

Museus ferroviários do Estado de São Paulo (Brasil): as políticas de conservação e o estado atual do patrimônio ferroviário brasileiro

Eduardo Romero de Oliveira
São Paulo State University

Resumen

Este artículo presenta tres ejemplos de museos industriales ferroviarios del Estado de São Paulo (Brasil), sus fondos y las acciones de preservación que se han efectuado en los últimos años. Las siguientes instituciones han sido el objeto de nuestra actual investigación: el Museo de la Compañía Paulista, el Centro de Documentación de la RFFSA/Bauru y el Museo Ferroviario de Sorocaba. Todos estos museos están ubicados en antiguas áreas de actividades ferroviarias, con diferentes problemas de preservación (de las instalaciones, colecciones, visitación). Nuestro objetivo es exponer, por un lado, el estado actual del patrimonio ferroviario que compone el acervo de estos museos; por otro lado, comprender la naturaleza de las acciones de política cultural en estas ciudades y las características de los museos establecidos en ellas. Realizamos un estudio histórico sobre la creación del museo; entrevistamos a los responsables de las instituciones en relación a los proyectos y los objetivos de los museos, de las propuestas expositivas y las actividades educativas.

Palabras clave: Ferrocarriles; Archivos; Patrimonio industrial; Organización administrativa; Museos.

Códigos JEL: L9; Z1.

Abstract

This article presents three examples of railroad industrial museums within the State of São Paulo (Brazil), their collections and the preservation actions carried out within the last few years. The following institutions have been object of our current research: Museu da Companhia Paulista (São Paulo State Company Museum), Centro de Documentação da RFFSA/Bauru (RFFSA/Bauru Documentation Center) and Museu Ferroviário de Sorocaba (Sorocaba Railroad Museum). All of these museums are in old areas of railroad activities, with different preservation problems (installations, collections, visitation). Our aim is to show, on the one hand, the current status of the railroad heritage that comprises the collection of those museums; and, on the other hand, to comprehend the nature of the cultural policy actions in those cities and the characteristics of the museums therein. We carried out a historical research on the museum creation; we interviewed those responsible for the institutions concerning the projects and aims of the museums, the exhibition proposals and educational activities.

Key words: Railways; Archives; Industrial Heritage; Administrative organization; Museums.

JEL Codes: L9; Z1.



Museus ferroviários do Estado de São Paulo (Brasil): as políticas de conservação e o estado atual do patrimônio ferroviário brasileiro

Fecha de recepción del original: 26-09-2010 ; versión definitiva: 04-12-2010

Eduardo Romero de Oliveira
São Paulo State University

1. Introdução

Este artigo apresenta três exemplos de museus industriais ferroviários do Estado de São Paulo (Brasil), seus acervos e ações de preservação efetuadas nos últimos anos. Estas instituições têm sido objeto de nossa pesquisa atual: o Museu da Companhia Paulista, o Centro de Documentação da RFFSA/Bauru e o Museu Ferroviário de Sorocaba. Todos estes museus estão em velhas áreas de atividades ferroviárias, com diferentes problemas de preservação (das instalações, coleções, visitação). Nosso objetivo é expor, por um lado, o estado atual do patrimônio ferroviário que veio a compor o acervo destes museus; de outro lado, compreender a natureza das ações de política cultural nestas cidades e as características dos museus nelas estabelecidas.

No panorama museológico brasileiro, não há estudos acadêmicos sistemáticos ou de mapeamento sobre os museus ferroviários –apesar haver alguma bibliografia sobre o patrimônio ferroviário, principalmente redigida por ex-ferroviários¹. Não há nenhum estudo específico e extensivo sobre museus ferroviários por parte de órgãos federais ou do estadual paulista –seja do Departamento de Centro Culturais e de Museus do IPHAN (2004-2009), do Instituto Brasileiro de Museus (2009) ou da Secretaria Estadual de Cultura (São Paulo)–. A Sociedade de Pesquisa da Memória do Trem, que é associação civil, lista 15 museus e centros de documentação

¹ De destaque, cito o trabalho de Regina Ferrez, que traz extenso levantamento sobre as locomotivas a vapor existentes atualmente no Brasil, algumas operando em trens turísticos, Ferrez (2006). Vide também Setti (2008).

[192]

ferroviários no Brasil². Dentro desse panorama, os três museus ferroviários selecionados foram criados em São Paulo na década de 1990 (ou, pelo menos, suas coleções foram reunidas neste período) e estão entre os mais conhecidos do país. Estes também foram contemporâneos ao processo de privatização por que passaram todas as empresas férreas públicas no Brasil, durante a década de 1990, e que será detalhado no decorrer do texto. Em nossa percepção, os museus aqui estudados talvez se prestem a entender o processo de musealização sobre o patrimônio ferroviário brasileiro que ocorreu nestas últimas duas décadas. Considerando, por isso, as particularidades no caso paulista para melhor compreensão deste processo. Temos notícias de pequenos museus ferroviários municipais no interior de São Paulo, mas foram criados nos últimos anos e alguns nem estão plenamente institucionalizados³. Para obter informações mais detalhadas, realizamos uma pesquisa histórica sobre a criação de cada um dos museus; entrevistamos os responsáveis pelas instituições em relação a projetos e objetivos dos museus, as propostas expositivas e atividades educativas.

