

**FUNDAÇÃO GETULIO VARGAS
CENTRO DE PESQUISA E DOCUMENTAÇÃO DE
HISTÓRIA CONTEMPORÂNEA DO BRASIL – CPDOC
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA, POLÍTICA E BENS CULTURAIS
MESTRADO ACADÊMICO EM HISTÓRIA, POLÍTICA E BENS CULTURAIS**

Prof. Dr. PAULO FONTES

LUCINA FERREIRA MATOS

ESTAÇÃO DA MEMÓRIA: um estudo das entidades de preservação ferroviária do Estado do Rio de Janeiro

Dissertação de Curso apresentada ao Centro de Pesquisa e Documentação de História Contemporânea do Brasil – CPDOC como requisito parcial para a obtenção do grau de Mestre em História, Política e Bens Culturais.

Rio de Janeiro, março 2010

**FUNDAÇÃO GETULIO VARGAS
CENTRO DE PESQUISA E DOCUMENTAÇÃO DE
HISTÓRIA CONTEMPORÂNEA DO BRASIL – CPDOC
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA, POLÍTICA E BENS CULTURAIS
MESTRADO ACADÊMICO EM HISTÓRIA, POLÍTICA E BENS CULTURAIS**

ESTAÇÃO DA MEMÓRIA: um estudo das entidades de preservação ferroviária do Estado do Rio de Janeiro

DISSERTAÇÃO DE CURSO APRESENTADA POR LUCINA FERREIRA MATOS

E
APROVADO EM
PELA BANCA EXAMINADORA

ASSINATURA

Prof. Dr. PAULO FONTES (FGV-CPDOC)

ASSINATURA

Prof. Dra. LUCIANA QUILLET HEYMANN (FGV-CPDOC)

ASSINATURA

Prof. Dr. MARCO AURÉLIO SANTANA (UFRJ)

ASSINATURA

Prof. Dr. (SUPLENTE) LETICIA BORGES NEDEL (FGV-CPDOC)

Ficha catalográfica elaborada pela Biblioteca Mario Henrique Simonsen/FGV

Matos, Lucina Ferreira

Estação da memória : um estudo das entidades de preservação ferroviária do Estado do Rio de Janeiro / Lucina Ferreira Matos. – 2010.
153 f.

Dissertação (mestrado) – Centro de Pesquisa e Documentação de História Contemporânea do Brasil, Programa de Pós-Graduação em História, Política e Bens Culturais.

Orientador: Paulo Fontes.

Inclui bibliografia.

1. Patrimônio cultural – Proteção – Rio de Janeiro (Estado). 2. Ferrovias – Conservação e restauração – Rio de Janeiro (Estado). 3. Ferrovias e Estado. I. Fontes, Paulo. II. Centro de Pesquisa e Documentação de História Contemporânea do Brasil. Programa de Pós-Graduação em História, Política e Bens Culturais. III. Título.

CDD – 363.69098153

Ao “Mboessara” Edson (Augusta) da Silva
À minha Mãe Adalzira Ferreira e meu Pai José Marinho Matos

AGRADECIMENTO

Este trabalho de certo não foi feito com duas mãos. Muitas foram as que contribuíram para que, no final, houvesse uma construção formal que representasse, em signos, o conjunto de angústias e reflexões advindas da experiência vivida ao longo de dois anos. Por isso, gostaria de expressar minha gratidão a todos àqueles que me ajudaram a percorrer os trilhos da escrita científica. O espaço é limitado, mas que os aqui indicados sejam representantes simbólicos.

Gostaria de começar pelo início: meu carinho especial ao professor Victor José Ferreira, que desde o princípio apoiou este trabalho, doando parte do seu tempo atendendo todas as muitas solicitações feitas, além de divulgar e solicitar a colaboração de seus companheiros. Espero poder retribuir com a discussão sobre o tema da memória ferroviária. Em seguida, agradeço à Associação de Arquivistas do Estado do Rio de Janeiro pela indicação que resultou no trabalho acadêmico.

Agradeço ao CPDOC pela oportunidade e aprendizado. Ao MPF, AFPP, Amutrem e ABPF, na figura de seus representantes, pela descrição de seus trabalhos nas entidades, mas, principalmente, por falarem de si. Minha especial gratidão pelas lembranças de infância e trajetórias de vida comigo compartilhadas. (Hélio Suêvo, José Fróes, Luiz Octávio, Victor Ferreira). E à Vânia, pela ajuda de sempre.

Ao meu orientador, Paulo Fontes, pela paciência e incentivo, e à Banca: Luciana Heymann e Marco Aurélio, pelas orientações.

À Verena Alberti pelo desafio inicial e à Angela de Castro Gomes por seu exemplo.

À José Maria Jardim e Flávio Leal pelos primeiros debates.

Àqueles que se sentiram estimulados por este trabalho e chamaram a atenção para alguns olhares deturpados promovendo em mim, desse modo, a confiança de estar produzindo algo relevante: my teacher Vicky, sempre carinhosa; Vera Marques e Sigrid Hoppe pela interdisciplinaridade e leitura cuidadosas.

À minha família pelo amor e razão de existir: Beatriz, Diênison, Emilson e Elisany que representam meu amor de tia a todos os meus sobrinhos.

A Forlan Rodrigues pelo amor compartilhado e pelos Dicotilédonos Mitocondriacos.

Às minhas amigas Rita de Cássia, Renata Barcelos e Ana Cristina pela amizade perpétua.

A Alex de Holanda, Ricardo Antonio e Josimar Matos pelas muitas brigas que resultaram no projeto.

Aos amigos Adriana, Cleber, Márcio, Patrícia Santos e Vanessa Jorge pelo calor dos debates.

Aos companheiros de jornada e amigos Aline, Bruno, Cíntia, Renato, Silvana e Vanuza.

À minha equipe: Alessandra Pereira, Juliana Christina, Maria Cristina, Rafael Barbosa e Wilson pela compreensão do trabalho e das ausências.

Aos meus chefes, Juliano Lima e Leila Mello pela confiança e Nilda Pereira pelo apoio.

SUMÁRIO

RESUMO	6
INTRODUÇÃO.....	7
Capítulo 1: OS GUARDIÕES DA MEMÓRIA FERROVIÁRIA: as entidades de preservação ferroviária	16
Capítulo 2: AS ENTIDADES EM MICRO-ESCALA.....	40
2.1 Associação Fluminense de Preservação Ferroviária – AFPF	41
2.2 Movimento de Preservação Ferroviária - MPF	51
2.3 Análise das Entidades de Preservação Ferroviária	57
2.4 Um Ator em Destaque: a trajetória do Sr. Victor José Ferreira	61
2.5 A Estratégia em Pauta: Seminário de Preservação e Revitalização Ferroviária.....	73
Capítulo 3: CONSTRUÇÃO DE UMA CATEGORIA: a memória ferroviária	86
3.1 A Memória em Disputa	100
Capítulo 4: FERROVIA POR FERROVIARISTAS: novas abordagens sobre preservação .	112
4.1 O Turismo como Instrumento de Preservação	113
4.2 Patrimônio Cultural Ferroviário	124
CONSIDERAÇÕES FINAIS	137
BIBLIOGRAFIA	139
ANEXO I.....	148
ANEXO II	149
APÊNDICE I.....	150
APÊNDICE II.....	152
APÊNDICE III	153

RESUMO

Esta pesquisa trata da memória, tendo como campo de observação as entidades de preservação ferroviária como organizações civis juridicamente constituídas que cobram do poder público a preservação da memória ferroviária. No levantamento inicial, foram identificadas 16 entidades, das quais são recortadas duas para aprofundamento da análise: a Associação Fluminense de Preservação Ferroviária e o Movimento de Preservação Ferroviária, sediados na cidade do Rio de Janeiro. A proposta é demonstrar como esses grupos se estruturam em torno dessa memória. Aprofundo o debate sobre a consolidação desse conceito como categoria instituída e proponho sua reconstrução à luz dos debates atuais. Abordo em maior detalhe duas maneiras pelas quais os grupos entendem preservar a memória ferroviária: a operação de trens turísticos e o patrimônio cultural. Para alcançar seus objetivos, esses grupos usam de diversas estratégias que vão da inclusão da comunidade à denúncia aos órgãos responsáveis pelo patrimônio da União até mesmo do direito à preservação da memória ferroviária pelo Estado. Há nesses grupos a participação de figuras políticas e acadêmicas que contribuem umas com as outras. Uma das hipóteses é que a extinção da RFFSA intensificou a criação dessas entidades sob a justificativa da perda da identidade do trabalhador ferroviário. Utilizo o método de observação participante, da história oral e da *internet* – ferramenta comum na divulgação e armazenamento de dados desses grupos. Os referenciais teóricos estão representados nos debates sobre memória, patrimônio cultural e industrial, movimentos sociais, museus e turismo. E concluo que as entidades são exemplos das formas como a sociedade civil se organiza perante a instituição política. As entidades do Rio contribuem para a preservação de uma parcela daquilo que pode representar uma dada memória ferroviária.

ABSTRACT

This research deals with memory, having as observation field legally constituted civil railroad preservation entities, which call upon public authority to preserve railroad memory. In the initial survey, 16 entities were identified, of which two were chosen to deepen the analysis: Associação Fluminense de Preservação Ferroviária (Rio de Janeiro's Railroad Preservation Association) and Movimento de Preservação Ferroviária (Railroad Preservation Movement), both in Rio de Janeiro. The proposal is to show how these groups get structured around this memory. The consolidation debate of this concept, as an established category, is deepened and reconstruction, in the light of current debates, is suggested. Two ways by which these groups intend to preserve railroad memory are approached in detail: touristic trains operation and cultural equity. In order to reach their objectives, these groups use several strategies that include from the community's inclusion to the denouncement to the agencies responsible for the Country's equity as well as the State's right to preserve railroad memory. In these groups, political and academic participation contribute with each other. One of the hypotheses is that RFFSA's (Federal Railroad Network) extinction intensified the creation of these entities under the excuse of the railroad worker's loss of identity. The participant observation method is used, as well as oral History and the Internet - a common tool in these groups' data divulgation and storage. Theoretical references are represented in the debates on memory, cultural and industrial equity, social movements, museums and tourism. It is concluded that entities are examples of the ways in which civil society is organized in the presence of political institutions. Rio de Janeiro's entities contribute to the preservation of a part of what may represent a given railroad memory.

INTRODUÇÃO

Primeiras Apresentações

É comum em pesquisas sobre as estradas de ferro do Brasil encontrar em seus interlocutores uma aproximação genética com o assunto: algum familiar do pesquisador descende do labor nas ferrovias, quando não o próprio narrador; ou pela sua origem geográfica, ter nascido e/ou passado uma parte de sua infância ao pé de uma estação ferroviária. Essas duas formas não representam meu interesse nesse tema. Não nasci à beira de qualquer ferrovia; ao contrário, nasci defronte a uma rodovia interestadual, no interior do Maranhão, por onde passam milhares de caminhões e ônibus. Boa parte de minha infância foi vivida no atravessar daquela perigosa via, que tinha como referência para o lugarejo a quitanda de meu pai – homem conhecido por muitos que por ali trafegavam. O fato de estarmos localizados num ponto do entroncamento da estrada principal com a secundária fazia da minha casa um lugar estratégico para a chegada e partida dos viajantes – tanto para cidades próximas quanto para as mais distantes: São Luís, Rio de Janeiro e São Paulo, por exemplo. O mais apropriado, então, seria dizer que sou filha das rodovias.

A estrada de rodagem (à época, de piçarra, hoje asfaltada, grande soma de dinheiro público tendo sido gasta em sua manutenção pelas empreiteiras) significava para os moradores daquela localidade o que a ferrovia representou para muitos - a conexão com o mundo exterior. Através dos ônibus, precários, diga-se de passagem, chegavam os parentes e amigos de viagens distantes ou que residiam em outras cidades: Rio de Janeiro ou São Paulo. Os presentes vinham nas malas de viagens, com novidades. Em minha memória e na de minha família o símbolo do progresso fica por conta das rodovias e de seus elementos. Não tenho o trem como referencial de minha infância. Apesar de o Maranhão ter na Estrada de Ferro Carajás uma figura muito presente na história regional, ela não é utilizada pela população: transporta minério de ferro da Serra de Carajás, no Estado do Pará, para o Porto de Itaquí, no Maranhão, e passageiros entre a cidade de Parauapebas, no Pará, e São Luís. Foi inaugurada em 1985 e é operada pela empresa Cia. Vale do Rio Doce, atual Vale.

Mesmo com a inexistência de estradas de ferro na minha primeira infância, por vezes senti-me contagiada pelo desejo de viajar em um trem, principalmente nas grandes locomotivas marias-fumaça. Pensava exatamente em “reviver” a experiência do século XIX, o que só ocorreu há pouco tempo, já “ferroviarista”, em passeio turístico em Minas Gerais e no

Rio Grande do Sul. Por que me sinto tão apaixonada pela viagem de trem? Hipoteticamente, acredito que isso aconteça pelas diversas formas como me apercebo da figura do trem – os contos, os romances, as telenovelas e o cinema. O uso dos trens que operam nos metrô não suplanta a nostalgia despertada pela Maria-Fumaça.

A Pesquisa

Que o trem fascina as pessoas é fato comprovado com certa facilidade, basta iniciar uma conversa informal com amigos em uma esquina qualquer para logo ter um diálogo misto de alegria e tristeza, uns contando histórias da família, quando viajavam de trem; outros, argumentando a importância desse meio de transporte e criticando, fervorosamente, a postura do Brasil ao não resgatar as ferrovias, consideradas como o transporte mais confortável e seguro que atende a este país de dimensões continentais; outros, ainda, rememoram uma viagem à Europa ou à América do Norte. Esses relatos são muito comuns quando conto que desenvolvo uma pesquisa sobre a memória ferroviária: é surpreendente como as pessoas se interessam pelo assunto.

Hoje, o trem é muitas vezes acionado pela memória como uma tecnologia do passado, devido às mudanças ocorridas no universo ferroviário. Representa, para alguns, um passado que a todo o momento é buscado pelo presente como uma maneira de amenizar a saudade de outrora. A aproximação com as associações de preservação ferroviária suscitou um questionamento: de que passado se fala? Do tempo da Maria-Fumaça, do jaleco branco para evitar fuligens, do apito determinando a rotina, da circulação da economia, e das estações onde as pessoas aguardavam ansiosas a chegada de entes e amigos queridos?

A locomotiva surgiu no início do século XIX na Europa. No Brasil, em 1828, foi autorizada a construção e exploração de estradas de ferro. No contexto do progresso e da solução para o transporte de carga, até então efetuado no lombo de cavalos e mulas, a ferrovia encurtava distâncias entre os produtores de café e os portos. Em 30 de abril de 1854, Irineu Evangelista de Souza – futuro barão de Mauá¹ -, inaugurou a primeira linha férrea do Brasil ligando Porto da Estrela, no fundo da Baía da Guanabara à Parada Frágoso. A Estrada de Ferro Petrópolis, posteriormente chamada de Estrada de Ferro Mauá, foi percorrida pela locomotiva Baroneza – homenagem à esposa de Irineu Evangelista. Foi incorporada pela Estrada de Ferro Leopoldina, em 1890. (Schoppa, 2008)

Nas primeiras décadas do ingresso do transporte ferroviário no Império brasileiro

¹ Irineu Evangelista tornou-se barão no dia da inauguração da E. F. Mauá, título concedido pelo Imperador D. Pedro II. (Rodrigues, 2004)

foram inaugurados sessenta e seis novos trechos de linha. A produção de café teve papel fundamental no projeto ferroviário - a economia cafeeira elevou o país a produtor agrícola por excelência no panorama internacional e introduziu a mão-de-obra imigrante em seu plantio, exigindo a modernização dos costumes e dos transportes. Além da relação próxima com a monocultura cafeeira, os trilhos influenciaram na melhoria das cidades brasileiras e contribuíram para o surgimento de indústrias. Segundo José de Souza Martins (2008), a ferrovia mudou o tempo da sociedade da segunda metade do século XIX e começo do XX. Anunciou a era moderna e proporcionou a mudança da lógica da sociedade escravocrata à industrial. Os trilhos abriram o caminho para o tempo da velocidade, do estreitamento dos espaços, “o moderno que se arrastava ocultamente se tornou visível, máquina a vapor, equipamento, alterações no espaço, outra linguagem, outro modo de ver e ver-se. Tornou-se, de fato, o que já era sem poder ser: o tempo regulado pelo custo e pelo lucro. O homem deixava de ser o condutor da tropa para ser conduzido como tropa” (Martins, 2008:16). Instituiu uma nova relação de trabalho.

Entre 1906 e 1915 foram construídos 5.180 km de estradas de ferro. Na década de 1940, os automóveis entraram na concorrência da política pública de transporte, favorecendo um intenso e lento processo de erradicação de trechos em operação considerados antieconômicos. A partir desse momento, o Brasil definiu sua opção pelo modal rodoviário, segundo Hélio Suêvo Rodrigues (2004). Em 1957, foi criada a Rede Ferroviária Federal (RFFSA), através da Lei nº 3.115, com o objetivo de “administrar, explorar, conservar, ampliar e melhorar o tráfego das estradas de ferro da União a ela incorporadas”. A Rede encampou as 22 estradas de ferro existentes no Brasil à época. (Schoppa, 2008:163). O avanço da ferrovia sofreu impacto negativo a partir da Primeira Guerra, mas o ano de 1958 é considerado o auge da construção/extensão da malha ferroviária do País.

A criação da Rede Ferroviária foi uma medida do governo brasileiro na tentativa de oxigenar a administração da malha ferroviária considerada, até o momento, deficitária. A manutenção do material operacional era precária, principalmente naquelas administradas pela União. Os maiores gastos referiam-se à gestão dos recursos humanos: “Ao todo, as ferrovias incorporadas à RFFSA contavam com 158 mil empregados em diferentes regimes jurídicos e com direitos adquiridos. Três eram as categorias de nova empresa: funcionários públicos autárquicos, celetistas e pessoal das Estradas em regime especial, anteriormente incorporados ao patrimônio pela União” (Schoppa, 2008:61). A RFFSA foi mantida em operação até a década de 1990, quando foi incluída, através do Decreto nº 473/92 no Programa Nacional de

Desestatização (PND), criado pela Lei nº 8.031/90², dentro do suposto projeto de modernização da administração pública - quadro de legislações no APÊNDICE I - direcionando a administração da malha ferroviária para dois eixos: a operação de trecho foi concedida a empresas privadas, e a gestão da RFFSA foi extinta.

Desde a sua implantação no Brasil, a ferrovia consagrou-se como símbolo da modernidade e do progresso. Aliás, esse foi o argumento para sua construção, e isso impactou sobremaneira a vida na sociedade. Esse mesmo argumento serviu, no fim do século XX, para enquadrá-la como um transporte desgastado e ultrapassado, merecedor de um replanejamento. Há um vasto material literário e científico que trata dessa temática. Esta pesquisa insere-se nesse universo pelo viés da memória social, tendo como pano de fundo as associações de preservação ferroviária existentes no Brasil e, como campo, o Estado do Rio de Janeiro.

O primeiro contato com tais entidades deu-se quando fui indicada pela Associação dos Arquivistas do Estado do Rio de Janeiro (AAERJ) para participar do “V Seminário de Museologia, História e Documentação – Memória 2007”, realizado pelo Movimento de Preservação Ferroviária (MPF) como coordenadora de uma mesa sobre documentação. Nesse momento, obtive conhecimento sobre as condições de preservação do patrimônio documental das ferrovias brasileiras. O quadro apresentado em algumas palestras era alarmante e significava para os presentes a perda irreparável da história e da memória ferroviária. As palestras tinham o tom de denúncia e apelo ao poder público para a tomada de providências contra a constante dilapidação do patrimônio ferroviário. Algumas acusações eram direcionadas, especificamente, à Rede Ferroviária Federal S/A (RFFSA), maior detentora do acervo ferroviário.

Durante o evento, foram apresentadas algumas iniciativas que atendiam à perspectiva de salvar os vestígios da memória ferroviária, com destaque para as cidades de Minas Gerais, onde grupos ligados a universidades ou prefeituras executavam projetos de restauração das estações ferroviárias locais. Esse primeiro contato com os ferroviaristas³ e, principalmente, o conhecimento sobre as condições de guarda dos documentos arquivísticos e dos livros da biblioteca técnica alojados no prédio central da RFFSA na cidade do Rio de Janeiro, despertou o interesse pelo tema da preservação dos documentos ferroviários *a priori*.

² O PND foi criado no ano de 1990 através da Lei nº 8.031, revogada pela Lei nº 9.491/97.

³ Em alguns momentos uso o termo ferroviaristas e em outros preservacionistas com o mesmo objetivo, qual seja, de indicar atores mobilizados pela preservação do patrimônio ferroviário. Porém, o primeiro termo é alvo de análise nesta pesquisa, por entendermos que se caracteriza como uma categoria em gestação. Tal termo é constantemente referendado nos eventos do MPF pelo seu presidente o Sr. Victor José, como forma de identificar aqueles que, de alguma maneira, ajudam ou têm interesse pela preservação ferroviária ou pelo tema do trem.

A partir de então, elaborei um projeto de pesquisa tendo como problema inicial a confluência entre a atuação do Arquivo Nacional e do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN) em relação à gestão documental; isso sugeria a instauração de um conflito de competência entre as agências do Estado, representada na publicação da Lei nº 11.483, Art. 9º, que responsabilizava o Instituto pela gestão da memória ferroviária e excluía definições sobre os documentos arquivísticos existentes nas legislações anteriores. Porém, a frequente participação nos eventos do MPF⁴ e o conhecimento de outras entidades de preservação ferroviária que se organizam com o objetivo de apelar em prol da preservação da memória ferroviária promoveram o deslocamento do olhar desse tema. O que se configurava como um estudo político das instituições públicas brasileiras passou a focar as entidades de preservação ferroviária. Esses grupos organizam-se em estruturas não-governamentais, sem fins lucrativos, em sua maioria com personalidade jurídica própria, instituída em estatutos, e que se reúnem periodicamente em eventos como palestras e seminários; algumas possuem um conjunto de materiais históricos das ferrovias sob sua guarda; outras elaboram e publicam pesquisas sobre trem.

O novo formato do projeto desenhou-se, principalmente, pela percepção hipotética do modo como os integrantes dessas entidades se relacionam com a extinção da RFFSA, o que sugere a hipótese de um “sentimento de pertencimento” (Pollak, 1989) com a história da Rede e, conseqüentemente, com sua extinção. O desaparecimento da ferrovia do plano político e econômico do país configura, para esses atores, o esquecimento de tudo o que ela representou. Alguns integrantes dessas entidades são ferroviários aposentados que mantêm um vínculo nostálgico com o passado áureo das ferrovias, dos tempos em que tal meio de transporte e o fazer ferroviário era motivo de orgulho. Assim, integrar-se a esses movimentos coloca-se como uma possibilidade de manutenção com o tempo pretérito, uma sobrevivência daqueles que acreditam ser injusto o tratamento dado pelo Estado brasileiro ao meio de transporte que tanto teria contribuído para a Nação. O campo de observação restringiu-se a escolha de dois grupos com sede na cidade do Rio de Janeiro, eleitos para a construção deste trabalho, como representantes do universo de 16 entidades identificadas no levantamento realizado. São eles: o Movimento de Preservação Ferroviária e a Associação Fluminense de Preservação Ferroviária. É importante informar que por diversas vezes faço referência à Associação Brasileira de Preservação Ferroviária, por ser a mais antiga e de maior extensão.

O estudo sobre a memória ferroviária reflete os usos desse fenômeno tanto pelas

⁴ Em consequência da participação no seminário, surgiram outros convites, inclusive de outros tipos de instituições. Assim, a interação com o grupo MPF tem sido constante.

entidades de preservação, pelos órgãos responsáveis pelas políticas públicas de preservação, quanto por representantes políticos e empresas privadas. Esta pesquisa vai ao encontro das proposições de Michael Pollak (1992) em referência às concepções de memória, que, apoiado nas ideias de Maurice Halbwachs, afirma ser a memória uma manifestação que não está restrita ao indivíduo, devendo ser compreendida como uma expressão coletiva e social. Assim, interessou-me neste estudo a análise dos processos e dos atores que consolidam e conformam as memórias ferroviárias. Um dos objetivos das entidades é a reativação de trechos de linhas, sobretudo para uso turístico; para isso, apropriam-se de argumentos que sustentam a importância histórica das ferrovias na construção da memória nacional. O uso para o turismo agrega à experiência da viagem de trem um caráter lúdico, a quebra da rotina instituída pelo trabalho. Este é o momento do prazer, da fantasia, do retorno a outro espaço. Esses processos inserem-se nos debates atuais sobre os “usos” e “abusos” cometidos sob a tutela do direito à memória. (Heymann, 2007; Sarlo 2007)

O fato de participar do Movimento de Preservação Ferroviária representou um lugar privilegiado de observação e possibilitou-me compreender com mais clareza os objetivos dos associados e dirigentes. É importante informar que possuo uma tríplice entrada nesses grupos: uma se relaciona com a formação profissional. Sou arquivista e há muito trabalho nesse campo⁵; outra se refere à minha participação mais direta junto ao grupo (recebi o convite para ser a nova coordenadora do Núcleo Temático sobre memória do MPF); e, por último, a própria escrita desta dissertação. Ao mesmo tempo em que me favorecem, tais olhares dificultam minha isenção, de vez que a análise crítica, aqui, é essencial. Acredito, porém, que isto seja minimizado pelo método de avaliação ao qual esta pesquisa se submeteu, chamando a atenção para os discursos “nativos” e a falta de clareza de alguns conceitos abordados. Cuidei, então, de dar atenção às observações da banca de qualificação.

Pelo levantamento bibliográfico realizado no banco de dados da Capes e de universidades brasileiras, nenhuma pesquisa com abordagem específica sobre as entidades de preservação ferroviária⁶ foi encontrada. Alguns pesquisadores citam no corpo do trabalho, como forma de agradecimento ou como referência, a localização de dados que serviram aos

⁵ Durante a elaboração do projeto de pesquisa, trabalhava no Arquivo Nacional do Brasil e, em consequência, tive a oportunidade de participar duas vezes de reuniões na RFFSA com o objetivo de recolher documentos para guardar no Arquivo, fato que, até o fim dessa pesquisa, não ocorreu.

⁶ Em um levantamento realizado em 2008 no banco de dados da Capes, para fomentar esta pesquisa, localizei um quadro significativo: 309 dissertações e 60 teses publicadas com o termo ferrovia. Tratam este tema com diversas abordagens; há, porém, uma verticalização na história de estradas de ferro em específicas ou de uma região em especial, sob a abordagem da cultura do trabalho ou do ofício.

seus trabalhos⁷. Por isso, esta pesquisa, além de caracterizar-se como original, tem, nesse sentido, uma dificuldade no embasamento teórico, o que motivou a busca por bibliografias sobre a formação de identidades sociais na sociedade contemporânea. Sobre as metodologias e fontes trabalhadas para o desenho desta dissertação, aponto: a história-oral através das narrativas de três representantes dos grupos, sendo eles: Victor José Ferreira, Luiz Octávio da Silva Oliveira, José Luiz Valle Fróes; os documentos oficiais dos grupos e publicações por eles produzidas, encontradas, sobretudo, na *internet*; a pesquisa participante buscando o olhar etnográfico, através da participação no MPF e no Seminário de Preservação e Revitalização Ferroviária (11/2009), do qual decorreu a aplicação de um questionário, via *internet*, aos participantes. Além de publicações e trabalhos não acadêmicos tais como: a revista *História Viva: Caminhos do Trem*, e a *Revista de História da Biblioteca Nacional*, jornais e produções audiovisuais como o filme “Descaminhos” e “La próxima estación”. Para a construção do quadro teórico conceitual, recorri a leituras de bibliografias que abordam a questão ferroviária.

O uso da *internet* foi fundamental na realização desta pesquisa, pois muitas informações estão aí disponíveis, na medida em que essa ferramenta vem sendo utilizada por grupos que não possuem estruturas físicas bem definidas. O recurso da *internet* para a elaboração de pesquisas é uma prática recorrente na atualidade; como exemplo, o livro de Zygmunt Bauman (2005) *Identidade*, foi construído a partir de entrevistas a Benedetto Vecchi e teve como ferramenta o correio eletrônico (*e-mail*). O interessante nesta experiência de escrita compartilhada é que esses dois jamais se viram durante a elaboração do texto. Outro exemplo fica por conta do estudo realizado pelo grupo de Sociologia da Educação (SOCED), da Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro, que utilizou como uma das suas formas de investigação a página da *internet* de três estabelecimentos de ensino analisados em 2007 (Waldhelm; Felipe, s/d). O grupo desenvolveu uma ferramenta eletrônica, *survey*, para coletar e analisar as informações enviadas e recebidas via correio eletrônico. Este trabalho aponta alguns problemas decorrentes do uso desse instrumento na aplicação de questionários, que me serviram de alerta e cuidei evitar.

Esta pesquisa está estruturada em quatro capítulos. No primeiro, faço uma apresentação descritiva das entidades de preservação ferroviária existentes no Brasil, como demonstração do universo de organizações que lutam pela revalorização do transporte ferroviário na política pública de transporte e de preservação. De início, utilizei a *internet* para

⁷ Como Dilma Andrade de Paula e Andréa Casa Nova Maia, por exemplo.

a coleta dos dados; depois, busquei a confirmação nas entrevistas com o presidente do MPF; nos panfletos entregues nos eventos realizados por esta entidade; no informativo da Associação Fluminense de Preservação Ferroviária (AFPF), e nos periódicos que apresentaram matérias nas quais as entidades foram citadas. Obtive o quantitativo de 16 entidades, das quais sete possuem sede no Rio de Janeiro. Neste capítulo, apresento os argumentos que sustentam a retomada do trem na sociedade brasileira, econômica e simbolicamente, sendo esta última abordagem o foco de interesse neste trabalho. Uma das abordagens teóricas refere-se à construção da categoria do trabalhador ferroviário, na perspectiva da promoção de uma identidade própria, fomentada pelo sentimento de orgulho construído no interior da “família ferroviária” e que sustenta a hipótese de uma mobilização pela permanência de uma identidade. Importa subsidiar a compreensão sobre os elementos que conformam à existência plural de associações de preservação na atualidade.

É importante ressaltar que não foram considerados os grupos que se reúnem em redes eletrônicas como o “*yahoogrupos*” e/ou em páginas de relacionamentos como as comunidades do “*orkut*” e “*blogs*”, exceto quando as associações possuem, também, tais meios de comunicação, comuns nos dias atuais. Tampouco foram consideradas as associações de ferreomodelismo. Apresento um pequeno levantamento das entidades identificadas posteriormente (APÊNDICE III).

Na elaboração do segundo capítulo, analiso com mais detalhe duas entidades - a Associação Brasileira de Preservação Ferroviária (ABPF) e o Movimento de Preservação Ferroviária (MPF) -, tendo como objetivo demonstrar como essas entidades se organizam e operam com a memória ferroviária. Neste momento, busco evidenciar, através das atividades e dos discursos empregados pelas entidades de preservação ferroviária, a compreensão sobre preservação, memória e patrimônio. Também observo as inter-relações desses grupos sob a perspectiva de uma disputa pela representatividade de uma dada memória inserida no contexto nacional/local. A princípio, havia proposto a análise de quatro entidades, duas das quais situadas em São Paulo. Entretanto, seguindo a recomendação da banca de qualificação, reduzi a amostra e regionalizei o trabalho. É importante justificar que este recorte aborda duas formas distintas de atuar dos grupos, de acordo com a tipologia definida no primeiro capítulo: de Preservação e de Apoio.

A Associação Brasileira de Preservação Ferroviária (ABPF), além de ser a mais antiga (1970), é reconhecida como a maior dentre os grupos. Porém, sua sede fica em Campinas/SP; no Rio, existe um Núcleo Regional, o qual foi considerado, através de entrevista com o seu dirigente Sr. José Luiz Valle Fróes, sempre que necessário. Em uma das

seções deste capítulo, apresento o principal interlocutor com as entidades – o Sr. Victor José Ferreira, considerado representante singular e aglutinador dos movimentos de preservação, sobretudo no Rio de Janeiro. Noutro momento, analiso o Seminário de Preservação e Revitalização Ferroviária realizado pelo MPF em novembro de 2009 (panfleto ANEXO I), com o objetivo de apresentar as principais temáticas tratadas pelas entidades. Neste capítulo, recorro às teorias da história oral e a formação de grupos sociais. As fontes utilizadas foram as páginas da internet das entidades; entrevistas com perguntas semi-estruturadas (APÊNDICE II); informativos e documentos oficiais; questionário; periódicos diversos, além da pesquisa participante.

No terceiro capítulo, as observações recaem sobre a concepção de memória ferroviária, com o objetivo de construir este conceito vastamente utilizado, mas pouco debatido nas bibliografias ferroviárias e principalmente nos grupos. As ações e os discursos das entidades, bem como os estudos acadêmicos tratam da memória ferroviária como um conceito já estabelecido na sociedade; identifico, entretanto, uma proliferação de interpretações que desconstruo para posterior formatação do que é memória ferroviária. Neste momento, aponto algumas ideias sobre a configuração do trem na cultura brasileira, que conformam o estabelecimento de movimentos sociais pela preservação da memória ferroviária, incluindo o Estado brasileiro e, principalmente, fomentam a disputa pela memória.

O quarto e último apresenta, inicialmente, a construção de uma nova categoria – o de ferroviarista - hipoteticamente considerada como uma estratégia de permanência da identidade ferroviária pela ampliação, envolvimento e reconhecimento de outros atores que agem pela ferrovia no país. Em seguida, insiro as ações mais específicas, que justificam a preservação da memória ferroviária executadas pelos grupos, representadas pelo argumento do turismo cultural e pela preservação do patrimônio cultural. Neste sentido, a última seção desta pesquisa introduz a questão do patrimônio industrial mais como um questionamento do que como uma certeza. A construção histórica das políticas públicas de preservação do patrimônio cultural e, sobretudo, as observações que inserem o patrimônio como instrumento político e de poder são abordadas neste capítulo.

Por fim, concluo que as entidades de preservação ferroviária constituem-se como redes sociais que reivindicam a preservação da memória ferroviária utilizando diversos argumentos que garantam os interesses envolvidos na cena pública e política do país. A história desses grupos ainda está em construção, mas já deixa antever as negociações e disputas que serão travadas no estabelecimento e manutenção daquele que terá o direito de falar das ferrovias brasileiras.

Capítulo 1: OS GUARDIÕES DA MEMÓRIA FERROVIÁRIA: as entidades de preservação ferroviária

Na década de 1990, o governo brasileiro implantou o Programa Nacional de Desestatização (PND) como resultado de uma política com vistas à privatização de instituições públicas, seguindo uma proposta de modernização do Estado brasileiro. Com essa medida, a Rede Ferroviária Federal S.A (RFFSA) foi inserida no Programa pelo Decreto nº 473 de 09 de março de 1992⁸ após 53 anos de atividade. A malha ferroviária brasileira, até esse momento, era representada pela RFFSA, pela Estrada de Ferro Vitória a Minas e Estrada de Ferro Carajás operadas pela Vale, e pela Ferrovia Paulista S/A (FEPASA), essa última inserida no PND pelo Decreto nº 2502/92. O Decreto nº 3.277/99 foi o primeiro documento a orientar as etapas de dissolução e liquidação da Rede para sua extinção. Os trechos ferroviários foram arrendados, através de leilões, a empresas concessionárias que hoje operam o transporte de carga do país por um prazo de 30 anos, prorrogáveis por igual período⁹.

Após o término da dissolução, começou o inventário dos bens patrimoniais, direitos e obrigações da Rede para transferência à União. O patrimônio pessoal ficou sob a responsabilidade da VALEC para a garantia dos direitos e obrigações trabalhistas, enquanto os bens operacionais seguiram as determinações da Secretaria do Patrimônio da União (SPU). O patrimônio classificado como de valor histórico, artístico e cultural ficou sob a gestão do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN) quando da publicação da Medida Provisória nº 353/07, legislação que definiu a extinção da Rede Ferroviária. Posteriormente, no mesmo ano, tal definição foi estendida pela Lei nº 11.483, Art. 9º, que conferiu ao IPHAN a responsabilidade da preservação e difusão da memória ferroviária, entendida como “constituída pelo patrimônio artístico, cultural e histórico do setor ferroviário”. Essa legislação propôs a revitalização do setor ferroviário. Vale informar que a Rede ainda funciona com o objetivo de elaborar o inventário dos bens não operacionais e

⁸ Nesse Decreto, também foram inseridas a AGEF – Rede Federal de Armazéns Gerais Ferroviários S.A. e a VALEC – Engenharia, Construções e Ferrovias S.A. Essa foi responsabilizada pela gestão do patrimônio pessoal da Rede Ferroviária após sua extinção em 2007.

⁹ As malhas foram divididas em seis regionais: Oeste – Ferrovia Novoeste S.A (início 05/03/96); Centro-Leste - Ferrovia Centro-Atlântica S.A (início 14/06/96); Sudeste - MRS Logística S.A (início 20/09/96); Tereza Cristina - Ferrovia Tereza Cristina S.A (início 26/11/96); Sul - ALL-América Latina Logística do Brasil S.A (início 13.12.96); Nordeste - Companhia Ferroviária do Nordeste (início 18/07/97); e Paulista - Ferrovias Bandeirantes S.A (início 10/11/98). Disponível em: <http://www.antt.gov.br/concessaofer/apresentacaofer.asp>. Acesso em: 10 de outubro 2009.

executar a transferência à União, conforme as normas vigentes¹⁰. Só será extinta, em definitivo, no fim desse processo, fato que caracteriza a Rede, sob a ótica das entidades, como um “cadáver insepulto”¹¹.

Ressalto que a experiência de privatização de ferrovias e/ou a extinção de ramais não se restringe ao Brasil. Outros países vivenciam esse processo, como exemplo, a Argentina, que teve seus ramais erradicados, como demonstrado no filme *La Próxima Estación* de Fernando Solanas, tratado abaixo. Também a Inglaterra optou pela privatização desse meio de transporte, ocasionando uma série de dificuldades administrativas, levando a opiniões divergentes sobre o modelo de gestão das empresas concessionárias e provocando uma sensação nostálgica em parte da população que solicitava o retorno ao sistema estatal, como demonstra o pesquisador inglês Tim Strangleman (2004) ao analisar matérias divulgadas em alguns meios de comunicação desse país.

Baseada em bibliografias que abordam as mudanças ocorridas na gestão da malha ferroviária brasileira durante a segunda metade do século XX, as quais identificam esse período como a fase de declínio desse meio de transporte, entendo que o conjunto de definições oriundas do PND promoveu a inserção das ferrovias no debate público, tanto pela via econômica quanto por seu valor simbólico. Para Paula (2000:16), o tema das ferrovias retorna ao debate pela “desarticulação dessa modalidade de transporte, o desmonte da Rede Ferroviária e o abandono de seu patrimônio”. De toda forma, as ferrovias reassumem uma posição enquanto instrumento na política econômica e social do Estado brasileiro, divulgada por diversos meios de comunicação e pelos investimentos financeiros direcionados à requalificação desse transporte, bem como pela mobilização de agentes sociais pela preservação da memória ferroviária. Entendidos neste trabalho como guardadores dessa memória, seguindo a linha de Le Goff (1990:429) ao abordar as sociedades compostas de homens-memória¹²: “[...] ‘genealogistas, guardiões dos códices reais, historiadores da corte [...] ‘a memória da sociedade’[...]”, homens estes que nas sociedades em escrita cumpriam “[...] ‘o papel de manter a coesão o grupo’[...]”; e de Ângela de Castro Gomes (1996) ao associar Alzira Vargas como guardiã da memória do seu pai. Ela caracteriza o guardião como aquele que

[...] possui as ‘marcas’ do passado sobre o qual se remete, tanto porque se torna um

¹⁰ A VALEC Engenharia, construção e Ferrovias S/A é a sucessora nas relações trabalhistas da Rede.

¹¹ Esse termo é usado pelo Sr. Victor José Ferreira quando aborda a questão da Rede nos encontros.

¹² Nessa parte do trabalho de Le Goff, ele trata das sociedades sem escrita; acredito, porém, ser condizente com a realidade difundida pelas entidades de preservação ferroviária.

ponto de convergência de histórias vividas por muitos outros do grupo (vivos e mortos), quanto porque é o ‘coleccionador’ dos objetos materiais que encerram aquela memória. Os ‘objetos de memória’ são eminentemente bens simbólicos que contêm a trajetória e a afetividade do grupo. Sejam documentos, fotos, filmes, móveis, pertences pessoais, etc., tudo tem em comum o fato de dar sentido pleno, de ‘fazer viver’ em termos profundos o próprio grupo. (Gomes, 1996:7)

Como exemplo de uma revalorização econômica, a revista *Exame*, em março de 2009, publicou uma reportagem cujo título, “De volta aos trilhos”, deixa entrever uma pressão pelo retorno do modelo ferroviário no Brasil. A matéria contrapõe o Brasil a outros países onde o uso dos trilhos é tido como prioridade governamental. Aduz como modelo o governo chinês que, em plena crise mundial, optou pelo investimento nos meios de transportes, direcionando 88 bilhões de dólares para aplicação específica nas ferrovias. O texto deixa claro que o Brasil deveria aprender com esse exemplo, pois considera que “as ferrovias ainda são a principal solução para o deslocamento em massa de cargas e de pessoas em países de grandes dimensões”. Apesar do tom crítico no decorrer da matéria, revela que o Brasil tem direcionado o seu olhar à expansão da malha ferroviária: “está em gestação um novo lote de projetos de quase 10.000 quilômetros de estradas de ferro, obras que demandarão mais de 23 bilhões de reais. Além disso, cerca de 10 bilhões deverão ser investidos até 2015 por operadoras privadas na modernização da malha sob concessão” (Revista Exame, 2009: 52).

Nessa mesma reportagem, o Diretor executivo da Agência Nacional do Transporte Ferroviário (ANTF), Rodrigo Vilaça, diz: “hoje, 26% da carga brasileira passa sobre trilhos, um avanço em relação aos 19% do final dos anos 90, mas ainda pouco perto dos 46% dos Estados Unidos” (Revista Exame, 2009:54). Informa que dois projetos estão sendo aguardados: a extensão da ferrovia Norte-Sul, totalizando 2.254km, passando pelos estados do Maranhão, Tocantins e Goiás, interligando-se a São Paulo - extensão essa sustentada pelo Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) do governo federal; e a ligação entre o Mato Grosso/Rondonópolis e Alto Araguaia, de onde será possível seguir até Santos, São Paulo.

Outro exemplo pode ser visto na matéria da edição do mês de junho de 2009 da *Revista Ferroviária*¹³: engenheiros e especialistas em transporte entendem que o Brasil está

¹³ Essa revista é especializada em transporte sobre trilho. “É a revista mais antiga do Brasil publicada por uma editora privada com circulação mensal. Cobre a atualidade do transporte ferroviário, metroviário e metropolitano no Brasil e interessa-se pela preservação do material ferroviário de interesse histórico”. Foi editada pela primeira vez em janeiro 1940 no Rio de Janeiro, pelo engenheiro Ruben Vaz Toller, da Estrada de Ferro Central do Brasil. Nasceu interligada a Associação de Engenheiros da Estrada de Ferro Central do Brasil e atualmente possui uma publicação impressa e outra eletrônica distribuída apenas aos associados. “Em paralelo à publicação da Revista Ferroviária, a empresa organiza eventos anuais onde se destacam a Feira e Seminário Negócios nos Trilhos, o Seminário Os Clientes e as Ferrovias e o Prêmio Revista Ferroviária. Desenvolve ainda, com o incentivo da Lei Rouanet, o Projeto Memória Ferroviária”. Disponível em:

em um momento de retomada na locomoção de passageiros sobre trilhos, especialmente nos grandes centros urbanos, reforçado principalmente pelo excesso de carros nas cidades e pela questão, muito em voga ultimamente, do meio ambiente. Os investimentos passam por questões estruturais para a ampliação das linhas, mas também pela melhoria dos sistemas já existentes. O Estado de São Paulo tem previsão de investimentos em torno de R\$ 20 bilhões para os próximos quatro anos.

Além de São Paulo, a Bahia e o Ceará possuem orçamentos em R\$ 1 bilhão e R\$ 1,4 bilhão, respectivamente, previstos até o final de 2011. No Rio de Janeiro é esperada a ampliação das linhas do metrô até 2012, ampliando a capacidade de transporte de passageiros para o montante de um milhão/dia, com custo total de R\$ 1,15 bilhão, até 2014. Alguns desses investimentos também estão previstos no PAC. Na Capital Federal e em Porto Alegre, a proposta é de construção de novas linhas até 2011 e as cidades de Recife e Belo Horizonte já tiveram suas obras realizadas. Além dessas iniciativas, existe a proposta de implantação do TAV – Transporte de Alta Velocidade, vulgo “Trem bala”, interligando Rio-São Paulo e a implantação no sistema metroviário do VLT - Veículo Leve sobre Trilhos - ligando a Estação São Judas ao aeroporto de Congonhas em São Paulo. Paulo Fleury (s/d), especialista em logística, diz que a opção pelo transporte ferroviário é bem sucedida quando a transposição é de grandes distâncias e de altos volumes de cargas - características típicas do Brasil. Fleury (s/d) afirma que tal opção exige a disponibilidade de grandes somas financeiras para sua implantação. As altas taxas de juros, no entanto, tornam-se um empecilho para a iniciativa privada investir nas ferrovias. Por outro ângulo, o trem toma a cena em publicações e trabalhos não acadêmicos com foco no seu aspecto sociocultural, destacando o processo de extinção de ramais e o seu impacto na vida dos trabalhadores ferroviários, assim como nas cidades servidas pelos trilhos. Esses textos apresentam uma proposição de reflexão e denúncia sobre o abandono da memória ferroviária.

De início, destaco a publicação de uma série de seis edições da revista *História Viva*, intitulada “O Caminho do Trem: Apogeu, Decadência e Retomada da Ferrovia no Brasil”¹⁴.

<<http://www.revistaferroviaria.com.br/index.asp?InCdNewsletter=4785&InCdUsuario=28461&InCdMateria=8647&InCdEditoria=2>>. Acesso em: 16 de jun. 2009.

¹⁴ Publicada pela Ediouro, Segmento-Duetto Editorial Ltda, a série foi lançada por três vezes entre 2008 e 2009, sempre vendida em números independentes e mensais. Cada exemplar era composto de um encarte em formato maior que a revista e no seu verso havia reproduções fotográficas de ícones ferroviários: locomotivas, estações, objetos e artefatos e emblemas das estradas de ferro. Na última tiragem de 2009, apresentou a composição dos seis exemplares em uma única embalagem. A revista contratou uma equipe exclusiva para a realização desse projeto. Vale ressaltar as referências em maior ênfase de reproduções fotográficas das estradas de ferro de São Paulo, e o fato de não citarem nenhuma das estações do Rio de Janeiro. Essa revista abordou, em outras edições, o tema das ferrovias, como na edição nº 14, de dezembro de 2004, na qual tratava da Ferrovia Madeira Mamoré,

Lançada em 2008, apresenta discursos sobre o papel histórico das ferrovias brasileiras com foco na preservação do patrimônio e valorização da memória ferroviária, e aponta debates atuais sobre o futuro desse meio de transporte, incluindo o argumento da revalorização do trem como opção de transporte no país. Não possui uma sequência cronológica linear associada à história do trem para a reprodução dos artigos e sim, uma divisão temática que conta com a publicação de artigos de pesquisadores acadêmicos da temática ferroviária e de especialistas em transportes, seja ferroviário ou metroferroviário, como engenheiros e arquitetos, além de outros. Seu projeto gráfico é esmerado, com papel de boa qualidade, impressa em cores, além de ricamente ilustrada com fotografias atuais e de época de locomotivas, carros, estações de trem, estruturas de engenharia e personagens ferroviários, além de reprodução de gravuras e documentos. O editor-chefe, Pedro Karp Vasquez, que já publicou 20 livros sobre o assunto, diz ser um dos objetivos da publicação chamar a atenção para o “passado glorioso das ferrovias brasileiras”.

O primeiro número trata do advento da ferrovia na Europa e no Brasil. O segundo fascículo apresenta a expansão da malha brasileira, enquanto que o terceiro¹⁵ aborda a composição das locomotivas e seus passageiros. A quarta¹⁶ edição insere a temática das cidades, o sucesso e o fracasso ferroviário. A quinta edição dá destaque à figura do ferroviário, inclusive com indicativo de uma profissão longe da extinção. No sexto número, o futuro toma a cena e os artigos apresentam além de críticas à compreensão da ferrovia como um mau negócio, as novas tecnologias propostas para o transporte público sobre trilhos.

Outra publicação recente, direcionada à temática ferroviária, é a *Revista de História da Biblioteca Nacional* (nº 43) que, em fevereiro de 2010, traz como matéria de capa a ferrovia. A reportagem denuncia a depredação do patrimônio, conta a história da ferrovia, apresenta a Associação de Ferreomodelismo do Rio de Janeiro e as duas opções de uso do transporte ferroviário de passageiro na atualidade: os trens turísticos e os metropolitanos, destacando as estruturas antagônicas entre ambos. Aborda, ainda, a proposta de construção do Museu Ferroviário Nacional na Estação Barão de Mauá (no bairro de São Cristóvão-RJ) como centro de referência.

No segmento cinematográfico, o cineasta argentino Fernando E. Solanas, ou

com contribuição do pesquisador Francisco Foot Hardman. O artigo chamou-se “Memória e Esquecimento: os fantasmas da ferrovia do diabo”.

¹⁵ Este número contém um artigo sobre memória ferroviária escrito por Ralph Giesbrecht e será tratado no capítulo 3 dessa dissertação.

¹⁶ Nesse fascículo há um artigo do Sr. Victor José Ferreira sobre a figura do trem na sociedade brasileira, que será abordado no capítulo 2.

simplesmente Pino Solanas¹⁷ produziu, no ano de 2008, o filme documentário *La Próxima Estación*. A vizinha Argentina, que possui uma trajetória ferroviária bem próxima da brasileira, de vez que também os trilhos permitiram sua interiorização, se defronta, atualmente, com a perspectiva da erradicação dos seus ramais ferroviários. A película apresenta a falência das ferrovias argentinas e o que isto acarretou a essa sociedade: o desemprego de 80 mil operários e o fracasso de 800 cidades ativas em razão da linha do trem.

Y la tristeza vino cuando cerraron los ramales.
 Todos vivimos del ferrocarril, y todos quedamos a la deriva.
 Casi em la nada.
 ¿Cómo está Patricios, Nilda?
 Patricios está muerto. Totalmente Muerto.
 Este pueblo nació y vivió con el ferrocarril. Y Murió También.
 Trasladaron a todo el personal, mandaban unos listado, em el tanque del água los colocaban, y ahí anunciaban a quienes trasladaban. Los mandaban al Norte, a lugares inhóspitos, y tuvieron que ir porque de otra forma se quedaban sin trabajo, fue la separación de la familia.
 Asi que quedaban lãs casas açã como están ahora, totalmente abandonadas, venidas abajo. Éramos 6.000 habitantes, y ahora apenas llegamos a los 600.
 Açã tengo unas fotos...de todos los compãneros que trabajaban açã, ferroviários. Es lo que nos há quedado, los recuerdos simplemente, los recuerdos. Las épocas felices del ferrocarril. (La Próxima Estación, 2008)

Ainda pelas lentes do cinema, em julho de 2009 estive em cartaz em quatro cidades brasileiras (Rio de Janeiro, Porto Alegre, Salvador e Belo Horizonte) o filme/documentário *Descaminhos*¹⁸. Produzido em 2007, com direção de oito jovens mineiros, o filme tem como proposta “uma viagem antropológica pelas cidades e pela vida das comunidades à margem de ferrovias. Um registro do passado, por meio de memórias e uma observação do espaço contemporâneo a partir do cotidiano e da transformação de lugares provocada pela presença ou desaparecimento do trem”. Esses lugares estão geograficamente localizados nos Estados da Bahia, Minas Gerais, Espírito Santo e Rio de Janeiro. São seis olhares diferentes sobre um

¹⁶ Nesse fascículo há um artigo do Sr. Victor José Ferreira sobre a figura do trem na sociedade brasileira, que será abordado no capítulo 2.

¹⁷ O filme de Solanas foi o primeiro longa-metragem a participar, na categoria filme estrangeiro, do Festival de Cinema de Gramado de 2008.

