

UNIVERSIDADE FEDERAL FLUMINENSE
INSTITUTO DE ARTE E COMUNICAÇÃO SOCIAL
GRADUAÇÃO EM PRODUÇÃO CULTURAL

CINTHIA DE PAULA PATRONI

ANTIGAS ESTAÇÕES, NOVOS ESPAÇOS CULTURAIS: ESTUDO SOBRE
EXPERIÊNCIAS E POSSIBILIDADES DE REFUNCIONALIZAÇÃO DO
PATRIMÔNIO CULTURAL FERROVIÁRIO BRASILEIRO

NITERÓI, 2013

CINTHIA DE PAULA PATRONI

ANTIGAS ESTAÇÕES, NOVOS ESPAÇOS CULTURAIS: ESTUDO SOBRE
EXPERIÊNCIAS E POSSIBILIDADES DE REFUNCIONALIZAÇÃO DO
PATRIMÔNIO CULTURAL FERROVIÁRIO BRASILEIRO

Monografia apresentada ao Curso de Graduação em
Produção Cultural da Universidade Federal
Fluminense, como requisito parcial para obtenção do
Grau de Bacharel.

Orientadora: Prof^a. M^a. Aline dos Santos Portilho

Niterói, 2013

CINTHIA DE PAULA PATRONI

ANTIGAS ESTAÇÕES, NOVOS ESPAÇOS CULTURAIS: ESTUDO SOBRE
EXPERIÊNCIAS E POSSIBILIDADES DE REFUNCIONALIZAÇÃO DO
PATRIMÔNIO CULTURAL FERROVIÁRIO BRASILEIRO

Monografia apresentada ao Curso de Graduação em
Produção Cultural da Universidade Federal
Fluminense, como requisito parcial para obtenção do
Grau de Bacharel.

Aprovada em agosto de 2013.

BANCA EXAMINADORA

Orientadora: Prof^a. M^a. Aline dos Santos Portilho
Universidade Federal Fluminense

Prof. Me. Mário Pragmácio
Universidade Federal Fluminense

Historiador Me. Gustavo Esteves Lopes
Universidade de São Paulo
Agente Cultural do Centro de Memória de Hortolândia/SP

*Dedico o presente estudo aos meus pais: Leila Maria e Luis Antonio
(in memoriam)*

AGRADECIMENTOS

Agradeço à minha “tia-mãe”, Angela, e ao meu “primo-irmão”, Renan, por todo apoio durante esse percurso. Com igual afeto, aos meus irmãos Gustavo, Renata e Júlia.

À professora Aline Portilho, pela orientação e tempo dedicados.

Aos amigos, Renan Antonio, Juliane Lanza, às irmãs Rebeca e Gabriela Frederico, Walquíria Cassimiro, Cléo Correia, Marcus Bonato, Bruno Coelho, Marcelo Ginu, Patricia Caldara, Aline Bezerra, Michela Oliveira, Ariadne Trindade, Richard Lorenz e Daniela Diana, pelos bons e maus momentos – sobretudo, os bons.

Agradeço também aos professores do curso de Produção Cultural de Rio das Ostras e de Niterói, em especial aos professores Guilherme Werlang, Dinah Guimarães, João Domingues, Luiz Augusto Rodrigues, Mário Pragmácio e Juniele Rabêlo, pelo ensino de qualidade.

Agradeço ao ferroviarista e pesquisador, Antonio Pastori, pela solícita colaboração.

Por último, porém não menos importante, ao Gustavo, meu companheiro, pela amizade, compreensão, suporte e incentivo, e principalmente pelas críticas.

SUMÁRIO

Introdução	p.8
1. Análise sobre o “Antigo” e o “Novo”: o Patrimônio Cultural em Termos Conceituais e Práticos	p.12
2. O Patrimônio Ferroviário Brasileiro: Histórico e Atualidades	p.19
3. Arcabouço Legal para Conservação e Refuncionalização do Patrimônio Ferroviário Brasileiro	p.24
4. Breve Panorama sobre o Mapeamento, Inventariação do Patrimônio Ferroviário Brasileiro (Região Sudeste)	p.27
5. Refuncionalização: O Objeto-Conceito “Antigas Estações, Novos Espaços Culturais” Posto em Experiência	p.35
6. O Caso da Estação Ferroviária Guia de Pacobaíba	p.39
7. Comunidades Afetivas e Beneficiárias em Prol do Patrimônio e Memória Ferroviárias	p.45
8. Relato de um Ferroviarista – Antonio Pastori	p.49
Apontamentos Conclusivos	p.53
Referências Bibliográficas	p.55

Resumo

O presente estudo buscou evidenciar um panorama sobre o objeto-conceito "antigas estações, novos espaços culturais". As possibilidades de avanço destes estudos se demonstram variadas, em vista da intersetorialidade imanente às próprias searas do conhecimento que envolvem o patrimônio cultural. Tratar do objeto-conceito "antigas estações ferroviárias, novos espaços culturais" é produzir subsídios para o estabelecimento de diálogo e parcerias entre ativistas, pesquisadores, gestores culturais em geral; e de forma mais abrangente, entre poder público, grupos concessionários, entidades civis sem fins lucrativos, e comunidades afetivas e beneficiárias da premente refuncionalização do patrimônio ferroviário brasileiro.

Palavras-Chave: Patrimônio Ferroviário; Memória Coletiva; Refuncionalização.

Introdução

O presente estudo tem o escopo de evidenciar o objeto-conceito “antigas estações ferroviárias, novos espaços culturais” como contribuição para as proposições de refuncionalização do patrimônio cultural ferroviário brasileiro.

A seleção de bens culturais edificados a passarem por processos de patrimonialização é decidida, basicamente, por profissionais que se pautam pelo saber técnico para justificar algo que não deixa de haver, sobretudo, interesse político e econômico. Não à toa, no Brasil, edificações e paisagens de estética colonial, eclética e moderna – palacetes e casarios com serventia de domicílio a famílias abastadas ou ao poder público, igrejas, quartéis e fortes militares, dentre alguns exemplos – são os principais exemplos de patrimônio cultural material que especialistas, técnicos e gestores difundem popularmente como identitários, detentores da memória nacional, regional. O conjunto de bens culturais materiais passíveis de serem reconhecidos como patrimônio ferroviário não recebeu, contudo, semelhante tratamento técnico e interesse político.

O que difere, então, o “patrimônio industrial” em relação a outros bens culturais inseridos no âmbito do patrimônio material? Enquanto outras categorias patrimoniais se consolidaram no âmbito de discussões teóricas e de práticas técnicas e socioculturais, o “patrimônio industrial” permanece pouco debatido e inventariado no Brasil – mesmo seu segmento mais conhecido, o “patrimônio ferroviário”, em vista de seu valor histórico e possibilidade de preservação e reutilização.

O “patrimônio industrial”, obviamente, não se resume ao “patrimônio ferroviário”: usinas de fundição, cerâmicas, estaleiros, têxteis, petrolíferas, geradoras de energia, bélicas, etc., são edificações e bens móveis, em operação ou não, que podem ser entendidos como lugares e objetos de memória não apenas do desenvolvimento econômico de um local ou estado-nação, mas das relações sociais do trabalho, de vivência comunitária/corporativa.

Neste trabalho, o enfoque será sobre o segmento “patrimônio ferroviário”, pois se percebe maior urgência em debatê-lo, inventariá-lo e, mais que isto, preservá-lo para propor novos usos econômicos – dentre os quais, sua

refuncionalização socioculturais. O “recente” desmantelamento da indústria e sistema de transporte ferroviários no país ainda causa mal-estar à população diretamente envolvida com sua trajetória histórica (maquinistas, mecânicos, operários de linha, construtores civis, agentes administrativos, guardadores-cabineiros, dentre outros profissionais e suas famílias), mas também aos simples usuários que faziam uso rotineiro desta complexa estrutura. É aviltante para muita gente, e que não é pouca, o retrocesso em desenvolvimento humano e qualidade de vida decorrente do desmantelamento do sistema de transporte ferroviário de passageiros, que levou consigo suas estações, armazéns, escritórios, vilas, etc. Seria necessário maior sensibilidade de representantes do poder público e de concessionárias, ao tratar publicamente deste conjunto de bens culturais ferroviários: pois não estão avaliando tão somente o destino de tijolos e armações metálicas, mas lugares de memória de muita gente – muita gente de modesto poder econômico e que devotou suas vidas à construção, manutenção e sobrevivência da indústria e sistema de transporte ferroviários brasileiros.

Para a arquiteta Beatriz Kühl, o patrimônio industrial – e dentro deste o patrimônio ferroviário – que não é reconhecido como bem cultural tende a desaparecer levando consigo sua história:

O patrimônio histórico que concerne à indústria é especialmente sensível por ocupar, geralmente, vastas áreas em centros urbanos e sua obsolescência e falta de rentabilidade tornam bastante delicada a questão de sua preservação. Desaparecem não apenas os edifícios industriais em si, mas também os vestígios dos produtos ali fabricados, dos métodos de produção, das condições de trabalho e moradia do operariado, das relações sociais e espaciais em uma cidade ou região (KÜHL, 1998:221)

Apesar da opulência que o patrimônio ferroviário ainda ostenta, progressivamente, conjuntos imobiliários se não caem de podre, encontram-se à merce da especulação imobiliária, e de outros setores econômicos. Muita edificação ferroviária fora, inclusive, racional e intencionalmente demolida, tendo seus tijolos e armações transladados para fazendas, e propriedades congêneres. Maquinários, mobiliário e acervos documentais, por sua vez, são objetos que vem recebendo os mais absurdos usos, desde combustível para fogueiras, a pesinhos de porta. Ou seja, desde o início do “desmantelamento do trem”, este patrimônio cultural vem sendo vítima de abusos, arbitrariedades, abandono e intempéries de toda sorte. Ocupações por sem teto e ações de vandalismo não são os maiores percalços à

recuperação, preservação e proposição de novos usos, ou refuncionalização, do patrimônio ferroviário: a especulação imobiliária e a projeção de outros empreendimentos públicos ou mistos, ainda são o maior adversário à refuncionalização do patrimônio cultural ferroviário.

No presente trabalho foi necessário buscar o significado etimológico das palavras escolhidas para a definição do objeto-conceito utilizado, tais como os conceitos “antigo” e “novo”, utilizados por Jacques Le Goff. Também se fez necessário balizar um diálogo entre os conceitos utilizados por autores de ciências humanas e sociais – como Maurice Halbwachs e Michael Pollack, dentre outros, para noções sobre “memória coletiva” e “comunidade afetiva”; como Pierre Nora, para definição de “lugares de memória”; Michel de Certeau, para diferenças entre “lugar” e “espaço”; e José Reginaldo, para a “retórica da perda” - os quais podem ser considerados indispensáveis ao presente estudo.

No intuito de contextualizar o tema do patrimônio ferroviário, buscou-se evidenciar um histórico sobre as principais mudanças sociais, econômicas e culturais, desde o início da implantação ferroviária no país, assim como sua “evolução” até aos dias atuais.

Para que o conjunto de bens culturais ferroviários brasileiros fosse reconhecido como patrimônio cultural, desde então, fora necessário realizar estudos acadêmicos e, além disso, mapeamentos e inventários de sua malha ferroviária, bem como de todo seu complexo: estações, linhas, casas de agentes, mobiliário e maquinário. Para o momento, o presente estudo se pautou pela situação do patrimônio cultural ferroviário localizado à Região Sudeste, maior malha ferroviária em operação e extinta no país, e na qual se encontra maior parte do espólio ferroviário repassado à União.

O termo refuncionalização – recorrentemente empregado por arquitetos, e urbanistas e gestores, para designar novos meios de utilizações para antigos edificações que, em geral, estão abstraídas de suas funções originais. Estritamente correlato ao objeto-conceito do presente estudo – “antigas estações, novos espaços culturais” –, refuncionalização é alternativa para uma viável preservação/conservação destas edificações, bem como para a valoração, promoção e salvaguarda da memória coletiva ferroviária.

Buscou-se também exemplificar esse conceito de refuncionalização através do caso da primeira Estação Ferroviária do Brasil, a Estação Guia de Pacobaíba, Magé-RJ. Nesta localidade, encontram-se entidades civis e cidadãos voluntários

ativistas em prol da memória ferroviária. Por meio do esforço coletivo, estes conservam o edifício da Estação Guia de Pacobaíba, que fora tombada em nível nacional, e se encontra em perfeitas condições de ser novamente um lugar praticado, refuncionalizado. Foi conveniente, por fim, apresentar um relato feito para o presente estudo, cedido pelo ferroviarista e pesquisador Antonio Pastori, 60 anos de idade, residente em Magé-RJ, diretor administrativo da Associação Fluminense de Preservação Ferroviária.

1. Análise sobre o “antigo” e o “novo”: o patrimônio cultural em termos conceituais e práticos

Ao se pensar acerca do “antigo” e do “novo” no que tange ao patrimônio cultural edificado – nesse caso, antigas estações complexos ferroviários em geral – é necessário compreender que o “antigo” aqui tratado, já haviam sido o “novo”. O vocábulo “antigo”, do latim “*antiquus*”, designa “aquilo que existe há muito tempo” (HOUAISS, 2001: 234); sendo este um antônimo do vocábulo “novo”, “*nōvus*”, que significa “o que é recente, moderno” (IDEM: 2032). Em “História e Memória”, Jacques Le Goff contextualiza os termos “antigo” e “novo” segundo a tradição que divide a história em “eras” ou “idades”: convencionalmente, “antiga”, “medieval” e “moderna” (sendo compreendida a “contemporânea” à esta última); de modo que, na maior parte dos casos, o termo “moderno”, derivado de “moda” e correlato a “novo”, faz oposição a “medieval”, e este, por sua vez, a “antigo” – mas, de fato, entende-se, em história, que o “moderno” é a “nova ou última moda”. E de “moderno” se deriva o termo “modernidade”, empregado para designar a formação da economia, sociedade e cultura capitalistas e industriais.