2. A evolução ferroviária em São Paulo e a musealização do seu patrimônio ferroviário

O acervo dos museus que vamos apresentar é derivado de empresas ferroviárias paulistas que atuaram no estado de São Paulo entre 1872 e 1970, originariamente em cidades no interior (Sorocaba, Campinas, Araraquara e São Simão): E.F. Sorocabana, Companhia Paulista E.F., Companhia Mogiana E.F., E.F. Araraquara e E.F. São Paulo-Minas⁴. Apesar de surgirem da iniciativa privada, algumas foram assumidas pelo governo estadual, nas primeiras décadas do século XX (E.F. Sorocabana e São Paulo-Minas), enquanto outras se mantiveram particulares até meados do século.

Em fins da década de 1960, todas aquelas empresas férreas citadas haviam sido incorporadas e passaram para o governo estadual, formando uma única empresa: a

² No âmbito nacional, é de destaque o Museu Ferroviário de São João Del Rey, dentro da esplanada, cujo Complexo Ferroviário está sob proteção legal do IPHAN desde 1989. Uma coleção de locomotivas (dentre elas, 16 Baldwin) foi reunida na RFFSA, na década de 1970, mas parece só ter adquirido o status de museu dentro do Programa PRESERFE, de 1980, desta empresa federal, com objetivo de promover a preservação do patrimônio ferroviário da RFFSA. Um estudo mais aprofundado sobre este programa ainda está por ser feito, pois se trata do primeiro programa de preservação do patrimônio ferroviário no Brasil. Setti (2008), pp. 164-168. Vide informações gerais sobre museus e centro de documentação ferroviários na página eletrônica da Sociedade de Pesquisa para a Memória do Trem. Disponível em: <<http://www.trem.org.br/guiabmf.htm>>. Acesso em: 04 de março de 2010.

³ Em São Paulo, além destes três museus ferroviários aqui estudados, existe o Centro de Preservação da História Ferroviária de São Paulo, na vila de Paranapiacaba, administrado pela Associação Brasileira de Patrimônio Ferroviário. Esta instituição é derivada do Plano Patrimônio, implantado pela subprefeitura de Santo André, a partir de 2004. Enquadra-se, portanto, nos museus ferroviários recentemente criados.

⁴ Mattos (1990).

Ferrovias Paulistas S.A. (FEPASA) –incluindo os 39 hortos florestais das antigas empresas férreas, que eram fazendas das empresas férreas dedicadas a produção de madeira para confecção de dormentes ou construção de carros e vagões–. No processo de liquidação das empresas públicas férreas e de energia, projeto do governo federal e do governo estadual, durante a década de 1990, todo o patrimônio da FEPASA foi incorporado à Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA), em maio de 1998. Através de concessão, em dezembro de 1998, foi transferida a malha férrea para grupos privados de transporte. Os bens entendidos como “ativos operacionais” (infraestrutura, locomotivas, vagões e outros bens vinculados à operação ferroviária) foram arrendados à concessionária Ferrovia Bandeirantes (FERROBAN), depois adquiridos pela América Latina Logística (ALL). A RFFSA foi dissolvida em 7 de dezembro de 1999 e deu-se início ao processo de liquidação da empresa, em 17 de dezembro de 1999⁵. A RFFSA acabou por ser extinta pelo governo federal, em 22 de janeiro de 2007. O processo de liquidação da RFFSA implicou a realização dos ativos não operacionais e o pagamento de passivos. Para geri-los foi constituída a Inventariança da Rede, vinculada ao Ministério dos Transportes, que faria os levantamentos e a identificação dos bens, direitos e obrigações da extinta Rede. Dentre as comissões que compõem a Inventariança, foi estabelecida a Comissão de Bens Históricos. Esta cuida de coordenar e supervisionar, no âmbito nacional, o inventário dos bens móveis de valor artístico, histórico e cultural, bem como 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, oriundos da extinta Rede Ferroviária Federal S.A, a serem transferidos ao Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN)⁶. Conforme o texto legal, o IPHAN fica, assim, responsável pela gestão e perpetuação da Memória Ferroviária⁷.

3. Museu da Companhia Paulista (Jundiaí, São Paulo)

Um caso emblemático da condição de preservação dos bens de valor histórico das empresas férreas paulistas é o das oficinas da antiga oficina da Companhia Paulista, em Jundiaí. Nelas, encontra-se hoje o Museu da Companhia Paulista, em Jundiaí. O Museu foi inaugurado em 1979, subordinado à FEPASA, como Museu Ferroviário Barão de Mauá⁸. Foi constituída, então, uma exposição permanente de

⁵ De acordo com o estabelecido no Decreto nº 3.277, de 7 de dezembro de 1999, alterado pelo Decreto nº 4.109, de 30 de janeiro de 2002, pelo Decreto nº 4.839, de 12 de setembro de 2003, e pelo Decreto nº 5.103, de 11 de junho de 2004. Medida Provisória nº 353, Decreto nº 6.018, de 22/01/2007 e Lei nº 11.483. Vide também RFFSA. *Relatórios de Atividades da Inventariança* (2009).

⁶ RFFSA. *3º Relatório de Atividades da Inventariança* – de 01/08 a 31/09/2007. Disponível em: <<http://www.rffsa.gov.br/>>. Acesso em: 17 març. 2009.

⁷ Cf. Lei 11.483, de 31/03/2007, art. 9º.

⁸ Cf. FEPASA. *Catálogo do Museu Ferroviário Barão de Mauá*. São Paulo: FEPASA [s.d.].