¹⁸ O filme é montado a partir de seis produções diferentes. *Descaminhos*. Brasil, Doc, 75min. 2007. “Um road movie sobre trilhos através de quatro estados, 55 cidades e 8.000 km de linhas férreas. Moradores às margens de ferrovias lembram o passado e comentam o presente a partir de um elemento em comum: o trem”. O filme já recebeu: Prêmio: Menção Especial do Júri; 56º International Film Festival Mannheim-Heidelberg (Alemanha); Prêmio de Melhor Documentário Latinoamericano 7º The International Documentary Film Festival of Barcelona – DOCUPOLIS 2007 - (Espanha). Festival: 12º Festival Internacional de Documentários É Tudo Verdade (Brasil) Mostra Competitiva de Longas-metragens Brasileiros; 17º Message to Man International Documentary Film Festival (RÚSSIA); 2ª Mostra de Cinema de Ouro Preto (Brasil); 7º The International Documentary Film Festival of Barcelona – DOCUPOLIS 2007 - (Espanha); 56º International Film Festival Mannheim-Heidelberg (ALEMANHA); Menção Especial do Júri 29º Festival Internacional del Nuevo Cine Latinoamericano (CUBA);

mesmo objeto. Em uma passagem do filme, um ex-ferroviário identifica o trabalho na ferrovia como uma “irmandade” e fala sobre a aderência entre esses profissionais. Pelas indicações do filme, a ferrovia possibilitava a valorização de um grupo social, detentor de certo *status*, o que auxiliava na construção de um dado orgulho, característico dos ferroviários. Nesse sentido, questiono se esse sentimento de orgulho e prazer em representar um determinado grupo social contribuiu para despertar os sentimentos hoje desfrutados pelas entidades que cobram do poder público a preservação da memória ferroviária.

Através dos relatos memoriais daqueles que viveram tempos saudosos quando o trem ainda agitava as estações do interior do Brasil, o filme coloca em questão o processo de transformação vivido por essas localidades e sua população. O trem trouxe progresso, desenvolvimento, recursos financeiros e deixou cidades-fantasma, relegadas ao vento do porvir, das possibilidades. Para muitos, hoje, o trem é o símbolo de um passado de glória. Mas sua figura e a esperança de seu retorno permanecem, mesmo na certeza de sua impossibilidade, movimentando a vida que ainda resta. Nesse contexto, o espaço da memória se instaura. Dada a limitação de tempo e espaço próprios de uma dissertação, deixo para outros pesquisadores uma análise mais aprofundada desse filme, que objetive estudar a própria construção da película a partir, por exemplo, das orientações da história oral e, claro, das teorias sobre memória social¹⁹.

Todos esses elementos, cada qual com sua forma, ressaltam um quadro de interesses em torno da ferrovia no Brasil. Nesse jogo, um conjunto de agentes sociais organizou-se ao longo dos últimos anos, em entidades de preservação ferroviária, com o objetivo de apelar ao poder público pela salvaguarda da memória ferroviária, buscando a manutenção da tradição do fazer ferroviário. Contam com a participação mista de profissionais ligados, direta e indiretamente, através da identificação com o mundo ferroviário. Porém, antes de adentrar esse universo, é mister apresentar uma parcela dos indivíduos que representam os trabalhadores das estradas de ferro brasileiras. Nesse sentido, conto com estudos que abordam a formação de uma identidade do trabalhador ferroviário. A leitura do livro de Dulce Maria Pompêo de Camargo Leme (1986) contribui para o conhecimento de que a categoria ferroviária construiu uma vasta experiência em movimentos associativos, o que lhe garantiu

1º Cancun International Film Festival (MÉXICO); 9º Festival de Cinéma des 3 Amériques (CANADÁ). Disponível em: <www.descaminhos.com.br>. Acesso em: 01 ago. 2009.

¹⁹ Houve uma certa preparação para o depoimento, visível na vestimenta ou na escolha do local de alguns protagonistas para rodar o filme. Porém não foi possível identificar se houve algum direcionamento dos diretores. Uma senhora usa um vestido de cetim roxo (capa do filme), o que indica uma vestimenta de festa e, noutro momento, dois senhores estão vestidos com os uniformes ferroviários, inclusive o quepe, possivelmente aqueles que usavam quando trabalhavam; seu depoimento é realizado ao fundo de uma estação.

reconhecimento na luta pelos seus direitos e sua interferência no cenário político nacional. A autora informa que, em 1906, os ferroviários já participavam dos movimentos operários, sobretudo no Estado de São Paulo, e possuíam uma Liga Operária que respaldava seus interesses e favorecia entre eles a aquisição do “espírito de solidariedade” (Leme, 1986:53). Nesse mesmo ano, ocorreu a manifestação dos ferroviários da Cia Paulista, a greve mais importante no Brasil até aquela data: “A situação experimentada pelos ferroviários que tinham consciência da força que seu trabalho representava em um setor vital da economia nacional transformou-os em uma categoria profissional organizada e combativa, apresentando uma participação efetiva dentro do movimento operário” (Leme, 1986:62, Zambello, 2005).

Segundo Pablo Luiz de Oliveira Lima (2009:64), a publicação da Lei Eusébio de Queirós e a proibição do trabalho escravo incitou a inclusão de uma cláusula sobre as condições para a contratação de mão-de-obra para construção de uma ferrovia entre a Corte, Minas Gerais e São Paulo. Esse fato colocou o trabalhador ferroviário “como uma das primeiras categorias de trabalhadores livres no país”.

Em um estudo, José Geraldo Esquerdo Furtado (2009) analisa, a partir de relatos de trabalhadores que ingressaram na ferrovia antes de 1950 e se aposentaram antes de 1979, a interferência sociocultural da cultura de ofício apreendida no cotidiano do operariado, tendo como campo de pesquisa a cidade de Além Paraíba/MG, mais especificamente, a Oficina Ferroviária de Porto Novo. Dessa forma, busca contribuir para o conhecimento sobre o Brasil do século XX, a partir das cidades do interior, no bojo do que ficou conhecido como “Brasil Arcaico”. Para Furtado (2009:13), a falta de modernização nas máquinas só era compensada pelo investimento do próprio trabalhador “[...] Verdadeiramente, o que compensava o atraso na maquinaria era a qualidade da mão-de-obra gerada nesse espaço que se multiplicava a si mesmo, quando muitos e habilidosos trabalhadores buscavam nas suas capacidades cognitivas as soluções para os problemas do atraso material”. Tal afirmativa ressalta a característica do trabalhador ferroviário como artífice do seu próprio ofício, pela orientação de Richard Sennett (2009), sobre o engajamento nos processos de trabalho como condição humana.

Furtado (2009), ressalta as exigências que recaíam sobre esse trabalhador: “Habilidade, intuição e criatividade eram atributos permanentemente exigidos num espaço em que as máquinas deixaram de ser movidas a vapor, mas não foram substituídas, apenas eletrificadas e as formas de trabalho permaneceram basicamente as mesmas do período do vapor” (Furtado, 2009:16). O autor, lembrando suas atitudes e escolhas durante o labor no ramo das ferrovias, escreve que nunca pensou em deixar o trabalho na Oficina de Porto Novo, - onde iniciou sua carreira profissional - principalmente, pela relação que não somente ele,

mas os demais trabalhadores estabeleciam com o espaço de trabalho - “de eterna permanência, estabilidade e segurança” (Furtado, 2009:18). Porém, pelo desígnio do futuro sem anúncio, a Oficina fechou e muitos foram obrigados a cortar o umbigo com o passado sempre certo e previsível. Para o autor e ferroviário, os trabalhadores não perceberam o que estava para acontecer: “isolado no interior, não percebia a reestruturação produtiva que se iniciava no país com a crise dos anos 80, apostando sempre numa tomada de consciência governamental da importância do transporte ferroviário para o país e num redirecionamento de investimento nesse setor”.

Assim como o trabalho de Furtado (2009), o estudo de caso elaborado por Maria de Fátima Salum Moreira (2008:11) colaborou no entendimento das mudanças ocorridas nas relações de trabalho e do futuro não anunciado do qual falou Furtado. A historiadora examinou a “dimensão política da organização do processo de trabalho da Estrada de Ferro Sorocabana, num período caracterizado pela introdução de práticas racionais e científicas, em sua estrutura técnica e administrativa” o que possibilitou a interferência da empresa na vida privada do trabalhador, inclusive na regulação da diversão, educação e saúde dos ferroviários. Assim, a autora investiu, também, no esclarecimento das reações desses trabalhadores. As mudanças no mundo do trabalho na sociedade contemporânea, promovidas pela entrada do novo capitalismo, são abordadas no ensaio de Sennett (2004), em que analisa as experiências de trabalhadores estadunidenses com a reinvenção dos espaços de trabalho que extrapolam as estruturas rígidas e hierárquicas. Nessa pesquisa o sociólogo compara duas gerações diferentes de trabalhadores: uma, experimentou a linearidade e as estruturas formais apoiadas em legislações e sindicatos; a outra conviveu com a flexibilidade, com o trabalho em rede. Para o autor, não há mais longo prazo e o caráter do homem está impactado pelas fórmulas instituídas pelo mundo do trabalho na atualidade. A primeira realidade descrita assemelha-se àquelas experimentadas pelos trabalhadores ferroviários que tinham na RFFSA a certeza de uma aposentadoria garantida.

Isto posto, passo para o objeto específico deste capítulo. Em 1970, foi criada a primeira associação de preservação ferroviária no Brasil de que tenho registro. A partir dela, outras associações foram criadas, sobretudo na década de 1990 e 2000, paralelamente ao processo de extinção da RFFSA. Dessa forma, analiso, neste trabalho, quais os objetivos e interesses que movimentaram a fundação dessas organizações não-governamentais, que sofrem com o estado de abandono dos bens patrimoniais das ferrovias brasileiras. Observo a configuração da imagem do trem na sociedade brasileira, passível de estabelecer um sentimento de nostalgia entre aqueles que viveram em função desse modelo de transporte

como trabalhadores ou vizinhos dos trilhos, e que mantêm em suas memórias de vida momentos saudosos. Esses grupos trabalham para a preservação do patrimônio ferroviário tais como locomotivas e estações e ainda, através da operação de trens turísticos e publicação de pesquisas sobre ferrovias.

Sobre a formação de grupos sociais em torno da identidade nos dias atuais, Luciana Heymann (2005) explica que vivemos hoje um intenso processo de afirmação de novos grupos e também de novas identidades. Cada novo grupo que se constitui busca o seu reconhecimento no espaço público, produzindo efeitos significativos sobre os modos como a sociedade como um todo se percebe. Nesse processo, termina-se por produzir o reconhecimento da relevância social daquilo que antes, muitas vezes, era mesmo invisível.

Nesta mesma linha de pensamento, Olga Brites da Silva (1992) ressalta que muitos grupos agem em prol da construção de suas memórias por meio da preservação de seus registros e tradições, principalmente na realização de práticas que garantam sua permanência social e cultural.

[...] É o caso, por exemplo, do Movimento de Saúde da Zona Leste de São Paulo ou dos sem-terra de diferentes regiões do Brasil, que também se empenham em manter vivos seus poemas, canções e lembranças de luta, como seus textos, fotografias e documentos. De outra forma, mas talvez com as mesmas intenções, o Centro de Cultura Social dos anarquistas do Brás – que ainda mantém viva suas antigas tradições – permanece encenando antigas peças teatrais como instrumento de ‘educação social’. A cidade de São Paulo está cheia de outros exemplos, quase escondidos em seus bairros mais longínquos, sedes sindicais ou de movimentos populares, grupos feministas, movimentos negros e tantos outros. (Silva, 1992:18)

As ações desses grupos, paralelas às dos órgãos governamentais de preservação do patrimônio nacional, são consideradas, pela autora, como formas positivas para salvaguardar a memória desses grupos sociais. Para ela, a postura das instituições públicas deve caminhar na proposição de orientações técnicas para que esses grupos possam dar conta da manutenção de suas práticas e continuem fomentando a preservação daquilo que representa sua identidade, retirando das instituições públicas a configuração de meros depósitos. Andreas Huyssen (2000:9) destaca “a emergência da memória como uma das preocupações culturais e políticas centrais das sociedades ocidentais” nos fins do século XX. Compreendo que as entidades de preservação ferroviária se enquadram neste cenário, mas a emergência da memória ao mesmo tempo em que estimula o reconhecimento social de memórias subterrâneas coloca em conflito os próprios grupos. O terceiro capítulo desta dissertação tenta dar conta dessa questão.

É importante ressaltar que as entidades reconhecem-se entre si e citam as ações uma das outras constantemente. O grupo que serviu de ponto inicial para o levantamento –

Sociedade de Pesquisa para a Memória do Trem ou simplesmente Memória do Trem - exibe em um dos tópicos da sua página na *internet* o item “Entidades Preservacionistas”, no qual descreve os grupos aqui apontados, com seus endereços, ano de fundação e objetivos. Inseri, também, a informação sobre páginas oficiais na *internet* a fim de identificar a fonte de onde foi coletada uma grande parte dos dados descritos.

O grupo Memória do Trem explicita o pensamento que endossa as ações das entidades de preservação ferroviária: “Com o propósito de consolidar no país a atividade preservacionista ferroviária, as entidades hoje existentes são o resultado da ação abnegada e idealista de seus fundadores, associados e colaboradores”. Também entende que “O futuro da preservação ferroviária neste momento depende da sensibilidade sobre o valor, a importância e o significado deste segmento para a memória nacional”. O grupo identifica nas ações realizadas pelo conjunto de entidades preservacionistas o sucesso na salvaguarda de uma parcela do patrimônio e da história da ferrovia.

Prosseguindo, apresento uma planilha descritiva contendo os dados básicos das entidades. É importante explicar que a escolha por esta forma de apresentação não visa a estipular uma hierarquia entre elas, funciona apenas como uma ferramenta para facilitar a compreensão sobre os grupos. Há, portanto, na apresentação de alguns grupos, uma precária descrição de suas atividades e objetivos, de vez que houve impossibilidade de contato com seus representantes. Infelizmente, tal escassez de informações desequilibrou o resultado final. Elaborei uma tipologia a partir do objetivo central de cada organização para representar o mapa das entidades, que exponho a seguir. Vale destacar, no entanto, que os objetivos dos grupos não são estanques e as entidades acabam por desenvolver atividades similares e com mesmo objetivo; a diferença está no grau de interesse.

Preservação - tem no seu escopo o objetivo de preservar a memória ferroviária. Subdividida nos âmbitos Nacional, Regional, Apoio (serve à divulgação das ações de preservação e como reforço às outras associações) e Específica (agem em função de uma estrada de ferro em especial);

Pesquisa - as que realizam pesquisas históricas e promovem publicações; e,

Objetivos Diversos – organizações que não possuem a preservação como elemento principal.

Entidades de Preservação Ferroviária

Nome	Fundação	Sede	Regionais	Página Internet
ABPF – Associação Brasileira de Preservação Ferroviária	1977	Campinas/SP	São Paulo/SP; Rio de Janeiro/RJ; Santa Catarina/SC; Sul de Minas/MG	www.abpf.org.br www.abpf.com.br
APMF – Associação de Preservação da Memória Ferroviária	08/12/1984	São Paulo		Site não localizado
Sociedade Nacional Movimento Trem de Ferro	1986	Salvador		http://www.verdetrem.com.br/site/conteudo/verdetrem/verdetrem.php
AENFER Associação de Engenheiros Ferroviários	6/03/1992	Rio de Janeiro		www.aenfer.com.br
Sociedade de Pesquisa para a Memória do Trem-Memória do Trem	07/11/1992	Rio de Janeiro		www.trem.org.br
AFPF – Associação Fluminense de Preservação Ferroviária	30/04/1999	Rio de Janeiro		Site não localizado
APMCP – Associação de Preservação da Memória da Companhia Paulista	2000	Jundiaí		Site não localizado
ABOTTC – Associação Brasileira de Operadoras de Trem Turístico e Cultural	2000	Rio de Janeiro		www.abottc.com.br
ANPF – Associação Nacional de Preservação Ferroviária	03/03/2001	Sabaúna/SP		www.anpf.com.br
Movimento Nacional dos Amigos do Trem – Amigos do Trem	05/06/2001	Juiz de Fora/MG		http://www.amigosdotrem.com.br/
MPF – Movimento de Preservação Ferroviária	22/03/2003	Rio de Janeiro		www.trembrasil.org.br/
ONGtrem – Transporte e Ecologia em Movimento	2004	Belo Horizonte		http://www.ongtrem.org.br/index.php?pagina=quemsomos
GFPP – Grupo Fluminense de Preservação Ferroviária	07/2008	Rio de Janeiro		
AMUTREM – Associação de Amigos do Museu do Trem do Rio de Janeiro		Rio de Janeiro		Site não localizado
Grupo de Amigos da Great Western of Brazil Railway		Recife		Site não localizado
SPPF – Sociedade de Pesquisa e Preservação Ferroviária		São Paulo		www.sppf.org.br

Durante o desenvolvimento da pesquisa, localizei outras entidades que não foram incluídas no quadro descritivo acima devido ao perfil já estipulado, o que excluiu, também, outras formas de agrupamentos sociais favorecidos pelo uso da *internet* - páginas de relacionamento e diários virtuais conhecidos como *blogs*, (APÊNDICE III).

PRESERVAÇÃO

Nacional

- **Associação Brasileira de Preservação Ferroviária – ABPF²⁰**

“[A] ABPF tem conseguido contribuir para o conhecimento da história da nossa sociedade e cultura, bem como das técnicas e tradições nacionais ligadas ao setor ferroviário, promovendo a formação de uma consciência preservadora, fruto da compreensão do valor do patrimônio cultural em geral e do patrimônio ferroviário em particular.”

Essa é a associação mais antiga dentre todas do país. Instituída como “entidade civil sem fins lucrativos de cunho histórico, cultural e educativo, que é reconhecida como OSCIP - Organização Social de Interesse Público (publicado no D.O.U. de 24 de dezembro de 2004)”, a ABPF tem como missão “promover o resgate e a conservação do patrimônio histórico ferroviário brasileiro, disponibilizando os bens à visitação pública, desde que a conservação do bem não seja colocada em risco”.

Foi fundada em 1977. Nesse momento, para iniciar a constituição desse grupo, o francês Patrick Henri Ferdinand Dollinger utilizou como estratégia a publicação de um artigo no jornal *O Estado de São Paulo* convidando pessoas com interesse na “preservação, restauração e operação de locomotivas a vapor e assuntos ferroviários em geral” a formar uma associação. Nesse mesmo anúncio, Dollinger identificava que esses interesses se aproximavam das práticas desenvolvidas na Europa e nos Estados Unidos como um *hobby* popular. Após o convite, Dollinger foi procurado por duas pessoas - Sérgio José Romano e Juarez Spaletta que juntos, formaram a ABPF. O fundador estava preocupado com o descaso pela história das ferrovias brasileiras. Inicialmente, a ABPF promoveu uma “campanha nacional para impedir o sucateamento de locomotivas a vapor” e como resultado, conseguiu da Rede Ferroviária Federal S/A a cessão de 13 locomotivas a vapor desativadas.

Hoje, a Associação mantém sua sede na cidade de Campinas e seu Diretor-Presidente é o engenheiro eletrônico Ralf Ilg. Na atual diretoria, destacamos a participação de Fábio dos Santos Barbosa (Diretor Secretário), presidente da Associação Nacional de Preservação Ferroviária, o que reforça a ideia de uma cadeia, na perspectiva de uma rede social entre essas entidades.

A ABPF possui cinco regionais distribuídas no Sul e Sudeste do país e alguns Núcleos filiados a elas: Regional Campinas / SP; Regional São Paulo / SP; Regional Rio de Janeiro / RJ - fundada em 1989; Regional Santa Catarina / RS - fundada em 1994, possui o Núcleo Regional Vale do Itajaí - NURVI; Regional Sul de Minas / MG - fundada em 1997,

possui oficina em Cruzeiro/SP e São Lourenço.

O grupo opera um conjunto de trens com finalidade turística e resgate histórico, atividade realizada através dos denominados “Museus Dinâmicos”.

[...] localizados em Campinas-SP, Passa Quatro-MG, Rio Negrinho-SC, Piratuba-SC, São Lourenço-MG, São Paulo-SP, Morretes-PR, e Vila de Paranapiacaba em Santo André-SP. Nos Museus Dinâmicos estão abrigados vários tipos de locomotivas a vapor, vagões de carga e carros de passageiros de valor histórico. Adicionalmente, os museus exibem toda a estrutura que compõe uma ferrovia, desde as estações ferroviárias com seus equipamentos [de] telecomunicação e sinalização até a própria via permanente (linha do trem).

O reconhecimento como entidade de interesse público possibilita à Associação Brasileira realizar “convênios²¹ com entes da administração pública para a realização de consultoria sobre preservação ferroviária (estudo de viabilidade de implantação de trens históricos e turísticos, por exemplo) e restauração e operação de locomotivas, carros, vagões, estações e demais instalações ferroviárias fixas ou móveis”.

A Regional São Paulo criou em 2009 o Núcleo de Apoio à Pesquisa – Centro de Cultura e Memória Ferroviária -, que amplia as ações da ABPF e está instalado na residência ferroviária do bairro da Mooca em São Paulo, onde funciona o escritório central da Regional. Atende também à preservação bibliográfica que recebe através de doações: “Nos últimos meses, de junho a agosto, o acervo vem passando pelo trabalho de limpeza, pequenos reparos, catalogação e tomo, mas com lentidão, uma vez que, apesar da divulgação, ainda não pudemos contar com novos voluntários para a equipe, e por isso reiteramos que ainda precisamos do auxílio de pessoas que tenha afinidade com o campo da pesquisa e documentação histórica”²².

A Regional do Rio tem a função de manter o contato com a Rede Ferroviária na manutenção do convênio de comodato, que concedeu 80% dos materiais sob a guarda da ABPF, como informou o Sr. José Luiz Valle Fróes (diretor administrativo da Regional).

²⁰ As informações expostas aqui estão baseadas no conteúdo da página da *internet* da Associação www.abpf.com.br criado em 2009, que também tem o sítio www.abpf.org.br.

²¹ A entidade possui uma série de convênios das quais destaco: Ministério dos Transportes (Estudo de viabilidade técnica, econômica e de gestão para reativação da EF Madeira Mamoré em Porto Velho-RO); Prefeitura de Petrópolis-RJ (Estudo de viabilidade técnica e econômica para reativação da E.F. Príncipe do Grão Pará); Prefeitura de Monte Alegre do Sul-SP (Restauração de locomotiva a vapor); Prefeitura de Viana-ES (Estudo de viabilidade técnica para implantação do Trem das Montanhas e do Trem do Parque do Imperador); Prefeitura de Conceição da Barra-ES (Estudo de viabilidade técnica para a implantação de ferrovia turístico-cultural e restauração de locomotiva a vapor); Prefeitura de São Carlos-SP (Estudo de viabilidade técnica para a implantação de trem turístico e bonde turístico).

²² Disponível em: <<http://www.abpfsf.com.br/noticias.htm>>. Acesso em: 09 set. 2009.

Entrevistei o Sr. Fróes com objetivo de conhecer a história da ABPF e sua Regional, além de esclarecer alguns pontos indicados pela Associação Fluminense de Preservação. Fui à casa do Sr. Fróes em uma tarde típica do verão carioca, no mês de janeiro de 2010. Muito receptivo, e a entrevista durou exatos 02h45min min. Mesmo com dificuldades pulmonares, como informou (ele possui apenas 5% do pulmão), o entrevistado não demonstrou cansaço ao falar da ferrovia. Autodidata, como se intitula, mostrou amplo domínio das técnicas mecânicas aplicadas à operação de máquinas de ferro. Em muitos momentos, gesticulou e desenhou no ar aquilo que queria explicar. Nasceu em Paqueta, interior do Rio em 1935, mas foi registrado em Além Paraíba/MG. Nunca foi ferroviário, mas seu pai e uma de suas filhas (engenheira) trabalharam na Rede. Perdeu a sua esposa há quatro anos, e logo depois um neto de seis anos, com leucemia. Acontecimentos que o abateram e motivaram seu afastamento, por um período, das questões da ABPF. Seu problema de saúde é decorrente de seu ofício - frequentava um ambiente no qual eram feitas oxidações de armas. Os médicos deram-lhe quatro meses de vida, e ele já conta 12 (disse isso em tom de vitória). Orgulha-se de ter formado todos os seus filhos (quatro) doutores. Conversei com o Sr. Fróes em um cômodo de sua casa em São Cristóvão/RJ, onde pude visualizar um quadro com a foto de uma obra ferroviária realizada por sua filha; uma miniatura de locomotiva na frente de seu computador, cuja proteção de tela exibia várias imagens ferroviárias.

Entre as idas e vindas de sua história familiar, o Sr. Fróes discorreu sobre a história da ABPF e da Regional, que têm sua sede em uma cabine de sinalização no bairro de Engenho Novo/RJ, onde funciona, também, um museu (aberto aos sábados e domingos) para exibição de uma maquete ferroviária. Disse que objetivam conservar os documentos da eletromecânica, já que uma parcela dos documentos da Rede foram para o lixo, inclusive fotografias. Também informou que os diretores regionais são indicados pela matriz e seus documentos ficam na sede em Campinas; ainda segundo ele, e há uma dificuldade em disseminar a cultura da preservação no Rio de Janeiro, por isso, o papel principal da Regional é garantir o acesso à Rede; o Sr. Fróes demonstrou, nesse momento, grande conhecimento sobre a empresa e seus administradores e disse que a frequente mudança de gestor da empresa nos últimos anos exigiu da entidade um cuidado constante para a manutenção dos acordos. Contou-nos que, atualmente, o inventariante da Rede é o procurador José Francisco da Silva Cruz, seu amigo, e que os custos da parte administrativa e de manutenção dos materiais da ABPF são oriundos da operação dos trens e dos museus. Para todo o resto, contam com a colaboração voluntária, já que não recebem financiamento público.

Disse também que a associação é conhecida em outros países, pois recebe

correspondências solicitando dicas e informações da Inglaterra e Suécia, por exemplo, e que outras entidades buscam filiar-se à associação²³. Para ele, a locomotiva fascina as pessoas pela grandiosidade da máquina manipulada pelo homem. Também falou sobre o bairrismo entre os ferroviários, demonstrado pela preferência entre as bitolas das estradas de ferro (larga da E. F. Central e estreita da E. F. Leopoldina). Considera o trabalhador ferroviário um artífice, mas acredita que a Rede transformou-se em um “cabide de emprego”, modificando as relações de trabalho e motivando a perda do orgulho ferroviário. Como justificativa para essa afirmativa, contou que seu pai, no processo de estatização das malhas ferroviárias, em 1954, triplicou seu salário de um mês para o outro. O trem começou a atrasar (antes, inaceitável) e os trabalhadores passaram a ganhar hora-extra, ao invés do desconto pelo atraso.

- **Associação Nacional de Preservação Ferroviária – ANPF²⁴**

A ANPF foi criada em março de 2001, como uma entidade sem fins lucrativos, sediada em Sabaúna/SP. Nasceu a partir da ideia de um projeto turístico ferroviário que, além de preservar a memória da Estrada de Ferro Central do Brasil (EFCB) promovendo sua restauração e preservação - especialmente do trecho entre as estações de César de Souza e Sabaúna no Estado de São Paulo - contribuía para o desenvolvimento das comunidades locais e da região de Mogi e Guararema, através do turismo ferroviário. A partir dessa proposta, a equipe do bacharel em Turismo Fábio dos Santos Barbosa (atual presidente da Associação), da arquiteta Adriana Silva Barbosa e da turismóloga Vera Lucia Dias, com o apoio da Universidade São Marcos²⁵ e de um grupo de alunos de turismo, iniciou uma parceria com a Sociedade Amigos de Sabaúna e a Associação de Moradores do Jardim Juliana e Vila Nova Suíça.

Para a Associação Nacional, o propósito da implantação de trens turísticos e da própria ideia de turismo associa-se à perspectiva de desenvolvimento. “A partir da implantação da primeira fase do projeto do Trem Turístico, a região irá se desenvolver, e todos serão beneficiados com isso”, além de ter o papel de “ agente de preservação da Estrada de Ferro Central do Brasil – EFCB”. No ano de 2006, a ANPF iniciou o processo de sua transformação em uma OSCIP – Organização de Sociedade Civil de Interesse Público. É interessante apontar que no fim do texto, onde é apresentado o histórico do grupo, encontra-se

²³ Citou a ANPF e a Associação Sanjoanense de Preservação e Estudos Ferroviários.

²⁴ Disponível em: <www.anpf.com.br>. Acesso em: 02 ago. 2009.

²⁵ Instituição de ensino particular localizada na cidade de São Paulo.

o seguinte parágrafo: “É necessário esclarecer que a ANPF não é uma cisão da ABPF - Associação Brasileira de Preservação Ferroviária. Um dos motivos do nascimento da ANPF é a impossibilidade atual da ABPF de criar novas Regionais²⁶. Temos o mesmo objetivo preservacionista, e já realizamos atividades conjuntas na região, o que comprova a amizade entre as Associações”.

A ANPF assinou, em 2005, um Termo de Cooperação Técnica com a ABPF para desenvolver o Projeto Turístico Ferroviário e a implantação da Oficina – Escola Ferroviária²⁷.

Regional

- **Associação de Preservação da Memória Ferroviária – APMF**

A APMF foi fundada em dezembro de 1984 com o objetivo de preservar a memória e as tradições ferroviárias. Presidida pelo Sr. Sérgio Feijão Filho, está situada na cidade de São Paulo e não possui página oficial na *internet*²⁸.

- **Sociedade Nacional Movimento Trem de Ferro**²⁹

O Movimento, embora tenha sido fundado em 23 de julho de 1986, ganhou reforço no ano de 1991, a partir de uma parceria com o Grupo de Música Amazonas e Edições Tatau para realização do Projeto “Ver de Trem” e com o grupo Ecológico Germem. Realizou nesse ano uma excursão ferroviária que conduziu 300 pessoas de Salvador até Santo Amaro da Purificação/BA para participar da “Lavagem de Santo Amaro”. Desde então, realiza viagens de trem para essa região.

No ano de 1999, o trecho de Paripe e Mapele foi interrompido, o que inviabilizou o percurso do trem, obrigando os devotos a seguirem de ônibus. Tais devotos manifestaram esperança no restabelecimento da ferrovia, conforme texto da *internet*: “[...] até hoje nos recebem com um grande entusiasmo confiantes no restabelecimento da ferrovia para que o trem volte [a] circular”. Esse grupo realizou em 2005, em parceria com a AELB, Escola Politécnica, Gérmen, Petrobrás, MPF e ABOTTC, o Seminário Nacional sobre Preservação e Revitalização Ferroviária - PRESERVE 2005 - tendo como foco a implantação do Trem

²⁶ Esta questão foi aprofundada durante a entrevista com o Diretor Administrativo da ABPF/Rio e está exposta no Cap. 2 desta dissertação.

²⁷ Disponível em: <<http://www.abpfsp.com.br/noticias.htm>>. Acesso em: 02 ago./09.

²⁸ Disponível em: <www.trem.org.br>. Acesso em: 01 jun./08.

²⁹ Disponível em: <<http://www.verdetrem.com.br/site/conteudo/verdetrem/verdetrem.php>>. Acesso em: 02 ago./09.

Regional entre Salvador e Alagoinhas. Essa entidade caracteriza-se como um movimento de reivindicação pelo retorno de um trecho específico. Não localizei documentos que a confirme uma organização civil formalmente constituída.

- **Movimento Nacional dos Amigos do Trem – Amigos do Trem – MNAT³⁰**

Oração do Ferroviário

Protegei, Senhor, os homens do trilho, ajudai os que com as mãos nuas constroem raízes de ferro.

Protegei Senhor, os homens que com raiar do dia, sorriem para o horizonte, alinhando trilhos e trilhas.

Abençoai Senhor, os que com coragem e destreza cumprem sua missão.

Ajudai Senhor, a fazer em trilhos e apitos, esse nosso país.

Senhor meu Deus daí lhes animo e juízo, para construir futuro e segurança ao mesmo tempo.

Senhor meu Deus, protegei e abençoai os filhos dos trilhos de ferro.

Amém

Que Deus guarde todos os ferroviários de todo mundo de todas as categorias para seguir sempre em frente (sic).

Constituída formalmente em 05 de junho de 2001, nasceu do movimento em prol da manutenção do trem de passageiros “Xangai”, que percorria a linha entre as cidades de Juiz de Fora e Matias Barbosa no Estado de Minas Gerais, desativado em 1997". Adquiriu em 2004 o caráter de Organização da Sociedade Civil de Interesse Público (OSCIP). Seu objetivo é o de “promover a cultura, o turismo, o desenvolvimento sustentável, defender o patrimônio histórico público das ferrovias nacionais além de incentivar a modernização do mesmo”.

Presidida pelo Sr. Paulo Henrique do Nascimento, a entidade é responsável pela execução do projeto “Expresso Pai da Aviação” para reativar o trecho de 125 km entre os municípios de Matias Barbosa, Juiz de Fora, Ewbank da Câmara, Santos Dumont, Antônio Carlos e Barbacena. Elaborado em parceria com o Ministério dos Transportes (DNIT), a Universidade Federal de Juiz de Fora e de Viçosa é considerado projeto piloto dentro do Programa Nacional de Revitalização das Ferrovias proposto pela Lei nº 11.483/07. Para sua elaboração, o grupo realizou um Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Gestão (EVTE), financiado pelo Ministério dos Transportes.

Dos objetivos apresentados pela associação, destaco a relação com a preservação do patrimônio; a valorização da memória local através da revitalização arquitetônica; a aproximação com a comunidade no uso do espaço para práticas culturais, educacionais e turísticas; a contribuição para o turismo regional; a recuperação de materiais e o incentivo à geração de emprego e renda; e a valorização dos ex-funcionários da Rede Ferroviária que

³⁰ Disponível em: <<http://www.amigosdotrem.com.br/>>. Acesso em: 02 ago./09.

serão incluídos no desenvolvimento do projeto “Expresso Pai da Aviação”.

Para a entidade, a efetivação dessa proposta contribuirá para a preservação ferroviária.

[...] a presença do trem nos citados municípios, acompanhado das diversas atividades sociais, turístico/culturais previstas, irá contribuir para a divulgação e preservação do patrimônio público ferroviário desses locais e também para o desenvolvimento de outras áreas tais como economia, educação, lazer, meio ambiente e transporte, geração de emprego e renda, resultando na melhoria da qualidade de vida dessas comunidades e com a implementação de um turismo consciente.

É interessante observar que, segundo o MNAT, o estado de abandono em que se encontram os bens ferroviários localizados nos municípios referidos transmite à população uma ideia de,

[...] entrave à ‘objetiva’ vida cidadina. Grandes trechos de linha férrea sem uso ou utilizados apenas para transporte de cargas, edificações abandonadas, deterioradas ou ocupadas de forma irregular, falta de sinalização causando perigo e transtorno nas passagens de nível, todos esses problemas podem ser apaziguados com a utilização desse patrimônio ferroviário tão significativo na história do desenvolvimento das cidades através, não só do seu potencial turístico, mas principalmente do seu valor social.

Essa OSCIP recebeu no ano de 2009 um conjunto de materiais ferroviários, a saber:

S. DUMONT – MG

Realizada solenidade, 14 de maio, na estação, cerca 300 participantes para o repasse do governo a 'OSCIP – Amigos do Trem' presidida por Paulo Henrique Nascimento, sendo 4 locos, 6 carros, 2 motrizes para uso futuro 'Expresso Pai da Aviação', entre Matias Barbosa / Barbacena – 125,5km. Também repassadas as estações e construções anexas às prefeituras ao longo do percurso, bem como a loco Zezé Leone, 4 carros e loco-guindaste 'Perua' para a pref. S. Dumont. Homenageado o antigo maquinista Domingos Costa. Após, desfilou a loco Zezé Leone reformada até o depósito – 2 km, em linha isolada, a fez trem turístico local. (Informativo AFFF, nº 68, maio/09)

- **Associação ONGtrem – Transporte e Ecologia em Movimento**³¹

Essa associação foi planejada em 2000, após uma manifestação em Belo Horizonte denominada “Na cidade, sem meu carro”, com voluntários da empresa BHTRANS. Oficializou-se no ano de 2002, porém seu estatuto social foi aprovado apenas em 10 de julho de 2004. Funciona como uma associação civil, sem fins lucrativos, com sede social

³¹ Disponível em: <www.ongtrem.org.br>. Acesso em: 02 ago./09.

estabelecida. Tem como objetivo “criar um fórum permanente e democrático de debate sobre transporte e sua interface com a sociedade”.

Dentre os objetivos dessa entidade, destaco “[...] Promover a adequação do transporte ferroviário à logística de carga, às necessidades dos potenciais passageiros, e ao mercado turístico [...]”; “Promover o resgate e a preservação do patrimônio histórico-cultural ligado à ferrovia nacional”; “Promover o intercâmbio com associações similares em todo o mundo com ênfase na América Latina” e “Estimular a cultura de transportes em todas as suas manifestações”. Participou no ano de 2005 das comemorações dos 150 anos da Estrada de Ferro Central do Brasil quando recebeu uma Placa Alusiva referente às homenagens que a Assembléia Mineira prestou à E. F. Central do Brasil “inaugurada em 1858 [...] trouxe a modernidade para as Minas Gerais”. Segundo essa entidade, seu corpo social foi inicialmente constituído de “engenheiros, economistas e comunicadores, especialistas em transporte, preocupados com os aspectos ambientais e econômicos do transporte”.

Nas atividades descritas pela Ongtrem destacamos a campanha realizada em 2003, cujo teor sugeria o uso das linhas do centro de Belo Horizonte; isso promoveu a criação da Sociedade Cultural Saudade do Bonde “propondo firmar um convênio como bairros irmãos, Santa Tereza do Rio de Janeiro com Santa Tereza de Belo Horizonte e a criação de uma linha turística na capital mineira nos moldes do bairro carioca”. Esse grupo possui uma referência na *Wikipédia* (enciclopédia virtual) onde lemos: “[...] a ONG propõe uma nova mobilidade a partir de uma revisão da matriz de transporte e da matriz energética que dá suporte aos modos de transporte, tanto para o deslocamento urbano quanto regional. Essa revisão visa apropriar as novas tecnologias disponíveis, a nova ética ambiental e uma política responsável na construção de uma sociedade mais fraterna e justa”.

Apoio

- **Grupo Fluminense de Preservação Ferroviária - GFPP³²**

No dia 07 de agosto de 2008, foi criado, na sede da AENFER, o Grupo Fluminense de Preservação Ferroviária – GFPP. Essa é a entidade mais nova do conjunto observado. Formado pela parceria entre um conjunto de entidades que celebraram um Protocolo de Intenções tendo como objetivo resgatar, restaurar, preservar, valorizar e difundir o patrimônio histórico e cultural das estradas de ferro no âmbito nacional, mais especificamente no Estado

³² Disponível em: <http://www.aenfer.com.br/03_Noticias/080814_preservacao%20ferroviaria.htm>. Acesso em: 02 fev. 2009.

do Rio de Janeiro. Caracteriza-se como um grupo informal, *a priori*, para fortalecer a luta pela preservação ferroviária do Estado do Rio de Janeiro. As associações envolvidas são:

- Associação de Engenheiros Ferroviários - AENFER;
- Associação de Engenheiros da Estrada de Ferro Leopoldina – AEEFL;
- Associação de Ferreomodelismo do Rio de Janeiro;
- Associação dos Amigos do Museu do Trem do Rio de Janeiro - AMUTREM / RJ;
- Associação Fluminense de Preservação Ferroviária - AFPP;
- Federação das Associações de Engenheiros Ferroviários – FAEF; e,
- Movimento de Preservação Ferroviária – MPF

Em 06 de dezembro de 2008, o Serviço Social das Estradas de Ferro (SESEF) uniu-se ao Grupo, o mesmo fazendo a Associação Brasileira das Operadoras de Trens Turísticos Culturais (ABOTTC) em 02 de setembro de 2009. A eleição do dirigente do Grupo ocorre num esquema de rodízio entre as entidades componentes, cumprindo um (1) ano de mandato. . O primeiro coordenador do Grupo é o Sr. Victor José Ferreira, presidente do Movimento de Preservação Ferroviária, e possui como Secretário o engenheiro Sr. Rubem Eduardo Ladeira, diretor cultural e de Preservação Ferroviária da Associação de Engenheiros.

Específica

- **Associação de Preservação da Memória da Companhia Paulista – APMCP³³**

Fundada em 2000, tem como objetivo captar e recuperar peças que contam a história ferroviária, dando ênfase à Companhia Paulista, sediada em Jundiaí/SP. Não possui site oficial.

- **Associação de Amigos do Museu do Trem do Rio de Janeiro – Amutrem³⁴**

Entidade vinculada ao Museu do Trem do Rio de Janeiro tem como objetivo promover e apoiar suas atividades. De acordo com o diretor executivo Hélio Suêvo, foi fundada em 29 de julho de 1996. Sua sede ficava no próprio Museu e como este se encontra desativado após o PND, a entidade está inoperante. Há um projeto em andamento para a

³³ Disponível em:<www.trem.org.br>. Acesso em: 02 fev./09.

transferência do Museu para a Estação Barão de Mauá, fato que reacendeu a atuação dos associados. O desenho da nova estrutura está sob a responsabilidade do IPHAN, que contratou uma consultoria da Universidade Federal de Santa Catarina – UFSC, conforme informou o diretor da Amutrem em entrevista/conversa em fevereiro de 2010.

- **Grupo de Amigos da Great Western of Brazil Railway**³⁵

É uma das entidades desse conjunto que fica fora do eixo sudeste do Brasil. Com sede em Recife, seu objetivo é preservar a história da ferrovia em Pernambuco e resgatar a memória da GWBR. Não foram encontrados nem o site oficial, nem a data de sua fundação.

Objetivos Diversos

- **Associação de Engenheiros Ferroviários – AENFER**³⁶

Data de março de 1992 a criação dessa entidade como resultado da fusão entre a Associação de Engenheiros da Estrada de Ferro Central do Brasil de 1937, da Associação de Engenheiros da Administração Geral da RFFSA de 1962 e da Associação da Companhia Brasileira de Trens Urbanos de 1986. Tem sede no Rio de Janeiro e dentre seus objetivos destacamos “a defesa da Ferrovia, a preservação da memória ferroviária” e a defesa da “proteção ao meio ambiente, ao consumidor, à ordem econômica, à livre concorrência ou ao patrimônio artístico, estético, histórico, turístico e paisagístico, à preservação ferroviária e ao transporte sobre trilhos de um modo geral”.

A entidade funciona como uma associação de profissionais (de classe). No entanto, como demonstrado nos seus objetivos, há um interesse em relação à memória ferroviária que se confirma através da Ata da 27ª Assembléia Geral Extraordinária realizada em 12 de janeiro de 2009, e que tem como objetivo a revisão de seu estatuto. Um dos pontos discutidos foi a mudança no Art. 3º (objetivos da AENFER) alínea “e”, na qual foi incluída a questão da memória: “e) Promover a preservação da memória das Empresas Ferroviárias e de transportes sobre trilhos através do desenvolvimento e/ou apoio a atividades culturais sobre o assunto em toda a sociedade”. Para alcançar essa proposta, foi alterado o Departamento Cultural e de Preservação Ferroviária para Diretoria Cultural e de Preservação da Memória Ferroviária com

³⁴ Disponível em: <www.trem.org.br>. Acesso em: 02 fev./09.

³⁵ idem.

³⁶ Disponível em: < www.aenfer.com.br>. Acesso em: 15 set./09.

as seguintes competências (Art. 47):

- a) Dirigir as atividades da AENFER relacionadas à cultura e à preservação da memória ferroviária e dos transportes sobre trilhos;
- b) Promover conferências, reuniões, exposições, excursões, visitas, simpósios e seminários de caráter cultural e de preservação da memória ferroviária e dos transportes sobre trilhos, quando aprovados pela Diretoria;
- c) Organizar e controlar o acervo técnico e cultural da AENFER;
- d) Promover o intercâmbio de publicações e de informações culturais e de preservação da memória ferroviária e dos transportes sobre trilhos com outras organizações da sociedade civil e entidades congêneres;

- **Associação Brasileira das Operadoras de Trens Turísticos Culturais – ABOTTC³⁷**

A ABOTTC foi fundada em 2000 em Campos do Jordão/SP, com o objetivo de congregar interesses comuns entre entidades afins, “dando visibilidade para o setor frente ao restante do mercado turístico nacional e internacional”. Em 2004, sua sede foi transferida para a cidade do Rio de Janeiro, onde opera o Trem do Corcovado. A entidade realiza eventos ferroviários em parceria com outras, como o MPF. Decidiu transformar-se em uma OSCIP, pois “[...] entendeu-se que as operadoras para fins turístico-culturais também tinham como caráter essencial a preservação e revitalização do patrimônio ferroviário nacional, o que torna as ações desempenhadas pela ABOTTC não só de interesse das operadoras, mas de toda a sociedade”. O seu diretor é o candidato a deputado federal, Sávio Neves, também diretor executivo do Trem do Corcovado. Estão associados à ABOTTC os trens da ABPF, o sistema de bonde de Santa Teresa /RJ e os Bondinhos do Complexo Monte Serrat /SP.

PESQUISA

- **A Sociedade de Pesquisa para a Memória do Trem - Memória do Trem³⁸**

Esta Associação funciona como uma “entidade civil, de caráter cultural e instrutivo, sem fins lucrativos”. Fundada em novembro de 1992, destina-se à realização de pesquisas sobre a história ferroviária brasileira, bem como a manutenção e divulgação de informações a esse respeito. Tem sede no estado do Rio de Janeiro. Seu *slogan* é sugestivo: “Para nós, o futuro também faz a história” – pois percebo que essa ideia está presente nas ações de outros grupos de preservação.

O grupo Memória do Trem informou que a sua página na *internet* foi criada em 1º de

³⁷ Disponível em: <<http://www.abottc.com.br/pagina/?CodPagina=13>>. Acesso em: 02 ago./09.

dezembro de 1995, sendo o primeiro sítio produzido no Brasil, exclusivamente dedicado ao tema das ferrovias. A associação possui uma lista de livros, revistas, bibliotecas e museus, entidades de preservação e um inventário sobre locomotivas, todos sobre trem, servindo de referência a outras entidades ou pesquisadores. É responsável pela edição de um conjunto de livros sobre ferrovias produzidos pelo selo editorial “Memória do Trem”. Cabe ressaltar que, conforme relatado pela associação, todo esse trabalho é realizado com recursos próprios, ou seja, sem financiamentos externos.

- **Sociedade de Pesquisa e Preservação Ferroviária – SPPF³⁹**

A SPPF busca “promover pesquisa e apoiar atividades de museologia, visando à recuperação e memória das ferrovias do Brasil”. Está sediada em São Paulo e mantém, desde 2004, um grupo de relacionamento no *Yahoogrupos*, com 21 associados e uma página de relacionamento no *Orkut*, desde 2005, com 2.067.

É importante dizer que esse quadro está em expansão. Outras entidades estão sendo criadas e a existência de grupos que não tenham sido localizadas pela coleta de dados através da *internet* é possível. No capítulo seguinte, abordo as entidades apontadas como campo de análise – Associação Fluminense de Preservação Ferroviária e o Movimento de Preservação Ferroviária. Além de apresentar o Sr. Victor José Ferreira, que possibilitou o meu elo com os grupos abriu-me as portas para o mundo ferroviário. Também examino em detalhe o Seminário de Preservação e Revitalização Ferroviária, evento realizado pelo MPF em novembro de 2009.

³⁸ Disponível em: <www.trem.org.br>. Acesso em: 02 ago./09.

³⁹ *idem*

Capítulo 2: AS ENTIDADES EM MICRO-ESCALA

Um conjunto de agentes sociais mobiliza-se em torno da preservação da memória ferroviária. Nesse quadro, identifiquei sete entidades com sede no Rio de Janeiro, das quais recortei duas com características diferenciadas para intensificar os estudos - a Associação Fluminense de Preservação Ferroviária (AFPF) e o Movimento de Preservação Ferroviária (MPF), tendo como objetivo demonstrar como esses grupos se articulam e se mobilizam em torno dessa memória.

O trabalho com as entidades de preservação ferroviária exige um entendimento na linha da sociologia sobre a formação de grupos. Assim, as reflexões de Ilse Sherer-Warren (2006), são úteis. Sob essa diretriz, as entidades caracterizam-se como novos modelos pelos quais a sociedade civil⁴⁰ se organiza. A socióloga ensina que “a sociedade civil é a representação em vários níveis de como os interesses e os valores da cidadania se organizam em cada sociedade para encaminhamento de suas ações em prol de políticas sociais e públicas, protestos sociais, manifestações simbólicas e pressões políticas” (Sherer-Warren, 2006:2). Essas sociedades são representadas em três níveis: associativismo local, formas de articulação interorganizacionais e mobilização na esfera pública.

O primeiro é denominado como “as associações civis, os movimentos comunitários e sujeitos sociais envolvidos com causas sociais ou culturais do cotidiano, ou voltados a essas bases, como são algumas Organizações Não-Governamentais (ONGs), o terceiro setor”, que investem em uma representação nacional e em “redes transnacionais”. No segundo, incluem-se “os fóruns da sociedade civil, as associações nacionais de ONGs e as redes de redes, que buscam relacionar-se entre si para o empoderamento da sociedade civil, representando organizações e movimentos do associativismo local”, estabelecendo interlocução e parcerias entre sociedade civil e Estado. Tais articulações tornam-se possíveis pelos meios virtuais de comunicação: *internet* e *e-mails*. O terceiro nível engloba as mobilizações não-institucionalizadas com características mais abrangentes e conjunturais, normalmente como resultado da

[...] articulação de atores dos movimentos sociais localizados, das ONGs, dos fóruns e redes de redes, mas buscam transcendê-los por meio de grandes manifestações na praça pública, incluindo a participação de simpatizantes, com a finalidade de produzir visibilidade através da mídia e efeitos simbólicos para os próprios

⁴⁰ A autora entende sociedade na divisão: sociedade civil, Estado e mercado.

manifestantes (no sentido político-pedagógico) e para a sociedade em geral, como uma forma de pressão política das mais expressivas no espaço público contemporâneo. (Sherer-Warren, 2006:4)

As entidades de preservação ferroviária figuram nesses três níveis, em graus diferenciados, com maior ênfase nos dois primeiros. O conjunto de articulações que se estruturam em “rede de movimento social” representa “a identificação de sujeitos coletivos em torno de valores, objetivos ou projetos em comum, os quais definem os atores ou situações sistêmicas antagônicas que devem ser combatidas e transformadas”; sendo assim, estabelecem sua identidade, seus adversários e seu projeto (Sherer-Warren, 2006). Outro método utilizado na construção deste capítulo refere-se à história oral, determinante na reconstrução da história das entidades, uma vez que os grupos abordados não possuem conjuntos significativos de fontes escritas sobre sua trajetória, o que, segundo eles, ocorre pela falta de uma estrutura administrativa e financeira formal. Além dos documentos oficiais (Estatuto, Atas), a Associação Fluminense é a única, no Rio, que possui um informativo publicado periodicamente. Com base nesses apontamentos descrevo a seguir as duas entidades escolhidas para análise.

2.1 Associação Fluminense de Preservação Ferroviária – AFPF

Para a escrita da história desse grupo, recorro ao *Informativo AFPF* publicado pela entidade e à entrevista realizada em 2009 com o Sr. Luiz Octávio da Silva Oliveira (Presidente da AFPF). Essa entidade foi fundada em 30 de abril de 1999, com o objetivo de “Promover a preservação da memória e dos materiais históricos no Estado do Rio de Janeiro, berço das ferrovias brasileiras”⁴¹, com registro estatutário em 21 de junho de 1999. Atualmente, possui três Núcleos Regionais:

- Petrópolis – fundado em 23/10/2008, tem 12 sócios. Estuda a formação de um pequeno museu ferroviário em Nogueira em uma estação de 1908 do ramal da E. F. Leopoldina. Também acompanha o desenvolvimento dos projetos de restabelecimento dos trilhos da Estrada de Ferro Mauá e Estrada de Ferro Grão-Pará. Durante a confirmação da data de

⁴¹ No Rio de Janeiro existia a E. F. Central do Brasil e a E. F. Leopoldina até a criação da RFFSA em 1957.

criação desse núcleo, o Sr. Luiz lembrou que coincidia com a inauguração da Estação de Ramos no Rio.

