

ALINE ZANDRA VIEIRA BARTCUS

MEMÓRIA E PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO:

Estudo sobre o museu da Companhia Paulista em Jundiaí/SP.

ASSIS

2012

ALINE ZANDRA VIEIRA BARTCUS

MEMÓRIA E PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO:

Estudo sobre o museu da Companhia Paulista em Jundiaí/SP.

Dissertação apresentada à Faculdade de Ciências e Letras de Assis – UNESP – Universidade Estadual Paulista para a obtenção do título de Mestre em História (Área de Conhecimento: História e Sociedade)

Orientador: Eduardo Romero de Oliveira

ASSIS

2012

Ficha catalográfica preparada pelo Serviço de Biblioteca e Documentação do Instituto  
de Artes da UNESP  
(Fabiana Colares CRB 8/7779)

B283m      Bartcus, Aline Zandra Vieira, 1985-  
              Memória e patrimônio ferroviário: estudo sobre o museu da  
              Companhia Paulista em Jundiaí-SP / Aline Zandra Vieira  
              Bartcus. – Assis-SP, 2012.  
              148 f. ; il.

              Orientador: Prof. Dr. Eduardo Romero de Oliveira  
              Dissertação (Mestrado em História) – Universidade  
              Estadual Paulista, Faculdade de Ciências e Letras de Assis,  
              2012.

              1. Museu Ferroviário de Jundiaí (SP). 2. Ferrovias –  
              História – São Paulo. 3. Privatização. 4. Preservação – Memória  
              ferroviária. I. Oliveira, Eduardo Romero. II. Universidade  
              Estadual Paulista, Instituto de Artes. III. Título.

CDD – 338.47

ALINE ZANDRA VIEIRA BARTCUS

**MEMÓRIA E PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO:**

Estudo sobre o museu da Companhia Paulista em Jundiaí/SP.

Dissertação apresentada à Faculdade de Ciências e Letras de Assis – UNESP – Universidade Estadual Paulista para a obtenção do título de Mestre em História (Área de Conhecimento: História e Sociedade)

Data da Aprovação: \_\_\_\_/\_\_\_\_/\_\_\_\_

**COMISSÃO EXAMINADORA:**

\_\_\_\_\_

Presidente: DR. Eduardo Romero de Oliveira – UNESP/Assis

\_\_\_\_\_

DRA. Marly Rodrigues – Memórias Assessoria e Projetos/ São Paulo

\_\_\_\_\_

DRA. Manoela Rossinetti Rufinoni – UNIFESP/ Guarulhos

Dedico este trabalho ao companheiro de todas as horas, que me trouxe inspiração e força para continuar, mesmo quando tudo parecia tão difícil. Nada será suficiente para expressar meu amor por você. Rafa, esse trabalho é nosso, assim como é nossa a vontade de continuar trabalhando por aquilo que acreditamos. Te amo!

## AGRADECIMENTOS

Ao CNPq pelo financiamento que possibilitou a concretização dessa pesquisa;

Ao Prof. Dr. Eduardo Romero de Oliveira, por acreditar no desenvolvimento deste trabalho desde a Iniciação Científica, guiando meus passos por meio das reflexões e das orientações teóricas; por oferecer-me a oportunidade de integrar o projeto “Memória Ferroviária”;

Às professoras Marly Rodrigues e Manoela Rossinetti Rufinoni por integrarem a Comissão Examinadora, contribuindo com a leitura atenta e as reflexões em defesa do patrimônio ferroviário;

Aos professores Dra. Célia Reis Camargo e Dr. Carlos Alberto Sampaio Barbosa, por colaborarem imensamente no Exame de Qualificação, com sugestões de grande relevância para o resultado final deste trabalho, na medida em que indicaram possíveis caminhos a serem seguidos;

Ao Professor Dr. Paulo Henrique Martinez, pela oportunidade de desenvolver trabalhos que foram fundamentais à minha formação e, conseqüentemente, à pesquisa desenvolvida;

A todos os integrantes do Laboratório de História e Meio Ambiente – LABHIMA, da UNESP/ASSIS;

Aos professores e aos funcionários da FCL - UNESP/ASSIS;

Aos funcionários do Museu da Companhia Paulista, do CONDEPHAAT e do IPHAN, por possibilitarem a pesquisa junto às fontes, sem as quais não seria possível a realização deste trabalho.

