos funcionais e as qualidades estéticas daí resultantes. As dificuldades para o enquadramento desse patrimônio nos livros do tombamento ilustram a importância da renovação supramencionada.

O processo referente ao complexo de Campo Grande (MS) apresenta-se como uma exceção à descrição acima ao evidenciar estruturas, edificações e espaços operacionais e de apoio, valorizar suas funções em relação à atividade ferroviária, e ter recebido o reconhecimento cultural, o que não ocorreu com o referente ao Pátio Ferroviário de Cinco Pontas, em Recife (PE), cuja abordagem, pautada pela lógica funcional, contribuiu para a materialização dos conceitos abordados na seção 1, mas que não foram reconhecidos, conforme visto na seção 5.

Desse modo, o reconhecimento de bens ferroviários como patrimônio cultural por meio do tombamento não alcança as especificidades do patrimônio que se propõe a preservar e assume outros sentidos, como o de representatividade em relação ao próprio universo de que faz parte – por meio dos objetos mais expressivos de um enorme acervo –, e em relação à ação institucional – pela preservação de uma herança cultural recente.

No decurso dessas análises verificou-se que aspectos abordados e problematizados na terceira seção sobre os instrumentos legais de proteção e preservação, em especial o instituído para salvaguardar a memória ferroviária, mostraram-se determinantes para a seleção e a efetiva proteção do patrimônio em questão.

A dissertação se voltou, então, para esses aspectos, inicialmente apresentando na **sexta seção** a aposta institucional na convergência e complementaridade dos referidos instrumentos, o que aos poucos se mostrou de difícil aplicação em razão dos objetivos e princípios precípuos de cada um e da complexidade do patrimônio ferroviário, evidenciando que os instrumentos de proteção disponíveis são insuficientes sozinhos, e, por outro lado, que a instituição tem repertório para buscar soluções compatíveis com a missão de preservar bens cada vez mais diversos e complexos. Compõe esse repertório a Paisagem Cultural, cujos parâmetros incorporam aspectos que nos instrumentos supracitados se apresentam como desafios de difícil resolução, como visto na segunda parte dessa dissertação.

Na **sétima seção** foi explicitado como estes instrumentos e seus parâmetros contribuíram para um afastamento ainda maior entre o processo de seleção e as especificidades do patrimônio que se propunha a proteger. Nele foram analisados outros aspectos que também participam da escolha do bem a proteger e dos instrumentos mais adequados para tal proteção, a saber: a busca pelo bem singular, em continuidade à prática instituída com o tombamento; e a resolução de duas condições de gestão: o compartilhamento de responsabilidade e o uso futuro do bem.

Uma busca que se fundamenta na caracterização individual do bem ferroviário que reúne as características mais destacadas em relação ao padrão ferroviário, não necessariamente excepcional, mas que seja uma referência histórica ou arquitetônica para o local e a região onde se

insere, em geral, encontradas nos exemplares mais antigos, conforme observado nos exemplos apresentados ao longo da seção.

Muito pouco a análise dos bens se desenvolveu a partir dos aspectos funcionais e espaciais do patrimônio ferroviário; estes, quando identificados, sua avaliação não se deu com maior atenção, ou foram simplesmente preteridos quando da decisão sobre a proteção do bem – o que se observou em relação ao tombamento e para a valoração cultural, em especial nos processos indeferidos. E que se repetiu nos conjuntos ferroviários, em que cada edificação era tratada isoladamente com vistas a identificar seus atributos e valores, e a relação entre elas nem sempre foi abordada como uma característica qualificadora do patrimônio.

Nesse percurso observou-se uma aproximação entre o Tombamento e a LPCF, o que sugere certa hierarquia entre os bens a serem protegidos, que pode ser estendida aos respectivos instrumentos. Para o tombamento – bem excepcional e de relevância nacional –; para a Lista – bens singulares de reconhecimento local ou regional. Para o tombamento, essencialmente, valores históricos e arquitetônicos; para a Lista, somavam-se a estes os sociais e simbólicos, desde que identificados pelos agentes locais.

Portanto, a valorização dos bens de maior expressão arquitetônica ou histórica, desconectados dos processos e contexto que lhes deu origem, tem conduzido a uma paulatina redução dos bens a proteger e de seus significados. Situação que se torna ainda mais grave quando outras motivações e interesses, para além do bem em questão, participam em igual medida das decisões quanto à seleção e proteção dos bens ferroviários, no caso, os requisitos de gestão acima referidos.

Ao incorporar esses requisitos nas análises sobre a pertinência da proteção, já bastante distante das especificidades do patrimônio em questão, percebeu-se que a estratégia legal e institucional adotada tem resultado numa proteção parcial, já que exclui bens que, apesar de possuírem interesse de preservação, ficam fora da política preservacionista pela ausência de interesse de uso, incapacidade de sua gestão ou inadequação aos instrumentos de proteção. Razões de ordem prática, política e econômica que acabam por determinar as decisões institucionais. Pode-se considerar que essas razões refletem um olhar para fora do bem, para o contexto econômico, político, institucional e social, que, no entanto, não tem se mostrado suficiente.

Embora não haja bens inscritos na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário que não guardem significados patrimoniais, de certa forma, a observância aos critérios previstos na Portaria que a instituiu funciona apenas como um filtro, visto que para alcançar a proteção

desejada faz-se necessário atender a requisitos externos ao bem. O que se observa também em relação ao tombamento, mas nesse caso em razão do preciosismo com que esse instrumento é tratado pelos agentes institucionais.

Posto isso, os instrumentos para a preservação do patrimônio ferroviário, ainda que decorrentes de demandas sociais e institucionais muito distintas, acabaram por conduzir a uma prática semelhante quanto à seleção dos bens a compor o rol do patrimônio cultural brasileiro, assumindo estes um sentido de complementaridade, nem sempre efetivado, e a proteção, um caráter de representatividade.

Por todo o exposto, conclui-se que, quando da proteção dos bens ferroviários, seja pelo tombamento, seja pela inscrição na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário, há uma restrição conceitual e uma paulatina redução de significados.

Em que pese a constatação de que os técnicos envolvidos nas análises dos pedidos de tombamento (deferidos e indeferidos) tinham algum conhecimento teórico ou prático sobre o patrimônio ferroviário, seja pela noção de que este possui particularidades que compartilham dos conceitos ligados ao patrimônio industrial, campo de estudo de muitas interfaces e de caráter multidisciplinar; seja pela experiência da instituição com sua proteção e inventário realizado.

Arcabouço que, *a priori*, poderia apontar para uma apreensão mais integradora do bem ferroviário pelos agentes públicos, o que nem sempre se verificou, uma vez que os avanços conceituais identificados e reconhecidos vão se perdendo à medida que as análises se voltam para o corpo legal e os agentes envolvidos adotam conceitos como o de excepcionalidade e enfrentam o desafio de pensar em soluções de sustentabilidade e uso dos bens ferroviários. Há, portanto, grandes dificuldades de ordem interpretativa e operacional para a compreensão do patrimônio em questão. Pode-se ainda inferir que as dificuldades de interpretação acabam por conduzir às operacionais.

Conforme visto ao longo da dissertação, as proteções promovidas pelo Iphan não se deram apenas em razão dos atributos e significados dos bens ferroviários, mas também a partir de distintas leituras e interpretações sobre eles e da incorporação de outros interesses. No caso, o conhecimento de suas especificidades vinculadas ao universo industrial, o olhar particular dos agentes públicos envolvidos, a preservação de seus instrumentos e da própria instituição, a preocupação com o uso futuro do bem, por meio da descentralização de sua gestão, e o risco da perda material e memorial.

Nessa rede de articulações prevalece o olhar voltado para o bem isolado, excepcional e singular, como expressão da inovação técnica promovida pela ferrovia, da beleza daí resultante, e

da história da ferrovia, por sua vez carregada de memórias. Os aspectos históricos, formais, técnicos, memoriais e simbólicos participam do processo de seleção dos bens ferroviários promovido pelo Iphan, mas permanecem invisíveis – ou pouco visíveis, como em Campo Grande (MS) – os aspectos funcionais e sistêmicos defendidos por Freire (2017b), essenciais para o entendimento do patrimônio em questão.