Discutir dualismos conceituais como antigo/moderno, velho/novo, passado/presente – não necessariamente nestes pares – é relevante quando o assunto a ser tratado é o patrimônio cultural. São frequentes os casos em que o debate e as práticas sobre o patrimônio cultural fazem referência ao antigo, ao velho, ao passado, ao moderno, ao novo, ao presente. Este conceito de “novo” que dialoga com o de “moderno” é aquele que se refere ao contínuo desenvolvimento de tecnologias de trabalho e de aceleração das construções de cidades, e às transformações socioeconômicas e culturais vivenciadas ao longo da modernidade. Tais conceitos, “novo” e “moderno”, contudo, são usados de diversas formas, como igualmente ocorre com os termos “tradicional” no lugar do “antigo”, e “recente” por “novo”: é fundamental, contudo, escolher com cautela o termo adequado para designar conceitualmente um fato ou objeto dentro de um contexto histórico.

Entende-se que “moderno” é uma forma de ruptura com o passado, e que o “novo” implica em nascimento, surgimento. O conceito “novos espaços culturais”, pois, daria a entender que esses espaços não fariam referência à original funcionalidade de uma estação ferroviária; e para que não haja qualquer interpretação ambígua acerca do conceito “novos espaços culturais”, seria

interessante também se aproximar dos conceitos de “memória” para discutir os motivos que fazem premente preservar e refuncionalizar edificações reconhecidas como patrimônio cultural, bem como salvaguardar saberes e fazeres praticados e socialmente compartilhados nestes “lugares de memória”. Lugar de memória é um conceito cunhado por Pierre Nora, no qual exprime que são primeiramente lugares de memória porque nestes não há mais meios de memórias, lugares salvos em uma memória na qual não mais habitamos. Para Nora, os lugares de memória existem em três sentidos: material, simbólico e funcional; o material só é lugar de memória se a imaginação o investe de uma aura simbólica. Assim entende que os três aspectos coexistem sempre, pois se trata de um lugar de memória tão abstrato quanto à noção de geração? 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 caracteriza por um acontecimento ou uma experiência vividos por um pequeno número ou uma maioria que deles não participou. (NORA, p.13). Para tanto eis a definição de lugar de memória utilizada pelo autor:

Os lugares de memória nascem e vivem do sentimento que não há memória espontânea, que é preciso criar arquivos, que é preciso manter aniversários, organizar celebrações, pronunciar elogios fúnebres, notarias atas, porque essas operações não são naturais. É por isso a defesa, pelas minorias, de uma memória refugiada sobre focos privilegiados e enciumadamente guardados nada mais faz do que levar à incandescência a verdade de todos os lugares de memória. Sem vigilância comemorativa, a história depressa os varreria. São bastiões sobre os quais se escora. Mas se o que eles defendem não estivesse ameaçado, não teria, tampouco, a necessidade de construí-los. Se vivêssemos verdadeiramente as lembranças que eles envolvem, eles seriam inúteis. E se, em compensação, a história não se apoderasse deles para deformá-los, transformá-los, sová-los e petrificá-los eles não se tornariam lugares de memória. É este vai-e-vem que os constitui: momentos de história arrancados do movimento da história, mas que lhe são devolvidos. Não mais inteiramente a vida, nem mais inteiramente a morte, como as conchas na praia quando o mar se retira da memória viva. (NORA, 1984:09)

E para apresentar básicas diferenças conceituais entre “lugar” e “espaço”, vale utilizar de alguns apontamentos de Michel de Certeau:

O lugar é a ordem (seja qual for) segundo a qual se distribuem elementos nas relações de coexistência. Aí se acha, portanto, excluída a possibilidade, para duas coisas, de ocuparem o mesmo lugar. Aí impera a lei do próprio: os elementos

considerados se acham uns ao lado dos outros, cada um situado num lugar “próprio” e distinto que define. Um lugar é, portanto uma configuração instantânea de posições. Já o espaço é um cruzamento de móveis. É de certo modo animado pelo conjunto dos movimentos que aí se desdobram. Espaço é o efeito produzido pelas operações que o orientam, o circunstanciam, o temporalizam e o levam a funcionar em unidade polivalente de programas conflituais ou de proximidades contratuais. O espaço estaria para o lugar como a palavra quando falada. (CERTEAU, 1998:184)

Para Michel de Certeau, o espaço deve ser entendido também como “lugar praticado”. Não depende da supressão ou soterramento de “lugares de memória” para que novos atributos sejam incorporados a edificações, para que estas sejam “refuncionalizadas”, por exemplo, como “espaços culturais. É possível, viável, que um “espaço” compreendido como “lugar praticado”, seja aberto à (re)construção de referências de sua memória e história, bem como aos seus “novos usos”.

Como quaisquer outras edificações, estações ferroviárias, uma vez abandonadas, sucateadas, deixam de ser consideradas “espaços”, enquanto “lugares praticados”, “lugares de memória”. Com a proposta do “novo”, “lugares de memória” – como “antigas estações ferroviárias” – readquirem a condição de “espaço”, de “lugar praticado”, socialmente vivenciado – ainda que para servir a outras atribuições que aquelas de origem.

O conceito de “antigo” nos remete não somente ao de “lugares de memória”, como também ao de “memória coletiva”. Com isso, o discurso partido de searas do patrimônio cultural reforça a intenção de se manter os bens edificados por maior tempo possível, mesmo que mediante intervenções estruturais de restauração/readequação, para fins de refuncionalização: edificações são erigidas com estimativas prévias de tempo de vida útil e de sobrevivência, se mantidas e preservadas a contento. É através do patrimônio cultural que experiências e significados são remontados ao lugar de memória no qual estas estão inseridas. Trata-se de experiências emanadas da memória coletiva e de sentimentos de pertencimento, de posturas identitárias socialmente construídas em “lugares de memória”. Michael Pollack, ao interpretar o conceito “lugares de memória”, à luz de Pierra Nora, individuou que:

Entre eles incluem-se evidentemente os monumentos, esses lugares da memória analisados por Pierre Nora, o patrimônio arquitetônico e seu estilo, que nos acompanham por toda nossa vida, as paisagens, as datas e personagens históricas de cuja importância somos incessantemente lembrados, as tradições e costumes, certas regras de interação, o folclore e a música, e, por que não, as tradições culinárias. (POLLACK, 1992:03)

O conceito “memória coletiva”, elaborado por Maurice Halbwachs, tem como significado *a memória de um grupo ou sociedade compartilhados de geração em geração*. E refutando a suposição de que a *memória coletiva seria tão somente uma reunião ou soma de memórias individuais*, Maurice Halbwachs, para além disto, utilizara-se deste conceito para evidenciar e analisar o que compreendia como “*quadro sociais da memória*.” Para Michael Pollak, por sua vez, a “memória da coletividade”, como assim a havia definido, está estritamente ligada à memória individual, pois *essa somente existe porque o indivíduo faz parte de um todo, de uma sociedade, um espaço ao qual pertence*. Por certo, é que a “memória coletiva” ou “memória da coletividade” é construída por meio da adesão afetiva de um grupo – denominada por Maurice Halbwachs como “comunidade afetiva” – dentro do qual há um processo de negociação para selecionar quem são os membros e subgrupos que os integram, e quem está “de fora”:

Para que nossa memória se beneficie da dos outros, não basta que eles nos tragam seus testemunhos: é preciso também que ela não tenha deixado de concordar com suas memórias e que haja suficientes pontos de contato entre ela e as outras para que a lembrança que os outros nos trazem possa ser reconstruída sobre uma base comum (POLLAK, 1992:04)

Considera-se, pois, que o “objeto-conceito” do presente trabalho – “antigas estações, novos espaços culturais” – está também estritamente ligado aos conceitos de “memória coletiva” e de “comunidade afetiva”. À perspectiva desta afirmação, entende-se que, apesar de a “geração atual” de jovens brasileiros não ter estreitos vínculos afetivos com a existência e funcionamento de “históricas” estradas de ferro, de suas estações e outras edificações, e de bens móveis que as circunscrevem, ainda se encontra quem tenha vivido indiretamente, “por tabela” essa experiência transmitida por gente de gerações pregressas.

Paulo Cesar Tomaz, contudo, afirma que a “modernidade” vem acabar com esse ideal de “comunidade”: o “ser moderno” se transformou em um “ser fragmentado”, que se exclui de fazer parte de um determinado grupo, não sabendo ao certo a que grupo este pertence, porque detentor ter uma identidade tão múltipla que o indivíduo se sente deslocado para fazer parte de apenas um só grupo. O “ser moderno” tende a não se identificar com o passado e, mais do que isso, não se importa com os “lugares de memória” de seus antepassados, nestes encontrando

apenas os “antigos espaços” que *prejudicam* o avanço da modernidade, do “progresso” sobre os espaços urbano e rural. Diferentemente do que percebe o autor, não raro há gente da “atual geração” de jovens brasileiros que faz parte de “comunidades afetivas” que compartilha da “memória coletiva ferroviária” sem tê-la vivenciado diretamente. Seu argumento:

A tendência natural do homem moderno é olhar com desprezo as construções antigas, vendo-as como bens ultrapassados e desatualizados, os quais devem ser demolidos e ceder lugar a edificações mais modernas e arrojadas, mais úteis ao desenvolvimento da cidade. Esse tipo de pensamento impacta frontalmente a idéia de preservação, de valorização do patrimônio como herança histórica a ser preservada. O cuidado com os bens patrimoniais visa resguardar a memória, dando importância ao contexto e às relações sociais existentes em qualquer ambiente. Não é possível preservar a memória de um povo sem, ao mesmo tempo, preservar os espaços por ele utilizados e as manifestações quotidianas de seu viver. (THOMAZ, 2010:04)

Quando bens culturais são reconhecidos por comunidades que o envolvem e do qual são beneficiárias, estes tendem a se comportar como elementos mediadores de sentimentos de pertencimento formadores de identidades culturais. Neste sentido, é essencial que comunidades que se interessam por seus espaços edificados, de valor histórico, artístico, saibam fazer devido uso destes, praticando ações culturais nele oferecidas.

Ora, se as estações ferroviárias, em determinado momento, foram consideradas “cartões de visita” de localidades em geral, tal efeito nos remete à construção de identidades culturais locais, comunitárias, marcadas por um tempo em que o “novo” era representado através dessas construções. Essa cultura arquitetônica que um dia sinalizou o “novo” fora se desconfigurando; ao passo que as relações socioeconômicas e culturais foram se “modernizando”, de modo a tornar obsoletas ou desnecessárias as tecnologias e relações de trabalho e sociais em geral anteriormente vigentes.

Como aponta José Reginaldo Gonçalves, o patrimônio cultural está estritamente ligado ao passado, e seu maior valor está na sua própria qualidade de “antigo”, da qual a “perda” é imanente à existência do bem cultural e, por sua vez, é construída como retórica que informa, na experiência brasileira, as políticas de preservação:

A perda não é algo exterior, mas parte das próprias estratégias discursivas de apropriação de uma cultura nacional. É tão somente na medida em que existe um patrimônio cultural objetificado e apropriado em nome da nação, ou de qualquer outra categoria sócio-política, que se pode experimentar o medo de que ele possa ser perdido para sempre. A apropriação de uma cultura traz, assim, como consequência, ao mesmo tempo que pressupõe, a possibilidade mesma de sua perda. (GONÇALVES, 1996:89)

Ao elucidar que a apropriação de determinado bem cultural pode ser considerada o fator de que justifica a “retórica da perda” sobre o patrimônio cultural, José Reginaldo Gonçalves explica que, quando um bem cultural é escolhido em detrimento de outro, em um processo de liberação capaz de forjá-lo como símbolo de identidade nacional, o restante de bens culturais não “aproveitados” é passível de “perda”, porém justifica a preservação daqueles destacados como imbuídos de valor histórico e cultural. À luz do entendimento de Rodrigo Melo Franco de Andrade sobre o processo de destruição indiscriminada de bens culturais edificados, José Reginaldo Gonçalves faz a seguinte observação:

Rodrigo denuncia também o processo de destruição de monumentos e “aspectos característicos” das cidades brasileiras. Um processo, segundo ele, que não é recente, mas antigo e persistente, além de desnecessário e sem propósito, apesar da tentativa de alguns no sentido de justificá-lo, em nome do progresso e do desenvolvimento urbano, no passado. Infelizmente, muitas vezes os monumentos e aspectos característicos das nossas cidades foram sacrificados apenas por não ter havido, por parte dos técnicos diretamente responsáveis pelas iniciativas, nenhum movimento de respeito pelos monumentos, nenhum interesse real em preservá-los. (IDEM, 1996:96)

Com a ininterrupta necessidade de nos adaptarmos a estes “tempos modernos” que variam de acordo com temporalidades e espacialidades socialmente construídas, no âmbito de debates e ações sobre o patrimônio cultural, procuramos meios para entender o que deve ser feito com edificações, monumentos, praças, arruamentos que sofrem com descaracterizações impostas por categorias socioeconômicas e políticas diretamente interessadas neste tipo de empreendimento, no mais das vezes, demasiado agressivo, sob uma perspectiva urbanística e arquitetônica. Um processo de refuncionalização – por exemplo, o do presente objeto-conceito “antigas estações ferroviárias, novos espaços culturais” –, que se pauta por ser a “última moda”, “moderno”, quiçá “modernoso”; que seja abstraído de referências que identificam e salvaguardam a memória coletiva ferroviária; e que, indiscriminadamente, “dá as costas” a comunidades afetivas e

potencialmente beneficiárias de políticas culturais, comporta-se de maneira controverso, polêmico, à medida que este é proposto, projetado, executado e gerido sem a devida anuência pública.