Aos entrevistados Emanuel Massarani, José Carlos Pisanilo, Carlos Toniolo, Jaime Shenkel, José Antônio Matias, Eusébio Pereira dos Santos, por contribuírem não apenas com suas falas, mas também com suas histórias de vida;

Aos amigos da Pós-Graduação, em especial Pâmela, Ellen, Fernanda, Willian, Thaís, Fábio, Danilo, João, Glauco e Ana Paula, pelas conversas divertidas nos intervalos das aulas e também por compartilhar as incertezas e as angústias em relação à pesquisa.

A minha grande amiga Geovana Gentili, que esteve sempre presente, ainda que longe, em muitos momentos fundamentais da minha vida. Agradeço muito pela leitura e pela correção do trabalho, mas acima de tudo pela amizade (e pelos cafés!);

Aos meus familiares, por me apoiarem sempre: Tê, Rê, Rica e Sônia (minha família há seis anos, sem a qual eu não teria tido a oportunidade de ter dois irmãos!); Tia Ivone (sempre presente nos momentos em que precisei), Vanessa, Magui e Pedro;

Por fim, mas não menos importante e especial, aos meus amados pais – Ivani e José – pelo amor e pelo apoio incondicional, sem os quais jamais teria conseguido chegar até aqui. Agradeço por sempre acreditarem em mim.

*[...] “O museu não existia pra eles, nem pra eles e nem pra rede. Se eu contar pra você quantos funcionários da rede veio aqui saber se estava tudo em ordem nesse período de três anos... Só vinham pra tentar tirar alguma coisa, pra levar embora, pra acompanhar leilão, mas mesmo assim a gente que acompanhava, então não vinham. Tanto é que você vê o patrimônio que é da rede, da área federal ainda, está todo abandonado, e pra mim isso aí é um roubo, é pior que roubar, é um roubo pior ainda! E ninguém faz nada pra tentar melhorar”. (TONIELO, 2010)*

*[...] “Então muita gente reconheceu os seus familiares pelo arquivo. Pasmee, esse arquivo foi triturado e jogado em cima do caminhão, incinerado. Fora os materiais enormes que seriam avaliados hoje como peça de museu. Não vou falar muito senão eu vou chorar”. (PISANILO, 2010)*

BARTCUS, Aline Zandra Vieira. **MEMÓRIA E PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO: Estudo sobre o Museu da Companhia Paulista em Jundiaí/SP**. 2012. 148 f. Dissertação (Mestrado em História). – Faculdade de Ciências e Letras, Universidade Estadual Paulista, Assis, 2012.

## RESUMO

Esta dissertação traz para o debate a situação do Patrimônio Ferroviário de São Paulo, tendo como objeto central o Museu da Companhia Paulista, situado no Município de Jundiaí. Esse museu está localizado no Complexo de Oficinas FEPASA, que atualmente é um patrimônio tombado pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – IPHAN. O foco é compreender como se deu o processo de patrimonialização do museu no período de falência e privatizações das ferrovias. Para entender toda essa trama complexa que se formou após esse delicado momento das malhas ferroviárias, recorreu-se a diversas fontes documentais que evidenciaram inúmeras disputas entre os agentes preservacionistas. Essas fontes foram entrevistas orais realizadas com pessoas envolvidas de alguma forma com a preservação do museu, tais como alguns ferroviários aposentados; Os 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 diversos materiais encontrados no próprio museu. Com base nesse conjunto documental foi possível compreender quais as dificuldades enfrentadas na preservação dos remanescentes ferroviários após a liquidação das empresas férreas, e verificar na prática como os espaços de memórias são, por excelência, lugares de conflitos.

Palavras-chave: Museu Ferroviário, Patrimônio industrial, Memória ferroviária, Privatização, Preservação.

BARTCUS, Aline Zandra Vieira. **MEMORY AND RAILROAD HERITAGE: study about museum of “Companhia Paulista” in Jundiaí/sp.** 2012. 148 f. Dissertation (Master’s degree in History) – Faculdade de Ciências e Letras, Universidade Estadual Paulista, Assis, 2012.

