

RESSALVA

Atendendo solicitação do(a) autor(a), o texto completo deste trabalho será disponibilizado somente a partir de 07/10/2022.

ANDREZA VELLASCO GOMES

**MUSEU DA COMPANHIA PAULISTA:
Políticas públicas à luz do histórico do acervo documental**

**ASSIS
2021**

ANDREZA VELLASCO GOMES

**MUSEU DA COMPANHIA PAULISTA:
Políticas públicas à luz do histórico do acervo documental**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-graduação em História – UNESP, Faculdade de Ciências e Letras, Assis, como requisito final para a obtenção do título de mestre em História (Área de Conhecimento: Cultura, Historiografia e Patrimônio)

Orientador(a): Eduardo Romero de Oliveira

Bolsista: Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico – CNPq (Processo Nº 142676/2019-5)

**ASSIS
2021**

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)
Ana Cláudia Inocente Garcia - CRB 8/6887

G633m Gomes, Andreza Vellasco
Museu da Companhia Paulista: políticas públicas à
luz do histórico do acervo documental / Andreza Vellasco
Gomes. Assis, 2021.
106 p. : il.

Dissertação de Mestrado - Universidade Estadual
Paulista (UNESP), Faculdade de Ciências e Letras, Assis
Orientador: Prof. Dr. Eduardo Romero de Oliveira

1. Patrimônio cultural - Proteção. 2. Arquivos
públicos - Preservação. 3. Políticas públicas. 4. Acervo
da Biblioteca do Museu da Companhia Paulista.
5. Patrimônio Cultural Ferroviário de São Paulo. I. Título.

CDD 363.69



UNIVERSIDADE ESTADUAL PAULISTA

Câmpus de Assis



CERTIFICADO DE APROVAÇÃO

TÍTULO DA DISSERTAÇÃO: Museu da Companhia Paulista: Políticas públicas à luz do histórico do acervo documental

AUTORA: ANDREZA VELLASCO GOMES

ORIENTADOR: EDUARDO ROMERO DE OLIVEIRA

Aprovada como parte das exigências para obtenção do Título de Mestra em HISTÓRIA, área: História e Sociedade pela Comissão Examinadora:

Prof. Dr. EDUARDO ROMERO DE OLIVEIRA (Participação Virtual)
Departamento de História / UNESP/FCL-Assis

Profa. Dra. MARCIA CRISTINA DE CARVALHO PAZIN VITORIANO (Participação Virtual)
Departamento de Ciência da Informação / UNESP/FFC-Marília

Profa. Dra. CÉLIA REIS CAMARGO (Participação Virtual)
Departamento de História / UNESP/FCL-Assis

Assis, 07 de outubro de 2021



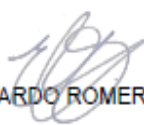
UNIVERSIDADE ESTADUAL PAULISTA

Câmpus de Assis



ATA DA DEFESA PÚBLICA DA DISSERTAÇÃO DE MESTRADO DE ANDREZA VELLASCO GOMES, DISCENTE DO PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA, DA FACULDADE DE CIÊNCIAS E LETRAS - CÂMPUS DE ASSIS.

Aos 07 dias do mês de outubro do ano de 2021, às 14:00 horas, por meio de Videoconferência, realizou-se a defesa de DISSERTAÇÃO DE MESTRADO de ANDREZA VELLASCO GOMES, intitulada **Museu da Companhia Paulista: Políticas públicas à luz do histórico do acervo documental**. A Comissão Examinadora foi constituída pelos seguintes membros: Prof. Dr. EDUARDO ROMERO DE OLIVEIRA (Orientador(a) - Participação Virtual) do(a) Departamento de História / UNESP/FCL-Assis, Profa. Dra. MARCIA CRISTINA DE CARVALHO PAZIN VITORIANO (Participação Virtual) do(a) Departamento de Ciência da Informação / UNESP/FFC-Marília, Profa. Dra. CÉLIA REIS CAMARGO (Participação Virtual) do(a) Departamento de História / UNESP/FCL-Assis. Após a exposição pela mestranda e arguição pelos membros da Comissão Examinadora que participaram do ato, de forma presencial e/ou virtual, a discente recebeu o conceito final: **Aprovado**. Nada mais havendo, foi lavrada a presente ata, que após lida e aprovada, foi assinada pelo(a) Presidente(a) da Comissão Examinadora.


Prof. Dr. EDUARDO ROMERO DE OLIVEIRA

Dedico este trabalho ao meu avô, Mauro, que é meu primeiro pensamento quando se trata de Memória Ferroviária.

E à minha irmã mais velha Arianne Vellasco Gomes, que divide comigo os pais, o sobrenome, por muitas vezes o quarto, e agora a profissão e a sigla (Gomes, A.V)! Minha irmã andou para que eu pudesse correr!

Amo vocês!

AGRADECIMENTOS

Especialmente ao professor Eduardo Romero de Oliveira, que me orienta incansavelmente desde 2016, acredita no desenvolvimento deste projeto desde a Iniciação Científica. Agradeço por oferecer-me a oportunidade de integrar o Projeto Memória Ferroviária;

Ao meu pai Marcio e meu avô Mauro, que são os ferroviários que inspiraram minha admiração à Ferrovia e contribuíram não apenas com suas falas, mas também com suas histórias de vida.

À minha mãe Adriana, pelo amor e apoio incondicional, sem o qual eu jamais teria conseguido chegar até aqui. Agradeço por acreditar em mim.

À minha irmã Arianne, pela inspiração contínua.

Ao Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico – CNPQ, pelo financiamento que possibilitou a concretização dessa pesquisa mesmo em tempos onde as ameaças políticas e a falta de incentivo financeiro à pesquisa é tão preocupante!

Aos professores(as) Célia Camargo, Lucina Matos, Márcia Pazin e Domingos Cuellar, que contribuíram inúmeras vezes de maneira fundamental à minha formação, e, conseqüentemente, à pesquisa desenvolvida.

Aos integrantes do Projeto Memória Ferroviária, em especial Tamires, Tainá, e a minha pupila Nicolle, que me acompanham a muitos anos no Núcleo Histórico.

Aos professores e aos funcionários da Faculdade de Ciências e Letras de Assis.

Ao Centro de Documentação e Apoio a Pesquisa – CEDAP, e a sua equipe, Carolina, Rodrigo e Renato, que tiveram um papel fundamental na minha formação patrimonial e arquivística.

Aos funcionários do Museu da Companhia Paulista e do DNIT, por me cederem as entrevistas e possibilitaram o improvável acesso e as pesquisas juntos às fontes, sem as quais não seria possível a realização deste trabalho.

Aos meus grandes amigos Mariana, Ana Caroline e Eduardo, que sempre estiveram presentes, ainda que de longe, em muitos momentos fundamentais nesse trajeto. Agradeço muito pelas leituras, correções de trabalho, seminários, mas acima de tudo, pela amizade (e pelos cafés).