As próprias comunidades afetivas e beneficiárias devem exercer seus direitos culturais, e serem participativas na decisão e procedimentos sobre a destinação e refuncionalização das antigas estações ferroviárias em novos espaços culturais implantados nestes “lugares de memória”. Poder público, órgãos e conselhos patrimoniais, iniciativa privada e entidades civis devem compartilhar não somente interesses, mas responsabilidades, juntos destas comunidades afetivas e beneficiárias, na gestão cultural do patrimônio ferroviário brasileiro.

2. O Patrimônio Ferroviário Brasileiro: Histórico e Atualidades

A implantação do transporte ferroviário marcou um importante período da história do país – segunda metade do século XIX, primeiras décadas do século seguinte. Trata-se de um período em que a economia brasileira se fundava na produção e exportação cafeeiras, tendo estas sido otimizadas a partir da implantação do transporte ferroviário. Outros setores econômicos, contudo, foram introduzidos no país ou se beneficiaram com o incipiente transporte ferroviário: indústria fabril, comércio, mineração, agropecuária. O transporte ferroviário, por sua vez, também, fora um dos pioneiros setores econômicos estratégicos brasileiros que incentivava e praticava o trabalho assalariado em meio à decadente escravidão.

Por mais que o café e quaisquer outras mercadorias fossem a prioridade logística e principal receita das companhias ferroviárias, o serviço de transporte de passageiro se tornou essencial para o próprio crescimento do transporte e da indústria ferroviária no país. A função social do transporte ferroviário de passageiros era tão estratégica para estas companhias que, por décadas, imigrantes e desocupados tinham gratuidade em passagem e bagagens para aqueles interessados no emprego em lavouras e indústrias. Por conseguinte, é possível compreender o porquê de estações, em especial, e outras edificações de complexos ferroviários se tornarem o portal de entrada, ou cartões de visita, de uma infinidade de localidades, principalmente no auge de suas atividades: muitas cidades surgiram ou cresceram em torno de estações e complexos ferroviários.

As relações sociais em localidades nas quais foram implantadas linhas e estações ferroviárias sofreram uma constante transformação em virtude do novo estilo de vida. A necessidade de aumento de produção cafeeira e de implantação de indústrias, facilitadas com a chegada das linhas férreas, trouxe consigo mais um exemplo da mudança nos modos de vida: o trabalho assalariado, aplicado não somente à lavoura, mas à indústria e ao comércio, gerou grande mobilidade não somente de população imigrante e desocupada, mas de gente oriunda de bairros rurais, e ex-escravos: a formação dos grandes centros urbanos de hoje também fora significativa consequência da implantação, desenvolvimento e expansão do transporte ferroviário no Brasil.

Se apenas fosse considerado o patrimônio colonial como bem de valor histórico, artístico, arquitetônico e cultural para o país, em detrimento do patrimônio

ferroviário – e industrial, como um todo –, a memória e identidade brasileiras estariam alijadas de seu passado no qual a república se sobrepõe ao império, e o trabalho assalariado à escravidão. É pertinente, contudo, lembrar a relevância de se preservar esses bens culturais ferroviários: são testemunhos de um período de grandes transformações sociais e econômicas na história do país, simbolizadas no ideal de modernidade e progresso, que contribuíram para o desenvolvimento de uma cultura arquitetônica e paisagística marcante pela proposição e execução de mudanças estéticas, funcionais e estruturais em edificações, arruamentos e praças. O patrimônio cultural ferroviário é testemunha, “lugar de memória”, do que fora vivenciado por sucessivas gerações, no país, no mínimo, mais de um século e meio.

A partir de segunda metade do século XIX, havia sido instalada no país uma incipiente economia industrial que valorizava suas edificações não apenas por sua funcionalidade, robustez, mas pelo simbolismo de que ali eram locais ditados pelo ritmo da modernidade – ainda que à custa de muita fumaça, insalubridade e superexploração do trabalho assalariado. Mesmo que este tenha sido um período de avanço industrial considerável, porque partido do *grau zero* de implantação, diversas regiões brasileiras foram atingidas por problemas socioeconômicos e ambientais de modo correlato ao que ocorrera ao longo do período colonial, em que o Brasil era tratado, até então, como empresa, seja extrativista, agrária, fiscal. Este traço do passado industrial, no qual está inserida a experiência ferroviária brasileira, não pode ser atenuado, suprimido, ou mesmo apagado da memória coletiva.

Neste sentido, entende-se que antigos complexos ferroviários – em especial, estações ferroviárias –, à luz de referências históricas e culturais de que estes bens edificados são imbuídas, contribuem para com as memórias e identidades nacionais/regionais projetadas pelo patrimônio cultural edificado brasileiro, em complemento às arquiteturas colonial, eclética, moderna, contemporânea: destas materialidades emanam subjetividades marcadas por muito suor e sangue de quem, anonimamente ou não, fez parte destas histórias de construções, demolições, usos e desusos de bens edificados.

Os bens móveis e imóveis ferroviários, de valor histórico, artístico, cultural, etc., tem sua parcela de contribuição na construção das identidades nacionais/regionais e memórias coletivas, bem como todas outras categorias reconhecidas como patrimônio cultural. Mas o que difere um bem patrimonial de

outro? Por que os bens patrimoniais industriais sofreram com todo esse descaso durante tanto tempo, enquanto, a herança colonial se tornou interessante aos pioneiros órgãos patrimoniais brasileiros? O processo de preservação do patrimônio cultural que se desdobrou através do tempo não foi generoso e nem complacente com esses bens edificados e móveis, ferroviários (e industriais em geral), de valor histórico e cultural. Até o presente momento, pode-se apenas afirmar que, em vista de outras prioridades avaliadas por órgãos patrimoniais, grande porção do patrimônio ferroviário ainda não recebera devido tratamento técnico e sociocultural.

Publicamente sabido, as estradas de ferro sofreram, a partir dos meados do século XX, um processo de sucateamento, com o avanço do transporte e da indústria automobilísticas – ainda que este avanço não tenha sido, de fato, o motivador do ocaso do transporte e indústria ferroviárias. Inicialmente fundadas com capital aberto, as companhias férreas foram, após sucessivas décadas experimentando o déficit em suas receitas, progressivamente, estatizadas em âmbito federal, e incorporadas pela RFFSA (Rede Ferroviária Federal S.A.) –, inclusive aquelas também estatizadas em âmbito federal e estadual – como a EFCB (Estrada de Ferro Central do Brasil) em 1967, FEPASA (Ferrovias Paulistas S.A) em 1998, dentre outras, país afora, ao longo de 50 anos de funcionamento.

Em vista da dificuldade de recuperação econômica do transporte ferroviário (principalmente o de passageiros), a partir da década de 1990, a União, por meio do PND (Programa Nacional de Desestatização) e do Decreto-Lei 473/1992, redirecionou, mediante concessões, a administração e funcionamento da remanescente malha ferroviária brasileira a empresas privadas. A RFFSA, em liquidação desde a década de 1990, foi extinta em 2007, quando, até então, ainda fazia a fiscalização dos ativos arrendados.

O patrimônio ferroviário repassado à SPU (Superintendência do Patrimônio da União), órgão vinculado ao Ministério do Planejamento, quando da extinção da RFFSA, era formado por bens edificados e móveis provenientes das antigas companhias estatais e privadas, abaixo relacionadas:

Estrada de Ferro Madeira Mamoré
Estada de Ferro de Bragança
Ferrovias São Luiz-Teresina
Estrada de Ferro Central do Piauí

Rede de Viação Cearense
Estrada de Ferro Mossoró-Souza
Estrada de Ferro Sampaio Corrêa
Rede Ferroviária do Nordeste
Viação Férrea Federal do Leste Brasileiro
Estrada de Ferro Bahia-Minas
Estrada de Ferro Leopoldina
Estrada de Ferro Central do Brasil
Rede Mineira de Viação
Estrada de Ferro Goiás
Estrada de Ferro Santos-Jundiá
Estrada de Ferro Noroeste do Brasil
Rede de Viação Paraná-Santa Catarina
Estrada de Ferro Dona Tereza Cristina
Ferrovias Paulistas S.A.

Iniciativas esparsas refuncionalização, partidas do poder público e de entidades civis, de antigos trechos e estações ferroviárias existem desde finais da década de 1990, sendo estas contextualizadas no PND, quanto aos bens móveis e imóveis desinteressantes a concessionárias (isto é, fora de operação, desativados, e/ou arruinados). Então, a partir de 2007, desde a liquidação e extinção da RFFSA, todos os bens móveis e imóveis ferroviários fora de operação, repassados à SPU, são “administrados” de modo a, progressivamente, estes serem cedidos ou custodiados a municípios e entidades sem fins lucrativos, uma vez não sendo de interesse da própria União e do IPHAN conferirem outra destinação a locomotivas e vagões, linhas férreas, vilas e casas, estações, armazéns, oficinas, rotundas, etc. Repassados ou não a municípios e a entidades civis sem fins lucrativos estes bens móveis e imóveis ferroviários, fora de operação, as dificuldades socioeconômicas e técnicas para a recuperação e refuncionalização deste patrimônio da União são imensas, principalmente quanto ao interesse de reativação de breves linhas turísticas e regionais.

Mesmo a “recuperação” estrutural e a refuncionalização destes bens móveis e imóveis como “espaços culturais” (os quais podem, inclusive, ser abstraídos de qualquer senso de memória ferroviária) dependem de muito apoio e fomento, tão

quanto da própria ação sociocultural comunitária, para que a preservação patrimonial e a ocupação cultural sejam realizadas a contento. Para tanto, o conhecimento e a aplicação das legislações sobre a destinação do patrimônio ferroviário não-operacional da União, e o apoio e fomento a ações e a espaços culturais, é procedimento impreterível para poder público e entidades civis sem fins lucrativos viabilizarem, por sua vez, proposições, projetos, execuções e gestão, por exemplo, do presente objeto-conceito “antigas estações, novos espaços culturais”.

3. Arcabouço Legal para Conservação e Refuncionalização do Patrimônio Ferroviário Brasileiro

O patrimônio cultural industrial ferroviário brasileiro recebeu, ao longo das últimas três décadas, o aporte de marcos legais que definem sua destinação, custódia e administração sobre os bens móveis e imóveis que o constituem. Desde a sanção da Lei 9.491/1997, que revoga sua correlata 8.041/1990 e altera procedimentos acerca do Programa Nacional de Desestatização (PND), o patrimônio industrial ferroviário – o qual se enquadra no inciso II do artigo 2º da referida lei vigente – tornou-se objeto de debates e ações públicas que buscam meios viáveis para sua conservação e refuncionalização, uma vez que seria ainda necessário a criação de outros marcos legais que o abrigassem.

Avançadas as privatizações balizadas pelo referido PND, para tanto, foram criadas a ANTT (Agência Nacional de Transportes Terrestres) e outros órgãos, por meio da Lei 10.233/2001, para a finalidade de fiscalizar e estimular o desenvolvimento das políticas de transporte. Uma das atribuições específicas da ANTT, pertinentes ao transporte ferroviário, é a de *“contribuir para a preservação do patrimônio histórico e da memória das ferrovias, em cooperação com as instituições associadas à cultura nacional, orientando e estimulando a participação dos concessionários do setor”* (art.25, inciso VII). Este trecho que se refere ao *patrimônio histórico e memória das ferrovias* (aliás, pioneiro no que tange à promoção da memória ferroviária nacional em marcos legais), de fato, estabeleceu-se como um ponto de partida legal para a estruturação de uma política para a preservação do patrimônio ferroviário brasileiro.

Subsequente marco legal relevante para a política de conservação do patrimônio ferroviário brasileiro fora a Lei 10.413/2002, que trata do tombamento e desincorporação de todos os bens culturais de empresas incluídas no PND, como a RFFSA e outras empresas em processo de liquidação, sendo todos estes repassados à União. Todos estes bens culturais, a partir de então, estão sob a custódia da Superintendência do Patrimônio da União, que administra, fiscaliza e procede a cessão destes aos municípios e a entidades civis sem fins lucrativos – ainda que sem qualquer regulamentação, diferentemente do que fora previsto pela lei acima referida (isto é, regulamentada em um prazo de 60 dias a partir de sua publicação). Mas no que se refere à destinação do patrimônio ferroviário brasileiro, a Lei 11.483/2007, que declara liquidação e extinção da RFFSA, é peça de

importância não somente histórica e simbólica para a nação (e principalmente para as antigas comunidades beneficiárias, além das ferroviaristas) – porque sintetiza o “processo evolutivo” do transporte ferroviário brasileiro – mas de importância prática, pois nesta estão indicados alguns conceitos e os procedimentos básicos para construção e preservação/salvaguarda da memória ferroviária. A lei de extinção da RFFSA, contudo, não faz menção a medidas de tombamento destes bens culturais móveis e imóveis ferroviários, mas aponta para a promoção e difusão da “Memória Ferroviária” de modo mais elucidativa que seus marcos legais precedentes, as correlatas Leis 10.233/2001 e 10.413/2002. Apesar de não mencionar o tombamento como procedimento legal para a preservação do patrimônio ferroviário, ao menos esta lei cabe competir ao IPHAN o cumprimento de medidas no que tange à administração, à custódia e ao zelo de bens móveis e imóveis de valor artístico, histórico e cultural, repassados à União de acordo com as diretrizes da PND.