[194]

objetos, distribuída em cinco salas intituladas com os nomes dos presidentes fundadores de empresas férreas: Matheus Maylasky, da E.F. Sorocabana; Saldanha Marinho, da Companhia Paulista; Carlos Baptista de Magalhães, da E.F. Araraquarense; Conde de Parnaíba (Cia. Mogiana); além do “Átrio São Paulo-Minas” (E.F. São Paulo-Minas Gerais) –correspondente às cinco empresas férreas que foram incorporadas pela criação da FEPASA–. A instituição foi renomeada, em 1995, como Museu da Companhia Paulista. No segundo semestre de 1999, após a incorporação dos bens da FEPASA à RFFSA e sua extinção, o imóvel esteve sob a administração da Companhia Paulista de Administração de Ativos (CPA). Um contrato de comodato foi assinado entre a CPA e a Secretaria do Programa de Recuperação de Bens Culturais, em 27 de setembro de 1999, pelo período de dois anos.

Desde a época em que estava sob a administração da FEPASA, o Museu era gerido pelo Coordenador do Núcleo de Jundiá (responsável geral da área de oficinas), Edmar de Stefano, que se manteve esse cargo após a incorporação à RFFSA. Inserido num conjunto de oficinas desativado, que servia de estoque de peças e documentação, sob a administração de uma empresa extinta, o Museu se via à deriva. A manutenção do acervo e das atividades do museu ficou ao encargo deste único funcionário. Além dos problemas advindos desta situação, e também por falta de pagamento, ele acabou por demitir-se em novembro de 2001⁹. A situação de abandono do acervo foi denunciada em reportagens do ano de 2000¹⁰; além de boletins policiais sobre roubo de material. O Museu é assumido por ex-ferroviários em dezembro de 2000, por meio da criação da Associação de Preservação da Memória da Cia. Paulista, entidade sem fins lucrativos, sob a presidência de Eusébio Pereira dos Santos, para “o resgate e preservação da memória da Cia. Paulista” –esta Associação desenvolveu diversos projetos naquele ano, inclusive um projeto de restauro de vagão pantográfico¹¹. Outras ações foram propostas neste mesmo ano por instituições civis e particulares à Secretaria do Estado de Cultura: um projeto de ocupação cultural e convênios com instituições de ensino¹². Além disso, por iniciativa desta Secretaria, foram feitas avaliações do estado de conservação dos bens e documentação depositados na área das Oficinas.

Em 2001, o Museu recebeu a visita técnica da museóloga Beatriz Augusta Cruz, do Departamento de Museus e Arquivos da Secretaria de Estado da Cultura. Em seu relatório, a museóloga declara que o acervo se constitui de 15 mil peças; contudo, não possui um inventário completo do acervo, nem documentação¹³. O acervo estaria, naquela ocasião, em bom estado de conservação, com exceção do acervo

⁹ Vide *Inventário do Acervo do Museu da Estrada de Ferro* (2002).

¹⁰ “Estado de abandono do acervo”. *O Estado de São Paulo*, dezembro de 2000.

¹¹ Carta de Eusébio P. Santos... (11/10/2001). *Relatório de atividades do Museu da Cia. Paulista* (2000). *Projeto de Restauro de vagão pantográfico*, (s.d.).

¹² *Proposta de convênio entre a Universidade São Francisco e a Secretaria de Recuperação de Bens Culturais para revitalização do complexo da antiga oficina*, (19/07/2000). *Projeto de ocupação cultural e social dos prédios das Oficinas da Cia. Paulista* (06/03/2001).

¹³ Cruz (2001).

documental e fotográfico, que estaria precário. Anota também que o Museu estava se especializando em eletrificação ferroviária.

Um acervo documental e bibliográfico da FEPASA havia sido transferido da Barra Funda para os oito galpões na área da antiga oficina da Companhia Paulista, em Jundiaí. Trata-se do depósito de documentação da RFFSA. Uma comissão técnica do Arquivo Público do Estado de São Paulo visitou o local, em Jundiaí, em novembro de 2001¹⁴. Uma das especialistas relata as condições de degradação da documentação: encontra-se espalhada em estantes, armários, caixas e pacotes sem organização e numa “situação física alarmante”, com animais mortos, infiltrações, sujeira. Seriam documentos do período de 1870 a 1997, da Cia. Paulista, Mogiana, E.F. Sorocabana e da FEPASA; e na sua totalidade de caráter contábil e administrativo. O Relatório da Comissão afirma que esta documentação é “fonte para a recuperação da história econômica de São Paulo e do Brasil”. A Comissão estimavam que o acervo documental era de 9.500 metros lineares; e arrolavam a existência de cinco mil fotografias e 110 caixas de negativos de vidro, mapas, plantas, esboços e desenhos¹⁵. Não havia instrumentos de acesso, nem histórico de registro dos documentos. A transferência total daquela documentação para o Arquivo do Estado era inviável, tanto devido ao péssimo estado de conservação, quanto porque equivalia ao dobro da documentação já existente no Arquivo.

No início de 2001, a prefeitura havia adquirido os prédios da oficina e assumia também a administração precária do Museu¹⁶. Com a extinção, em fevereiro de 2002, do Programa de Bens Culturais, cessam os estudos para gestão e preservação destes edifícios, dos objetos e documentos pelo Estado de São Paulo, assim como a colaboração da Associação de Preservação da Memória da Cia. Paulista na administração do Museu.

Em 2004, aquele acervo documental depositado nos galpões das oficinas em Jundiaí foi transferido para outro galpão no bairro do Bom Retiro, sob a responsabilidade da Inventariança da RFFSA –Unidade Regional de São Paulo–¹⁷. Mantiveram-se, em Jundiaí, o acervo de objetos relativo ao Museu Ferroviário e o acervo bibliográfico, documental e cartográfico que compõe a biblioteca do Museu, sob a

¹⁴ Sobrinho (2001).