RESUMO

O patrimônio ferroviário no Brasil, e todas as questões que estão a ele relacionadas, é um tema emergente. Vemos essa dimensão principalmente nas últimas décadas, não só pela obsolescência tecnológica, mas também devido ao processo de privatização das empresas estatais do setor. As vertentes desse tipo de patrimônio vêm permitindo o debate envolvendo inúmeros agentes de preservação como museus, arquivos, bibliotecas e agentes federais, estaduais e municipais. No campo acadêmico verifica-se um reduzido número de trabalhos que investigam as particularidades, práticas, métodos e até mesmo resultados relacionados às políticas públicas que atuam nesses espaços de preservação da memória ferroviária. É diante desse contexto que este trabalho busca caracterizar as práticas das políticas públicas de preservação do patrimônio, mais especificamente na situação do Patrimônio Ferroviário de São Paulo. O objetivo é compreender os processos enfrentados pelos remanescentes ferroviários após a liquidação das empresas, tendo como objeto central o Acervo da Biblioteca do Museu da Companhia Paulista, a fim de contribuir para sua valoração e organização como patrimônio documental e ferroviário. A biblioteca se localiza no Complexo de Oficinas FEPASA, em Jundiaí, que atualmente é um patrimônio tombado pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN).

Reunimos dados a respeito deste e de outros acervos relacionados ao patrimônio ferroviário e protegidos posteriormente ao ano de 1991 a fim de compreender os processos de preservação do patrimônio num período decisivo das malhas ferroviárias. A respeito de metodologias, recorreu-se às visitas técnicas ao acervo, entrevistas com agentes preservacionistas e análise de processos de tombamento, tanto do IPHAN, na esfera federal, quanto do Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico (CONDEPHAAT), na esfera estadual e legislações.

Palavras-chave: Patrimônio Cultural – Proteção; Arquivos Públicos – Preservação; Políticas Públicas; Acervo da Biblioteca do Museu da Companhia Paulista; Patrimônio Cultural Ferroviário de São Paulo

Abstract

Issues related to railway heritage in Brazil are an emerging theme. We see this dimension mainly in recent decades, not only due to technological obsolescence, but also due to the privatization process of state-owned companies in the sector. The strands of this type of heritage have allowed for debate involving numerous preservation agents such as museums, archives, libraries and federal, state and municipal agents. In the academic field, there is a small number of papers that investigate the particularities, practices, methods and even results related to public policies that operate in these spaces for the preservation of railway memory. It is in this context that this paper seeks to characterize the practices of public policies for heritage preservation. With greater specificity in the situation of the Railway Heritage of São Paulo, having as its central object the Collection of the Library of the Museu da Companhia Paulista, in order to contribute to its valuation and organization as documentary and railway heritage. The library is located in the Complexo de Oficinas FEPASA, in Jundiaí, which is currently a heritage listed by the Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN) [National Historical and Artistic Heritage Institute].

Data was gathered about this and other collections related to railway heritage and protected after 1991, in order to understand the heritage preservation processes in a decisive period of the railway networks. Regarding methodologies, technical visits to the collection were used, interviews with preservation agents and analysis of registration processes, both by IPHAN, at the federal level, and by the Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico (CONDEPHAAT) [Council for the Defense of Historical, Archaeological, Artistic and Tourist Heritage], at the state level and its laws. The objective is to understand the processes faced by the remaining railways after the companies' liquidation.

Keywords: Documentary Heritage; Railway Heritage; Collections; Public Policy.

LISTA DE FIGURAS E TABELAS

Quadro 1 – Entidades de Preservação Ferroviária	54
Quadro 2 – Quantitativo de Metros Lineares	91
Figura 1 – Mapa dos Museus Ferroviários do Estado de São Paulo	59
Figura 2 – Gráfico A	71
Figura 3 – Gráfico B	73
Figura 4 – Memória Ferroviária de SP agoniza em Jundiaí	76

ABREVIATURAS E SIGLAS

APESP – Arquivo Público do Estado de São Paulo

APMCP - Associação de Preservação da Memória da Companhia Paulista

BMCP – Biblioteca do Museu da Companhia Paulista

CADEO – Conselho de Defesa Econômica

CDOC- Centro de documentação

CDOCR - Centro de Documentação Regional

CEDEM - Centro de Documentação e Memória da UNESP

CEDIF - *Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias*

CHESF – Companhia Hidrelétrica do São Francisco

CND – Conselho Nacional de Desestatização

CNPPCF - *Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural*

CNPQ - Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico

Conaculta - Consejo Nacional para la Cultura y las Artes Ferrocarrilero

CONARQ – Conselho Nacional de Arquivos

CONDEPHAAT - Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico

CPA – Companhia Paulista de Administração de Ativos

CPAD - Comissão Permanente de Avaliação Documental

CPEF - Companhia Paulista de Estradas de Ferro

DNER - Departamento Nacional de Estradas de Rodagem

DNIT – Departamento Nacional de Infraestrutura de Transporte

EFNOV - Estrada de Ferro Noroeste do Brasil

EFS - Estrada Ferro Sorocabana

FEPASA – Ferrovia Paulista Sociedade Anônima

IBRAM – Instituto Brasileiro de Museus

IPHAN – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional

MCP – Museu da Companhia Paulista

MFRB – Museu Ferroviário Regional de Bauru

MNFM - Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos

MOSI - Museum of Industry & Science

NOB - Estrada de Ferro Noroeste Brasil

PDA - Projeto de Documento de Arquivo

PMF – Projeto Memória Ferroviária

PNC – Plano Nacional de Cultura

PND – Plano Nacional de Desestatização

PRBC – Programa de Recuperação de Bens Culturais

PRESERFE - Programa de Preservação do Patrimônio Histórico Ferroviário

PRESERVE - Programa de Preservação do Patrimônio Histórico

ProAC – Programa de Ação Cultural

RENFE - Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles

RFFSA – Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima

SINAR – Sistema Nacional de Arquivos

SOAPHA – Sociedade Amigos da Preservação do Patrimônio Histórico, Artístico e Arqueológico de Jundiaí

SPI – Serviço de Proteção ao Índio

UFA - União dos Ferroviários Aposentados de Jundiaí

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	14
2 POLÍTICAS DE SALVAGUARDA DE ACERVOS DE EMPRESA	23
2.1 Quadro contemporâneo da salvaguarda de acervos de empresas	23
2.2 Guarda de documentação de empresas	30
2.3 Caso geral dos Acervos Ferroviários	35
2.4 Conclusão do capítulo	46
3 ENTIDADES PRESERVACIONISTAS E ACEROS INDUSTRIAIS FERROVIÁRIOS EM SÃO PAULO	48
3.1 PRESERVE/PRESERFE e entidades preservacionistas	50
3.2. Arquivo Público do Estado de São Paulo – APESP	59
3.3 Museu Ferroviário Regional de Bauru	62
3.4. Museu da Companhia Paulista	64
3.5. Conclusão do capítulo	65
4 DETALHAMENTO DE HISTÓRICO E FORMAÇÃO DO ACERVO DO MCP	68
4.1 Condições históricas de constituição do acervo	68
4.2. Biblioteca do Museu da Companhia Paulista e seu Desmembramento – Detalhamento livro a livro	70
4.3. Os processos de tombamento	78
4.3.1. Processo de tombamento "Conjunto de edificações da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, município de Jundiaí, estado de São Paulo" - IPHAN	80
4.3.2. Processo de tombamento "Estudo de Tombamento do Conjunto e Equipamentos das Oficinas da Companhia Paulista" - CONDEPHAAT	84
4.4. Desmembramento do acervo	90
5 CONCLUSÃO	95
6 REFERÊNCIAS	101

1 INTRODUÇÃO

De acordo com as definições legais do IBRAM - Instituto Brasileiro de Museus - enquadram-se em “museus” as instituições abertas ao público e a serviço da sociedade, cujo objetivo atual é preservar não só memórias, mas identidade e expor, para diversos fins, coleções de valor histórico, artístico, científico ou de qualquer diferente natureza cultural. Segundo Marlene Suano (1986), sempre houve preocupação, por parte de diversos segmentos das comunidades, em compreender o passado, procurando preservá-lo. Nos moldes atuais, tal preservação consiste em manter e preservar testemunhos da data em questão para que sirvam de pontos de partida para considerações e análises. Isto nos faz pensar sobre a função de cada um dos diferentes tipos de museus existentes (como os de história, de ciências ou tecnologias, de empresas e indústrias) e dentre eles, um em particular: o museu ferroviário. Admitindo as definições acima, como as do IBRAM, assume-se que os museus ferroviários têm como finalidade oferecer acervos e informações a fim de fomentar a preservação do patrimônio industrial ferroviário em todo o Brasil.