Segue abaixo, excerto contendo o artigo 9º da Lei 11.483/2007, sobre as competências do IPHAN, e a promoção e difusão da “Memória Ferroviária”:

Art. 9º 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.

§ 1º Caso o bem seja classificado como operacional, o IPHAN deverá garantir seu compartilhamento para uso ferroviário.

§ 2º A preservação e a difusão da Memória Ferroviária constituída pelo patrimônio artístico, cultural e histórico do setor ferroviário serão promovidas mediante:

I - construção, formação, organização, manutenção, ampliação e equipamento de museus, bibliotecas, arquivos e outras organizações culturais, bem como de suas coleções e acervos;

II - conservação e restauração de prédios, monumentos, logradouros, sítios e demais espaços oriundos da extinta RFFSA.

§ 3º As atividades previstas no § 2º deste artigo serão financiadas, dentre outras formas, por meio de recursos captados e canalizados pelo Programa Nacional de Apoio à Cultura - PRONAC, instituído pela Lei nº 8.313, de 23 de dezembro de 1991. (...).

O Decreto-Lei 6.018/2007, que “*dispõe sobre o término do processo de liquidação e extinção da RFFSA, e que altera dispositivos da Lei nº 10.233/ 2001 e dá outras providências*” (como a distribuição de responsabilidades sobre todo o

espólio a órgãos federais, como o DNIT, IPHAN, SPU, dentre outros), também é marco legal relevante para dar rumo ao patrimônio ferroviário brasileiro – principalmente a partir de nova redação dada a alguns trechos pelo Decreto 6.069/2009, como este estabelecendo que,

Art. 7º - O IPHAN deverá solicitar ao Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão a cessão de uso dos bens imóveis que forem do seu interesse, tendo em vista o cumprimento do disposto no art. 9º da Lei nº 11.483, de 2007.

§ 1º O uso dos bens imóveis cedidos ao IPHAN poderá ser compartilhado com outros órgãos e entidades da administração pública federal.

§ 2º O IPHAN poderá solicitar a cessão de bens imóveis de valor artístico, histórico e cultural para a utilização por parte de outros órgãos e entidades públicos ou privados com o objetivo de perpetuar a memória ferroviária e contribuir para o desenvolvimento da cultura e do turismo.

Mas somente a portaria 407/2010 – expedida pelo IPHAN, que “*dispõe sobre o estabelecimento dos parâmetros de valoração e procedimento de inscrição na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário, visando à proteção da memória ferroviária, em conformidade com o art. 9º da Lei n.º 11.483/2007*” – permitira que eles pudessem ser tecidos entre os marcos legais concernentes ao espólio do RFFSA, principalmente a Lei 11.483/2007, e a legislação patrimonial específica a ser aplicada sobre os bens culturais móveis e imóveis ferroviários. Não mais considerando apenas casos isolados passíveis de intervenção do IPHAN, o patrimônio cultural ferroviário brasileiro, a partir de então, tornara-se sistematicamente objeto de inventariações e listagem mais amplas, como medida básica para otimização de políticas públicas de apoio e fomento à recuperação e refuncionalização de estações e complexos ferroviários – seja para fins culturais, propriamente ditos; seja para casos esparsos de revitalização de trechos férreos regionais/turísticos. Desde a publicação dos referidos decretos-lei e portaria acima, poder público e entidades civis sem fins lucrativos podem agir conjuntamente para a valoração e promoção da memória ferroviária brasileira, em maior conformidade com o Decreto 25/1937, e com o artigo 216º da Constituição Federal de 1988.

4. Breve panorama sobre o Mapeamento, Inventariação do Patrimônio Ferroviário Brasileiro (Região Sudeste)

O mapeamento é entendido como registro de informações. Como é um mapeamento cultural, este será entendido como um registro de informações culturais, um levantamento que pretende entender como se dá as ações voltadas para área cultural de determinada região. Para o momento, o mapeamento será específico sobre estações e complexos ferroviários da região sudeste (maior malha ferroviária do país), tombadas e ou inventariadas pelo IPHAN e órgãos estaduais, e cujas identificações constam em sítios eletrônicos públicos como <http://www.cultura.sp.gov.br>, <http://www.inepac.rj.gov.br>, <http://www.iepha.mg.gov.br>, <http://www.secult.es.gov.br>, <http://portal.iphan.gov.br>. Uma possível contribuição deste mapeamento será seu uso como ferramenta para posteriores análises acerca de como e quantos bens imóveis ferroviários sofreram ou sofrem com processos de abandono e demolição, em que condições se encontram, e qual o seu uso atual.

O inventário é um dos instrumentos de proteção do patrimônio cultural previstos no art. 216, § 1º, da Constituição Federal (CF 1988) ao lado de outros como o tombamento e registro. É através do inventário que é feita uma ficha técnica constituída de informações dados acerca de bens móveis, imóveis, naturais e imateriais de valor histórico, artístico e cultural, como: identificação, descrição, localização, origem, etc., referente ao patrimônio cultural em evidência. Uma ficha de inventariação, por sua vez, deve conter um conjunto de informações necessário para se compreender a valoração de um bem cultural enquanto patrimônio; bem como nesta ficha podem ser encontrados um conjunto de informações que podem auxiliar em eventuais procedimentos de restauro, ou em algum outro tipo de intervenção arquitetônica ou estrutural. É tido como procedimento básico, para qualquer intervenção arquitetônica sobre um bem cultural, a leitura e a análise das informações contidas em um inventário de patrimônio cultural.

Sabe-se que o princípio de um processo de preservação começa com a sua identificação e inventariação. É preciso registrar passo a passo o que é próprio em determinada obra arquitetônica como as principais características estéticas e estruturais: o estado de conservação, se houve mudanças ou descaracterização, para procurar mantê-la de acordo com o projeto original, ou apenas documentar o estado ou situação em que foi objeto de interesse patrimonial. Para isto, é importante que se busque documentos fundamentais, como escrituras e plantas

arquitectônicas, e obviamente, de registros fotográficos ou audiovisuais do bem cultural.

Segue breve levantamento realizado a partir de mapeamentos prévios, sobre bens culturais imóveis ferroviários:

1- Inventariados e inscritos à Lista do Patrimônio Ferroviário Nacional (instituída pelo Decreto 407/2010), localizadas à Região Sudeste;

2- tombados pelo IPHAN;

3- inventariadas e/ou tombadas em âmbito estadual, por órgãos patrimoniais estaduais da Região Sudeste.

1- Bens Culturais Imóveis Inscritos à Lista do Patrimônio Ferroviário Nacional;

Espirito Santo

Município	Tipo de bem	Denominação	Linha	Uso atual	Nível de proteção
Alfredo Chaves	Estação	Matilde	Visconde de Itaboraí-Vitória	Abandonada	Estadual
Vila Velha	Estação	Argolas	Visconde de Itaboraí-Vitória	Abandonada	Estadual

São Paulo

Município	Tipo de bem	Denominação	Linha	Uso atual	Nível de proteção
Cruzeiro	Estação	Cruzeiro	Central do Brasil (depois RFFSA) Ramal de São Paulo (Roosevelt-Queluz)	MRS E ABPF	Estadual
Cruzeiro	Estação	Perequê	Rede Mineira de Viação Linha Cruzeiro-Jureia	demolido	Não existe
Cruzeiro	Estação	Rufino de Almeida	Rede Mineira de Viação Linha Cruzeiro-Jureia	abandonada	Não existe
Sumaré	Estação	Sumaré	Linha Tronco – Cia. Paulista (depois Fepasa)	Subestação elétrica	Não existe
São José do Rio Preto	Estação	São José do Rio Preto	E. F. Araraquara (depois FEPASA) Linha-tronco original métrica (1898-1955)	Empresa ALL	Municipal
Jundiaí	Conjunto Ferroviário	Conjunto de edificações	São Paulo	Não informado	Nacional
Mairinque	Estação	Mayrink	Mairinque	Centro de Memória	Nacional

Santo André/Paranapiacaba	Conjunto Ferroviário	Paranapiacaba	Santos –Jundiaí	Estação de trem turístico	Nacional
São Paulo	Estação	Luz	Santos-Jundiaí	Estação/Museu da Língua Portuguesa	Nacional

Rio de Janeiro

Município	Tipo de bem	Denominação	Linha	Uso atual	Nível de proteção
Barra do Piraí	Estação	Barra de Piraí	São Rita de Jacutinga a Barra de Piraí	Demolida	Não existe
Cardoso Moreira	Estação	Cardoso Moreira	Visconde de Itaboraí – Vitória	Câmara Municipal	Não existe
Japerí	Estação	Japerí	Japerí-Três Rios	Estação	Não existe
Miguel Pereira	Manutenção	Miguel Pereira	Japerí-Três Rios	Depósito	Não existe
Miguel Pereira	Casa do Agente	Miguel Pereira	Japerí-Três Rios	Residência	Não existe
Rio de Janeiro	Estação	Mauá	Praia Formosa	Estação e Administrativo	Não existe
São Fidelis	Estação	São Fidelis	Visconde de Itaboraí-Vitória	Residencial	Não existe
São Fidelis	Estação	Pureza	Visconde de Itaboraí-Vitória	Abandonado/residencial	Não existe
Magé	Estação	Mauá/Guia de Pacobaíba	Mauá-Fragoso	Centro Cultural	Nacional
Rio de Janeiro	Estação	Central do Brasil/Dom Pedro II	Centro	Estação	Nacional

Minas Gerais

Município	Tipo de bem	Denominação	Linha	Uso atual	Nível de Proteção
Brumadinho	Estação	Marinhos	Juiz de Fora-Paopeba	Desativada em reforma	Não existe
Juiz de Fora	Estação	Mariano Procópio	EFCB / Estrada de Ferro Central do Brasil	Sem uso	Municipal
Lassance	Estação	Lassance	Ramal de Pirapora	Abandonada	Nacional
São João Del Rey	Estação	São João Del Rey	Paraopeba	Museu Ferroviário	Nacional

2- Bens Culturais imóveis Ferroviários Inventariados e/ou Tombados pelo IPHAN

Nome atribuído	Bem cultural	Estado	Município	Numero do processo	Livro
Estação Ferroviária	Antiga Estação Ferroviária	Minas Gerais	Lassance	1143-T-85	<i>Histórico. Nº inscr.: 499 ;Vol. 1 ;F. 088 ;Data: 30/09/1985</i>
<i>Complexo ferroviário de São João Del Rei Museu Ferroviário</i>	Complexo ferroviário de São João Del Rei.	Minas Gerais	São João Del Rey	1185-T-85	<i>Livro Belas Artes Nº inscr.: 596 ;Vol. 2 ;F. 018 ;Data: 03/08/1989 Livro Histórico Nº inscr.: 528 ;Vol. 2 ;F. 010-11 ;Data: 03/08/1989</i>
Estrada de Ferro Mauá-Fragoso – Trecho	Trecho ferroviário Mauá-Fragoso	Rio de Janeiro	Magé	0506-T-54	<i>Livro Histórico Nº inscr.: 303 ;Vol. 1 ;F. 051 ;Data: 07/05/1954 OBS.: “Declarado monumento histórico nacional pelo Decreto nº 35.447-A, de 30 de abril de 1954. Este Decreto foi revogado pelo Decreto nº 67.592, de 17/11/70.”</i>
<i>Estação D. Pedro II: prédio Estação Central do Brasil</i>	Edifício Do Pedro II, também denominado Central do Brasil	Rio de Janeiro	Rio de Janeiro	1285-T-89	<i>Livro Histórico Nº inscr.: 579 ;Vol. 2 ;F. 090 ;Data: 07/01/2008 Livro Arq./Etn./Psg. Nº inscr.: 137 ;Vol. 2 ;F. 047 ;Data: 07/01/2008</i>
Conjunto/Complexo	Conjunto de edificações da Companhia Paulista de Estrada de Ferro	São Paulo	Jundaí	1485-T-01	<i>Livro Belas Artes Nº inscr.: 570 ;Vol. 2 ;F. 80 ;Data: 14/07/2004</i>
Antiga Estação	Estação Ferroviária de Mayrink	São Paulo	Mayrink	1434-T-98	<i>Livro Belas Artes Nº inscr.: 625 ;Vol. 2 ;F. 055-056 ; Data: 08/07/2004</i>
Antiga Estação	Vila Ferroviária de Paranapiacaba	São Paulo	Santo Andre	1252-T-87	<i>Livro Histórico Nº inscr.: 586 ;Vol. 2 ;F. 093-094 ;Data: 30/09/2008</i>
Antiga Estação	Estação da Luz ou Estação da Luz, nº 01	São Paulo	São Paulo	0944-T-76	<i>Livro Belas Artes Nº inscr.: 606 ;Vol. 2 ;F. 029 ;Data: 10/10/1996 Livro Histórico Nº inscr.: 540 ;Vol. 2 ;F. 026 ;Data: 10/10/1996</i>
<i>Museu do Trem – acervo; Baroneza locomotiva</i>	Acervos móvel e imóvel do antigo Centro de Preservação da História Ferroviária do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro/ RJ	Rio de Janeiro	Rio de Janeiro	1382-T-97	Em tramite CPROD 01500.000007/1997-13 OBS.: Aprovado na 67ª Reunião do Conselho Consultivo, ocorrida no dia 03/05/2011