A organização espacial das edificações ferroviárias, as diferentes tipologias e linguagens arquitetônicas construídas ao longo do tempo, a participação desses remanescentes para a configuração de um sítio ou paisagem, a relação de interdependência entre eles para o funcionamento da atividade e a capacidade dos objetos remanescentes de informar sobre essa lógica funcional e espacial são alguns dos atributos que não apareceram com a devida profundidade nos processos estudados. No entanto, é importante destacar que a análise do bem ferroviário a partir da referida lógica funcional, em que se privilegiam os supracitados aspectos, não exclui as dimensões histórica, estética e simbólica, pelo contrário, as complementa e enriquece.

De todo modo, a partir dos processos tem-se a percepção de que houve uma “ampliação conceitual” ou “mudança de paradigma” na proteção do patrimônio ferroviário, percepção identificada nas entrelinhas ou explicitamente manifestada pelos proponentes e agentes públicos envolvidos nos processos. Todavia, pode-se considerar que tal mudança se deveu mais à ampliação das possibilidades de proteção dos bens ferroviários por sua inclusão na LPCF, que a uma abordagem mais integradora por parte da instituição sobre este acervo. Dito de outra forma, o alargamento da proteção não veio, necessariamente, acompanhado de maior compreensão das especificidades e significados do patrimônio ferroviário.

Por ser este um ponto fundamental para o avanço no processo de reconhecimento de seus bens pela instância federal, a revisão do interesse pelo bem isolado e desconectado do contexto que lhe deu origem torna necessária uma aproximação entre as questões teóricas e a prática institucional. Importa, então, recuperar os ganhos interpretativos apontados no início dessa dissertação, em que a noção de conjunto e a valorização dos vínculos (urbanos, sociais, culturais, de trabalho) estabelecidos a partir desse patrimônio se colocam como primordiais, inclusive para pensar o planejamento urbano e territorial.

E não só isto; importa também investir no sentido de complementaridade dos instrumentos legais de proteção e conservação. Complementaridade que passa pelo reconhecimento da materialidade desse patrimônio em suas diversas dimensões e, ainda, de suas expressões intangíveis, para o que faz-se necessário ter instrumentos específicos e adequados,

adotados conjuntamente. As dificuldades em ver reconhecidas pelo tombamento edificações utilitárias ou determinada estética ferroviária, por sua incompatibilidade com os livros do tombamento, podem ser analisadas como uma representação da importância de perseguir tal complementaridade.

Somente a ampliação dos objetos de acautelamento e do entendimento dos propósitos dos instrumentos de proteção, sem o aprimoramento do olhar sobre esses, resulta numa prática preservacionista que não alcança as informações necessárias à recuperação de conhecimentos técnicos e do trabalho, da organização dos espaços e dos processos produtivos, e as apropriações sociais e culturais, entre outros aspectos caros ao patrimônio industrial ferroviário.

Ao fim, percebe-se que a questão colocada nesta dissertação não compreende apenas a não observação da lógica funcional da rede ferroviária como uma abordagem para a compreensão desse patrimônio como objeto sistêmico e complexo, mas também a identificação dos aspectos que conduzem a uma redução dos significados ao longo da proteção pretendida. Uma trajetória que pode ser reconduzida, a exemplo do que ocorreu nas décadas de 1970/80, em que a instituição respondeu às transformações da sociedade com outras perspectivas sobre a noção de patrimônio cultural, mesmo sem contar com outros instrumentos de proteção e preservação, além do tombamento.

Há, portanto, muito a avançar quanto à efetiva e eficaz proteção do patrimônio industrial ferroviário, o que constitui um enorme desafio, já que reconhecer sua complexidade e dimensão territorial pressupõe dar respostas compatíveis aos seus vários estratos temporais e espaciais. Por outro lado, não investir nessa perspectiva é dar continuidade a um olhar institucional fragmentado e a uma preservação que não alcança plenamente os objetivos a que se propõe.

Assim, o melhor caminho talvez esteja, realmente, numa outra renovação institucional, em que se busquem menos as excepcionalidades e mais as permanências. No caso do patrimônio ferroviário, que a ideia de complexidade substitua a de excepcionalidade, e que o caráter indissociável da diversidade tipológica e funcional da rede ferroviária seja a nova monumentalidade. Que as permanências sejam avaliadas como elos entre passado, presente e futuro, a serem apreendidas com o apoio da história e da memória, em substituição à avaliação apenas de sua feição atual. Que esta materialidade seja observada, portanto, por sua capacidade de transmitir conhecimento sobre este patrimônio e não pelo recurso necessário para a intervenção. São ideias mais alinhadas com os princípios que norteiam a preservação do patrimônio industrial e ferroviário.

Um caminho difícil, talvez, mas que pode encontrar respostas mais compatíveis, a partir das quais os bens apropriados culturalmente poderão contar com uma seleção criteriosa e com a devida proteção, a que se somam ao Tombamento e à Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário os demais instrumentos que compõem o repertório da instituição (chancela da paisagem cultural, registro do patrimônio imaterial), adotados, efetivamente, num sentido de complementaridade, o que também exige uma renovação de olhares e postura, a ser buscada internamente e na participação social. Um caminho que não exclui novas possibilidades de uso, mas que, fundamentalmente, inclui as especificidades do patrimônio ferroviário, sendo as soluções de gestão decorrentes desse conhecimento.

REFERÊNCIAS

ALMANAQUE DA RFFSA. RFFSA: **O PRESERVE / PRESERFE**. Volume V - Capítulo 22. Disponível em: < <http://almanaquedarffsa.blogspot.com.br/2010/01/rffsa-volume-v-capitulo-22.html>>. Acesso em 02 fev. 2017.

ANJOS, Cláudia Cruz dos. Inventário do Patrimônio Ferroviário: documento e instrumento da política de preservação. In: **Seminário Arquitetura e Documentação**. ICOMOS Brasil. Belo Horizonte- MG. 2017

AZEVEDO, Gabriela; PONTUAL, Virginia; ZANCHETI, Silvio. Declaração de Significância: um instrumento de salvaguarda do patrimônio arquitetônico. In: XII Congresso Internacional de Reabilitação do Patrimônio Arquitetônico e Edificado. **A dimensão cotidiana do patrimônio e desafios para sua preservação**. out. 2014. Bauru. São Paulo.

BACELLAR, Carlos. Fontes documentais: uso e mau uso dos arquivos. In: **Fontes históricas**. 2. ed. São Paulo: Contexto, 2008.

BERGERON, Louis. L'impact de la modernization économique et le patrimoine industriel. In: **Identification and Documentation of Modern Heritage**. UNESCO World Heritage Centre, 2003. p.17-22.

BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil** de 05 de outubro de 1988. Dispõe sobre o Estado democrático, destinado a assegurar o exercício dos direitos sociais e individuais, a liberdade, a segurança, o bem-estar, o desenvolvimento, a igualdade e a justiça como valores supremos da sociedade. Brasília. DF. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm>. Acesso em: 02. fev. 2017.

_____. **Decreto Lei nº 25** de 30 de novembro de 1937. Organiza a proteção do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/uploads/legislacao/Decreto_25_de_30_11_1937.pdf>. Acesso em: 02.fev.2017.

_____. **Lei nº 11.483**, de 31 de maio de 2007. Dispõe sobre a revitalização do setor ferroviário, altera dispositivos da Lei nº 10.233, de 05 de junho de 2001, e dá outras providências. Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil. Brasília, DF, 31 mai.2007. Disponível em:<http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2007/lei/l11483.htm>.Acesso em 01. 11. 2016.

_____. Ministério dos Transportes. **Transporte Ferroviário**. Disponível em: <<http://www.transportes.gov.br/transporte-ferroviario.html>>. Acesso em 01.11.2016

_____. **Manual de preservação de edificações ferroviárias antigas**. Rio de Janeiro, 1991.

_____. Secretaria do Patrimônio da União. **Relatório de Gestão 2011**. Disponível em: <<http://www.rffsa.gov.br/principal/RelatoriodeGestao2011.pdf>>. Acesso em: 03.02.2017.

_____. **Manual de incorporação e destinação de Imóveis oriundos da extinta Rede Ferroviária Federal S.A. – RFFSA.** Disponível em: <www.planejamento.gov.br/.../081203_PUB_Manual_incorporacao.pdf>. Acesso em: 02 fev. 2017.