Há um amplo debate sobre a problemática da preservação de patrimônio cultural. O próprio conceito de patrimônio - como pode ser visto em Françoise Choay (2006) e Marly Rodrigues (2001) - se modificou através do tempo e, por isso, é necessário compreender esse percurso para chegar à preservação do patrimônio industrial ferroviário. Notam-se, por exemplo, algumas dificuldades quanto à falta de uma legislação clara de proteção aos bens ferroviários mesmo que, de modo geral, leis tenham sido criadas para protegê-los nas últimas décadas, como as do estado de São Paulo (MORAES; OLIVEIRA, 2017) e as do Brasil que, após a Lei 11453/2007 (BRASIL, 2007a), atribuem a responsabilidade dos bens de valor histórico da extinta Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA) ao Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN).

No que diz respeito às políticas públicas referentes ao patrimônio documental, Camargo (1999) comenta que, ao longo dos séculos XIX e XX, esse patrimônio:

[...] foi marginalizado pelas políticas públicas de proteção patrimonial, e desde o início, com a criação do SPHAN, os acervos documentais sob a guarda das instituições foi marginalizado pela política então elaborada, reforçando uma tendência de abandono que vinha gradativamente se consolidando desde o início da fase republicana (CAMARGO, 1999, p. 15).

Rodrigues (2001), defende que só em meados da década de 1980 a noção de patrimônio foi ampliada, passando a incluir também os “documentos históricos, em geral depositados em arquivos públicos e privados” (p. 21).

Por outro lado, nos dias atuais, existem políticas públicas destinadas à gestão documental que definem como arquivos públicos “conjuntos de documentos produzidos e recebidos por instituições de caráter público, por entidades privadas encarregadas da gestão de serviços públicos no exercício de suas atividades” (BRASIL, 1991). Nesta legislação, enquadram-se os acervos da Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA) e sua administração, que também dão conta das instituições arquivísticas federais, estaduais e municipais. No entanto, para garantir a acessibilidade desses documentos são necessárias medidas de preservação documental.

Segundo Le Goff (2012), a História é a forma científica em que se assume a memória, e essas memórias sempre são gravadas ou escritas em unidades de registro, às quais muitas vezes chamamos de documentos. Logo, se faz necessária a preservação documental, assim como a dos acervos tridimensionais, a fim de manter testemunhos materiais de uma época. O documento não é algo que se remete apenas ao passado, ele é um produto da sociedade que o fabricou, das relações de força que detinham o poder (LE GOFF, 2012, p. 545). Para a história da ferrovia, tal assertiva também se aplica e nos permite compreender os documentos das empresas ferroviárias como resultados das relações entre diversos sujeitos e sua vivência no tempo e no espaço.

A preocupação com essa temática tem se ampliado nos últimos anos, e um levantamento das mesmas definidas pela CNPQ indicou haver 492 trabalhos sobre estradas de ferro no Brasil entre 1968 a 2020. Em particular, de 2010 a 2020 foram registrados 236 trabalhos entre dissertações e teses em múltiplas áreas do conhecimento. Entretanto, apesar da maioria ser da área de história, foram identificadas apenas 6 em políticas públicas (GOMES *et al.*, 2022, no prelo). No âmbito de acervos documentais, também existem poucos trabalhos com foco em acervos de empresas privadas e fundos industriais. A respeito dos museus ferroviários, há alguns trabalhos como de Bemvenuti (2016) e Bartcus (2012). Como nenhum dos trabalhos toma o acervo bibliográfico e/ou documental como objeto, esta pesquisa se mostra, então, de caráter inédito.

Este trabalho tem como proposta estudar o acervo documental do Museu da Companhia Paulista, situado na Avenida União dos Ferroviários, em Jundiaí. Trata-se de um acervo bibliográfico e documental bastante variado, relacionado às empresas ferroviárias e composto por plantas, desenhos técnicos, mapas, atas, circulares, livros, relatórios, além de uma série de documentos administrativos e de periódicos¹. O acervo da Biblioteca Ferroviária do Museu da Companhia Paulista de Jundiaí pertenceu, inicialmente, à FEPASA (Ferrovia Paulista S.A.) e se encontrava na biblioteca desta empresa na cidade de São Paulo. Deve-se ressaltar que, durante o processo de privatização ocorrido nos anos 1990, as atividades da empresa naquele endereço foram finalizadas e todo o acervo foi transferido para Jundiaí, onde já se encontrava o museu ferroviário.

O antigo Museu Ferroviário “Irineu Evangelista de Sousa” (Barão de Mauá) foi inaugurado em 1979 no Complexo de Oficinas de Jundiaí, passando a ser reutilizado como bem histórico e cultural com o objetivo de ser um centro de referências e preservação de patrimônio industrial ferroviário da cidade. Contudo, foi reaberto com novas diretrizes museológicas em maio de 1995 e renomeado de Museu da Companhia Paulista (MCP). Já a Biblioteca onde se encontra o acervo documental do Museu foi fundada em 1998 por funcionários da FEPASA e, posteriormente, recebeu o acervo bibliográfico e documental da antiga RFFSA. Como esclarece Oliveira (2010), em 1999, a administração do museu passou a ser realizada pela Companhia Paulista de Administração de Ativos (CPA) e, em 2001, a Prefeitura de Jundiaí comprou o complexo e assumiu a administração.

Em 14 de julho de 2004, o IPHAN (Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional) conclui o processo de tombamento do conjunto de 34 edificações da Companhia Paulista de Estradas de Ferro que, após a privatização, ficou conhecida como Complexo FEPASA. Mauro Bondi, em resposta ao IPHAN, demonstra a complexidade da questão do tombamento do prédio, que foi amplamente discutida:

Apesar deste edital de notificação ter especificado que, além do conjunto de 34 edificações da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, integra igualmente o presente tombamento o acervo móvel composto por bens de natureza, museológica, fotográfica, arquivística e bibliográfica, durante a reunião do Conselho Consultivo do patrimônio cultural, realizada no Rio de

¹ Essa proposta é continuidade do projeto de Iniciação Científica “ACERVO BIBLIOGRÁFICO DO MUSEU DA COMPANHIA PAULISTA: Identificação de histórico do acervo como estratégia de valorização do patrimônio documental” com financiamento da FAPESP - Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo (2017/12896-0).

Janeiro em 02/10/2002, este conselho votou por unanimidade, pelo tombamento apenas do conjunto de edificações [...] ficaram excluídos, portanto, do processo de tombamento IPHAN nº 1485-T-01 este acervo móvel (IPHAN, 2001).