3- bens culturais imóveis ferroviários inventariados e/ou Tombados por órgãos patrimoniais em âmbito estadual (Região Sudeste)

INEPAC (Instituto Estadual do Patrimônio Cultural) - RJ

Município	Tipo de bem	Denominação	Linha	Uso atual	Nível de proteção
Nova Iguaçu	Estação	Austin	Carlos Sampaio-Santa Cruz	Estação da Supervia	Não existe
Japerí	Estação	Japerí	Japerí-Três Rios	Estação MRS	Não existe
Vassouras	Estação	Barão de Vassouras	Centro	Desocupada	Não existe
Paracambí	Estação	Paracambí	Ramal Paracambí	Estação da Supervia	Não existe
Paracambí	Estação	Ellison	Centro-Paracambí	Abandonada	Não existe
Paracambí	Estação	Mário Bello	Centro-Paracambí	Abandonada	Não existe
Paracambí	Estação	Engenheiro Gurgel	Centro-Paracambí	Demolida	Não existe
Paulo Frontin	Estação	Scheid	Centro-Paulo Frontin	Demolida	Não existe
Mendes	Estação	Humberto Antunes	Centro	Residencial	Não existe
Mendes	Estação	Néri Ferreira	Centro	Vazia	Não existe
Mendes	Estação	Mendes Velha	Centro	Residencial	Não existe
Mendes	Estação	Martins Costa	Centro	Residencial	Não existe
Mendes	Estação	Morsing	Centro	Residencial	Não existe
Barra do Pirai	Estação	Santana da Barra	Centro-Barra	Desocupada	Não existe
Barra do Pirai	Estação	Aristides Lobo	Centro-Barra	Desocupada	Não existe
Vassouras	Estação	Bacia de Pedras	Centro-Vassouras	Demolida	Não existe
Vassouras	Estação	Demétrio Ribeiro	Centro-Vassouras	Demolida	Não existe
Valença	Estação	Barão de Japaranã	Centro-Valença	Correios e Banco do Brasil	Não existe
Vassouras	Estação	Teixeira Leite	Centro-Vassouras	Arruinada	Não existe
Vassouras	Estação	Sebastião de Lacerda	Centro-Vassouras	Residencial	Não existe
Vassouras	Estação	Aliança	Centro – Vassouras	Arruinada	Não existe
Vassouras	Estação	Casal	Centro-Vassouras	Demolida	Não existe
Vassouras	Estação	Carlos Niemeyer	Centro-Vassouras	Demolida	Não existe
Vassouras	Estação	Andrade Pinto	Centro-Vassouras	Residencial	Não existe
Paraíba do Sul	Estação	Engenheiro Viera Cortez	Centro-Paraíba do Sul	Demolida	Não existe
Paraíba do Sul	Estação	Paraíba do Sul	Paraíba do Sul	Centro Cultural(museu, cinema, loja)	Municipal
Paraíba do Sul	Estação	Barão de Angra	Centro-Paraíba do	Arruinada	Não existe

			Sul		
Três Rios	Estação	Três Rios	Centro-Três Rios	Demolida	Não existe
Três Rios	Estação	Fernades Pinheiro	Centro-Três Rios	Demolida	Não existe

CONDEPHAAT (Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Artístico, Arquitetônico e Turístico) - SP

Município	Tipo de bem	Denominação	Linha	Uso atual	Nível de proteção
Andradina	Estação	Andradina	Variante de Jupiaí	Desconhecido	Estadual
Bananal	Estação	Bananal	Bananal-Barra Mansa	Estação Rodoviária	Estadual
Cachoeira Paulista	Estação	Cachoeira Paulista	Ramal de São Paulo	Abandonada	Estadual
Caieiras	Estação	Caieiras	Santos-Jundiaí	Estação	Estadual
Cajamar	Estradas	Perus-Pirapora	São Paulo-Pirapora	Abandonada	Estadual
Campinas	Estação	Campinas	Campinas-Jundiaí	Centro cultural e museu	Estadual
Descalvado	Estação	Descalvado	Ramal de Descalvado	Usada pela Prefeitura	Estadual
Franco da Rocha	Estação	Franco da Rocha	Jundiaí-Santos	Estação CPTM	Estadual
Guaratinguetá	Estação	Guaratinguetá	Ramal São Paulo	Centro de eventos	Estadual
Jundiaí	Estação	Jundiaí	Santos-Jundiaí	Estação CPTM	Estadual
Louveira	Estação	Louveira	Jundiaí-Campinas	Sede da Guarda Municipal	Estadual
Mairinque	Estação	Mairinque	Linha tronco Sorocabana	Centro de Memória	Estadual
Ribeirão Pires	Estação	Ribeirão Pires	Jundiaí-Santos	Estação da CPTM	Estadual
Ribeirão Preto	Estação	Barracão	São Paulo-Minas	Sindicato SPM	Estadual
Rio Claro	Estação	Rio Claro	Jundiaí-Campinas	Centro de eventos	Estadual
Rio Grande da Serra	Estação	Rio Grande da Serra	Jundiaí-Santos	Estação CPTM	Estadual
Santa Rita de Passa Quatro	Estação	Santa Rita de Passa Quatro	Ramal Santa Rita	Museu municipal	Estadual
Santo André-Paranapiacaba	Estação/Complexo Ferroviário	Paranapiacaba	Jundiaí-Santos	Estação de trem turístico	Estadual
São Paulo	Estação	Júlio Prestes	Terminal Sorocabana	Secretaria de Cultura/ Sala São Paulo/CPTM	Estadual
São Paulo	Estação	Jaraguá	Santos-Jundiaí	Estação CPTM	Estadual
São Paulo	Estação	Perus	Santos-Jundiaí	Estação CPTM	Estadual
São Paulo	Estação	Luz	Santos-Jundiaí	Estação/Museu da Língua portuguesa	Estadual
Várzea	Estação	Varzea Paulista	Santos-	Estação CPTM	Estadual

Paulista			Jundiaí		
Vinhedo	Estação	Vinhedo	Jundiaí-Campinas	Moradia	Estadual

IEPHA (Instituto Estadual do Patrimônio Histórico e Artístico) - MG

Município	Tipo de bem	Denominação	Linha	Uso atual	Nível de proteção
Araguari	Estação	Antiga Goiás-Araguari	Centro Araguari	Sede da Prefeitura/Museu ferroviário	Estadual
Juiz de Fora	Estação	Central do Brasil/Leopoldina	Juiz de Fora-Rio de Janeiro	Não informado	Estadual

SECULT (Secretaria de Estado da Cultura) - ES

Município	Tipo de bem	Denominação	Linha	Uso atual	Nível de proteção
Alfredo Chaves	Estação	Matilde	Visconde de Itaboraí-Vitória	Abandonada	Estadual
Vila Velha	Estação	Argolas	Visconde de Itaboraí-Vitória	Abandonada	Estadual

Como se percebe a partir deste levantamento apurado segundo mapeamentos previamente realizados, poder público federal e estaduais (no caso, os da Região Sudeste) – representados pelos respectivos órgãos responsáveis pela preservação, apoio e fomento ao patrimônio cultural – têm acanhada intervenção/interferência sobre o patrimônio ferroviário brasileiro, em vista da prioridade dada ao conjunto de bens inventariados e tombados identificados em outras categorias, principalmente a do patrimônio edificado de origem/natureza colonial, por exemplo. Esta realidade também se reflete com maior gravidade em âmbito estadual, como se afere ao quantificar o espólio da antiga RFFSA, por exemplo, em Minas Gerais.

Unidade federativa com maior número de municípios, bem como das maiores malhas ferroviárias brasileiras, Minas Gerais tem vasta ação patrimonial de inventariação e tombamento sobre seus bens culturais coloniais, mas acanhado com relação ao seu patrimônio ferroviário: o “trem”, as estações e trechos férreos não se tornaram prioridade para as políticas patrimoniais do IEPHA quanto igrejas, praças, fazendas, monumentos históricos e centros urbanos. Isto, semelhantemente, ocorre com os outros órgãos estaduais da Região Sudeste, com ressalvas às diferentes prioridades de cada política patrimonial estadual. INEPAC e CONDEPHAAT estão mais avançados na aplicação de marcos legais e políticas públicas sobre o patrimônio ferroviário em seus Estados. A SECULT do Espírito

Santo, que não mantém em seu organograma um órgão patrimonial específico, tem em seu conjunto de bens inventariados e tombados apenas dois bens culturais ferroviários – a mesma quantidade que sob a proteção do IEPHA.

Eis a realidade sobre a destinação deste espólio ferroviário federal: se municípios e entidades civis sem fins lucrativos não requisitarem a cessão destes bens móveis e imóveis junto à União, para devidos usos justificados, e tomarem frente em ações de inventariação, tombamento, e refuncionalização, o patrimônio cultural ferroviário desinteressante à União e aos Estados permanecerá sujeito a intempéries, arruinamentos, demolições, e outras situações de precariedade e fragilidade estrutural.

5. Refuncionalização – O Objeto-Conceito “Antigas Estações, Novos Espaços Culturais” Posto em Experiência

Entende-se como refuncionalização a operacionalização ou funcionamento de um bem móvel ou imóvel que já se encontrava em estado de má-conservação ou de perda, e que fora reformado/restaurado, seja para seu uso original e/ou para fins culturais, administrativos, etc. O emprego do conceito refuncionalização, no entendimento de Tatiana Ferreira, é uma opção viável para o presente debate, já que as formas permanecem e os conteúdos se alteram e este processo de mudança só ocorre devido às características únicas que cada forma contém.

Um dos mais conhecidos meios de refuncionalização é o emprego de linhas turísticas para a reativação do trem, como é o caso já citado, do trecho entre Ouro Preto e Mariana, em Minas Gerais. A refuncionalização destas linhas férreas, por exemplo, acabam por transformar as antigas estações em espaços culturais e turísticos. Estes trechos ferroviários que se mantêm ou que tornam a ser operados como linhas turísticas, apesar de relativamente poucos no Brasil são experiências viáveis de refuncionalização sem muitas intervenções arquitetônicas e estruturais, em geral, drásticas. Mais que isto, são experiências que mesclam sua função original a demandas culturais mais amplas: a implantação e operacionalização de trens turísticos muito contribuem para a uma eficaz valoração da memória coletiva ferroviária.

Neste sentido, antigas estações que mantiveram ou retomaram a função original de embarque e desembarque de passageiros, mesmo que para fins turísticos ou de mobilidade em âmbito regional, ainda que poucas, podem ser igualmente consideradas lugares de memória que receberam ações de preservação: isto é, refuncionalização é, pois, um ato de preservação patrimonial. Na impossibilidade da manutenção ou retomada de trens turísticos, a refuncionalização de antigas estações como espaços culturais, são proposições válidas, desde que, de alguma forma, contribuam, para a valoração e promoção da memória coletiva ferroviária. Para que haja a contento a manutenção ou a retomada de trechos férreos turísticos, e/ou a refuncionalização de antigas estações ferroviárias em espaços culturais, tais ações socioculturais depende do esforço de muita gente que milita pela valoração e promoção da memória coletiva ferroviária.

Como aponta a historiadora Tamiris Sacardo Lico, o uso do turismo é um dos principais meios de refuncionalização, ou recuperação, do patrimônio ferroviário:

Com a desativação das linhas de modo comercial, vemos então a inicialização do uso das linhas ferroviárias através do turismo, tal ideia tem uso na Inglaterra na década de 1970, com a criação da SAVE, criando praças, oficinas, gerando espaços sociais e educativos, melhorando a qualidade de vida de moradores das regiões dando início o surgimento de um produto turístico que trouxe de volta a importância e memória das ferrovias. O turismo passou a ser visto então como estratégia para recuperar o patrimônio ferroviário, aumentando o desenvolvimento de regiões que um dia dependeram deste transporte. Com um plano turístico pode-se transformar o local escolhido num potencial de atração cultural, possibilitando empregos com o turismo. (LICO, 2013:11)

Essa é uma forma de comprovação de que o que leva a população a fazer viagens de trem é justamente a nostalgia, a lembrança, e a curiosidade de vivenciar o passado. Conforme levantamento realizado por Tamiris Sacardo Lico, a ABOTTC (Associação Brasileira de Operadores de Trens Turísticos Culturais) registrara em 2008 que cerca de 3 milhões de pessoas viajaram em trens turísticos brasileiros, número aquecido por um crescimento anual de 8% desta atividade econômica. No entanto, o que se pretende na presente pesquisa é compreender que já que em alguns casos a volta do trem ainda é inviável, mesmo que seja para fins turísticos ou de mobilidade regional, então, que ao menos, as antigas estações sejam refuncionalizadas, ainda que parcialmente, como museus ferroviários, centros de cultura, espaços para exposições, etc.

Segundo pesquisa realizada pela ANPF (Associação Nacional de Preservação Ferroviária), segue lista de antigas estações e complexos ferroviários que se transformaram em museus ou espaços culturais em geral, localizadas na Região Sudeste do país.