¹⁵ Uma listagem de bens anexa ao Relatório de visita técnica de Beatriz Cruz indica, em valores aproximados: oito mil livros, cinco mil fotos em papel, 500 negativos em vidro; 10 álbuns de fotos; 16 obras de arte (na Biblioteca); além de livros históricos e documentos da RFFSA.

¹⁶ O conjunto de prédios foi comprado do Governo do Estado de São Paulo pela Prefeitura Municipal de Jundiaí, em 20/01/2001, por um valor de nove milhões de reais (sendo oito milhões de reais da Secretaria Municipal da Educação e um milhão de reais da Secretaria Municipal de Cultura). A atual gestão dos edifícios é compartilhada pelas duas Secretarias, em que o peso da decisão se dá conforme o valor desembolsado para a compra, o que tem gerado conflitos na gestão do Complexo Cultural FEPASA –como passou a ser denominado.

¹⁷ Observa-se que confrontando o tamanho do acervo estimado pelos técnicos do Arquivo do Estado com os valores estimados no 4º Relatório de Atividades da Inventariança, anteriormente citado, é provável que a maior parte do que atualmente está no galpão na cidade de São Paulo era a documentação que estava dos galpões em Jundiaí.

[196]

administração municipal. A direção do museu está a cargo da prefeitura municipal, que procura manter o seu funcionamento, mas não realizou investimentos (atualização da exposição, contratação de pessoal técnico especializado e infraestrutura para conservação adequada do acervo). O conjunto edificado está sob proteção legal do IPHAN, desde 2010. O acervo de bens móveis e documental do Museu, sendo parte da massa falida da RFFSA, está sendo inventariado para receber proteção legal por parte do IPHAN e lhe cabe portanto responsabilidade de fiscalização. Atualmente, a única intervenção efetiva no acervo é um projeto do IPHAN de digitalização do acervo fotográfico, seguido posteriormente por outro para a restauração das fotos -isto devido à importância destes bens no panorama do patrimônio ferroviário brasileiro e a atual responsabilidade legal do órgão sobre este tipo de patrimônio-. O acervo bibliográfico e os demais objetos do Museu ainda se encontram no Museu e serão mantidos no local por conta da atual política de preservação do patrimônio ferroviário adotada pelo IPHAN¹⁸.

4. Museu da Sorocabana (Sorocaba, São Paulo)

A constituição do Museu Ferroviário Sorocabano foi iniciada em março de 1997, no governo Mário Covas, através de uma parceria entre a FEPASA, a Prefeitura Municipal de Sorocaba e o Instituto de Recuperação do Patrimônio Histórico do Estado de São Paulo, com apoio do Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico de Sorocaba e a Fundação de Auxílio ao Preso da Secretaria de Administração Penitenciária (FUNAP)¹⁹. Foi cedida à prefeitura uma das casas de engenheiro da estação, que foi recuperada para abrigar a exposição permanente, o acervo de objetos e pessoal administrativo. Em 29 de novembro de 1997, o prédio sede do Museu foi inaugurado pelas autoridades do Estado de São Paulo e do município de Sorocaba²⁰. Sua criação fazia parte do Programa de Regionalização dos Museus Ferroviários do Instituto de Recuperação do Patrimônio Histórico. As obras do Museu foram viabilizadas devido à parceria entre Fepasa, Prefeitura Municipal de Sorocaba, Conselho Municipal do Patrimônio Histórico e Instituto de Recuperação do Patrimônio Histórico. Em 14 de novembro de 2004, foi assinado um Protocolo de Intenções entre a Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA) e a Prefeitura Municipal, que instituía a transferência para o município dos edifícios que formam o conjunto arquitetônico da estação ferroviária da Estrada de Ferro Sorocabana (EFS)²¹. E no ano de 2006 foi celebrado um convênio entre a Prefeitura e a Rede Ferroviária Fe-

¹⁸ Além disso, houve a transferência ao Instituto de Patrimônio Histórico e Artístico Nacional do convênio da RFFSA com a Prefeitura Municipal de Jundiá para a administração do Museu - conforme Lei federal 11.483, de 31/03/2007, art. 9º.

¹⁹ *Museu da Estrada de Ferro Sorocabana*. Manuscrito disponibilizado pela secretaria do Museu [s.d.].

²⁰ Cf. *Jornal Diário de Sorocaba*, 20/07/97.

²¹ Cf. *Jornal Cruzeiro do Sul*, 14/02/2004.

deral S.A. (RFFSA) através do projeto de lei nº 7.956, que autoriza a Prefeitura de Sorocaba a receber o acervo de bens do Museu Ferroviário²². Trata-se portanto de um museu ferroviário de âmbito municipal, legalmente instituído, sem relação direta com o IPHAN, mas que está incluído no Sistema Estadual de Museus, a cargo da Secretaria Estadual de Cultural, de São Paulo.

Conforme o documento cedido pela direção, o Museu teria por objetivos: a preservação do patrimônio ferroviário, expor a importância do transporte ferroviário para a história da região, a sensibilização para o patrimônio ferroviário, e o estímulo a estudos sobre a Estrada de Ferro Sorocabana (a história da empresa e das cidades da região) (MUSEU..., [s.d.]). O museu não apresenta legislação própria de criação e não há proteção legal. Há apenas a legislação do patrimônio municipal, que consiste na Lei do Patrimônio Histórico nº 4.619, de 1994, a qual fora responsável pela criação do Conselho do Patrimônio Histórico no município.