Dessa forma, o IPHAN afirma que o tombamento se restringe apenas ao conjunto edificado. No ano de 2005, a Procuradoria da República do município de Campinas encaminhou ao IPHAN uma solicitação de reapreciação do valor histórico e bibliográfico do acervo móvel da Companhia Paulista para eventual tombamento, alegando que esse conjunto dos bens móveis seria de interesse público. Marly Rodrigues, chefe da divisão técnica à época, emitiu um parecer em que enfatizou a ideia de que a junção de bens móveis ao bem imóvel reforçaria a construção da memória. Entretanto, por descuido com a memória arquivística, juntaram-se documentos de inúmeras empresas que compuseram uma massa ainda não identificada e, sem qualquer sentido ou valor documental (BARTCUS, 2012), de modo que se torna evidente a necessidade de identificar a procedência do conjunto encontrado atualmente na biblioteca do Complexo, procedimento essencial para o processo de classificação e ordenação de documentos.

Segundo Gonçalves (1998), a espécie, o tipo, a forma e o formato do conteúdo do documento são importantes para a caracterização do registro. Todos esses elementos ajudam a esclarecer um outro ainda mais fundamental: o contexto de produção do documento. Os registros estão intimamente relacionados às diversas atividades exercidas pelas empresas em questão ao longo do tempo. Consequentemente, compreender o contexto de produção dos documentos exige conhecer sua história, onde estavam, de quais empresas foram trazidos, se estavam ou não organizados anteriormente etc. A classificação pode ser entendida como a principal etapa no processo de organização de um conjunto, pois garante a representação dos documentos como um conjunto integrado em sua totalidade, garantindo também o propósito da classificação, que é basicamente dar visibilidade às funções e atividades do organismo produtor, deixando clara as ligações entre os documentos ali reunidos.

Sem a classificação, fica nebulosa a característica que torna os documentos de arquivos peculiares e diferenciados em relação aos demais documentos: a organicidade. Nenhum documento de arquivo pode ser plenamente compreendido isoladamente e fora dos quadros gerais de sua produção – ou, expresso de outra

forma, sem o estabelecimento de seus vínculos orgânicos. Por consequência, a classificação torna-se condição para a compreensão plena dos documentos de arquivo – tanto na perspectiva de quem os organiza como de quem os consulta (GONÇALVES, 1998).

Portanto, identificando a procedência do conjunto, seu acúmulo e suas condições gerais de conservação auxilia na compreensão da história administrativa da empresa e no entendimento das políticas de preservação que geraram esse acúmulo documental.

A respeito das metodologias utilizadas, procuramos apresentar reflexões e análises que permitam auxiliar no preenchimento das lacunas existentes sobre organização de acervos em museus ferroviários. E reforçar o debate geral sobre o trabalho, manutenção e conservação do patrimônio documental no Brasil através de um estudo de caso (Museu da Companhia Paulista), por meio de procedimentos que serão abordados a seguir. Logo, a pesquisa é de caráter qualitativo, de natureza exploratória e descritiva.

A pesquisa procura verificar as legislações que atuaram sobre o objeto no período de unificação desse acervo ou se essa foi resultado de alguma ação ou política de preservação, permitindo, então, constatar eficácia da política documental e de preservação do patrimônio no Estado.

Nos primeiros momentos de pesquisa, foi realizado o levantamento de uma bibliografia visando esclarecer as dificuldades que podem ser posteriormente encontradas, como, por exemplo, o tratamento das fontes documentais e orais e o funcionamento e legislação dos órgãos públicos que entram em contato com o objeto. Nos primeiros capítulos, foi crucial a revisão bibliográfica a respeito da legislação e dos órgãos públicos que entram em contato com o objeto.

Posteriormente, a fim de identificar a procedência do conjunto bibliográfico que hoje se encontra em parte na biblioteca do Complexo FEPASA (bibliográfico), e outra parte no acervo do DNIT (arquivístico), foram consultados em visitas técnicas por meio de uma coleta de dados em registros documentais sobre o acervo. O trabalho técnico teve início durante a iniciação científica “Acervo Bibliográfico do Museu da Companhia Paulista: Identificação de histórico de acervo como estratégia de valoração do patrimônio documental”, onde foram consultados e registrados em ferramentas de

pesquisa cerca de 1000 títulos, entre livros técnicos, relatórios, fichas de controle de empréstimo e fichas catalográficas, listagens patrimoniais, inventários e termos de cessão da RFFSA ou do IPHAN, em busca de registros de origem da biblioteca, como carimbos de bibliotecas predecessoras, fichas de locação entre outros indícios.

Os instrumentos de pesquisa foram elaborados inicialmente em forma de planilha a fim de organizar os dados coletados, sendo esses instrumentos testados e aperfeiçoados no decorrer do tempo. Foram elaboradas duas planilhas; a planilha A contém os documentos que fazem parte de um conjunto que foi produzido para cumprir determinadas funções administrativas, como prestação de conta do período aos acionistas, registros de assembleias gerais, relatórios de serviços, entre outros, conforme expresso nas apresentações iniciais dos mesmos.

Senhores Accionistas. Cumprindo a disposição do art. 19 dos Estatutos da Companhia, vem a Directoria trazer ao vosso conhecimento os principaes factos ocorridos durante o anno social de 1904, e ao mesmo tempo, submeter ao vosso esclarecido juízo as contas e o balanço correspondentes ao referido período, acompanhados do parecer do Conselho Fiscal, documentos esses que estiveram em tempo à vossa disposição, conforme preceitúa a lei. (COMPANHIA PAULISTA DE VIAS FERREAS E FLUVIAES, 1905).

Tomando como base o conceito de documentos de arquivo são: “[...] aqueles que depois do trâmite dentro da ação que justificou sua criação foram recolhidos a arquivos, passando pelas diversas fases do ciclo vital dos documentos” (BELLOTTO, 2006, p. 272). Já as fichas registradas na Planilha B, têm um local de origem em comum: a biblioteca FEPASA. E em sua grande maioria tratam livros técnicos de assuntos referentes à ferrovia.

Passando por um aprimoramento de instrumentos, a coleta de dados foi armazenada também em planilhas no *software* “Zotero”. O programa em questão auxilia na organização dos documentos, oferecendo a possibilidade de ordenar os dados em coleções, e também a de inserir palavras-chave em cada item, facilitando o processo de cruzamento de informações. Nesse caso, os documentos levantados em campo, foram registrados na plataforma da Biblioteca Memória Ferroviária (BMF), recompondo, de maneira parcial e virtual, os catálogos das bibliotecas de onde originaram o acervo em questão.

O *software* tem sido considerado, para a organização de diversas bibliotecas, uma referência na preservação de documentos ferroviários, como por exemplo, o

Arquivo e Biblioteca do Museo del Ferrocarril de Madrid, e também vem sendo utilizado pelo Projeto Memória Ferroviária, com o objetivo da criação de uma Biblioteca Eletrônica, que reúne estudos sobre a história das ferrovias em São Paulo e sua preservação. Atualmente, possui cerca de 20 mil itens registrados entre livros, artigos, documentos cartográficos e iconográficos, possibilitando uma nova perspectiva de cruzamento de informações entre diversos acervos documentais estudados pelo projeto, como o da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, localizada em Bauru, e do Arquivo Público do Estado de São Paulo.

Para realizar um levantamento da época e das condições em que foi reunido o conjunto bibliográfico, foram identificados e entrevistados alguns indivíduos que atuaram com o acervo durante o período estudado. Tais entrevistas aconteceram a partir de um roteiro pré-programado com base em metodologias encontradas na história oral que consiste em atividades anteriores e posteriores à gravação dos depoimentos: como um levantamento de dados para a preparação de um roteiro para as entrevistas, contatar o entrevistado, gravar o depoimento, transcrevê-lo e o tratamento e análise do material gravado (ALBERTI, 2005).