Museu do Trem do Rio de Janeiro - RJ

Rua Arquias Cordeiro, 1.046, Engenho de Dentro, Rio de Janeiro - RJ, CEP 20770-001. fone: (21) 2269-5545

Museu Ferroviário de Valença – RJ

Rodoviária Princesa da Serra, s/n°. (Antiga Estação Ferroviária, 1.º Andar).
Horário: de quarta a sábado, das 08:30h às 17:30h. fone: (24) 2453-6054

Museu Ferroviário de Paraíba do Sul – RJ

Estação Ferroviária de Paraíba do Sul, Centro.
Telefone: (24) 2263-2368 / (24) 2263-6662 / 2263-1397

Museu Ferroviário de Miguel Pereira – RJ

Estação de Governador Portela, Distrito de Governador Portela no Município de Miguel Pereira - RJ. Av. Roberto Silveira, s/nº - Centro. fone: (24) 2484-4877 horário: 3ª a 6ª, 12h às 17h ; sábados, domingos e feriados, das 09:00 às 14:00h.

Centro Ferroviário de Cultura de Rocha Leão - Rio das Ostras – RJ

Centro de Rocha Leão, Rio das Ostras - RJ.

Horário: Segunda a Sexta: das 09 às 18h; Sábado e Domingo: das 09 às 13h, fone: (22) 2777-1333

Museu Ferroviário de Conselheiro Lafaiete – MG

Localiza-se anexo à Biblioteca Municipal. Funciona no Centro Cultural Maria Andrade Resende e o Memorial do Conselheiro Imperial Lafayette Rodrigues Pereira. Está localizado na antiga Estação Ferroviária, inaugurada em 1883 pela Estrada de Ferro Central do Brasil. O estilo neoclássico, típico do início do século XX, domina a construção. O pátio da Rede Ferroviária tem acesso por passagem subterrânea, embaixo do viaduto. Possui várias peças que relatam a história do Transporte Ferroviário Regional, dentre elas uma Maria Fumaça do século XIX. Rua Marechal Floriano, 76 CEP 36400-000 fone: (031) 3769-2830

Museu Ferroviário de Soledade de Minas - MG

Instalado nas dependências da Estação Ferroviária de Soledade de Minas, funcionando sempre durante a chegada e permanência do Trem das Águas que parte de São Lourenço aos sábados, domingos e feriados.

Museu Ferroviário de São João D'el Rey – MG

Av. Hermilio Alves, 366, São João D'el Rey - MG. CEP 36300-000. fone: (32) 3371-2888

Museu Ferroviário da Estrada de Ferro Paracatú - Bom Despacho – MG

Bom Despacho fica a 156 km de Belo Horizonte, no Oeste de Minas, na região do Alto São Francisco.

Praça da Estação, 741, Centro, Bom Despacho - MG. CEP 35600-000. fone: (37) 3522-2887

Museu Ferroviário de Juiz de Fora - Juiz de Fora – MG

Também conhecido como Museu da Estrada de Ferro Leopoldina, funciona no antigo prédio da estação da cidade. Av. Brasil, 2.001, Juiz de Fora - MG. CEP 36060-010. fone: (32) 3690-7055. Visitas de segunda a sexta, das 09:00 às 17:00h.

Museu Ferroviário de Sete Lagoas - Sete Lagoas – MG

Localizado na antiga estação ferroviária daquela cidade. No local, além de objetos e ferramentas usadas na operação e manutenção da ferrovia, encontram-se preservadas 2 locomotivas a vapor e um carro de passageiros. Av. Antonio Olinto, 600 - Centro CEP 35700-002 fone: (31) 3776-3129 Centro Cultural Rotunda - Cruzeiro - SP Antiga rotunda da RMV em Cruzeiro, perto da estação ferroviária, onde existem locomotivas da ABPF. Av. Rogério Mariano s/n, Vila Paulista CEP 12702-010.

Memorial do Imigrante - São Paulo – SP

Com parte totalmente dedicada às ferrovias. Rua Visconde de Parnaíba, 1316 - Moóca - São Paulo (SP) CEP 03164-300, fone (11) 2693-0917

Núcleo Histórico dos Transportes - Viagem do Imigrante

www.abpfsp.com.br/museu_memorial.htm

Museu da Tecnologia de São Paulo - São Paulo – SP

Com parte dedicada às ferrovias, inclusive com locomotivas.

Museu do Transporte Público Gaetano Ferolla - São Paulo – SP

Relacionado com Bondes e Ferrovias.

Museu Ferroviário Regional de Bauru - SP

Rua 1.º de Agosto, quadra 1, Centro - Bauru-SP. CEP 17010-011. fones: (14) 3235-1176 e 3235-1072

Museu Tecnológico Ferroviário de Paranapiacaba- SP

Vila Ferroviária de Paranapiacaba - Castelinho, Paranapiacaba, Santo André - SP.

Museu Ferroviário Dinâmico - Center Park Atibaia - SP

Próximo à entrada da cidade, na Av. Jerônimo de Camargo, 6308 - Bairro do Caetetuba - Atibaia - SP
Horário: sábados, domingos e feriados das 10:00 às 18:00h. fone: (11) 4411-4499

Museu da Companhia Paulista de Estradas de Ferro - SP

Av. União dos Ferroviários, 1760, Jundiá - SP. CEP 13201-160. horário: de terça a sexta-feira, das 9:00 às 11:00 e das 12:00 às 17:00 horas. Aos sábados e domingos, das 9:00 às 13:00 horas. fone: (11) 4522-4727 - Srta. Ana Lúcia, funcionária da Prefeitura, responsável pelo Museu.

Museu da Estrada de Ferro Sorocabana - SP

Rua Dr. Álvaro Soares, 553, Jardim Maylasky, Sorocaba - SP, CEP 18010-190. Atendimento: de terça a sábado, das 9:00 às 12:00h e das 13:00 às 16:30h. fone: (15) 3231-1026

Museu Vale do Rio Doce - ES - Centro de Memória da Estrada de Ferro Vitória a Minas

Veja destaque em nosso [Clipping de Outubro/2007](#). Pátio da Antiga Estação Pedro Nolasco, s/n Argolas, Vila Velha/ES CEP 29114-670 fone: (27) 3333 2484 fax: (27) 3333 2492

Museu Ferroviário de João Neiva - ES

Av. Pres. Vargas, 149 - Centro - João Neiva - ES CEP 29680-000. fone: (27) 3258-1395 fax:(27) 3258-2629

6. O Caso da Estação Ferroviária Guia de Pacobaíba

A primeira linha de estradas de ferro do país foi inaugurada a 30 de abril de 1854, inicialmente com extensão de 14,5 quilômetros, a qual ligava o porto de Mauá, na Baía da Guanabara, à estação de Fragoso, à freguesia de Guia de Pacobaíba, entre a corte e Petrópolis. A Estrada de Ferro Mauá-Fragoso (*Imperial Companhia de Navegação a Vapor e Estrada de Ferro de Petropolis*) havia sido construída por iniciativa de Irineu Evangelista de Sousa, o Barão de Mauá, grande empreendedor do Brasil Império. Mauá implantara indústrias e setores estratégicos para a economia brasileira da época: fábricas de fundição de ferro, estaleiros, a exploração do rio Amazonas com barcos a vapor, a iluminação pública a gás na Corte, a fundação do segundo Banco do Brasil, o cabo submarino telegráfico entre a América do Sul e a Europa (Recife-Lisboa). Também participara como acionista ou empreendedor de companhias férreas como a *Estrada de Ferro Dom Pedro II, Recife & São Francisco Railway, São Paulo Railway, Estrada de Ferro Rio Verde*, dentre outras.

A Estação Mauá recebeu a alcunha do título nobiliárquico de seu empreendedor, enquanto a *Baroneza* – a primeira locomotiva a vapor a percorrer uma linha férrea no Brasil –, batizada por Dom Pedro II, em homenagem à esposa do Barão de Mauá, Dona Maria Joaquina. A *Baroneza* foi fabricada pela *Willian Fair Bairns & Sons*, em Manchester, Inglaterra, em 1852. Alinhada à bitola de 1,60m, com 7,50m de comprimento, 3,40 de altura e 2,50 de largura, a locomotiva pesava 17 toneladas, e se utilizava de carvão mineral como combustível; continha duas rodas-guia de 1,29m e uma roda-motriz de 1,50m, com cilindros de 0,279mm de diâmetro e curso de 381mm. Das quatro locomotivas fabricadas em Manchester, hoje existe somente dois exemplares, um na Inglaterra e outro no Brasil, sobre a guarda do IPHAN. A *Baroneza* foi desativada em 1957, e se encontra no Museu Ferroviário do Engenho de Dentro, no Rio de Janeiro.

Em sua inauguração ocorreu um ato solene descrito a seguir:

[...] Hoje dignam-se VV.MM. de vir ver correr a locomotiva veloz, cujo sibilo agudo ecoará nas matas do Brasil – prosperidade e civilização – e marcará sem dúvida uma nova era no país. Esta estrada de ferro que se abre hoje ao trânsito público é apenas o primeiro passo na realização de um pensamento grandioso. Esta estrada, Senhor, não deve parar, e se puder contar com a proteção de V.M. seguramente não parará mais senão quando tiver assentado a. mais espaçosa de suas estações na margem esquerda do Rio da Velhas. Ali se aglomerará para ser transportado ao grande mercado da

Corte a enorme massa de produção com que devem concorrer para a riqueza pública os terrenos banhados por essa imensa artéria fluvial, o rio de S. Francisco e seus inúmeros tributários. É então, Senhor, que o Rio de Janeiro será um centro de comércio, indústria, riqueza, civilização e força, que nada tenha que invejar a ponto algum do mundo! Uma proteção eficaz aos primeiros passos deste meio de locomoção admirável, que tem contribuído poderosamente para a prosperidade e grandeza de outros povos, fará com que seja uma realidade, e porventura em época não muito distante, esta visão que me preocupa. Do seguinte modo respondeu o Imperador: “A diretoria da Estrada de Ferro de Mauá pode estar certa de que não é menor o meu júbilo ao tomar parte no começo de uma empresa que tanto há de animar o comércio, as artes e as indústrias do Império”. (SIQUEIRA, 1938)

Com a construção da Estação de Piabetá, o acesso de Petrópolis ao Rio de Janeiro foi consolidado pela linha férrea da Estrada de Ferro Leopoldina (companhia que incorporara as ações da antiga companhia de Mauá). Com isso, a Estação Mauá foi perdendo sua importância, passando a ser atendida apenas por trens locais, sendo extinta em 19 de dezembro de 1962 e, sua estação, abandonada. Antes disso, em 1945, o nome da estação já havia sido alterado para Estação Guia de Pacobaíba. Em 30 de abril de 1954, no ano de seu centenário, a Estrada de Ferro Mauá-Fragoso e a Baroneza foram reconhecidas como Monumentos Históricos Nacionais, através do Decreto nº 35.447-A, do então Presidente da República Getúlio Vargas, e tombadas pelo antigo SPHAN (Serviço de Patrimônio Histórico e Artístico Nacional).

É recorrente a posição de especialistas e técnicos patrimonialistas acusarem a era industrial como a principal responsável, direta ou indiretamente, pelo assolamento de características coloniais de muitas cidades históricas brasileiras. Representações históricas de progresso e desenvolvimento urbano, em meio às quais estão mescladas estações e complexos ferroviários e industriais, sobrepueram-se à herança colonial – considerada esta, pela pioneira geração preocupada com o patrimônio cultural brasileiro, uma matriz da memória e identidade nacional. Em análise de um discurso proferido por Rodrigo Melo Franco de Andrade, afirma José Reginaldo Gonçalves que:

A intensificação da urbanização e da industrialização do Brasil nos anos cinquenta agrava, na década seguinte, os problemas do patrimônio. Em 1961, numa conferência proferida em São Paulo, ele [Rodrigo de Melo Franco de Andrade] menciona uma série de casos de destruição de monumentos históricos e arquitetônicos – casas, igrejas, prédios, públicos – e a descaracterização de áreas urbanas supostamente justificadas pela renovação urbana. (GONÇALVES, 1996:61)

Mesmo que seja coerente a afirmação do primeiro diretor do SPHAN, ao expor esta série de casos de demolição, ocorridas país afora, em favor de processos de renovação urbana e implantação de indústrias, cabe lembrar que foi ainda em sua gestão que a Estação Mauá fora reconhecida como Monumento Histórico Nacional através do Decreto nº 35.447-A. Mesmo que o intelectual, em diversos discursos proferidos, havia denunciado o período incipiente da era industrial no país como o principal responsável pela devastação do mais antigo conjunto de bens edificados de valor histórico e arquitetônico nacional, mesmo assim, ti sensibilidade para reconhecer que, passado o centenário de inauguração da linha férrea do país, a Estação Ferroviária Guia de Pacobaíba já havia se tornado um “documento edificado”, um “lugar de memória” da história contemporânea brasileira. Vale ressaltar que a edificação original da antiga estação de Guia de Pacobaíba já havia sido demolida a meados da década de 1890, sendo esta substituída por outra, erigida em 1896, em pé até os dias de hoje.

No dia 26 de junho de 2013, foi anunciado no site do IPHAN que, junto ao governo municipal de Magé-RJ, autarquia federal e município firmaram um Acordo de Cooperação Técnica para o desenvolvimento de atividades relativas à gestão compartilhada do patrimônio arquitetônico, artístico e cultural da Estrada de Ferro Mauá-Fragoso. O objetivo, pois, é o de contribuir para com a preservação sustentável do patrimônio da União no município de Magé, e salvaguarda da memória ferroviária brasileira. Atualmente, a Estação Ferroviária Guia de Pacobaíba funciona como centro cultural.

Abaixo, imagens que demonstram as sucessivas transformações que a Estação Guia de Pacobaíba sofreu no decorrer do tempo.