BORGES, Breno Albuquerque B. **Patrimônio ferroviário e autenticidade:** avaliação do Conjunto Ferroviário de Caruaru. 2014. 121f. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Urbano) – Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2014.

BOLOGNANI, Robson. Patrimônio ferroviário: aspectos legais. In: Iphan – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. I Fórum Nacional do Patrimônio Cultural: Sistema Nacional do Patrimônio Cultural: desafios, estratégias e experiências para uma nova gestão. **Anais.** Ouro Preto, v.3, pp. 42-55, dezembro 2009. Brasília, DF: Iphan. 2012.

CALISKEVSTZ, Viviane Regina. **A participação do trabalhador ferroviário na composição do patrimônio cultural intangível da ferrovia paranaense.** 2012. 127f. Dissertação (Mestrado em Geografia - Gestão do Território) - Universidade Estadual de Ponta Grossa, Ponta Grossa, 2012.

CAMPAGNOL, Gabriela. **Usinas de açúcar:** habitação e patrimônio industrial. 2008. 502f Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) – Escola de Engenharia de São Carlos da Universidade de São Paulo, São Carlos, 2008.

CAMELO FILHO, José Vieira. **A implantação e consolidação das estradas de ferro no nordeste brasileiro.** 2000. 250f Tese (Doutorado em Ciências Econômicas) - Universidade Estadual de Campinas, São Paulo, 2000.

CARNEIRO, Ana Rita Sá; SILVA, Aline de Figueirôa. Caracterização dos Atributos dos Bens Patrimoniais. In: **Plano de Gestão da Conservação Urbana: Conceitos e Métodos.** Centro de Estudos Avançados da Conservação Integrada (CECI). Olinda, 2012. p.148-157.

CARVALHO, Maria Cecília de Alvarenga. **Memória social e patrimônio ferroviário em Além Paraíba.** 2010. 159f. Dissertação (Mestrado em Ciências Sociais) - Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2010.

CARSALADE, Flávio de Lemos. A preservação do patrimônio como construção cultural. Arquitectos. São Paulo, ano 12, n. 139.03, **Vitruvius**, dez. 2011. Disponível:<<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitectos/12.139/4166>>. Acesso em: mar. 2018.

_____. Bem. In: REZENDE, Maria Beatriz; GRIECO, Bettina; TEIXEIRA, Luciano; THOMPSON, Analucia (Orgs.). **Dicionário IPHAN de Patrimônio Cultural.** 1. ed. Rio de Janeiro; Brasília: IPHAN/DAF/Copdoc, 2015. Disponível em: <<http://portal.gov.br/>>. Acesso em: mar. 2018.

CASANELLES-RAHÓLA, Eusebi. **Recuperacion y uso del patrimonio industrial.** Cadernos do Centro Latinoamericano de Economia Humana (CLAEH). n° 88. Montevideo, 2serie, 2004. p. 57-64.

_____. Nuevo concepto de Patrimonio Industrial, evolución de su valoración, significado y rentabilidad nel contexto internacional. In: **Revista Bienes Culturales.** IPHE. Número 7. Plan de Patrimonio Industrial, 2007. p. 59-70. Disponível em:

<<http://www.mcu.es/patrimonio/docs/MC/IPHE/BienesCulturales/N7/11>>. Acesso em: fev. 2018.

CASTRIOTA, Leonardo Barci. A “Via Crítica” no Patrimônio Cultural: Uma Perspectiva Comparativa. IN: I Seminário da Rede Conservação. **A conservação do patrimônio no Brasil - Teoria e Prática**. Centro de Estudos Avançados da Conservação Integrada. 2015. p. 49-64

CAVALCANTI NETO, J. R.; CARNEIRO, F. G.; GIANNECCHINI, A. C. Avanços e desafios na preservação do patrimônio ferroviário pelo instituto do patrimônio histórico e artístico nacional. In: VI Colóquio Latino Americano sobre recuperação e preservação do patrimônio industrial. 2012. s.p.

CENTRO-OESTE. **Ferreomodelismo, Trens e Ferrovias do Brasil**. Disponível em: <<http://vfco.brazilia.jor.br/>>. Acesso em: 04 fev. 2016.

CERQUEIRA, Maria Dalva Fontenele. **Entre trilhos e dormentes: a estrada de ferro central do Piauí na história e memória dos parnaibanos**. 2015. 169f. Dissertação (Mestrado em História do Brasil) – Universidade Federal do Piauí, Teresina, 2015.

CHOAY, Françoise. **A alegoria do patrimônio**. São Paulo: Estação Liberdade: UNESP, 2006. 232p.

CHUVA, Márcia. Por uma história da noção de patrimônio cultural no Brasil. **Revista do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional**. IPHAN. Número 34. História e Patrimônio. 2011. p.147-165.

CORDEIRO, José Manuel Lopes. Algumas questões sobre o estudo e salvaguarda de paisagens industriais. **Labor & Engenho**, Campinas [Brasil], v.5, n.1, p.1-12, 2011a. Disponível em: <www.conpadre.org> e <www.labore.fec.unicamp.br>. Acesso em: 16. jun. 2017.

_____. Desindustrialização e salvaguarda do patrimônio industrial: problema ou oportunidade? **Oculum Ensaios 13**. Campinas. Janeiro _ Junho, 2011b. p. 154- 165

CORDEIRO, José Manuel Lopes; SILVA, Ronaldo André Rodrigues da. Reflexões acerca do Conceito de Patrimônio Cultural sob a Ótica do Patrimônio Industrial e da Arqueologia Industrial. In: **Faces d História**, Assis-SP, v.4, nº1, jan.-jun, 2017. p. 07-29.

CORREIA, Telma de Barros. Moradia e trabalho: o desmonte da cidade empresarial. In.: Encontro Nacional da ANPUR. **Anais**. Recife, v.1, pp. 715-727, maio 1997. Disponível em: <<http://www.anpur.org.br/home.htm>>. Acesso em: 11 jul. 2016.

_____. Patrimônio industrial e agroindustrial no Brasil: a forma e a arquitetura dos conjuntos residenciais. In.: **Segundo Seminário de Patrimônio Agroindustrial**. São Carlos, p.19-22, out. 2010. Disponível em: <http://www.arquitetura.eesc.usp.br/sspa/arquivos/palestras/Telma_de_Barros_Correia.pdf>. Acesso em: 11 jul. 2016.

COSSONS, Neil. **Perspectivas, percepções e o público**. Dossiê: Patrimônio Industrial. URBANA, ano 3, nº 3, 2011.

_____. Industrial Heritage: **Treasure or Trash?** The International Conservation for the Industrial Heritage (TICCIH). Series 2.2012. p. 11-21

CONSELHO INTERNACIONAL DE MONUMENTOS E SÍTIOS. ICOMOS. **Carta de Veneza sobre a conservação e o restauro de monumentos e sítios.** Veneza, 1964. Disponível em: <www.icomos.org/.../Venice%20Charter%20-%20Portuguese.DOC>. Acesso em: 10 ago.2016.

_____. **Carta de Burra para a conservação dos sítios com significado cultural.** Austrália. 2013. Disponível em:<<http://www.icomos.org/australia/burra.html>>. Acesso em: 10 ago.2016.

CONSELHO INTERNACIONAL DE MONUMENTOS E SÍTIOS; COMITÊ INTERNACIONAL PARA CONSERVAÇÃO DO PATRIMÔNIO INDUSTRIAL. ICOMOS – TICCIH. **Princípios para a Conservação de Sítios, Estruturas, Áreas e Paisagens de Patrimônio Industrial.** Dublin, 2011. Disponível em:
<http://ticcih.org/wp-content/uploads/2017/12/Princi%CC%81pios-de-Dublin.pdf>. Acesso em: 10 ago.2016.

COMITÊ INTERNACIONAL PARA CONSERVAÇÃO DO PATRIMÔNIO INDUSTRIAL – TICCIH. **Carta de Nizhny Tagil sobre o Patrimônio Industrial.** Nizhny Tagil, 2003. Disponível em: <<http://www.mnactec.cat/ticcih/pdf/NTagilPortuguese.pdf>>.Acesso em: 16 ago.2016.

CRUZ, Thaís Fátima dos Santos. **Paranapiacaba:** a arquitetura e o urbanismo de uma Vila Ferroviária. 2007. 195f. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Escola de Engenharia de São Carlos da Universidade de São Paulo, São Carlos, 2007.