Logo, uma parte substancial da pesquisa tem como matéria prima a oralidade, o relato, tendo a memória como componente essencial do processo de pesquisa. História oral e memória estão intrinsecamente ligados às entrevistas e procuram elucidar as disputas de interesse entre os órgãos envolvidos nos processos que serão tratados. Têm-se, então, duas direções: uma subjetiva, ancorada nos pensamentos e lembranças dos entrevistados; e outra, objetiva, que está presente nos objetos, estruturas, documentos e legislações. Além disso, outro aspecto com ligação à memória, são os Museus, Bibliotecas e Arquivos, que serão tratados mais profundamente no decorrer da dissertação. O MCP e a BMCP representam uma parte significativa do patrimônio ferroviário do Estado de São Paulo, e através deles foi possível trabalhar diversos dos contrastes presentes na História Oral.

Também foi realizada a análise dos processos de tombamento já finalizado do Complexo FEPASA, através dos órgãos IPHAN e CONDEPHAAT, para podermos analisar se a composição da coleção é resultado de alguma ação ou política de preservação. Compreende-se que a discussão proposta caminha, em determinados momentos, paralelamente à outras questões tais como a história da instituição, políticas públicas de preservação, ou a difusão do Museu. Tendo em conta, então,

que o acervo documental antecede à formação do Museu, o objetivo do projeto é identificar como se deu a formação desse acervo, em que condições foi formado, se existiu uma legislação que impulsionou essa construção ou que atua sobre esse acervo e os pormenores que levaram ao acúmulo e gestão dessa coleção. Por fim, espera-se que tal esforço em apresentar reflexões e análises permita auxiliar no preenchimento das lacunas existentes sobre organização de acervos em museus ferroviários e reforçar o debate geral sobre o trabalho, manutenção e conservação do patrimônio documental no Brasil.

É importante ressaltar que, inicialmente, as metodologias previstas no projeto contavam com visitas técnicas ao acervo da BMCP e um vasto levantamento de campo, realizado juntamente com bolsistas de treinamento técnico do PMF. Entretanto, a transferência de parte do acervo para o arquivo do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transporte (DNIT), desmembrou o acervo arquivístico do acervo bibliográfico e tridimensional, dificultando o acesso aos mesmos. Esse processo de transferência será tratado no decorrer da dissertação, contudo, há de se pontuar que é considerável a dificuldade de acesso a uma parte significativa dos arquivos brasileiros (GOMES et al., 2022, no prelo). No caso de investigações sobre a história ferroviária, em particular, além de documentação em órgãos públicos de fiscalização ou administração do transporte, haveria também dificuldades de acesso a material documental das empresas ferroviárias, seja porque não foram mantidos ou porque acabaram dispersos devido às fusões entre empresas e processos de inventariança.

Foram realizadas algumas visitas técnicas nos acervos, mas, posterior às medidas restritivas de controle a COVID-19, a continuação dos trabalhos de campo se tornou inviável, de modo que o levantamento técnico foi menor do que o previsto. Devido a essas dificuldades de pesquisa, foi incorporado um novo viés ao projeto dando enfoque na temática das políticas públicas patrimoniais, e na sua efetivação em outros acervos ferroviários a nível internacional, federal, estadual e, por fim, municipal.

O objetivo do primeiro capítulo dessa dissertação é tratar sobre a política de salvaguarda de acervos de empresas no Brasil que incidem – ou deveriam incidir – sobre a formação do objeto de estudo desta pesquisa. Políticas estas que foram tratadas em nível federal e estadual através da legislação, com enfoque nos anos de

1970 em diante, procurando mostrar os avanços nas ideias tradicionais de patrimônio até os conceitos mais atuais de patrimônio industrial. Para que, no decorrer dos próximos capítulos seja possível investigar se a existência de uma legislação sobre a guarda documental, na época da sua reunião, atinge na prática as empresas públicas e privadas, de modo a verificar se a composição desta coleção é resultado de alguma ação ou política pública de preservação, seja de bens documentais ou de bens ferroviários em geral.

Através de uma coleta de informações gerais sobre a salvaguarda de arquivos de documentação de indústria nas últimas décadas, procurou-se tratar da guarda de documentos nas empresas e da relevância da temática nos quadros atuais. No subitem 2.3 apresenta-se o resultado de uma coleta realizada a respeito da legislação que trata de documentos, em alguns casos, internacionais como Inglaterra, México, França e Espanha. Possibilitando uma análise entre os casos brasileiros a respeito da guarda de documentos de empresas com casos internacionais. Buscando compreender também as salvaguardas existentes de bens ferroviários com foco nas documentações em alguns representantes do mundo, e atuação dos agentes que representam os Estados nos processos de salvaguarda. No segundo capítulo procuramos tratar sobre a efetivação dessas políticas, mais especificamente no Estado de São Paulo, buscando aproximar tais legislações do objeto da pesquisa e sua efetivação de fato nos acervos que serão tratados.

O terceiro capítulo tem como objetivo o detalhamento da formação do acervo documental do Museu da Companhia Paulista. Num primeiro momento, buscou-se reforçar as metodologias utilizadas como a história oral, pesquisas de campo entre outras, e o detalhamento livro a livro, já iniciado na iniciação científica, e que tem continuidade nesta pesquisa. Nesse processo de histórico, identificou-se a criação do Museu da Companhia Paulista dentro do processo federal e do projeto de preservação da empresa, até os dias atuais, quando houve o desmembramento do acervo, amplamente tratado neste capítulo. Em resumo, o acervo iconográfico foi para o Arquivo do Estado, o bibliográfico para a Biblioteca do Museu da Companhia Paulista, e o arquivístico para o Arquivo do DNIT. Recuperando momentos dos capítulos anteriores, tratou-se da legislação e sua eficácia em relação ao objeto dessa pesquisa.

5 CONCLUSÃO

Como visto nesse trabalho, a legislação brasileira prevê dois instrumentos legais de patrimonialização de bens culturais, sendo eles: o tombamento (realizado pelo IPHAN), e posterior a criação do CONARQ, com a “declaração de interesse público social”. Apesar de existir um órgão voltado exclusivamente para a preservação do patrimônio documental, esse trabalho identificou um número ínfimo de processos relativos a acervos arquivísticos, o que nos levou a questionar o local deste tipo de patrimônio no interior das políticas públicas. As ações desse órgão, na prática, são residuais, mesmo se considerarmos os avanços nas questões de regularização de princípios arquivísticos, como no caso do acervo do DNIT, onde as políticas definidas pelo órgão apenas norteiam o processo e cabe aos gestores desenvolver uma política de formação e classificação de acervo.

Abrindo margem para que esses direitos constitucionais estejam no meio de conflitos entre gestores, associações, municípios e etc., sabe-se que até a data do encerramento desta pesquisa, não ocorreu fiscalização por parte do CONARQ nestes acervos. As reflexões trazidas neste trabalho demonstram, sobretudo no caso do acervo da BMCP, insuficiências para subsidiar ações efetivas, tanto do Estado como das gestões municipais na implantação dessas políticas. O problema, além da ausência de uma política pública arquivística em nível nacional (apesar da criação do CONARQ que tem por finalidade definir essas políticas), também envolve as situações de implementação das políticas patrimoniais já existentes, e esse processo torna-se evidente ao se tomar como base as dificuldades estruturais nesses casos.

No caso da Política Nacional de Arquivos, essa problemática chama especialmente atenção porque existe um mecanismo para tal: o CONARQ. Desde 1994, ele desenvolveu diversas ações técnico-científicas relevantes, mas não formulou, como previsto na legislação, uma política nacional de arquivos e, tampouco, implementou o Sistema Nacional de Arquivos. A ausência de uma política pública arquivística em nível nacional evidencia as dificuldades estruturais do Estado no desenho e operacionalização de políticas públicas informacionais.