- Miguel Pereira - fundado em 06/09/2009, tem sete sócios. Com o objetivo de conservar o trecho de linha desativada da Ferrovia Centro Atlântica S/A entre Miguel Pereira e Governador Portela, de 4,3km, operam um pequeno trem a diesel com dois vagões-jardineira. Possuem, também, um alto de linha da Flumitrens que foi emprestado à prefeitura de Paraíba do Sul, e quando devolvido, estava em más condições passando, agora, por reformas.
- Magé - fundado em 30/04/2009, tem 11 sócios. Funciona com reuniões mensais às quartas-feiras, realizadas na Estação Guia de Pacobaíba, mesmo sem a permissão do IPHAN, na tentativa de que essa estrada de ferro não seja esquecida, uma vez que ali foi o local onde Irineu Evangelista de Souza tornou-se Barão de Mauá, como expressou o Sr. Luiz Octávio. O Diretor Administrativo Carlos Meritello publica mensalmente o jornal *Batepapo*, fundado em 1976, que traz notícias da Baixada Fluminense e com frequência informa atividades realizadas pela AFPF.

Um adendo para apresentação do narrador. Entrevistei, por duas vezes (em dezembro 2009 e janeiro 2010), o Sr. Luiz Octávio Oliveira, na Estação Barão de Mauá, com o objetivo de entender a formação da AFPF. Em uma das entrevistas busquei relatos, na expectativa de escrever a história de vida do Sr. Luiz, mas logo percebi que o meu narrador não gosta de falar de si, salvo quando atrelado à história da AFPF. Mesmo assim, contou que nasceu em São Paulo, em 14/03/1935, mas sempre morou no Rio (brincou com o fato de ser filho e neto de paulista e ter casado com uma paulista, justamente os paulistas que levaram os materiais das ferrovias do Rio. Mas ainda assim considera-se carioca). Formou-se em Engenharia Mecânica em 1961 pela Pontifícia Universidade Católica (PUC), e trabalhou em manutenção de indústrias na empresa Xérox do Brasil. No ramo ferroviário, cumpriu estágio na Leopoldina em 1959, com a função de localizar trinca de eixo de vagão; certa vez, descobriu uma trinca em Deodoro, o que o levou a associar sua intervenção ao salvamento de diversas vidas.

Não sendo descendente direto de ferroviários, Sr. Luiz Octávio viu-se ligado ao trem desde os seis anos e meio de idade quando, em uma visita a uma amiga de sua mãe, descobriu que a amiga havia dado de presente ao filho um trenzinho elétrico de brinquedo. Nesse momento, a mãe do Sr. Luiz Octávio comprou o brinquedo, mas o menino Luiz só o receberia quando completasse sete anos. Foram seis meses de angústia e espera para satisfazer o desejo de brincar com o trenzinho - que montou sozinho, como relata. Seus pais, observando seu prazer com o brinquedo, começaram a “chantageá-lo” em troca de boas notas na escola.

Concluiu que foi nesse estágio de sua vida que adquiriu o gosto pela montagem de maquetes de ferrovias e trens elétricos ressaltando que essa é a fase da construção do caráter do ser humano. Já adulto, entrou para uma associação de trens elétricos e conheceu a Associação Brasileira de Preservação Ferroviária, com os trens grandes, em um passeio turístico à cidade de São Paulo. Daí decorreu sua entrada no meio preservacionista. Foi sócio fundador da Regional Rio da ABPF - fato que originou posteriormente alguns conflitos, conforme relatou - e da Associação Brasileira de Ferreomodelismo. O Sr. Luiz não faz distinção entre a vida privada e sua trajetória no mundo ferroviário, fato instigante e merecedor de uma análise mais profunda em momento oportuno.

O Sr. Luiz Octávio informou que os grandes objetivos da Associação são o projeto da E. F. Barão de Mauá a oficialização do trem de Miguel Pereira, solicitado à Ferrovia Centro Atlântica (FCA) e o fomento às entidades interessadas na preservação ferroviária no Rio de Janeiro, o que não significa limitar-se ao Paraíba do Sul, como disse o entrevistado. Essa entidade não possui financiamentos externos e conta com a contribuição de R\$5,00 mensais de seus associados. Com certa frequência adquire materiais rodantes e restaura peças com as doações dos associados, comumente chamadas de “vaquinha”. Hoje, pretende adquirir seis pares de rodeiro de bitola métrica para a construção de *trollers* e também promover a construção de um centro cultural em uma estação abandonada da cidade de Japeri/RJ. Além disso, pretendem consertar os trens Biriba e Cruzeiro do Sul, bem como construir uma cabana para proteger a locomotiva do Corcovado, que em 2010 completa 100 anos e está em estado de má conservação na Estação Barão de Mauá.

Sobre a formação desse grupo, o Sr. Luiz Octávio afirma que as divergências internas entre a Associação Brasileira de Preservação Ferroviária/Regional Rio com a equipe de São Paulo levaram à formação da ACPF. As discordâncias tinham como pontos centrais a proposta de restaurar a E. F. Mauá e o fato de que alguns carros de passageiros e locomotivas da E. F. Leopoldina e da E. F. Central do Brasil - com destaque a Locomotiva 221 (comprada com ajuda do Sr. Luiz Octávio por 7.500 dólares) - terem sido deslocados para Cruzeiro/SP, sob o comando da ABPF. Esses dois pontos resultaram na sua "expulsão" do cargo de diretor administrativo da ABPF/RJ e de outros associados. A data para a fundação dessa entidade (30/04) foi escolhida, segundo o Sr. Luiz Otávio, por coincidir com a inauguração da E. F. Mauá, que comemorava 145 anos em 1999. Sobre os resultados alcançados pela associação, o Sr. Luiz Octávio relatou que as dificuldades são grandes para a realização da preservação ferroviária.

Muito limitada porque, infelizmente, a má vontade, por incrível que pareça, todo mundo fala de preservação, mas os próprios ferroviários - entre aspas - criam caso. Nós estamos pedindo, por exemplo, um rodeiro, um par de rodeiro que há um ano que está abandonado em Guapimirim. Uma burocracia terrível lá em Copacabana que vai e volta, o jurídico não assinou. Então já roubaram tudo. Tinha um rodeiro aqui abandonado e já sumiram com o rodeiro. Lá em Triagem tinha um vagonete velho que pedimos há anos e nada, já deve estar podre e não vale mais nada, aí nos desinteressamos. Lá em Visconde de Itaboraá tinha uns truques de trens que subiam a serra de Friburgo, uns trens que não existem mais, nós pedimos para reservar aquilo e já sumiram com aquilo. Então, eles falam muito de preservação ferroviária, mas na hora “x” entra uma burocracia e ninguém tá interessado. Mas, em matéria de festinha, aí, o pessoal é... aí fazem festa de primeiro mundo: aniversário, elogios, homenagens. Isso aí o negócio funciona bem. Agora trabalhar na enxada como nós fazemos em Miguel Pereira cada vez que chove entra lama em cima da linha a gente vai andando e tem que tirar aquela lama e consertando o trilho. Nós não temos apoio nenhum para preservar. (Entrevista Luiz Octávio da Silva Oliveira, 2009)

O diretor lamenta o saldo dos esforços despendidos por 10 anos e comentou que solicitou ao prof. Victor José⁴² apoio, mas reconhece que esse já faz o que pode. Lembrou do caso da prefeitura de Magé, que asfaltou um trecho da linha da E. F. Mauá, já tombada, e após denúncia, foi multada pelo IPHAN em R\$ 80 mil e teve a obra paralisada. O Sr. Luiz reforçou que não interessa o valor da multa, mas o restabelecimento da linha e identificou o deputado Carlos Santana como promotor da invasão hoje existente em Guia de Pacobaíba (um dos empecilhos para execução do projeto da E.F. Mauá); argumentou que dois itens da Constituição ressaltam que não existe usucapião para terrenos da União. Fez menção ao projeto desenhado pelo Sr. Hélio Suêvo sobre a E. F. Mauá, solicitado pela AFPF e entregue ao IPHAN, que há algum tempo deseja uma cópia, mas ainda não conseguiu. Destacou ainda um “sócio” da Associação, Marcos Manela, que possui um trem particular em uma linha de 3,8km em Guaratiba/RJ na Fazenda Mato Alto e que também vende locomotivas produzidas por ele.

A Associação possui um informativo chamado *Informativo AFPF*, criado em julho de 1999, e redigido pelo Sr. Luiz Octávio desde o seu primeiro número. A matriz do informativo é produzida de forma quase artesanal, na qual pode ser visto o reparo direto após a reprografia, com a inserção de letras e fotos recortadas e coladas no boletim, assim como as correções de erros gramaticais ou de impressão com o uso da caneta. O jornal é reproduzido e distribuído apenas após esses acertos. Sua publicação mensal é enviada aos associados e interessados de forma direta ou através do correio, por “carta social”, de valor mais acessível, o que facilita a distribuição. O informativo noticia fatos recentes sobre a AFPF e seus Núcleos Regionais e além de comunicar os eventos ocorridos durante o mês, como forma de atualizar os associados e leitores da agenda da preservação ferroviária. Através da leitura desse

boletim, pude entender suas relações com as outras entidades, e aprimorar o olhar para a compreensão das motivações e objetivos dessa entidade.

Em sua primeira edição, o Informativo trazia a foto de uma réplica da locomotiva Baroneza, e no editorial há uma explicação sobre os fundamentos do grupo. “A Associação Fluminense de Preservação Ferroviária – AFPF foi fundada para preservar com seriedade, em harmonia e transparência, a memória e materiais históricos no Estado do Rio de Janeiro, berço das ferrovias brasileiras, hoje infelizmente esquecidos [...]” (Informativo AFPF, nº 01, jul./99). Algumas das atividades da Associação são descritas no Informativo: a participação no filme “Mauá” de Joaquim Vaz de Carvalho, quando emprestou uma réplica da Baroneza, repintada pelos sócios, também presentes no lançamento oficial do filme (Informativo AFPF, nº 04, out./99). Quanto ao apoio e desenvolvimento de projetos, a entidade participa da defesa da reativação da E. F. Mauá desde o ano de 1999, sempre tratada nos informativos. A prestação de assistência a prefeituras na reativação de trechos ou na construção de centros culturais e o recebimento de materiais ou documentos sobre as ferrovias são outros pontos expostos nos informativos; registrou-se o recolhimento de documentos localizados em Praia Formosa, que se encontravam espalhados pelo chão. (Informativo AFPF, nº 29, nov./01).

O editorial do Informativo nº 09 traz um trecho da carta enviada à Companhia Fluminense de Trens Urbanos – Flumitrens - na qual solicita a criação do Departamento de Preservação Ferroviária, pois considera que o Preserfe, o Museu do Trem e a Amutrem não têm planos estabelecidos, devido à liquidação da Rede. Também considera que, a partir da criação desse Departamento, a empresa valorizaria a figura do ferroviário, considerado esquecido. Outra ação demonstrada através dos Informativos é a solicitação de ações junto aos órgãos públicos, tais como a referência ao tombamento da estação “Cargas” no município de Niterói/RJ através da carta nº 240/00004/03 de 21/07/2003. (Informativo AFPF, nº 51, set/03)

De forma geral, o discurso apresentado no informativo reflete, recorrentemente, um tom de denúncia da forma pela qual o material ferroviário é tratado e também de ironia quanto à postura dos agentes de preservação citados nas matérias. Como exemplo, a edição nº 15 expõe um questionamento sobre a participação das entidades no 4º Seminário de Preservação Ferroviária, ocorrido em Barbacena, e apesar de demonstrar o interesse pela preservação ferroviária por ter setenta participantes de diversas regiões do país, não contou com a presença da Rede e das concessionárias, com exceção da FCA. O que a AFPF concluiu é que “**Enfim,**

⁴² Presidente do Movimento de Preservação Ferroviária.

‘os que querem não podem e os que podem não querem’. O resultado é esse vexaminoso desmanche das ferrovias” (sic) (Informativo AFPP, nº 15, set./00).

Em relação à ABPF, observo uma sequência de denúncias ou repúdio à postura dessa associação, que perpassa todas as edições do informativo; isso será tratado no terceiro capítulo desta dissertação; porém, como exemplo, destaco a matéria abaixo.

ABPF, a mais reconhecida da ‘preservação ferroviária’, fez acordo ‘exclusivo’ com a Rede, obtendo materiais, em detrimento das entidades congêneres, como é sabido. Só há 3 regionais ABPF consideradas e (lucrativas): Campinas, Rio Negrinho e Cruzeiro. As regionais e materiais históricos sem lucro são desprezados desvirtuando totalmente dos ideais do seu saudoso fundador Patrick Dollinger. Outro objetivo é desativar regionais, a fim de levar todo seu acervo para as 3 ‘lucrativas’. Por exemplo – No Estado RJ, que foi o berço das ferrovias, onde seria prioritário, a ABPF/RJ, virou ferreomodelista, cuja maquete se monta a quase 8 anos, enquanto todas suas 2 locos, -9 vagões e carros, 2 autos-de-linha, etc. Todos EFCB e EFL foram levados para Cruzeiro e São Lourenço, onde operava a RMV e que já havia muito material disponível. Também existem bastante RMV em Campinas, mais próximo. AFPP, cujos sócios vieram horrorizados da ABPF/RJ, ao contrário, dão total apoio a todos os interessados em preservação e, conseguirem manter alguma coisa aqui. E mais – qualquer iniciativa AFPP, deve ser sigilosa, sob pena de sabotagem! (Informativo AFPP, nº 29, nov./01)

Ainda em tom de denúncia, porém com maior ênfase, a AFPP caracteriza as ações da ABPF como ato de “roubo”.

MUITO CUIDADO COM A ABPF – RAPINAGEM

Se você conhece ou possui locos, vagões, materiais, documentos históricos – ESCONDA! ABPF desvirtuada, sob título de preservação, tem dinheiro e poder para RAPINAR TUDO. Os veículos são arrastados para as 3 únicas regionais – Campinas, Rio Negrinho e Cruzeiro, desgaste final e, que também terão igual destino. No nosso Estado RJ, já foram rapinadas 6 locos, 15 carros e vagões, autos, etc. Veja relação a seguir. Em Porto Novo, já se tentaram rapinar a loco 51 e documentos, mas arrastaram injetores, etc. Queremos e damos AUXÍLIO, não RAPINAGEM.

[...] E mais – não satisfeitos com a rapinagem em campo, partem agora para o nosso Museu de E. Dentro. Há proposta para comemorar os 150 anos da BARONEZA em São Paulo. Voltaria? Outra proposta (indecente) é levar de vez a Loco nº 1 – EFCB – 0-6-2T (Tatu) que manobrava dentro das oficinas de E. de Dentro e nunca saiu de lá. Por que não rapinar no Museu de Jundiaí que está mais próximo? Essa é a grande família preservacionista? Cada região tem suas tradições e devem ser respeitadas. Queremos agora reativar a EF Mauá – a primeira ferrovia do Brasil – mas com qual material rodante? E agora? Que tal se São Paulo nos enviasse uma loco da Mogiana para a EF Mauá? Ou melhor: por que não trazer para o Museu RJ material rodante da Araraquara, da Sorocabana ou SPR? (sic). (Informativo AFPP, nº 32, fev./02)

A Associação Fluminense tomou a si os ideais da fundador do ABPF, Patrick Dollinger, como forma de demonstrar que os responsáveis não os cumprem “[...] saudoso fundador da ABPF, hoje comercializada, a AFPP sem objetivos financeiros (paga-se para trabalhar sobre patrimônio que não é nosso) [...]” (sic) (Informativo AFPP, nº 22, abr/01). O

informativo também denuncia o abandono ou descaso com o patrimônio ferroviário. Por exemplo, o informativo nº 16/00 traz a matéria “TANGUÁ” sobre a estação da E. F. Leopoldina localizada próxima a Visconde de Itaboraí, município do Rio, que está abandonada e ocupada por traficantes. Esse é um cenário considerado clássico. A matéria diz que durante anos a prefeitura do município solicita da Rede Ferroviária sua alocação como centro cultural e jamais conseguiu, a não ser uma proposta de venda por um preço considerado abusivo. Assim, a associação conclui que “uma boa proposta seria: Vestir-se de mendigo e consertar a estação”.

No intuito de chamar a atenção à preservação, recorre-se ao uso de figuras públicas de destaque na cena política do país, como utilizado na frase do mês: “‘O patrimônio ferroviário tem que ser colocado a serviço da comunidade’ - Presidente Luiz Inácio Lula da Silva, citado pelo Ministro Luiz Dulci, Ministro-Chefe da Secretaria Geral da Presidência da República, em evento realizado na Estação Ferroviária de Santos Dumont – MG, no dia 14 maio 09” (Informativo AFPP, nº 74, dez./09). Também instrui seus leitores a se atualizarem sobre os dados dos políticos brasileiros pelo “Roteiro do Poder” - uma espécie de agenda anual que contém nomes, endereços e outros dados de ministros, prefeitos e vereadores (Informativo AFPP, nº 31, jan./04). Algumas matérias abordam a postura negativa dos ferroviários, no que tange à preservação:

A figura do FERROVIÁRIO acabou junto com a era do vapor, quando as locos vaporosas eram mais limpas que as atuais dieiseis. Antigamente, tinha-se orgulho de ser maquinista, e hoje de grevista. É um retrocesso. Os filhos e netos dos FERROVIÁRIOS, que assim se auto-intitulam, não têm mais o conhecimento, interesse e preservação pelas ferrovias. Eles próprios se autodestruíram. Desapareceu a personalidade: - **Todos querem ganhar como chefes, mas ninguém quer assinar como tal.** Restam apenas nós: - os preservacionistas e os ferreomodelistas. (sic). (Informativo AFPP, nº 16, out./00)

Vale destacar que o Sr. Luiz Octávio não foi ferroviário e este tipo de abordagem, baseando-me no que ele disse, pode representar uma resposta àqueles que questionam seu interesse pelo tema, o que já ocorreu em alguns encontros, segundo relatou. Algumas edições trazem representações gráficas sobre técnicas ferroviárias: funcionamento de uma locomotiva a vapor, de pátio ferroviário e de estações. Isso pode representar uma preocupação com a preservação do fazer ferroviário, também representada em enquetes.

ENQUETE A UM ATUAL 'FERROVIÁRIO'

O que é TRUQUE? Uma mágica

O que é GONDOLA? Um barco em Veneza

O que é TRAVESSÃO? Trave em cima do gol ou marido do travesti.

O que é AMV? Assoc. dos Metroviários
 O que é GOVERNADOR? Chefe do Estado
 O que é TENDER? Um tipo de presunto
 O que é RODEIRO? Uma festa de cavalo
 O que é PIÃO? Brinquedo de criança
 O que é MANGUEIRA? Arvore frutífera
 O que é BOLETO? Um recibo
 O que é ALMA? Um sentimento
 O que é PATIM? Um pato pequeno
 O que é CABO MENSAGEIRO? Um soldado que entrega cartas.
 Finalmente o “ferroviário” conclui:- Onde estão as perguntas ferroviárias?
 (Informativo AFPP, nº 20, fev./01)

Alguns órgãos são classificados como parceiros pela AFPP, em destaque a Flumitrens: “E.F.MAUÁ [...] A Flumitrens, em 8 de março, na tentativa de salvar os trilhos para posterior recolocação no mesmo trecho, foi impedida de levá-los para o seu depósito em Magé. A Flumitrens, injustiçada, tem sido importante aliada na preservação das ferrovias fluminenses” (Informativo AFPP, nº 33, mar./02). Outra empresa considerada pela associação é a Supervia Concessionária de Transportes Ferroviários S/A, com a qual foi realizado um convênio para uso da cabine de sinalização de 1926 da E. F. Leopoldina, objetivando a construção de um centro cultural. (Informativo AFPP, nº 51, set. 03)

SARACURUNA/VISCONDE DE ITABORAÍ [...] Graças à ação dos preservacionistas e da SUPERVIA, a cabine foi mantida e preservada, constituindo assim a mais antiga do Brasil, pois as anteriores infelizmente já desapareceram. Graças ao empenho de Ivone Malta e Elian Silva, SUPERVIA, foi feito um Convênio com a AFPP em 15/05/01, por dois anos, para a cabine sediar um Centro Cultural. Entretanto a cabine foi ocupada por funcionários da Central. Em 02/12/01 a AFPP comemorou os 75 anos do trecho Saracuruna/Visconde de Itaboraí com um trem especial da FLUMITRENS. Foi instalado pela SUPERVIA um painel comemorativo na fachada. Em 10/08/2002 houve um trem elétrico especial da SUPERVIA com Diretores para a nova estação Saracuruna. Com a saída dos funcionários da Central, foi refeito o Convênio em 23/09/2003 sobre as mesmas condições. Atualmente a AFPP prepara as suas instalações. (Informativo AFPP, nº 55, jan./04)

A associação tentou um convênio com a Central para a operação de um trecho entre Niterói e Visconde de Itaboraí, com o uso de uma Locomotiva a diesel parada na estação “Cargas” em Niterói; porém, conforme demonstrado na matéria CCPL da edição nº 64/09, o convênio não ocorreu e a locomotiva foi vendida. Vale apontar que a venda foi realizada pelos sócios da AFPP e transportada para Passa Quatro/MG: “[...] Mais descaso para o ramal e menos uma Loco no Estado RJ! Isto é a preservação ferroviária que tanto se alardeia []?” isto demonstra um conflito no seio da própria AFPP?

30 de abril é o marco histórico das ferrovias de maior relevância para essa entidade. Essa data foi escolhida para sua fundação, mesmo a assembléia tendo ocorrido em período

posterior. E, sugerida para comemorar o dia da história da Baixada Fluminense⁴³ (Informativo AFPP, nº 18, dez./08). De todas as figuras eleitas pela AFPP, a imagem mais forte comunicada por seu folhetim é a do Patrono dos Transportes, considerado mártir das ferrovias brasileiras – o Barão/Visconde de Mauá.

BARÃO DE MAUÁ (conto)

Tomei coragem e fui ao cemitério do Catumbi-RJ onde estão os túmulos (abandonados) do Barão e da Baronesa de Mauá.

Sussurrei: seu Mauá, seu Mauá. Acorde. Desculpe, mas chega de dormir 112 anos. Já estamos em 2001. Venha salvar a sua ferrovia que os “ferroviários” abandonaram vergonhosamente. O Sr. só é lembrado naqueles lindos discursos. O nosso PATRONO DOS TRANSPORTES sacudiu a poeira centenária:

-Como? Não funciona até hoje?... Quando eu faleci em 1889 havia 9.000 km de estradas de ferro. Agora vocês devem ter 90.000 ou mais.

-Não. Já tivemos 38.000. A população cresceu 20 vezes e as ferrovias estão sendo sucateadas e voltando para os seus 9.000.

-É estranho! Ninguém sabia o que era uma ferrovia no Brasil. Eu projetei a linha, comprei todo o material, importado e novo, construí sobre pântanos e tudo isso em 20 meses, funcionando bem. Fui até agraciado como Barão de Mauá por D. Pedro II.

- Sim; Apesar dos grandes esforços de nós, os preservacionistas, os incompetentes não conseguiram nesses 15 anos reasentar trilhos nacionais e velhos sobre a metade do leito que o senhor construiu, hoje abandonado, com os conhecimentos atuais. E há tratores, caminhões, niveladoras, computadores, Internet, etc...

- Tratores? O que é isso?

- Esqueça. Chega de conversa e vamos trabalhar. Traga suas enxadas, carroças, sua gente e o conhecimento da sua época. Basta isso.

E lá foi o nosso velhinho, resmungando contra os reencarnados parasitas, trabalhar pela 2ª vez.. (Informativo AFPP, nº23, maio/01)

Em outra edição, questiona o tratamento dado ao Barão, mesmo após sua morte, exibindo uma foto do Mausoléu de Mauá.

MAUSOLÉU MAUÁ - Conforme escritor Alberto Faria, o triângulo do Segundo Império era D. Pedro II, Caxias e Mauá. O primeiro jaz na Catedral de Petrópolis. O segundo no Pantheon, em frente ao ex-Ministério da Guerra – RJ, e o nosso Mauá, hoje muito homenageado naqueles lindos discursos, está em pequeno mausoléu, com a esposa Maria Joaquina e familiares no Cemitério do Catumbi – RJ, em total e revoltante abandono (ver foto na capa). (Informativo AFPP, nº 58, abr./04)

O informativo é um tributo à figura do Barão de Mauá, uma saudação ao mito do

⁴³ A definição desse dia “surgiu e foi aprovada no dia 09/12/2000 em encontro da Comunidade Cultural da Baixada, realizado na Faculdade de Educação da Baixada Fluminense, da UERJ, FEBF/UERJ. A data de 30 de abril refere-se à inauguração da primeira Estrada de Ferro construída no Brasil, em 1854, que ligava o Porto de Mauá (Estação Guia de Pacobaíba) à região de Frágoso, no pé da Serra de Petrópolis. A partir daí foram construídas outras ferrovias na região e a Estrada de Ferro tornou-se um marco histórico da ocupação urbana, dando novo perfil à ocupação do solo. Foi o começo do fim dos portos fluviais de navegação pelos rios e dos caminhos de tropeiros e o início do processo de surgimento de vilas e povoados que se organizaram em torno das estações ferroviárias, origem das atuais cidades da Baixada Fluminense.” Disponível em: <<http://www.forumculturalbfluminense.org.br/diadaabaixada.html>>. Acesso em: 12/12/2009>. Acesso em: 05 jan. 2010.

empreendedor. O Engenheiro Paulo de Frontin concorre ao posto de representante da Associação Fluminense, porém em menor grau. Um conto similar, tendo os primeiros parágrafos com igual teor, foi dedicado a esse engenheiro; contudo, sua figura não permeia de maneira persistente as linhas do informativo.

ENG. PAULO DE FRONTIN (CONTO) [...] Como? Não funciona até hoje? Eu projetei e construí a ferrovia em 6 anos com 166 km, elogiada como ‘UMA ARTE’ por políticos e técnicos. E agora? -Antes dos incompetentes acabarem com ela, terminou servindo apenas para passeios turísticos. - E a famosa ponte? -Enferrujando. Mas nós os preservacionistas, há 4 anos estamos sozinhos com nossos próprios e poucos recursos conservando 26 km entre Portela e Avelar, com um auto-de-linha retirado da sucata. E o pior vem agora – A Ass. Engs. Ferroviários anualmente condecora em seu nome, os ferroviários que se destacaram, inclusive na preservação da memória e, indicaram um tal de froes, presidente de uma associação de “preservação ferroviária”, que entre varias “manobras”, como é sabido, impede sistematicamente o nosso trabalho para conservar sua ferrovia. Já tentou retirar 3 vezes o auto-de-linha do serviço, sem sucesso. Coisas do arco-da-velha. É uma afronta, Dr. Frontin. É a verdadeira decadência ferroviária. (...) (sic). (Informativo AFPP, nº 24, jun./01)

Em alguns informativos, ocorreram denúncias sobre o Museu do Trem do Rio de Janeiro. A AFPP realizava suas assembléias e reuniões nesse espaço.

O Museu Ferroviário de Engenho de Dentro – RJ, que deveria ser o principal do Brasil, está se definhando. O pequeno trem a vapor, bitola 60 cm, montado em 1984 pelo então Presidente da RFFSA, Osiris, para atrair o grande público, nunca usado, está abandonado. Também estão 13 veículos históricos, como a Loco Biriba, carros do Cruzeiro do Sul etc., já cobertos de mato e com furtos. A maquete de ferreomodelo está inoperante e o telhado sempre vazando. A única conservação (e boa) é a do salão. A AMUTREM se encontra ausente. A AFPP já ofereceu auxílio com [...]. Já transferida a Reserva Técnica para o prédio da Rede. (Informativo AFPP, nº 33, mar./02)

Também localizei citações sobre a prática do ferreomodelismo como um passatempo que ajuda a preservar a memória ferroviária e, por isso, há uma crítica à percepção dos ferroviários: “Lamentavelmente, os ‘ferroviários’ não percebem a potencialidade dos modelistas, como já fazem a Aeronáutica e a Marinha, objetivando assim reverter a crescente péssima imagem das ferrovias junto à população”. (Informativo AFPP, nº 14, ago./00). Esse pensamento deve ter base na participação do Sr. Luiz Octávio como sócio--fundador da Associação Brasileira de Ferreomodelismo e praticante desse *hobby*. O *Informativo AFPP* foi interrompido durante o período de julho de 2004 a dezembro de 2008. Isso ocorreu, segundo o editor, pela falta de entusiasmo com a causa. Mas com o surgimento do Grupo Fluminense, sentiu-se novamente motivado e resolveu voltar a editar o jornal.

Reativamos os nossos Informativos AFPP descontinuados em julho 04 – nº 61, após 5 anos, editados mensalmente, pois prevemos uma nova pressão de vapor nos nossos ideais, devido principalmente as criações do Grupo Fluminense de Preservação Ferroviária e a Regional AFPP/Petrópolis [...] Aberto às entidades interessadas, a 'ABPF' e a 'Memória do Trem' declinaram, por motivos óbvios.” (Informativo, nº 62, dez./08)

Houve uma mudança no grau de “queixas”, sobretudo em relação à ABPF, nessa segunda fase do informativo. Algumas edições tratam de maneira lúdica curiosidades ferroviárias, na figura do personagem - Zé Dormente: “Zé Dormente vai a uma sauna e lhe informam: Nós temos sauna a vapor. Mas eu quero sauna a diesel!!!” (Informativo AFPP, nº 31, jan./02). Os recortes apresentados representam o pensamento e a postura da Associação Fluminense no panorama das entidades de preservação ferroviárias do Rio de Janeiro e outras localidades. Essa entidade, de todos os grupos com os quais tive contato, demonstra ser a mais crítica, pela postura de seu diretor nas reuniões e encontros, e pelas matérias de seu boletim. As contestações desse grupo com frequência recaem sobre a ABPF, porém não estão restritas a essa, mas a todos que, segundo a opinião da Associação Fluminense, prejudicam a preservação, sobretudo no Rio. Tais abordagens não esgotam as análises sobre a entidade. Servem, porém, ao exame desta pesquisa.

2.2 Movimento de Preservação Ferroviária - MPF

Para realizar esta seção, utilizei como fonte os documentos oficiais desse grupo, sua página na internet, a participação nos eventos por ele organizados e a entrevista com o Sr. Victor José Ferreira. Segundo seu Estatuto, o MPF foi fundado aos 22 dias do mês de março de 2003, como uma associação civil, sem fins lucrativos. Tem como finalidade “o resgate, a valorização e a difusão da cultura ferroviária e a revitalização e a expansão do transporte sobre trilhos no Brasil”. A ideia de constituir um grupo de preservação resultou do encontro do prefeito (Acácio Mendes) e do vice-prefeito (Antonio Claré) da cidade de Passa Quatro em Minas Gerais com o Sr. Victor José Ferreira⁴⁴ em 1997, com o objetivo de implantar um trem turístico na região. Esse encontro foi intermediado por Zélio Alves Pinto, artista plástico e

⁴⁴ Esse trabalhou no ramo das ferrovias, chegando, inclusive, a ser superintendente da Rede Ferroviária. Sua história de vida será tratada na seção seguinte.

Secretário de Cultura em São Paulo⁴⁵, como informou o Sr. Victor. Nesse momento, propôs-se que a cidade se inserisse no contexto da preservação do turismo cultural com a realização de um encontro de entidades preservacionistas.

Assim, foi realizado o I Seminário sobre Preservação Ferroviária na cidade (panfleto ANEXO I) com a presença de entidades de vários pontos do país, e o Sr. Victor sugeriu um seminário anual que aproximasse “as entidades, pessoas físicas, acadêmicos, aposentados e estudantes que tivessem interesse na preservação do patrimônio histórico e cultural ferroviário e na revitalização do transporte sobre trilhos”, conforme relatou. Em 1998, ocorreu na Universidade Metodista de Piracicaba-UNIMEP o II Seminário de Preservação Ferroviária (Preserve). Nesse evento, definiu-se o nome do grupo e elegeu-se o Sr. Victor como diretor do MPF, função que ocupa atualmente. A realização de eventos tornou-se a forma como essa entidade se organiza, acontecendo em sistema de rodízio entre Minas, Rio e São Paulo. Tem registro de sede no Núcleo de Arte da Urca por exigências legais, atua em âmbito nacional apoiando eventos locais e o uso da *internet* que, segundo o presidente, desburocratiza e facilita a ação do movimento. Sua estrutura é composta de diretoria administrativa, núcleos temáticos, assessores, conselho consultivo e o conselho fiscal. Dentre os eventos realizados, a entidade indica, até 2009:

- 10 seminários nacionais de Preservação e Revitalização Ferroviária – Preserve;
- 7 seminários sobre Turismo Cultural Ferroviário – TCF;
- 6 seminários sobre Museologia, História e Documentação – Memória;
- 3 seminários sobre Implantação e Operação de Trens Turísticos e Culturais – TTC;
- 8 seminários especiais comemorativos dos 150 anos da ferrovia no Brasil (em 1994/1995);
- 6 encontros regionais de Preservação Ferroviária.

Na agenda do grupo identifiquei os temas: preservação; revitalização; memória; história; documentos; turismo; cultura ferroviária (o profissional), todos reproduzidos em músicas e promoção de livros. Há, inclusive, uma proposta de criação de academia de escritores ferroviários. A prática de eventos, segundo o presidente, se coloca como um espaço para discussão, intercâmbio de experiências e fomento de projetos, e possibilitou a inserção da comunidade acadêmica, que serve de respaldo ao movimento, algumas vezes interpretada como ação saudosista, de pessoas obcecadas por trem. O grupo começou a apoiar a produção

⁴⁵ Zélio Alves Pinto foi Secretário Adjunto da Secretaria de Estado da Cultura de São Paulo nos anos de 1995,

de trabalhos acadêmicos através de sua divulgação. Outro elemento que fortaleceu o grupo, como relato, foi a criação da página na *internet*, projetando nacional e internacionalmente a entidade, através da solicitação de orientações.

A entidade não tem um quadro regular de associados e contribuintes, e mantém-se através da colaboração voluntária. O que sustenta os eventos é o apoio financeiro e logístico de algumas organizações. A Vale contribui na logística de alguns eventos e o Trem do Corcovado com recurso financeiro. O MPF destaca o apoio e patrocínio da Universidade Metodista⁴⁶ de Piracicaba - UNIMEP, Instituto Granbery da Igreja Metodista e Instituto Metodista Izabela Hendrix⁴⁷. A realização do projeto “Trilhos Sonoros” para a comemoração dos 10 anos do grupo, representou o maior patrocínio conseguido pelo grupo - enquadrado na lei de incentivo pelo Centro Universitário Isabela Hendrix, com patrocínio do Banco Itaú, contou com 50 concertos musicais em algumas cidades, na Central do Brasil/RJ e na Estação Brás/São Paulo.

Dentre os objetivos do MPF, indico uma proposta de apoio e/ou parceria com outras entidades, a revitalização e ampliação do transporte ferroviário, o incentivo à pesquisa sobre o tema das ferrovias, a realização anual de seminário, a organização e apoio a eventos culturais, além de “incentivar e apoiar a criação de centros culturais, museus, bibliotecas, videotecas, centros de documentação, bancos de dados e outras unidades congêneres”, “articular ações com universidades, instituições educacionais em geral e entidades de preservação do patrimônio histórico nacionais, regionais, estaduais ou locais, para o desenvolvimento de parcerias e projetos em conjunto”. Entre os núcleos temáticos, destaco aqueles que tratam da memória, do patrimônio construído e do turismo cultural.

O primeiro é coordenado pela historiadora Dilma Andrade de Paula; o segundo está sob direção do historiador Antônio Soukef Junior, e o último é administrado pela turismóloga Carla Fraga (que também atua na ABOTTC), Esses pesquisadores exemplificam a apropriação das teorias acadêmicas pelas entidades de preservação. Esse tipo de participação

1996 e 1997. Vale destacar que é irmão do cartunista Ziraldo.

⁴⁶ O Sr. Victor José, em 1997, era membro dessa universidade.

⁴⁷ Atualmente, o MPF possui como principais apoios: ABPF - Associação Brasileira de Preservação Ferroviária, ANPF - Associação Nacional de Preservação Ferroviária, AEPF - Associação Fluminense de Preservação Ferroviária, AEEFL - Assoc. Engenheiros da E.F.Leopoldina, AENFER - Assoc. Engenheiros Ferroviários, Fundação Refer, CBTU - Cia. Brasileira de Trens Urbanos, Sociedade Trilhos de Minas, Amigos do Trem, Soc. Nacional Trem de Ferro / Verde Trem, Sesc/MG, Programa Trens de Minas, Instituto Cultural Amílcar Martins, Prefeituras Municipais de Passa Quatro e de Jaguariúna, UNIRIO - Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro, CREA/RJ, [...] Destaque especial é dado à Rede Metodista de Educação, a ABOTTC - Associação Brasileira das Operadoras de Trens Turísticos e Culturais -, e o Trem do Corcovado (www.trembrasil.org.br).

não é inerente ao MPF: outras entidades também possuem quadro similar⁴⁸. O MPF conta com o auxílio de assessores como Hélio Suêvo Rodrigues⁴⁹ e Antonio Pastori⁵⁰, ambos com formação em engenharia e responsáveis pela elaboração de dois projetos para a reinstalação de linhas (E. F. Mauá e E. F. Príncipe do Grão-Pará). Entre os consultores, localizei: Jorge Osiris Stenghel, ex-presidente da Rede Ferroviária; Jorge Moura, diretor executivo do SESEF; Sávio Neves, presidente da ABOTTC.

Excetuando-se Hélio Dias, todos os diretores são oriundos do trabalho ferroviário: Genésio Pereira trabalhou na RFFSA; José Cássio Ignarra, na Companhia Brasileira Trens Urbanos (CBTU) e no metrô de São Paulo; Ayrton Camargo trabalhou no metrô de São Paulo e está, atualmente, na Companhia Paulista de Trens Metropolitanos – CPTM. Essa entidade não possui publicações impressas, mas seu presidente possui uma coluna na *Revista Ferroviária*, considerada referência no assunto. O presidente identifica a atuação dessa entidade em dois vetores: a preservação do patrimônio histórico e cultural ferroviário e a revitalização do transporte sobre trilho, principalmente o transporte de pessoas, com prioridade para os trens turísticos. Apóia e divulga, entretanto, outros projetos como o do BNDES, realizado pela Coppe – UFRJ -, que identificou 64 trechos com potencial para a implantação de trens regionais com até 200 km, dentre os quais nove estão sendo estudados em detalhe. Outro projeto é o trem de alta velocidade entre Rio e São Paulo e o de levitação magnética – MagLev-Cobra, que tem como um dos responsáveis Eduardo Gonçalves David⁵¹ (engenheiro civil, ex-ferroviário e ex-superintendente da Rede) e colaborador do MPF.

Outra atuação destacada pelo presidente é a pressão junto ao Ministério Público Federal e a Procuradoria Geral da República, por meio de denúncias sobre agressões ou riscos ao patrimônio ferroviário. Segundo o relato, esses institutos têm agido com frequência e embargado ou responsabilizado os depredadores. Nesse sentido, perguntei sobre os registros dessas ações, ou seja, as cartas encaminhadas ao Ministério Público, e obtive como resposta a informação de que, por ser trabalho voluntário, há dificuldade em garantir a manutenção dos registros documentais e patrimoniais, ficando sob a responsabilidade daqueles que se

⁴⁸ Como exemplo: João Bosco Setti (Diretor da “Memória do Trem”) publicou *Ferrovias no Brasil: um século e meio de evolução* (2008), em parceria com Eduardo Coelho lançou os livros *A era diesel na Estrada de Ferro Central do Brasil* (1993), *A E. F. Vitória a Minas e suas locomotivas desde 1904* vol. 1 (2000) vol. 2 (2003) e Renê Fernandes Shoppa (Núcleo Temático Gestão do MPF) - *Para onde caminham nossas ferrovias* (1982), *A crise é nossa* (1984), *A Ferrovia é viável* (1985), *Humor ferroviário* (1988) e *Cento e cinquenta anos do trem no Brasil* (2004);e, Aury Sampaio (Conselho Consultivo MPF) – *A estrada que trilhei*(2008).

⁴⁹ Assessor técnico da Central Cia. de Engenharia de Transportes e Logística do Estado do Rio de Janeiro publicou em 2004 o livro “A Formação das Estradas de Ferro no Rio de Janeiro”.

⁵⁰ Funcionário do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social – BNDES.

⁵¹ Publicou os livros: *127 anos de ferrovia; A ferrovia e sua história: a Estrada de Ferro Central do Brasil; O futuro das estradas de ferro no Brasil* (2009); e, *A mula do ouro* (2009).

propõem arquivar esses documentos, o que justifica, também, a criação da página na *internet*, que serve ao armazenamento de alguns dados do grupo. Os registros que localizei foram a Carta de Paulo de Frontin (07/2009), as Proposições do Seminário sobre Implantação de Trens Turísticos e Culturais em Campinas (08/2009), as Proposições do Encontro Regional de Paty do Alferes (09/2009), os Compromissos de Leopoldina (10/2009) e a Carta de Petrópolis (11/2009).

O Movimento contribui para a divulgação dos trens turísticos e culturais e possui relação próxima com as operadoras desse modelo. Durante a entrevista, o Sr. Victor fez questão de registrar a importância da ABOTTC - fundada a partir de um evento realizado pelo MPF em Barbacena, Minas Gerais. Quando perguntado sobre os motivos que levaram à criação de uma entidade de preservação, uma vez que outros grupos já existem, o Sr. Victor respondeu:

Uma das coisas que me preocupava, pessoalmente, era que entidades que atuavam no segmento preservacionista – ABPF - Associação Brasileira de Preservação Ferroviária, AFPF - Associação Fluminense de Preservação Ferroviária, ANPF - Associação Nacional de Preservação Ferroviária, Clube do Trem, Clube da Maria-Fumaça, Sociedade Nacional Trem de Ferro da Bahia, Sociedade Amigo do Trem, eram entidades que estavam naquele momento muito voltadas para a recuperação de locomotivas a vapor, de carro de passageiros e operação de trens em pequenos trechos, mas não tinham muita atuação para a parte mais técnica, assim como preservação documental, preservação do patrimônio construído, da memória ferroviária. Eram muito ligadas à operação, e havia, certa vez, até disputa, briga entre elas, porque tentavam conseguir locomotiva a vapor e carro de passeio de madeira. (Entrevista Victor José Ferreira, 2008/2009)

No quadro de disputas indicado pelo Sr. Victor José, a Associação Brasileira de Preservação Ferroviária é figura central, na medida em que possui “privilégios” por ser a mais antiga e despertar confiabilidade, o que lhe garante a doação de equipamentos e materiais rodantes. A divisão dos grupos é considerada um problema para o Sr. Victor, já que provoca o enfraquecimento da causa. O Sr. Victor confessou que o seu objetivo era conseguir unir todos os grupos. Quanto à relação com a RFFSA, destacou a facilidade de comunicação que foi estabelecida com essa Instituição, mas que não resultou em ações concretas no que se refere a atender à solicitação do grupo: acesso à biblioteca técnica⁵², localizada no escritório central da RFFSA, no prédio da Central do Brasil. Esse é um tema recorrente em todos os encontros realizados pelo MPF e que coloca a atitude da Rede como um empecilho à preservação. A empresa alega a incapacidade de finalizar o processo de inventariança decorrente da falta de

⁵² O Ministério Público foi acionado, conforme Procedimento MPF/PR/RJ/nº 1.30.012.0001818/2008-14, correspondência eletrônica.

recursos financeiros e de pessoal, o que é questionado pelo Sr. Victor, que acredita se tratar de falta de vontade. E evidencia tal desconfiança pelo fato de que o MPF encaminhou ao Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social – BNDES - um projeto que seria realizado em parceria com o Centro de Pesquisa e Documentação de História Contemporânea do Brasil (CPDOC), que não obteve sucesso porque a Rede se negou a assinar o documento permitindo a organização do acervo por terceiros.

Esse relato foi publicado na *Revista Ferroviária* (jun/2009:46) no artigo intitulado “Documentação pede socorro”. Nessa edição, o Sr. Victor José reforça o objetivo do MPF de trabalhar em função de salvaguardar o acervo documental da extinta RFFSA e indica que esse patrimônio diz respeito aos “registros documentais (relatórios, cartas, memorandos, plantas, desenhos técnicos etc.) produzidos ao longo de mais de 100 anos de história da ferrovia no país”. O presidente do grupo ressalta que o processo de desestatização da Rede não articulou procedimentos capazes de proteger esse patrimônio, acarretando durante o processo de liquidação da empresa um esvaziamento do corpo administrativo a ponto de inviabilizar a organização do acervo documental e seu devido encaminhamento ao Arquivo Nacional. Isso ocasionou a destruição e perda de parcelas desse acervo. Durante os eventos realizados pelo MPF, esse projeto é citado com pesar tanto pelo Sr. Victor José quanto pelo Sr. José Cássio Ignarra - atual diretor técnico do MPF -, que participou de sua elaboração e realiza palestra com foco na situação do acervo documental da ferrovia. A Rede é considerada como agente responsável pelo atual estado de degradação do patrimônio ferroviário, exatamente a partir da sua inserção no programa de desestatização. Enquanto em atividade, segundo o Sr. Victor, a empresa agia em prol de seu legado pela ação do Preserve, na década de 1980. Destaque-se que o Sr. Victor, quando funcionário da Rede, atuou no Preserve.

Ainda sobre os empecilhos à preservação ferroviária, o Sr. Victor acredita que o poder público é o principal obstáculo na omissão da preservação, já que a ferrovia é patrimônio público, mesmo em concessão à iniciativa privada. Em se tratando das concessionárias, o relator acredita que elas deveriam contribuir mais com responsabilidade social e apoio à preservação. À Agência Nacional de Transporte Terrestre (ANTT) é solicitado que, na revisão dos contratos de concessão, sejam incluídas as obrigações de preservação do patrimônio e facilidade para operação de trens turísticos culturais com disponibilidade de faixas de linha. O Sr. Victor insere nessa seara a própria sociedade, que em alguns casos rouba, vende e depreda os componentes acessíveis e sem segurança, constituindo uma apropriação indevida desses materiais. Caso diferente diz respeito ao sistema de bonde do bairro de Santa Teresa, no Rio de Janeiro, onde a comunidade não permitiu sua

desativação.

Quando inquirido sobre o que espera com a Associação, o Sr. Victor respondeu que já conquistaram um campo. O grupo é hoje uma entidade reconhecida na área, sendo convidado a participar de eventos importantes, tais como o I Seminário Nacional Patrimônio Cultural Ferroviário Brasileiro (IPHAN – 2009) e o I Fórum Nacional do Patrimônio Cultural (IPHAN – 2009)⁵³. Reforçou ainda que a entidade não tenha como pleito a operação de trens, mas sim, o apoio, estímulo e fomento a projetos e ações de preservação do patrimônio histórico cultural e de revitalização ferroviária, que pretende manter como diretriz.

Os dados referentes ao Movimento de Preservação Ferroviária possibilitam compreender as teias que envolvem a preservação da memória ferroviária e colocam-na como campo de negociações e articulações na construção de uma rede de relações e interferências entre os grupos e frente ao poder público. Ressalto que, através do desenvolvimento do MPF e da maleabilidade decorrente da figura do seu presidente, essa entidade já é tida como a instituição que se tornará referência no campo, pelo menos no que diz respeito ao Rio de Janeiro.

2.3 Análise das Entidades de Preservação Ferroviária

Apoiar, captar, conservar, criar, defender, divulgar, disponibilizar o uso, guardar, preservar, promover, resgatar, revitalizar, requalificar, recuperar, valorizar são verbos encontrados nos objetivos das entidades preservacionistas. Todos atrelados aos conceitos de patrimônio, história, memória, museu, tradições e divulgação. O entendimento sobre patrimônio é amplo. O GFPF compreende o patrimônio como artístico, estético, histórico, turístico e paisagístico. Outros ressaltam o patrimônio cultural. A questão dos museus parece ser preponderante para a realização das atividades da maioria desses grupos que, inclusive, fundam uma nova concepção sobre esse espaço e o denominam de museu dinâmico. Em diversos momentos, seja na apresentação de seminários ou nas publicações dos grupos, é possível localizar conceitos próprios do universo acadêmico. É comum o uso dessas concepções para justificar a revalorização do transporte ferroviário e/ou a preservação da memória. É visível também nos debates uma apropriação de argumentos jurídicos para

⁵³ Participei desse evento como assessora do MPF, a convite do Sr. Victor.

justificar suas ações.

No conjunto, as entidades possuem formas diferentes de atuar. Há aqueles que se denominam “associação de preservação”, tendo como objetivo restaurar materiais ferroviários, revitalizar pequenos trechos de linha para a operação de trens ou manutenção de museus; outras têm interesses diversos, como a preservação do meio ambiente, publicação de pesquisas, mobilização para o retorno do transporte ferroviário, apenas para citar alguns. Assim, há duas linhas gerais: a dedicação ao desenvolvimento de projetos e realização permanente de atividades, e a promoção de discussões sobre o retorno do transporte ferroviário. Algumas nasceram com a intenção de serem representantes nacionais. Nesse sentido, o reconhecimento público coloca a Associação Brasileira de Preservação Ferroviária no topo das entidades, uns buscando a ela associar-se, outros questionando sua legitimidade. Em relação às entidades do Rio, houve uma intensificação nas ações dos grupos a partir da criação do Movimento de Preservação Ferroviária, que promoveu o intercâmbio entre as associações e a conexão com as entidades que focam a instauração de projetos no Estado. Agora, existe uma intenção em promover e consolidar o Grupo Fluminense de Preservação Ferroviária como representante das entidades do Rio, agregando valor e maior respaldo às proposições dos grupos. Esse esforço é representado pela inserção da AENFER como integrante de tal grupo. É comum a participação dos engenheiros nas entidades de preservação. Paula (2000:30/31) indica a influência dessa categoria na esfera pública: “Os engenheiros e sua principal associação, o Clube de Engenharia, sempre influenciaram na condução de assuntos estratégicos no Brasil. Em relação às ferrovias, além do trabalho técnico, foram também dirigentes de empresas e minuciosos memorialistas. E, sem dúvida, influenciaram na condução da política ferroviária”. A ABPF/Rio e a Memória do Trem não assinaram o Protocolo de Intenções desse grupo, o que é motivo de questionamento, sobretudo pela Associação Fluminense de Preservação Ferroviária. Essa movimentação anuncia um futuro de conflitos na representação da ABPF.

O MPF remodelou sua estrutura a partir da entrada do Sr. Victor no Serviço Social das Estradas de Ferro - SESEF⁵⁴ -, o que possibilitou a ampliação de eventos, de vez que utiliza o Ponto de Cultura Barão de Mauá para sua realização. Relembrando, esse grupo opera no sistema de voluntariado. Isso é indicado como um elemento que dificulta sua atuação. Entendo que esse também é o motivo pelo qual o MPF não tem interesse em possuir patrimônio ferroviário e constitui-se como entidade promotora de debates. O SESEF é um

⁵⁴ Órgão do Ministério dos Transportes, hoje, visa a atender tanto os ferroviários quanto os metroferroviários. (<http://www.sesef.com.br/qsomos.htm>). É responsável pela gestão do Ponto de Cultura Barão de Mauá.

órgão reconhecido entre os ferroviários. A aproximação com essa instituição ajuda a promover e respaldar os grupos do Rio. Por outro lado, demonstra como o desenvolvimento dos grupos está atrelado à figura de seus presidentes.