DEZEN-KEMPTER, Eloisa. O lugar da indústria no patrimônio cultural. **Labor & Engenho,** Campinas [Brasil], v.5, n.1, p.107-125, 2011a. p. 107-125. Disponível em: <www.conpadre.org> e www.labore.fec.unicamp.br>. Acesso em: 05. mar.2018.

_____. **O lugar do patrimônio industrial.** 2011. 329f. Tese (Doutorado em História) – Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2011b.

FIGUEIREDO, Vanessa Gayego Bello. **Da tutela dos monumentos à gestão sustentável das paisagens culturais complexas:** inspirações à política de preservação cultural no Brasil. 2014. 542f. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) - Universidade de São Paulo, São Paulo, 2014.

FIGUEIREDO, Vanessa Gayego Bello; RODRIGUES DA SILVA, Ronaldo André (Orgs.). **Paranapiacaba:** um patrimônio para a humanidade. São Paulo: Editora Marquise, 2014. 251p.

FINGER, Anna Eliza. **Um Século de Estradas de Ferro – Arquiteturas das ferrovias no Brasil entre 1852 e 1957.** 2013. 465f. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) – Universidade de Brasília, Brasília, 2014.

FONSECA, Maria Cecília Londres. **O patrimônio em processo:** trajetória da política federal de preservação no Brasil. Rio de Janeiro: Editora UFRJ, 2009. 296p.

FOUCAULT, Michel. **A arqueologia do saber.** Tradução de Luiz Felipe Baeta Neves. -7ed. - Rio de Janeiro: Forense Universitária, 2008. 236p.

FREIRE, Maria Emilia Lopes. **Normativas e a preservação da Memória Ferroviária.** 2013.

_____. **Patrimônio Ferroviário:** Por uma compreensão sistêmica de sua lógica funcional. 2015. 96f. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Urbano) – Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2016.

_____. Patrimônio Ferroviário: em busca dos seus lugares centrais. Urbe. **Revista Brasileira de Gestão Urbana**, 2017a set./dez., 9(3), p.559-572.

_____. **Patrimônio Ferroviário:** a preservação para além das estações. 2017. 247f. Tese (Doutorado em Desenvolvimento Urbano) – Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2017b.

GUEDES, Manuel Vaz. Arqueologia Industrial. **Revista Electricidade.**, 1999, dez., nº 372, p.293-299.

GONÇALVES, José Reginaldo Santos. **A Retórica da Perda:** os discursos do patrimônio cultural no Brasil. UFRJ, Iphan. Rio de Janeiro, 1995. 156p.

INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL. **Portaria nº 11**, de 11 de setembro de 1986. Disponível em:
<http://portal.iphan.gov.br/legislacao?categoria=11&busca=tombamento>. Acesso em: 20 ago. 2017.

_____. **Portaria nº 407**, de 21 de dezembro de 2010. Disponível em:
<http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/127>. Acesso em: 20 set. 2016.

_____. **Portaria Interinstitucional nº 01**, de setembro de 2011. Disponível em:
<https://www.jusbrasil.com.br/diarios/30530302/pg-11>. Acesso em: 21 mai. 2016.

_____. **O Iphan e a gestão dos bens móveis e imóveis de valor artístico, histórico e cultural da extinta Rede Ferroviária Federal – RFFSA.** Belo Horizonte: IPHAN/MG, 2007.

_____. **Cidades do Piauí testemunhas da ocupação do interior do Brasil durante o século XVIII:** Conjunto Histórico e Paisagístico de Parnaíba. Dossiê de tombamento. Teresina: IPHAN/PI, 2008. 231p. Trabalho não publicado.

_____. **Patrimônio Ferroviário do Piauí. Pesquisa sobre a Malha Ferroviária do Piauí.** Teresina: IPHAN/PI, 2012. Trabalho não publicado.

_____. **Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário.** Brasília: IPHAN, 2015. Disponível em:
<http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/503>. Acesso em: 20 set. 2016.

_____. **Lista dos Bens Culturais Inscritos nos Livros do Tombo.** Rio de Janeiro: IPHAN, 2016. Disponível em: http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/2016-11-25_Lista_Bens_Tombados.pdf. Acesso em 01.11.2016. Acesso em: 20 ago. 2017.

_____. **Patrimônio Ferroviário.** Disponível em:
<http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/127>. Acesso em 01.11.2016

- _____. **Manual Técnico do Patrimônio Ferroviário.** Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Manual_tecnico_patrimonio_ferroviario.pdf>. Acesso em: 20 ago. 2016.
- _____. **Proc. n. 1300-T-89.** Tombamento da Ponte Metálica João Luís Ferreira de Teresina. Piauí. Arquivo Noronha Santos, Rio de Janeiro.
- _____. **Proc. n. 1382-T-97.** Tombamento do Museu do Trem: Acervo móvel e imóvel do antigo Centro de Preservação da História Ferroviária do Rio de Janeiro. Arquivo Noronha Santos, Rio de Janeiro.
- _____. **Proc. n. 1485-T-01.** Tombamento do Conjunto de edificações da Companhia Paulista de Estradas de Ferro de Jundiaí. São Paulo. Arquivo Noronha Santos, Rio de Janeiro.
- _____. **Proc. n. 1536-T-06.** Tombamento do Complexo ferroviário da antiga Estrada de Ferro Noroeste do Brasil – EFNOB, Campo Grande. Mato Grosso do Sul. Arquivo Noronha Santos, Rio de Janeiro.
- _____. **Proc. n. 1548-T-07.** Tombamento das Edificações e Núcleos Urbanos e Rurais relacionados com a imigração em Santa Catarina - Estação Ferroviária. Arquivo Noronha Santos, Rio de Janeiro.
- _____. **Proc. n. 1557-T-08.** Tombamento do Conjunto da Estação Ferroviária de Teresina. Piauí. Arquivo Noronha Santos, Rio de Janeiro.
- _____. **Proc. n. 1577-T-09.** Tombamento da Ponte Ferroviária Eurico Gaspar Dutra sobre o Rio Paraguai, em Corumbá. Mato Grosso do Sul. Arquivo Noronha Santos, Rio de Janeiro.
- _____. **Proc. n. 1044-T-81.** Tombamento da Estação Ferroviária de Itaguaí. Rio de Janeiro. Arquivo Noronha Santos, Rio de Janeiro.
- _____. **Proc. n. 1506-T-03.** Tombamento do Sistema de Bondes de Santa Teresa no Rio de Janeiro. Arquivo Noronha Santos, Rio de Janeiro.
- _____. **Proc. n. 1623 -T-11.** Tombamento da Ponte metálica em São Fidélis. Rio de Janeiro. Arquivo Noronha Santos, Rio de Janeiro.
- _____. **Proc. n. 1631-T-11.** Tombamento da Estação Ferroviária de Boquim. Sergipe. Arquivo Noronha Santos, Rio de Janeiro.
- _____. **Proc. n. 1638-T-11.** Tombamento da Antiga Usina de Bondes, Estrada do Magarça. Rio de Janeiro. Arquivo Noronha Santos, Rio de Janeiro.
- _____. **Proc. n. 1640-T-09.** Tombamento do Conjunto da Estação Ferroviária Conde de Araruama. Rio de Janeiro. Arquivo Noronha Santos, Rio de Janeiro.
- _____. **Proc. n. 1644-T-12.** Tombamento da Antiga Estação da Quinta da Boa Vista. Rio de Janeiro. Arquivo Noronha Santos, Rio de Janeiro.
- _____. **Proc. n. 1675-T-13.** Tombamento da Estação Ferroviária de Capistrano. Arquivo Noronha Santos, Rio de Janeiro.