### ABSTRACT

This essay brings to a debate the situation of São Paulo Railway Heritage, which main object is “Companhia Paulista Museum”, located in the city of Jundiaí. This museum is located in the complex of “FEPASA” factory, which is now a heritage listed by the Institute of Artistic and Historical National Heritage - IPHAN. The main idea is to understand how the process of the museum heritage has occurred during the period of bankruptcy and privatization of the railways. To understand this entire complex plot that happened after this delicate moment of the rail network, it was necessary to use several sources of documents that showed numerous disputes among the preservationist agents. These sources were taken from oral interviews with some people who were involved, some way, with the preservation of the museum, like some retired railroaders. The “IPHAN” tipping processes, at the federal level, as the Council of Historical Heritage Defense, Archaeological, Artistic and Tourist - CONDEPHAAT, at the state level, and several materials found in the museum. Based on these documents, it was possible to understand the difficulties faced in the preservation of the remaining railway after the settlement of railway companies, and see in practice how the spaces of memory are for excellence, places of conflict.

Keywords: Railway Museum, Industrial Heritage, Memory train, Privatization, Preservation.

## SUMÁRIO

|                                                                                                                                                     |            |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------|
| <b>INTRODUÇÃO.....</b>                                                                                                                              | <b>12</b>  |
| <br><b>CAPÍTULO 1. DO PATRIMÔNIO AO PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO NO BRASIL: UM BALANÇO TEÓRICO PARA A COMPREENSÃO DO MUSEU DA COMPANHIA PAULISTA.....</b> | <b>19</b>  |
| 1.1.Patrimônio histórico-cultural: um balanço historiográfico do tema.....                                                                          | 20         |
| 1.2.Patrimônio industrial: questões sobre sua preservação.....                                                                                      | 30         |
| 1.3 Museu da Companhia Paulista.....                                                                                                                | 38         |
| <br><b>CAPÍTULO 2. CONFLITOS ESCRITOS: OS PROCESSOS DE TOMBAMENTO DO IPHAN E CONDEPHAAT.....</b>                                                    | <b>56</b>  |
| 2.1. O programa nacional de desestatização- PND.....                                                                                                | 61         |
| 2.2. O processo de tombamento 1485-t-01 - IPHAN.....                                                                                                | 66         |
| 2.3.o processo de tombamento nº 36.516 - CONDEPHAAT.....                                                                                            | 84         |
| <br><b>CAPÍTULO 3. O MUSEU, A FERRÓVIA E AS MEMÓRIAS.....</b>                                                                                       | <b>98</b>  |
| 3.1 História Oral e memória.....                                                                                                                    | 100        |
| 3.2 A identidade ferroviária.....                                                                                                                   | 119        |
| <br><b>CONSIDERAÇÕES FINAIS.....</b>                                                                                                                | <b>134</b> |
| <br><b>REFERÊNCIAS.....</b>                                                                                                                         | <b>141</b> |
| Documentos.....                                                                                                                                     | 141        |
| Entrevistas .....                                                                                                                                   | 142        |
| Periódico.....                                                                                                                                      | 142        |
| Legislação.....                                                                                                                                     | 142        |
| Livros.....                                                                                                                                         | 143        |

## INTRODUÇÃO

Este trabalho tem por objetivo principal estudar o processo de patrimonialização do Museu da Companhia Paulista, localizado no Complexo de Oficinas, posteriormente denominado Complexo FEPASA, situado no município de Jundiaí/SP. Para tanto, tem-se em conta alguns agentes que participaram ativamente na questão e por meio dos quais seria possível obter uma melhor compreensão do processo a ser analisado, sendo eles: algumas associações de preservação local, alguns ferroviários já aposentados, a Prefeitura de Jundiaí, os órgãos IPHAN e CONDEPHAAT, responsáveis, respectivamente, pela preservação do patrimônio da Federação e do Estado de São Paulo.

Ao analisar a relação desses agentes com o Museu da Companhia Paulista, tendo em conta que a questão da memória e o sentimento de pertencimento estão presentes na fala daqueles que, de alguma maneira, se interessaram ou ainda se interessam por um determinado bem e podem advir de diferentes razões: política, comercial ou afetiva, pode-se identificar que os antigos funcionários da ferrovia apresentavam um vínculo mais afetivo.

Em virtude de, num determinado momento, ser possível a realização de leilão e da venda de peças, verificou-se que Rede Ferroviária Federal S.A - RFFSA estabeleceu uma relação de caráter mais comercial com o Museu, demonstrando preocupação com o processo de tombamento já que este poderia prejudicar as relações comerciais que se pretendiam. Já o aspecto político, pode-se notar quando a Prefeitura do Município

comprou o Complexo e assumiu a sua administração, proporcionando significativas modificações.