A exposição permanente que foi aberta então – e que ainda se encontra montada até hoje – reúne uma coletânea de peças trazidas de museus da região e ex-funcionários da ferrovia. O espaço do Museu é composto por 14 cômodos, sendo um porão e 12 salas ocupadas com objetos pertencentes à Estrada de Ferro Sorocabana e aos membros que nela atuaram (mobiliário, vestuário, fotos, objetos decorativos, material de escritório, peças de sinalização e equipamento da estação); além de imagens diversas (quadros, fotos, jornais). Não há um discurso expositivo claramente definido (temático ou cronológico), mas uma exposição de material ferroviário, conforme o antigo padrão de coleção: acúmulo de material pelos espaços, com legendas de identificação das peças e reprodução de espaços de trabalho administrativo ou da estação. Também não há boas condições de iluminação, armazenamento e conservação. Enfim, a exposição tem evidente caráter elogioso e nostálgico da empresa EFS.

Em relação aos acervos, grande parte foi retirada da sucata (mobiliário) da Rede Ferroviária de São Paulo e do Museu de Jundiaí. Não há uma reserva técnica de peças, apenas algum material documental (registro de empregados e fotos). Em relação às condições de salvaguarda, o Museu não possui segurança necessária entre o público e o acervo, o que pode muitas vezes comprometer a integridade física dos bens e a segurança do visitante. Grande parte do material documental que fazia parte do acervo, quando da constituição do museu, foi transferida para o Museu Histórico Sorocabano (relatórios anuais da empresa e uma coleção incompleta da revista ferroviária “Nossa Estrada”). Há uma pequena biblioteca instalada em conjunto com a recepção, na qual é permitida a consulta dos livros, revistas, relatórios das atividades dos ex-ferroviários e demais arquivos da época da ferrovia. Além da biblioteca, uma das casas ao lado do Museu abriga o laboratório de arqueologia. Não há outros serviços de apoio aos visitantes (material informativo, lanchonete e loja do museu).

O Museu da Estrada de Ferro Sorocabana está vinculado à Secretaria de Cultura do município, de quem recebe as verbas para manutenção. Aliás, o museu possui

²² Cf. *Jornal Cruzeiro do Sul*, 21/10/2006.

[198]

apenas duas funcionárias fixas. Algumas vezes há contratação de monitores, que recebem alguma “orientação” (conforme observado por um dos funcionários) quanto à informação a ser transmitida ou tipos de público. A atual diretora, Sonia Paes, responde não apenas por este, mas também pelos demais museus e bibliotecas da cidade; também participa na organização dos eventos na Secretaria de Cultura, elabora atividades em conjunto com a biblioteca infantil de Sorocaba e é membro do Conselho Municipal de Patrimônio da Cidade. Todas as atividades educativas são concebidas em conjunto com os outros museus locais, apesar de haver a realização de alguns eventos específicos do tema ferroviário durante o ano. Isto ocorre não por coordenação de ações entre os museus, mas pela simples sobreposição de funções da diretora. Os ex-ferroviários não auxiliam diretamente na elaboração destes eventos, mas oferecem sugestões e também cedem materiais –seja individualmente, seja pela Associação de aposentados–.

Não há planejamento de atividades educativas, nem estudos de público visitante. Apesar disso, a participação dos ex-ferroviários na visitação é um fator de grande relevância, no que condiz com a análise do público visitante. Conforme expôs a diretora, “grande parte desse público apresenta alguma rela o com a ferrovia, sejam parentes de ex-ferroviários ou ex-funcionários da ferrovia. Nesse contexto de visita o, nota-se a memória afetiva das pessoas”.

Foi realizada uma pesquisa de público, seguindo a metodologia desenvolvida pelo Observatório de Museus e Centros Culturais²³, focada apenas no público espontâneo. Devido ao fato de o próprio Museu não ter informa es sobre o número de visitantes espontâneos e o baixo número de visitantes durante o período em que foi realizada a pesquisa (de julho a novembro, em dias aleatórios da semana), os resultados obtidos acabaram por não ter representatividade estatística. Entrevistaram-se apenas 23 pessoas: 16 homens e sete mulheres; 60% tinham idade acima de quarenta anos, e 30% entre 25 anos e 40 anos; 90% tinham residência na região. Resumindo os resultados obtidos, a motiva o pode ser analisada através de três causas explicitadas: curiosidade, afetividade, visto que muitos dos visitantes apresentam vínculo com a ferrovia (ex-ferroviários ou parentes próximos), turismo e, por último, foi constatado que a visita o pode partir de interesse nulo, ou seja, o visitante permanece no local para descanso.

5. Centro de Memória Regional da RFFSA (Bauru, São Paulo)

A Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (NOB) foi constituída em fins do século XIX como um projeto estadual de expansão ferroviária, que se estenderia do centro do estado de São Paulo em dire o ao interior do Brasil, até a divisa com o Paraguai. Conforme estudos desenvolvidos, um dos principais motivos seria em fun o da defesa do território nacional, aliada à finalidade econ mica de transportar a pro-

²³ Koptcke (2007), pp. 68-94.

dução agrícola do interior do país. A construção ocorreu de 1907 a 1916, a partir de projeto do Estado brasileiro, mas associando tanto capital público quanto investidores privados.