- _____. **Proc. n. 1681-T-13.** Tombamento da Vila Belga em Santa Maria. Rio Grande do Sul. Arquivo Noronha Santos, Rio de Janeiro.
- _____. **Proc. n. 1730-T-15.** Tombamento do Pátio Ferroviário das Cinco Pontas em Recife. Pernambuco. Arquivo Noronha Santos, Rio de Janeiro.
- _____. **REUNIÃO ORDINÁRIA DO CONSELHO CONSULTIVO DO IPHAN, nº 55.** 2007. Rio de Janeiro-RJ.
- _____. **REUNIÃO ORDINÁRIA DO CONSELHO CONSULTIVO DO IPHAN, nº 67.** 2011. Brasília-DF
- _____. **REUNIÃO ORDINÁRIA DO CONSELHO CONSULTIVO DO IPHAN, nº 76.** 2014. Brasília-DF
- _____. **SESSÃO ORDINÁRIA DA COMISSÃO DE AVALIAÇÃO DO PATRIMONIO CULTURAL FERROVIÁRIO, nº 28 (CAPCF), 2015.** Brasília-DF.
- _____. **Memorando nº 102/2010/JRCN/CTPF/DEPAM,** 2010. Brasília-DF.
- _____. **Memorando nº 584/2014/DEPAM.** 2014. Brasília-DF.
- JOKILEHTO, Jukka. **Considerations on authenticity and integrity in world heritage context.** City & Time 2 (1): 1. 2006. Disponível em: <<http://www.ct.ceci-br.org>>. Acesso em: 04 fev. 2018.
- _____. **A History of Architectural Conservation.** 1^a ed. Ed. Elsevier, 1999.
- KEMPFER, Ângela. **Prédios que poderiam transformar a relação de Campo Grande com a cultura.** Disponível em: <<https://www.campograndenews.com.br/lado-b/artes-23-08-2011-08>>. Acesso em: 20 fev. 2018.
- KÜHL, Beatriz Mugayar. **Arquitetura do ferro e arquitetura ferroviária em São Paulo:** reflexões sobre a sua preservação. São Paulo: Ateliê Editorial: Fapesp: Secretaria de Cultura, 1998. 438p
- _____. **Preservação do patrimônio arquitetônico da industrialização:** Problemas teóricos de restauro. 1. ed. Cotia: Ateliê Editorial, 2008. 328p.
- _____. **Patrimônio industrial:** algumas questões em aberto. usjt - arq.urb, 3/ prim. Semest. 2010, p.23-30.
- LAKATOS, Eva Maria; MARCONI, Marina de Andrade. **Fundamentos de metodologia científica.** 5. ed. - São Paulo:Atlas, 2003. 311p.
- LESSA, Ana Lara Barbosa. Dificuldades de reconhecimento de conjuntos industriais do século XX como patrimônio: um estudo de caso. In: 11º SEMINÁRIO NACIONAL DO DOCOMOMO BRASIL. **Anais...** Recife: DOCOMOMO_BR, 2016. p. 1-12.

LINS, Ana Paula Mota de Bitencourt da Costa. **As Ferrovias como patrimônio cultural mundial:** os estados-partes, a UNESCO e o valor universal excepcional. 2015. 232f. Tese (Doutorado em Desenvolvimento Urbano) – Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2015.

LIRA, Flaviana Barreto. **Patrimônio cultural e autenticidade:** montagem de um sistema de indicadores para o monitoramento. 2009. 247f. Tese (Doutorado em Desenvolvimento Urbano) – Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2009.

LORETO, Rosane Piccolo. **As [des]venturas da integridade no Patrimônio Mundial.** 2016. 345f. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) – Universidade de São Paulo, São Paulo, 2016.

MARINS, Paulo César Garcez. Novos patrimônios, um novo Brasil? Um balanço das políticas patrimoniais federais após a década de 1980. **Estudos Históricos**, vol. 29, n. 57. Rio de Janeiro. 2016. p. 9-28.

MATOS, Lucina Ferreira. **Memória Ferroviária:** da mobilização social à política pública de patrimônio. 2015. 197f. Tese (Doutorado em História, políticas e bens culturais) - Fundação Getúlio Vargas, Rio de Janeiro, 2015.

MENEGUELLO, Cristina. Patrimônio industrial como tema de pesquisa. In: I Seminário Internacional História do Tempo Presente, 2011, Florianópolis. **Anais...**, Florianópolis: UDESC, ANPUH-SC, PPGH, 2011.

MINAYO, Maria Cecília de Souza. **O desafio do conhecimento. Pesquisa qualitativa em saúde.** 5. ed. - São Paulo. Rio de Janeiro: HUCITEC-ABRASCO, 1998. 269p.

MOTTA; Lia. Valor de Patrimônio e Saber Técnico Institucional. In: CUREAU, Sandra; KISHI, Sandra Akemi Shimada; SOARES, Inês Virgínia Prado; LAGE, Claudia Marcia Freire. (org.). **Olhar multidisciplinar sobre a efetividade da proteção do patrimônio cultural.** Belo Horizonte: Fórum, 2011. p. 183-199.

OLIVEIRA, Eduardo Romero de. **Patrimônio ferroviário na Inglaterra:** exemplos de preservação, pesquisa e difusão do patrimônio industrial. Rosana, 2015.

PINTO, Celma de Souza. **Paisagem Industrial em Cubatão-SP:** O caso da Companhia Fabril e da Usina Henry Borden. 2015. 194f. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) - Universidade de Brasília, Brasília, 2015.

PORTA, Paula. **Política de preservação do patrimônio cultural no Brasil:** diretrizes, linhas de ação e resultados: 2000/2010. Brasília, DF: Iphan/Monumenta, 2012.

PROCHNOW, Lucas Neves. **O Iphan e o patrimônio ferroviário:** a memória ferroviária como instrumento de preservação. 2014. 177f. Dissertação (Mestrado Profissional em Preservação do Patrimônio Cultural) - Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, Rio de Janeiro, 2014.

_____. Memória ferroviária. In: REZENDE, Maria Beatriz; GRIECO, Bettina; TEIXEIRA, Luciano; THOMPSON, Analucia (Orgs.). **Dicionário IPHAN de Patrimônio Cultural.** 1. ed. Rio de Janeiro, Brasília: IPHAN/DAF/Copdoc, 2015. (verbete). Disponível em: <<http://portal.gov.br/>>. Acesso em: dez. 2017.

RIEGL, Aloïs. **O culto moderno dos monumentos:** sua essência e gênese. Tradução: Elaine Ribeiro Peixoto e Albertina Vicentine. Goiânia: Ed. da UCG, 2006. 88p.

RODRIGUES, Marly. Patrimônio industrial: entre o fetiche e a memória. Arq.Urb: **Revista Eletrônica de Arquitetura e Urbanismo**, São Paulo, v.3, 2010 p. 31-40. Disponível em: <http://www.usjt.br/arq.urb/numero_03/4arqurb3-marly.pdf>. Acesso em: 15 nov. 2016.

RODRIGUES DA SILVA, Ronaldo André. O patrimônio industrial ferroviário. In: **Paranapiacaba: um patrimônio para a humanidade**. São Paulo: Editora Marquise, 2014. p.31-41.

RUFINONI, Manoela Rossinetti. **Preservação e Restauro:** Intervenções em sítios históricos industriais. São Paulo: Fap-Unifesp: Edusp, 2013. 360p.

RUBINO, Silvana. O mapa do Brasil passado. In: **Revista do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional**. IPHAN. Número 24. História e Patrimônio. 1996. p. 97-105.

SANTOS, Ana Camila Moura dos. **Conjunto Floriápolis:** os desafios da patrimonialização dos bens remanescentes da extinta RFFSA no Piauí. 2015. 123f. Dissertação (Mestrado Profissional em Preservação do Patrimônio Cultural) - Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, Rio de Janeiro, 2017.

SOTO, José Luis Lalana; GANGES, Luis Santos y. **Las fronteras del patrimonio industrial.** Llámpara: patrimonio industrial, n.2. Editorial: Asociación Llámpara: patrimonio industrial. 2009, p. 7-20.

SOTO, José Luis Lalana. Los ferrocarriles y El patrimonio mundial. Del monumento al paisaje cultural. **VI Congresso de História Ferroviária**. Trenbidea Historia Batzarra. 2012.

SPÓSITO, Eliseu Savério. **Geografia e filosofia:** contribuição para o ensino do pensamento geográfico. São Paulo: Editora UNESP, 2003. 220p.

SOUZA, Paula Aragão de. **Chaminés simbólicas e conjuntos indissociáveis:** a condição de integridade nos tombamentos de núcleos fabris. 2013. 189f. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Urbano) - Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2013.

STOVEL Herb. **Effective use of authenticity and integrity as world heritage qualifying conditions.** City & Time 2 (3): 3.2007.