Tendo em conta essa trama, o objetivo do nosso estudo é entender a história que se constrói em torno do Museu da Companhia Paulista, considerando o fato de que ela extrapola os limites do seu próprio espaço físico e é escrita nas entrelinhas de histórias adjacentes. Por esse motivo, compreende-se que a discussão aqui proposta estará permeada por questões culturais e políticas que, por sua vez, estão em consonância com a trajetória patrimonial brasileira, na qual o controle do patrimônio nacional pelo Estado possui uma forte ligação com o contexto sócio-político-econômico.

O surgimento da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, criada em 1868, por incentivo principal de Joaquim Saldanha Marinho, está intrinsecamente relacionado com o desenvolvimento da cultura cafeeira em São Paulo e dos interesses defendidos pelos grandes fazendeiros, detentores do poder econômico e político da época. O capital investido no transporte férreo é proveniente da riqueza proporcionada pela cafeicultura e tinha como função principal facilitar o escoamento de sua produção.<sup>1</sup>

Nesse jogo de interesses, convém mencionar que a Companhia Paulista, ao firmar um acordo com o Governo Provincial em 1869, recebeu privilégios semelhantes àqueles concedidos a empresa São Paulo Railway Company, dentre os quais estariam a desapropriação de terrenos para a construção das estradas e juros sobre o capital gasto com as obras, o que mais tarde beneficiaria também outras empresas como a Companhia Ituana e a Mogiana (Cf. Beatriz Kühl, 1998).

---

<sup>1</sup> Para uma melhor compreensão dessa relação café-ferrovia, consultar o estudo de Odilon Nogueira Matos (1974).

Foi nas últimas décadas do século XIX que se notou a grande expansão das linhas ferroviárias. No ano de 1870, iniciaram o trabalho de construção dos trilhos que ligaria Jundiaí a Campinas e que seriam inaugurados dois anos depois; em 1875, estendiam-se até Santa Bárbara e, no ano seguinte, desdobrar-se-iam até Limeira e Rio Claro. Nesse mesmo ano de 1876, iniciaram as obras de construção do trecho de Mogi-Guaçu que, em 1880, chegaria a Porto Ferreira. Em 1881, seria a vez do ramal de Porto Ferreira a Descalvado. No ano de 1877, o regime de juros seria suspenso pelo Governo provincial, valendo apenas para o primeiro trecho de Jundiaí a Campinas (Cf. ZAMBELLO, 2005).

A atuação da Companhia Paulista de Estradas de Ferro não se restringiu à extensão dos trilhos e com o fim de aumentar seus lucros, criou empresas relacionadas a outros setores, tal como de frigoríficos e de papel (Cf. SEGNINI, 1982). Entretanto, apesar dos esforços, com a chegada do período de instabilidade na cafeicultura e com o considerável investimento no sistema rodoviário por parte do Governo Federal, a partir da década de 1940, instaurou-se o processo de decadência das ferrovias (Cf. KÜHL, 1998).

Desde então, verificou-se uma série de ações que resultou, a finais da década de 60, na fusão das cinco principais ferrovias do Estado – Sorocabana, Paulista, São Paulo-Minas, Araraquarense e Mogiana – para compor a Ferrovias Paulista S/A, mais conhecida como FEPASA. Na sua fase inicial, em 1971, a FEPASA era administrada pelo Governo Estadual, contudo, em 1977, após a sua federalização, passou a estar debaixo dos cuidados da Ferrovias Bandeirante (FERROBAN), até ser privatizada no ano de 1998.

Como consequência do processo de privatização, algumas estruturas ferroviárias foram inutilizadas e outras foram convertidas em museus, bibliotecas e/ou centros culturais, processo maiormente visível nas cidades do interior do Estado São Paulo.<sup>2</sup> Essa patrimonialização, tal como definiu Peixoto (2003, p.215), é caracterizada por uma “reinvenção semântica e funcional”, isto é, como uma atribuição formal de classificação e proteção aos mais variados bens e encarada como um processo no qual a identidade é parte fundamental. Entretanto, essa “reinvenção” do bem gera diversas discussões em relação a sua funcionalidade, nas quais alguns defendem a retomada das funções originais desses bens visando a sua utilidade econômica.