As entidades se esforçam em diferenciar-se umas das outras, o que justifica a quantidade de associações. Elas informam que seus objetivos não são iguais: o MPF considera seu principal diferencial ter inserido a discussão sobre a preservação dos acervos documentais e biblioteconômicos como representantes da história e da memória ferroviária. Isto, segundo o MPF, não era considerado pelos outros grupos. Porém, a ABPF executa projetos voltados para essa área, sobretudo, a partir de 2009. Pode essa ação refletir uma intervenção nos questionamentos do MPF? Ou, de outro modo, é a confirmação de uma disputa por uma dada representação? Algumas entidades prestam serviço através de estudos de viabilidade técnica para a implantação de trechos para operação turística, principalmente para prefeituras, de modo geral. Infelizmente, não tive acesso aos contratos para verificar o retorno financeiro dessas ações; mesmo assim, pergunto se não é essa possibilidade que desperta o interesse na criação de entidades. Pergunta que pode ser respondida no futuro. Com a extinção da Rede, delegou-se a outros agentes públicos e privados bens ferroviários, o que reorganiza a cena pública a ser conquistada pelas entidades - sobretudo a ABPF - para a manutenção de suas atividades

O Sr. Victor é o principal articulador entre os grupos do Rio pelo domínio que tem em relação aos eventos – é condutor das apresentações - e pelos lugares onde tem trânsito garantido. Atualmente, é presidente do MPF, coordenador do GFPP e chefe do Gabinete Executivo do SESEF⁵⁵, espaço, como já dito, que lhe proporciona viabilidade técnica para a elaboração de eventos. Outro fato que caracteriza essa indicação é o uso do termo “Ferroviarista”, que já ganhou destaque nos eventos, sendo utilizado inclusive por outros integrantes. Durante os encontros, cumprimenta os participantes não ferroviários com a expressão “Saudações Ferroviaristas”, também usada no fim das mensagens eletrônicas. É preciso destacar que percebi, nas reuniões de diretoria em que estive presente, uma influência significativa do Sr. Luiz Octávio (presidente da AFPP) em relação às proposições do Grupo Fluminense de Preservação Ferroviária. Ele demonstra um sentimento passional e aguerrido em relação à preservação ferroviária, compreendido, por vezes, por seus pares, como uma figura muito crítica. Ainda assim suas proposições são consideradas. Além disso, em uma das

⁵⁵ O Sr. Victor José foi empossado por Jorge Moura - diretor executivo do SESEF e conselheiro do MPF - Movimento de Preservação Ferroviária e também ex-diretor da RFFSA e da Fundação REFER. Informação recebida através de correio eletrônico do grupo colaborador do MPF.

entrevistas com o Sr. Victor, quando citei a questão da expulsão do Sr. Luiz Octávio da ABPF/Rio, e a conseqüente proibição de sua entrada na Rede, ele afirmou ter intercedido junto à Rede para a revogação dessa determinação. O trabalho do presidente da AFPP é sempre referendado pelo Sr. Victor nos eventos e comprova sua consideração por ele.

Como relatado, uma das práticas recorrentes e que prejudica a preservação, segundo as entidades, é a apropriação indevida de materiais ferroviários, que podem ser comprados, inclusive, em antiquários. Os terrenos de propriedade da Rede são patrimônios bem visados pela ação de invasores. Entretanto, a prática da preservação serviu de argumento para o roubo de trilhos da extinta Rede, envolvendo um servidor público da empresa, o dirigente da associação pró-ferrovia e outras quatro pessoas, segundo matéria divulgada em jornal. A denúncia foi feita pelo Ministério Público Federal de Minas Gerais e a Polícia Federal efetuou a prisão após flagrante no trecho entre Cruzeiro/SP e Três Corações/MG⁵⁶. Além desse caso, chamou a atenção a matéria do *Informativo AFPP* nº 64 (fev./09), que indica a venda pelos associados dessa entidade, de uma locomotiva localizada em Niterói (fato não investigado em detalhe). Mesmo não se caracterizando como roubo, serve ao questionamento sobre tais práticas, de vez que transitam na fronteira entre os usos públicos e privados do patrimônio. A própria operação dos trens turísticos, tanto pelas ONGs quanto por empresas privadas, não suscita o questionamento de uma privatização e/ou comercialização da memória?

Alguns periódicos fazem referência a entidades de preservação ferroviária, seja na forma de citação em artigos publicados, seja em agradecimentos diretos. A revista *História Viva* (2008, nº 5) credita as imagens do *pôster* dessa edição à Associação Brasileira de Preservação Ferroviária, e a *Revista de História da Biblioteca Nacional* (2010, ano 5, nº 53) indica o Clube Amantes da Ferrovia, a Memória do Trem e o Movimento de Preservação Ferroviária como referências para pesquisas sobre o tema. Essas citações demonstram um grau de interferência nos meios de comunicação.

No questionário aplicado aos participantes do Seminário de Preservação e Revitalização Ferroviária ocorrido em Petrópolis (novembro 2009), na pergunta “Como avalia as ações das Associações de Preservação Ferroviária em relação à memória ferroviária?” ficou evidente que o trabalho dessas entidades é um árduo esforço para manter viva a cultura ferroviária sem o devido apoio das instituições públicas. Interessante observar que alguns participantes citaram a desintegração entre os grupos; outros, a elitização e morosidade na tomada de decisões.. Há opiniões divergentes. Um participante acredita que “A Associação de

⁵⁶ Disponível em: < <http://www.pgr.mpf.gov.br/noticias/noticias-do-site/criminal/mpf-mg-denuncia-seis-pessoas-por-furto-de-trilhos-da-extinta-rede-ferroviaria-federal-1/>>. Acesso em: 14 dez. 2009.

Preservação Ferroviária não se limita à conservação da memória. É uma "locomotiva" que tem mantido acesa a chama do trabalho de revitalização de um meio de transporte nunca superado como solução adequada às dimensões geográficas de nosso país” (Luiz Antonio de Souza). Outro afirma: “São fundamentais para provocar a mudança de foco e de investimentos do governo nesta área e para manter viva a memória e preservadas as estruturas e equipamentos ainda existentes” (Evany Rita Noel Carvalho). Há o reconhecimento de que a preservação é um problema público do Brasil “Porém, a iconoclastia não é privilégio da memória ferroviária; vemos na imprensa o abandono e o descaso com o nosso patrimônio artístico e arquitetônico” (Cláudio Eduardo Camardella). Pelas respostas, percebo o maior reconhecimento das ações de restauração de materiais, algumas vezes classificados como obras de arte. Essas são algumas análises compreendidas no decorrer do convívio com os grupos, o que de forma alguma esgota a gama de possibilidades que este universo suscita.

2.4 Um Ator em Destaque: a trajetória do Sr. Victor José Ferreira

O Sr. Victor José Ferreira é o personagem principal na minha interlocução com o campo das entidades de preservação ferroviária do Rio, e participante na elaboração das fontes sobre o Movimento de Preservação Ferroviária e sobre o Grupo Fluminense de Preservação Ferroviária utilizadas nesta pesquisa. Esta seção cumpre o papel de apresentar esse indivíduo como orienta Emmanuel Le Roy Ladurie (1997), que na elaboração da sua pesquisa sobre a história agrária francesa fala, inicialmente, sobre Jacques Fournier, produtor dos relatos dos camponeses, coletados nos processos de inquisição. Ladurie (1997) ressalta que a crítica das fontes é uma tarefa obrigatória para o exercício da escrita historiográfica. Utilizo como referencial teórico metodológico a história oral, que, como ensina Alberti (2004), orienta as possibilidades da apreensão do vivido, que não é diferente de outras operações que lidam com a reconstrução do passado, mas permite uma percepção especial sobre essa reelaboração: “É da experiência de um sujeito que se trata; sua narrativa acaba colorindo o passado com um valor que nos é caro: aquele que faz do homem um indivíduo único e singular em nossa história, um sujeito que efetivamente viveu – e por isso dá vida à – as conjunturas e estruturas que de outro modo parecem tão distantes” (Alberti, 2004:14). Segundo essa historiadora, é necessário considerar a impossibilidade de reconstruir o passado

senão como um resultado fragmentado: “[...] a entrevista nos revela pedaços do passado, encadeados em um sentido no momento em que são contados e em que perguntamos a respeito” (Alberti, 2004:15). A história oral promove, através da memória, sentido ao passado, mas importa observar, como diz Alberti (2004) apoiada nas teorias de Pierre Bourdieu sobre a ilusão biográfica, que o indivíduo não carrega em si todas as representações e significados de uma sociedade ou grupo.

Há um detalhe crucial, porém: o fato de o sentido e a identidade em sociedades modernas pressuporem o indivíduo como âncora e elemento constitutivo. Ao tempo indistinto, linear e racional do mundo moderno contrapõe-se a densidade de significados da biografia, capaz de sintetizar os significados do passado. Se a história oral representa uma opção totalizadora frente à fragmentação de documentos escritos é porque ela está centrada no indivíduo, que funciona, em nossa cultura, como compensação totalizadora à segmentação e ao nivelamento em todos os domínios”. (Alberti, 2004:21).

No dia cinco de junho de 2009, retomei as entrevistas com o Sr. Victor iniciadas em 2008 sobre a história do MPF. Nesse momento, importava conhecer um pouco sobre a história de vida desse ex-ferroviário que, até a presente data, não cortou em definitivo seu relacionamento com a instituição que lhe serviu de referência profissional durante toda a sua vida – deslocou o espaço de suas atividades para um lugar que o coloca mais perto da memória e lhe garante o contato com amigos de profissão. A entrevista ocorreu durante algumas manhãs, no SESEF, atual local de trabalho do entrevistado, na Estação Barão de Mauá. Sempre receptivo e amável, não se furtou a responder nenhuma das perguntas, e às vezes perguntava se estava bom. Ao fim, ou durante a coleta me doava livros sobre ferrovias para ajudar na pesquisa⁵⁷.

Como informou, sua ligação com a ferrovia remonta à infância. Nasceu em 1943 no município mineiro de Volta Grande⁵⁸, integrado à E. F. Leopoldina, que tinha um fluxo regular de trens na estação da cidade. O trem garantia o contato com o mundo exterior e funcionava como um veículo de comunicação junto com o cinema, o jornal e o rádio. O Sr. Victor recorda que o rádio não sintonizava direito, mas à noite, seu pai conseguia sintonizar emissoras do exterior que transmitiam programas em português. O jornal e os rolos de filmes de cinema - transportados em latas - chegavam no trem expresso que chegava do Rio às quartas-feiras e domingos. O trem simbolizava o retorno de entes queridos, levava e trazia

⁵⁷ É importante salientar que todos os entrevistados tiveram uma postura de colaboração com o trabalho e cederam materiais: o *Informativo AFPPF* e um *compact disc* com apresentações da ABPF, por exemplo.

⁵⁸ Município do Estado de Minas Gerais existente desde 1835, foi emancipado do município de Além Paraíba no ano de 1891. Em 2004 registrava 5.118 habitantes.

gente, principalmente do Rio de Janeiro, conta o Sr. Victor. E assim, transmitia à sociedade local “aquela ideia de um mundo novo, moderno, diferente, grande; e o nosso pequeno mundo, ali, ficava até um pouco acanhado diante disso”.

O Sr. Victor falou sobre o trem misto, que passava pela manhã saindo de Porto Novo (Além Paraíba) para Recreio, e retornava à noite.

Era um trem que transportava muitos vagões de carga, tinha na sua cauda apenas um vagão de carro de passageiro. Um detalhe: para o ferroviário, vagão é o que transporta carga, o que leva passageiro se chama carro. Esse trem, a gente curtiava muito, porque como ele parava para carga e descarga de mercadorias em cada estação,, levava mais tempo na sua viagem e a gente gostava. Aproveitava mais o passeio, era o trem da curtição.

O Sr. Victor narra uma aventura durante a viagem que fez de Volta Grande a Recreio, junto com seu irmão um ano mais novo no trem misto, quando esse parou em uma estação: “[...] o chefe do trem avisou-nos de que aconteceria a descarga de um vagão gôndola, que carregava telha, e era tarefa entre 40 min. a 1 hora. Se a gente quisesse, poderia descer e passear, tinha um campo de futebol na frente da estação, uns garotos lá jogando, nós nos agregamos. Nós, e outras crianças que estavam no trem pudemos bater uma boa bola enquanto o trem estava lá parado”⁵⁹. Além desse trem, havia dois expressos: Carangola/Rio, que fazia em Volta Grande, à época, o chamado ponto de lanche - parada de 10m, quando as pessoas podiam descer e seguir até o bar da estação para comprar refrigerante, salgado ou beber café. Nesse momento, alguns garotos aproveitavam para oferecer àqueles que não queriam descer do trem, água, pastel, laranja etc. como informou o Sr. Victor.

Outro trem de passageiro comum na localidade era o trem noturno. Esse, para o menino Victor e outras crianças, significava o mistério, porque não era visto, pois só passava na alta madrugada. No entanto, como relatado, o seu passar deixava sons e transmitia à infância a imagem de um objeto “soturno, sombrio, aquelas figuras típicas dos fantasmas da madrugada. Nós nunca víamos o noturno, mas às vezes éramos acordados com o barulho da locomotiva, e principalmente com seu apito. Era um trem misterioso”. No transporte de carga, a cidade era contemplada com o leiteiro – levava o leite recolhido das estações do interior para o Rio de Janeiro -, e o lateiro – voltava com os latões vazios. A cidade era sede de uma turma da Via Permanente, como disse o Sr. Victor, que nesse momento se lembrou do Mestre Liminha. Fez associação ao fato de as pessoas da cidade ter contato diário com o trem à música “gravada pelo Fernando Brant e musicada por Milton Nascimento”, “Encontros e

⁵⁹ Essa passagem é contada no livro *O trilho e a flor* de autoria do Sr. Victor José.

Despedidas” como sendo a realidade deles, ou seja, como diz a música e o Sr. Victor se apropria “era, de fato, a vida do nosso lugar e pra nós, o trem era assim”. A vocação profissional de todos que nasciam nesse município era ser maquinista - ele não conseguiu essa formação.

Minha entrada profissional no campo ferroviário aconteceu aos 13 anos de idade. Com 11, tendo terminado o antigo curso primário, como em volta Grande não havia curso ginásial, minha família se mudou para Alem Paraíba onde havia. E, aos 13 anos e 9 meses, entrei na Escola Profissional Ferroviária de Alem Paraíba. No concurso anual onde selecionavam 30 alunos, fui selecionado. Lá havia, inicialmente, uma divisão do grupo em dois: o pessoal que ficaria na parte mecânica e os da parte de madeira. Fui para a área de mecânica, onde no primeiro ano se passava mensalmente por três seções – ajustagem, caldeiraria e ferraria - e ao final do ano o grupo foi dividido em dois: ajustadores torneiros e caldeireiros ferreiros. Fiquei no ajustador torneiro; no terceiro ano é que a gente ficava numa só seção; fiquei na tornearia, sou torneiro mecânico.

A Escola Profissional era mantida pela E.F. Leopoldina em convênio com o SENAI, e no final do curso, os alunos recebiam a Carta de Ofício. As aulas eram intensas e exigia muita dedicação dos alunos, como informou o Sr. Victor.

Nós éramos já funcionários, empregados: menores aprendizes com carteira assinada. Recebíamos meio salário mínimo, inicialmente. O horário do curso era de segunda à sexta, das 7 da manhã às 14:30 da tarde e sábado até as 12h. Um terço mais ou menos do tempo era reservado para aulas teóricas, onde além de matérias básicas como português, matemática e ciências, nós tínhamos algumas específicas, como desenho técnico, tecnologia de ferramentas, tecnologia de materiais que complementavam o embasamento para a parte prática. Tinha alguns casos, como matemática, a gente avançava além do conteúdo do antigo ginásio, porque tínhamos uma base boa em trigonometria, principalmente para quem, como eu, operava na tornearia precisávamos fazer alguns cálculos para poder operar os tornos que, à época, não eram digitais; o próprio operador tinha que fazer os cálculos para a montagem de drenagem etc.

Ele ressalta que o curso foi importante em sua vida profissional, não só pela aprendizagem, mas também pela formação cívica e moral. Era um processo de internalização de valores relacionados com a dignidade do trabalho. Ele relata que, durante as primeiras semanas, o aluno novo era submetido a trabalhos braçais propositadamente, induzido pelos veteranos na intuição de “quebrar a crista dos calouros”: capinar o pátio, varrer oficinas, limpar as máquinas:

Já na segunda semana, eu e mais quatro colegas fomos escalados para descarregar um vagão - uma gôndola de areia para uma obra que seria feita na oficina da escola. E foi um trabalho pesado, porque durante um dia tivemos que operar com pás, e para falta de sorte nossa, (riso) choveu um pouquinho (riso), então, a areia ficou muito pesada. E, ao final do dia, chegando em casa, comentei com meu pai que achava que

não estava valendo muito a pena estar na escola, tendo em vista que naquelas duas semanas só havia feito trabalhos desqualificados e pesados desse tipo. Mas, meu pai que era um homem de pouca escolaridade (só tinha o terceiro ano primário) era barbeiro, mas ele se informava bem, lia bastante, ouvia rádio, gostava muito de cinema. Ele chamou meu irmão, que era um ano mais novo e que no ano seguinte também iria para a escola profissional, e nos transmitiu uma lição: que qualquer que fosse o trabalho, a tarefa, que a gente estivesse exercendo na vida profissional, mesmo que não fosse a mais importante para a organização ou para os outros, deveria ser a mais importante para nós e se estivéssemos carregando um vagão de areia, lavando banheiro, capinando um pátio, transportando material, que isso fosse para nós a tarefa mais importante. Que nós colocássemos o coração naquilo que fazíamos, e isso eu fiz durante toda a minha vida e faço até hoje (o telefone tocou, mas o Sr. Victor só parou de falar quando terminou de transmitir a lição do pai).

Sobre o SENAI, José Geraldo Esquerdo Furtado (2009), que trabalhou na Oficina de Porto Novo em Alem Paraíba, narra na apresentação da sua dissertação uma experiência que corrobora o que disse o Sr. Victor. Para ele, os aprendizes eram submetidos a uma rotina pesada.

Éramos submetidos a uma série metódica de aprendizagem que, inicialmente, não me esqueço, consistia numa jornada de dias de limagem para o desenvolvimento da coordenação motora e destreza manual, por vezes extenuante e dolorosa. Muitos de minha turma tiveram as mãos cobertas de bolhas a ponto de afastamento médico. Além disso, éramos mantidos de pé nas bancadas por quatro horas com um intervalo de quinze minutos para o lanche. De um modo geral, encarávamos isso como um desafio. Afinal, estávamos ali para aprender a sermos trabalhadores. (Furtado, 2009:12)

O Sr. Victor entrou na escola em 1957 e terminou no começo de 1960. Era comum o aproveitamento dos alunos na operação ferroviária da Leopoldina, porém no caso da turma do Sr. Victor isso não aconteceu por excesso de pessoal; mas eles receberam o compromisso de contato futuro, o que ocorreu ao final de 1963. A partir de então, tornou-se professor da Escola Profissional Ferroviária de Governador Portela, município de Miguel Pereira/RJ.

Essa escola tinha sido vinculada a E. F. Central do Brasil, que operava o chamado trecho da linha auxiliar - saía de Japerí até Três Rios onde se localizava Miguel Pereira. Mas em 1963, o trecho foi transferido para a E.F. Leopoldina. A essa altura já existia a RFFSA, as duas ferrovias eram vinculadas a ela. E, os professores da escola tiveram a opção de continuar nela ou transferir-se para outras escolas da própria Central do Brasil. A maioria quis se transferir. Houve vaga, então, fui convidado e no dia 20/11/1963 fui readmitido na E.F. Leopoldina, agora como professor na Escola Profissional Governador Portela, onde também exercia a função de Diretor Substituto. O Diretor titular era Fernando Marques Duarte que foi Instrutor Chefe de oficinas de aprendizagens de Além Paraíba, onde fiz o meu curso como aluno; daí o convite ter partido dele.

Ele permaneceu na escola até o final de 1967, quando foi convidado a ser assistente do professor Cesar Pereira Machado, chefe do Departamento de Administração de Pessoal da

E. F Leopoldina – empresa com 12 mil funcionários - localizada na Estação Barão de Mauá. Continuou morando em Governador Portela e utilizava o trem para trabalhar no Rio. Manteve-se nessa função por um ano e logo foi convidado pelo professor Wallace Souza Viera, que assumiu o Departamento de Ensino, Seleção e Treinamento da Leopoldina. De comum acordo entre os setores, o Sr. Victor transferiu-se para o chamado DEST. Tornou-se amigo e admirador do Sr. Wallace e juntos criaram a revista *Magister* - voltada para a capacitação de professores das escolas primárias mantidas pela Leopoldina - em torno de 10 - além das Escolas Profissionais de Além Paraíba, Bicas, Cachoeira de Macacu e Macaé. Também iniciaram a publicação de um boletim noticioso chamado ‘Enfoque’.

O Sr. Victor saiu desse departamento e foi para a Administração Geral da RFFSA, em meados de 1969, com o objetivo de participar de um grupo de trabalho criado pelo chefe do Departamento Geral de Desenvolvimento de Pessoal, Américo Maia Vasconcelos Neto – futuro diretor da Rede e presidente da CBTU - em conjunto com o SENAI, para levantar a situação das escolas profissionais e definir quais necessitavam de melhorias. O grupo era coordenado por José Furtado – diretor da Escola Técnica Pandiá Calógeras de Siderúrgica. Esse projeto era o compromisso de ressarcimento de um débito financeiro que a Rede tinha com a SENAI, de vez que não recolhia os impostos obrigatórios ao SENAI. No começo de 1970, o Sr. Victor foi trabalhar na Administração Geral, diretamente com o diretor Américo Maia, que se licenciou, em seguida, para realizar uma consultoria fora do Brasil e foi substituído por Wallace Souza - amigo do Sr. Victor. Nesse setor, o Sr. Victor permaneceu até 1980, desenvolvendo algumas atividades na área de desenvolvimento de pessoal, como relatou.

No início da década de 80, pudemos oxigenar bastante a área de desenvolvimento de pessoal, que incluía, além da aprendizagem industrial de menores, treinamentos e capacitação dos funcionários da rede. A área de recrutamento e seleção de pessoal foi transformada em psicologia organizacional que além de incluir recrutamento e seleção incluía também a revisão periódica do pessoal envolvido em segurança do trafico e também um belo projeto de ergonomia, melhoria do ambiente físico, principalmente das oficinas das áreas operacionais, para humanizar o trabalho e até mesmo ganhar em produtividade. Um período bastante fértil na administração geral da rede nessa área.

Nesse mesmo período foi remanejado para a Área de Administração de Pessoal – responsável pela gestão de cargos e salários, direitos e deveres dos funcionários - e trabalhou com o diretor de Pessoal, Geraldo José de Oliveira, sucedido por Hélio Duarte Nascimento, que liderou um processo de modernização, sob recomendação do Banco Mundial (nesse momento financiando a Rede) separando os trens metropolitanos que faziam transportes de

subúrbio das outras operações da Empresa. Tal procedimento possibilitou a criação da Companhia Brasileira de Trens Urbanos (CBTU) em 1982 – através da transformação da Engefer, ligada ao Ministério dos Transportes e responsável pela construção da Ponte Rio-Niterói e da Ferrovia do Aço. O Sr. Victor ressaltou que não era dessa área e foi indicado pelo diretor de Pessoal, tendo sido endossado pelo presidente Carlos Aluisio Weber, designado pelo Ministro dos Transportes para compor a primeira Diretoria da CBTU, presidida, à época, pelo engenheiro Elian Moreira de Souza. O Sr. Victor disse que:

Nós passamos por um período muito positivo de implantação da nova empresa, que absorveu, além dos empregados originários da rede, que operavam nos trens de subúrbios dos grandes sistemas do Rio e São Paulo, outros que existiam nas capitais. Ela também absorveu pessoas do metrô de São Paulo, principalmente, e da própria Engefer. Houve um trabalho interessante de harmonização dessas culturas diferentes e fomos para a primeira diretoria sabedores de que estávamos no final de mandato do governo federal e nosso tempo era curto. De fato, em maio de 1984, com a nova administração, terminaram os governos militares e assumiu o primeiro governo civil. A diretoria foi toda substituída.

Após esse tempo, retornou para a Rede como chefe do Departamento de Desenvolvimento da Organização, na Diretoria de Planejamento, tendo como diretor Fernando Limeira de França, considerado um dos mais competentes gestores que já haviam passado pela Rede, segundo o Sr. Victor. Nesse setor desenvolveu uma operação de “Organização e Métodos” como um programa de mudança planejado na empresa. Assumiu, depois, como primeiro superintendente de informática, novamente sob orientação do Banco Mundial, que recomendou um reforço nos investimentos na área de informática, até então modesta e obsoleta, e que deveria transformar-se em uma área de destaque.

Era um órgão de terceiro escalão; passou a Superintendência de Informática, aglutinando não apenas a antiga Divisão de Sistema, mas também a área de Estatística, de Desenvolvimento Organizacional - que eu chefiava antes, a área de Telecomunicação de Documentação. A visão do Banco Mundial era que não se deveria trabalhar apenas com processamento de dados, mas com gestão da informação - a geração das informações; sua distribuição; seu processamento; seu arquivamento; e seu registro. Foi uma experiência muito interessante, e justamente entre as pessoas que foram identificadas em condições de ser o primeiro superintendente de informática, eu fui o escolhido pela Rede, com endosso do Banco Mundial. Pesou nisso o fato de eu não ser um profissional da área de sistema: o Banco queria quebrar os paradigmas e trazer alguém que tivesse alguma visão gerencial mais ampla, não gastasse seu tempo com picuinhas tecnológicas, que para isso teria lá os técnicos, e foi uma experiência também muito interessante. O Governo Federal queria quebrar o monopólio da IBM, que tomava conta de toda a área de informática das estatais e forçava a Rede a sair da linha IBM. Eu comandeie esse processo. Optamos, entre outras pela ABC Bus. Tecnologia- francesa, foi um processo que pude comandar.

O Sr. Victor trabalhou nessa equipe aproximadamente por um ano, e foi convidado pelo então presidente da Rede, Osiris Stenghel Guimarães (amigo e companheiro de preservação ferroviária), a retornar à área de pessoal, com o cargo de superintendente geral de pessoal, até 1987, ano de sua aposentadoria. Porém, continuou atuando como assessor da Presidência. Depois, tornou-se chefe de Gabinete da Presidência, de 1988 a 1990, sob nova Presidência – Fernando Fagundes Neto. Em fevereiro de 1990 iniciou o curso de Altos Estudos de Política e Estratégia na escola Superior de Guerra, indicado pela Rede, que recomendava dois nomes por ano. O Sr. Victor ressaltou que nesse período - sob a nova gestão presidencial do Brasil, sob o regime do presidente Fernando Collor de Mello -, ocorreram uma série de demissões “indiscriminadas” no serviço público. E o fato de estar no curso livrou-o de presenciar esse procedimento do qual discordava e que lhe seria penoso.

Ao final de 1990 terminou o curso e foi escolhido para permanecer no corpo da Escola. Tornou-se adjunto da Divisão de Planejamento, onde se manteve por dois anos. Após esse prazo, pediu seu retorno à Rede com a intenção de se desligar definitivamente. Porém, Osiris Stenghel Guimarães retornou à Presidência, e solicitou que fosse seu assessor no processo de estudos do BNDES, para a modelagem da desestatização da RFFSA. Ficou até 1994, quando se desligou da empresa e passou a trabalhar como consultor da empresa Transporta Consultoria em Transporte na implantação de três empresas de ônibus em São Paulo, na região do ABC paulista. Trabalho desenvolvido até 1999 (o Sr. Victor gracejou, ironizando que mudara literalmente dos trilhos para os pneus). Em julho desse ano, retornou ao Rio e continuou como autônomo, desenvolvendo projetos para algumas empresas - Bradesco, BNDES, Vale. Depois, voltou à empresa de consultoria, onde assumiu a incumbência de reformular a empresa. Voltou a São Paulo, e de 2003 a 2006 trabalhou como diretor executivo do Cogeime - Instituto Metodista de Serviços Educacionais (entidade que coordena a Rede Metodista de Educação), a convite da Igreja Metodista (íntegra essa Igreja). No fim desse período, retornou ao Rio e assumiu a função de interventor do Instituto Metodista Bennet - mantenedor do Centro Universitário e do Colégio - até julho de 2008. Depois disso, permaneceu um curto tempo como consultor e, em 14 de novembro, recebeu um convite de Jorge Moura, ex-diretor da Rede e diretor do Serviço Social das Estradas de Ferro (SESEF), para atuar como chefe de Gabinete e coordenador geral do Ponto de Cultura Barão de Mauá, ambos na Estação Barão de Mauá.

No final do processo de entrevistas, retomei alguns pontos que não ficaram claros ou

despertaram questionamentos. A questão da carta de ofício⁶⁰ foi um deles. Indaguei sobre sua importância. Obtive a resposta de que a carta era um diploma emitido pelo SENAI, que servia como prestígio, sobretudo na seleção por outras instituições empregadoras. Contudo, para o trabalho na E. F. Leopoldina, ter ou não a carta não fazia diferença - todos os alunos aprendizes que terminavam o curso eram tratados da mesma forma. O atual presidente do Brasil, Luiz Inácio Lula da Silva é detentor de uma carta de ofício de Torneiro Mecânico à qual se refere com orgulho⁶¹. Outro ponto foi à participação do Sr. Victor no processo de desestatização, quando esclareceu que exerceu a função de interlocutor junto ao consórcio “Nova Ferrovia”, financiado pelo BNDES e que nas reuniões realizadas no Banco, interferiu nesse processo. Ressalta, entretanto, que por um “erro tático” não fez essas intervenções por escrito e agora não pode provar as sugestões. Cita como uma de suas demandas a inclusão no edital de licitação da malha sudeste e a manutenção do Museu do Trem no Rio de Janeiro. E reforçou que, se hoje a MRS Logística não tem interesse em manter o Museu é por um erro no processo de concessão. Após a aprovação do BNDES, os leilões de concessão e arrendamento dos bens operacionais, que deveriam ser mantidos pela concessionária e devolvidos ao final, foram iniciados por blocos de malha. Um erro indicado pelo Sr. Victor foi a inexistência de um agente regulador, competência atribuída à ANTT - criada após esse processo ter sido iniciado, o que proporcionou a desativação de trechos, sem autorização. Mesmo assim, segundo o Sr. Victor, houve um crescimento do transporte de carga concentrado em uma malha reduzida.

Vários dos consórcios vencedores eram constituídos de grandes clientes da Rede. A operadora passou a ser um centro de custo e não de resultado; o objetivo deles era reduzir o custo com o transporte de suas próprias mercadorias. O caso típico da malha sudeste, até agora, embora a MRS Logística tenha crescido em transporte, cresceu em produtos explorados por seus próprios acionistas, tais como: minério de ferro, produtos siderúrgicos, cimento etc. Ela progrediu pouco no transporte de carga geral entre Rio e São Paulo, a linha é subutilizada por não haver interesse. Há duas exceções: a América Latina Logística que, de fato, é uma empresa de logística, com intermodalidade de caminhões, controladores que não são clientes tradicionais; o Grupo Garantia é de origem bancária e produz cerveja para a Imbev; a visão deles é mais voltada para resultados, enquanto que a MRS é uma empresa tipicamente vista por seus donos como uma empresa para viabilizar o custo menor de seus produtos.

Além do trabalho nas ferrovias, o Sr. Victor aventurou-se na carreira literária. O livro

⁶⁰ No dia do Ferroviário em 2009, comemorado no Ponto de Cultura Barão de Mauá, um dos palestrantes - Ubirajara de Souza, disse não ter recebido esse documento, fato que, segundo o Sr. Victor, ocorreu porque nessa turma os alunos, quando ingressaram, já eram aprendizes da oficina e, seguindo a legislação vigente, a idade limite era de 18 anos para finalizar o curso; o grupo de Ubirajara excedia essa faixa etária.

⁶¹ Esta experiência da vida do Presidente Luiz Inácio Lula da Silva foi explorada no filme “Lula o filho do Brasil”, lançado em 2009.

O trilho e a flor, publicado em 1986, reúne poesias e crônicas do autor, definidos por ele como “uma declaração de amor ao trem, com lirismo e com saudade”. A obra transmite um misto de esperança e tristeza do menino do interior ao homem da cidade. Diz à locomotiva as palavras daqueles que dedicaram anos de vida em troca de amor e dor.

CANÇÃO PARA O TREM QUE NÃO VOLTARÁ

Suarenta e arfante, a velha locomotiva caminhava mais um pedaço. E alguns trilhos, já gastos, presos à máquina por cabos de aço, soltaram-se da terra, em meio à multidão de pó e ruído.

Era o fim, morria, a pouco e pouco, aquela linha férrea que o frio julgamento do progresso condenara.

A velha máquina, gigante dócil, obedecia sem discussões quantas ordens lhe dava o comando destruidor. Arquejava, oscilava, novos trilhos soltavam-se, relutantes, do chão que até ali abraçavam.

Só marcas ficaram. Rastros de aço em terra ferida, marcas de separação.

À margem, bem junto, o velho pouco se mexia. Sentado na pequena elevação, cotovelos nos joelhos, rosto entre as mãos, os olhos – cansados faróis – registravam tudo, mudas testemunhas da agonia final.

Mais uma vez a terra era violentada, outro trilho saltava, entre gemidos de dormentes podres. E o velho caminhava mais para dentro de si, sua alma violentada com o apocalipse visual.

Por que faziam isso?

Seu coração não entendia. O trem sempre caminhara por ali, por que não o queriam mais?

Máquina, trilhos, dormentes, tudo sempre existira, tudo lhe parecia tão eterno, por que não o acreditavam?

Ele nascera ali mesmo, vira o trem chegar, a esperança que aportava trazendo o amanhã de progresso. Acompanhara o enxerto de madeira e aço naquela terra rebelde, virgem que se deflorava para a estranha concepção.

Em breve chegava o trem. Um ser diferente, estranhamente místico, que passou a povoar dia e noite com sua presença pesada e imponente.

Quanta coisa chegou com ele! Tantas coisas levou e trouxe, mensageiro de distantes recados, testemunha fiel de gentes e fatos, de vida e morte, de chegada e despedida.

Muita gente ele vira nascer, condutor de assustadas criaturas que carregavam no ventre uma vida nova, mundo de esperança universos nascidos do amor.

Muita gente ele ajudara partir, que a morte tarda, mas não falha e cada um tem seu dia, não há como fugir. ‘Carros de defunto’ ele transportara, viagem última de quem deixava de ser.

Quantos ais de amor ouvira ele, indiscreto invasor das noites e das sinuosas curvas, onde corpos se misturavam com suor e orvalho! Quantos queixumes, quanto suave cantar, quantos segredos, quantas aflições, quanta vida se escoara à sua passagem, cobra de aço, a musicalidade das rodas possuindo os trilhos, a fumaça inundando tudo.

Novo empuxo, novo ranger, outro pedaço se esvai.

O velho continuava mudo, imóvel, o olhar perdido no depois. Uma tristeza grande vem chegando de mansinho, parecendo o trem que aportava suave, ontem, na pequenina estação.

Que fazer? É o fim, solução não tem. De nada lhe adiantaria gritar bem alto, mais alto que qualquer altura, que aquilo não era direito, o trem nada fizera, por que destruí-lo, por que humilhá-lo, por que sua morte tão brutal?

E o velho não gritou. Falou somente com o seu coração, nele depositou a última imagem do trem amigo, em breve mais uma sombra apressada no invólucro insondável de sua alma, importante presença no passado de seus sonhos e realizações.

As teimosas lágrimas desceram, por fim, percorrendo aquele caminho enrugado, um rosto marcado de sol e de vida. Caindo ao chão, misturam-se com pó e cinzas, restos

mortais do trem que não voltaria mais. (Ferreira, 1986, p. 49)

Em 2008, lançou a 2ª edição do livro *Estórias do trem: uma viagem no folclore ferroviário*, homenagem “ao ferroviário anônimo que, no dia-a-dia do seu trabalho, com humor e fé na vida, apesar das lutas e dificuldades, constrói não apenas a história, mas também, as estórias do trem e de sua gente – razão de ser deste livro”. Nesse segundo livro, o Sr. Victor descreve os “causos” vivenciados ou ouvidos por ele. Conta com a apresentação de amigos ilustres do autor. Fernando Brant⁶² escreveu que “[o] trem, pelo menos para os mineiros, é tudo. Até aquela máquina que puxa vagões e leva pessoas e mercadorias. Quanta coisa, em minha vida pessoal e profissional, se desenrolou ao longo dos trilhos, das estações, das casas dos ferroviários. Escrevi reportagens e fiz canções falando dessa paixão. E viajei muito, e tenho saudade de viajar, no ritmo balançante das locomotivas”. Continuando, o cantor Ivan Lins sempre referenciado como apoiador da causa ferroviária, considerado um ferroviarista (citado, inclusive na edição nº 53 da *Revista de História da Biblioteca Nacional* como Ferroviarista Emérito do MPF) reforça a ideia de que trem é tudo para os mineiros e argumenta:

[...] E se trem é tudo prum mineiro, tem coisa aí. Deve ser uma das boas coisas da vida. Deve ser, não! É! Portanto o Brasil deveria, em nome da melhoria da qualidade de vida (e do bolso) do país, olhar com mais carinho para essa contribuição dos mineiros para o nosso bem estar. Porque trem é um trem bom demais da conta, sô! É magia, é lirismo, é viagem ao passado, ao futuro, é folclore, é realidade sobre os trilhos da nossa vida, é história e estórias e é motivo para tantos ‘causos’, que nos contam esses homens crescidos e vividos ao som do apitar.

Alguns desses ‘causos’, garimpados pelo sempre ferroviário Victor José Ferreira, meu amigo e ilustre mineiro, fizeram nascer este livro. Traz um pouco do riso, a alegria, do surpreendente que cerca o universo do trem e dos ferroviários, de profissão ou de coração.

Apesar de todo descaso e de toda incompetência com que certas autoridades insistem ‘doentamente’ em tratar o TREM BRASILEIRO, este livro nos dá um alento, através de suas entrelinhas e é um grito de alerta para que os sonhos do Victor, que são nossos também, se tornem realidade no ressuscitar do nosso TREM para todos os brasileiros. (Lins, *apud* Ferreira, 2008:21)

O ex-presidente da Rede, Osiris Stenghel Guimarães, contribui na apresentação do livro.

[...] não sou homem de letras - porém, muito me gratifica, pela grande admiração que dedico ao autor, fiel colaborador nas minhas gestões frente à Rede Ferroviária Federal S/A. Como neto e filho de ferroviário, todas as histórias e tradição a respeito de estradas de ferro, trens, trilhos, sempre me fascinaram, sensibilizando-me até

⁶² Compositor mineiro e parceiro musical do cantor Milton Nascimento na música “Travessia”, “Maria Maria”, “Canção da América” “Encontros e despedidas” dentre outras.

hoje. Por este motivo, quando li ‘O Trilho e a Flor’, o primeiro livro, não só senti a nostalgia do ‘menino Victor’, como também sua grande sensibilidade por toda a poesia que existe nesta grande instituição: a ferrovia.

[...] Seu espírito de trabalho e de luta pela ferrovia fizeram do Professor Victor um dos mais destacados defensores da classe a que pertence. Ele foi e será sempre um exemplo para os ferroviários. (Guimarães, apud Ferreira, 2008:23/24)

Por último, escreve um dos idealizadores do MPF, Zélio Alves Pinto.

[...] O silvo do apito rebatia na parede das montanhas e o eco chegava até nós, repetindo, sumindo.

Calmamente as famílias deixavam suas casas, em direção à estação, para receber os parentes e amigos que chegavam ou para se despedir dos que partiam. Era uma festa, tanto a espera quanto a chegada. No meio do agito de abraços, choros e exclamações, os meninos corriam – eu entre eles pela imensa plataforma em intensa algazarra. Os mais alegres e festejados eram aqueles que recebiam parentes, tios ou tias, avós ou primos, que vinham do Rio de Janeiro. Estes traziam estórias da outra extremidade da linha e também aquelas que ouviam ou aconteciam ao longo da longa jornada.

Se eram parentes que chegavam, minha felicidade se completava geralmente depois de terminado o jantar, quando todos permaneciam em volta da mesa para ouvirem, atentos, a conversa dos adultos e os seus casos, até dormir.

Minha cabeça pendia e as pálpebras pesavam, enquanto a conversa ia lentamente se transformando em murmúrios sem sentidos, até que por fim eu apagava, para acordar no dia seguinte, em minha cama aquecida, tentando me lembrar da noite anterior e das estórias do Rio e do trem, que se misturavam em minhas lembranças de menino. Eram estórias mágicas de aventuras e sombras assustadoras, muitas das quais ainda recorde e, quando falo delas tenho a sensação de que vieram de um mundo muito distante, que já não existe mais.

Agora, aqui neste livro, meu bom amigo Victor retoma o tema e eu vejo que muitos dos seus casos se parecem com aqueles que ouvi quando criança [...] nos relembro sempre que o ‘trem-de-ferro’ foi e tem sido muito mais do que um meio de transporte. Foi e continua sendo, no que pesem os pesares, um importante agente, interagindo hábitos e costumes, neste enorme país, cuja cultura ainda se delineaia [...]. (Pinto, apud Ferreira, 2008:25/26)

Como dito anteriormente, o Sr. Victor se constrói como personagem singular na história dos grupos do Rio. E sua trajetória profissional suscita a compreensão desse fato. A experiência de entrevistá-lo é instigante por permitir a compreensão do trabalho de ordenamento dos relatos memoriais abordados por Gomes (1996:3), em sua experiência entrevistando Alzira Vargas, que denomina como “trabalho de solidificação” exercido pela memória. Como entrevistei o Sr. Victor por mais de uma vez, e em momentos distantes, pude perceber que alguns relatos se repetem, e o encadeamento de sua vida profissional é linear. Isso me levou à conclusão de que se tratava de um processo de reordenamento ou congelamento de seus relatos, possivelmente, devido à necessidade de recontar sua história diversas vezes. Gomes (1996:6) diz que “[a] memória é um trabalho. Como atividade, ela refaz o passado segundo os imperativos do presente de quem rememora, ressignificando as noções de tempo e espaço e selecionando o que vai e o que não vai ser ‘dito’.

Na próxima seção, abordo o Seminário de Preservação Ferroviária, como espaço emblemático no conhecimento das estratégias dos grupos.

2.5 A Estratégia em Pauta: Seminário de Preservação e Revitalização Ferroviária

Nos dias 06 e 07 de novembro de 2009, aconteceu no Museu Imperial, na cidade de Petrópolis no Estado do Rio de Janeiro, o seminário em questão. Realizado pela ABOTTC; pelo COMTUR/GT Trem; pelo MPF; pelo Museu Imperial e pelo SESEF/Ponto de Cultura Barão de Mauá, seu objetivo foi discutir projetos de reimplantação de trechos ferroviários no estado do Rio, interligando-o à cidade de Petrópolis, para onde já existem propostas desenhadas, aguardando apenas sua implantação.

Estiveram presentes representantes de instituições públicas, de associações de preservação, políticos e membros da comunidade local - petropolitanos. A estrutura foi desenhada em dois dias de intensas palestras, cronologicamente controladas pelo Sr. Victor José, apresentador do evento. O evento foi apoiado pelo Museu, que cedeu o espaço físico, uma equipe de apoio, incluindo funcionários da instituição, e divulgou o evento na internet. No ambiente das palestras, num tablado ao fundo, estava “presente” o busto de D. Pedro II, seguidamente referendado no decorrer dos debates. Esse seminário destacou-se na estrutura e no elevado *quorum* (aproximadamente 150 pessoas, sem incluir os que não permaneceram: autoridades políticas), superior aos semelhantes dos quais participei. Esse tipo de encontro, prática comum ao MPF, congrega um conjunto de agentes sociais e é a oportunidade de se estabelecer conexões e reafirmar contatos e interesses comuns. A proposta de análise desse seminário deveu-se à possibilidade do olhar etnográfico, utilizado em particular pela antropologia. A obra de Norbert Elias (2000) *Os estabelecidos e os outsiders*, bem como as orientações de Ilse Sherer-Warren (1996) servem de referência para a apreensão desse evento como pano de fundo no estabelecimento de uma rede de relações sociais e de práticas, que convergem para uma luta de consolidação desses grupos e de suas intervenções na esfera política. Elias trabalha com a ideia de um micro-organismo como fragmento de uma estrutura mais ampla, ou seja, avistar através de um microscópio, para depois traduzir uma percepção social mais global, na perspectiva da micro-história abordada no início deste capítulo.

Durante o seminário, foi possível identificar alguns temas recorrentes, que apresento

a seguir:

- Táticas de sensibilização e evocação de mitos

Antes do início oficial do evento, enquanto as pessoas chegavam ao auditório, era possível ouvir no recinto a reprodução de músicas com o tema do trem⁶³, tinha-se a nítida impressão de um momento de conexão com o passado, um ritual para a instauração do tempo da memória, o despertar de lembranças ainda sonolentas pela manhã. A utilização de ferramentas audiovisuais pretendia aguçar o emocional. O evento contou, inclusive, com a apresentação do grupo “Duo Uniarte” interpretando canções sobre trem. A música “O Trenzinho do Caipira” de Heitor Villa-Lobos, reproduzida no evento, é uma espécie de hino do MPF, face às inúmeras vezes que é executada em eventos semelhantes.

Lá vai o trem com o menino
 Lá vai a vida a rodar
 Lá vai ciranda e destino
 Cidade noite a girar
 Lá vai o trem sem destino
 Pro dia novo encontrar
 Correndo vai pela terra
 Vai pela serra, vai pelo mar
 Cantando pela serra ao luar
 Correndo entre as estrelas a voar
 , no ar, no ar, no ar.
 (O Trenzinho do Caipira: Heitor Villa-Lobos e Ferreira Gullar)

Também houve a reprodução de um filme sobre a E. F. Príncipe do Grão Pará, produzido pelo Sr. Cidinho, intitulado “nos tempos do Grão-Pará”. Esse produtor é reconhecido por ser detentor de fontes sobre a história ferroviária. Diferente de outros eventos, o personagem mais evocado durante o seminário de Petrópolis foi a figura de D. Pedro II, compreendido como usuário de trem e principal incentivador desse meio de transporte, bem como um visionário que, na expansão da Revolução Industrial trouxe o capital inglês para o país pela E.F. Mauá e E.F. Príncipe do Grão-Pará. Joaquim Eloy D. Santos proferiu um discurso intitulado “Pedro II – Um Imperador Ferroviarista”, baseado em um diário do Imperador, no qual descreve uma viagem aos Estados Unidos em que registrou suas observações a respeito das instalações ferroviárias. Segundo o apresentador, isso serviu de base para a proposta de implantação das ferrovias no Brasil. No final, louvou D. Pedro II

⁶³ “Maria Fumaça” de Kleyton e Kleydir e “O Trenzinho do Caipira” de Villa Lobos e letra de Ferreira Gullar são alguns exemplos. Consideramos essa última como marca dos eventos, pois sempre que há oportunidade, ela é reproduzida. Neste, ela foi tocada quatro vezes em momentos diferentes. As músicas fazem parte do *compact*

pelos avanços que a E.F Príncipe do Grão-Pará trouxe à Petrópolis. Era o momento de se reparar o “crime” contra essa ferrovia: recitou o poema de Manoel Bandeira, “Trem de Ferro”.

Café com pão / Café com pão / Café com pão
 Virgem Maria que foi isto maquinista?
 Agora sim / Café com pão
 Agora sim / Café com pão
 Voa, fumaça / Corre, cerca
 Ai seu foguista / Bota fogo
 Na fornalha / Que eu preciso
 Muita força / Muita força / Muita força / Oô..
 Foge, bicho / Foge, povo / Passa ponte
 Passa poste / Passa pato
 Passa boi / Passa boiada
 Passa galho / De ingazeira
 Debruçada / Que vontade
 De cantar! / Oô..
 Quando me prendero / No canaviá
 Cada pé de cana / Era um oficia / Ôo..
 Menina bonita / Do vestido verde
 Me dá tua boca / Pra matá minha sede / Ôo..
 Vou mimbora voou mimbora
 Não gosto daqui / Nasci no sertão
 Sou de Ouricuri / Ôo..
 Vou depressa / Vou correndo
 Vou na toda / Que só levo
 Pouca gente / Pouca gente / Pouca gente...
 (Trem de Ferro: Manuel Bandeira)

Essa apresentação reforçou simbolicamente o mito do Imperador e classificou-o como Ferroviarista. Em outros eventos o prof. Victor também fez essa identificação. A figura de D. Pedro II é um referencial na memória coletiva dos grupos, identificado como patrono exemplar de uma nova categoria. Existiria uma imagem mais simbólica que a de D. Pedro II, sempre associada na memória nacional ao progresso e à modernidade para ser patrono dos ferroviaristas? Também se aludiu à princesa Isabel em razão da abolição da escravatura, quando utilizou o trem para descer a serra e assinar, às 14 horas, a Lei Áurea. Teve tempo, ainda, para retornar e jantar com os filhos por volta das 17h. O empresário brasileiro que financiou e construiu a primeira estrada de ferro no Brasil, o barão de Mauá, recebe os méritos por ter sido ser um empreendedor à frente do seu tempo e pediu-se que seu título de visconde fosse usado, por ser superior ao de barão. Alceu Amoroso Lima foi outro mito evocado nesse evento. Escritor petropolitano, teve um pensamento citado como respaldo na justificativa de revitalização do transporte ferroviário: “o passado não é o que passa, o

passado é o que fica e o que fica é, nesse momento, a lembrança”.

A figura do cantor Ivan Lins foi mencionada elogiosamente por sua carta de apoio à causa, reproduzida em diversos momentos nos panfletos do MPF. Também o compositor Fernando Brant foi lembrado na reprodução de um áudio.

No ano de 1986, o governo militar decretou a desativação da Estrada de Ferro Bahia-Minas, que ligava Minas Gerais ao mar. Desde esse momento várias cidades que viviam em função dessa ferrovia e que nela tinham seu único meio de comunicação ficaram no abandono, no esquecimento, quase em ruína (sinos). (Fernando Brant)⁶⁴

- Memória

A inauguração da primeira ferrovia brasileira, em 1854, foi um dos fatos históricos mais rememorados pelos integrantes do seminário, com críticas, inclusive, à interpretação dada à participação do Imperador D. Pedro II nesse evento. A referência ao ato de D. Pedro agachando-se para pegar uma pá e carregar um carrinho de mão cheio de areia, tido como um gesto menor diante do empresário Mauá é interpretado como uma expressão grandiosa do espírito vanguardista do Imperador para fazer o Brasil acontecer.

Outro momento marcante na memória dos grupos diz respeito ao período em que o Brasil optou pelo modal rodoviário, em detrimento do ferroviário. A indústria rodoviária foi citada como um elemento característico do século XX, assim como a informática é do século XXI; mas para eles, isto não justifica a erradicação do transporte ferroviário. A experiência de outros países (Estados Unidos, antiga União Soviética, Índia, Inglaterra) serve de referência à possibilidade de operação conjunta dos transportes: rodoviários, aquaviários e ferroviários. A antítese automóvel *versus* ferrovia é feita geralmente de forma a entender negativamente as ações dos governantes no estabelecimento de políticas econômicas a favor do modelo automobilístico. E elegem a figura do presidente do Brasil Juscelino Kubitschek como representante do desmonte sofrido pelas ferrovias.

Um fato interessante que evidencia a operação da memória ocorreu quando um palestrante falava sobre os trechos turísticos ferroviários existentes no Estado do Rio de Janeiro e um participante incluiu na listagem o trecho Madeira-Mamoré. Isso é interessante porque, até onde foi possível apurar, seu pai do trabalhara na implantação dessa estrada de ferro; por essa razão incluiu o trecho, desconsiderando que se tratava do Rio de Janeiro e não de Rondônia. Outra associação comum é a participação da ferrovia no escoamento da produção do café do interior para a região portuária, tendo como marco referencial a

inauguração da ligação Rio-São Paulo.

- Apresentações e realizações das entidades

Durante o seminário, as associações de preservação ferroviária apresentaram suas ações e concretizações. Nesse momento ficou mais evidente a amplitude das ações e inter-relações dos grupos. O MPF foi apresentado por Jorge Moura e posteriormente pelo Sr. Victor. O primeiro dissertou sobre a criação do grupo como sócio-fundador e dos aproximadamente 14 anos que decorreram desde o dia em que o grupo se encontrou em Passa Quatro/MG. Também citou sua entrada na RFFSA, onde conheceu o prof. Victor, de quem foi aluno no Centro de Formação Profissional do SENAI. Apresentou, paralelamente, o SESEF como responsável pelo plano de saúde de 83 mil ferroviários em todo o Brasil.

O prof. Victor apresentou a página do MPF na *internet* como um espaço que concentra a história e as atividades do grupo, além de outras informações. Diferenciou o Movimento entre a preservação da cultura ferroviária e do patrimônio histórico e cultural como uma visão do passado trazido para o presente - e a revitalização, com maior ênfase, do transporte de passageiros sobre trilhos, pois, segundo ele, o transporte de carga cresceu com a desestatização e causou o problema da concentração em pequenos trechos da malha operacional existente e o abandono de trechos sem operação. O prof. Victor informou que o Movimento vem pressionando a ANTT para que, na revisão dos contratos de concessão, seja exigida uma gestão mais adequada desses trechos onde acontecem roubos de trilhos e invasões, prejudicando a implantação de projetos turísticos. Também comentou sobre o envio de cartas ao Ministério Público solicitando que a ANTT publique em seus relatórios um mapa da evolução do transporte através do segmento de malha.