UNIVERSIDADE METODISTA DE PIRACICABA e FUNDAÇÃO EDUCACIONAL DE ALÉM PARAÍBA (UNIMEP e FEAP). **Carta do Rio de Janeiro.** III Seminário sobre Preservação Ferroviária. 1999

VALENTE, Vanessa. A gestão Administrativo-Financeira. In: **Paranapiacaba: um patrimônio para a humanidade**. São Paulo: Editora Marquise, 2014. p. 213-217.

VIEIRA, Leda Rodrigues. **Caminhos de Ferro:** A ferrovia e a cidade de Parnaíba, 1916-1960. 2010. 247f. Dissertação (Mestrado em História do Brasil) - Universidade Federal do Piauí, Teresina, 2010.

ZAMBELLO, Marco Henrique. **Ferrovia e Memória:** estudo sobre o trabalho e a categoria dos antigos ferroviários da Vila Industrial de Campinas. 2005. 366f. Dissertação (Mestrado em Sociologia) – Universidade de São Paulo, São Paulo, 2005.

_____. O aviltamento do trabalho e o declínio do patrimônio ferroviário paulista. CIEC/UNICAMP URBANA, ano 3, nº 3. **Dossiê: Patrimônio Industrial.** 2011.

ZANCHETI, S.M.; HIDAKA, L.T.F.; RIBEIRO, C.; AGUIAR, B. **Judgement and validation in the Burra Charter process:** introducing feedback in assessing the cultural significance of heritage. City & Time 4 (2): 5. 2009.

APÊNDICE A – LISTA DOS BENS FERROVIÁRIOS TOMBADOS, EM ANDAMENTO E INDEFERIDOS – IPHAN (Atualização: 8.8.2017)							
TOMBADOS							
LOCALIZAÇÃO		IDENTIFICAÇÃO DO BEM	DADOS DO PROCESSO		INSCRIÇÕES NOS LIVROS DO TOMBO		
UF	Município		Núm. Proc. "T"	Ano de Abertura	Arqueológico, etnográfico e paisagístico	Histórico	Belas Artes Artes Aplicadas
RJ	Magé	Trecho ferroviário Mauá-Fragoso	506	1954		mai-54 RERRATIFICADO	
SP	São Paulo	Estação da Luz	944	1976		out-96	out-96
SC	Florianópolis	Ponte Hercílio Luz	1137	1985		ago-98	
MG	Lassance	Estação Ferroviária	1143	1985		set-85	
MG	São João del Rei	Complexo ferroviário de São João del Rei a Tiradentes	1185	1985		ago-89	ago-89
RO	Porto Velho	Pátio ferroviário da estrada de ferro Madeira-Mamoré, bens móveis e imóveis.	1220	1987	jan-08 RERRATIFICADO	jan-08 RERRATIFICADO	
SP	Santo André	Vila Ferroviária de Paranapiacaba	1252	1987		set-08	
PI	Teresina	Ponte Metálica João Luís Ferreira	1300	1989	mar-11	mar-11	
RJ	Rio de Janeiro	Museu do Trem: Acervo móvel e imóvel do antigo Centro de Preservação da História Ferroviária do Rio de Janeiro	1382	1997		nov-14	
SP	Mairinque	Estação Ferroviária	1434	1998		jul-04	
SP	Jundiaí	Conjunto de edificações da Companhia Paulista de Estradas de Ferro.	1485	2001		jul-04	
MS	Campo Grande	Complexo ferroviário da antiga Estrada de Ferro Noroeste do Brasil – EFNOB	1536	2006	set-14	set-14	
SC	Joinville	Edificações e Núcleos Urbanos e Rurais relacionados com a imigração em Santa Catarina –Estação Ferroviária	1548	2007		set-15	set-15
PI	Teresina	Conjunto da Estação Ferroviária de Teresina	1557	2008		jul-13	jul-13
MS	Corumbá	Ponte Ferroviária Eurico Gaspar Dutra sobre o Rio Paraguai	1577	2009	out-14	out-14	out-14
RJ	Rio de Janeiro	Plataformas de embarque da Estação Barão de	1643	2012	TOMBAMENTO PROVISÓRIO		

		Mauá, Estação e Oficinas de Praia Formosa			
EM INSTRUÇÃO					
PB	Campina Grande	Estação Ferroviária (Antiga)	858	1972	
PE	Recife	Estação do Brum	921	1975	
SP	Guaratinguetá	Estação Ferroviária da antiga Central do Brasil de Guaratinguetá	1041	1980	
PR	Paranaguá	E. F. Paranaguá - Curitiba	1098	1983	
MG	Pirapora	Estação Ferroviária de Além Paraíba	1204	1986	
CE	Quixeramobim	Ponte: Ferroviária	1354	1995	
SP	São Paulo	Prédio da estação Júlio Prestes	1407	1997	
CE	Crato	Prédio da Estação Ferroviária de Crato	1415	1998	
RJ	Miguel Pereira	Ponte Paulo de Frontin	1440	1999	
RS	Alegrete	Prédio da estação ferroviária de Alegrete	1447	1999	
MG	Juiz de Fora	Pátio ferroviário, Usina de creosotagem e conjunto arquitetônico da Estação Francisco Bernardino	1527	2005	
RJ	Engenheiro Passos	Estação ferroviária de Engenheiro Passos	1539	2007	
CE	Camocim	Complexo Ferroportuário de Camocim	1610	2010	
CE	Granja	Ponte ferroviária de Granja	1611	2010	
RJ	Japeri	Antiga Estação Ferroviária de Japeri	1670	2013	
SP	Dois Córregos	Estação Ferroviária de Dois Córregos	1699	2014	
SP	Jundiaí	Acervo da RFFSA, reunido no Museu Ferroviário da Companhia Paulista de Estradas de Ferro	1700	2014	
MG	Ribeirão Vermelho	Conjunto Arquitetônico e Paisagístico Ferroviário de Ribeirão Vermelho	1715	2014	
CE	Capistrano	Estação Ferroviária de Capistrano	Não informado		
DESAPARECIDOS					

SC	Indaial	Pontes de ferro sobre o rio Encano	1314	1990	
INDEFERIDOS					
RJ	Magé	Estação Guia de Pacobaíba	902	1974	
SP	Cachoeira Paulista	Casa Estação Ferroviária	961	1977	
RJ	Itaguaí	Estação Ferroviária	1008	1979	ANEXADO
RJ	Itaguaí	Estação Ferroviária de Itaguaí; Chafariz	1044	1981	
RJ	Rio de Janeiro	Sistema de Bondes do Bairro de Santa Tereza	1068	1982	
MG	Antônio Carlos	Máquina a vapor: Maria Fumaça	1086	1983	
MG	Ribeirão Vermelho	Ferroviária em Ribeirão Vermelho	1096	1983	
MG	Vários	Trecho da antiga Estrada de Ferro Oeste de Minas entre Aureliano Mourão, São João Del Rei e Antônio Carlos	1096	1983	
SP	São Paulo	Acervo Ferroviário da Estrada de Ferros Perus - Pirapora	1104	1983	
MG	São João Nepomuceno	Casa: Estação Ferroviária – Antiga	1178	1985	
SC	Blumenau	Ponte da RFFSA (Ponte metálica da Rede Ferroviária Federal)	1166	1985	ANEXADO
SC	Blumenau	Ponte metálica da Rede Ferroviária Federal sobre o Rio Itajaí-Açú	1184	1985	
RJ	Rio de Janeiro	Sistema de Bondes de Santa Teresa	1506	2003	
RJ	São Fidélis	Ponte metálica em São Fidélis	1623	2011	
SE	Boquim	Estação Ferroviária de Boquim	1631	2011	
RJ	Rio de Janeiro	Antiga Usina de Bondes, localizada na Estrada do Magarça, Guaratiba, Rio	1638	2011	
RJ	Rio de Janeiro	Antiga Estação Imperial da Quinta da Boa Vista, à Av. Oswaldo Aranha, 680	1644	2011	
RJ	Quissamã	Conjunto da Estação Ferroviária Conde de Araruama	1660	2012	
CE	Capistrano	Estação Ferroviária de Capistrano	1675	2013	
RS	Santa Maria	Vila Belga	1681	2013	