A difusão das práticas de proteção ao patrimônio com características participativas tem se mostrado menos intensa no estado de São Paulo em comparação a outras políticas sociais. Por exemplo, baseado nos 645 municípios do estado, segundo Losnak (2018), somente 16,74% possuem conselhos de

preservação. Esses índices demonstram que as políticas públicas de preservação do patrimônio, ainda que sistematizadas por órgãos federais, estaduais e/ou municipais, ainda são pouco praticadas, talvez pela compreensão por meio de um senso comum, de que as políticas culturais não são tão essenciais como educação ou saúde.

Juntamente com os dados reunidos nas atas do CONARQ no primeiro capítulo, constata-se que a ênfase dos debates se concentra na produção de normas técnicas e na produção de mecanismos de funcionamento do próprio Conselho. De modo que a política nacional de arquivos, objeto do CONARQ, é um tema completamente periférico, enquanto os Arquivos Municipais foram citados em somente 4% das reuniões (JARDIM, 2008). Esses dados unidos, mostram uma determinada similaridade entre a representação praticada pelos municípios, como também por órgãos institucionais, como o CONARQ. Diante dessa similaridade, destaco três pontos principais:

a) As políticas públicas praticadas de forma participativa têm-se difundido mais do que as práticas burocráticas, que se resumem exclusivamente às decisões do executivo ou do legislativo quanto ao processo de preservação;

b) a adoção por parte dos municípios de iniciativas individuais de gestões, universidades ou pessoas, sem a associação a uma política de estímulo por parte dos governos. Ao assumirem a responsabilidade pelos museus ferroviários, as prefeituras apenas os incorporaram ao plano de gestão destinada a instituições culturais já existentes, sem estabelecer nenhum projeto consistente que realizasse as atividades esperadas por um museu ferroviário. Existem, é claro, algumas intervenções que garantem condições mínimas de funcionamento. Contudo, os problemas citados não se mostram apenas de caráter técnico ou específicos do patrimônio industrial, mas sim relativos a questões de políticas públicas.

c) a representação praticada vem sempre de encontro às necessidades inerentes aos processos de privatização, e subsequente, de preservação. Segundo a pesquisa realizada nos processos de tombamento utilizados como fonte deste trabalho, constatou-se que ambos têm como requerentes membros de Conselhos Municipais no período de desestatização das empresas férreas. Sendo que a legislação estabelece que a solicitação de abertura de processos de tombamento somente é permitida pela promotoria estadual e/ou pelo proprietário do bem em questão, o que, em tese, limitaria as iniciativas individuais e de outros setores.

Outro cenário fundamental discutido nesta pesquisa diz respeito ao acervo da Biblioteca do Museu da Companhia Paulista. Em um balanço das gestões apontadas, as ações municipais no decorrer do tempo se mostram descontinuadas. Não há um responsável de fato pela preservação do patrimônio documental e tridimensional. Ele está sem a manutenção adequada, no meio dos conflitos entre os agentes preservacionistas e as gestões. Até 2004, quando se deu o tombamento do IPHAN, o Museu foi gerido por associações como a APMCP e a SOAPHA, que procuravam assegurar a preservação do acervo, antes de se iniciar o processo de tombamento.

Posterior a 2004, a direção do Museu fica a cargo da Prefeitura, que procura manter seu funcionamento, porém, há uma inconstância nos investimentos, dependendo da direção, que muda a cada quatro anos. De modo geral, existe uma falta de funcionários técnicos especializados e de infraestrutura para conservação adequada, seja da biblioteca ou do acervo tridimensional. Os projetos iniciados por uma direção, muitas vezes, não têm continuidade na seguinte.

Daí a necessidade de se fazer uma pesquisa da história administrativa do acervo, com vistas a identificar nesse percurso quem foi(ram) a(s) entidade(s) produtora(s) e dos problemas acometidos com as diferentes transferências de custódias. Após identificar essa cadeia, os órgãos competentes de preservação devem requerer à entidade custodiadora do acervo (ARQUIVO NACIONAL, 2005), que assuma as responsabilidades e envide esforços para implementar as políticas de preservação extensiva a massa documental.

Em meio a esse impasse administrativo, as diversas metodologias adotadas para organização do acervo acabaram sem continuidade, resultando num acervo documental precário. Percebe-se que as formas de administração variam de acordo com a gestão e, com isso, observa-se que não dependem necessariamente da Prefeitura ou de uma legislação específica que obrigue os diretores a conduzirem de determinada forma. A possível maneira de amenizar as problemáticas sofridas por esse acervo não se trata de uma resposta de curto prazo aos problemas evidentes, mas sim, um programa de preservação que atue de forma consolidada, que perpassasse as gestões, para que a próxima administração venha e continue o que foi feito defendendo os interesses da sociedade.

Em se tratando das políticas públicas, de maneira geral, são deficientes no país. Afinal, à qual esfera este problema pertence: Federal, Estadual ou Municipal? O

caso das ausências de políticas a respeito de patrimônio documental não é algo isolado. A ausência de uma política pública arquivística em nível nacional fica evidente ao se tomar como base as dificuldades estruturais no caso da gestão da Biblioteca. No âmbito federal existem, de fato algumas leis, mas com uma dificuldade prática de implementação. Ficou evidente que a legislação existente não atinge o acervo de forma prática devido ao não pertencimento da documentação ao Estado ou ao Município. Estes estão atrelados ao cumprimento de normas que não permitem investimentos em fundos que não são dos mesmos, podendo ser subordinados à Lei de Responsabilidade Fiscal.

Por consequência, mesmo a legislação já existente, quando se vê em meio às divergências entre os agentes preservacionistas, mostra-se pouco clara e com uma efetivação ineficiente. Os órgãos de preservação procuraram contribuir e fornecer apoio técnico no trato com o acervo e em sua organização. O problema que se apresenta é maior, já que se relaciona com questões mais amplas, como a falta de uma política patrimonial e a falta de definição a quem cabe a custódia do acervo.

As situações de tutelas de acervos ferroviários como vista nesse caso, são recorrentes em diversos cenários, e o patrimônio ferroviário, quando não tem priorizado sua salvaguarda, se vê em meio a esse imbróglio jurídico. A falta de políticas federais e de sua implementação resulta num problema de custódia que, por sua vez, resulta na atribuição de responsabilidade a um órgão que não têm essa função. Afinal, não é função do DNIT (já que é um departamento que trata de problemas técnicos relacionados a infraestrutura e transportes) a manutenção desse acervo, logo, a “solução encontrada” não é de longo prazo.

É preciso pensar sobre a necessidade de estabelecer direcionamentos para que o patrimônio ferroviário que não se restrinja apenas às estações de trens e bens imóveis, mas que contemplem, também, acervos tridimensionais, bibliográficos e arquivísticos, essenciais para a compreensão dos processos históricos referentes à memória ferroviária.

É preciso notar que a reunião do conjunto documental em um acervo e suas condições históricas, nas décadas de 1990 e 2000, revela além da história da instituição, a forma de gestão pública da época. Através desse estudo singular conseguimos evidenciar como as relações estabelecidas entre criação desse acervo e das instituições que deram origem a ele, geram reflexões sobre o modo como foram

gerenciados os processos patrimoniais no período de desestatização. Trata-se de compreender o funcionamento das políticas públicas através da formação de um acervo, ainda que se trate de um arquivo de empresa. Toda a situação apresentada não possui uma conclusão definitiva, pois os processos referentes à Biblioteca estão longe de terminar. Para além das conclusões, a intenção maior desta pesquisa é disponibilizar o objeto tratado para o debate dentro do patrimônio ferroviário e, de certa forma, estreitar as relações entre os órgãos de preservação e a Universidade, pois, muitas vezes, a crítica que se faz no âmbito acadêmico desconsidera a realidade desses órgãos, suas dificuldades e toda a questão burocrática.