Em 1957, a empresa estatal Rede Ferroviária Federal S.A. encampa a NOB. Nos anos que se seguiram, lenta agonia: concorrência com os veículos automotores, administrações desastrosas e desinteresse estatal em investimentos. Nos anos 1990, os trens de passageiros são extintos. Nessa década a antiga RFFSA é privatizada, assumindo sua concessão a empresa Novoeste. Desocuparam a estação central e as oficinas, em Bauru, e houve o abandono de estações e das demais edificações ao longo dos trilhos. Apenas os trilhos e o meio rodante são mantidos, mesmo assim, em precárias condições para utilização imediata. De 1998 a 2006, ocorreram sucessivas fusões das empresas concessionárias dos bens da antiga NOB, que acabou sendo transferida para a América Latina Logística (ALL).

Em 1992, num esforço pessoal do Professor João Francisco Tidei de Lima, da Universidade Estadual Paulista (UNESP), com apoio desta instituição, foi recolhido um grande volume de documentação da empresa que tinha sido abandonada nos prédios do escritório, em Bauru. Foi criado, então, o Centro de Memória Regional, a partir de convênio celebrado no ano de 1992 entre a UNESP e a RFFSA, que ficou vinculado ao Centro de Documentação e Memória da UNESP (CEDEM). O Centro de Memória Regional UNESP/RFFSA passou a ocupar uma ala de prédios dos escritórios da NOB, em Bauru. E tinha como objetivos conservar, sistematizar, gerenciar e difundir a antiga documentação da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, bem como a de outros acervos e fundos documentais, posteriormente a ele anexados.

Boa parte do acervo pertencente à NOB, e à sua sucessora RFFSA, encontrava-se junto a um galpão na esplanada da ferrovia, área essa inundável. Segundo informações do então diretor, o professor Nilson Guirardello, parcela desta documentação foi trasladada para as atuais instalações do Centro, situadas ao lado da estação central da NOB. O acervo constitui-se, especialmente, por arquivos e coleções de documentos, pertencentes inicialmente à NOB e à RFFSA²⁴. O acervo inclui ainda revistas e jornais antigos, documentos e fotos de ferroviários da NOB, Paulista e Sorocabana²⁵. Durante a década de 1990, foram incorporados também outros acer-

²⁴ As informações e dados que se seguem foram cedidos pelo ex-diretor prof. Nilson Guirardello.

²⁵ Boletim de pessoal (publicação mensal de informação sobre os trabalhadores ferroviários da NOB e RFFSA), *Boletim Informativo do Ministério da Viação e Obras Públicas* (1911-1976), boletins estatísticos (1972), relatórios anuais (1906-1958), correspondência geral (1920-1984), processos diversos (1942-1981), fichas de identificação do pessoal (1906-1950), documentos de obras (1946-1983); fichas cadastrais das edificações (1950), processos de obras (1916-1975), orçamentos (1908-1979) e projetos executivos de edificações (1905-1979); fotografias diversas (1906-1988) e a Coleção de Correia das Neves (188 fotos, 1904-1938). O acervo é composto também por um volume não catalogado de material bibliográfico ligado à ferrovia e periódicos, tais como: *Diário da União* (450 edições, de 1914-1945) e revistas ferroviárias (*Brasil-Oeste*, *Correio dos Ferroviários*, *Engenheiro Ferroviário*, *Ferrovia*, *Nossa Estrada*, *Railway Gazette International*, *REFESA*, *Revista do Club de Engenharia*, *Revista ferroviária*, *Via Port of New York*, etc.).

[200]

vos, como a Documentação do Serviço de Proteção aos Índios (SPI)²⁶, atual Fundação Nacional do Índio (FUNAI); o Fundo “Sociedade Beneficente 19 de junho”²⁷, e a Coleção Professor Álvaro José de Souza²⁸. Parte do acervo inicial foi alojada junto à esplanada da ferrovia. Estes fundos documentais foram higienizados com auxílio financeiro de agência estadual de financiamento à pesquisa científica (a Fundação de Apoio à Pesquisa do Estado de São Paulo - FAPESP) e com a colaboração técnica do CEDEM, e estavam sendo catalogados para serem utilizados. Cerca de 30% do acervo inicial ainda não foi tratado, sendo, aos poucos, limpo e colocado à disposição. O CMR possui e utiliza inclusive mobiliário advindo da NOB: armários, cadeiras, mesas, bancos de jardim, estantes, arquivos, prancheta etc. Portanto, este acervo precisa ser totalmente informatizado, os documentos, microfilmados e as imagens gráficas, bem como fotografias, carecem de ser digitalizadas. Um processo de higienização foi iniciado por uma funcionária cedida pela prefeitura.

Cabe observar que o complexo da NOB, em Bauru, possui edifícios construídos em diferentes períodos e de características peculiares, conforme o seu uso e data de edificação, sendo eles: escritórios (1905); oficinas (1920); estação central (1934-1939); vila ferroviária (1905). Este complexo de construções está sob estudo de tombamento pelo órgão paulista de preservação, o Conselho Estadual do Patrimônio Artístico, Arqueológico e Turístico (CONDEPHAAT).

O conjunto dos antigos escritórios está sendo solicitado em concessão para a Prefeitura de Bauru. Conforme Medida Provisória do Governo Federal, que extingue a RFFSA, os edifícios históricos seriam transferidos para o IPHAN, assim como o acervo documental. Houve uma parceria entre o Centro de Documentação e a Prefeitura Municipal de Bauru, que possibilitou exposições conjuntas entre aquele e o Museu Ferroviário – implantado pela administração municipal, em salas anexas. O Convênio entre UNESP e RFFSA há muitos anos caducou, e nunca foi celebrado outro, e aquela instituição retirou-se formalmente em 2009 da responsabilidade da conservação do acervo documental. As estruturas e material documental ficaram a cargo exclusivamente da prefeitura, que pretende assumir frente à Inventariança da Rede a responsabilidade pela preservação dos bens. Findo o processo da Inventariança da Rede será transferido para o IPHAN a fiscalização sobre o acervo, assim como gerir o convênio com prefeitura²⁹.