No caso do Complexo de Oficinas de Jundiaí, entende-se que a patrimonialização aconteceu num momento em que algo financeiramente útil torna-se um entrave à modernização. O Complexo transforma-se e passa a ser reutilizado como um bem histórico e cultural. Em 1979, inaugurou-se o Museu Ferroviário Barão de Mauá, vinculado a FEPASA que, no ano de 1995, foi renomeado como Museu da Companhia Paulista.

A administração do museu passa a ser gerida pela Companhia Paulista de Administração de Ativos (CPA), em 1999, e, no momento, estabeleceu-se um contrato com o Programa de Recuperação de Bens Culturais que se responsabilizou pelas atividades de preservação pelo período de dois anos. Em 2001, a Prefeitura de Jundiaí efetuou a compra do complexo e passou a assumir a administração do museu (Cf. Oliveira, 2010).

---

<sup>2</sup> Pode-se constatar tal aspecto com o desenvolvimento do projeto de Iniciação Científica Memória e Patrimônio Ferroviário: estudo sobre o Museu do Ferroviário “Agenor Francisco Felizardo” (Assis/SP), orientado pelo Prof. Dr. Eduardo Romero de Oliveira, realizado durante o período da Graduação no curso de História da UNESP/Assis, cujo objetivo central foi o diagnóstico da situação do museu ferroviário de Assis/SP.

O conjunto arquitetônico das oficinas da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, no qual se insere o Museu, está sob proteção legal do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN), desde 2010. Outro processo de tombamento foi solicitado para o Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico (CONDEPHAAT), desde 1996.

Tal como esclarece Oliveira (2010), no ano de 2004, parte do acervo documental que estava depositado em Jundiaí foi transferido para o bairro do Bom Retiro, na cidade de São Paulo, sob a responsabilidade da RFFSA. Com esse deslocamento, permaneceram em Jundiaí o acervo material do museu, e os documentos e livros que compõe o arquivo e a biblioteca do espaço que, atualmente, passa por um processo de catalogação.

Ao longo do desenvolvimento da pesquisa, verificaram-se algumas dificuldades que devem ser apresentadas para uma melhor compreensão das opções teórico-metodológicas do nosso trabalho. A primeira delas diz respeito a um dos maiores entraves à pesquisa histórica e que se refere à falta de fontes documentais. No início da pesquisa, tal problema foi constatado na medida em que não havia documentação suficiente para realizar com precisão o histórico do museu.

Em meio ao imenso arquivo que continha documentos importantes sobre a história da ferrovia e dos transportes em geral, não se localizou nada relacionado à própria Instituição. Se a princípio essa ausência podia aparentar um entrave ao desenvolvimento da nossa pesquisa, pouco a pouco, e a medida em que se conversava com as pessoas envolvidas com o espaço e com a sua gestão, essa lacuna converteu-se em um dado fundamental para a compreensão da história do museu.

Assim, percebeu-se que a falta de documentação institucional, poderia ser tomada como um indício da situação daquele patrimônio ferroviário e do modo como o Museu da Companhia Paulista foi concebido. Portanto, as fontes selecionadas indicam a inexistência, ou melhor, a não localização de outra documentação que pudesse dizer com maior riqueza de detalhes o modo como se deu o processo de formação do Museu, a composição de seu acervo, sua política interna, as pessoas envolvidas etc. Justamente por ser um museu concebido no âmbito de uma empresa, a FEPASA, não existem registros de sua criação junto à legislação municipal. Além disso, a forma como se deu o processo de concessão e liquidação dessa empresa dificulta ainda mais a localização da documentação relativa ao Museu.

Em decorrência a essa lacuna, foi por meio de diferentes fontes documentais, que se reconheceram diversos discursos em torno do complexo FEPASA e pode-se constatar que neles se materializam disputas e, até mesmo, acusações sutis sobre o sucateamento do mesmo. Para (re)compor o histórico desse patrimônio foram utilizados alguns recortes de jornais, folhetos institucionais vinculados a FEPASA, processos de tombamento (tanto do CONDEPHAAT quanto do IPHAN), bem como dados retirados da fala dos entrevistados.