Logo, com base na experiência da Biblioteca presente no Museu da Companhia Paulista, podemos certificar que é fundamental que as instituições que resguardam documentos de valor histórico desenvolvam políticas de formação e classificação de acervo. A efetivação dessas políticas apresenta incalculáveis vantagens, que vão desde a eficácia na preservação do patrimônio documental, manutenção do acervo e valoração do mesmo como patrimônio relevante aos estudos em história ferroviária, até o estabelecimento de um perfil desse acervo e da instituição que o abriga. Mas, principalmente, o profissionalismo dos responsáveis pela custódia de fundos e coleções - que deveriam ser de interesse público - ao implementar políticas essenciais que não se limitem somente à Biblioteca, mas também a outros centros de documentação ou de memória que desenvolvam atividades semelhantes.

O estudo sobre o acervo documental ferroviário expõe que ainda há muitas lacunas abertas para compreender as diferentes iniciativas e a relação entre elas: comparar o agrupamento dos objetos e a formação das coleções; o funcionamento nos dias atuais e a característica das instituições e dos gestores; o quadro técnico e os processos museológicos desenvolvidos por cada; o *modus operandi* de acolhimento das instituições que possuem objetos técnico-industriais (caracterizados como patrimônio industrial ferroviário).

A sistematização dos dados identificados facilita observar, por um lado, os aspectos que remontam à trajetória histórica da musealização do patrimônio industrial brasileiro e à ação governamental contextualizada em um período específico da economia do país. Por outro lado, os desdobramentos decorrentes da história da ferrovia no Brasil, correlacionados à criação dos museus, aos processos iniciais de musealização e ao posterior abandono. Deste modo, compreende-se serem estas as

iniciativas que dispararam os processos de musealização do patrimônio industrial ferroviário e que hoje podemos distinguir com desdobramentos envolvendo outros programas, projetos e responsáveis. Visualizar o panorama desse acervo possibilita refletir sobre pontos específicos da formação de outros acervos e o agrupamento de coleções.

6 REFERÊNCIAS

- ALBERTI, V. A história dentro da história. In: **Fontes Históricas**. [s.l.] Contexto, 2005. p. 155–202.
- ALMEIDA, M. C. B. DE. Bibliotecas, arquivos e museus: convergências. **Revista Conhecimento em Ação**, v. 1, p. 162–185, 2016.
- BARTCUS, A. Z. V. UNESP. **Memória e Patrimônio Ferroviário: Estudo sobre o museu da Companhia Paulista em Jundiaí/SP**. 2012.
- BELLOTTO, H. **Arquivos permanentes: tratamento documental**. Rio de Janeiro: FGV, 2006.
- BEMVENUTI, A. Aspectos históricos da musealização do patrimônio industrial ferroviário brasileiro. **Faces da História**, v. 4, n. 1, p. 123–146, 2017.
- BEMVENUTI, A. **Gestão de museu: comunicação e público - estudo sobre o Museu do Trem, São Leopoldo, RS (2009-2012)**. Dissertação de Mestrado—São Paulo: Universidade de São Paulo, 2016.
- BRASIL. Constituição da República Federativa do Brasil. 1946.
- BRASIL. Constituição da República Federativa do Brasil. 1967.
- BRASIL. Constituição da República Federativa do Brasil. 1988.
- BRASIL. Lei 8.159/1991. 8 jan. 1991.
- BRASIL. 11483. Lei 11483/2007. 2007 a.
- BRASIL. DECRETO Nº 6.018, DE 22 DE JANEIRO DE 2007. 2007 b.
- BRASIL. LEI Nº 11.906, DE 20 DE JANEIRO DE 2009. 2009.
- BRASIL. LEI Nº 12.527, DE 18 DE NOVEMBRO DE 2011. 18 nov. 2011.
- BURKE, P. **Variedades de história cultural**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2006.
- BUZELIN, J. E. DE C. R.F.F.S.A. - Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima - Histórico de Formação. v. 1, 2009.
- CAMARGO, A. M.; GOULART, S. **Centros de memória: uma proposta de definição**. São Paulo: Edições SESC, 2015.
- CAMARGO, C. R. **A margem do Patrimônio Cultural. Estudo sobre a rede institucional de preservação do patrimônio histórico no Brasil (1838-1980)**. [s.l.] Faculdade de Ciências e Letras Assis - UNESP, 1999.
- CASTRO, S. R. DE. **O Estado na preservação dos Bens Culturais: o tombamento**. Rio de Janeiro: IPHAN, 2009.
- CHOAY, F. **A alegoria do patrimônio**. São Paulo: Estação Liberdade, Editora Unesp, 2006.
- COMPANHIA PAULISTA DE VIAS FERREAS E FLUVIAES. **Relatório da Companhia Paulista de Estrada de Ferro (1904)**. São Paulo: Typ e Pap Vanorden & Cia, 1905.

- CONDEPHAAT. 36.516. Processo de tombamento "Estudo de Tombamento do Conjunto e Equipamentos das Oficinas da Companhia Paulista". 1997.
- COOPER, M. Brazilian Railway Culture. p. 81–82, 2011.
- CRUZ, B. A. **Relatório de visita técnica ao Museu da Companhia Paulista**. [s.l: s.n.].
- DELMAS, B. Arquivos para quê? textos escolhidos. 2010.
- DEMPSEY, L. Scientific, industrial, and cultural heritage, a shared approach: a research framewok for digital libraries, museums and archives. v. 22, 2000.
- ESPANHA. Lei 16/1985, de 25 de junho de 1985. 1985.
- ESTADO DE SÃO PAULO, C. DECRETO Nº 7.724, DE 16 DE MAIO DE 2012. 16 maio 2012.
- FAVRIER, J. **Pratique archivistique française**. Paris: Direction des Archives de France, 2008.
- FONSECA, M. C. L. **O patrimônio em processo: trajetória da política federal de preservação no Brasil**. Rio de Janeiro: UFRJ, 2005.
- GILLE, B. Les archives d'enterprises. 1958.
- GOMES, A. V.; LICO, T. S.; OLIVEIRA, E.R. DE; ROCHA, Nicolle. A elaboração de uma memória histórica na pós-graduação: análise bibliométrica de teses e dissertações sobre ferrovia (1960-2020). **Memória Ferroviária e Cultura do Trabalho**, Série TICCIB Brasil, Novas Perspectivas. v. 3, 2022 (no prelo).
- GOMES, A. V.; OLIVEIRA, E. R. DE. Patrimônio documental e acervos políticas públicas através da formação do acervo documental da biblioteca do museu da companhia paulista. v. 18, 2020.
- GOMES, A. V. **Planilha BMCP**, 2020.
- GOMES, A. V.; OLIVEIRA, E. R. Acervos e Ferrovia: preservação do patrimônio documental ferroviário paulista – Revista Restauro: arte | museu | arquitetura | cidade. **Revista Restauro**, v. 3, n. 5, 2019.
- GONÇALVES, J. **Como classificar e ordenar documentos de arquivo**. [s.l.] Arquivo do Estado de São Paulo, 1998.
- GOULART, S. **Patrimônio Documental e História Institucional**. [s.l.] Associação dos Arquivistas de São Paulo, 2005.
- GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO. **Inventário de documentos do Fundo de Secretaria dos Transportes Departamento Ferroviário (1869 -1971)**, S/D.
- HALBWACHS, M. **A memória coletiva**. São Paulo: Centauro, 2006.
- IPHAN. 1485-T-01. Processo de tombamento "Conjunto de edificações da companhia paulista de estradas de ferro, município de Jundiaí, estado de São Paulo". 2001.
- JARDIM, J. M. **Políticas públicas de informação: a (não) construção da política nacional de arquivos públicos e privados (1994-2006)**. Anais de evento apresentado em IX ENANCIB Diversidade Cultural e Políticas de informação. São Paulo, 2008.
- JUCÁ, J. **CHESF - 35 anos de história**. CHESF, 1982.