O relações-públicas da Associação Brasileira de Preservação Ferroviária, Geraldo Godoy, apresentou esse grupo que, segundo ele, é a mãe das associações e tem como objetivo possibilitar ao cidadão conhecer como eram as ferrovias. Mostrou a restauração de materiais pela entidade com vários exemplos de carros, vagões, locomotivas, e estações recuperadas⁶⁴. Destacou a locomotiva alemã 505 da Rede Mineira, de grande imponência, e que foi batizada em homenagem ao grande companheiro e diretor da Rede e Ferroviarista, Osíris Stenghel Guimarães. Também informou que muitos voluntários trabalham no processo de restauro dos materiais da ABPF, desde a tarefa de pintura até a função de chefe de estação, além da

⁶⁴ Após o poema, foi reproduzida a música “O Trenzinho do Caipira”.

⁶⁵ Em vários momentos quando demonstrava o antes e o depois do trabalho realizado nos materiais adquiridos, as pessoas aplaudiam calorosamente.

implantação de trilhos, considerada a parte mais pesada. Fez uma exposição sobre os museus considerados tradicionais e os museus ferroviários dinâmicos (os trens da ABPF). Interessante destacar que o propósito é fazer com que o material se torne exatamente o que era antes; e ainda, que permanece a idéia do trem como instrumento de desenvolvimento, haja vista o exemplo de um trecho que emprega aproximadamente 400 pessoas direta e indiretamente. Pelas fotos apresentadas durante a palestra, a ABPF realiza um trabalho expressivo para a manutenção do patrimônio sob sua guarda e possui uma estrutura considerável, no que tange a recuperação de materiais por seus próprios meios, o que lhe garante reconhecimento diante aos outros grupos.

- Projetos

O seminário tinha como foco principal a discussão dos projetos que propõem a revitalização das ferrovias no Brasil, seja pelo uso turístico ou pelo transporte de passageiros. Com maior destaque aos projetos que visam à cidade de Petrópolis, Antonio Pastori (funcionário do BNDES e membro do GT Trem) apresentou um filme restaurado - encontrado no meio de entulhos, em uma visita ao município de Campos dos Goitacazes/RJ - e que mostra um trecho da Leopoldina Railway, sem referência ao produtor. Pastori disse que é difícil localizar documentos, sobretudo fotografias e filmes que demonstrem a operação ferroviária de Petrópolis. Aproveitou para informar que existem no BNDES 47 projetos relevantes para o setor, 15 relativos à carga e 32 sobre passageiros (metropolitanos – metrô, CPTM e Supervia). Do total de 74 bilhões de reais disponíveis para investimento, apenas 1% dessa importância seria necessário para a realização do projeto Grão-Pará, sendo, portanto, sua implantação absolutamente viável. No fim da palestra, o prof. Victor brincou com a citação de roubo de plantas, justificando que não se tratava de roubo e sim de furto e, neste caso, de “furto santo”. Como exemplo dessa atitude “santa”, o professor lembrou a história de José Carlos Faria - diretor administrativo da ABPF/Regional em Além Paraíba que, após negar o pedido de doação de cerca de 700 plantas e desenhos, apropriou-se dos documentos e levou-os para sua casa até a inauguração do museu, para onde foram deslocados. Destacou o seminário Memória 2009 realizado em Araraquara, por abordar um tema que preocupa o MPF, pois, segundo ele, um patrimônio material é possível reconstituir com o uso de fotografias, mas se os documentos forem consumidos por ratos, a perda é total. Assim, apela àqueles que detêm documentos, que os preservem e/ou doem-nos.

O segundo dia foi específico para a apresentação dos projetos de reativação das linhas E.F. Mauá e E. F. Príncipe do Grão-Pará. Esses são os dois grandes projetos

encampados pelos grupos. E, mais recentemente, o MagLev Cobra elaborado pela COPPE-UFRJ sob a responsabilidade de Eduardo David, que apresentou o escopo do projeto e as propostas.

No escopo do projeto E.F Príncipe do Grão-Pará, elaborado por Antonio Pastori, há uma planilha descrevendo a abrangência de cada proposta (ANEXO II). Além desses três, vários trechos foram destacados para a implantação de trens turísticos no Rio, com a ideia de agregar os atributos locais ao passeio no trem: O Trem da Fé – Niterói/Porto das Caixas, com missa sendo rezada durante o percurso. Além dos projetos, houve algumas apresentações com o objetivo de justificar a retomada do transporte ferroviário. Como a de Luiz Brito que, tendo como foco o turismo no Estado do Rio de Janeiro aproximou o transporte ferroviário da solução dos problemas de acesso aos pontos turísticos. Seu argumento baseava-se em um levantamento do número de turistas no Estado, durante 2008 e 2009. Sempre sob o guarda-chuva do desenvolvimento da cidade e a expansão do turismo, agrega a ferrovia ao mesmo tempo como instrumento e como atrativo. Mais uma vez, foram abordadas as condições das rodovias brasileiras como entrave ao país. Em alguns momentos, Luiz Brito direcionou a fala ao deputado Leandro Sampaio, sugerindo a interferência política nos projetos. Descreveu as possibilidades de ganho na associação do turismo ao esporte, principalmente nos eventos que serão realizados no Brasil (Copa do Mundo em 2014 e Olimpíadas em 2016).

A palestra tornou claro que muitas cidades brasileiras nasceram à beira das ferrovias. , Brito perguntou onde estavam essas cidades hoje? Concluiu que desapareceram, pararam no tempo, porque tiraram o impulso, ocasionando, segundo o palestrante, a pressão de alguns prefeitos para seu retorno e/ou aterramento dos trilhos. Reforçou a necessidade de se intervir quando isso acontecer e criticou o fato de todos quererem ganhar com a inexistência das ferrovias: os produtores de combustível, fabricantes de automóveis, pneus, etc.

Nas justificativas para a retomada do trem, o deputado Leandro Sampaio informou sobre um encontro com a ANTT/Rio para discutir a ligação Bingen x Quitandinha (bairros de Petrópolis), considerada questão histórica. Citou o tombamento do centro da cidade como um impeditivo às reformas urbanas, e a chegada do trem possibilitando a melhora do trânsito local; o custo das passagens, criticada por 30 mil petropolitanos; os engarrafamentos constantes; e a oportunidade da população descer a serra para trabalhar e/ou estudar no Rio são argumentos utilizados com frequência. O deputado fez críticas à inexistência de políticas como a do bilhete único, e fez comparações com a cidade de Istambul, na Turquia, que possui ônibus e metrô integrados. Reafirmou a viabilidade dos projetos e solicitou o apoio de outros deputados para corrigir a política errada dos governos brasileiros ao desativar a malha

ferroviária. Considerou as rápidas mudanças que estão acontecendo no país, como o porto de Sepetiba e a refinaria de Itaboraí, como cenários favoráveis. O Deputado Raleigh Ramalho comentou que entregou ao secretário estadual dos transportes, Júlio Lopes, um projeto monográfico elaborado por estudantes de Petrópolis. Aludiu, então, à imagem desqualificada dos políticos brasileiros, não querendo, por essa razão, tecer comentários sobre as possibilidades de conhecimento do secretário.

A solicitação de mudança de indicação do IPHAN como responsável pelo projeto da transferência do Museu do Trem do Rio de Janeiro, hoje localizada no bairro do Engenho de Dentro, para a Estação Barão de Mauá chamou a atenção. A alteração é devido à criação do Instituto Brasileiro de Museus (IBRAM) que vinculou, desde janeiro de 2010, todos os museus brasileiros. Segundo explicações, esse Instituto providenciou uma equipe para executar o projeto. Isso configura, além de uma disputa entre agentes públicos, uma afirmação das novas diretrizes políticas instituídas no país ainda não se disseminadas na sociedade civil. Ou seja, quais as novas competências do IPHAN e do IBRAM em relação às atividades museológicas do Brasil?

- Campanha de mobilização social

Durante todo o evento os participantes foram motivados a se manifestar em prol de campanhas de preservação enviando *e-mails* a políticos, sobretudo à ministra da Casa Civil, Dilma Rousseff e denunciando casos de abandono, por exemplo. No fim desse seminário, foi aprovada a “Carta de Petrópolis”⁶⁶, e o prof. Victor explicou que tal instrumento consiste em uma manifestação das entidades promotoras e apoiadoras do evento, enviadas a diversas organizações. Destacou-se, então, que o processo de tombamento junto ao IPHAN é muito importante para a preservação, pois facilita a cobrança de proteção, como no caso da agressão ocorrida com a E. F. Mauá há cerca de dois meses, quando teve uma linha aterrada pela Prefeitura de Magé. Logo após a denúncia à Procuradoria Geral, ao MPU, ao IPHAN, e a Inventariança da Rede intervieram, e a Prefeitura foi multada em 80 mil reais. A prefeita foi cassada cerca de 15 dias depois desse acontecimento, e o prof. Victor fez um comentário jocoso dizendo que foi “praga” de preservacionista ferroviário.

Uma participante solicitou a inclusão de uma guarita existente em Três Rios, inaugurada por D. Pedro II e que está abandonada, mesmo várias propostas de aproveitamento

⁶⁶ Desde o evento em Paulo de Frontin é elaborada uma carta com uma série de proposições posteriormente encaminhada a diversas autoridades políticas de todos os poderes públicos. Inclui o Presidente da República,

do espaço tendo sido enviadas à prefeitura. Além dessa sugestão, outras foram propostas e expostas na redação final da Carta, como a do deputado João Pedro sugerindo a ampliação de qualquer tipo de fomento, não se restringido apenas ao PAC.

- Apoio político

A busca por apoio político permeou todo o evento, representado, sobretudo pela participação de autoridades de todas as esferas governamentais, tendo os presentes a palavra durante o seminário. O ex-governador do Rio de Janeiro, Anthony Mateus, popularmente conhecido como “Garotinho”, também estava presente. As entidades entendem que os projetos já desenhados, possuem viabilidade técnica e econômica, além de significarem investimento político, institucional, econômico, social e turístico, com reflexos positivos na ampliação do turismo. Segundo o Sr. Victor, os contatos que possui junto a organismos de turismo contam que quando indicam Petrópolis a visitantes europeus, esses questionam sobre a existência de trem; diante da negativa, desistem. Por isso, os responsáveis e apoiadores dos projetos acreditam que agora, resta a vontade política. Todos concordam que o transporte rodoviário não responde mais às demandas do país.

Anthony ressaltou o governo de “Rosinha Garotinho”⁶⁷ em razão da elaboração de decretos e leis sobre a E. F. Príncipe do Grão-Pará. Para ele, Petrópolis perdeu sua inclinação industrial e agora depende do turismo que, sem acesso, torna-se inviável, daí ser o trem uma opção para o crescimento da cidade. Disse ainda que o emprego mais concorrido em Petrópolis é o de caseiro. O prof. Victor apresentou o *slogan* de retorno da ferrovia Mauá: “vá a Petrópolis como ia o Imperador”, e Garotinho gracejou que a campanha publicitária já estava pronta. Ao fim do discurso do ex-governador, o prof. Victor lembrou que os filhos do casal estudaram no Bennett quando seu filho (do prof. Victor) era diretor da escola. Como eram excelentes pais, se o casal adotasse a ferrovia, com certeza seriam “pais tão zelosos” quanto o foram no Bennett, falou o professor.

Em outro momento, Jorge Moura referiu-se com saudade à duradoura amizade com o pai do deputado Leandro Sampaio (Sr. Leônidas) e com o próprio, de vez que tendo sido deputado federal (Jorge Moura), residiram juntos, em Brasília. Fez um apelo ao deputado Sampaio para o retorno das duas estradas de ferro. Em resposta, Sampaio lembrou a história de Jorge Moura e ressaltou sua importância na luta pela derrubada da ditadura militar,

Presidente do Senado e da Câmara Federal e Ministros. O prof. Victor informou que o Secretário do Estado dos Transportes, Júlio Lopes, ligou justificando a ausência e disponibilizando-se a ajudar.

⁶⁷ Ex-governadora do Rio e atual prefeita de Campos dos Goitacazes.

inclusive por seu pai ter sido um líder ferroviário da zona oeste do Rio. Leandro Sampaio disse que Petrópolis foi a única cidade histórica que não entrara no PAC, e fez uma crítica à gestão anterior da prefeitura, por não enviar qualquer projeto para incluir no Programa. Comentou, entretanto, que o atual governo (Paulo Mustrangi), está tentando mudar esse panorama junto ao Ministro das Relações Institucionais, Alexandre Padilha. Também informou que, o ex-governador Jaime Lerner, está sendo contratado pelo prefeito da cidade do Rio, Eduardo Paes, para desenvolver projetos na área de transporte do Rio. Convocou a realização de um próximo encontro em Brasília, uma audiência no gabinete do ministro Padilha.

Luiz Eduardo Rezende, diretor do Departamento de Incorporação Imobiliária da Secretaria do Patrimônio da União, disse que o Movimento de Preservação Ferroviária tem demandado muito trabalho à Secretaria que é herdeira de parte do patrimônio da Rede, aproximadamente 52 mil imóveis. E informou que o governo federal tem observado os movimentos feitos pelas associações e que, a partir de novembro/2009, criaria um grupo de trabalho com o IPHAN, ANTT, DNIT, SPU para viabilizar os projetos.

O deputado estadual Raleigh Ramalho destacou sua relação apaixonada com a ferrovia, pois suas origens estão interligadas - foi ex-prefeito de Três Rios. Reforçou o que seus antecessores disseram e pediu desculpas por não ter convidado com antecedência o secretário, Júlio Lopes, para que comentasse o andamento dos projetos e recursos para a ligação da Serra com a Baixada Fluminense. Citou o governador Sérgio Cabral e o secretário como apoiadores empenhados. Falou sobre o MagLev-Cobra (COPPE), projetado pelo Sr. Eduardo David, também de Três Rios, com o qual mantém contato para a implantação do trem.

Antonio Pereira Leitão, representante do senador Paulo Duque, falou que sua presença não era por acaso, já que também tem estreitas relações com o tema ferroviário - coletânea de livros e fotografias a respeito - e sempre almejou o retorno do trecho de Petrópolis que trará progresso ao Estado, a Petrópolis e a todo o trajeto da linha de trem. Reconheceu a importância do projeto e colocou-se à disposição para participar da Comissão de Turismo na Assembléia junto com o deputado João Pedro. O prof. Victor identificou-o como um ferroviarista, pediu-lhe que levasse ao senador suas homenagens e que reiterasse junto à ministra Dilma Roussef a necessidade da execução dos projetos. O secretário de planejamento de Petrópolis, Agnaldo Goivinho da Silva, também integrante do GT Trem, classificou o trem como uma questão fundamental e mais um transporte intermodal, não sendo uma questão de saudosismo, mas de apoio ao desenvolvimento econômico e à

circulação viária. Reforçou a rapidez desse transporte e informou que o meio da Serra da Estrela está contemplado no PAC da cidade histórica: são 173 cidades disputando 900 milhões para três anos.

Charles Rossi, representante do prefeito de Petrópolis e presidente do COMTUR, direcionou seu discurso à relação do trem com a ampliação do setor turístico, em particular, a rede hoteleira. Informou que, liderado pelo consultor Aníbal Duarte, em parceria com a Universidade Católica de Petrópolis, fora criado na prefeitura e na Fundação de Cultura e Turismo um núcleo de projetos. O projeto do GT Trem está na prefeitura e foi inscrito no Ministério do Turismo. Disse que o Plano Diretor da cidade também contempla o projeto. Enfatizou que agora é uma questão de pressão política (sobre o Ministério do Turismo, do Transporte, da Cidade, das Relações Institucionais e com a Casa Civil - PAC), e que o ministro Padilha já havia recebido uma carta elaborada pelo GT Trem. Além desses posicionamentos, o Sr. Charles falou sobre a concepção de passado, relacionando-o com a ideia de um “ativo financeiro” passível de ser transformado em recurso, em emprego, e não um passado relacionado com saudosismo, como lembranças resgatadas em conversas com amigos.

Percebe-se, pelo tratamento, que alguns participantes mantêm estreito contato, mostrando a existência de uma rede social de relacionamentos. O seminário é um processo de convencimento bem estruturado, que utiliza o valor histórico e cultural, bem como os valores econômicos, para a implantação dos trilhos. Assim, é importante trazer para a luta elementos que façam esse “sonho” acontecer, apelando às autoridades políticas, parcerias privadas e à simbologia dos mitos históricos, nas figuras de D. Pedro II, do barão de Mauá e seus descendentes vivos (o tetraneto do barão, o Marquês de Viana mostrou grande interesse). Alguns participantes aproveitaram para adquirir indicações para a elaboração de projetos para a construção de museus, restauração de estações ou para a operação de pequenos trechos de linha. A estrutura do evento pode ser caracterizada como uma mini-feira de negócios, considerada por alguns como um ponto negativo na ação desses grupos, definindo-os como “pequenas empresas do turismo”. Ressalto que essa observação é peculiar aos encontros desse mote – revitalização de linhas. Os seminários denominados “Memória: Museologia, História e Documentação” possuem outro perfil e público.

Posicionei-me de forma estratégica para a coleta das narrativas dos palestrantes com um micro-gravador, pois seria impossível captar todos os detalhes escrevendo. Sentada na segunda fileira das cadeiras, logo atrás das autoridades políticas e na frente dos integrantes do

GT trem, pude ouvir os comentários dos que sentavam próximos, e assim, o desabafo que me levou a perceber a importância que esses encontros representam. Um senhor contou não ter ido a um casamento em São Paulo, e enviado a esposa ao Rio só para ter mais tempo e poder dedicar-se integralmente ao evento. Outro comentou sobre um homem que vendia pedaços do muro de Berlim⁶⁸ e como aplicava simbologias aos fragmentos de pedra para serem dignos de fidelidade - o muro era pintado em diversas cores, portanto o referido pedaço também deveria tê-lo. Além disso, identificava-o com a inserção de uma placa. Falava concomitante à proposta de outro companheiro, a respeito da maneira de etiquetar as maquetes de locomotivas – ferreomodelismo. A associação ao simbolismo do muro de Berlim pareceu-me instigante na representação das diversas maneiras pelas quais as pessoas se apropriam do passado, em concordância às teorias de Huyssen (2000) que afirmava que, na sociedade contemporânea, o passado vende mais que o futuro.

Contemplando as simbologias identificadas nesse espaço, lembro da presença de um dos integrantes do GT Trem, figura fundadora do grupo, que vestia, no primeiro dia, uma camisa estampada com a imagem de uma locomotiva, onde se lia “Trem de Petrópolis”. Alguns jovens participaram do evento, possivelmente estudantes de turismo e/ou alunos da universidade local, que apoiava o seminário. A ministra-chefe da Casa Civil, Dilma Rousseff, coloquialmente chamada a “mãe” do PAC, está sendo, agora, intitulada de “mãe” da ferrovia pelos grupos de preservação ferroviária, que objetivam estender a abrangência desse Programa a seus projetos. Pelo que foi demonstrado, “pais” existem muitos, mas talvez seja necessário a proteção materna para que o sonho se torne realidade. Alguns casos de empresas que desenvolvem o turismo ferroviário (Giordani Turismo, Serra Verde Express e Trem do Corcovado) foram apresentados durante o seminário. A exposição de Adonai Arruda Filho, representante da Serra Verde Express teve um tom de denúncia do modelo de concessão para a operação turística exercida no Brasil. Em outros países, a operação de trens turísticos independe de negociações com as concessionárias das linhas férreas. O representante da Serra Verde revelou uma pressão interna das entidades pelas mudanças nos formatos dos contratos de concessão, o que justifica a aproximação de idéias das operadoras de turismo em relação à preservação da memória ferroviária.

Os apontamentos aqui descritos são reflexo do que as entidades de preservação

⁶⁸ Sobre esse fato, Haroldo Leitão Camargo (2002:12) ao tratar da preservação do patrimônio nascida a partir da Revolução Francesa, diz: [...] é oportuno lembrar que o acontecimento se perpetua com a confecção de *souvenirs* elaborados das pedras da prisão. Pequenas miniaturas da Bastilha são remetidas de Paris para as províncias, além de *bombonières*, tinteiros, pesos de papéis... Havia objetos para todos os gostos e bolsos: para a clientela

pretendem. No próximo capítulo, me deterei na análise das concepções do conceito de memória ferroviária e das disputas oriundas das formas como as associações se percebem e se relacionam com esse fenômeno.

Para considerarmos um lugar como lugar de memória, é necessário que este esteja investido de uma “aura simbólica” como nos ensina Nora (1993); além disso, atende a três sentidos: o material, o simbólico e o funcional. “É material por seu conteúdo demográfico; funcional por hipótese, pois garante, ao mesmo tempo, a cristalização da lembrança e sua transmissão; mas simbólica por definição, visto que é caracterizada por um acontecimento ou uma experiência vivida por um pequeno número que deles não participou” (Nora, 1993:22). Se nos lugares inexistir uma vontade de memória, eles serão apenas lugares de história.

Pollak (1989), baseado nas teorias de Maurice Halbwachs e Pierre Nora, tendo sobre o primeiro um olhar reflexivo e analítico, e em relação ao segundo uma apropriação conceitual, compreende que conjuntos de elementos caracterizados como lugares de memórias tornam-se “indicadores empíricos da memória coletiva de um determinado grupo, uma memória estruturada com suas hierarquias e classificações, uma memória também que, ao definir o que é comum a um grupo e o que o diferencia dos outros, fundamenta e reforça os sentimentos de pertencimento e as fronteiras sócio-culturais” (Pollak, 1989:).

Capítulo 3: CONSTRUÇÃO DE UMA CATEGORIA: a memória ferroviária

- Vem aí – conseguiu explicar – um negócio horrível como uma cozinha arrastando uma aldeia.

Nesse momento a população foi sacudida por um apito de ressonâncias pavorosas e uma descomunal respiração ofegante. Nas semanas anteriores viram-se grupos de trabalhadores que colocavam dormentes e trilhos, mas ninguém prestou atenção porque pensaram que era um novo artifício dos ciganos, que voltavam com a sua secular e desprestigiada teimosia de apitos e chocalhos apregoando as excelências de sabe Deus que miserável panacéia dos saroposos gênios hierosolimitanos. Mas quando se recuperaram do espanto dos assovios e bufos, todos os habitantes correram para a rua e viram Aureliano Triste acenando, com a mão, da locomotiva, e viram assombrados o trem enfeitado de flores que, já da primeira vez, chegava com oito meses de atraso. O inocente trem amarelo que tantas incertezas e evidências, e tantos deleites e desventuras, e tantas mudanças, calamidades e saudades haveria de trazer para Macondo.” (Márquez, s/d:214/215)

Pelo romance de Gabriel García Márquez – *Cem anos de solidão* posso identificar diversas facetas das impressões advindas da figura do trem. A cidade de Macondo acostumada a conhecer as novidades do mundo trazidas pelas mãos dos ciganos tornou-se outra com o advento da máquina a vapor, que não chega sozinha e traz consigo um conjunto de mudanças para o povoado. Com o trem veio à luz elétrica e o cinema e a Cia Bananeira com sua multidão de operários estrangeiros. A ideia de trazer o trem para Macondo surge pela necessidade de ampliar o mercado de consumo para a produção da fábrica de gelo de Aureliano Triste, “Foi então que imaginou o passo decisivo não só para modernização da sua indústria, como também para vincular a população ao resto do mundo” (Márquez, s/d:214).

Tal como Macondo, muitas cidades brasileiras passaram por experiência análoga à descrita pelo escritor colombiano. Umas nasceram a partir da implantação dos dormentes, outras foram largamente ampliadas. A conexão com o externo e a possibilidade de configurarem a geografia do país foi possibilitada pela inauguração de estações ferroviárias. O contista mineiro Aníbal Machado, nascido no período de expansão da malha ferroviária brasileira (1894), no livro *João Ternura*, considerado uma obra que mistura ficção com autobiografia, uma espécie de memória da infância mineira com a do homem crescido nas ruas cariocas, apresenta-nos uma passagem singular na vida do pequeno João, que serve de parâmetro

E.F.C.B. – O trem chegou, medonho. Pare, por favor. Era agudo e comprido. Estava impossível na plataforma. Soprava de raiva. E vinha doirado da poeira do sertão. Puseram Ternura dentro. Ele fez barulho, os passageiros de guarda-pó abriram os olhos vermelhos. Homens queimados que vinham do fundo do Brasil. Não tinha moça.

Um apito. A paisagem começa a cirandar. Os bambuais devagar, o mandiocal correndo, a guarita de Maria do Carmo numa chicotada, e mamãe, coitada, ficando longe!...

- Voltar a gente não pode mais, não é, papai?

O comboio voava. Não queria saber de nada. Foi depois que Ternura embarcou que ele mudou de modos. Lá fora as serras galopavam atrás, mas não pegavam o trem. O maquinista maluco, não será tão cedo o mar.

Gargantas, túneis, asfixias. Fragor de catástrofes. Ferragens ásperas se quebrando. Uma infinidade de desastres evitados pelo maquinista prodigioso. O cheiro da campina que entra pela janela mistura as imagens de Luísa e Josefina.

Outra vez o alarido do comboio nas várzeas desprevenidas. A máquina sulca a terra, abrindo a estrada entre plumagens de fumaça. Parece a primeira viagem que ela faz.

Há um movimento de aplauso nas matas que espiam. É o trem de Ternura, o trem de Ternura! O comboio se entusiasma. A gente agora está indo é para o mundo de verdade, arrastado para o mar... Quando entrar na cidade vai ser um sucesso, não é, papai? Terras secas. Milharais. Mafuás. Crianças de barriga grande, pescando. O rio descendo para indicar o caminho. Indolência das margens.

Será que esse cheiro do vento já vem do mar? (Machado, 2004:137/138)

Já vinha do mar do Rio de Janeiro, local para onde João estava se mudando e onde iniciaria suas aventuras e desventuras de viver e descobrir o “espírito” da cidade grande. Ellen Patrícia Ramos Queiroz(s/d)⁶⁹, analisando o poema de Manuel Bandeira “Trem de Ferro” conclui que o poeta

[...] aborda uma temática muito comum na vida do nordestino brasileiro. O trem é mais do que máquina e símbolo de modernidade na esfera social, sendo o espaço onde brota esperança de uma vida melhor, presenciando um misto de dor e alegria. Dor por deixar a terra natal, os pais, os filhos, a amada; dor por saber que tudo não passou de um sonho, uma ilusão; dor por ter perdido o pouco que conquistara em busca de um sonho. Alegria por pensar que o futuro será diferente; alegria por sair da terra em decadência, por conhecer uma nova paisagem, ou por retornar ao sertão, terra amada, e para os entes queridos. Assim, o trem assume uma importância muito maior que um simples meio de locomoção. (Queiroz, s/d)

Entender e até mesmo explicar as origens e as justificativas das impressões deixadas pelo trem na memória coletiva da sociedade brasileiras não é uma tarefa tão fácil. Alguns autores já buscaram apreender esse fenômeno, e deixaram uma larga escala de possibilidades. José Geraldo Esquerdo Furtado (2009:31) acredita que a ferrovia como “ícone do progresso foi de tal forma assimilada em nossos espaços rurais que hoje nos parece tão tradicional quanto fazendas e curais”. Dilma Andrade de Paula (2000:17), desnaturalizando os argumentos políticos enrijecidos de ineficiência e incompatibilidade utilizados na justificativa de erradicar ramais ferroviários no Brasil, argumenta que ainda valem estudos a partir das ciências sociais para um melhor entendimento a respeito da construção de um “culto ao trem”. Desvendar este “mistério” não é o objetivo principal desta pesquisa, mas entendê-lo serve de

⁶⁹ Disponível em: <<http://www.mafua.ufsc.br/ellenpatricia.html>>. Acesso em: 03 dez./09.

incentivo e de pano de fundo para a compreensão do conceito de memória ferroviária que se pretende construir, partindo dos discursos e das ações difundidas pelas entidades de preservação ferroviária existentes no Rio de Janeiro.

O termo memória ferroviária vem sendo usado em publicações de revistas como *História Viva*; em denominação de projetos, no caso da *Revista Ferroviária*, que resultou na catalogação 419 locomotivas a vapor localizadas em 190 cidades brasileiras; no cotidiano das entidades de preservação ferroviária; na denominação de linha de pesquisa acadêmica⁷⁰; na recente legislação brasileira sobre a desestatização da Rede Ferroviária e em pesquisas acadêmicas.

Ralph Giesbrecht⁷¹ publicou na coleção “Caminhos do Trem” da revista *História Viva* (nº 3, 2008) um artigo sob o título “Memória Ferroviária”. Ele inicia seu argumento com o questionamento “o que é a memória ferroviária? Por que a memória ferroviária é tão considerada hoje em dia? Por que há tantos ‘ferrofanáticos’ por um tipo de transporte que passou por tantas dificuldades no mundo inteiro nos últimos 50 anos e que, pelo menos no Brasil, infelizmente, não atende mais aos viajantes?”. A resposta, com a qual concordo, respalda-se na acepção do fascínio pela máquina, pelo funcionamento operacional que a Maria-Fumaça proporciona.

[...] diversas peças expostas para quem quiser ver, junto às suas rodas; a caldeira sendo alimentada pelo carvão ou madeira; a fumaça negra que sai pela chaminé; o apito mágico. As locomotivas a diesel e as elétricas também impressionam pelo tamanho, mas, por outro lado, são veículos ‘fechados’, como um automóvel. Elas e os automóveis modernos fascinam pela beleza do design, mas não é possível ver o seu funcionamento de modo tão claro. (*História Viva*, nº 3, 2008:60)

A essa característica do deslumbramento, indicada, também, pelo Sr. Fróes no primeiro capítulo, justificando a permanência da memória ferroviária, o autor acrescenta a beleza e imponência dos conjuntos arquitetônicos tais como as estações e os prédios ferroviários, bem como os passeios turísticos: “Memória ferroviária é o imaginário das pessoas que gostavam de viajar e de ver os trens e hoje se lembram com saudades dessa época [...]” (*História Viva*, nº 3, 2008:65). Para Furtado (2009: 48), “A ferrovia implanta seus

⁷⁰ Localizamos com registro no Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico - CNPQ a linha de pesquisa Memória Ferroviária do grupo Urbanismo em Minas Gerais, mas não conseguimos rastrear nenhuma produção que conceitue o termo referido como resultado deste grupo. Eles trabalham com conservação e restauro de conjuntos ferroviários.

⁷¹ Ralph Mennucci Giesbrecht é identificado na revista como “membro do Instituto Histórico e Geográfico de São Paulo, da Associação Brasileira de Memória Ferroviária [Preservação]”. Esse pesquisador é responsável pelo site Estações Ferroviárias do Brasil e publicou os livros: Sud Mennucci - Memórias de Piracicaba, Porto Ferreira, São Paulo.(1997); Um dia o trem passou por aqui (2001) e Caminho para Santa Veridiana (2003).

ícones: a estação, a maria-fumaça, o trilho, o apito, com os quais toda paisagem se altera, quando vista pelo quadro de uma janela em movimento”.

Uma das hipóteses deste trabalho em relação à persistência da figura do trem na sociedade brasileira diz respeito à apropriação e multiplicação do seu lado romântico⁷² pelas diversas formas de expressão artística como a literatura, as artes plásticas, a música e também a fotografia. Como ilustração, no Brasil o músico Milton Nascimento registrou em sua discografia sua paixão pelo trem desde a gravação de seu primeiro disco⁷³. Na literatura, o livro “*Pequena Antologia do Trem*”, produzido por Laís Costa Velho (1974), apresenta trinta e sete escritores brasileiros que se inspiraram nas ferrovias para comporem as suas obras, ora como elementos figurativos, ora como partes fundamentais da temática.

Nenhuma pesquisa acadêmica, que trate especificamente do conceito de memória ferroviária, foi encontrada. As que utilizam esse termo o fazem comumente associado ao argumento da memória individual dos trabalhadores, dentro de uma perspectiva de reconstrução da história das estradas de ferro através de sua ótica, utilizando-se da técnica da história oral. Como exemplo, Andréa Casa Nova Maia (s/d), no artigo “Memória sobre Trilhos”, coloca-a com os conjuntos documentais e os relatos dos trabalhadores ferroviários, pois considera que, apesar de os ferroviários terem sido uma das categorias mais atuantes da classe operária do Brasil, há pouca produção intelectual sobre eles e seu cotidiano, bem como uma escassez de registros documentais textuais e fotográficos a respeito. O que restou, sob a análise da autora, foram “fragmentos, vestígios, memórias de homens e mulheres que lutaram, em seu cotidiano, pela sobrevivência de um dos maiores patrimônios de nosso país e que hoje, aposentados, desempregados ou trabalhando em outra atividade, se lembram com orgulho de um dia terem feito parte dessa história” (Maia, s/d:12). Em outro trabalho, no qual utiliza literalmente o termo memória ferroviária, resultante de uma pesquisa realizada em 1998, Maia (2009) reconstrói a história da E. F. Oeste de Minas utilizando, principalmente, as narrativas dos trabalhadores, tendo como pano de fundo a análise do argumento da modernidade. Assim, percebo que a autora entende a memória ferroviária como elemento constituído pela memória dos trabalhadores ferroviários.

Pablo Luiz de Oliveira Lima (2009), estudando os discursos baseados no atraso brasileiro para o favorecimento da implantação da ferrovia no Brasil, concorda com a afirmativa de Maia quando avalia que “durante meio século, milhares de trabalhadores

⁷² O romantismo foi uma forma de entender o mundo caracterizado como um movimento artístico, político e filosófico que surgiu no fim do século XVIII, na Europa.

realizaram a ligação ferroviária entre o litoral e o interior do país. Os trilhos e estações que ainda sobrevivem são evidência deste trabalho, enquanto as memórias destes homens e mulheres são pouco conhecidas” (Lima, 2009:18). Esse autor interpreta a memória ferroviária com a materialização em “fontes escritas, orais, fotográficas e cartográficas” (Lima, 2009:21). Furtado (2009:38), ao descrever suas próprias experiências percebe que “inicialmente, não dávamos a essa memória valor acadêmico, nem mesmo durante o curso de História concluído em 1989. Presos a uma noção de fonte documental tradicional achávamos que essas narrativas dariam, no máximo, literatura”. Furtado faz o mesmo que os outros autores citados, ou seja, registra, através de entrevistas, o cotidiano do trabalhador ferroviário.

Quando pedi a um dos entrevistados, Sr. Luís Pinto da Cunha (Entrevista 06, anexo II), que falasse sobre seus colegas de turma, ele fechou os olhos e, com o dedo no ar indicando imaginariamente o espaço da seção, enumerou seus companheiros a partir das máquinas onde trabalhavam. Eram muitos, mais de 20, e a impressão que nos deixou é de que só foi possível enumerá-los pelo nome porque os relacionou ao exato equipamento que operavam. Na seção de seu Luis, como em todas as seções, máquina e trabalhador traçavam uma longa convivência, uma relação de propriedade. Em visita a Oficina, outro ferroviário, José Heitor da Silva, parou na seção de ferraria e demonstrou ‘essa era a forja em que trabalhava meu pai’ (Entrevista 12, p.138). A imutabilidade do lugar facilita a recomposição da memória”. (Furtado, 2009:70)

Tanto Maia (2009), pesquisando a E. F. Oeste Minas, quanto Marco Henrique Zambello (2005), estudando a Vila Industrial de Campinas utilizam o termo memória ferroviária, sem conceituá-lo, associando-o às reminiscências do trabalhador ferroviário. Zambello (2005:7) diz que sua pesquisa trata da memória relacionada “[...] as relações de trabalho, aos modos de vida e à trajetória da categoria dos antigos ferroviários [...]”, sob a justificativa da extinção da identidade ferroviária: “[o]s antigos ferroviários que ainda vivem no bairro carregam as experiências dos ‘tempos áureos’ do trem ao lado do pátio decadente, e vêem muitas de suas práticas do passado perderem sentido e serem extintas. O antigo maquinista de locomotiva a vapor, o chefe de trem, o eletricitista de correr linhas e o chefe de estação tendem a desaparecer” (Zambello, 2005:12). Assim, pelos exemplos descritos, entendo que a memória ferroviária é indicada, também, como uma memória do trabalho e das técnicas da operação das ferrovias, que compreendo como a busca da perpetuação da cultura ferroviária. Vale dizer que alguns ferroviários escrevem biografias, nas quais englobam suas experiências profissionais. Alguns deles, como o livro de Aury Sampaio (2008) “*A estrada que trilhei*”, são permeados pela rotina do trabalho e pela vida privada do autor. Tais obras

⁷³ O compacto do cantor lançado em 1960 chamava-se Barulho de Trem; em sua capa estava desenhada uma

merecem estudo específico, o que neste momento não será possível.

Outras formas de interpretação e apropriação da memória ferroviária dizem respeito à intervenção do Estado brasileiro nessa seara representada pelas legislações já citadas referentes à extinção da RFFSA, que ocorre há mais de quinze anos. A Lei nº 11.483/07 que “Dispõe sobre a revitalização do setor ferroviário”, na redação do Art. 9º, diz que “Caberá ao Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - IPHAN receber e administrar os bens móveis e imóveis de valor artístico, histórico e cultural, oriundos da extinta RFFSA, bem como zelar pela sua guarda e manutenção”. Instituiu a responsabilidade sobre “[a] preservação e a difusão da Memória Ferroviária constituída pelo patrimônio artístico, cultural e histórico do setor ferroviário serão promovidos mediante: I- construção, formação, organização, manutenção, ampliação e equipamento de museus, bibliotecas, arquivos e outras organizações culturais, bem como de suas coleções e acervos”. Abordando essa definição legislativa, o procurador federal Robson Bolognani⁷⁴ diz que as definições contidas na Medida Provisória nº 353, depois convertida na Lei nº 11.483, não tiveram boa aceitação na sociedade e no Congresso, o que promoveu, segundo o Procurador, sua revisão: “Na câmara federal, a pressão social atingiu o relator, o Deputado Jaime Martins, que apresentou um projeto substitutivo contemplando significativas mudanças na área patrimonial, com a concepção da ideia da Memória Ferroviária”. As análises das leis de desestatização da Rede, elaboradas por Bolognani, concluíram que essa foi a primeira vez no mundo jurídico que o termo memória ferroviária foi tratado como “um atributo, um conjunto de valores a ser atingido, a fim de se obter um novo instituto jurídico, cujo amparo mor está no art. 216 da CFRB/88 [Constituição da República Federativa do Brasil] [grifo nosso]”.

O procurador Bolognani acredita que essa atitude dos legisladores brasileiros, mesmo na figura do deputado Jaime Martins, demonstra por um lado a construção de uma categoria ainda em gestação, que causa dúvidas e dificuldades para a atuação do IPHAN, e reforça a opinião de uma incompletude do termo. Sobre esse assunto, Zambello (2009) apresenta em um artigo, o argumento de que a legislação define a memória ferroviária como “[...] constituída pelo patrimônio artístico, cultural e histórico [...]”. Mas para o autor, o patrimônio ferroviário está ligado a conceitos de patrimônio imaterial, o que acarreta segundo ele, “[...] uma série de dúvidas quanto ao modo de tratar e definir critérios de preservação das construções ferroviárias”. Por esse argumento, concluiu que Zambello, ao incluir o caráter

locomotiva. Disponível em: <<http://www2.uol.com.br/miltonnascimento/home.htm>>. Acesso em: 05 jan./10.

⁷⁴ Conforme exposição do Procurador durante o I Fórum Nacional do Patrimônio Cultural ocorrido em Ouro Preto/MG de 13 a 16 de dezembro de 2009.

imaterial, o faz por associar a memória às narrativas de trabalhadores. Contudo, o texto contribui à afirmativa de Bolognani sobre a dificuldade na gestão desse “objeto” e reforça o meu entendimento de que o Estado brasileiro concorda com a memória ferroviária associada ao escopo do IPHAN. A legislação transformou a memória ferroviária em “coisa” gerenciável.

Essas definições não escapam à pergunta: a interferência incisiva do Estado nesse universo representa uma reparação por parte da esfera política à memória das ferrovias, atendendo à pressão das entidades de preservação? Indagação pautada nas referências teóricas sobre o dever de memória disseminada nas sociedades contemporâneas. Luciana Heymann (2007), movida pela investigação dessa expressão e dos contornos dos “usos” e “abusos” que assumiram o espaço público francês, fomentando a profusão de grupos que lutam por suas memórias e redefinem suas identidades, escreve:

[...] os grupos trazem à luz uma memória, para a qual buscarão reconhecimento. Mais do que isso, entre as lutas por direitos, ganha lugar a luta por manter viva essa memória, mas também por conquistar espaço no discurso histórico a partir de uma revisão das interpretações sobre o passado [...] que têm como objetivo reparar o silêncio e a invisibilidade, que muitas vezes, marcaram a vida dessas coletividades, e promover a sua integração à história da nação a partir de uma nova perspectiva. (Heymann, 2007:17/18)

Heymann (2007:18), diz que a expressão dever de memória foi “[...] cunhada ao longo dos anos 1990 e que, em suma, traduz a ideia de que as memórias de sofrimento e opressão geram obrigações, por parte do Estado e da sociedade, em relação às comunidades portadoras dessas memórias”. A pesquisadora Beatriz Sarlo (2007) analisando os “usos” da memória na Argentina, pautados nas narrativas testemunhais baseadas na memória de indivíduos ocorrida após o período de ditadura no país e o impacto na escrita historiográfica, diz:

A memória foi o dever da Argentina posterior a ditadura militar e o é na maioria dos países da América Latina. O testemunho possibilitou a condenação do terrorismo de Estado; a ideia do ‘nunca mais’ se sustenta no fato de que sabemos a que nos referimos quando desejamos que isso não se repita. Como instrumento jurídico e como modo de reconstrução do passado, ali onde outras fontes foram destruídas pelos responsáveis, os atos de memória foram uma peça central da transição democrática, apoiados às vezes pelo Estado e, de forma permanente, pelas organizações da sociedade.” (Sarlo, 2007:20)

Sarlo (2007) chama a atenção para o fato de que a extensão adquirida pela prática do ressarcimento de “passados sensíveis” não só na Argentina, delegou ao testemunho o caráter

de inquestionabilidade e por isso, a autora ressalta que

[...] é preciso problematizar a extensão dessa hegemonia moral, sustentada por um dever de ressarcimento, feito sobretudo de memória: ‘A luta legítima para não esquecer o genocídio dos judeus erigiu um santuário da memória e fundou uma ‘nova religião cívica’ segundo a expressão de Georges Bensoussan. Estendido pelo uso a outros objetos históricos, o ‘dever de memória’ induz uma relação afetiva, moral, com o passado, pouco compatível com o distanciamento e a busca de inteligibilidade que são o ofício do historiador. (Sarlo, 2007:43)

Baseada nessas orientações deduzo que as entidades de preservação ferroviária, de fato, impelem o poder público e a sociedade à reparação da memória ferroviária, sob o guarda-chuva do argumento de descaso e abandono relegado aos registros memoriais das ferrovias brasileiras, mas, sobretudo à opção do Estado pela modalidade rodoviária, excluindo as estradas de ferro da cena política e econômica do país. Contudo, responder sobre a pergunta inicial – a legislação como medida de reparação - necessita um estudo mais aprofundado à luz dos argumentos dos legisladores e de políticos envolvidos em todo esse processo. Proposta para um investimento acadêmico futuro.

Nesta breve descrição sobre a memória ferroviária observo que esse termo é apropriado de diversas formas e serve a muitas traduções e usos, o que leva ao entendimento de uma categoria estabelecida e em concordância no meio cultural, social e acadêmico. Porém, essa característica de servir aos mais diversos interesses desperta a necessidade de crítica com vistas à desconstrução desse panorama para, em seguida, compreendê-lo na clareza de teorias acadêmicas. Assim, indago: o que é, então, memória ferroviária? Para responder, recorro àquele que, por vezes, esclarece as dúvidas etimológicas – o dicionário⁷⁵. Decorrem da estrutura do termo dois verbetes: memória, que reúne as definições - 1 Faculdade de reter e recordar impressões e conhecimentos adquiridos anteriormente; 2 Reminiscência, recordação, lembrança; e ferroviária – utilizada aqui, como declinação da palavra ferroviário⁷⁶, definida como: 1 Inerente ou pertencente à ferrovia (adjetivo); 2 Que trabalha numa ferrovia; 3 Que se faz por ferrovia (transporte ferroviário); e 4 Profissional que trabalha em estrada de ferro (substantivo masculino). Unindo os termos, traduz-se o conceito memória ferroviária com a recordação dos fatos e conhecimentos a respeito da ferrovia, incluindo seus profissionais. A memória na cultura grega era representada pela deusa

⁷⁵ Dicionário Caldas Aulete da Língua Portuguesa versão digital 2007.

⁷⁶ Consultei o Glossário de Termos Ferroviários do Departamento Nacional de Infra-estrutura de Transportes e não localizei o termo memória ferroviária. Concluo que tenha a intenção de referenciar apenas a parte técnica do transporte ferroviário. Disponível em: <http://www1.dnit.gov.br/aplweb/sis_glossario/consulta.asp>. Acesso em: 20 dez./09.

Mnemosine, a mãe das musas, que garante ao homem a “recordação dos heróis e dos seus altos feitos, preside a poesia lírica”. O poeta é um instrumento da memória: “*Mnemosine*, revelando ao poeta os segredos do passado, o introduz nos mistérios do além. A memória aparece então como um dom para iniciados e a *anamnesis*, a reminiscência, como uma técnica ascética e mística” (Le Goff, 1990:438).

Para continuar a investigação, recorro aos estudos sobre memória social ou coletiva. A proposta de analisar a memória não mais sob o prisma de um fenômeno meramente individual, e sim, a partir do contexto social, levando em consideração os quadros sociais, advém das percepções do sociólogo francês Maurice Halbwachs - discípulo de Émile Durkheim - que no começo do século XX ampliou a compreensão sobre esse processo. Construiu, em seus estudos, um dos principais paradigmas na análise desse fenômeno, que é o de entender a memória como um elemento de coesão nos grupos pela “adesão afetiva”, constituído através do sentimento de pertencimento e compartilhamento dos valores do grupo, e não pela coerção. Essa definição é instigante, à medida que as entidades de preservação ferroviária remetem ao trem o papel agregador de seus atores em torno da causa ferroviária.

Depois de Halbwachs, sobretudo nas últimas décadas do século XX, os estudos sobre memória se intensificaram ganhando novas abordagens, período concomitante ao início do interesse pela preservação ferroviária, no Brasil, por grupos sociais, visto que a Associação Brasileira de Preservação foi criada em 1977. Nessa linha, Huyssen (2000) ensina que a memória tornou-se, para as sociedades ocidentais, o centro de constantes debates e reflexões na esfera cultural e política, configurando uma realidade diferente à existente no começo do século. Com isso, a perspectiva de compreensão do tempo se deslocou de uma abordagem denominada pelo autor, de “futuros presentes”, para os “passados presentes”, representação atual na sociedade do fim do século. Para Huyssen (2000), essa mudança leva em consideração as acepções do próprio entendimento sobre a modernidade e indica o período pós década de 1960 como marco na construção de uma nova forma de discurso sobre memória, respaldada tanto pela descolonização quanto pelos movimentos sociais que começaram a buscar “histórias alternativas e revisionistas”.

Na década de 1980, ocorreu uma intensificação nos discursos de memória - EUA e Europa - pautada em dois pilares: os debates sobre o Holocausto e a história do Terceiro Reich. Uma série de atividades revisitou esses passados. A queda do muro de Berlim (1989) e a unificação da Alemanha (1990) reforçaram as abordagens históricas sobre o período pós Segunda Guerra Mundial. Huyssen (2000:12) conclui que houve um crescimento do “poder da cultura da memória no final da década de 1990”.

[...] desde a década de 1970 pode-se observar na Europa e nos Estados Unidos a restauração historicizante de velhos centros urbanos, cidades museus e paisagens inteiras, empreendimentos patrimoniais e heranças nacionais, a onda da nova arquitetura de museus (que não mostra sinais de esgotamento), o *boom* das modas retrô e dos utensílios reprô, a comercialização em massa da nostalgia, a obsessiva automusealização através da câmera de vídeo, a literatura memorialística e confessional, o crescimento dos romances autobiográficos e históricos pós-modernos (com as suas difíceis negociações entre fato e ficção), a difusão das práticas memorialísticas nas artes visuais, geralmente usando a fotografia como suporte, e o aumento do número de documentários na televisão [...]. (Huysen, 2000:12)

É mister lembrar que o fundador da Associação Brasileira era francês - Patrick Dollinger - e trazia a cultura da preservação associada à ideia de um lazer comum na Europa daquela época⁷⁷. Para o historiador Pierre Nora (1993), o passado é cada vez mais acessado por um desaparecimento da memória: “Fala-se tanto de memória porque ela não existe mais”. É essa acepção da realidade contemporânea que consagra os resquícios do vivido como lugares de memória, conceito clássico cunhado pelo autor. Vale destacar que, segundo Armelle Enders (1993), a expressão lugar de memória ultrapassou os muros da academia se tornou lugar comum, apreendida nos discursos políticos e nos argumentos turísticos. No entanto, para Enders (1993), esse termo - construído a partir de um projeto desenvolvido de 1984 a 1993 sob coordenação de Pierre Nora envolvendo 130 historiadores - é tratado entre os cientistas sociais como uma concepção que carece de maiores debates. Em um volume de *Les France*, resultante do projeto, Nora define lugar de memória como “toda unidade significativa, de ordem material ou ideal, da qual a vontade dos homens ou trabalho do tempo fez um elemento simbólico do patrimônio da memória de uma comunidade qualquer” (*apud* Enders, 1993:133/134).

Michael Pollak diz que os lugares de memória são fragmentos que significam a representação, os restos que permanecem de um passado ignorado.

Museus, arquivos, cemitérios e coleções, festas, aniversários, tratados, processos verbais, monumentos, santuários, associações são os marcos testemunhais de uma outra era, das ilusões de eternidade. Daí o aspecto nostálgico desses empreendimentos de piedade, patéticos e glaciais. São os rituais de uma sociedade sem ritual; sacraliza passageiras numa sociedade que dessacraliza; fidelidades particulares de uma sociedade que aplaina os particularismos; diferenciações efetivas numa sociedade que nivela por princípio; sinais de reconhecimento e de pertencimento de grupo numa sociedade que só tende a reconhecer indivíduos iguais e idênticos. (Pollak, p.13)

E para Pollak, representam a inexistência do sentimento de uma memória

⁷⁷ Expressado no texto de apresentação dessa entidade na sua página da *internet*.

espontânea, garantindo a permanência de uma referência de passado ameaçado pela história, que exige vigilância e reforça a ideia do fim da memória como fenômeno espontâneo, que trava um duelo frequente com a apropriação, transformação e solidificação da história. É como dizer que sem a história e o fim da memória espontânea não haveria necessidade da consagração dos lugares. Nora (1993:9) considera que “[a] relação da memória é com o tempo presente e por isso é mutável; enquanto a história está ligada operacionalmente ao passado, necessita de um olhar crítico desse passado. A memória serve aos grupos [...] ela é múltipla e individual ao mesmo tempo. A história é por natureza universal e se relaciona com a continuidade, a permanência no tempo, a evolução e a relação das coisas” (Nora, 1993:9). Para esse autor, em uma sociedade pautada na história os lugares como museus, monumentos, são descaracterizados de sua significação de memória.