Apesar dos esforços para recopilar uma quantidade de dados considerável para a (re)composição do histórico do Museu da Companhia Paulista, tem-se em conta que a não localização de uma documentação oficial relacionada à instituição e a inexistência de estudos específicos sobre museus ferroviários no Brasil corroboram, de alguma forma, para a presença de certas lacunas. Essa possível debilidade, entretanto, atua de duas formas: primeiramente, evidencia a carência de estudos que se dediquem aos museus ferroviários, em segundo, convida a futuros pesquisadores, partindo das

informações reunidas e apresentadas aqui, a complementar aquilo que, por diversos fatores, não foi possível expor nesse trabalho.

Mediante as dificuldades encontradas e o material reunido, o nosso trabalho foi dividido em três capítulos, nos quais a questão dos conflitos faz-se presente em todos. No primeiro, realizou-se uma discussão mais teórica relacionada à questão patrimonial e, concomitantemente, tratou da ampliação do conceito de patrimônio, dos aspectos da relação entre cultura e política no Brasil, para que fosse possível chegar ao debate sobre a conservação do patrimônio industrial em São Paulo, mais especificamente, o patrimônio ferroviário.

No segundo capítulo, procedeu-se com a análise dos processos de tombamento, do CONDEPHAAT e do IPHAN que, por sua vez, revelaram a complexidade da questão e demonstraram o embate estabelecido entre os agentes preservacionistas. Além disso, foi possível depreender a trajetória do Museu e comparar com as declarações dos entrevistados.

Por fim, no terceiro capítulo, analisou-se as entrevistas coletadas junto aos funcionários aposentados e às pessoas que de alguma forma estavam relacionadas ao Museu. Por meio delas, foi possível identificar a relação entre os ferroviários aposentados e o bem patrimonial, assim como observar pontos de discordância entre eles. Esse capítulo fecha a questão das disputas entre os agentes envolvidos com a preservação do museu.

Por fim, estabeleceu-se como recorte temporal para o presente estudo o momento da inauguração do museu (1975/1979) até o ano de 2011, uma vez que os documentos mais recentes dos processos datam deste ano. Dado ao fato de que a privatização e as tentativas de preservação são ainda procedimentos relativamente muito

recentes, a situação do Museu da Companhia Paulista é, ainda, dinâmica e não possui uma conclusão em definitivo, fato que ocorre com a maioria dos bens ferroviários. Contudo, essa mesma condição revela o caráter emergencial de uma atuação dado que a possibilidade de perda do patrimônio ferroviário é, ainda, uma constante.

## **CAPÍTULO 1**

### **Do Patrimônio ao Patrimônio Ferroviário no Brasil: um balanço teórico para a compreensão do Museu da Companhia Paulista.**

Neste capítulo, pretende-se apresentar, no primeiro tópico, alguns aspectos teóricos necessários aos estudos que possuem como foco a análise de um bem patrimonial específico. Esses aspectos referem-se à problemática da preservação, incluindo as políticas patrimoniais, ao próprio conceito de patrimônio que ao longo do tempo se modificou, ao descompasso entre a teoria e a sua aplicabilidade, enfim, realizar um pequeno balanço historiográfico do tema. Esse percurso faz-se necessário para que se chegue aos debates sobre a conservação do patrimônio industrial em São Paulo, mais especificamente o patrimônio ferroviário, que será discutido no segundo tópico. Entretanto, acompanhada dessas questões bibliográficas e teóricas, encontra-se a problemática das disputas e confrontos que se torna também o fio condutor dos próximos capítulos.

Essas disputas são reflexos de práticas preservacionistas que divergem entre si, uma vez que são realizadas por pessoas com posturas, motivações e perspectivas diferenciadas sobre o bem cultural em questão. Essa mesma regra cabe também para as

instituições “formalizadas”, tais como IPHAN e CONDEPHAAT, pois, a cada decisão ou parecer emitidos, podem existir intenções e discordâncias entre os próprios conselheiros do grupo, ocorrendo até mesmo disputas no plano interno.

O interesse pela preservação de bens culturais há muito deixou de ser algo exclusivo desses órgãos. É possível dizer que, hoje, alguns pedidos de tombamento são realizados por particulares ou grupos de pessoas que de algum modo possuem familiaridade com o bem em questão. Tal aspecto será observado nesse processo de preservação do Museu da Companhia Paulista de Jundiaí, em que estiveram envolvidos antigos trabalhadores ao longo dessa trajetória.