KUHL, B. M. A expansão ferroviária em São Paulo (Brasil) e problemas para a preservação de seu patrimônio. v. 23, p. 166–197, 2012.

LE GOFF, J. **História e Memória**. [s.l.] UNICAMP, 2012.

LOSNAK, S. R. **Museus e conselhos participativos como mecanismos de preservação ferroviária: as particularidades da política pública de preservação em Bauru/SP (1980-2014)**. Dissertação de Mestrado—Bauru: Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho, 2018.

MARTINEZ. **Tras las huellas del ferrocarril. Guia de Fuentes**. CONACULTA: [s.n.].

MATOS, L. F. **Estação da memória: um estudo das entidades de preservação ferroviária do Estado do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas, 2010.

MATOS, L. F. **Memória Ferroviária: de mobilização popular à política pública de patrimônio**. Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas, 2015.

MENDES, J. A. Arquivos empresariais: História, Memória e Cultura da Empresa. n. XXXV, 2002.

MENESES, U. T. B. DE. **Os paradoxos da memória: Memória e cultura, a importância da formação cultural**. São Paulo: SESC/SP, 2007.

MÉXICO. Lei Federal de Arquivos publicada em 23 de janeiro de 2012. 2012.

MINISTÉRIO DO TRANSPORTE. Documento nº 1, 1980-1982. 1983.

MINISTÉRIO DO TRANSPORTE; SÃO PAULO (ESTADO). **PREGÃO**

ELETRÔNICO Nº 5 99 03/2018, mar. 2018. Disponível em:

http://comprasnet.gov.br/ConsultaLicitacoes/download/download_editais_detalhe.asp?coduasg=390015&modprp=5&numprp=599032018.

MOLINA, T. DOS S. **Arquivos privados e interesse público: caminhos da patrimonialização documental**. Dissertação de Mestrado—São Paulo: PUC, 2013.

MORAES, E. H.; OLIVEIRA, E. R. O Patrimônio Ferroviário nos Tombamentos do Estado de São Paulo. **Revista Memória em Rede**, v. 9, n. 16, p. 18–42, 2017.

NASCIMENTO JR, J.; CHAGAS, M. DE S. **Ibermuseus: Panoramas Museológicos da Ibero-américa**. Salvador, 2007.

OLIVEIRA, E. R. DE. Museus ferroviários do Estado de São Paulo (Brasil): as políticas de conservação e o estado atual do patrimônio ferroviário brasileiro. **TST Transportes, Servicios y Telecomunicaciones**, v. 19, p. 190- 204., 2010.

OLIVEIRA, E. R. DE. Museus e Ferrovias: estudo sobre a preservação do patrimônio ferroviário paulista. **Labor e Engenho**, Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho. v. 5, n. 3, p. 20–31, 1 jul. 2011.

OLIVEIRA, E. R. DE. Arqueologia Industrial, Patrimônio Industrial e sua difusão cultural. In: **Arqueologia Pública e Patrimônio: questões atuais**. Criciúma: UNESC, 2015. p. 197–225.

OLIVEIRA, E. R. DE; BRANDÃO, L. M.; SCHUSTER, C. E. Projeto Memória Ferroviária (São Paulo, Brasil, 1868-1971). 2012.

OLIVEIRA, E. R. DE; CORRÊA, L. M. História ferroviária e pesquisa: a consolidação da temática nas pesquisas de pós-graduação no Brasil (1972-2016). **Topoi**,

Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho (professor); Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho (doutor). v. 19, n. 38, p. 140–168, 2018.

PARADELA, C. L. **Desestatização da Rede Ferroviária Federal S/A: impactos sobre os recursos humanos da administração geral**. Dissertação de Mestrado—Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas, 1998.

POLLAK, M. **Memória, esquecimento e silêncio**. v. 2, 1989.

RFFSA. **Inventário FEPASINHA**, 2007.

RODRIGUES, M. Preservar e Consumir: o patrimônio histórico e o turismo. In: **Turismo e Patrimônio Cultural**. São Paulo: Contexto, 2001. p. 15–24.

SANTOS, E. P. **Meu pai ferroviário: memória dos trabalhadores da estrada de ferro**. Jundiaí, SP: Inhouse, 2006.

SANTOS, E. P. **Meu pai ferroviário 2: memória dos trabalhadores da estrada de ferro**. Jundiaí, SP: Inhouse, 2007.

SÃO PAULO (ESTADO). 40.748. DECRETO N. 40.748. 1 abr. 1996.

SÃO PAULO (ESTADO). DECRETO Nº 42.593, DE 08 DE DEZEMBRO DE 1997. 8 dez. 1997.

SÃO PAULO (ESTADO); SECRETARIA DO ESTADO DA CULTURA, ESPORTE E TURISMO; CONSELHO DE DEFESA DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO, ARQUEOLÓGICO, ARTÍSTICO E TURÍSTICO DO ESTADO DE SÃO PAULO. **Processo Condephaat: 01157/13 - tombamento de 15 bens da antiga Companhia Mogiana de Estradas de Ferro, em Campinas**, 2013.

SCHOENMAKER, L. L. B. Apontamentos sobre o acervo do Museu da Companhia Paulista em Jundiaí. 2016.

SCHOENMAKER, L. **Entrevista a respeito da BMCP**, fev. 2018.

SILVA, W. M. DA. **Arquivos de interesse público e social: a atuação do conselho nacional de arquivos**. Dissertação de Mestrado—Niterói: UFF, 2011.

SILVA, T. M.; OLIVEIRA, E. R. DE. Acervos documentais em engenharia ferroviária para estudo de história comparada (França e Inglaterra). In: **Memória Ferroviária e Cultura do Trabalho. Série TICCIB Brasil, Novas Perspectivas**. São Paulo: Cultura Acadêmica, 2020. v. 2p. 91–118.

SIMMONS, J. **Transport Museums in Britain and Western Europe**. London: George Allen and Unwin LTD, 1970.

SOARES, T. N.; MOURA, T. R. O arquivo e a informação como patrimônios: uma análise sobre a relevância do centro de documentação da CHESF. v. 5, p. 5–21, 2017.

SUANO, M. **O que é Museu?** [s.l.] Brasiliense, 1986.

TASSI, Rafael Prudente Corrêa. **Entrevista realizada a respeito do desmembramento do acervo da BMCP para o DNIT**, 1 out. 2019.

UNESCO. **Programa Memória do Mundo: diretrizes para a salvaguarda do patrimônio documental**, 2002. Disponível em: <https://bit.ly/31oSOou>. Acesso em: 12 set. 2017

VICENTINI, P. **Entrevista a respeito do histórico da BMCP**, 10 set. 2018.