“A história e, mais precisamente, aquela do desenvolvimento nacional, constituiu a mais forte de nossas tradições coletivas; nosso meio de memória, por excelência. Dos cronistas da Idade Média aos historiadores contemporâneos da história ‘total’, toda a tradição histórica desenvolveu-se como exercício regulado da memória e seu aprofundamento espontâneo, a reconstituição de um passado sem lacuna e sem falha. Nenhum dos grandes historiadores, desde Froissart, tinha, sem dúvida, o sentimento de só representar uma memória particular [...]. muito pelo contrário, eles estavam imbuídos do sentimento que seu papel consistia estabelecer uma memória mais positiva do que as precedentes, mais globalizante e mais explicativa. (Nora, 1993:10)

No entanto, toda essa produção historiográfica promoveu a constituição da crítica de uma “memória verdadeira” e alargou o “campo da memória coletiva” (Nora, 1993:10). A memória transformada pela história tornou-se “[...] voluntária e deliberada, vivida como um dever e não mais espontânea; psicológica, individual e subjetiva e não mais social coletiva, globalizante”. (Nora, 1993:14). O autor acredita que surge dessa metamorfose promovida pela contemporaneidade o apego aos arquivos e a busca desenfreada pela preservação total do passado: “Hoje, onde os historiadores se desprenderam do culto documental, toda sociedade vive na religião conservadora e no produtivismo arquivístico. O que nós chamamos de memória é, de fato, a constituição gigantesca e vertiginosa do estoque material daquilo que nos é impossível lembrar, repertório insondável daquilo que poderíamos ter necessidade de nos lembrar. (Nora, 1993:15)

Por outro lado, esse processo democratizou e autorizou outros atores a constituir suas próprias memórias, anteriormente restrita à instituição da família, da Igreja e do Estado: “Passou-se, muito bruscamente, de uma concepção muito restritiva dos monumentos históricos, com a convenção sobre os sítios de 1972, a uma concepção que, teoricamente, não

poderia deixar nada escapar” (Nora, 1993:16). O fim da história-memória foi determinante na redefinição da identidade dos grupos, obrigando-os a revitalizar suas histórias, sob o argumento do dever de memória

“O dever de memória faz de cada um o historiador de si mesmo. O imperativo da história ultrapassou muito, assim, o círculo dos historiadores profissionais. Não são somente os antigos marginalizados da história oficial que são obcecados pela necessidade de recuperar seu passado enterrado. Todos os corpos constituídos, intelectuais ou não, sábios ou não, apesar das etnias e das minorias sociais, sentem a necessidade de ir em busca de sua própria constituição, de encontrar suas origens.” (Nora, 1993:17)

A psicologização da memória, como define Nora (1993), transfere e acarreta a responsabilidade do indivíduo por não existir mais memória em todos os espaços sociais; nesse processo, o homem se encarrega dela e se obriga a “[...] lembrar e a reencontrar o pertencimento [...]”: menos a memória é vivida coletivamente, mais ela tem necessidade de homens particulares que fazem de si mesmos “homens-memória” (Nora, 1993:18). É dentro desse movimento que entendo a lógica das entidades de preservação ferroviária, que fazem de cada um dos seus integrantes homens responsáveis e pela manutenção de suas memórias.

A relação da sociedade contemporânea com o passado mudou e, ao mesmo tempo em que tornou uma percepção distante dos acontecimentos que não são mais do presente aproximou-se do passado, “paradoxalmente, a distância exige a reaproximação que a conjura e lhe dá, ao mesmo tempo, sua vibração. Nunca se desejou de maneira tão sensual o peso da terra sobre as botas, a mão do Diabo do ano mil, e o fedor das cidades no século XVIII” (Nora, 1993:19). Entendo que as entidades de preservação ferroviária buscam no seu passado os argumentos para a garantia de um futuro. Portanto, compreendo que operam na perspectiva de uma memória-futuro e por isso, apropriam-se do passado ferroviário e tratam de reordená-lo servindo a seus diversos interesses.

Huyssen (2000) trata da proliferação das abordagens traumáticas da memória como um movimento atual e produz “a síndrome da memória recuperada”. Os temas genocídio, Aids, escravidão, abuso sexual, políticas de memória, comemorações, memoriais, e os pedidos de desculpas pelos passados “sensíveis”, indicam uma musealização do mundo e sugerem a “recordação total” do passado, excluindo o direito ao esquecimento. Segundo o autor, esse debate começa em 1989, e coloca em questionamento os usos políticos da memória. Há uma tendência à apropriação de histórias pertencentes à determinada nação entendendo-as como um fato global: o holocausto. No entanto, Huyssen (2000:17) chama a atenção para uma particularidade comum nesse processo: ao mesmo tempo em que os

discursos de memória se generalizam, eles precisam ter uma base nacional para se manter. O autor considera que “o lugar político das práticas de memória é ainda nacional e não pós-nacional ou global”. Esse processo está atrelado à especificidade do fenômeno da globalização ou da chamada pós-modernidade.

Sobre as práticas memoriais, Huysen (2000) analisa as tentativas políticas de reparação da memória, em alguns casos convertida em ressarcimento financeiro ou pedidos de desculpas públicas pelo Estado. No Brasil, um exemplo recente dessa intervenção é a implantação do Centro de Referência Memórias Reveladas. Projeto idealizado pela Casa Civil da Presidência da República que tem na figura do Arquivo Nacional do Brasil seu coordenador consiste em produzir uma rede de referências sobre acervos documentais que digam respeito ao período da ditadura militar no país. Um dos primeiros passos foi a solicitação, em rede nacional, através de canais de televisão, de doações ou informações sobre pessoas desaparecidas durante o respectivo período. Beatriz Sarlo (2007) coloca em xeque esse tipo de ação nos casos em que há excesso de confiabilidade nos discursos memoriais das testemunhas e/ou vítimas desprovidas de análise crítica, como os processos ocorridos na Argentina.

Sobre a relação entre memória e esquecimento, levando-se em consideração as bases teóricas de Freud para quem essas duas categorias eram pontos indissolúveis e mutuamente ligados, Huysen (2000:19) conclui que a “obsessão contemporânea pela memória nos debates públicos se choca com um intenso pânico frente ao esquecimento”, mas diz que o uso das mídias de comunicação nos dias atuais impacta sobremaneira as formulações paradigmáticas das teorias da memória social, que “[...] não são adequadas para dar conta da dinâmica atual da mídia e da temporalidade da memória do tempo vivido e do esquecimento” (Huysen, 2000:19).

Esse autor considera que a apropriação da memória na lógica de “mercadorização” não significa, necessariamente, sua banalização, inevitável nesses processos, ou uma “espetacularização” em torno da memória, pois corre-se o risco de uma compreensão simplista, condicionando-se essa acepção à dualidade entre a alta e baixa cultura difundida na modernidade, investida de novo formato. É preciso uma análise mais minuciosa das práticas de comercialização da memória: não é tudo que vale, e nem tudo pode ser desvalorizado. Nessa linha, o autor conclui que “o passado está vendendo mais que o futuro” (Huysen, 2000:24).

Feita essa introdução, é necessário abordar a compreensão das associações de preservação ferroviária da noção de memória ferroviária a partir dos objetivos e das atividades

por elas desenvolvidas. De modo geral, entendem-na como o conjunto de bens materiais relacionados à ferrovia e à história ferroviária, visto que suas principais ações dizem respeito à preservação de locomotivas, carros e estações; a implantação de museus; e a operação de trens turísticos culturais⁷⁸. Há uma propensão ao trabalho de registro de relatos de ex-trabalhadores ferroviários. Temos aqui, no mínimo, dois entendimentos não excludentes: a proximidade ao patrimônio construído e às memórias individuais. Além dessas indicações, as respostas do questionário aplicado aos participantes do Seminário de Preservação e Revitalização Ferroviária possibilitam a avaliação para além dos discursos oficiais. A pergunta feita foi: “o que é memória ferroviária?” Dentre as respostas, existe a identificação com a preservação de bens materiais (Maria-Fumaça, estações, vagões, *memorabilia*); dos espaços e fatos do começo das ferrovias e de seus vestígios; da história das ferrovias do tempo passado até os dias atuais; a referência a um saudosismo que remete à infância; e ainda, de forma bem global, como “relicário”, tudo que diga respeito à ferrovia. Citaram-se, também, os documentos e relatos de pessoas que viveram o auge das ferrovias. Posso dizer que há uma proximidade com as concepções de memória ferroviária disseminados no corpo das entidades.

Por fim, para a formulação do conceito de memória ferroviária, é importante considerar as instruções de Ingtraut Dahlberg (1978), ao afirmar que o homem, através das linguagens naturais, constrói “enunciados a respeito tanto dos conceitos individuais como dos conceitos gerais. É com base em tais enunciados que elaboramos os conceitos relativos aos diversos objetos. Cada enunciado verdadeiro representa um elemento do conceito”. A definição de conceito de um dado objeto ou fenômeno deve considerar a soma total dos seus enunciados verdadeiros. Dahlberg (1978) diz que os elementos dos conceitos “identificam-se com as chamadas características dos conceitos. Traduzem os atributos das coisas designadas. Mais uma vez convém repetir que é formulando enunciados sobre os atributos necessários ou possíveis dos objetos que se obtêm as características dos respectivos conceitos”, e esses são “obtidos pelo método analítico - sintético. Cada enunciado apresenta (no verdadeiro sentido de predicação) um atributo predicável do objeto que, no nível do conceito, chama-se característica. O alcance da característica mais ampla possível a um sujeito pode ser definido como uma categoria”.

Com todos esses elementos expostos é possível afirmar-se que a memória ferroviária é cada um dos enunciados estabelecidos pelos grupos e a sua soma total, significando: o conjunto de representações materiais e simbólicas intimamente relacionadas ao universo

⁷⁸ Essa conclusão é reflexo da descrição encontrada nos primeiros capítulos.

ferroviário extrapola o contexto do material compreendendo tudo aquilo que encerra, imbuído ou repleto de sentimentos dos indivíduos e, por isso, impossível de ser aprisionada em um corpo/objeto físico. Sendo assim, os discursos e as ações dos atores representantes das entidades de preservação ferroviária, cada qual a seu modo, evidenciam características diferentes, mas complementares daquilo que conforma a memória ferroviária.

Pontuadas as características próprias do que entendo como memória ferroviária, passo à análise de sua significação como campo de disputa e elemento de poder, o que incita a concorrência entre os grupos ao garantir a representação de tal memória.

3.1 A Memória em Disputa

Estudiosos das ferrovias afirmavam que a era do trem havia acabado, permanecendo apenas na memória. Como exemplo, Francisco Foot Hardman (2004), em sua investigação sobre a saga da construção da E. F. Madeira Mamoré, permeada de histórias fantasmagóricas, diz:

A ordem cronológica quebra-se: o tempo da locomotiva – aquela que já fora celebrada como deusa do progresso – permaneceu parado. As coordenadas geográficas esboroam-se: o trem extraviou-se em algum ramal solitário, em alguma estação sem nome. Por isso, velhos ferroviários guardam esse idêntico ar de mistério. Seus relatos possuem um toque épico indisfarçável. Sua memória não tem começo nem fim. (Hardman, 2004:51)

O que Hardman (2004), chama de “território do trem-fantasma” é mantido agora, no

[...] imaginário popular que já virou atrativo obrigatório nos parques de diversões. O aspecto lúdico dessa representação está profundamente inscrito no inconsciente coletivo da sociedade industrial. O trenzinho – de madeira ou elétrico – é um dos brinquedos mais persistentes, um dos meios de transporte mais acessíveis ao mundo encantado da infância [...]. Essa máquina incrível que já significou o fio condutor das mudanças revolucionárias é passada, agora, para trás. É expulsa do terreno da história. (idem)

Nessa passagem, o autor não deixa claro de que tempo está tratando, se da época de construção da Madeira-Mamoré ou do período em que escreve o trabalho (1980). Exemplifica, porém, o pensamento reinante na atualidade sobre o “destino” das estradas de ferro no Brasil, também observado por Lima (2009:25), ao considerar que o trem foi visto

“inicialmente, como agente da modernização; e hoje, um ícone do passado”. E, ao afirmar que:

[...] enquanto no Brasil, para a maioria da população, trem de ferro é coisa do passado, algo pertencente ao universo da memória. Para aqueles mais jovens, a ferrovia faz parte de algo não vivido por eles mesmos, mas por seus pais e avós, tornando-se uma *memória de memória*. Mesmo assim, a ferrovia parece ainda ocupar um lugar de ícone de uma outra era no imaginário social brasileiro, a era de realizações do progresso tecnológico no final do século XIX e no início do XX, a era do trem. (Lima, 2009:27)

Mas, como venho sustentando neste trabalho, o que ocorre é uma revalorização do trem para a sociedade brasileira não só no âmbito econômico, mesmo considerando as dificuldades divulgadas nos meios de comunicação nos últimos anos sobre o transporte ferroviário, principalmente na cidade do Rio de Janeiro, mas também no plano simbólico. Quando o Estado brasileiro direcionou a gestão da memória ferroviária para o IPHAN em 2007, as entidades de preservação ferroviária, como divulgado nos eventos, sentiram que seus anseios tinham sido atendidos, pois agora poderiam identificar um agente com quem dialogar e acionar no caso de denúncias sobre danos à memória ferroviária. Mas essa definição, por outro lado, ampliou a concorrência pela memória, o que extrapola o sujeito preservacionista. Como exemplo, o Instituto criou uma área específica, com um corpo técnico para tratar desse assunto. Outro fato é o aumento do número de profissionais e estudiosos que elaboram projetos de preservação.

Tal constatação tem outro reforço: durante o I Fórum Nacional do Patrimônio Cultural realizado pelo IPHAN em dezembro de 2009, houve dois dias de debates sobre patrimônio ferroviário, o que demonstrou a dificuldade da instância pública⁷⁹ na gestão da memória ferroviária. Durante esse encontro, presenciei um fato curioso, que indica certa disputa no corpo dos grupos. Naquela semana, a museóloga Maria Inês Mazzoco⁸⁰ havia concedido uma entrevista ao programa televisivo “Jô Soares” na qual falava sobre sua experiência na preservação ferroviária. Foi elogiada pelo entrevistador e identificada como uma pessoa que tudo sabe sobre trem. Esse acontecimento chegou ao Fórum, e o comentário a respeito não surpreendeu – a entrevistada já havia verbalizado seu desejo de participar daquele programa. A museóloga foi caracterizada como uma pessoa muito passional no que se refere às questões da preservação, com opiniões contundentes e, por vezes, inflexíveis, o que na visão desses interlocutores atrapalha o desenvolvimento de alguns projetos. Tanta

⁷⁹ Estiveram no evento representantes de prefeituras locais e das Superintendências Regionais do IPHAN.

⁸⁰ Posteriormente, recebi o vídeo da entrevista armazenado no *youtube* enviado pelo Sr. Victor.

paixão teria lhe rendido uma brincadeira, na qual suas características físicas foram associadas a uma locomotiva batizada com seu nome.⁸¹

Discuto, nesta seção, o cenário de disputas estabelecido entre os grupos a respeito da memória. Dentro dessa configuração, um dos propósitos deste trabalho, Olga Brites da Silva (1992), interpreta a memória como tendo um caráter político ao decidir o que permanece para a posteridade: a forma de legitimação de um determinado grupo sobre os outros. Completando essa interpretação, Pollak (1989) diz que o movimento dessas ações é o reconhecimento desse ou daquele grupo. Todo esse processo consiste em um trabalho permanente da “valorização e hierarquização das datas, das personagens e dos acontecimentos” (Pollak, 1989:6). A memória entendida como construção e processo seletivo permite estabelecer um campo de lutas e disputas simbólicas, que recorrem a estratégias elaboradas no seio dos grupos, garantindo suas singularidades e diferenças perante os outros. Também Le Goff (1990) orienta sobre a concepção da memória como relação de poder entre os grupos que disputam a autoridade de definir o que merece permanecer e o que deve ser esquecido.

No primeiro contato com as entidades de preservação ferroviária percebi um conjunto de indivíduos unidos por uma causa: a preservação e revitalização das ferrovias brasileiras. De fato, esse é o principal objetivo descrito pelas entidades. Contudo, o questionamento a respeito do número de entidades com a mesma finalidade e a construção intencional de uma ponte com a esfera política chamou minha atenção. Com um olhar cuidadoso e aprimorado, concernente às teorias da memória, pude desvendar nas particularidades desses grupos uma relação propícia ao conflito, ainda que simbólico. Investi, então, nas possíveis disputas estabelecidas ou a estabelecer-se entre as entidades de preservação ferroviária, inclusive com perguntas diretas aos dirigentes. Obtive respostas que tanto confirmavam um quadro de disputas quanto o justificavam como um processo natural e administrável, que não compromete a competência das entidades, esclareceu Hélio Suêvo (diretor da Amutrem).

Destaco em primeiro plano as relações internas dos grupos; em seguida, a análise das datas por eles consagradas na perspectiva de um campo de conflito entre a história e a memória na reescrita do passado. As opiniões da Associação Fluminense de Preservação Ferroviária (AFPF), externadas no *Informativo AFPF*, permitiram que me enveredasse pelas tramas da história das entidades do Rio de Janeiro e através delas identificar uma relação

⁸¹ Essa homenagem está descrita em matéria assinada por Christian Carvalho Cruz, chamada “Maria e lá vai fumaça” no jornal *O Estado de São Paulo*. Disponível em: <<http://www.estadao.com.br/noticias/suplementos,maria-e-la-vai-fumaca,452400,0.htm>>. Acesso em: 15 jan./10.

conflitante entre a AFPF e a Associação Brasileira de Preservação Ferroviária (ABPF). Essa não é apenas a entidade mais antiga, mas também é reconhecida como a mais influente e detentora do maior acervo ferroviário⁸²: ora serve de referência a grupos menores que tentam associar-se a ela (caso da Associação Sanjoanense de Preservação e Estudos Ferroviários – Aspef) ora é alvo de críticas e contestações.

O embate com a Associação Fluminense decorre da formação da entidade como cisão da regional/Rio da ABPF. A “expulsão” do Sr. Luiz Octávio é recorrente nos relatos, e transcrita de outras maneiras no informativo da Associação Fluminense, tornando-se um passado que não quer ser esquecido. Vale lembrar que o editor do informativo desde seu primeiro exemplar é o Sr. Luiz Octávio. No início, seguindo as edições do boletim, os questionamentos da AFPF giravam em torno da ausência da Associação Brasileira em eventos ou em atividades consideradas importantes para a preservação. Com o tempo, as opiniões tornaram-se mais contundentes, a ponto de duvidar-se da competência da entidade, e transformando-as em denúncias.

ABPF – ONTEM E HOJE

Patrick Dollinger fundou a ABPF, a primeira do gênero no Brasil em 04/9/1977, SP/SP em caráter 'BRASILEIRA' e 'SEM FINS LUCRATIVOS', conforme o art. 1º do Estatuto, tendo um 'Conselho Permanente' para impedir desvirtuar os objetivos, art. 35, a, c. Com o falecimento de Patrick, o presidente Geraldo Godoy fez expansão da ABPF, abrindo várias regionais no Brasil, iniciando pelo RJ em 23/8/1987.

Após, o presidente Hélio Gazetta, em Campinas, iniciou a implosão da ABPF, impedindo a abertura de novas regionais e fechando as 'não lucrativas'. A seguir, o presidente José Fróis, RJ fez convênio com a Rede em 1º de abril de 1998, para empréstimo de 20 locos a vapor e 73 carros, hoje número acrescido, e iniciou a rapinagem de materiais das regionais 'não lucrativas', levando-as para as lucrativas – Campinas, Rio Negrinho, SC e Cruzeiro, SP, garantindo estoque para reposições. Aos sócios que reclamam, expulsão. Na regional Rio de Janeiro, por exemplo, 'não lucrativa', ficou um grupo brincando de trenzinho elétrico, enquanto a E.F.Mauá, foi abandonada.

Neste estado de coisas, foram criadas várias associações para preencher o que a ABPF condenou. Entretanto, a ABPF, não satisfeita, promoveu dentro da Rede um impedimento absurdo para que as entidades de preservação não obtivessem materiais, desviando exclusivamente para a ABPF, hoje rica mas sem escrúpulos. Isto dá pra entender que, após a liquidação da Rede haverá uma 'queima de arquivo' e, portanto, a posse definitiva daqueles bens emprestados, que pertencem à União, isto é, a todos nós brasileiros.

Consequentemente, a ABPF atual já 'COM FINS LUCRATIVOS' e 'NÃO MAIS BRASILEIRA', com Conselho Permanente aprovando tudo, desvirtuou totalmente os ideais do Patrick e se tornando, em relação às demais associações congêneres, já odiosa (sic). (Informativo, nº 61, jul./04)

Outro exemplo direcionado especificamente a um personagem diz respeito à

⁸² Operava até o ano de 2009 seis três turísticos culturais e mantém convênio com a RFFSA para comodato de materiais.

contestação da homenagem prestada pelo Conselho de Condecoração do município de Paulo de Frontin e promovida pela AENFER ao presidente da ABPF/Rio, José Luiz Valle Fróes.

[...] Como é sabido por todo meio preservacionista, o *Froes* vem prejudicando sistematicamente a reativação da Linha Auxiliar, construída em 1898 pelo próprio Patrono **Eng. Paulo de Frontin**, hoje abandonada, em que a equipe AFPF, com inúmeras dificuldades, está resgatando a ferrovia e a memória deste notável construtor. Adiciona-se que o *Froes* esforça-se para esvaziar todos os tipos de preservação no nosso Estado RJ, inclusive a reativação da EF Mauá que deveria ser a sua primeira prioridade.

Estes foram os motivos da fundação da AFPF pelos antigos sócios da ABPF.

Já enviadas denúncias ao conceituado Conselho e aguarda-se uma reconsideração. Sugere-se, então, que esse Conselho faça um simples agradecimento àqueles sócios abnegados da AFPF em que todos se somam. (sic). (Informativo AFPF, nº 23, maio/01)

O nome do Sr. Fróes está em itálico, e em outros momentos aparece em letra minúscula, o que reforça a tentativa de desvalorização ou redução da credibilidade do que o Sr. Fróes representa. O *Informativo AFPF* nº 34, de abril de 2002, comemora os três anos da Associação e seu editorial assinala que a “AFPF faz 3 anos em 30 de abril, no mesmo dia dos 148 anos de inauguração da E. F. Mauá! Na oportunidade, agradecemos a José Luiz Froes por ser o mentôr da fundação da nossa Associação. Indiscutivelmente, sem ele, NÃO haveria AFPF, nem os continuados sócios por ele enviados a nós (sic) [...]”. Há um ressentimento da Associação Fluminense em relação à ABPF, especificamente à pessoa do Sr. Fróes, evidenciada pela comemoração quando de sua saída da direção da Regional Rio.

ABPF

Finalmente após 6 anos e meio na presidência, um recorde, em 29 nov, o “frois” foi substituído pelo Jorge Sanches, Cruzeiro. Assim como o saudoso Patrick foi o fundador da ABPF, o “frois” foi mentor na fundação da AFPF, pois sem ele evidentemente não haveria a nossa associação, que é a ÚNICA existente no nosso Estado RJ. Outrossim, também agradecemos ao “frois” a transferência dos sócios para nossa associação”(sic). (Informativo AFPF, nº 54, dez./03)

Em outra declaração que apresenta o nome do Presidente da ABPF/Rio com letra minúscula e entre aspas observe-se que a escrita está incorreta (o certo é Fróes), o que pode indicar outra estratégia para diminuir a importância de Fróes na comunidade. Ainda nesse sentido, algumas matérias expressam gratidão à ABPF pela criação da AFPF; contudo, isso não é agradecimento, mas ironia, como forma de expressar os sentimentos da Associação Fluminense (Informativo AFPF, nº 54, dez./03). A entidade se apresenta assim:

AFPF que sempre agiu com transparência e seriedade, preservando sem fins lucrativos e prestando auxílio às co-irmãs, foi surpreendida pela negativa do

presidente da ABPF, quando se pediu o retorno de algumas locos e carros ociosos da EFCB e EFL (todos levados do Rio para SP de forma que proibiram o acesso da população fluminense ao seu legado histórico – ver relação no final do Informativo). E tal atitude tem sido comum em outros estados. No Convênio RFFSA/ABPF de 01/04/98 foram disponibilizados 20 locos e 73 carros e vagões, os quais em sua maioria estão ociosos. E mais: a loco 221 não pertence a ABPF. Na projetada reativação da E.F. Mauá pela “Associação Ferrovia – 150 Anos” circulariam locos diesel e carros de aço-carbono? Podemos fazer acordo nessas bases? Não queremos materiais da Mogiana, Sorocabana, SPR, RMV, etc. Cada povo com sua tradição. Uma coisa é certa: essa não é mais a ABPF-nível Brasileira, tão sonhada pelo seu fundador Patrick Dollinger (do qual a AFPP se orgulha em prosseguir em seus ideais) (sic). (Informativo AFPP, nº 37, jul./02)

As manifestações expostas pela AFPP remetem à maneira que esse grupo concebeu para divulgar suas “mágoas” publicamente, mas que no final pode ser compreendida como uma tentativa de comunicação e/ou de aceitação: “[...] Apesar das nossas muitas acusações, NENHUMA foi contestada, pois levamos aos nossos leitores a comprovada e dura VERDADE. Infelizmente, vemos em nosso Estado, RJ, a crescente falência física, financeira e mental (a pior) ferroviária. CHEGA DE DISCURSOS! (sic) (Informativo AFPP, nº 60, jun./04)”, esta é uma de tantas abordagens possíveis.

A entrevista realizada com o Sr. José Luiz Valle Fróes, personagem principal da trama e representante da ABPF Regional Rio, confirmou alguns dados. Ele não se furtou a falar sobre o assunto e explicou que, de fato, o Sr. Luiz Octávio foi expulso da Regional por uma definição interna do grupo, pois concluíram que a relação com a Rede ficou em risco após a publicação na *Revista Ferroviária* de uma matéria em que o Sr. Luiz Octávio criticava a Rede e assinava como diretor da Regional. Esse foi o ápice das contestações sobre a postura do Sr. Luiz Octávio. O Sr. Fróes não se expressou de forma ofensiva, porém disse que os próprios diretores da AFPP já haviam tentado excluir o Sr. Luiz Octávio. A posição da AFPP é peremptória e faz freqüentes denúncias contra as ações da ABPF. O Informativo nº 30 (dez.01) reproduz a foto da 1ª loco elétrica jardineira do Brasil e 1910 – Suíça EF do Corcovado com características de abandonada. A legenda informa pertencer ela a ABPF/Campinas. A edição nº 39 (set./02) apresenta um acontecimento que valoriza as denúncias da entidade quando afirma que a locomotiva 58 da E. F. Sorocabana foi levada para Campinas pela ABPF, e que a prefeitura abriu processo (nº 4032/02) por “busca e apreensão” para seu retorno. Mais adiante, no informativo nº 55, a respeito das doações recebidas pela ABPF diz:

DOAÇÕES - Quando uma entidade filantrópica recebe doações é para seu uso ou exposições. Muitos museus pagam fortunas em leilão de artes. A ABPF em 15/11/03, SP, fez leilão de suas doações com muitas peças históricas, alegando

financiar reforma de seus trens, o que gerou revolta geral. Além de atitude anti-preservacionista prescindindo de bens expostos aos sócios e público, os doadores, que poderiam se beneficiar com uma venda direta ou entregar a quem conserva, não farão mais ofertas. Também se deu mau exemplo a futuros doadores, caindo em descrédito para as associações congêneres. (Informativo AFPP, nº 55, jan./04)

Normalmente, as contestações trazem o argumento de o Rio ter sido palco das primeiras iniciativas ferroviárias, merecendo destaque no cenário da preservação. Para isso, o boletim aciona mitos e personagens pertencentes à história das associações ou da localidade: o presidente da ABPF ou o barão de Mauá.

É VISÍVEL O REVOLTANTE COMPLÔ CONTRA A PRESERVAÇÃO FERROVIÁRIA FLUMINENSE.

Nós temos duas primeiras ferrovias do Brasil – E. F. Mauá e a E. F. D. P. II (depois E.F.C.B) e nos 91 atuais municípios do Estado, 81 tem ou tiveram ferrovias, o que é um recorde percentual nacional. É imperioso sim, um carinho especial, além de se gerar turismo semelhante desenvolvido nos demais estados. Vejamos:

E. F. Mauá - O projeto da reativação iniciado há 16 anos para se comemorar seus 150 anos em 30 de abril 2004 e, nem sequer um foi assentado. Só reuniões, reuniões reuniões...Sem decisão alguma!

ABPF/RJ – Obrigada a ficar restrita na sua sede, em Engenho Novo com um brincalhão de trenzinho elétrico!

ABPF/Cruzeiro – Com a forçada “desativação” da ABPF/RJ, ficou livre para rapinar 3 locos, 17 carros e vagões, 2 autos, etc, todos da E.F.C.B. e E.F.L. sendo levados para a linha da R.M.V.! Precisamos, sim de auxílio e não rapinagens. Patrick gostaria deste tipo de ABPF – BRASILEIRA?

Materiais inservíveis – A AFPP solicitou listas à Rede e a Central e nenhum parafuso foi obtido. Hoje mais da metade das listas desapareceram!

Museu E. Dentro – Tombado e dentro da tradicional oficina E.F.C.B. Deverá ser transferido para o terminal B. Mauá que ninguém se entende. Manobra para o acervo desaparecer? Com uma fração de custo se conservaria o museu e 11 locos e vagões (como a conhecida Biriba) hoje saqueados.

Estações RJ – Várias prefeituras solicitaram estações abandonadas à Rede, para Centros Culturais, sendo negadas. A AFPP solicitou à Central, a estação Niterói, prestes a ser favelizada, sendo também negada!

Linha Auxiliar – AFPP, de amadores, sem apoio, após 5 anos reativou 30 km – Portela/Vila Rica, que voltou ao abandono pelas prefeituras de M. Pereira e Paty. Já a prefeitura de Paraíba do Sul reativou 14,3 km até Cavarú com dois trens turísticos, e foi impedido o uso pela ANTT!

E Mais – Meia dúzia de “autoridades ferroviárias” cinicamente declaram que nosso Estado RJ não tem interesse na preservação!

Enfim – Tudo contra os desejos dos verdadeiros Preservacionistas, Povo Fluminense e o presidente Lula. Esperamos que em 2004 novas “autoridades” tenham finalmente uma seriedade que nós merecemos (sic). (Informativo AFPP, nº 54, dez./03)

A Associação Fluminense de Preservação Ferroviária assume tom veemente em diversos questionamentos sobre a preservação ferroviária responsabilizando, inclusive, os próprios grupos pela condição de descaso com o patrimônio ferroviário. Impeliu a Aenfer, por exemplo, a criar uma entidade com a responsabilidade de comemorar a inauguração da E. F. Mauá: “[...] Uma estranha entidade para comemorar a inauguração da E. F. Mauá em 30 abr. de 2004 foi fundada pela a AENFER, que não convidou a AFPP. Possivelmente servirá um

banquete em cima da depenada ferrovia.” (Informativo AFPF, nº 31, jan./02). A entidade em questão é a Associação Ferrovia 150 anos que, mais tarde, contou com a participação da AFPF. A RFFSA sempre é questionada pelas entidades nos encontros, e toma corpo em diversas matérias da AFPF.

IMPOSSIVEL a preservação ferroviária no nosso Estado RJ – o mais tradicional do Brasil. Muitos discursos e planos vazios. A Rede abandonou seu (nosso) acervo à rapinagem, impede a preservação de antigos trens e estações, leiloa bens históricos, não responde cartas, ausenta-se de reuniões etc... O Mov. Presv. Ferroviária, em seus seminários, não sensibiliza as autoridades. PRESERFE, AMUTREM, ABPF-RJ, AENFER, Ass. Eng^{os}. EFL, Grupos de Trabalho da FLUMITRENS para a EF Mauá e Preservação Geral no RJ – NÃO FUNCIONAM. A ABPF/Cruzeiro arrasta do nosso Estado, todas as locos, vagões, carros e autos. FCA abandona a tradicional Linha Auxiliar (1898). A AENFER dá a condecoração PAULO DE FRONTIN, irresponsavelmente a um froes, chefe da ABPF-S. A. que em “outras manobras” sabota a reativação da Linha Auxiliar, construída pelo próprio FRONTIN. Que Vergonha! Enquanto isso, os amadores não ferroviários, pagando para e com determinação, como Grupo AME, tentam salvar Guia de Pacobahiba (15 anos) e a AFPF, pelo menos, parte da Linha Auxiliar (4 anos) Onde estão os autointitulados “ferroviários”(sic). (Informativo AFPF, nº 25, jul./01)

A ANTT também é alvo de críticas, expressas no informativo tanto pela Associação Fluminense quanto pelos outros grupos e durante eventos, mostrando, inclusive, proximidades memoriais que se delineiam em torno do ex-presidente Fernando Henrique Cardoso e do presidente Luiz Inácio Lula da Silva, sugerindo ao primeiro uma imagem negativa e ao segundo, a figura de “salvador ” das ferrovias brasileiras.

ANTT

É um poder paralelo, em Brasília ao Ministério dos Transportes, composto de elementos residuais do governo FHC e que trabalham sob ar condicionado e cafezinho, sem nunca ter pego uma ferramenta. Para justificar seus altíssimos salários tomados do povo, criaram a Resolução nº 359 em 19/12/03 que “regulamenta” todos os trens turísticos e regionais. [...]. Na verdade é um poço de exigências caríssimas, burocráticas e desestimulantes, contrariando frontalmente os desejos do povo, preservação, turismo e metas desenvolvimentistas do Presidente Lula, o único que falou, como candidato, em ferrovia. A atitude correta da ANTT seria: “O que vocês precisam para funcionar”? [...] Presidente Lula, há uma solução: Basta puxar a descarga (sic). (Informativo AFPF, nº 56, fev./04)

A memória ferroviária apresenta-se como campo de disputas, também, em relação aos especialistas de diversas áreas do conhecimento, merecendo estudo mais aprofundado. Está em jogo o reconhecimento daquele que tem gabarito para falar da memória ferroviária: o criador do “mnemon” das ferrovias brasileiras, Le Goff, 1990:437. O passado é tido como campo de conflito por colocar tanto a história quanto a memória em competição. Pollak (1989,1992) informa que a própria memória opera um trabalho de fixação, ou de

“solidificação da memória” posterior a sua estruturação no corpo do grupo. O artigo a respeito das comemorações ocorridas em 2004, em torno do aniversário de morte do presidente Getúlio Vargas, como exemplo da constância do passado produzindo uma “cultura da memória”, publicado por Marieta de Moraes Ferreira (2006), serve de inspiração. A proliferação de memórias, ou para usar Huyssen, o “boom” da memória pode promover a estruturação de “[...] estratégias de controle do passado para poder comandar o presente, e nesse sentido são marcos de mutações sociais” (Ferreira, 2006:2).

Apoiada no trabalho de Ferreira (2006) ao levantar o questionamento sobre quais elementos serviram à comemoração da memória de Vargas na demonstração do uso do presente para a reelaboração do passado, entendo que um dos marcos referenciais servindo aos agentes da preservação ferroviária, sobretudo no Rio de Janeiro, remonta ao século XIX, mais especificamente ao início das ferrovias no Brasil. A data de inauguração da primeira ferrovia era apropriada às comemorações e foi utilizada como referência para batizar o nascimento de grupos, como no caso da Associação Fluminense que estendeu a data à comemoração do Dia da Baixada no Rio.

A ferrovia é lembrada como símbolo do progresso brasileiro, suplantado e desvalorizado a partir da abertura do mercado nacional ao transporte rodoviário na década de 1950, durante o governo Juscelino Kubitschek (1956-1961), ou simplesmente JK. As associações elegeram esse presidente promotor do declínio das ferrovias que, a partir dos anos 1960, tiveram uma série de ramais erradicados, chegando aos dias atuais com uma malha de aproximadamente 28 mil quilômetros. Isso é confirmado através das imagens de degradação dos materiais rodantes, das oficinas fechadas, das estações abandonadas e das “cidades fantasmas”.

Essa idéia também repercute, de modo intenso, em pesquisas acadêmicas. Paula (2000) diz que o ano de 1952 consagrou-se como o início do domínio do automóvel sobre o meio de transporte ferroviário. Nesse ano, o Brasil importou “100 mil automóveis e caminhões, de todas as marcas e tipos, a um custo de 310 milhões de dólares” (Paula, 2000:23). Segundo, a autora, a indústria automobilística representou, nos anos 1970, a totalidade de “90% do faturamento e 82% dos empregos em todo o setor de material de transporte – que incluía o ferroviário, o naval e o aeronáutico”. Por essas afirmativas, Paula (2000), reforça a atuação de JK no processo de desmonte das ferrovias no país, e conclui que “[...] fortalecia-se, igualmente, outra tendência no setor de transporte: a do desmonte das ferrovias. A política rodoviário-automobilística viria seguida da progressiva desativação das estradas de ferro, particularmente das linhas do interior” (Paula, 2000:24).

Na análise do processo de migração de nordestinos brasileiros para a cidade de São Paulo entre 1945 e 1966, Paulo Fontes (2008) relata que:

A inauguração da rodovia Rio-Bahia em 1949 diminuiu em muito as antigas dificuldades de deslocamento entre o Nordeste e as regiões ao sul do país. A melhoria do sistema rodoviário no país na década de 1950, particularmente nas linhas de carga, teve, assim, significativa importância para o incremento do processo migratório nesse período e as estradas de rodagem paulatinamente passaram a ser o meio mais utilizado para a migração. (Fontes, 2008:50)

Contudo, Fontes (*idem*) conta que as ferrovias, nesse período, continuaram sendo utilizadas: “A chegada do famoso ‘trem baiano’, com o desembarque de centenas de migrantes, tornou-se cena corriqueira na estação Roosevelt, a ‘estação do norte’, no bairro do Brás”. Porém, o uso desse trem estava longe da ideia de conforto e segurança por vezes a ele associada, como demonstra Fontes (*idem*), “Vagões completamente cheios, com mais do que o dobro de passageiros oficialmente permitidos, sujeira e péssimas condições de conservação das composições, intoxicações com a alimentação fornecida, ação de ‘muambeiros’ inescrupulosos e morte de crianças eram algumas das dificuldades dos migrantes que os jornalistas presenciaram”. Interessante é a observação do autor de que foram os caminhões “paus-de-arara” o “[...] símbolo do transporte dos trabalhadores nordestinos para o sul do país” (Fontes, 2008:50).

É certo que o Presidente JK não foi, ou pelo menos não foi o único responsável pelo declínio da malha ferroviária. As políticas econômicas que o antecederam já demonstravam seu destino, e a estatização das concessões na metade do século XX, para alguns autores, como Zambello (2005:17), foi considerada como uma tentativa de retardar “[...] a decadência do sistema ferroviário frente ao advento do transporte rodoviário no país”⁸³. Como afirma Zambello, as ferrovias sempre refletiram as oscilações da economia do país. Lima (2009:17), baseado nas informações do Ministério dos Transportes, diz que “Em 1952, foram iniciados os estudos para a formação de uma rede nacional, criada em 1957, pelo governo de Juscelino Kubitschek, com o nome de Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima (RFFSA), a *Rede*, que passou a controlar quase todas as ferrovias do país”. O ano seguinte, 1958, marcou o auge da malha nacional: 38.000 km. Daí em diante e principalmente durante o período da ditadura militar, o transporte sobre trilho, segundo Lima (2009), sofreu com as decisões políticas do país que privilegiaram o rodoviarismo.

⁸³ Ver, também: Renê Fernandes Schoppa *A Ferrovia é viável*.

[...] o transporte ferroviário foi negligenciado em detrimento de uma política de transporte rodoviário. Ao final da ditadura, em 1983, o país possuía apenas cerca de 29.000 km. Em 1996, o governo neoliberal de Fernando Henrique Cardoso desestatizou a malha nacional e a RFFSA entrou em processo de liquidação. Atualmente, doze empresas concessionárias administram e lucram com o transporte de mercadorias em larga escala pelos 28.314 km de ferrovias brasileiras, uma malha menor do que a de 1925. (Lima, 2009:17)

Sobre a alusão a Irineu Evangelista como mito das ferrovias e patrono das entidades de preservação ferroviária, Lima (2009:45) considera-o um capitalista, e diz que: “Ao longo do século XX, a memória elaborada por Mauá sobre seus empreendimentos foi cultuada, principalmente pelo Estado, como mito de origem da industrialização no Brasil”. Cláudio Ganns (*apud* Lima, 2009) produziu um artigo a respeito da comemoração do centenário da E. F. Mauá no qual analisa o momento da inauguração da primeira ferrovia brasileira que permanece na memória das associações.

[...] após a cerimônia religiosa da benção, D. Pedro II, segurando simbolicamente uma pá de prata, com ele por três vezes escavou a terra e a lançou num carrinho expressamente feito para esse fim. Depois, o Imperador passou a pá aos ministros do Império, da Guerra, e da Marinha. ‘Cheio que foi o carrinho, S. Majestade se dignou conduzi-lo até alguma distância e depois o entregou ao Sr. Presidente da Companhia que o despejou’ (Ganns, 1954:231). (Lima, 1009:45)

Ganns (*apud* Lima, 2009:45) interpreta a atitude de Mauá em doar o carrinho de jacarandá e a pá de prata ao Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro – IHGB como estratégia para a consagração desse evento em lugar de destaque na memória nacional: “O IHGB, fundado por D. Pedro II para ser a Casa da Memória Nacional, aceitou a doação, participando ativamente deste processo de consagração de uma memória para o papel da ferrovia no Império [...]” (Ganns, *apud* Lima, 2009:47). Até a solenidade fúnebre realizada no momento da morte de Mauá, em 1889, é considerada uma construção simbólica associada ao progresso técnico e industrial, por ter sido seu corpo transportado da cidade de Petrópolis até a corte pela E.F. Mauá. (Ganns, *apud*, Lima, 2009:51). Para Rodrigues (2004), Irineu foi:

[...] o primeiro grande empresário brasileiro – considerado o ‘Empresário do Império’ – foi uma das mais brilhantes figuras da história do país, com seu espírito empreendedor e fascinado pelo progresso, a despeito das grandes dificuldades de um país que há pouco deixava de ser colônia, talvez até hoje não tenha sido plenamente reconhecido.

Foi sem sombra de dúvidas, juntamente com o Imperador D. Pedro II, um dos poucos brasileiros da época a perceber e assimilar as conquistas da então efervescente Revolução Industrial. (Rodrigues, 2004:16)

Vale dizer que Rodrigues, além de pesquisador das ferrovias é diretor da Associação

do Museu do Trem, associado da AFPP e responsável pelo projeto E. F. Mauá.

Esses exemplos demonstram o que vem se conformando como elementos da memória ferroviária pelas entidades de preservação ferroviária. Elas servem às entidades, mas também às disputas por representantes políticos. Nos eventos comemorativos ou nos encontros promovidos pelas entidades concorrem: ministros, deputados, vereadores, prefeitos, ex-prefeitos. A preservação da memória é também refletida na preservação dos bens não-operacionais da ferrovia através do funcionamento dos trens turísticos e na construção de centros culturais e museus. Incluem-se aí os imóveis disputados para novas estruturas administrativas de órgãos públicos, como no caso do prédio do escritório central da RFFSA na Central do Brasil no Rio de Janeiro que, após a desativação de vários departamentos, está sendo requisitado pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transporte - DNIT e a Advocacia Geral da União – AGU, por exemplo. Há de se incluir o próprio IPHAN nesse embate. Essas questões serão observadas no próximo capítulo.

Capítulo 4: FERROVIA POR FERROVIARISTAS: novas abordagens sobre preservação

O termo ferroviarista vem sendo utilizado para classificar todos os indivíduos que colaboram com a preservação da memória ferroviária, mas que não trabalharam nas estradas de ferro. Assim, esses colaboradores são incluídos na “família ferroviária”. Essa denominação é a tal ponto recorrente nos eventos que todos os participantes são enquadrados nessa nova categoria. Já ouvi ex-ferroviário se autointitular ferroviarista na medida em que se dedica à escrita da história ferroviária e não mais à operação técnica. Na entrevista com o Sr. Victor José, principal promotor da expressão (provavelmente criador dela), quando perguntado sobre a origem do termo, respondeu que não sabia exatamente de onde vinha, e se outros já a utilizavam antes dele, mas lembrava exatamente quando despertou para essa concepção. Ele a conceitua como: “a pessoa que não trabalha mais nas ferrovias ou aqueles que têm apreço pelo assunto do trem ou contribuem para a preservação das ferrovias”. E diferencia de preservacionista - “aquele que atua na preservação de materiais” de ferroviário - “é o que trabalha nas ferrovias”. Reflito sobre a construção desse novo termo como uma tentativa de manutenção da identidade do trabalhador ferroviário sob nova alcunha, a partir da crise deflagrada pelo processo de extinção da Rede Ferroviária.

A manipulação do passado no sentido de transformar o que é oficial relaciona-se diretamente com a luta pela permanência da identidade de um grupo. Aí, a memória ferroviária cumpre papel preponderante na construção identitária das entidades de preservação ferroviária. Pollak (1989:5) define a identidade como: “a imagem que uma pessoa adquire ao longo da vida referente a ela própria, a imagem que ela constrói e apresenta aos outros e a si própria, para acreditar na sua própria representação, mas também para ser percebida da maneira como quer ser percebida pelos outros”. O autor descreve três elementos essenciais para a construção do sentimento de identidade: a unidade física – o corpo físico em relação ao indivíduo, ou os limites para os grupos; a continuidade dentro do tempo; e o sentimento de coerência. A quebra de qualquer uma dessas substâncias pode significar a desconstrução psíquica, visível através de sintomas patológicos no indivíduo.

[...] a construção da identidade é um fenômeno que se produz em referência aos outros, em referência aos critérios de aceitabilidade, de admissibilidade, de credibilidade, e que se faz por meio da negociação direta com outros. Vale dizer que memória e identidade podem perfeitamente ser negociadas, e não são fenômenos que devam ser compreendidos como essências de uma pessoa ou de um grupo.

(Pollak, 1989:5)

Um número considerável de dirigentes e associados das entidades não são ferroviários, na acepção tradicional do termo, e isso é, por vezes, motivo de contestação, como relatou o Sr. Luiz Octávio, que não sendo ferroviário é questionado sobre sua autoridade para falar sobre memória ferroviária. Justifica-se, no entanto, por ser detentor de conhecimentos sobre as ferrovias que às vezes não são do domínio dos próprios ferroviários. O corpo social⁸⁴ dos grupos é formado, em sua maioria, por aposentados (alguns trabalham para empresas relacionadas à ferrovia, como o SESEF, ou para as concessionárias); representantes da comunidade acadêmica: museólogos, historiadores, turismólogos, engenheiros, arquitetos, bibliotecários, arquivistas etc.; representantes de associações de categorias: engenheiros; dentre outros; bem como, representantes do Estado: funcionários de prefeituras, do IPHAN, do Ministério Público Federal, da SPU, e outros. Assim, ratifico ser o referido termo uma tentativa de conciliar novos agentes interessados na temática ferroviária.

É importante dizer que o Movimento de Preservação Ferroviária é o principal usuário desse termo (na figura do Sr. Victor). Porém, durante os eventos e nas reuniões a que tive acesso, outros dirigentes usaram a expressão, embora por vezes também usem o termo preservacionista, o que indica que ferroviarista não é uma classificação estruturada, mas uma construção. Imbuída dessa conotação, proponho este capítulo como uma maneira de demonstrar a pluralidade de ações e interferências oriundas das atividades das entidades de preservação ferroviária que fogem aos limites das entidades e se retroalimentam das concepções fomentadas no seio da academia. Tratarei, então, das questões turismo, museu e patrimônio cultural, inserindo a questão do patrimônio industrial como exemplo dessa operação.

4.1 O Turismo como Instrumento de Preservação

A MORTE DA LOCOMOTIVA

No meio da praça repousava, outrora imponente, a velha locomotiva.

⁸⁴ Dentre os participantes do Seminário de Preservação e Revitalização Ferroviária havia fotógrafos, desenhistas, funcionários públicos, funcionários de agência turismo, estudantes (turismo, engenharia, arquitetura), turismólogos, engenheiros, historiadores, guias de turismo, professores, colonistas de jornal, auxiliares de farmácia, aposentados, jornalistas, economistas, arquivista, urbanistas, recepcionistas, psicólogos, menores aprendizes, etc.

Ela viera para ali, após longa vida de trabalho, anos sem fim carregando gente, transportando carga, ela fora a alma do trem.

Nascera em longes terras, mas foi aqui que cumpriu seu destino. Tão logo chegara, deram-lhe a primeira missão e, daí para frente, foi só trabalhar.

Ela conheceu muita gente, Maquinistas e Foguistas descobriram sua intimidade. Alguns deles foram mesmo paixões demoradas, longos casos de amor. Cuidavam dela com carinho, em cada parada de tempo maior lubrificavam-na, poliam os seus metais.

Na sua extensa jornada, dia e noite se confundiram, sol e chuva eram indiferentes, cumpria-lhe tão-somente trabalhar. Quantas montanhas vencera, resfolegando, a lenha se consumindo na fornalha, sua fumaça embaçando os ares! Quantas pontes, quantos rios, quantas florestas ela atravessava, não havia obstáculo que a pudesse deter! Estação após estação, eram sonhos, alegria, despedidas, tristezas, saudade de quem partia, festa para quem chegava. Cada cidadezinha fora seu porto, nenhuma delas lhe permitira uma morada definitiva, até que um dia, com a chegada da potente diesel-elétrica determinaram seu parar. Aposentaram-na. Compulsoriamente.

Alguns meses se passaram, então. Estacionada em um desvão do pátio da oficina, a locomotiva viu-se imobilizada, a inutilidade e o ostracismo eram seu novo destino.

Um dia, porém, despertaram-na do sono pesado. A prefeitura de uma das cidades, por onde tantas vezes ela passara, conseguiu obtê-la, em doação, para instalá-la na praça principal, como monumento à memória do trem, que por ali não mais passava, os trilhos arrancados em um preito ao progresso.

Transportada para sua nova morada, que lhe parecia definitiva, a velha locomotiva foi recebida com alegria. Fizeram-lhe mesmo uma festa, os discursos se sucederam, a criançada se animou, velhos ferroviários se emocionaram com sua presença, símbolo de um passado que não mais voltaria.

A festa, porém, acabou-se. Os dias foram passando. Nos primeiros tempos, cuidavam bem da velha locomotiva, limpavam-na, a cidade se orgulhava de monumento tão imponente em sua praça principal. Muita gente a visitava, sobremodo nos domingos e feriados. Mas seus admiradores foram rareando as visitas, o Zelador já não aparecia mais, o Prefeito agora era outro.

A velha locomotiva começou a ser canibalizada. Seus enfeites de bronze foram os primeiros a desaparecer, roubados e vendidos ao ferro-velho voraz. O sino também teve destino semelhante. Alavancas, parafusos, vidros, o próprio farol, a pouco e pouco a velha locomotiva foi descarnada, sob a indiferença geral.

Mais algum tempo passou e sua agonia teve fim. Reduzida a uma pobre carcaça, o lixo invadindo-lhe as entranhas, desamparada e solitária, a velha locomotiva morreu. Sem qualquer festa, sem discursos, sem crianças ou velhos para saudá-la, a locomotiva foi sepultada. Tiraram-na da praça e a jogaram no depósito de sucata, sem qualquer pompa ou respeito.

Era o triste fim de um símbolo, mais um crime contra o trem. Um impiedoso assassinato (sic). (Ferreira, 1986:50)

A crônica não escapa à interpretação de ser a locomotiva a personificação do próprio ferroviário. Essa narrativa não encerra o destino de todas as heróicas locomotivas que trilharam as estradas de ferro brasileiras. Apresento outra versão para esse “destino”. Novos projetos capitaneados pelas associações de preservação ferroviária articulam um recomeço para essas velhas máquinas sob o artifício do turismo cultural. É do entendimento dessas entidades que, manter ramais ferroviários em operação, contribui diretamente para a preservação da memória ferroviária, inclusive com o argumento de que o trem turístico cultural possibilita uma viagem de retorno ao passado. Algumas localidades exibem o patrimônio ferroviário como atrativo turístico; a Vila de Paranapiacaba, em São Paulo, por

exemplo, possui um extenso parque ferroviário que guarda as características da época do funcionamento da ferrovia no local⁸⁵.

Existem no Brasil, atualmente, cerca de 30 trens turísticos em operação, licenciados pela ANTT. Alguns funcionam durante os finais de semana e feriados; outros - os trens temáticos - são sazonais, respeitam o calendário das comemorações locais (Trem do Forró e Trem do Samba, por exemplo). Há também aqueles que possuem linhas diárias: Trem do Corcovado e E. F. Campos do Jordão. Além daqueles que trabalham como instrumento turístico, existem no país duas linhas funcionando para o transporte de passageiros: Vitória a Minas e São Luiz/MA a Paraúpebas/PA, ambos da Vale⁸⁶. São administradas por empresas privadas (Serra Verde Express, em Curitiba e Giordani Turismo, no Rio Grande do Sul), concessionárias (Vale, Trem do Forró e Ouro Preto/Mariana em Minas Gerais e FCA), estatais (E. F. Campos do Jordão), e pelas entidades de preservação ferroviária (ABPF e AFPP). Essas práticas demonstram, segundo as entidades, que o turismo cultural ferroviário é autossustentável, e pode servir tanto à iniciativa privada quanto à gestão pública ou ao voluntariado. As passagens custam entre R\$ 5,00 e R\$ 270,00, dependendo do passeio, e agregam atrativos locais: degustação de vinho, história regional, peças teatrais, etc.. Existem pacotes que oferecem traslado entre cidades (do Rio de Janeiro ao Paraná, por exemplo) realizado por outros meios de transporte e ainda, passeios de aventura (*rafting*, canoagem, etc.).