Ainda neste capítulo, serão apresentados os agentes preservacionistas que estiveram envolvidos na preservação do museu. Sabe-se que existe uma vasta bibliografia difundida sobre as instituições de preservação mais conhecidas como IPHAN e CONDEPHAAT, mas, quanto aos outros agentes, existe uma bibliografia que possa enquadrá-los? O próprio museu em questão é uma instituição formalizada, no mesmo sentido que os órgãos de preservação o são? Como ele se enquadra nesse histórico apresentado? Todos esses questionamentos tentarão ser respondidos ao longo do capítulo, mas vale adiantar que todos os agentes possuem pesos iguais, independente de seu estatuto, mais ou menos formais, perante a sociedade.

Caberá ainda um pequeno histórico do Museu, ainda que lacunar, incluído também nessa mesma problemática.

### **1.1 . Patrimônio histórico-cultural: um balanço historiográfico do tema.**

A trajetória da preservação do patrimônio, seja na Europa ou mesmo no Brasil, já foi amplamente discutida por autores que hoje se tornaram referências como, por exemplo, Dominique Poulot (2011) e Françoise Choay (2001), na França; José Reginaldo Santos Gonçalves (1996), Marly Rodrigues (1999), Maria Cecília Londres Fonseca (2005) e Ulpiano B. Menezes (2007) destacam-se na produção nacional.

O conceito de patrimônio, assim como qualquer outro conceito, é uma ferramenta operacional que possui um histórico. Dessa forma, para enquadrá-lo de maneira adequada no tempo e no espaço em que está situado o presente estudo (de 1979 até 2011), faz-se necessário pontuar alguns aspectos dessa trajetória a fim de compreender os avanços e as transformações pelas quais passou o referido conceito, e qual o sentido dessa mudança para as políticas preservacionistas, refletindo sobre o caso dos bens ferroviários do Estado de São Paulo.

Primeiramente, é preciso apontar que a preservação do patrimônio está ligada ao desenvolvimento da história enquanto ciência, da arte e da noção de distanciamento temporal, pois a passagem do tempo foi fundamental para que o sentido da preservação passasse a ser relevante. Segundo Fonseca:

O que chamamos patrimônio só vai constituir-se efetivamente como corpus de bens a serem cultuados, preservados e ligados para uma coletividade, em função de valores leigos, como os valores histórico e artístico, e enquanto referências a uma identidade nacional (FONSECA, 2005, p.55).

Isso porque em cada período histórico determinado houve diferentes maneiras de interação entre a sociedade e aquilo que hoje está classificado como patrimônio, ou seja, relações particulares de se tratar e lidar com o passado. Dito de forma resumida, foi a partir do Renascimento que houve interesse em preservar os bens da Antiguidade

Clássica, mais especificamente, a partir do chamado **Quattrocento**, cuja consciência do valor histórico e artístico floresceu.

No período anterior a Revolução Francesa, a necessidade de preservação era sentida apenas por parte de determinados grupos que estivessem unidos por um laço comum, como o religioso, o aristocrático etc. Além disso, essas iniciativas aconteciam de maneira isolada até pelo menos o final do século XVIII. Não se pode deixar de comentar o papel dos antiquários neste contexto, cujo foco estava restrito apenas as antiguidades clássicas, que para eles constituíam provas documentais do passado da civilização ocidental.

A autora Choay (2001) considera a Revolução Francesa um marco para a proteção e o entendimento do patrimônio ocidental, uma vez que a ameaça concreta de destruição (denominado vandalismo revolucionário) causada nesse período de transição (acontece o mesmo na Inglaterra durante a Reforma) fez com que surgissem medidas efetivas de preservação.

Portanto, se antes a preservação de monumentos era realizada de maneira pontual por eruditos ou membros do clero, com a Revolução Francesa essa prática amplia-se. Segundo Choay, uma das primeiras decisões tomadas após a Revolução foi transferir os bens do clero para a população francesa. Os bens confiscados pelo novo governo exigiram que providências mais eficazes fossem tomadas, além do fato de que lhes seria atribuído um novo significado, pois a partir desse momento tais bens deveriam contribuir com o sentimento de pertença da nação francesa. Essa ocasião demarca o Estado como gestor dos bens patrimoniais em prol da coesão nacional, como afirma Fonseca:

O monumento histórico foi integrado ao culto à arte que se desenvolveu no período romântico, sem perder, no entanto, sua

conotação de testemunho do tempo passado. Enquanto documento histórico, passou a ser primordialmente vinculado e utilizado pelo Estado – com o reforço dos historiadores, que então, voltavam-se para a história política – na afirmação da nacionalidade. (FONSECA, 2005, p.61).