Segundo ainda o ex-diretor, Nilson Guirardello, os ferroviários viam nesse resgate o resgate de sua própria história, de seu passado e de suas vidas laborais. Des-

²⁶ Livros encadernados e papéis com registros manuscritos e datilografados sobre a administração do SPI, em São Paulo e Mato Grosso, nos povoados indígenas instalados desde o início do século XX. De 1910 a 1967.

²⁷ Foi entregue ao Centro de Memória Regional devido à extinção da Sociedade. Trata-se de documentação administrativa da sociedade que era uma entidade de auxílio mútuo para os ferroviários.

²⁸ Ampla coleção de livros da área de geografia doados no ano de 2006, pela viúva do professor Álvaro, à Faculdade de Ciências da UNESP/Bauru e à Associação dos Geógrafos de Bauru. A coleção, com cerca de 3.000 volumes, é considerada uma das maiores coleções privadas da área, e foi montada em sala à parte, no CMR, tendo sido catalogada pela biblioteca central do campus da UNESP de Bauru.

²⁹ Cf. Decreto nº 6.018, de 22/01/2007 e Lei nº 11.483.

taca que há um sentimento coletivo da importância do resgate dessa documentação, em uma cidade que se desenvolver devido às ferrovias em seu solo. Durante sua existência, o CMR atendia a pesquisadores e ex-ferroviários.

6. Conclusões

Neste contexto, observamos que o estudo do patrimônio industrial, particularmente do patrimônio ferroviário paulista, revela alguns pontos importantes sobre a preservação no Brasil.

Em primeiro lugar, desde a dissolução da RFFSA, entre os anos 1999 e 2007, tornou-se precária a gestão, fiscalização e manutenção de vários bens móveis e imóveis, além dos acervos das empresas férreas incorporadas na FEPASA. Além disso, há edificações que não são utilizadas pela empresa concessionária e estão abandonadas, como prédios de estações e oficinas. Apesar dos esforços dos órgãos e pessoas envolvidas na liquidação da empresa, a partir de 1999, a sua desativação deixou sem cuidados a parte da infraestrutura existente e não arrendada. As iniciativas de preservação deram-se no âmbito local, no decorrer do desmantelamento da estrutura administrativa, seja pelo governo municipal (Museu da Sorocabana), ou deste em parceria com universidade (Centro de Memória Regional). Mais do que uma política consistente e continuada de preservação, realizou-se uma simples transferência dos bens ferroviários inativos da União ou do Estado de São Paulo para a responsabilidade municipal.

Em segundo lugar, ao assumir a responsabilidade pelos museus ferroviários, as prefeituras apenas os incorporam dentro da estrutura administrativa já existente, junto com outras instituições culturais locais. Contudo, não estabeleceram nenhum projeto consistente de gestão museológica ou que realizasse as funções atualmente esperadas de um museu. Houve intervenções pontuais (como a restauração do Museu Sorocabano ou cessão de pessoal ao Centro de Memória da RFFSA) e se garantem algumas condições mínimas de funcionamento. Desde a criação do Sistema Nacional de Museu, em 2005, e do Sistema Estadual Paulista de Museus, em particular, os órgãos federais e estaduais envolvidos com a preservação patrimonial têm buscado dar apoio técnico a estas diversas iniciativas municipais. Contudo, os problemas elencados não são apenas de caráter técnico, nem mesmo específicos do patrimônio industrial, mas muito mais relativos às questões de política pública cultural.

Em terceiro lugar, o processo de desmantelamento e transferências de gestão dos bens ferroviários colocou em confronto pessoas e entidades interessadas na sua preservação. No Museu da Companhia Paulista, a associação de preservação do ex-ferroviários divergiu das ações da prefeitura quando esta o assumiu, assim como ambas são vistas com desconfiança pela Inventariança da Rede. Gerou-se, enfim, uma disputa pelo espólio ferroviário com o objetivo de construir uma memória da ferrovia paulista.

Em quarto lugar, o processo de liquidação do patrimônio ferroviário da União gerou um grande volume de edificações, documentação e objetos que forma uma

[202]

lista pré-selecionada pelo Estado. Com a lei 11.483, de 2007, o órgão nacional de preservação acaba por partir deste conjunto patrimonial administrativo para eleger os bens de valor cultural. O problema do inventário, avaliação e gestão dos bens ferroviários dispersos por todo o Brasil tem uma escala que extrapola os limites de funcionamento dos órgãos de preservação do patrimônio -sejam eles federais (Instituto de Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, Instituto Brasileiro de Museus) ou do Estado de São Paulo (Conselho de Patrimônio Histórico, Artístico, Arqueológico e Turístico e a Secretaria Estadual de Cultura)-. De modo que deve-se considerar a necessidade de uma política de patrimônio para estes bens culturais em particular.