Os passeios são feitos em locomotivas conhecidas como maria-fumaça, em litorina ou em bondes. As empresas privadas que descobriram o apelo comercial desse tipo de atividade oferecem trens de luxo com direito, até, a jantar romântico (Serra Verde Express)⁸⁷. No Rio de Janeiro existem poucos trens com apelo turístico como o Trem do Corcovado no bairro do Cosme Velho. Operado pela Associação Brasileira dos Operadores de Trens Turísticos e Culturais (ABOTTC) desde o ano de 2004 é considerado o mais antigo em operação - desde 1884 (possivelmente nasceu com essa função), quando Dom Pedro II inaugurou a linha. Foi o primeiro trem elétrico do Brasil após a substituição das máquinas a vapor, em 1910. Essa estrada orgulha-se dos personagens ilustres que já a frequentaram. Além do próprio Imperador, podemos citar: em 1934, Eugênio Pacelli futuro papa Pio XII; Santos Dumont; Getúlio Vargas, Epitácio Pessoa, o papa João Paulo II, Albert Einstein, o rei Alberto da Bélgica e também a princesa Diana da Inglaterra. Da arrecadação do passeio uma parte é

⁸⁵ O turismo justifica a participação das prefeituras nos eventos de revitalização ferroviária comentada no segundo capítulo.

⁸⁶ Disponível em: <<http://www.antt.gov.br/destaques/TrensDePassageiros.asp>>. Acesso em: 05 fev./10.

destinada ao Instituto Brasileiro do Meio Ambiente (IBAMA)⁸⁸.

Além desse, há o trem do SESC Grussaí, em Campos dos Goitacazes, no Norte do Estado, que funciona desde 1997 e percorre um trajeto no interior do SESC possuidora de uma estação chamada Bom Despacho. Outro exemplo é o Trem da Estrada Real, operada pela prefeitura de Paraíba do Sul, na linha concedida à FCA pela antiga E.F. Melhoramentos. Segue da Estação Paraíba do Sul até Cavarú desde 2003. Há em Guaratiba, na Fazenda Mato Alto, uma iniciativa particular restrita a convidados/visitantes. A Associação Fluminense de Preservação Ferroviária, através do Núcleo Miguel Pereira, mantém um trem turístico no trecho desativado da FCA entre esse município e o de Governador Portela - Minas Gerais, com mão-de-obra voluntária.

A Associação Brasileira de Preservação Ferroviária, entre as entidades, é a maior operadora de trens turísticos, em quantidade, através de suas regionais. Atualmente, mantém em funcionamento regular sete trens, com previsão para a criação de outros três no decorrer de 2010⁸⁹: Viação Férrea Campinas a Jaguariúna, Trem da Serra do Mar, Trem dos Imigrantes. Trem das Águas, Trem da Serra da Mantiqueira, Trem das Termas, Trem dos Ingleses. Essa entidade considera que “[...] dentro do conceito de preservação da memória ferroviária brasileira, as Regionais da ABPF oferecem aos visitantes a oportunidade de vivenciar o passado das ferrovias brasileiras durante viagem nos diversos trens de passageiros em operação [...]”⁹⁰. A Associação fomenta uma nova especialidade no âmbito dos museus – museus dinâmicos. O que, para ela, garante o conhecimento da operação ferroviária.

[...] plena atividade vários tipos de locomotivas a vapor, fabricadas desde o início até a metade do século, além de vários vagões e carros de passageiros históricos, alguns em atividade, outros aguardando os bisturis restauradores dos sócios da A.B.P.F. Além do material rodante, podem ser observados nos Museus Dinâmicos, toda a estrutura que compõe uma ferrovia a vapor, desde estações ferroviárias com seus equipamentos tradicionais, até a própria malha ferroviária⁹¹.

A ABPF informa que essa atividade é possível, principalmente, em razão da contribuição voluntária dos sócios.

As composições ferroviárias do Museu Dinâmico são operadas pelos sócios voluntários da A.B.P.F., todos eles das mais variadas procedências e ocupações, além de ferroviários na ativa e de aposentados, todos porém, com sua preocupação

⁸⁷ BWT Operadora e Great Brasil Express são empresas do mesmo grupo que operam outras linhas.

⁸⁸ Texto Disponível em: <<http://www.corcovado.com.br/historias2.html>>. Acesso em: 15 de nov. 2009.

⁸⁹ Disponível em: <http://www.abpf.com.br/site/modules/mastop_publish/?tac=3>. Acesso em: 16 nov./09.

⁹⁰ Disponível em: <http://www.abpf.com.br/site/modules/mastop_publish/?tac=3>. Acesso em: 16 de nov. 2009.

⁹¹ Disponível em: <<http://www.abpfsc.com.br>>. Acesso em: 21 de nov. 2009.

em comum, que é a preservação de nossa MEMÓRIA FERROVIÁRIA, sócios estes que além de pagarem anuidade a exemplo das demais Associações, muitas vezes gastam suas próprias economias para garantirem a operação normal das composições da A.B.P.F., além da R.F.F.S.A., da FEPASA, da ALL, da FTC, e algumas empresas da iniciativa privada, as quais investem também na preservação do nosso passado ferroviário ⁹²(sic).

Afirma, ainda, que a manutenção das locomotivas com tração a vapor, além de perpetuar essa técnica que só funciona em trens não-comerciais de uso cultural, evita a extinção de profissões típicas das locomotivas a vapor: o foguista e o maquinista que, de outra forma, estariam com seus conhecimentos e técnicas sujeitos ao esquecimento. A regional da ABPF em Santa Catarina é categórica sobre a serventia dos museus dinâmicos:

[...] todas as viagens realizadas pelos nossos Museus Dinâmicos, tentam realmente resgatar a Memória Ferroviária, onde o passageiro realmente volta no tempo, passando por antigas estações e vendo em funcionamento toda a infra-estrutura de uma ferrovia a vapor. Além disto, toda a história da ferrovia operada por nossos Museus Dinâmicos, poderá ser conhecida pelos passageiros durante a operação ferroviária, como o Museu Dinâmico da ABPF de Santa Catarina⁹³.

Proponho que os trens turísticos culturais, operados pelas entidades de preservação, sejam caracterizados como museus a céu aberto. Para a construção de tal argumento, remeto-me às recentes discussões sobre esses espaços. Faço, inicialmente, um breve relato histórico para, em seguida, retomar a questão. O exercício de colecionar vestígios de outras épocas é, na literatura corrente, associado à construção de museus, o que remonta às sociedades greco-romanas com os chamados “gabinetes de curiosidades”. Lucia Lippi Oliveira (2008) aponta o século XV como a época que impulsionou a composição de coleções; dois séculos depois, os registros góticos e as arquiteturas religiosas do século V ao XV seriam instituídos como símbolo de antiguidades nacionais. O primeiro museu oficialmente fundado foi o Museu Britânico, em 1753, seguido no mesmo século de outros exemplos como o Louvre, em Paris, consolidados como guardadores de coleções privadas, com atendimento ao público. A pesquisadora apresenta a relação entre a fomentação desse novo espaço e o Renascimento, assim como com a Revolução Francesa, período em que se iniciou a apropriação, pela monarquia, dos “bens da realeza, da nobreza e da Igreja, que passaram a ser considerados a partir de então ‘bens nacionais’” (Oliveira, 2008:142).

A concepção de patrimônio nacional foi introduzida pelo regime republicano que se apropriou, inclusive, dos bens religiosos da Igreja Católica: “Os bens do clero foram

⁹² idem

⁹³ idem

colocados à disposição da nação sob o argumento de que era preciso devolver esses tesouros ao povo” (Oliveira, 2008:142). Deu-se início aos inventários dos bens confiscados através da Comissão de Monumentos Históricos criada para essa tarefa que, posteriormente, cunhou a concepção de bens móveis e imóveis como “[...] valores nacionais, possuíam valor cognitivo, na medida em que eram testemunhos da história e constituíam a base pedagógica do civismo, além de terem também valor econômico e valor artístico. E, mais importante, a conservação do patrimônio passou a ser assunto de Estado” (Oliveira, 2008:143). O século XIX foi considerado a fase áurea dos museus quando foram reconhecidos como “templos”.

Sobre os processos de restauração ocorridos nesse período, tendo como foco de análise a Inglaterra, Cristina Meneguello elaborou denso estudo no qual aponta as intervenções de restauro sob o olhar de duas correntes preservacionistas em oposição:

[...] as duas teorias de conservação – de um lado, a intervencionista (bem representada por Viollet-le-Duc mas também presente em grande parte dos países europeus), de outro, a anti-intervencionista (representada por Ruskin e típica da Inglaterra), definem as duas possíveis apreensões do patrimônio no século XIX. Segundo essa autora [Choay], para os românticos ingleses, as marcas do tempo impressas nas construções históricas faziam parte de sua essência: todo evento histórico pertence ao passado, é indelével, e deve ser respeitado com igual valor. Destarte, as ‘recriações’ do passado levadas a termo por Le-Duc eram, para os ingleses, um ataque tão sério aos monumentos quanto seria sua demolição. Para Ruskin e William Morris, o passado estava vivo, com todas as marcas dos anos que se passaram, e assim os monumentos históricos eram relíquias. Para Le-Duc, conforme ele afirmara em seu Dicionário, ‘restaurar um edifício é devolvê-lo a um estado completo que pode jamais ter existido’ (1964:80). O passado estava morto, e por isso poderia ser alterado pelo presente. (Choay apud Meneguello, 2008:223).

Observemos as exposições universais que mostravam as mudanças ocorridas no mundo ocidental em relação à aceitação da cultura, Oliveira (2008). Francisco Foot Hardman (2005) abordou esse tema para demonstrar o impacto da arquitetura de vidro e ferro na consolidação da indústria da modernidade, com a participação, nessa feira de exposições, do Brasil (os comitês foram criados por D. Pedro II). Hardman (2005) conta que a indústria turística foi fundada na Exposição de 1855: “[...] em Paris, Cook organizou roteiros de viagem mais ambiciosos, culminando como a primeira grande volta pela Europa [...]” (idem:66). Oliveira (2008) diz que as exposições se popularizaram, sobretudo, pela integração com as estradas de ferro, e reafirma o nascimento das companhias de turismo nesse momento. Haroldo Leitão Camargo (2002:15) aborda a questão do turismo como um elemento resultante da Revolução Industrial e diz sê-lo “[...] a modalidade dos deslocamentos e retornos ao domicílio original, das viagens de lazer, do tempo de não trabalho. E são características das sociedades industriais o lazer e o turismo”.

A memória nacional, que se organizou no século XIX, teve como alicerce as exposições e os museus. O museu tornou-se um lugar de exibição e poder, institucionalizando-se na perspectiva de auxiliar a formação do homem moderno⁹⁴: “Através desse espetáculo foi ensinado como apreciar o progresso e as novas tecnologias e, acima de tudo, foi produzida a lealdade à ordem nacional” (Oliveira, 2008:145). Na relação do museu com o poder, Mário Chagas (2005) diz que os processos de preservação são seletivos e sociais, o que ressalta seu caráter político: “[...] todas as ações de preservação, musealização e memorização estão a serviço de determinados sujeitos, o que equivale dizer que elas ocorrem como um ato de vontade, ou como um ato de poder” (Chagas, 2005:2). E ressalta:

Do ponto de vista museológico, preservar testemunhos materiais não é sinônimo de preservar memória. A memória não está aprisionada nas coisas aguardando um herói libertador, ela situa-se na relação entre o sujeito e o objeto de memorização. Ela também não é o passado projetado de modo fiel ou fidedigno no presente. Diga-se de passagem fidedignidade, fidelidade e autenticidade são valores atribuídos [...]. O que está em pauta em muitos museus não é o caráter fidedigno e autêntico dos objetos em exposição, não é uma possível verdade incorporada à coisa, mas a possibilidade de comunicações de idéias, sentimentos, sensações e intuições. (Chagas, 2005:2)

A aceção contemporânea de museu foi impactada pela mudança na forma de entender a cultura atrelada a um sistema de significados e de novas maneiras de se relacionar com o passado, o que aumentou a construção de outras formas de museus. Foi possível, então, exibir a vida do cotidiano nesses novos espaços, nos quais “[...] buscou-se expor bens passíveis de representar modos de ver e de viver de grupos diversos” (Oliveira, 2008:147). Portanto,

O museu tornou-se lugar de lazer, da cultura de consumo e da estetização do cotidiano. Entra-se nele não só para ver os objetos, mas para tocá-los, para ouvir os sons, para se expor à experiência que explora um mundo fantástico de sensações. E, os museus se adequaram aos novos tempos, mudaram a forma de apresentação de seus acervos, oferecendo mais espetáculo e mais consumo. Os museus voltaram a ter coleções heterogêneas, já que tudo pode ser valorizado, já que tudo pode receber o carimbo do mérito que o museu confere. E foram inventadas também as magníficas ‘lojinhas de museu’, onde se pode adquirir réplicas ‘autorizadas’ da coleção que se acabou de visitar! (Oliveira, 2008:147)

As mudanças também incluem a relação com a formação pelo fomento da educação patrimonial como disciplina escolar e o uso da *internet* como meio de divulgação das

⁹⁴ Oliveira (2008) recorre a Norbert Elias e Michel Foucault, cada qual com suas análises sobre o processo civilizador ou disciplinador, e diz que o “o espetáculo da ordem e do controle sobre objetos, corpos, vida e morte deveria integrar o cotidiano do povo”.

atividades que, em alguns casos, acrescenta visitas virtuais. As propostas dos trens turísticos atendem a esse cenário. No Brasil, a história dos museus iniciou-se no século XIX, a partir do Museu Nacional e acompanhou as mudanças mundiais. Houve um deslocamento significativo na valorização dos museus quanto a sua contribuição à ciência, já que agora são entendidos como lugares “privilegiados da constituição da memória e da identidade” (Oliveira, 2008:150). Sobre o conceito de museu⁹⁵, o IPHAN⁹⁶ diz que é “[...] uma instituição permanente, aberta ao público, sem fins lucrativos, a serviço da sociedade e de seu desenvolvimento, que adquire, conserva, pesquisa, expõe e divulga as evidências materiais e os bens representativos do homem e da natureza, com a finalidade de promover o conhecimento, a educação e o lazer”⁹⁷. Rodrigo Amado dos Santos (s/d) acredita que o uso do patrimônio cultural pelo turismo pode promover a preservação da memória ferroviária.

[...] o turismo, atrelado a leis que incentivam a preservação de nossa identidade cultural, pode e vem demonstrando ser um importante aliado na defesa do patrimônio e da memória ferroviária na medida em que ressalta, em seu planejamento a gestão, uma política que respeite à cidadania, entendida aqui como a necessidade de preservação da memória e revitalização de um patrimônio cultural que se deve ter como bem comum, coletivo, já que, pelo fato da experiência turística ser fortemente visual, o olhar do visitante procura encontrar a singularidade do lugar, seus símbolos e significados mais marcantes. Os ambientes, sobretudo as cidades, devem ser vistos como um enigma a ser desvendado, como um texto a ser interpretado pelo pesquisador” (Santos, s/d:3).

O membro da Associação Brasileira de Preservação Ferroviária, Ralph Giesbrecht, em matéria publicada na revista *História Viva*, corrobora esse pensamento ao afirmar que:

De muitos pontos de vista, a melhor forma de preservar uma locomotiva, ou velhos carros de madeira e de aço inoxidável, não é deixá-los expostos em um museu, ou, pior ainda, em praça pública, enferrujando com a ação do tempo, mas sim, mostrando a quem nunca viu esses materiais transitando, como eles funcionavam, como era viajar neles. É preservar a tecnologia de fazer mover da melhor forma possível uma máquina a vapor, que hoje não roda mais em operação comercial no Brasil. Então, preservação é, também, um trem turístico. [...] É preservar, neste caso, não os carros reformados, nem as locomotivas, e sim a viagem em si. (*História Viva*, nº3, 2008:63)

O IBRAM, organismo que substitui o IPHAN “nos direitos, deveres e obrigações

⁹⁵ O Comitê Internacional de Museus (ICOM) define museu como uma “[i]nstituição permanente, sem fins lucrativos, a serviço da sociedade e do seu desenvolvimento, aberta ao público e que adquire, conserva, investiga, difunde e expõe os testemunhos materiais do homem e de seu entorno, para educação e deleite da sociedade.

⁹⁶ Instituição que se tornou referência na definição de políticas públicas sobre o patrimônio cultural e principal representante dos museus no Brasil, até a criação do Instituto Brasileiro de Museus (IBRAM) em 2009, sancionado pela Lei nº 11.906/09.

⁹⁷ Disponível em: <<http://iphan.gov.br>>. Acesso em: 09 jan. 2010.

relacionados aos museus federais”⁹⁸, promove, desde 2008, o “Programa de Qualificação de Museus para o Turismo” em parceria com o Ministério do Turismo tendo como objetivo “a atratividade dos museus frente ao público em geral, integrando-os ao circuito turístico cultural de modo a fortalecer essa modalidade de turismo no país”⁹⁹. Posiciona-se como um indutor de financiamento para a melhoria da infra-estrutura dos museus. Tal atitude demonstra o caminho para onde seguem as políticas públicas do patrimônio cultural. Gostaria de destacar nos exemplos atuais de museus aqueles denominados “museus a céu aberto”¹⁰⁰ para a proposta de classificação dos trens turísticos e culturais, retomando a questão inicial. Vale destacar que durante os eventos, na leitura dos documentos e textos produzidos pelas entidades de preservação ferroviária, nenhuma citação a essa concepção foi encontrada.

Entretanto, Maria Inês Mazzoco, profissional próxima às entidades, em entrevista ao jornal *O Estado de São Paulo* sobre sua ligação com as ferrovias, utilizou esse termo ao explicar seu desejo de construir um museu desse gênero na Vila de Paranapiacaba (distrito de Santo André/SP, que busca o seu reconhecimento como patrimônio da humanidade pela Unesco)¹⁰¹. Essa cidade, como um todo, pode ser classificada na categoria de museu a céu aberto. Sobre o projeto, a museóloga diz tratar-se de uma proposta “que prevê uma escola para ensinar manutenção e preservação, e está sendo analisada por um grupo de trabalho formado por secretarias do governo paulista (Transportes, Turismo e Cultura), o Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN) e a ONG ABPF. ‘Esses carros, essas locomotivas, os vagões, os documentos da antiga SPR são do povo brasileiro’” (Cruz, 2009)¹⁰². Não é possível afirmar, somente pela entrevista, que esse termo tenha passado a ser utilizado pelas entidades de preservação por interferência direta da museóloga; evidencia, contudo, seu uso (ao menos pela ABPF), permitindo confirmar a entrada de conceitos cunhados e difundidos pelos acadêmicos no corpo dos grupos, bem como o inverso, ou seja, os acadêmicos apropriando-se das práticas das entidades. Como acredita o Sr. Victor José, essa conexão dá maior respaldo aos grupos e descaracteriza-os como movimentos meramente saudosistas.

⁹⁸ Disponível em: <<http://www1.museus.gov.br/>>. Acesso em: 11 de dez. 2009.

⁹⁹ Essa instituição foi formalmente fundada em 2009, mas possivelmente já possuía representantes atuando, por isso o curso é de 2008. Disponível em: <<http://64.233.163.132/search?q=cache:TZsZRWH6vnIJ:app01.museudoindio.gov.br/main.htm+iphan+museu&cd=1&hl=pt-BR&ct=clnk&gl=br>>. Acesso em: 20 de out. 2009.

¹⁰⁰ Lucia Lippi Oliveira (2008) indica como exemplos de museus do século XXI: Museu Afro-Brasileiro de São Paulo, Museu da Maré, Museu da Língua Portuguesa, Museus a céu aberto, trilhas, caminhos.

¹⁰¹ Órgão das Nações Unidas que atua pela educação, ciência e cultura.

¹⁰² CRUZ. Christian Carvalho. *O Estado de São Paulo*, Suplemento Aliás, 18/10/2009 Disponível em: <<http://www.estadao.com.br/noticias/suplementos,maria-e-la-vai-fumaca,452400,0.htm>>. Acesso em: 12 fev. 2010.

Hipoteticamente, as associações encontram-se na vanguarda do pensamento da preservação do patrimônio cultural, pois permitem o acesso da comunidade aos materiais ferroviários tanto nos museus dinâmicos como nos museus tradicionais – “estáticos”. Os museus a céu aberto são reconhecidos como espaços que proporcionam lazer associado ao turismo: “o processo de construção, promoção e divulgação desses lugares envolve sua interpretação, entendida como meio de revelar significados, interpretar o que se vê, ensinar a ver, a trocar experiências, tornando o patrimônio um recurso educativo que se alia ao desenvolvimento local auto-sustentado” (Oliveira, 2008:155). Além de visitas ao entorno, incluem atrações locais, com apresentações teatrais e de dança. Oliveira (2008), por exemplo, apresenta as rotas de peregrinação religiosa, ecológicas ou históricas e as favelas como destino turístico¹⁰³ (o morro da Providência, no Rio de Janeiro). Essa configuração de museus ainda não está bem definida; o que entra em cena é a paisagem na substituição das galerias.

[...] mas continuam a existir estratégias de exposição, como a indicação das casas e artefatos que devem ser alvo do olhar do turista. No caso da Providência, o que se quer mostrar é a paisagem, a arquitetura, os objetos e as pessoas como representantes da tradição, do patrimônio e da autenticidade da favela. Barracos foram ‘congelados’ pela prefeitura, que os desapropriou e comprou parte de seu mobiliário para que o turista possa saber como é uma moradia típica da favela. (Oliveira, 2008:156)

Infelizmente, não foi possível a visita aos trens operados pela ABPF ou AFPF antes do término desta pesquisa como método de observação, porém algumas experiências e relatos de usuários serviram de contraponto. Em junho de 2009 realizei o passeio do Trem do Vinho no Rio Grande do Sul e, em junho de 2008 o trajeto de São João del Rei a Tiradentes, que me proporcionaram uma noção da repercussão desses museus dinâmicos¹⁰⁴. É importante dizer que, no primeiro passeio (2008), ainda não tinha como campo de pesquisa as entidades de preservação ferroviária. Ao som de música italiana o turista embarca na Maria-Fumaça na Estação de Carlos Barbosa, no Rio Grande do Sul, e segue embalado a vinho e apresentações de teatro e mais música, em direção a Bento Gonçalves; a cada parada há distribuição de vinho e suco de uva. Um passeio divertido que, ao final, inclui uma encenação teatral no Parque Temático Epopéia Italiana recontando a história da chegada dos imigrantes italianos. Um “lugar de memória”, com um cenário bem elaborado, que propõe um retorno do viajante ao mundo do século XIX. Utiliza recursos de mídia e encenações teatrais e ao final, o turista

¹⁰³ Bianca Freire-Medeiros trata desse tema no seu livro *Gringo na laje: produção, circulação e consumo da favela turística*, lançado em 2009.

¹⁰⁴ O Trem do Vinho é operado pela Giodani turismo e o São João del Rei a Tiradentes pela FCA.

pode comprar suas lembranças do passeio.

A maria-fumaça de São João del Rei, em Minas Gerais, oferece um passeio que se restringe à experiência de viajar em uma locomotiva antiga, não agregando serviços extras. O ápice do passeio fica por conta da visão da manipulação da máquina na rotunda, quando o trem chega a Tiradentes. Nesse momento, os operadores precisam mudar o sentido da locomotiva para iniciar o percurso de volta, o que é uma verdadeira festa. Os *clicks* das máquinas fotográficas, que já estavam a postos, não paravam de registrar a operação; é admirável a engenhosidade do processo de se mover uma gigantesca locomotiva com a simplicidade da força de dois homens. Atualmente, essa ferrovia vem diversificando seus serviços, incluindo um passeio noturno.

Com o olhar direcionado a essas operações através do relato de outras pessoas que compartilharam experiências similares em outros locais, e considerando que o turismo nasce a partir do transporte ferroviário concluo que os trens turísticos e culturais são merecedores da classificação de museus a céu aberto. E quanto à questão da preservação da memória ferroviária? Pelo observado, a ferrovia, em si, fica diluída entre tantos outros atrativos, ou em alguns casos, relegada a segundo plano. Sobressai a história local, os *souvenirs*, a viagem, o riso, o lúdico. A ferrovia toma a cena com a operação da máquina ou através do uso de uniformes, que aparentam ser de época. Entendo os trens turísticos culturais como um simulacro, que utiliza o argumento da memória como atrativo turístico, justificando sua preservação de forma a garantir a permanência e ampliação da indústria turística ferroviária.

É certo dizer que apenas a operação dos trens não garante a transmissão de uma memória ferroviária. É necessário que haja uma relação de comunicação com o indivíduo, ou seja, a memória não está presa às marias-fumaça, às estações ferroviárias ou à viagem; é preciso que o usuário se identifique com todo esse processo, caso contrário, será apenas uma viagem de férias em que a pessoa passeia de trem, na ilusão de um retorno ao passado. Embora as operadoras de trens turísticos culturais anunciem o passeio com o intuito de preservar a memória, isso é suplantado pelo prazer da viagem, nas impressões visuais sentidas através das janelas do trem. Finalizo essa seção passando à análise do patrimônio cultural ferroviário na preservação da memória. Ao que tudo indica, a conclusão será similar.

4.2 Patrimônio Cultural Ferroviário

Outra maneira de as entidades de preservação ferroviária lidarem com a questão da memória é através da preservação dos bens materiais ferroviários: estações, locomotivas, carros, rotundas, etc. Nesta seção abordo a concepção de patrimônio cultural ferroviário como representante da memória ferroviária, e insiro a ideia de patrimônio industrial nesse contexto, na medida em que a ferrovia é reconhecida como ferramenta fundamental na expansão das diretrizes cunhadas pela Revolução Industrial. Utilizo, além de outros entendimentos, o conceito de patrimônio concordando com o especificado na Constituição da República de 1988 - Capítulo III, Seção II:

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. § 2º Cabem à administração pública, na forma da lei, a gestão da documentação governamental e as providências para franquear sua consulta a quantos dela necessitem. § 3º A lei estabelecerá incentivos para a produção e o conhecimento de bens e valores culturais. § 4º Os danos e ameaças ao patrimônio cultural serão punidos, na forma da lei. (Brasil, 1988).

No Brasil, os debates em torno do conceito de patrimônio cultural normalmente tomam como premissa as definições apresentadas pelo Decreto-Lei nº 25/37¹⁰⁵, que descreve o patrimônio assim: “Art. 1º - Constitui o patrimônio histórico e artístico nacional o 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”. Os bens assim classificados são descritos em um dos quatro Livros do Tombo. Márcia Regina Romeiro Chuva (1998) debruçou-se sobre a criação da academia SPHAN no período de 1943-40, e a consolidação e legitimação das práticas de proteção sob a tutela do Estado na configuração de uma memória oficial, fruto das imbricadas relações entre sociedade política e civil.

¹⁰⁵ Esse decreto criou o Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (SPHAN) que futuramente se transformaria no IPHAN e vigora até hoje.

Inicialmente, a autora apresenta um panorama histórico do conceito de patrimônio atrelado à construção do Estado Nacional, ressaltando como a prática da preservação do patrimônio instrumenta o que se determinou como identidade daquilo que se diz nacional. A pesquisa demonstra uma extensão no conceito de patrimônio, que agregou as categorias de patrimônio ecológico, étnico, cultural, ético, vivo, material, histórico e artístico. Hoje, a discussão em curso diz respeito ao patrimônio imaterial, objeto de novas atribuições. Mesmo com esse alargamento, o privilégio dos bens tombados sempre recaiu sobre os objetos arquitetônicos, possivelmente por ter no corpo profissional dos agentes instituidores das práticas de tombamento uma representação substancial dos arquitetos (Chuva, 1998). Para a autora, a consagração da idéia de “patrimônio nacional”, naquela época, tornou-se tão natural que fica difícil supor que faça parte de uma construção arquitetada ou como ela define, inventada, engendrada através da criação do SPHAN. Um ponto que chama a atenção no trabalho de Chuva (1998) é o esclarecimento da relação do Serviço com a Igreja Católica, que comumente impugnava bens tombados, e as interposições exercidas pelos proprietários particulares junto ao Conselho Consultivo do órgão. Isso explica a interferência exercida, hoje, pelas entidades de preservação ferroviária junto ao IPHAN.

Haroldo Leitão Camargo (2002:96) diz que o conceito contemporâneo de patrimônio cultural “[...] é sempre produto de uma escolha e, como toda escolha, tem um caráter arbitrário. Resulta da seleção de alguns elementos, enquanto outros seriam passíveis de esquecimento e destruição [...] só pode ser entendido como um conjunto de símbolos. Os símbolos precisam ser desconstruídos e interpretados para apreendermos o seu significado”. Para Mário Chagas (2005), o patrimônio Cultural “[...] não é um dado, mas uma construção que resulta de um processo de atribuição de significados e sentidos [...]”; compreendê-lo desta forma “[...] permite avançar em direção à sua dimensão política, econômica e social; permite compreendê-lo como espaço de disputa e luta como campo discursivo sujeito aos mais diferentes usos e submetido aos mais diferentes interesses”. Fonseca (2003:56) destaca que a expressão “patrimônio histórico e artístico” denota um “conjunto de monumentos antigos que devemos preservar, ou porque constituem obras de arte excepcionais, ou por terem sido palco de eventos marcantes, referidos em documentos e em narrativas dos historiadores”.

Apresento alguns exemplos que promoveram grande apelo junto ao poder público com a justificativa da preservação da memória ferroviária. O primeiro é apontado por Pablo Lima (2009), ao refletir sobre as condições de preservação do patrimônio histórico e da memória ferroviária mineira. Em tom de denúncia, ele analisa a realidade de três cidades de Minas Gerais: Belo Horizonte, Ribeirão Vermelho e São João del Rei. Em um edifício

localizado na Rua Sapucaí, em Belo Horizonte, há um conjunto de documentos bibliográficos, arquivísticos e bens móveis da extinta Rede, bem como uma locomotiva e um vagão expostos ao tempo. Já em Ribeirão Vermelho, o autor destaca uma rotunda, considerada a maior do país, em estado de abandono e degradação: “Suas telhas, importadas da França, seus postes de ferro e as armações de suas portas e janelas são objetos de furtos frequentes. Os prédios das antigas oficinas também se encontram em péssimo estado de conservação, o que exige atenção urgente.” (Lima, 2009:148). Ainda adverte para a questão de que os “trilhos são convertidos em cercas, bueiros e postes de iluminação”.

A cidade de São João del Rei serve ao pesquisador como espelho das possibilidades de intervenção e de um trabalho exemplar para a implantação de uma política de conservação do patrimônio ferroviário, mesmo considerando-se que a gestão do museu ferroviário da cidade carece de replanejamento.

Entre São João del Rei e Tiradentes existe o único trecho de bitola estreita (0,76) em funcionamento do país, e provavelmente, do planeta. A viagem é um passeio turístico administrado pela Ferrovia Centro-Atlântica, que atualmente gerencia o Museu Ferroviário de São João del Rei. O museu conta com um acervo rico em documentos escritos, visuais e tri-dimensionais ferroviários, incluindo muitas locomotivas e vagões. (Lima, 2009:149).

Para o autor, o abandono e a falta de uma política de preservação do conjunto histórico ferroviário prejudica as pesquisas a respeito da história desse meio de transporte. Lima (2009:148) apresenta dois pontos que servem de reflexão na construção das propostas desta seção: ele considera que “[a] situação de abandono de seu patrimônio arquitetônico [da ferrovia] não apaga a memória de seus moradores, apesar do aspecto sombrio, fantasmagórico, das ruínas do complexo ferroviário ali instalado na década de 1880”; e a afirmativa de que “Ribeirão Vermelho merece um projeto de revitalização física e valorização da memória ferroviária de seus habitantes”. O historiador ainda critica o fato de estações ferroviárias desativadas serem convertidas em centros culturais e museus que não atendem ao tratamento do patrimônio ferroviário, “[...] como é o caso do Museu de Artes e Ofícios, em Belo Horizonte, localizado nos edifícios das antigas estações ferroviárias da EFCB e EFOM, mas cuja temática é a cultura material pré-industrial. O edifício não é, em si, musealizado pela instituição, mas utilizado como mero espaço de exposição” (Lima, 2009:150).

Na acepção de memória como um processo relacional, o primeiro item de Lima (2009) consubstancia essa ideia, Quanto ao segundo, vale a indagação: é possível uma intervenção que valorize uma memória desconsiderada pela comunidade do entorno ou o que

ocorre é a criação de espaços para exibir uma memória que não reflete o grupo? Esses exemplos dos usos do patrimônio material da ferrovia no recorte de Minas demonstram as diversas formas de apropriação de um fato histórico que serve a interesses locais, agentes diversos que suscitam amplos questionamentos.

Quanto à questão do município de Ribeirão Vermelho, os apelos de Lima foram ouvidos. Segundo uma informação, o Ministério Público Federal em São João del Rei/MG instaurou, em 2009, um inquérito civil público, com o objetivo de identificar os responsáveis pela degradação da área: “O complexo é formado por galpões, casa de telégrafo, restaurante, posto médico e por uma rotunda que é considerada a maior da América Latina e a quarta maior do mundo”¹⁰⁶. Agora está no rol das responsabilidades do IPHAN, da Prefeitura local e do inventariante da Rede.

Outro exemplo de dano ao patrimônio ferroviário ocorreu em 14 de março de 2008 quando, após intenso temporal ocorrido na região, parte do telhado do prédio da rotunda de Além Paraíba/MG, que integrava a antiga E. F. Leopoldina, desabou. Segundo Marília Rosestolato, editora do *Agora Jornais Associados*, alguns ferroviários tentaram, sem sucesso, impedir a tragédia, e o estado de degradação permaneceu por um ano após o ocorrido. A editora questiona a situação de descaso com o patrimônio alêmparaibano, representada na falta de definição sobre os verdadeiros responsáveis pela memória regional, já que a prefeitura argumenta que só pode intervir em bens sob sua responsabilidade

No caso dos torreões que se situam em Porto Novo — que, como a rotunda são tombados pelo patrimônio histórico municipal, mas que estão literalmente ‘tombando’, caindo ao chão, pela ação do tempo— a Prefeitura, legalmente, é impedida de atuar na tentativa de resguardar o pouco que ainda resta. Com relação aos torreões, a burocracia é no sentido de que todo o complexo arquitetônico ferroviário de Porto Novo ainda pertence à Rede Ferroviária Federal, que foi extinta, mas que deixou atrás de si um rastro de processos na Justiça Trabalhista. E prédios e terrenos são a garantia dos trabalhadores de que, em algum dia, eles irão receber o que lhes é de direito. Especificamente com relação ao conjunto ferroviário da Vila Laroça (escritórios, oficinas) e terrenos adjacentes, eles são, de fato e de direito— após longa ação na Justiça— da Igreja Católica. (Rosestolato, Ano XXXIII)

A questão coloca em cena outro agente na disputa pelo patrimônio ferroviário, a Igreja Católica, além dos ex-ferroviários detentores de direitos - como indica a reportagem - que veem nos bens patrimoniais a garantia da restituição dos seus dividendos. Segundo Marília Rosestolato, a Igreja promoveu uma ação judicial contra a Rede e comprovou ser

¹⁰⁶ Disponível em: <<http://noticias.pgr.mpf.gov.br/noticias-do-site/meio-ambiente-e-patrimonio-cultural/mpf-mg-vai-investigar-responsabilidades-pelo-estado-de-ruina-em-que-se-encontra-o-complexo-ferroviario-de-ribeirao-vermelho/>>. Acesso em: 10 de out. 2009.

detentora de áreas no local que, posteriormente, foi vendido para suprir uma medida emergencial de recuperação do teto da Igreja Matriz de São José. Nesse espaço, próximo à área da rotunda, foi instalado um prédio com lojas e apartamentos que “descaracterizou o conjunto arquitetônico histórico” (Rosestolato, Ano XXXIII). Mesmo concluindo que a situação do patrimônio alemparaibano é desestimulador, a editora alude à intervenção do Movimento de Preservação Ferroviária, que acionou o Ministério Público na época da demolição do telhado. O Movimento é “presidido pelo professor Victor José Ferreira — ex-ferroviário - entusiasta do trem e um dos mais indignados cidadãos brasileiros ante a inércia dos Poderes, em todas as suas esferas, ‘com total falta de vontade política para solucionar situações emergenciais no que se refere à preservação do que resta da memória ferroviária no país’ [depoimento do Victor]”. (idem)

Esse fato promoveu a fundação da ONG Grupo Águia Verde, que incitou a União e o IPHAN a tomarem providências para “o escoramento e a estabilização dos Torreões da Estação de Porto Novo, com gradual restauração daquele patrimônio ferroviário” (idem). Além dessa precaução, os alemparaibanos contaram com a intervenção do vice-prefeito Oberdan Moreira Rocha como coordenador de assuntos estratégicos, que vem se empenhando na promoção da recuperação do local (idem). Notícias recentes indicam que bons ventos sopram em Além Paraíba. No dia 18 de setembro de 2009 reuniram-se na Câmara de Vereadores da cidade membros do IPHAN, do Ministério Público de Minas Gerais e representantes de Furnas Centrais Elétricas entre outros, com o objetivo de traçar um plano de recuperação para a estação de Porto Novo¹⁰⁷. O exemplo destaca a atuação de moradores locais na tentativa de salvaguardar a edificação. É comum a participação de pessoas através de denúncias aos órgãos competentes ou da manutenção de páginas de debates na *internet*. Porém, há outro tipo de relação advinda da intervenção de indivíduos, nem sempre positiva, sob análise das entidades, que remete à apropriação ilegal de bens ferroviários, especificamente de imóveis.

Nessa linha, dois projetos (ANEXO II) defendidos pelas associações de preservação ferroviária têm nesses indivíduos um empecilho ao seu desempenho nos documentos encaminhados para as autoridades e no escopo do projeto Expresso Imperial - E. F. Príncipe do Grão-Pará - subtítulo C.

Compreende o trecho da Serra da Estrela, com 6 Km em plano inclinado de 13%, em

¹⁰⁷ Disponível em: <<http://blogovagalume.blogspot.com/2009/09/alem-paraiba-podera-ter-memoria.html>>. Acesso em: 04 fev./10.

média, com alguns trechos chegando a 18%, que somente podem ser vencidos por meio de modernas locomotivas cremalheiras elétricas. O traçado antigo, cujos trilhos foram erradicados em 1964, permanece com algumas partes incólumes, apesar de ter sido asfaltado em alguns segmentos facilitando, assim, a **ocupação da faixa lindeira por várias famílias, notadamente próximo ao Alto da Serra e no Meio da Serra** (grifo nosso). Algumas obras de arte (pontes, viadutos e bueiros) ainda estão em boas condições.

A Carta de Petrópolis, no item 2.1, menciona uma série de ações para solucionar a questão das posses indevidas acima citadas:

Que sejam agilizados por parte do IPHAN Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico, da SPU Secretaria do Patrimônio da União, do Ministério dos Transportes / DNIT Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes e da Inventariança da Extinta RFFSA, **os processos e procedimentos de cessão da posse ou propriedade dos bens de valor histórico e cultural da extinta RFFSA** para as Prefeituras Municipais e entidades da sociedade civil, sem fins lucrativos, para a preservação da memória ferroviária e para projetos que contribuam para o desenvolvimento da cultura e do turismo, na forma estabelecida pelo Decreto nº 6.769, de 10 de fevereiro de 2009, do Exmo. Sr. Presidente da República, publicado no Diário Oficial da União Seção 1, de 11 de fevereiro de 2009 (grifo nosso)¹⁰⁸.

Esse item utiliza como ferramenta, na solicitação, o Decreto nº 6.769/09. Esse instrumento jurídico garantiu ao IPHAN o uso de bens imóveis da Rede que sejam de seu interesse para o cumprimento das diretrizes de gestão da memória ferroviária. O parágrafo 2º diz que, de posse de bens, o Instituto pode disponibilizá-los [...] para a utilização por parte de outras organizações públicas ou privadas com o objetivo de perpetuar a memória ferroviária e contribuir para o desenvolvimento da cultura e do turismo”. Essa medida demonstra o resultado da intervenção das entidades de preservação ferroviária na gestão do Estado já que, pelo descrito, elas podem continuar negociando a cessão de espaços e materiais para a manutenção de suas instalações e objetivos, representando uma constante atualização das entidades nas definições políticas. Vale dizer que o IPHAN vem modificando suas concepções sobre gestão do patrimônio cultural¹⁰⁹.

Uma preocupação recorrente em torno das apropriações indébitas, apresentadas nos eventos das entidades, é que as ações sejam resolvidas rapidamente, porém com cautela, a fim de evitar a expansão proposital. A possibilidade de valorização da região, em razão de projetos de desenvolvimento, desperta, nos moradores, a idéia de retorno financeiro no caso da desapropriação das faixas. Esse pensamento pode ser visto no item 2.23 da Carta de Petrópolis: “Que a Prefeitura Municipal de Petrópolis promova de imediato um cadastramento

¹⁰⁸ Disponível em: <http://www.trembrasil.org.br/PDF/petropolis_carta.pdf>. Acesso em: 04 jan. 2010.

¹⁰⁹ Conforme divulgado na II Conferência Nacional da Cultura. Disponível em:

<http://app01.museudoindio.gov.br/oqueemuseu_museusicom.htm>. Acesso em: 10 de jun. 2009.

dos bens tomados e dos imóveis construídos ao longo do leito da linha, da faixa de domínio e do seu entorno, bem como adote providências para evitar que ocorram novas ocupações irregulares”. Há outras sugestões na Carta de Petrópolis.

2.24 Que a Prefeitura Municipal de Petrópolis desenvolva também de imediato os estudos, pesquisas, projetos e ações para a realocação dos atuais ocupantes de imóveis referidos no subitem 2.23, devidamente cadastrados, observando-se os aspectos sociais que envolvem a realocação e buscando o apoio e a participação do Ministério das Cidades e da Secretaria de Habitação do Rio de Janeiro e de outros órgãos e entidades que possam contribuir para o rápido e satisfatório equacionamento do assunto.

As ocupações irregulares não se limitam ao trecho da Raiz da Serra; a replantagem da E. F. Mauá exemplifica fato semelhante. Há no entorno da Estação de Guia de Pacobaíba um conjunto de casas que, segundo os representantes das entidades, é de invasores que não podem ser caracterizados como posseiros comuns. O dirigente da Associação Fluminense de Preservação Ferroviária, Sr. Luiz Octávio, acredita que são oportunistas que, estimulados pelo deputado federal do Partido dos Trabalhadores do Rio de Janeiro, Carlos Santana, utilizam-se das propriedades como casa de veraneio, visto que são construídas em alvenaria. Alguns moradores possuem automóveis novos na garagem, o que os descaracteriza como pessoas de baixa renda e sua remoção pode ser exigida. Por essa razão, o deputado não é muito cotado no meio, pelo menos sob o olhar da AFPP.

E. F. MAUÁ

o jornal ‘O DIA’ de 15/7/04 – pg. 10, publicou ‘Patrimônio Ameaçado’ sobre a invasão ilegal de 34 casas sobre a área de Guia de Pacobaíba, início da E.F. Mauá, tombada pelo IPHAN nº 506-T-54 em 07/5/1954 de propriedade da Rede em convênio nº 09 de 08/3/1996 com a Prefeitura de Magé (ver foto acima). A invasão foi feita após a festa dos 150 anos, no local, por aposentados da Rede, que já possuem boas casas em Duque de Caxias. Alegam ‘segurança na área’, baseados no líder sindical ‘O Índio’, PT, que exige nova área de ocupação em Magé. A Prefeita de Magé, Narriman Zito, também do PT, com o IPHAN, pretende removê-los por ordem judicial. Acontece que ‘usucapião’ não se aplica em terrenos da União. Enquanto isso, fica o jogo-de-empurra Rede x Prefeitura e nada mais foi feito do que parar a reforma da estação e os 300m iniciais dos trilhos. Pague seus impostos em dia! (sic) (Informativo AFPP, nº 61, jul./04).

Essas questões, sobretudo as da Raiz da Serra, causaram desconforto durante o evento de Petrópolis. Uma petropolitana conhecida na cidade como “a baiana do Palácio de Cristal” comparou as propostas de remoção dos posseiros com o ocorrido no “Pelourinho”, na Bahia, quando retiraram da área os moradores locais e, segundo ela, descaracterizaram a identidade da região, não considerando a singularidade dos moradores. Paola Berenstein Jacques (*apud* Jeudy, 2005), ao apresentar o livro de Pierre Jeudy *Espelho das cidades*, diz

que o autor trata do processo denominado revitalização do Centro Histórico de Salvador (Pelourinho), sob a crítica de museificar as cidades, produzindo o fenômeno de “gentrificação”: “expulsão dos moradores mais pobres das áreas de intervenção, que recebe moradores mais abastados ou novas funções elitizadas” (Jacques, *apud*, Jeudy, 2005:12). O deslocamento dos usuários tradicionais dos centros das cidades atende à espetacularização do patrimônio na comercialização das cidades para representar os anseios turísticos.

O modelo de gestão patrimonial mundial, por exemplo, segue a mesma lógica de homogeneização: ao preservar áreas históricas, de forte importância cultural local, utiliza normas de intervenção internacionais que não são pensadas nem adaptadas de acordo com as singularidades locais. Assim, esse modelo acaba tornando todas essas áreas – em diferentes países, de culturas das mais diversas – cada vez mais semelhantes entre si. Seria um processo de museificação urbana em escala global: e os turistas acabam visitando as cidades do mundo todo como se visitassem um único museu. (Jacques, *apud*, Jeudy, 2005:10)

As entidades de preservação ferroviária do Estado do Rio de Janeiro vêm buscando chamar a atenção das autoridades de diversas formas. Entre elas, demandas relacionadas diretamente com a gestão pública que envolve o espaço das cidades detentoras de patrimônio ferroviário. Como exemplo, a Regional Petrópolis da Associação Fluminense solicitou a ocupação da cabine de controle de chaves da E. F. Leopoldina, ocupada como sede da administração, guardando materiais de limpeza da feira livre da localidade (item 2.25 da Carta de Petrópolis), com o objetivo de instalar a sede da Regional. Além dessa intercessão em causa própria, há a solicitação para a preservação do imóvel onde residiu Miguel Detsi, engenheiro da E. F. Príncipe do Grão-Pará (item 2.20 da Carta de Petrópolis) com a justificativa de “[...] face seu valor histórico e cultural para o Município e para a memória ferroviária nacional”, bem como pela salvaguarda da casa do barão de Mauá (item 2.22 da Carta): “[...] única residência construída pelo Visconde, considerada sua importância por ter pertencido àquele que implantou a primeira estrada de ferro do Brasil, podendo vir a se constituir um espaço cultural atrelado à sua memória e à E. F. Príncipe do Grão-Pará”.

Interferências mais incisivas a respeito da gestão pública ocorreram nos anos de 2008 e 2009. Uma verdadeira disputa se instaurou no município de Magé. O asfaltamento de um trecho de linha pertencente a E. F. Mauá foi o pivô da ação pública movida contra a prefeita local, na época, Núbia Cozzolino. O texto coloca em xeque a postura da prefeita em relação ao “desrespeito ao Patrimônio Histórico” (título da denúncia), o código de ética da referida gestora pública, e incita a população à mobilização pública.

A prefeita Núbia Cozzolino não desrespeita somente os direitos de funcionários estatutários, demitindo-os ilegalmente, mas o Patrimônio Histórico tombado da Primeira Ferrovia do Brasil de Guia de Pacobaíba à Inhomirim, mandando asfaltar no centro de Piabetá o trecho da linha ferroviária, no momento que o IPHAN Instituto do Patrimônio Histórico Nacional-S 6 contrata a VALEC para elaborar um Projeto de Revitalização da Estrada de Ferro Mauá e o Prefeito de Petrópolis investe na reativação do trecho entre seu município e Mágé, por entender que a volta do trem é incrementar o turismo gerando mais empregos e transporte ferroviário mais rápido Petrópolis- Barão de Mauá, com percurso previsto de 1 hora e 40 minutos. Para protestar contra mais este ato arbitrário nós da AFPP Associação Fluminense de Preservação Ferroviária-AFPP/Magé conclamamos a todos participarem de manifestação no centro de Piabetá, nesta quarta feira, 13 horas, para a qual contamos com divulgação deste importante veículo de comunicação¹¹⁰.

A ação contra a prefeitura foi protocolada pelo jornalista Carlos Meritello e pelo Sr. Luiz Octávio (integrantes da AFPP) no Ministério Público Estadual, sob o número de protocolo 73495 em 08 de julho de 2009. Após as manifestações, o IPHAN, por intermédio da Polícia Federal, obrigou a prefeita a suspender as obras. Essa denúncia rendeu uma multa de R\$ 80 mil aos cofres municipais, mas não garantiu a preservação dos trilhos por muito tempo. Recentemente, a prefeitura reincidiu na ação de asfaltar o trecho, o que exigiu nova mobilização das entidades do Rio. O Grupo Fluminense de Preservação Ferroviária, então, providenciou o encaminhamento de cartas ao IPHAN e no dia 26 de novembro de 2009, incitado pela queixa de um cidadão (Henrique Florencio de Jesus Filho) que pedia uma medida de urgência, o Sr. Victor José encaminhou ao Superintendente Regional do IPHAN no Rio de Janeiro, Carlos Fernando S. Leão Andrade, uma solicitação de providência, recebendo a seguinte resposta:

From: Ouvidoria <ouvidoria.6sr@iphan.gov.br>
 Date: 2009/12/8
 Subject: OUV. 198/09 - Asfalto sobre linha férrea tombada pelo IPHAN
 To: victorjferreira@gmail.com
 Prezado Senhor,
 Informamos que este assunto tramitou por esta Superintendência do IPHAN, e que foram tomadas as seguintes medidas:
 - vistoria ao local que constatou a irregularidade;
 - encaminhamento à Polícia Federal de ofício solicitando apuração e tomadas de providências diversas cabíveis;
 - realização de embargo das obras e impetração de multa à Prefeitura.
 A única ação ainda possível é a instauração de uma ação civil pública, que já está sendo providenciada.
 Esperando ter sido útil,
 Atenciosamente,
 Ouvidoria 6ª SR/IPHAN
 ouvidoria.6sr@iphan.gov.br
 www.iphan.gov.br (Correspondência eletrônica)

¹¹⁰ Disponível em: <www.albertomarques.blogspot.com>. Acesso em: 10 jan. 2010.

Outra questão diz respeito à Estação Barão de Mauá, no bairro de São Cristóvão, na cidade do Rio de Janeiro. O jornal *O Globo*¹¹¹, publicou a matéria “‘Puxadinho’ em estação tombada”, na qual aborda o uso do espaço entre uma das plataformas da estação pela Escola Nacional do Circo. Para a ocupação, seria necessário que algumas paredes fossem levantadas para aproveitamento da estrutura existente. A ausência de autorização do órgão responsável por esse patrimônio¹¹² colocou em dúvida a confiabilidade da obra. A Secretaria Estadual de Transportes autorizou a empresa Metrô Rio a realizar a obra que, segundo o responsável dessa Secretaria, Júlio Lopes, é provisória e atenderia a emergência de finalização das obras do metrô na estação Cidade Nova até o final de 2009. A matéria informa que o Grupo Fluminense de Preservação Ferroviária encaminhou, no dia 25 de junho, um documento à Procuradoria Geral da República, solicitando a proteção desse espaço. E apresenta os argumentos de um representante do GFPPF: “Não somos contra o circo, mas isso poderia ter sido feito de outra maneira. A estação é um bem tombado e tem que ser respeitado – disse Luiz Octávio Oliveira, da Associação Fluminense de Preservação Ferroviária.”. A ocupação dessa área já estava indicada na Carta de Paulo de Frontin de julho de 2009, na qual o item 17 diz que ela “[...] seja protegida, impedindo-se a sua ocupação por entidades e/ou órgãos estranhos ao universo metroferroviário”.