PE	Recife	Pátio Ferroviário das Cinco Pontas	1730	2015	
		Bens tombados com decisão do Conselho Consultivo após a Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário			
		Processos de tombamento em instrução abertos após a Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário			
		Processos de tombamento indeferidos após a Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário			

APÊNDICE B – PERIODIZAÇÃO DOS PROCESSOS QUE COMPÕEM A PESQUISA						
PERIODIZAÇÃO DA PESQUISA	LOCALIZAÇÃO		IDENTIFICAÇÃO DO BEM	DADOS DO PROCESSO		ANÁLISE
	UF	MUNICÍPIO		NÚM PROC "T"	ANO ABERTURA	
TOMBADOS						
PRIMEIRO PÉRÍODO	PRIMEIROS TOMBAMENTOS	RJ	Magé	Trecho ferroviário Mauá-Fragoso	506	1954
		SP	São Paulo	Estação da Luz	944	1976
		SC	Florianópolis	Ponte Hercílio Luz	1137	1985
		MG	Lassance	Estação Ferroviária	1143	1985
		MG	São João del Rei	Complexo ferroviário de São João del Rei -Tiradentes	1185	1985
		SP	Mairinque	Estação Ferroviária de Mayrink	1434	1998
		RO	Porto Velho	Pátio ferroviário da estrada de ferro Madeira Mamoré, bens móveis e imóveis.	1220	1987
		SP	Santo André	Vila Ferroviária de Paranapiacaba	1252	1987
		RJ	Rio de Janeiro	Ed. Dom Pedro II, Central do Brasil	1285	1989
		PI	Teresina	Ponte Metálica João Luís Ferreira	1300	1989
PERÍODO INTERME DIÁRIO		RJ	Rio de Janeiro	Museu do Trem: Acervo móvel e imóvel do antigo Centro de preservação da História Ferroviária do Rio de Janeiro	1382	1997
		SP	Jundiaí	Conjunto de edificações da Companhia Paulista de Estradas de Ferro	1485	2001

SEGUNDO PERÍODO	MS	Campo Grande	Complexo ferroviário da antiga Estrada de Ferro Noroeste do Brasil – EFNOB	1536	2006	ANALISADO
	SC	Joinville	Edificações e Núcleos Urbanos e Rurais relacionados com a imigração em Santa Catarina – Estação Ferroviária	1548	2007	
	PI	Teresina	Conjunto da Estação Ferroviária	1557	2008	
	MS	Corumbá	Ponte Ferroviária Eurico Gaspar Dutra	1577	2009	
	RJ	Rio de Janeiro	Plataformas embarque da Estação Barão de Mauá e da Estação e Oficinas de Praia Formosa	1643	2012	EM TRÂMITE. NÃO ANALISADO

INDEFERIDOS						
PRIMEIROS TOMBAMENTOS INDEFERIDOS	RJ	Magé	Estação Guia de Pacobaíba	902	1974	NÃO ANALISADO
	SP	Cachoeira Paulista	Casa Estação Ferroviária	961	1977	
	RJ	Itaguaí	Estação Ferroviária	1008	1979 ANEXADO ao processo T - 1044	
	RJ	Itaguaí	Estação Ferroviária e Chafariz	1044	1981	
	RJ	Rio de Janeiro	Sistema de Bondes do Bairro de Santa Tereza	1068	1982 APENSADO AO PROC. T 1506-03	
	MG	Antônio Carlos	Máquina a vapor: Maria Fumaça	1086	1983	
	MG	Ribeirão Vermelho	Ferroviária em Ribeirão Vermelho	1096	1983	
	MG	Vários	Trecho da antiga Estrada de Ferro Oeste de Minas entre Aureliano Mourão, São João Del Rei e Antônio Carlos	1096	1983	
	SP	São Paulo	Acervo Ferroviário da Estrada de Ferro Perus - Pirapora	1104	1983	

		MG	São João Nepomuceno	Casa: Estação Ferroviária	1178	1985	
		SC	Blumenau	Ponte metálica da Rede Ferroviária Federal	1166	1985 ANEXADO	
		SC	Blumenau	Ponte metálica da Rede Ferrov. Federal sobre o Rio Itajaí-Açú	1184	1985	
PERÍODO INTERME DIÁRIO		RJ	Rio de Janeiro	Sistema de Bondes de Santa Teresa	1506	2003	ANALISADO
SEGUNDO PERÍODO	RJ	São Fidélis	Ponte metálica em São Fidélis	1623	2011	ANALISADO	
	SE	Boquim	Estação Ferroviária de Boquim	1631	2011		
	RJ	Rio de Janeiro	Antiga Usina de Bondes na Estrada do Magarça – Guaratiba	1638	2011		
	RJ	Rio de Janeiro	Antiga Estação Imperial da Quinta da Boa Vista, à Av. Oswaldo Aranha, 680	1644	2011		
	RJ	Quissamã	Conjunto da Estação Ferroviária Conde de Araruama	1660	2012		
	CE	Capistrano	Estação Ferroviária de Capistrano	1675	2013		
	RS	Santa Maria	Vila Belga	1681	2013		
	PE	Recife	Pátio Ferrov. das Cinco Pontas	1730	2015		

APÊNDICE C – PROCESSOS DE TOMBAMENTO DEFERIDOS ANALISADOS								
UF/ MUNICÍPIO	CLASSIFICAÇÃO	NOME ATRIBUÍDO	NÚM. PROC. “T”	DADOS DOS PROCESSOS DE TOMBAMENTO				LIVROS DO TOMBO
				PEDIDO	ABERTURA PROC. T	REUNIÃO CONSEL. CONSULT.	INSC. LIVRO DO TOMBO	
PI	Teresina	Infraestrutura ou equip. urbano	1300	1988	1989	2008	mar-11	- Histórico - Arqueológico, Etnográfico e Paisagístico
RJ	Rio de Janeiro	Coleção ou acervo	1382	1996	1997	2011	nov-14	- Histórico
SP	Jundiaí	Conjunto Arquitetônico	1485	2000	2001	2002	jul-04	- Histórico
MS	Campo Grande	Conjunto Arquitetônico	1536	2005	2006	2009	set-14	- Histórico - Arqueológico, Etnográfico e Paisagístico
SC	Joinville	Edificação	1548	2007	2007	2007	set-15	- Histórico - Belas Artes
PI	Teresina	Conjunto Arquitetônico	1557	2008	2008	2012	jul-13	- Histórico - Belas Artes
MS	Corumbá	Infraestrutura ou equip. urbano	1577	2006	2009	2012	out-14	- Histórico - Arqueológico, Etnográfico e Paisagístico - Belas Artes

APÊNDICE D – PROCESSOS DE TOMBAMENTO INDEFERIDOS ANALISADOS							
UF/ MUNICÍPIO	CLASSIFICAÇÃO	DADOS PROCESSOS DE TOMBAMENTO INDEFERIDOS ANALISADOS					
		NOME ATRIBUÍDO	NÚM. PROC. T	ANO			
<u>RJ</u>	Itaguaí	Edificação	Estação Ferroviária	1044	1979	1981	2014
	Rio de Janeiro	Infraestrutura ou equip. urbano	Sistema de Bondes de Santa Teresa	1506	2002	2003	2015
<u>SE</u>	Boquim	Edificação	Estação Ferroviária	1631	2007	2011	2011
<u>RJ</u>	São Fidélis	Infraestrutura ou equip.urbano	Ponte metálica em São Fidélis	1623	2004	2011	2015
	Guaratiba	Edificação	Antiga Usina de Bondes, Estrada do Magarça	1638	2010	2011	2012
	Rio de Janeiro	Edificação	Antiga Estação Imperial da Quinta da Boa Vista	1644	2009	2012	2012
	Quissamã	Edificação	Conjunto da Estação Ferroviária Conde de Araruama	1660	2009	2009	2012
<u>CE</u>	Capistrano	Edificação	Estação Ferroviária	1675	2005	2013	2013
<u>RS</u>	Santa Maria	Conjunto Urbano	Vila Belga	1681	2012	2013	2014
<u>PE</u>	Recife	Conjunto Arquitetônico	Pátio Ferroviário das Cinco Pontas	1730	2015	2015	2016