Foto: Sem data, autor desconhecido. Acervo Estação Guia de Pacobaíba.



Foto do jornal *O Estado de S. Paulo*. Estação Guia de Pacobaíba em 2002.



Foto Antonio Pastori.



Nova diretoria 2013. Foto Antonio Patori.



Refuncionalização da Antiga Estação Guia de Pacobaíba como Espaço Cultural. Foto Alberto Ellobo, 2011.

7. Comunidades Afetivas e Beneficiárias em prol do Patrimônio e Memória Ferroviárias

Existem entidades civis sem fins lucrativos (associações, oscip's, ong's, etc.) e cidadãos voluntários dispostos a preservar o patrimônio cultural e salvaguardar a memória do transporte ferroviário brasileiro. “Ferroviaristas” e “preservacionistas”, como se denominam, mobilizam-se para que trechos férreos sejam reativados para o transporte público de passageiros, onde há trechos passíveis de serem recuperados. Trata-se de gente que milita ou acredita na reativação do transporte ferroviário de passageiros, mesmo que em apenas alguns trechos, para fins turísticos; que se mobiliza por transformar antigas estações e outras edificações ferroviárias e industriais em novos espaços culturais (ou socioculturais). Ponto em comum entre todas as iniciativas e ações socioculturais e patrimoniais: tais entidades e cidadãos “ferroviaristas” sofrem dificuldades de toda a sorte para levar a cabo suas intenções, conforme acima discutido.

A partir de mapeamento elaborado por Lucina Ferreira Matos, segue abaixo algumas das entidades que se articulam em favor do patrimônio cultural e memória ferroviárias, sediadas à Região Sudeste:

ABPF	Associação Brasileira de Preservação Ferroviária	Campinas/SP
APMF	Associação de Preservação da Memória Ferroviária	São Paulo
AENFER	Associação de Engenheiros Ferroviários	Rio de Janeiro
AFPF	Associação Fluminense de Preservação Ferroviária	Rio de Janeiro
APMCP	Associação de Preservação da Memória da Companhia Paulista	Jundiaí
ABOTTC	Associação Brasileira de Operadoras de Trem Turístico e Cultural	Rio de Janeiro
ANPF	Associação Nacional de Preservação Ferroviária	Sabaúna/SP
MPF	Movimento de Preservação Ferroviária	Rio de Janeiro
ONGtrem	Transporte e Ecologia em Movimento	Belo Horizonte
GFPF	Grupo Fluminense de Preservação Ferroviária	Rio de Janeiro
AMUTREM	Associação de Amigos do Museu do Trem do Rio de Janeiro	Rio de Janeiro
SPPF	Sociedade de Pesquisa e Preservação	São Paulo

	Ferroviária	
Memória do Trem	Sociedade de Pesquisa para a Memória do Trem	Rio de Janeiro
Amigos do Trem	Movimento Nacional dos Amigos do Trem	Juiz de Fora/MG

Estratégia valiosa para o fomento e manutenção de diversas entidades e cidadãos “ferroviaristas” prestam consultorias em projetos de implantação de vagões e trens turísticos, assim como atuam também na pesquisa e preservação de acervos documentais referentes a estradas de ferro – por vezes, voluntariamente. Sob a perspectiva de entidades e cidadãos militantes e especialistas no assunto, é oportuno incentivar projetos que articulem o patrimônio cultural ferroviário a intersectorialidades como educação, turismo e lazer, meio ambiente – de preferência, com a reativação/implantação de trens para fins turísticos e de mobilidade regional.

Mesmo com uma eventual impossibilidade da reativação/implantação de estradas de ferro, para fins turísticos e de mobilidade regional, iniciativas e ações pautadas por intersectorialidades podem resultar em geração de emprego e renda, e potencialmente, em melhoria da qualidade de vida de comunidades afetivas e beneficiárias da preservação e refuncionalização de, por exemplo, antigas estações, e outras edificações de complexos ferroviários, em espaços culturais – principalmente que salvaguardam a memória ferroviária.

Sob a perspectiva da possibilidade de desenvolvimento socioeconômico em nível local, a partir da exploração legal do amplo patrimônio ferroviário repassado da RFFSA à SPU, Lucina Ferreira Matos entende que

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.(MATOS, 2010:34)

Enquanto entidades civis e cidadãos “ferroviaristas” se mobilizam conforme as vigentes possibilidades legais de destinação do patrimônio ferroviário estabelecidas pela União, concessionárias de transporte ferroviário de cargas e grandes empresas multinacionais, como a Vale S.A. e outras, contribuem – ainda que timidamente, em vista da responsabilidade social que poderiam assumir –

mediante apoio logístico e patrocínios na implantação de projetos culturais e turísticos. Exemplos deste tipo singular de apoio e fomento são a logística de alguns eventos, e o financiamento da manutenção de trens turísticos, como o Trem do Corcovado e o trecho Ouro Preto-Mariana, este último reativado em 2006. Dado a grandeza do complexo mobiliário e imobiliário da antiga malha da RFFSA, segundo levantamento de Lucina Ferreira Matos, que afirma: “*atualmente existem cerca de 30 trens turísticos em operação, licenciados pela ANTT; no país, duas linhas funcionam para o transporte de passageiros: Vitória a Minas e São Luiz/MA a Paraupabas/PA, ambos da Vale*”.

Se alijados da possibilidade de reativação de trechos ferroviários turísticos e de mobilidade regional, entidades civis e cidadãos “ferroviaristas”, ao menos, encontram na refuncionalização de bens móveis e imóveis ferroviários como “espaços culturais” – isto é, museus, arquivos, centros de memória e de convivência, hall de exposições – capazes de aglutinar apoiadores e transmitir às novas gerações sentimentos de pertencimento à memória coletiva e identidade ferroviárias, e alimentar a esperança sobre uma possível reativação/reimplantação do transporte ferroviário de passageiros no país, em larga escala.

Mas há que se considerar o caso de antigas estações ferroviárias que se tornaram espaços culturais que servem de galerias de arte e eventos, e que tampouco mencionam ou se relacionam a história da edificação. Não somente para “ferroviaristas”, mas para especialistas como Pablo Luiz Lima, estações, edificações e complexos ferroviários desativados, que passam a servir como espaços culturais abstraídos de referências à memória ferroviária, deixam de ser passíveis de uma adequada preservação do patrimônio cultural, porque inteiramente descaracterizadas em termos de memória e identidade.

Apesar de significativa a quantidade de entidades e cidadãos “ferroviaristas” e especialistas contrários à proposta de refuncionalização de antigas estações, edificações e complexos como espaços promotores e mantenedores de referências culturais genéricas, é igualmente estratégico, no atual contexto socioeconômico e realidade das políticas culturais vigentes, torná-las espaços de ampla agenda cultural. Mas é importante ressaltar que nestas referidas edificações sejam implantadas políticas públicas e ações socioculturais em benefício da construção do sentimento de pertencimento em relação aos espaços culturais recuperados e

refuncionalizados, e em favor do exercício de cidadania em todos os sentidos.

Sempre há a possibilidade de conferir novos usos, atribuições, a espaços e objetos datados ou superados por sucessivas inovações estruturais/tecnológicas, ou sucateados por sucessivas estratégias políticas e econômicas equivocadas. Mas é inegável que a contribuição de entidades e cidadãos “ferroviaristas” tem sido o principal alento à progressiva valorização do patrimônio ferroviário brasileiro – alento este proporcionado diretamente por gente que compõe comunidades afetivas responsáveis pela salvaguarda da memória coletiva ferroviária, e que merece ser reconhecida como comunidades diretamente beneficiárias de quaisquer intervenções públicas ou civis sobre o patrimônio ferroviário brasileiro. Sem a participação de “ferroviaristas” na “recuperação” e refuncionalização de “antigas estações ferroviárias” em “novos espaços culturais”, tais propostas precisam ser repensadas, replanejadas com responsabilidade.

Para que haja maior eficácia em iniciativas e ações culturais e patrimoniais partidas de entidades e cidadãos “ferroviaristas”, um dos procedimentos básicos necessários seria a capacitação técnica, não somente em legislação ferroviária e patrimonial em geral, mas em políticas públicas culturais amplas. Por meio de editais de apoio e fomento, acordos e convênios de cooperação técnica, por exemplo, proposições, projetos, execução e gestão de “antigas estações ferroviárias” em “novos espaços culturais” podem saltar para outro patamar de viabilidade: para tanto, poder público, entidades civis e comunidades beneficiárias precisam trabalhar conjuntamente para encontrar as melhores estratégias de ação para “recuperar” e “refuncionalizar” o patrimônio cultural ferroviário brasileiro.

8. Relato de um Ferroviarista – Antonio Pastori

Mais que um aporte complementar aos presentes estudos acerca do mapeamento, inventariação e refuncionalização do patrimônio ferroviário brasileiro, a apresentação do relato de um ativista ferroviário – ou ferroviarista – faz-se indispensável no contexto do objeto-conceito “antigas estações, novos espaços culturais”. É desta gente que emana o esforço maior para a valoração e promoção da memória coletiva ferroviária brasileira, seja por meio de ação coletiva representada e levada a cabo por entidades civis, seja por meio de iniciativas e colaborações individuais.

O relato obtido, para o momento, foi escrito de próprio punho por um pesquisador ferroviarista, mestre em Economia, defensor da reativação de trecho a Estrada de Ferro Maúa/Príncipe do Grão-Pará (Magé a Petrópolis), atual diretor administrativo da AFPF (Associação Fluminense de Preservação Ferroviária), e colaborador voluntário na refuncionalização na antiga Estação Guia de Pacobaíba. Antonio Pastori, 60 anos de idade, com presteza, agiu solícitamente para com a presente autora, ao ser contatado para responder breve questionário sobre o histórico e atualidade concernente à referida Estação Guia de Pacobaíba. Dia seguinte ao primeiro contato telefônico, realizado a 17 de julho de 2013, Antonio Pastori postara à presente autora, via mensagem eletrônica, um relato no qual não apenas expõe o histórico de abandono sofrido pela primeira estrada de ferro e estação ferroviária implantada no Brasil, e a dificuldade de “refuncionalizá-la” como espaço cultural, mas também não deixa escapar a oportunidade de transmitir a mensagem sobre a viabilidade de reimplantar o transporte ferroviário no país.

Abaixo, cópia integral de questionário respondido por Antonio Pastori, ferroviarista. A breve sugestão de pesquisa e citação histórica arroladas, ao final do relato, foram acrescentadas pelo colaborador.

1) Qual era o estado físico da Estação Ferroviária antes do seu uso atual?

R: Depois da desativação da Estação como ponto de integração bimodal (barca-trem) em 1926, e a ligação Rio de Janeiro - Petrópolis, que passou a ser efetuada diretamente em trem, após a inauguração da nova estação terminal de Barão de Mauá em São Cristóvão, no Centro do Rio de Janeiro, inaugurada em 26 de novembro de 1926, a estação de Guia passou a atender somente a demanda de trem local. Em 19 de dezembro de 1962, o serviço de passageiros no trecho *Bongaba-Guia de Pacobaíba* foi extinto. A estação e a linha foram abandonadas e, embora tombadas pelo Patrimônio Histórico em 1954, quando se comemorou o centenário da primeira ferrovia. Dessa da até o começo do ano 2000, ela ficou por anos abandonada e esquecida...

2) Como foi o processo de transformação da antiga Estação Ferroviária Guia de Pacobaíba em Centro Cultural? Houve participação da comunidade e de entidades em prol da memória e preservação ferroviárias? Em que ano a Estação Ferroviária foi inaugurada como Centro Cultural?

R: Importante registrar que o prédio que hoje ali está não é o mesmo da inauguração em 1854; segundo o pesquisador *Eugênio Sciammarella*, o prédio atual foi construído em 1896, quando se substituiu o porto de madeira pelo de ferro. Em 2004, por ocasião dos 150 do início do transporte ferroviário no Brasil, a estação foi recuperada (pela enésima vez) para as festividades de 30/4/2004. Um ano depois, em 05/2005, já estava ao Deus-dará. O girador de locomotivas, ainda estava ali até por volta de 2008, mas no seu fosso, muito mato, água parada e mosquitos. Hoje existe apenas o fosso, sem trilhos. A caixa d'água permaneceu e o pouco resta do antigo sinal de linha. Em meados de 2008, como a estação ainda estava abandonada, a AFPF-Associação Fluminense de Preservação Ferroviária, (da qual faço parte, além de ser ex-presidente e atual diretor Administrativo), comunicou ao IPHAN sobre o abandono. Como este nada fez a AFPF, juntamente com Associação de Moradores de Guia de Pacobaíba, vendo que estavam sendo furtadas portas e janelas e o imóvel ocupado e depredado por vândalos, resolveu ocupá-la, de forma mansa e pacífica. Hoje temos lá um pequeno acervo e Biblioteca (vide fotos anexada no e-mail). As portas foram trancadas com cadeado em associado da AFPF passou a prestar trabalho voluntário diariamente lá, abrindo e fechando a estação, recebendo visitantes, dando explicações, cuidando, etc. Felizmente, há cerca de um ano ele foi contratado pela Fundação Cultural de Magé e continua atendendo lá, mas não recebeu nenhum tipo treinamento, embora seja uma pessoa bem esclarecida e seja graduado em Ciências Sociais. Importante registrar que em março de 2009, o IPHAN alugou parte da área à firma GDK por R\$ 8.600,00/mês (vide contrato anexado no corpo do e-mail), que deveria promover melhorias na estação,

coisa que jamais ocorreu, estando a estação até hoje sem luz, água e equipamentos sanitários (não existem banheiros lá). Em 2012, a estação recebeu uma pintura para apagar as pichações e ganhou uma réplica cenográfica da locomotiva Baroneza, que foi doada ao Município de Magé pela ABOTtC-Associação Brasileira das Operadoras de Trens Turísticos e Culturais. O entorno foi capinado e sofreu uma pequena urbanização com a ajuda da Prefeitura de Magé. Resumindo, a situação hoje e a seguinte: Apesar da área ser tombada pelo IPHAN – o entorno foi invadido, com a casa do gerador de energia elétrica ocupada.