Em quinto lugar, a atenção para o patrimônio industrial brasileiro, em particular o ferroviário paulista, parece-nos via de entrada para algumas questões contemporâneas importantes, pelo menos no âmbito brasileiro. Avaliar e atuar sobre as condições atuais de preservação do patrimônio industrial ferroviário brasileiro e sua gestão é não apenas uma questão de ordem técnica (museológica ou de conservação), mas exige pensar diretrizes para uma política de preservação do patrimônio industrial. Neste sentido, é preciso considerar também que intervenções na conservação dos bens ferroviários móveis e imóveis são de caráter de conservação, mas também de planejamento urbano. Isto porque irão incidir tanto sobre museus e centros de memória, nos quais estão imóveis, objetos e documentos, quanto também sobre moradores das antigas vilas ferroviárias.

Por último, devem-se considerar as condições de conservação e a organização de documentação e objetos relativa à história da industrialização brasileira (o caráter da expansão ferroviária, a política do Estado para as empresas ferroviárias particulares, a importância da empresa pública para o transporte ferroviário). Assim, observamos também que a precariedade da conservação do patrimônio ferroviário está muito associada ao modelo de privatização da infraestrutura ferroviária. Desde o início do processo de privatização, tanto os gestores da extinta RFFSA, quanto as empresas concessionárias apresentaram propostas de avaliação histórica e preservação do patrimônio ferroviário. Acreditamos que a gestão do patrimônio industrial ferroviário não pode ser dissociada da gestão do patrimônio sob concessão de grupos privados (em operação ou não).

Enfim, entendemos que no patrimônio ferroviário se impõem atualmente e de forma premente algumas das principais questões relativas à preservação e política do patrimônio cultural brasileiro. Contudo, a partir dos exemplos dos museus aqui apresentados e do panorama histórico em que foram constituídos e se mantêm, acreditamos que a proteção do patrimônio ferroviário necessita ser trabalhada em conjunto, seja na esfera pública (federal, estadual e municipal e da comunidade), seja privada (das empresas ferroviárias particulares). Também é premente estabelecer diretrizes mínimas para uma política de preservação do patrimônio ferroviário brasileiro.

Referências

Legislação

- Decreto nº 3.277, de 07/12/1999.
Decreto nº 4.109, de 30/01/2002.
Decreto nº 4.839, de 12/09/2003.
Decreto nº 5.103, de 11/06/2004.
Medida Provisória nº 353, de 22/01/2007.
Decreto nº 6.018, de 22/01/2007.
Lei nº 11.483, de 31/06/2007.

Periódicos

- “Estado de abandono do acervo”. *O Estado de São Paulo*, 12/2000.
Jornal Cruzeiro do Sul, 14/02/2004.
Jornal Cruzeiro do Sul 21/10/2006.
Jornal Diário de Sorocaba, 20/07/1997.

Documentação

- Carta de Eusébio P. Santos à Fundação do Patrimônio Histórico do Estado de São Paulo* (11/09/2001). Acervo da Secretaria Estadual de Cultura.
- CRUZ, Beatriz Augusta (2001): *Relatório de visita técnica ao Museu da Companhia Paulista*. Manuscrito. Depositado na Secretaria do Estado da Cultura. Está anexa a este Relatório uma listagem de bens patrimoniais do Museu da Cia. Paulista, datada de 12 de novembro de 2001, com condições de restauro, local e origem do objeto. Acervo da Secretaria Estadual de Cultura.
- FEPASA. *Catálogo do Museu Ferroviário Barão de Mauá*. São Paulo: FEPASA [s.d.].
- FERREZ, Regina (2006): *Inventário das locomotivas a vapor no Brasil*. Rio de Janeiro, Notícia & Cia.
- Inventário do Acervo do Museu da Estrada de Ferro* (22/04/2002). Reunido por Edmar de Stefano, coordenador do Museu, e endereçado ao Departamento de Museus e Arquivos da Secretaria Estadual de Cultura, em Acervo da Secretaria Estadual de Cultura.
- KOPTCKE, Luciana S., CAZELLI, Sibeles y LIMA, José M. (2007): “Os museus e seus visitantes: uma análise do perfil dos públicos dos museus do Rio de Janeiro e de Niterói”, in ABREU, Regina, CHAGAS, Mário de S. y SANTOS,

[204]

Myrian S.: *Museus, coleções e patrimônio: narrativas polifônicas*. Rio de Janeiro, Garamond, pp. 68-94.

Livros

MATTOS, Odilon (1990): *Café e ferrovias*. Campinas, Pontes.

MUSEU da Estrada de Ferro Sorocabana. Manuscrito disponibilizado pela secretaria do Museu [s.d.].

Projeto de ocupação cultural e social dos prédios das Oficinas da Cia. Paulista (06/03/ 2001). Encaminhado pela Sociedade Amigos da Preservação do Patrimônio Histórico, Artístico e Arqueológico de Jundiá. Acervo da Secretaria Estadual de Cultura.

Projeto de Restauro de vagão pantográfico (s.d.). Acervo da Secretaria Estadual de Cultura.

Proposta de convênio entre a Universidade São Francisco e a Secretaria de Recuperação de Bens Culturais para revitalização do complexo da antiga oficina (19/07/2000). Acervo da Secretaria Estadual de Cultura.

Relatório de atividades do Museu da Cia. Paulista (2000). Acervo da Secretaria Estadual de Cultura.

RFFSA. *Relatórios de Atividades da Inventariança*. Disponível em: <<http://www.rffsa.gov.br/>>. Acesso em: 17 de março de 2009.

SETTI, João Bosco (2008): *Ferrovias no Brasil*. Rio de Janeiro, Memória do Trem.

SOBRINHO, Fausto C. (2001): *Relatório de visita da equipe técnica do Arquivo Público*. Manuscrito. Acervo da Secretaria Estadual de Cultura.