APÊNDICE E – BENS TOMBADOS E INSCRITOS NA LISTA DO PATRIMÔNIO CULTURAL FERROVIÁRIO ANALISADOS					
UF/ MUNICÍPIO	IDENTIFICAÇÃO DO BEM	EDIFICAÇÕES VALORADAS	ANO INSC.	AQUISIÇÃO/CESSÃO – LEI 11.483/07	TOMBAMENTO ESTADUAL/MUNICIPAL
PI	Teresina	Ponte Metálica João Luís Ferreira	Não consta na LPCF	Cedida à Companhia Ferroviária do Nordeste - CFN	–
RJ	Rio de Janeiro	Museu do Trem: Acervo móvel e imóvel do Antigo Centro de Preservação da História Ferroviária do RJ	- Terreno e prédio do Museu do Trem	2007 - Bens móveis e imóveis transferidos ao Iphan: 3.456 itens e o Terreno e Prédio do Museu do Trem	- Municipal (1996)
SP	Jundiaí	Conjunto de edificações da Comp. Paulista de Estradas de Ferro.	Não consta na LPCF	- Bens imóveis: adquirido pela Prefeitura Municipal (2001)	- Estadual (2000) - acervo museológico, bibliográfico e arquivístico da FEPASA e conjunto arquitetônico e equipamentos das oficinas da companhia paulista de Jundiaí
MS	Campo Grande	Complexo ferroviário da antiga Estrada de Ferro Noroeste do Brasil – EFNOB	- Terreno e Prédio adm. da extinta RFFSA - Residência EFNOB/RFFSA - Escola Álvaro Martins Neto - Residência do empregado	2008 (01) 2009 (02) 2010 (02) Prefeitura: edificações do complexo: Estação/armazém/oficinas/meia-rotunda/prédios administrativos	- Municipal - Estação/Vila ferroviária - Estado
SC	Joinville	Edificações e Núcleos Urbanos e Rurais relacionados com a imigração em SC- Estação Ferroviária	Não consta na LPCF	Prefeitura: aquisição-2003	–
PI	Teresina	Conjunto da Estação Ferroviária de Teresina	- Pátio Ferroviário - Estação ferroviária - Armazéns 1 e 2 - Casa do agente e anexo	2008 Prefeitura: Pátio e edificações, exceto estação e armazéns Iphan: Pátio e edificações (o Iphan cedeu ao município)	- Estadual (1997)
MS	Corumbá	Ponte Ferroviária Eurico Gaspar Dutra sobre o Rio Paraguai	- Estação Ferroviária de Corumbá	2009 Cedida à ALL – América Latina Logística Mala Oeste S/A, desde 1996, linha em operação	–

APÊNDICE F - BENS COM TOMBAMENTO INDEFERIDO E INSCRITOS NA LISTA DO PATRIMÔNIO CULTURAL FERROVIÁRIO ANALISADOS					
UF/ MUNICÍPIO	IDENTIFIAÇÃO	EDIFICAÇÕES VALORADAS	ANO INSC.	AQUISIÇÃO/CESSÃO – LEI 11.483/07	TOMBAMENTO ESTADUAL/MUNICIPAL
RJ	Itaguaí	Estação Ferroviária	Estação Ferroviária de Itaguaí	2010	–
	Rio de Janeiro	Sistema de Bondes de Santa Teresa	Não consta na LPCF	–	Estadual (todos os elementos do sistema)
SE	Boquim	Estação Ferroviária	- Estação Ferroviária de Boquim - Caixa d'Água - Casa do Maquinista - Casa do Agente Ferroviário	2008	Prefeitura: estação. –
RJ	São Fidélis	Ponte metálica	- Estação Ferroviária	2010	–
	Guaratiba	Antiga Usina de Bondes - Estrada do Magarça	Não consta na LPCF	–	–
	Rio de Janeiro	Antiga Estação Imperial da Quinta da Boa Vista	Não consta na LPCF	–	Municipal
	Quissamã	Conjunto da Estação Ferroviária Conde de Araruama	Não consta na LPCF	Prefeitura: estação, casa do agente e pátio ferroviário.	Municipal: estação
CE	Capistrano	Estação Ferroviário de Capistrano	- Estação Ferroviária de Capistrano	2014	Solicitado pela Prefeitura –
RS	Santa Maria	Vila Belga	- Estação - Centro de Formação Profissional; - Sede da Associação dos Empregados da Viação Férrea	2014	- - Municipal: Vila Belga e mancha ferroviária - Estadual: clube, estação, vila, cooperativa, e colégio Manuel Ribas
PE	Recife	Pátio Ferroviário das Cinco Pontas	- Armazém com características de casario - Área operacional do pátio ferroviário Na Lista constam também: - Estação Central e do Brum, em 2010; - Terreno e Galpão, em 2009.	2010 e 2015. Na Lista, não consta esse último.	-
Não foi possível identificar essa informação nos processos analisados.					

APÊNDICE G – BENS FERROVIÁRIOS DO PRIMEIRO PERÍODO INSCRITOS NA LISTA DO PATRIMÔNIO CULTURAL FERROVIÁRIO NÃO ANALISADOS					
PERIOD.	LOCALIZAÇÃO		INFORMAÇÕES SOBRE O BEM	INSCRIÇÃO NA LISTA PAPRIMÔNIO CULTURAL FERROVIÁRIO – LPCF	
	UF	MUNICÍPIO	IDENTIFICAÇÃO	EDIFICAÇÕES	ANO DA INSCRIÇÃO
TOMBADOS					
PRIMEIRO PERÍODO	RJ	Magé	Trecho ferroviário Mauá-Fragoso	- Casa Grupo Gerador; Museu Ferroviário; Casa do Agente; Casa do Operador; Casa nº 1, 2, 3 e 4 Estação Real de Mauá.	2010
	SP	São Paulo	Estação da Luz	Não consta na LPCF	
	SC	Florianópolis	Ponte Hercílio Luz	Não consta na LPCF	
	MG	Lassance	Estação Ferroviária	Não consta na LPCF	
	MG	São João del Rei	Complexo ferroviário de São João del Rei Tiradentes	- Pátio e Estação de Tiradentes; Pátio e Estação de Chagas Dória; Pátio e Estação de São João del Rei; Alojamento para manobrista /guarda chaves; Prédio do antigo armazém da Carpintaria e Ferraria; Galpão do antigo almoxarifado; Casa de Bomba de Óleo; Galpões: da Oficina Mecânica e Ferraria; para manutenção de locomotivas; para revisão mecânica; para seção de carros e vagões; do posto de iluminação; Instalação Sanitária; e Guarita para guarda chaves	2014
	SP	Mairinque	Estação Ferroviária de Mayrink	Não consta na LPCF	
	RO	Porto Velho	Pátio ferroviário da estrada de ferro Madeira-Mamoré, bens móveis e imóveis.	Não consta na LPCF	
	SP	Santo André	Vila Ferroviária de Paranapiacaba	Não consta na LPCF	
	RJ	Rio de Janeiro	Ed. Dom Pedro II, Central do Brasil	Não consta na LPCF	

INDEFERIDOS					
PRIMEIRO PÉRIODO	RJ	Magé	Estação Guia de Pacobaíba	- Terreno da antiga Estação de Guia de Pacobaíba (I) e (II); e antiga Estação Transmissora de Guia de Pacobaíba	2010
	SP	Cachoeira Paulista	Casa Estação Ferroviária	Não consta na LPCF	
	RJ	Itaguaí	Estação Ferroviária	- Estação Ferroviária de Itaguaí	2010
	RJ	Itaguaí	Estação Ferroviária e Chafariz		
	RJ	Rio de Janeiro	Sistema de Bondes do Bairro de Santa Tereza	Não consta na LPCF	
	MG	Antônio Carlos	Máquina a vapor: Maria Fumaça		
	MG	Ribeirão Vermelho	Ferroviária em Ribeirão Vermelho		
	MG	Vários	Trecho da antiga Estrada de Ferro Oeste de Minas entre Aureliano Mourão, São João Del Rei e Antônio Carlos		
	SP	São Paulo	Acervo Ferroviário da Estrada de Ferro Perus-Pirapora.		
	MG	São João Nepomuceno	Casa: Estação Ferroviária		
	SC	Blumenau	Ponte metálica da Rede Ferroviária Federal		
	SC	Blumenau	Ponte metálica da Rede Ferroviária Federal sobre o Rio Itajaí-Açú		