3) Quais são as ações culturais realizadas na Estação Guia de Pacobaíba, por exemplo: Oficinas, Cursos, Exposições? E a comunidade é participante?

R: A Estação não é propriamente um Centro Cultural. É mais um ponto de resistência e de preservação, mas não existem atividades como você imagina. O único evento substancial que lá acontece é a comemoração pelo dia do ferroviário, em 30/04 de cada ano. Nessas datas acontece uma presença muito grande de moradores, estudantes, políticos, ferofãs, preservacionistas, antigos ferroviários, banda de música escolar e outros. Contudo, doravante nossa expectativa de melhorias é grande, pois em 26 de junho de 2013, foi assinado um ACT-Acordo de Cooperação Técnica, entre o município de Magé/Fundação Cultural de Magé e o IPHAN para transferir e revitalizar o complexo ferroviário de Guia de Pacobaíba, para prefeitura, que irá promover a recuperação e urbanização desse pioneiro local. A reforma contará com a supervisão do IPHAN e com recursos da firma GDK, que ocupou a área por anos e deverá deixar esse local agora em setembro. Trata-se, portanto, de um importante passo conquistado pelo Grupo de Trabalho para a tão sonhada reativação dessa pioneira ferrovia, o GT-Trem Magé, do qual nossa Associação faz parte.

4) A Estação Guia de Pacobaíba recebe apoio e fomento do poder público (municipal, estadual, federal)? E da iniciativa privada?

R: Não nunca recebemos apoio Federal. As melhorias e reformas que ocorreram foram por conta de pequena ajuda do Governo do Estado em certas ocasiões, da Prefeitura de Magé mais recentemente. O fato é que as melhorias sempre vieram do trabalho voluntário da comunidade local e dinheiro recolhido pela AFFF junto a seus associados e simpatizantes. Agora, por conta do ACT assinado em junho, a GDK deve aportar alguns recursos materiais e financeiros na estação.

5) Existe equipe permanente responsável pela gestão cultural e patrimonial da Estação? Se existe, quais são as principais atribuições da

equipe?

R: Cremos que agora, através da Fundação Cultural de Magé, haverá uma presença de profissionais qualificados para cuidar da estação e receber o público.

6) Na sua opinião de gestor, como você entende os novos usos culturais de antigas estações ferroviárias desativadas/abandonadas?

R: Na realidade não sou gestor, sou apenas um ativista ferroviário, ou melhor, um *ferroviarista*, que definimos como alguém que luta pela preservação da memória ferroviária e pela implantação de Trens Turísticos e Regionais. As antigas estações são também símbolo da memória afetiva dos habitantes que vivem no seu entorno e dos moradores mais antigos das cidades. Deveriam estar cumprindo o que chamo de papel social da propriedade e sendo útil à comunidade, como assim ocorre com centenas de outras estações. Contudo, a conta ainda é negativa, pois em 1957, época da criação da RFFSA e início do desmonte da malha com a erradicação de mais de 10 mil km de trilhos, havia mais de cinco mil estações ferroviárias pelo Brasil afora. Hoje a maioria – diria que umas 4.000 estações - estão abandonadas e/ou foram completamente destruídas. Poucas estão conservadas preservadas, quer servindo como Centro Cultural, Posto de Saúde ou Posto Policial, ou quando muito, como unidade operacional e/ou apoio às Ferrovias Concessionárias (MRS, FCA, ALL, CFN e outras).

“Para saber um pouco mais sobre como estão nossas estações, recomendo que vc acesse o site www.estacoesferroviarias.com.br, do Ralph M. Giesbrecht. Ele faz um trabalho primoroso, contando a estória das ferrovias e das estações, além de reunir muitas fotos antigas e atuais das estações”.
Para finalizar, uma frase que resume a importância da pioneira Estrada de Ferro Mauá, e seu complexo:

"Esta estrada deve ser para os brasileiros uma empresa venerada; ela simboliza o alfa de nossa via-férrea; aí sentiu pela primeira vez o solo da pátria o rodar da locomotiva" (Do livro As Estradas de Ferro no Brasil, do Engo. F. Pereira Passos, 1879).

Apontamentos conclusivos

O presente estudo buscou evidenciar um panorama sobre o objeto-conceito "antigas estações, novos espaços culturais". Este panorama aventado à luz de estudos culturais amplos deve ser entendido como uma proposta de análise e descrição parciais, abertas a sugestões amadurecedoras, acerca de questões-chave sobre: o patrimônio cultural, em termos conceituais e práticos; o histórico e atualidades em torno do patrimônio ferroviário brasileiro; a confecção de um arcabouço legal para conservação e refuncionalização do patrimônio ferroviário brasileiro; as ações de mapeamento e a inventariação de bens culturais imóveis ferroviários à Região Sudeste; a aplicação prática do conceito refuncionalização sobre "antigas estações, novos espaços culturais"; os casos exemplares da antiga Estrada de Ferro Mauá e da Estação Ferroviária Guia de Pacobaíba, no que tangem à realidade sobre a valoração e promoção do patrimônio ferroviário brasileiro; a contribuição proveniente de comunidades afetivas e beneficiárias, e cidadãos voluntários, em prol da reimplantação do transporte ferroviário e da memória coletiva ferroviária.

As possibilidades de avanço destes estudos se demonstram variadas, em vista da intersetorialidade imanente às próprias searas do conhecimento que envolvem o patrimônio cultural. Tratar do objeto-conceito "antigas estações ferroviárias, novos espaços culturais" é produzir subsídios para o estabelecimento de diálogo e parcerias entre ativistas, pesquisadores, gestores culturais em geral; e de forma mais abrangente, entre poder público, grupos concessionários, entidades civis sem fins lucrativos, e comunidades afetivas e beneficiárias da premente refuncionalização do patrimônio ferroviário brasileiro.

No âmbito acadêmico, o presente estudo pretende ser contribuição, em especial, destinada a pesquisadores e profissionais da área de Produção Cultural. Interdisciplinar por vocação, a área de Produção Cultural, conforme vem se estruturando institucionalmente, permite que aportes conceituais e práticos de diversas searas acadêmicas – como história, patrimônio cultural, museologia e expografia, administração e economia, direito e políticas públicas – sejam experimentados segundo e em meio às mais diversas realidades socioculturais e econômicas. Assim como é importante a publicação acadêmica de estudos congêneres em Produção Cultural, a disseminação ampla de proposições como o objeto-conceito "antigas estações, novos espaços culturais", junto às partes

interessadas e envolvidas na preservação e refuncionalização do patrimônio ferroviário brasileiro, pode ser meio viável para que iniciativas, projetos e ações não abdicuem ou se abstraiam de responsabilidades em torno das quais a valoração e a promoção da memória coletiva ferroviária devem ser consideradas impreteríveis.

Referências Bibliográficas

- CERTEAU, Michel de. *A Invenção do Cotidiano*. Petrópolis, Vozes, 1998.
- CYRINO, Fábio. *Café, Ferro e Argila: a história da implantação e consolidação da empresa The San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltd. por intermédio da análise de sua arquitetura*. São Paulo: Landmark, 2004.
- FAUSTO, Boris. *História Concisa do Brasil*. São Paulo: EDUSP, 2010.
- FERREIRA, Tatiana. *Patrimônio Histórico e Refuncionalização de Centros Antigos: Novas Funções na Zona Portuária do Rio de Janeiro*. ANAIS I Simpósio de de Estudos Urbanos. UERJ – Memória Urbana e Memória das Cidades. ISSN 2232-4050.
- FRANCELIN, Marivalde Moacir; KOBASHI, Nair Yumiko. *Concepções sobre o conceito na organização da informação e do conhecimento*. Brasília, DF, v. 40 n. 2, p.207-228, maio/ago. 2011.
- FURTADO, Celso. *Formação Econômica do Brasil*. São Paulo: Companhia das Letras, 2007.
- GONÇALVES, José Reginaldo Santos. *A retórica da perda: os discursos do patrimônio cultural no Brasil*. Rio de Janeiro: Editora da UFRJ, 1996.
- HALBWACHS, Maurice. *A memória coletiva*. SP, Vértice, 1990.
- HOLANDA, Sérgio Buarque de. *Raízes do Brasil*. São Paulo: Companhia das Letras, 1995.
- LE GOFF, Jacques. *História e memória*. Campinas/SP: Unicamp, 1996.
- LICO, Tamires Sacardo. *A conscientização patrimonial por meio das Estações Ferroviárias*. Edição Especial – ANAIS I Semana de Arqueologia - Unicamp “Arqueologia e Poder” ISSN 2237-8294.
- LIMA, Pablo Luiz de Oliveira. *Ferrovia, Sociedade e Cultura 1850-1930*. Belo Horizonte: Editora Fino Traço, 2009.
- MATOS, Lucina Ferreira. *Estação da memória: um estudo das entidades de preservação ferroviária do Estado do Rio de Janeiro*. (Dissertação de Mestrado, Fundação Getúlio Vargas) Rio de Janeiro, 2010.
- NORA, Pierre. *Les lieux de Mémoire*. Paris, Gallimard, 1984.
- POLLAK, Michael. “*Memória e identidade social*”. In: *Estudos Históricos*, 5 (10). Rio de Janeiro, 1992.

_____. “*Memória, Esquecimento, Silêncio*”. In: *Estudos Históricos*, 2 (3). Rio de Janeiro, 1989.

RIOUX, Jean-Pierre. *A revolução industrial*. Lisboa: Dom Quixote, 1982.

TOMAZ, Paulo Cezar. *A preservação do patrimônio cultural e sua preservação no Brasil*. Revista de História e Estudos Culturais, Vol. 7, ano VII, nº 2. ISSN 1807-6971.

KÜHL, Beatriz Mugayar. *Arquitetura do ferro e arquitetura ferroviária em São Paulo, Reflexões sobre a sua preservação*. São Paulo. Ateliê Editorial, 1998.
Preservação do Patrimônio arquitetônico da industrialização. São Paulo: Ateliê Editorial, 2009.

Sites Pesquisados

Associação Brasileira de Preservação Ferroviária de São Paulo. Disponível em: <www.abpfsp.com.br/museu_ferroviano_paranapiacaba.htm>. Acesso em: 30 julho 2013.

Blog Estações Ferroviárias. Disponível em: <<http://www.estacoesferroviarias.com.br>>. Acesso em: 2 agosto 2013.

Centro Ferroviário de Rio das Ostras. Disponível em: <www.riodasostras.com.br/cultura/centroferroviano> . Acesso em 4 julho 2013.

Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico Arqueológico, Artístico e Turístico. Disponível em: <<http://www.cultura.sp.gov.br>>. Acesso em: 26 julho de 2013.

Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. Disponível em: <<http://portal.iphan.gov.br>>. Acesso em: 30 julho 2013.

Instituto Estadual de Patrimônio Cultural. Disponível em: <<http://www.inepac.rj.gov.br>>. Acesso em: 23 julho 2013.

Instituto Estadual do Patrimônio Histórico e Artístico de Minas Gerais. Disponível em: <<http://www.iepha.mg.gov.br>>. Acesso em: 23 julho 2013.

Instituto Estrada Real. Disponível em: <www.estradareal.org.br/cidad/onde_ir/index.asp?codigo=101>. Acesso em: 3 julho 2013.

Informativo do Hospital Centrinho USP. Disponível em: <www.centrinho.usp.br/emfoco/file/foco_35/bauru_az.html>. Acesso em 4 julho 2013.

Fundação Museu da Tecnologia de São Paulo. Disponível em: <www.museutec.org.br>. Acesso em: 30 julho 2013.

Ministério da Cultura. Disponível em: <<http://www.cultura.gov.br>>. Acesso em: 30 julho 2013.

Ministério dos Transportes. Disponível em: <<http://www.transportes.gov.br>>. Acesso em: 30 julho 2013.

Museu da Imigração. Disponível em: <www.memorialdoimigrante.sp.gov.br>. Acesso em: 2 julho 2013.

Pontos Turísticos de Atibaia. Disponível em: <www.atibaiamania.com.br/pontos/trem.asp>. Acesso em 4 julho 2013.

Prefeitura Municipal Paraíba do Sul. Disponível em: <www.paraibanet.com.br>. Acesso em: 30 julho 2013.

Prefeitura Municipal de Bauru. Disponível em: <www.bauru.sp.gov.br/prefeitura/noticias.php> Acesso em: 24 julho 2013.

Rede Ferroviária Federal S.A. Disponível em: <www.rffsa.gov.br/principal/museu.htm>. Acesso em: 2 agosto 2013.

Secretaria de Cultura do Espírito Santo. Disponível em: <<http://www.secult.es.gov.br>>. Acesso em: 23 julho 2013.

Secretaria do Patrimônio da União. Disponível em: <<http://www.planejamento.gov.br/secretaria.asp?sec=9>>. Acesso em: 30 julho 2013.