A solução para a Estação Barão de Mauá é indicada na Carta de Petrópolis no item 2.7: “Que o Museu do Trem do Rio de Janeiro, detentor do mais importante acervo histórico ferroviário do país, atualmente em mau estado de conservação e proteção, com riscos graves e iminentes para seu acervo, de valor inestimável, seja transferido para o complexo da Estação Barão de Mauá, integrando-se ao futuro Centro Cultural Barão de Mauá”, e no item 2.28:

Que o complexo da Estação Barão de Mauá / Leopoldina, pelo seu valor histórico e cultural e pelas suas perspectivas de revitalização, com a implantação do Centro Cultural Barão de Mauá, sua inserção na área de operação do TAV Trem de Alta Velocidade Rio / São Paulo / Campinas e sua utilização como terminal do Expresso Imperial, seja incluído no projeto de requalificação urbana da área portuária do Município do Rio de Janeiro, também conhecido como ‘Projeto Porto Maravilha’, objeto do Protocolo de Cooperação Federativa celebrado entre União, Estado e Município do Rio de Janeiro, em junho de 2009.¹¹³

¹¹¹ Caderno Rio de 23 de julho de 2009.

¹¹² Tombada pelo Instituto Estadual do Patrimônio Cultural (Inepac) desde 1991. Estação Ferroviária Leopoldina – Barão de Mauá, Av. Francisco Bicalho, s/n – Praça da Bandeira, Tombamento provisório 08.12.1987 – Tombamento definitivo 18.02.1991 - Tombamento definitivo Nº Processo E-18/000.277/87. Disponível em: <http://www.inepac.rj.gov.br/modules.php?name=Guia&file=consulta_detalhe_bem&idbem=446>. Acesso em: 10 fev./10.

¹¹³ O Projeto Porto Maravilha é assunto recorrente na mídia carioca e diz respeito as obras de reforma da área portuária na região da Praça Mauá no Rio de Janeiro.

Atualmente, a Universidade Federal de Santa Catarina – UFSC é responsável pela elaboração de uma proposta para implantação do Museu Ferroviário Nacional – MFN na dita estação, conforme Portaria nº 266 de 15 de dezembro de 2009. No escopo do projeto Porto Maravilha, a Estação Barão de Mauá abrigará o terminal do Trem de Alta Velocidade – TAV¹¹⁴, que possivelmente dividirá o espaço com o Museu do Trem. A implantação do TAV também está presente nas solicitações das entidades do Rio. As proposições e intervenções das entidades de preservação ferroviária do Rio suscitam questionamento. A aproximação da temática do patrimônio industrial que ganhou destaque nos anos 1950 na Inglaterra, vem se ampliando, tendo como proposta a preservação das representações históricas da industrialização. Nesse sentido, a Carta de Nizhny Tagil do International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage (TICCIH)¹¹⁵ de julho de 2003, aprovada pela Unesco, define patrimônio industrial de forma a compreender:

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

A Carta indica que o período histórico que engloba os elementos acima faz referência desde o início da Revolução Industrial até os dias atuais, porém reconhece os espaços “pré e proto-industriais”. E afirma que:

[...] os edifícios e as estruturas construídas para as actividades industriais, os processos e os utensílios utilizados, as localidades e as paisagens nas quais se localizavam, assim como todas as outras manifestações, tangíveis e intangíveis, são de uma importância fundamental. Todos eles devem ser estudados, a sua história deve ser ensinada, a sua finalidade e o seu significado devem ser explorados e clarificados a fim de serem dados a conhecer ao grande público. Para além disso, os exemplos mais significativos e característicos devem ser inventariados, protegidos e conservados, de acordo com o espírito da carta de Veneza, para uso e benefício do presente e do futuro.

O tema da preservação do patrimônio industrial tem levantado alguns debates a respeito da urbanização da cidade de São Paulo. A especulação imobiliária tem sido o pivô na

¹¹⁴ Disponível em:

<http://spl.camara.rj.gov.br/planodiretor/pd2009/porto2009/aud_public_porto_maravilha.pdf>. Acesso em: 15 fev./10

remodelação dos espaços urbanos, que vem crescendo desde o ano de 2005. Os questionamentos que colocam em conflito a expansão urbana e a preservação patrimonial são associados aos bairros da Lapa, Moca, Penha, dentre outros. A construção de condomínios, *shoppings* e restaurantes nessas áreas aponta a expressiva malha ferroviária que circunda esses bairros como mais um atrativo para a valorização dos imóveis, haja vista a possibilidade de expansão das linhas do metrô, como relatou Rodrigo Brancatelli em matéria no jornal *O Estado de São Paulo*¹¹⁶. Essas áreas serviram, durante muito tempo, como bairros ferroviários.

A transformação já aparece nas planilhas do Departamento de Aprovação de Edificações da Secretaria Municipal de Habitação (Sehab). De acordo com um levantamento feito com base nos processos da Prefeitura de janeiro a abril deste ano, a Penha é justamente o bairro que mais teve novos empreendimentos imobiliários aprovados – exatos 22. Logo depois, no ranking, vêm Lapa, com 18 novos prédios aprovados, Santo Amaro, com 17, Ipiranga, com 14, Vila Mariana, com 12, e Mooca, com 11. Para efeito de comparação, lugares extremamente valorizados como Saúde, Sumaré, Vila Leopoldina, Brooklin, Moema e Vila Olímpia tiveram cada um apenas um novo empreendimento aprovado neste ano.

Esse processo foi estampado em outra matéria da mesma edição do referido jornal. A jornalista Mônica Cardoso¹¹⁷, através do depoimento dos moradores da região, relatou as mudanças ocorridas no bairro da Lapa, inclusive o aumento do custo de vida local. Os pesquisadores e membros fundadores do TICCIH-Brasil, Cristina Meneguello, Paulo Fontes e Leonardo Silva¹¹⁸ também abordaram a região da Lapa. O que incitou o artigo foi o fato de o Conselho Municipal de Preservação do Patrimônio Histórico, Cultural e Ambiental de São Paulo (Conpresp) ter retirado da relação para tombamento 23 imóveis da Lapa: “tratam-se de oito conjuntos de casas e sete conjuntos de galpões industriais, que haviam sido incluídos em pauta por indicação popular em audiências públicas nas 31 subprefeituras, durante a elaboração dos Planos Regionais Estratégicos, em 2004, como Zona Especial de Preservação Cultural (Zepecs)”. Segundo os autores, o argumento para a exclusão refere-se ao estado de deterioração de alguns imóveis ou a não identificação do “valor histórico ou arquitetônico” dos mesmos. A atitude revela aos autores que a “[...] história dos trens e dos operários é uma

¹¹⁵ Disponível em:

<<http://www.patrimonioidustrial.org.br/modules.php?name=Content&pa=showpage&pid=8>>. Acesso em: 15 de out. 2009.

¹¹⁶ Rodrigo Brancatelli, *O Estado de São Paulo*, Cidades, 15/06/2009. Disponível em:

<http://www.estadao.com.br/estadaodehoje/20090615/not_imp387269,0.php>. Acesso em: 04 jan. 2010.

¹¹⁷ Disponível em: <http://www.estadao.com.br/estadaodehoje/20090615/not_imp387280,0.php>. Acesso em: 04 jan. 2010.

¹¹⁸ *Minha Cidade*, ano9, vol.11:262 Disponível em:

<<http://www.vitruvius.com.br/minhacidade/mc262/mc262.asp>>. Acesso em: 10 jan. 2010.

memória que não se quer guardar. O tombamento, conservador, aposta na unanimidade e beneficia outros bens (também importantes) como igrejas, colégios e o Mercado da Lapa, mas ignora claramente aquilo que caracteriza e define o bairro em si”. A postura do Conselho é criticada pelos autores, que solicitam uma revisão das medidas tomadas pelo órgão e colocam em xeque a compreensão do Departamento Patrimônio Histórico ao argumentar que o patrimônio industrial é desprovido de valor arquitetônico. O que para os autores,

[...] ao mesmo tempo em que envergonha nossos bons arquitetos e urbanistas que compreendem a natureza dos processos de registro e permanência da memória, implica desconhecer em profundidade os processos produtivos e os valores estéticos da produção industrial – em escala, planejada e dentro de um saber comum de especialistas não necessariamente renomados. Em suma, implica desconhecer o que seja valor arquitetônico. Qual será a opinião arquitetônica destes mesmos especialistas sobre os monstros neoclássicos (sic) que a especulação imobiliária semeia nessas áreas?

Esse não foi o único questionamento do modelo adotado pelo Conpresp. A arquiteta Cecília Rodrigues dos Santos encaminhou, em maio de 2007, um documento ao órgão solicitando a proteção das Oficinas da Lapa. Trata-se de um “conjunto de construções e equipamentos ferroviários que começaram a ser instalados no ano de 1895, neste mesmo local, pela São Paulo Railway – SPR, sendo inaugurados já em plena produção, no ano de 1906, constituindo a primeira indústria ferroviária do Brasil”¹¹⁹. Para essa arquiteta, as construções carecem de “[...] reconhecimento e proteção nacionais, de preferência através de ações de superação da visão pontual predominante nos processos de tombamento direcionados ao patrimônio ferroviário cuja tendência tem sido concentrar a proteção em edifícios e estações, isolando-os do contexto que lhes dá sentido, ou mesmo isolando documentação e tecnologia dos seus suportes”.

Já no Estado do Rio de Janeiro, os debates sobre patrimônio ferroviário como representantes da era industrial são incipientes. No entanto, acredito que as proposições e atividades das entidades de preservação ferroviária são caracterizadas como ações de salvaguarda desses remanescentes, que só podem ser entendidos como fragmentos de uma dada memória ferroviária e não como a própria. Essa não se encerra no patrimônio material, e assim como na conclusão sobre as atividades turísticas, afirmo ser uma representação simbólica que pode fazer sentido ou não, dependendo de quem a aciona.

¹¹⁹ Minha Cidade, ano 10, vol. 04: 283 Disponível em: <<http://www.vitruvius.com.br/minhacidade/mc283/mc283.asp>>. Acesso em: 10 jan. 2010.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O trabalho sobre o mundo ferroviário proporcionou-me experiência relevante, que transcendeu a vivência acadêmica. A metodologia da história oral aproximou-me de alguns personagens que passei a admirar por suas histórias de vida e pela maneira como se dedicam a uma causa, mesmo sabendo-se que sempre há interesse nas relações humanas, ainda que de forma simbólica. É necessário um maior aprimoramento e sofisticação no olhar para interpretar os significados das narrativas construídas a partir da oralidade. Mas a experiência descrita por Eugenia Meyer (2009) em seu trabalho com relatos memoriais serve de incentivo para continuar investindo nessa área.

Como explicar-me? No final das contas, nem os livros, nem os documentos podiam transmitir os sentimentos, as impressões e aflições, os silêncios que serviam de contenção temporária à cascata incontida de lágrimas de uns e outros, ou os suspiros, as iras e arrependimentos súbitos, assim como também algo que com o tempo cheguei a apreciar e de que sinto saudade: compartilhar as lembranças, contribuir para resgatar a memória, revalorizá-lo e compreender, em cada caso, o quanto tinha valido a pena o percurso já remoto. (Meyer, 2009:35)

No decorrer da pesquisa, pude observar como a memória opera na reedição do passado e também como, para muitos dos integrantes dos movimentos de preservação ferroviária, as reuniões periódicas tornaram-se um lugar de relato, de encontro com lembranças comuns, que estavam difusas, imersas em fumaça perdida no tempo, no silêncio. Lembranças de tempos que não mais voltarão, da infância ou vida adulta de trabalhadores ou admiradores que ficaram para trás, mas que o trabalho com a memória ferroviária faz emergir e que, por alguns momentos, acalenta suas almas. É difícil não se sentir envolvida, com vontade de ouvir os muitos “causos” verdadeiros que essas pessoas têm para contar e que alguns tiveram oportunidade de relatar em outras pesquisas sobre ferrovia ou na pulsão da escrita independente. Mas o trabalho é do tempo presente e a reflexão e o olhar crítico urgem.

O estudo das entidades de preservação da memória ferroviária suscita uma gama de interpretações. Esses grupos, às vezes, são considerados como um conjunto de pessoas saudosas da vida no seio do trabalho na ferrovia. Assim foi, também, a minha primeira impressão. De certo o são, mas para além desse sentimento, inerente aos processos de mudança, é verdadeiro considerá-los como agentes civis que interferem na gestão pública e alteram a realidade estabelecida na sociedade brasileira, resguardados seus limites. Sobre essa questão – a nostalgia –, Strangleman (2004:168) diz que esse sentimento fez a opinião pública

inglesa solicitar o retorno do trem à gestão pública: “Railtrack’s perilous finances neatly mirrored the public perception of the industry more widely, and stimulated a growing chorus in the press for the return of State control”. Os filmes tratados nesta dissertação – *Descaminhos* e *La próxima Estación*, também remetem à relação afetiva com o fim do trem. Pela ótica dos filmes, os cidadãos ali representados são moradores das cidades, nas quais a circulação da economia, atrelada a esse transporte, causou um impacto singular; possivelmente, para esses indivíduos, tal impacto não seja comparável ao daqueles que se reúnem nas entidades de preservação ferroviária. Para esses, a existência das associações permite acender a chama que ameniza a nostalgia, na medida em que a paisagem remodelada se instala na cena de destruição. Jeudy (2005) relaciona as transformações ocorridas nas cidades com a sensação de saudade.

Quando tentamos voltar a ver os lugares onde vivemos, ficamos desde logo fascinados pela relação estranha imposta pela cidade, entre o que desapareceu e o que foi recentemente construído, e somos cativados por esse movimento de substituição reversível que estimula a memória antes que nasça a desolação. Se nos lembramos do que foi, de qual era a configuração do local ao qual estamos voltando, constataremos curiosamente que sua transformação presente permite à memória se deleitar com as imagens da restituição, e sobretudo com sua espantosa liberdade. A ausência do que foi possibilita qualquer invenção presente da memória. Assim, a sensação de desaparecimento não provoca a nostalgia, mas, ao contrário, provoca efeitos de atualização do local cuja atração visual está relacionada à exibição presente de sua metamorfose. (Jeudy, 2005:88/89)

É interessante observar que o “velho” argumento do desenvolvimento e do progresso que sustentou a implantação das ferrovias na metade do século XIX é reutilizado hoje sob o guarda-chuva do turismo para a reimplantação dos trilhos. Se é que algum dia esteve desarticulado das estradas de ferro. Certo dia, a ferrovia serviu ao turismo; hoje, o turismo serve à ferrovia. As entidades de preservação ferroviária são artífices de suas próprias memórias e contribuem para o repensar das ações sociais e políticas na atualidade. Muito ainda pode ser dito sobre as entidades de preservação ferroviária, sobretudo na esfera nacional. Este trabalho tentou apresentar algumas considerações apreendidas no convívio com esses grupos. Almejo que esta pesquisa cumpra seu papel, incitando outros pesquisadores a abordar este tema, refutando ou complementando as visões aqui expostas.

BIBLIOGRAFIA

FONTES PRIMÁRIAS

Documentos das Entidades de Preservação Ferroviária

Carta de Paulo de Frontin, novembro 2009. Disponível em: <www.trembrasil.org.br>. Acesso em: 29 nov. 2009.

Carta de Petrópolis, novembro 2009. Disponível em: <http://www.trembrasil.org.br/PDF/petropolis_carta.pdf>. Acesso em: 29 nov. 2009.

Entrevista – Hélio Suêvo Rodrigues em 02/02/2010.

Entrevista – José Luiz Valle Fróes em 28/01/2010.

Entrevista – Luiz Octávio da Silva Oliveira em 28/11/2009, 05/12/2009.

Entrevista – Victor José Ferreira em 12/06/2008, 05/08/2009, 06/08/2009.

Estatuto do Movimento de Preservação Ferroviária.

Estatuto da Associação Fluminense de Preservação Ferroviária.

Protocolo de Intenções do Grupo Fluminense de Preservação Ferroviária.

Seminário de Preservação e Revitalização Ferroviária. nov./2009

Informativo AFPF. Rio de Janeiro, nº 01, jul./99 ao nº 75, jan./10.

Projeto de Reativação E. F. Príncipe do Grão-Pará – Expresso Imperial. Elaborado por: Antonio Pastori.

Outros

Filme Documentário. Descaminhos. Brasil, Doc, 75min. 2007.

Filme Documentário. La próxima estación, Doc, 115min. 2008.

Revista Exame. Onde investir 2009. São Paulo: Editora Abril, ano 43, nº 04, mar. 2009.

Revista Ferroviária. Rio de Janeiro: ano. 70, jun. 2009.

Revista História Viva: Caminhos do Trem. São Paulo: Duetto Editorial, nº 01 ao nº 06. 2008.

Revista de História da Biblioteca Nacional. Rio de Janeiro: Biblioteca Nacional, ano 5, nº 53, fev. 2010.

FONTES SECUNDÁRIAS

ALBERTI, Verena. Ouvir Contar: textos em história oral. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2004.

ALLIS, Thiago. *Turismo, Patrimônio Cultural e Transporte Ferroviário: um estudo sobre ferrovias turísticas no Brasil e na Argentina*. 2006. Disponível em: <<http://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/84/84131/tde-11092007-112140/>>. Acesso em 14 de jan. 2009.

BAUMAN, Zygmunt. *Identidade: entrevista a Benedetto Vecchi*. Tradução, Carlos Alberto Medeiros. Rio de Janeiro: Jorge Zahar ed., 2005.

BRASIL. Decreto_Lei nº 25, de 30 de novembro de 1937. Organiza a proteção do patrimônio histórico e artístico nacional. *Diário Oficial da República Federativa do Brasil*, Rio de Janeiro, RJ, 6 de dez. 1937. Disponível em: <<http://www.planalto.gov.br/CCIVIL/Decreto-Lei/Del0025.htm>>. Acesso em: 03 de mar. 2007.

_____. Constituição da República Federativa do Brasil, 5 de outubro de 1988. *Diário Oficial da República Federativa do Brasil*, Brasília, DF, 5 de out. 1988. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Constituição/Consttui%C3%A7ao.htm>. Acesso em 09 de jan. 2007.

_____. Lei nº 3.115, de 16 de mar. 1957. Determina a transformação das empresas ferroviárias da União em sociedades por ações, autoriza a constituição da Rede Ferroviária S.A., e dá outras providências. *Diário Oficial da República Federativa do Brasil*, Rio de Janeiro, RJ, 16 de mar. 1957. Disponível em: <<http://www.planalto.gov.br/CCIVIL/LEIS/L3115.htm>>. Acesso em: 03 de mar. 2007.

_____. Lei. nº 8.159, de 8 de janeiro de 1991. Dispõe sobre a política nacional de arquivos públicos e privados e dá outras providências. *Diário Oficial da República Federativa do Brasil*, Brasília, DF, 08 de jan. 1991. Disponível em: <<http://www.planalto.gov.br/ccivil/Leis/L8159.htm>>. Acesso em: 05 de dez. 2006.

_____. Decreto nº 473, de 9 de Março 1992. Dispõe sobre a inclusão, no Programa Nacional de Desestatização – PND, da Rede Ferroviária Federal S.A.-RFFSA, da AGEF – Rede Federal de Armazéns Ferroviários S.A. e da Valec–Engenharia, Construções e Ferrovias S.A. *Diário Oficial da República Federativa do Brasil*, Brasília, DF, 10 de mar. 1992. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/CCIVIL_03/decreto/1990-1994/D0473.htm>. Acesso em: 09 de jan. 2007.

_____. Lei nº 9.491, de 09 de setembro de 1997. Altera procedimentos relativos ao Programa Nacional de Desestatização. *Diário Oficial da República Federativa do Brasil*, Brasília, DF, 10 dez. 1997. Disponível em: <<http://www.planalto.gov.br/CCIVIL/LEIS/L9491.htm>>. Acesso em: 09 de jan. 2007.

_____. Decreto nº 3.277, de 07 de dezembro 1999. Dispõe sobre a dissolução, liquidação e extinção da Rede Ferroviária Federal S.A. – RFFSA. *Diário Oficial da República Federativa do Brasil*, Brasília, DF, 07 de dez. 1999. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/D3277.htm>. Acesso em: 05 fev. 2007.

_____. Decreto nº 6.018, de 22 de Janeiro de 2007. Regulamenta a Medida Provisória nº 353, de 22 de janeiro de 2007, que dispõe sobre o término do processo de liquidação e a extinção da Rede Ferroviária Federal S.A. – RFFSA, altera dispositivos da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, e dá outras providências. *Diário Oficial da República Federativa do Brasil*, Brasília, DF, 22 de jan. 2007. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2007-2010/2007/Decreto/D6018.htm>. Acesso em: 05 de fev. 2007.

_____. Lei nº 11.483, de 31 de maio 2007. Dispõe sobre a revitalização do setor ferroviário, altera dispositivos da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, e dá outras providências. *Diário Oficial da República Federativa do Brasil*, Brasília, DF, 31 de maio 2007. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/CCIVIL/_Ato2007-2010/2007/Lei/L11483.htm>. Acesso em: 06 de jan. 2007.

_____. Decreto nº 6.769, de 10 de fevereiro 2009. Dá nova redação aos arts, 5º, 6º e 7º do Decreto nº 6.018, de 22 de janeiro de 2007, que regulamenta a Medida Provisória nº 353, de 22 de janeiro de 2007, convertida na Lei nº 11.483, de 31 de maio de 2007, que dispõe sobre a revitalização do setor ferroviário e dá outras providências. *Diário Oficial da República Federativa do Brasil*, Brasília, DF, 11 de fevereiro 2009. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2007-2010/2009/Decreto/D6769.htm>. Acesso em: 04 de ago. 2009.

CAMARGO, Haroldo Leitão. Patrimônio Histórico e Cultural. São Paulo: Aleph, 2002. (Coleção ABC do Turismo)

CARAM, André Luis Balsante. *A Arquitetura de Ferro no Grande ABC: história e ferrovia*. Disponível em: <<http://www.fpm.org.br/raizes/edicao30/pag022.pdf>>. Acesso em: 15 de maio de 2009.

CHAGAS, Mário. Cultura, Patrimônio e Memória. *Revista Museu*. 2005. Disponível em: <<http://www.revistamuseu.com.br/18demaio/artigos.asp?id=5986>>. Acesso em: 03 de nov. 2006.

CHUVA, Márcia Regina Romeiro. *Os Arquitetos da Memória: a construção do patrimônio histórico e artístico nacional no Brasil (anos 30 e 40)*. Rio de Janeiro. Tese (Doutorado em História) – UFF, 1998.

CRINSON, Mark. *Urban Memory: history and amnesia in the modern city*. London: Routledge, 2005.

CUNHA, Olívia Maria Gomes da. Do ponto de vista de quem? Diálogos, olhares e etnografias dos/nos arquivos. *Estudos Históricos*, Rio de Janeiro, nº 36, p. 7-32.

DAHLBERG, Ingetraut. Teoria do conceito. 1978. Disponível em: <<http://revista.ibict.br/index.php/ciinf/article/viewArticle/1680>>. Acesso em: 13 de nov. 2009.

DERRIDA, Jacques. *Mal de Arquivo: uma impressão freudiana*. Rio de Janeiro: Relume Dumará, 2001.

ELIAS, Nobert; SCOTSON, John L. Os estabelecidos e os Outsiders: sociologia das relações de poder a partir de uma pequena comunidade. Tradução Vera Ribeiro. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed., 2000.

ENDERS, Armelle. Les lieux de mémoire, dez anos depois. In: *Estudos Históricos*. Rio de Janeiro: Editora FGV, 1993.

FERREIRA, Victor José. *Estórias do trem: uma viagem no folclore ferroviário*. 2ª ed. Florianópolis: Pandion, 2008.

_____. O trilho e a flor: contos e crônicas. Rio de Janeiro: NAU Editora, 1986.

FERREIRA, Marieta de Moraes Ferreira. Getúlio Vargas: uma memória em disputa. Rio de Janeiro: CPDOC, 2006. Disponível em: <http://cpdoc.fgv.br/producao_intelectual/arq/1592.pdf>. Acesso em: 13 de jan. 2010.

FLEURY, Paulo Fernando. *Ferrovias Brasileiras: dez anos de privatização*. Disponível em: <http://www.ilos.com.br/site/index.php?option=com_docman&task=cat_view&gid=10&Itemid=44>. Acesso em: 14 de jan. 2009.

FONSECA, Maria Cecília Londres. *Para além de pedra e cal: por uma concepção ampla de patrimônio cultural*. In: ABREU, Regina; CHAGAS, Mario (org.). *Memória e patrimônio*. Rio de Janeiro: DP&A, 2003. p.56-76.

FONTES, Paulo. Um Nordeste em São Paulo: trabalhadores migrantes em São Miguel Paulista (1945-66). Rio de Janeiro: Editora FGV, 2008.

FREIRE-MEDEIROS, Bianca. Gringo na laje: produção, circulação e consumo da favela turística. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2009.

FURTADO, José Geraldo Esquerdo. *Oficina de memória: a construção do espaço de trabalho nas narrativas dos ferroviários de Porto Novo*. Dissertação de Mestrado em Memória Social.

Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro – UNIRIO, 2009.

GOMES, Ângela de Castro. *A Guardiã da Memória*. Disponível em: <http://www.cpdoc.fgv.br/Producao_intelectual/htm/tp_download.htm>. Acesso em: 02 de jun. 2009.

GINZBURG, Carlo. *O queijo e os vermes*. São Paulo, SP: Cia. das Letras, 1987, 4ª reimpressão.

GRIBAUDI, Maurizio. Escala, pertinência, configuração. In Jogos de escalas. *A experiência da microanálise*. Rio de Janeiro, Editora da Fundação Getúlio Vargas, 1998.

HALBWACHS, Maurice. *A memória coletiva*. São Paulo: Vértice, 1990.

HARDMAN, Francisco Foot. *Trem Fantasma: A Modernidade na Selva*. São Paulo: Cia das Letras, 2005.

HEYMANN, Luciana Quillet. O dever de mémoire na França contemporânea: entre memória, história, legislação e direitos. In: GOMES, Angela de Castro (Coord.). *Direitos e cidadania: memória, política e cultura*. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2007.

HUYSSSEN, Andreas. *Seduzidos pela memória: arquitetura, monumentos, mídia*. Rio de Janeiro: Aeroplano, 2000.

INSTITUTO DO PATRIMONIO HISTORICO E ARTISTICO NACIONAL. *Histórico*. Disponível em: <<http://portal.iphan.gov.br/portal/montarDetalheConteudo.do?id=12149&sigla=Institucional&retorno=detalheInstitucional>>. Acesso em: 02 set. 2006.

JEUDY, Henri-Pierre. *Espelho das Cidades*. Tradução Rejane Janowitz. Rio de Janeiro: Casa da Palavra, 2005.

JARDIM, José Maria. *Sistemas e Políticas Públicas de Arquivo no Brasil*. Niterói: EDUFF, 1995.

_____. A Invenção da Memória nos Arquivos Públicos. *Revista Ciência da Informação*. Rio de Janeiro, v 25, n 02, 1996.

LACERDA FILHO, Mozart. *Nova história cultural e micro-história: uma breve reflexão de suas origens*. Disponível em: <<http://www.revelacaoonline.uniube.br/2005/314/artigo.html>>. Acesso em: 02 de julho de 2008.

LADURIE, Emmanuel Le Roy. *Montaillou, povoado occitânico, 1294-1324*. Tradução Maria Lucia Machado. São Paulo: Companhia das Letras, 1997.

LE GOFF, Jacques. História e memória. Campinas: Unicamp, 1990. Coleção Repertório.

LEME, Dulce Maria Pompêo de Camargo. Trabalhadores ferroviários em greve. Campinas: Editora da UNICAMP, 1986.

LEVI, Giovanni. Sobre a micro-história. In BURKE, Peter. *A escrita da história*. São Paulo, SP. Unesp, 1992.

LIMA, Pablo Luiz de Oliveira. *Ferrovia, sociedade e cultura*. Belo Horizonte: Argumentum, 2009.

LOWENTHAL, David. Como Conhecemos o Passado. Revista do Programa de Estudos Pós-Graduados em História e do Departamento de História. São Paulo, nº 17, nov. 1998.

LUZ, Luciano Ferreira da. *Os trilhos nas áreas urbanas: conflitos, desafios e oportunidades em dez cidades paulistas*. 2006. Disponível em: <<http://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/8/8136/tde-07082006-211613/>>. Acesso em 14 de jan. 2009.

MACHADO, Aníbal. João Ternura. Rio de Janeiro. 10ª ed.: Editora José Olympio, 2004.

MAIA, Andréa Casa Nova. Encontros e despedidas: história de ferrovias e ferroviários de Minas. Belo Horizonte: Argumento, 2009.

_____. Memória sobre trilhos: culturas e identidades ferroviárias no Brasil. Disponível em: <http://web.letras.up.pt/aphes29/data/8th/AndreaCasaNova_Texto2.pdf>. Acesso em: 03 jan. 2010.

MÁRQUEZ, Gabriel García. *Cem anos de solidão*. Rio de Janeiro: Editora Record, s/d.

MARTINS, José de Souza. *Aparição do Demônio na Fábrica: Origens sociais do Eu dividido no subúrbio operário*. São Paulo: Editora 34.2008.

MENEGUELLO, Cristina. Da ruína ao edifício: neogótico, reinterpretação e preservação do passo na Inglaterra vitoriana. São Paulo: Annablume; Fapesp, 2008.

MEYER, Eugenia. O fim da memória. In: *Estudos Históricos*. Rio de Janeiro: Editora FGV, vol. 22, nº 43, jan. – jun. 2009.

MOREIRA, Maria de Fátima Salum. *Ferrovianos, trabalho e poder*. São Paulo: Editora UNESP, 2008.

NERI, Maria Célia. MPF entra na justiça para obrigar o IPHAN a inventariar e recuperar o acervo do antigo Museu Ferroviário. *Ministério Público Federal/Assessoria de Comunicação*. 2006. Disponível em: <http://www.prmg.mpf.gov.br/noticias/noti_result.php?id+460&dados+>. Acesso em: 20 de set. 2007.

NORA, Pierre. Entre memória e história: a problemática dos lugares. *Projeto História*. São Paulo, 1993

OLIVEIRA, Lúcia Lippi. *Cultura é patrimônio: um guia*. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2008.

PAULA, Dilma Andrade de. *Fim de Linha: A extinção de ramais da Estrada de Ferro Leopoldina (1955-1974)*. 2000.

PEREIRA, Daniela Márcia Medina. *A Próxima Estação: trabalho, memória e percursos de trabalhadores aposentados da ferrovia*. 2005. Disponível em: <<http://www.cipedya.com/web/FileDetails.aspx?IDFile=161259>>. Acesso em: 14 de jan. 2009.

POLLAK, Michael. Memória e identidade social. *Estudos Históricos*, Rio de Janeiro, vol. 5, nº 10, 1992, p.200-212.

_____. Memória, esquecimento, silêncio. *Estudos Históricos*, Rio de Janeiro, 1989. Disponível em: <http://www2.uel.br/cch/cdph/arqtxt/Memoria_esquecimento_silencio.pdf>. Acesso em: 20 de abr. 2008.

QUEIROZ, Ellen Patrícia Ramos. Ritmo e sentido no "Trem de ferro", de Manuel Bandeira. Disponível em: <<http://www.mafua.ufsc.br/ellenpatricia.html>>. Acesso em: 03 dez. 2009.

REVEL, Jaques. Microanálise e construção do social. In: *Jogos de escalas. A experiência da microanálise*. Rio de Janeiro, Editora da Fundação Getúlio Vargas, 1998.

RIBEIRO, Emerson. *Caminhos e descaminhos: a ferrovia e a rodovia no Bairro Barcelona em Sorocaba/SP*. 2006. Disponível em: <<http://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/8/8136/tde-25062007-152153/>>. Acesso em: 14 de jan. 2009.

RICOEUR, Paul. *A memória, a história, o esquecimento*. Campinas, Unicamp. 2007.

RODRIGUEZ, Hélio Suêvo. *A formação das estradas de ferro no Rio de Janeiro: Resgate de sua memória. Memória do trem*. Rio de Janeiro. 2004.

SAMPAIO, Aury. *A Estrada que Trilhei*. Novas Direções, Rio de Janeiro. 2008.

SANTANA, Marco Aurélio. Militância, repressão e silêncio: relato de uma experiência com a

memória operária. *História Oral*. Revista da Associação Brasileira de História Oral. São Paulo, n. 3, jun. 2000, p. 35-47.

SANTOS, Rodrigo Amado dos Santos. *A rotunda na cidade de Lins: para além da materialidade. Memória e significados*. São Paulo: Unesp. Disponível em: <www.cfh.ufsc.br/abh04sul/pdf/Rodrigo%Amado.pdf>. Acesso em: 10 jan./10.

SARLO, Beatriz. *Tempo passado: cultura da memória e guinada subjetiva*. São Paulo: Cia das Letras/Ed. UFMGM 2007.

SCHERER-WARREN. Ilse. *Redes de movimentos sociais*. 2ª ed. São Paulo: Edições Loyola. 1996.

_____. Das mobilizações às redes de movimentos sociais. In: *Sociedade e Estado*. Brasília, vol. 21, nº 1, jan./apr. 2006. Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/se/v21n1/v21n1a07.pdf>>. Acesso em: 05 jan. 2010.

SENNETT, Richard. *A Corrosão do Caráter*. 8ª ed. Rio de Janeiro: Record, 2004.

_____. *O artífice*. Tradução Clóvis Marques. Rio de Janeiro: Record, 2009.

SCHOPPA, Renê Fernandes. *150 anos do trem no Brasil*. Publicação independente, 2008.

_____. *A ferrovia é viável*. Rio de Janeiro: JMB Editores, 1985.

SILVA, Olga Brites da. Memória, preservação e tradições populares. In: SECRETARIA MUNICIPAL DE CULTURA. Departamento do Patrimônio Histórico. *O Direito a Memória: patrimônio histórico e cidadania*. São Paulo: DPH, 1992.

SEIXAS, Jacy Alves. Halbwachs e a memória-reconstrução do passado: memória coletiva e história. *História: Revista da Unesp*. São Paulo, Ed. Uesp. vol. 20, 2001, p.93-108.

SILVA, Ari de Abreu. *A Predação do Social*. Niterói: EDUFF, 1997.

STRANGLEMAN, Tim. *Work Identity at the End of the Line? Privatisation and culture change in the UK Rail Industry*. New York: Palgrave Macmillan. 2004.

VELHO, Laís Costa (org.). *Pequena antologia do trem*. Edição Comemorativa. Rio de Janeiro: RFFSA/SENAI, 1974.

ZAMBELLO, Marco Henrique. *Ferrovia e Memória: Estudo sobre o Trabalho e a Categoria dos Antigos Ferroviários da Vila Industrial de Campinas*. 2005. Disponível em:

<<http://sindpaulista.org.br/historia/historiadosindicalismo.pdf>>. Acesso em: 15 de maio de 2009.

_____. Ferrovias e identidade operária: subsídios para critérios de preservação da memória ferroviária paulista. 2009.

WALDHELM, Andrea Paula de Souza; FELIPE, Luiza Helena Lamego. Redes sociais e escolha da escola. Disponível em: <<http://www.maxwell.lambda.ele.puc-rio.br/12732/12732.PDFXXvmi=bl03b8LsEP0LH6jbpmZihawrDSA1BWkMjIPvuCZ9rZVa6flwDIPUvmn9fZuRVQEgcuMH7MRAMNKS47pHsfCZD19T0FLVwqdJV1r4NjFA7ptbxTS2av1NwbHwRttoUI9RJBVwUC832CeBw8DIFFwdQeLIJf8EZhwISsgO5pR827JAgniV3P9U5UDPbMta41TXuaNBAGKDNue5Sx1WnbRt7vjiiOtnQolmz9ZaQJOEf4K9CL61XXu5tPoMFSawhwTR>>. Acesso em: 14 nov. 2009.

ANEXO I

Panfleto do Seminário de Preservação e Revitalização Ferroviária



Seminário de Preservação e Revitalização Ferroviária
Museu Imperial - 06 e 07 de novembro de 2009
Petrópolis - RJ



ENTRADA FRANCA

INFORMAÇÕES / INSCRIÇÕES
Museu Imperial - Setor de Promoção
Tel. (24) 2237-8000 - R. 244 - www.museuimperial.gov.br



REALIZAÇÃO

ABOTTC - Assoc. Bras. Oper. Trens Turísticos e Culturais
COMTUR / GT - TREM
MPF - Movimento de Preservação Ferroviária
Museu Imperial
SESEF / Ponto de Cultura Barão de Mauá

APOIO

Prefeitura Municipal de Petrópolis
Câmara Municipal de Petrópolis
ALERJ / Comissão de Turismo
Fundação de Cultura e Turismo de Petrópolis
CPTrans - Cia. Petropolitana de Trânsito e Transportes
AFPF - Associação Fluminense de Preservação Ferroviária
Casa d'Itália
UCP - Universidade Católica de Petrópolis
CDL - Clube de Diretores Lojistas
Petrópolis Convention e Visitors Bureau
GAP - Grupo de Apaixonados por Petrópolis
AEFL - Assoc. Engenheiros da Leopoldina
Sindicato dos Ferroviários da Leopoldina
Instituto União
Trem do Corcovado

LOCAL

Museu Imperial
Rua da Imperatriz, 220 - Petrópolis - RJ
(acesso pelo Bosque do Imperador)

CERTIFICADOS

Serão fornecidos certificados aos participantes com frequência integral às atividades da programação



Seminário de Preservação e Revitalização Ferroviária
Museu Imperial - 06 e 07 de novembro de 2009
Petrópolis - RJ



ENTRADA FRANCA

INFORMAÇÕES / INSCRIÇÕES
Museu Imperial - Setor de Promoção
Tel. (24) 2237-8000 - R. 244 - www.museuimperial.gov.br



18h 15 - Trem dá Música
- Coral Municipal de Petrópolis
Regente: Maestro Paulo Afonso
- Duo União
Monique Grazinoli / Voz e Tibor Fittel / Teclado

20h - Som & Luz
- Vagas limitadas - reservas prévias

DIA 07/11 - SÁBADO

08h 30 - 10h - Reativação da E. F. Príncipe do Grão-Pará: Projetos
- Projeto da ABPF
João Bosco Setti, Consultor da ABPF
- Projeto Expresso Imperial
Antônio Pastori, Membro do GT - TREM
- Projeto dos Alunos da FGV / Petrópolis
Representante da Equipe

10h - 10h 30 - Reativação da E. F. Príncipe do Grão-Pará: Ações
Jonny Klemperer, Vice-Coordenador do GT-TREM
Deputado João Pedro, Presidente da Comissão de Turismo da ALERJ

10h 30 - 11h - Intervalo

11h - 12h 30 - Comunicações Técnicas
- Reativação da E.F. Petrópolis (E.F. Mauá)
Hélio Suelvo Rodriguez, Assessor da Sup. Projetos da VALEC - Engenharia, Construções e Ferrovias S/A
- O Futuro das Estradas de Ferro no Brasil
Eduardo Gonçalves David, Pesquisador da UFRJ / COPPE
- Projetos da AFPF para a Região Serrana
Isac Kayat, Sócio - Fundador da AFPF

12h 30 - 13h - Encerramento
Aprovação da Carta de Petrópolis

ANEXO II

Elaborada por Antonio Pastori – responsável pelo Projeto Expresso Imperial

Projeto	Autor	Objetivo	Conteúdo do Estudo	Investimento necessários	Valor R\$
Reativação da EFGPG (Projeto 1 no Mapa)	ABPF	Restabelecer a ligação ferroviária de 6km entre o Alto da Serra de Petrópolis até a Raiz da Serra da Estrela (Estação Vila Inhomirim) com finalidade Turística.	Ante Projeto com forte viés técnico contendo: estudos ambientais, geológicos, detalhes do trecho, estado atual, obras necessárias, investimentos, detalhes da operação e do material rodante, etc.	Grande detalhamento para as obras na Serra: via permanente, oficinas, sinalização, segurança, reforma de pontes e estações, obras de arte, material rodante, desapropriações, meio ambiente, etc.	R\$ 60 a 80 milhões (só o trecho de 6km da Serra)
Estudo de Viabilidade Econômica do Expresso Imperial (Projetos 1+2 do Mapa)	A. Pastori	Restabelecer a ligação ferroviária comercial do Alto da Serra de Petrópolis até a Estação Barão de Mauá (55km), no Rio de Janeiro após a replantação de somente 6km de trilhos na Serra da Estrela.	Dissertação de Mestrado objetivando comprovar a Viabilidade Econômico-Financeira de um trem expresso operando diariamente, em escala comercial, no trecho de serra (6km) em conexão com um trecho plano de 49 km, que já é operado pela SUPERVIA .	Boas estimativas dos investimentos para obras na Serra: via permanente, oficinas, sinalização, segurança, reforma de pontes e estações, material rodante, desapropriações, etc.	R\$ 48 milhões (só o trecho de 6 km da Serra)
Reativação do Trem da Serra da Estrela (Projetos 1+2 do Mapa)	Alunos da FGV – Campus Petrópolis	Restabelecer a ligação ferroviária comercial do Alto da Serra de Petrópolis até a Estação Barão de Mauá (55km, no Rio de Janeiro após a replantação de somente 6km de trilhos na Serra da Estrela.	Estudo, complementar ao de A. Patori, sob a forma de um <i>Business Plan</i> , enfocando aspectos Administrativos, Comerciais, Financeiros e Estratégicos do negócio.	Repete os valores apresentados no Estudo de A. Pastori	R\$ 48 milhões (só o trecho de 6 km da Serra)
Reativação da Estrada de Ferro Mauá (Projeto 3-A do Mapa)	AFPF – Hélio Suevo Rodrigues/ Luiz Octávio	Restabelecer os 14km da ligação ferroviária da E.F. Mauá, religando Guia de Pacobaíba à Raiz da Serra, para fins Turísticos e Culturais.	Pequeno estudo de viés técnico, contendo orçamento para obras no trecho, material rodante, estações, reforma de pontes, etc.	Ante-Projeto de viés técnico, contendo orçamento para obras no trecho, material rodante, estações, reforma de pontes, etc.	R\$ 18 milhões
Venha a Petrópolis como vinha o Imperador (Projeto 3-B no Mapa)	AFPF	Restabelecer a Ligação Marítima entre a Praça XV e Guia de Pacobaíba, integrando-se com a E.F. Mauá	Existem somente alguns estudos isolados e de pouca densidade técnica	Desconhecido	n/d
E.F.Mauá – o Trem do Desenvolvimento Urbano de Magé (Projeto 3-A do Mapa)	Isabel Cristina dos Reis Lima e Silva	Estudo objetivando o restabelecimento da 1ª Ferrovia do Brasil, que ligava Guia de Pacobaíba a Piabetá, e seus impactos na Região da Bacia do Rio Inhomirim, em Magé/RJ.	Estudo com grande viés sócio-ambiental, enfocando o grande potencial Turístico e Cultural da Região que poderia ser explorado através do trem, gerando emprego, renda e proteção ao degradado meio ambiente da Região.	Não fornece valores mais sim uma pesquisa histórica com fotos de ruínas abandonadas e esboços e desenhos para a construção de Complexos Turísticos/Estações ao longo do leito.	n/d

APÊNDICE I

Levantamento de Legislação Referente a Rede Ferroviária Federal					
Rede Ferroviária					
Número	Tipo	Data	Determinação	Observação	Legisladores
6769	Decreto	10/02/2009	Dá nova redação aos arts. 5º, 6º e 7º do Decreto nº 6.018, de 22 de janeiro de 2007, que regulamenta a Medida Provisória nº 353, de 22 de janeiro de 2007, convertida na Lei nº 11.483, de 31 de maio de 2007, que dispõe sobre a revitalização do setor ferroviário e dá outras providências.		
11483	Lei	31/5/2007	Dispõe sobre a revitalização do setor ferroviário, altera dispositivos da Lei 10.233, de 5 de junho de 2001, e dá outras providências.	Conversão da MP 353. Art. 9º Caberá ao Instituto do Patrimonio Histórico e Artístico Nacional - IPHAN receber e administrar os bens móveis e imóveis de valor artístico, histórico e cultural, oriundos da extinta RFFSA, bem como zelar pela sua guarda e manutenção. §2º A preservação e a difusão da Memória Ferroviária constituída pelo patrimônio artístico, cultural e histórico do setor ferroviário serão promovidos mediante: I- construção, formação, organização, manutenção, ampliação e equipamento de museus, bibliotecas, arquivos e outras organizações culturais, bem como de suas coleções e acervos.	Luiz Inácio Lula da Silva, Tarso Genro, Alfredo Nascimento, Guido Mantega, João Bernardo de Azevedo Bringel, José Antonio Dias Toffoli
6018	Decreto	22/1/2007	Regulamenta a Medida Provisória nº 353, de 22 de janeiro de 2007, que dispõe sobre o término do processo de liquidação e a extinção da Rede Ferroviária Federal S.A. - RFFSA, altera dispositivos da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, e dá outras providências.	Art. 3ºVII - providenciar o tratamento dos acervos técnicos, bibliográficos, documentais e de pessoal, observadas as normas específicas, transferindo-os, mediante termo próprio, ao Arquivo Nacional ou aos órgãos e entidades que tiverem absorvido as correspondentes atribuições da extinta RFFSA; Art. 5º IV - ao Instituto do Patrimonio Histórico e Artístico Nacional - IPHAN: a) os bens móveis de valor artístico, histórico e cultural, oriundos da extinta RFFSA; e b) os convênios firmados com entidades de direito público ou privado que tenham por objeto a exploração e administração de museus ferroviários e de outros bens de interesse artístico, histórico e cultural.	Luiz Inácio Lula da Silva, Guido Mantega, Paulo Sergio Oliveira Passos, João Bernardo de Azevedo Bringel, Alvaro Augusto Ribeiro Costa
353	Medida Provisória	22/1/2007	Dispõe sobre o término do processo de liquidação e a extinção da Rede Ferroviária Federal S.A. - RFFSA, altera dispositivos da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, e dá outras providências.	Altera Lei 10233. Art. 9º Caberá ao Instituto do Patrimonio Histórico e Artístico Nacional - IPHAN receber e administrar os bens móveis e imóveis de valor artístico, histórico e cultural, oriundos da extinta RFFSA, bem como zelar pela sua guarda e manutenção.	Luiz Inácio Lula da Silva, Guido Mantega, Paulo Sergio Oliveira Passos, Paulo Bernardo Silva, Alvaro Augusto Ribeiro Costa
5476	Decreto	23/6/2005	Altera e acresce dispositivos ao Decreto nº 3.277, de 7 de dezembro de 1999, que dispõe sobre a dissolução, liquidação e extinção da Rede Ferroviária Federal S.A. - RFFSA.		Luiz Inácio Lula da Silva, Alfredo Nascimento, Paulo Bernardo Silva

5103	Decreto	11/6/2004	Da Nova Redação ao Artigo 3 do Decreto 3.277, de 7 de dezembro de 1999, que dispõe sobre a dissolução, liquidação e extinção da Rede Ferroviária Federal S.A.- RFFSA, e da outras providências.	D3277	Luiz Inácio Lula da Silva, Alfredo Nascimento, Guido Mantega
4839	Decreto	12/9/2003	Dá nova redação ao inciso I do Artigo 3 do Decreto 3.277, de 7 de dezembro de 1999, que dispõe sobre a dissolução, liquidação, e extinção da Rede Ferroviária Federal S.A. - RFFSA, e dá outras providências.		Luiz Inácio Lula da Silva, Anderson Adauo Pereira, Guido Mantega
4109	Decreto	30/1/2002	Dá nova redação aos Artigos 3 e 4 do Decreto 3.277, de 7 de dezembro de 1999, que dispõe sobre a dissolução, liquidação e extinção da Rede Ferroviária Federal S.A. - RFFSA.		Fernando Henrique Cardoso, Pedro Malan, Guilherme Gomes Dias
3277	Decreto	7/12/1999	Dispõe sobre a dissolução, liquidação e extinção da Rede Ferroviária Federal S.A. - RFFSA.		Fernando Henrique Cardoso, Amaury Guilherme Bier, Eliseu Padilha, Milton Seligman, Martus Tavares
2502	Decreto	1998	Autoriza a incorporação da Ferrovia Paulista S.A. - FEPASA pela Rede Ferroviária Federal S.A. - RFFSA e dá outras providências		Fernando Henrique Cardoso, Pedro Malan, Eliseu Padilha, Antonio Kandir
473	Decreto	9/3/1992	Dispõe sobre inclusão, no Programa Nacional de Desestatização – PND, da Rede Ferroviária Federal S.A. – RFFSA, da AGEF – Rede Federal de Armazéns Gerais Ferroviários S.A. e da VALEC – Engenharia, Construções e Ferrovias S.A.		Fernando Collor, João Eduardo Cerdeira de Santana
3.115	Lei	16/3/1957	Determina a transformação das empresas ferroviárias da União em sociedades por ações, autoriza a constituição da Rede Ferroviária S.A., e dá outras providências.	Art. 4º§ 2º O Governo poderá desfazer-se das ações de sua propriedade que excederem 51% (cinquenta e um por cento) do capital da R.F.F.S.A., vendendo-as, por valor não inferior ao nominal, às pessoas jurídicas de direito público interno, às sociedades de economia mista constantes do art. 6º, itens I e II, e às pessoas físicas e jurídicas de direito privado, brasileiras, neste caso até o máximo de 20% (vinte por cento) do capital social.	

APÊNDICE II

Roteiro de Entrevista

Dados sobre os Dirigentes:

- 1 Como foi criada a associação? Qual objetivo?
- 2 Onde fica a sede?
- 3 Quem são os dirigentes da associação?
- 4 Qual a relação dos dirigentes com a ferrovia?
- 5 O que a associação realiza? Com que objetivo? Qual o público alvo? Qual periodicidade? Qual o resultado?
- 6 Fazem publicações das suas atividades e/ou de outros materiais? Onde arquivam?
- 7 O que esperam com a associação?
- 8 Quais são os empecilhos para preservação ferroviária?
- 9 Como a associação se mantém? Quais os custos? Tem patrocínio? Como e de quem?
- 10 Possui patrimônio? Quais? Onde armazena? Como adquiriu?
- 11 Qual material considera mais representativo da história da ferrovia no Brasil?
- 12 Qual a opinião sobre o transporte de carga e passageiro pela ferrovia? O que motiva a reativação?
- 13 Qual a relação com as outras entidades?
- 14 O que considera como memória ferroviária?

Dados sobre os Associados:

- 15 Como as pessoas se integram a associação?
- 16 Quantos são os associados?
- 17 Qual a profissão dos associados?
- 18 Qual a relação dos associados com a ferrovia?
- 19 Qual a faixa etária dos associados?

Temas específicos (abordaremos pontos considerados, como chaves para cada entidade)
 Patrimônio – Associação Brasileira de Preservação Ferroviária; Turismo – Associação Nacional de Preservação Ferroviária; Categoria dos engenheiros – Grupo Fluminense de Preservação Ferroviária; Acervo – Movimento de Preservação Ferroviária.

APÊNDICE III

Entidades Extras

ASSOCIAÇÃO			
Clube Maria Fumaça			
Amantes da Ferrovia		www.amantesdaferrovia.com.br	
Associação Pró-Ferrovia			
Movimento Defesa dos Trens	Japeri/RJ		
Clube do Trem			
Clube Amantes da Ferrovia	Serra Verde Express	www.amantesdaferrovia.com.br	
Associação Sanjoanense de Preservação e Estudos Ferroviários (Aspef)			
GT Trem			
Pró-Ferrovia			
ONG Grupo Águia Verde			
Grupo Apaixonados por Petrópolis, - GAPP			
PÁGINAS DE RELACIONAMENTO E GRUPOS			
Eu Amo Trem!!!	Orkut	148 membros	
Barão de Mauá(E.F.L/R.F.F.S.A)	Orkut	14 membros	
Amigos da Ferrovia	Orkut	350 membros	
Locomotivas a vapor	Orkut	82 membros	
A vida é uma viagem de trem...	Orkut	5.176 membros	
Ferreomodelismo & afins	Orkut	59 membros	
Os Amantes de TUEs	Orkut	269 membros	
A deterioração da ferrovia	Orkut	39 membros	
Ferrovias -Turismo e História	Orkut	495 membros	
Salvem as nossas FERROVIAS!!!!	Orkut	616 membros	
SPPF – Pesquisa Ferroviária	Orkut	2.067 membros	
EFBrazil	Yahoo grupos	592	8 anos
Estações Ferroviárias	Blog		