A Revolução Francesa foi, portanto, um momento decisivo nesse processo, pois o próprio conceito patrimônio adquiriu novo significado. De uma noção advinda do direito, com base na propriedade e na posse, surgiu a ideia de patrimônio como sinônimo de coletividade, no caso a nação francesa. Além disso, esse momento revolucionário foi também responsável por criar um aparato legal de proteção ao patrimônio.

Era preciso que o novo regime re-significasse aqueles “exemplares do passado” que, até aquele momento, estavam dispersos e auxiliasse a formação de uma unidade patrimonial, pois eles representavam coisas distintas. Com o fim da monarquia, existia o impasse de gerir bens (da coroa e da igreja) que eram antagônicos à ideia da Revolução. Nesse primeiro momento, muitos bens foram destruídos como forma de protesto. Entretanto, após a perda de muitos exemplares, a preservação passou a ser de interesse público e medidas práticas foram tomadas, tais como métodos para a realização de inventário. Segundo Choay,

Romper com o passado não significa abolir sua memória nem destruir seus monumentos, mas conservar tanto uma quanto outros, num movimento dialético que, de forma simultânea, assume e ultrapassa seu sentido histórico original, integrando-o num novo estrato semântico (CHOAY, 2001, p.113).

Os monumentos passaram, portanto, a designar os bens de posse da nação, sugerindo a ideia de unidade e coletividade o que contribuía aos interesses políticos daquele Estado em formação.

Com a consolidação desse novo modo de entender o patrimônio e os monumentos, seus usos também foram ampliados na medida em que ultrapassaram os limites do conhecimento restrito aos intelectuais e a fruição estética, para agregar novos valores. O primeiro valor apontado por Choay, dito anteriormente, é o valor nacional, responsável por agregar todos os outros. O valor cognitivo é também fundamental nesse momento, pois nesse sentido a pedagogia cívica despertará o sentimento de orgulho e superioridade da nação; em terceiro lugar, o valor econômico e, por fim, o valor artístico. Ao transformar os monumentos em herança do povo, a Revolução atribuiu novos usos e sentidos a esses bens, inaugurando também novas medidas preservacionistas. (Cf. Choay, 2001)

Ainda que brevemente apresentado, nota-se que algumas partes da Europa (França, Inglaterra e Itália, mais especificamente) começaram a desenvolver preocupações com seus monumentos muito antes do Brasil. Um exemplo considerável apresentado também por Choay (2001) foi a criação da Comissão dos monumentos da França, surgida como forma de solucionar e organizar todos aqueles bens que passaram a ser públicos com a Revolução Francesa. Essa comissão foi dividida em 10 seções diferentes, entre elas (de interesse particular a esse trabalho) destaca-se a seção de máquinas e outros objetos relativos às artes mecânicas e as ciências. Como foi demonstrado, existe uma relação estreita entre a preservação e a ênfase nacional, como se o primeiro legitimasse o segundo.

No Brasil, há também uma intensa ligação entre o debate nacionalista e a preservação do patrimônio. É possível dizer que desde o começo do século XX, a questão do nacional fervilhava entre a elite política e a elite intelectual brasileira. Essa mesma ênfase ao projeto nacional encontrava-se na escrita da história que, segundo Marly Rodrigues (1999), teria sido a responsável por criar “um corpo de representações

simbólicas” e estabelecer “um perfil para a nascente nação brasileira”. Por mais que essa concepção de história (que privilegiava os heróis, os eventos políticos e a exaltação a pátria) tenha se modificado teoricamente, a autora verificou que ela permaneceu no imaginário coletivo e perpetuou-se pelo menos até a década de 1960 no ensino escolar.

Segundo a autora Lucia Lippi Oliveira (2008):

A bandeira da época era “repensar o Brasil”, considerado atrasado até então pelo clima e pela raça. Para os novos intelectuais esses fatores – meio e raça – eram negativos porque a elite se via e pensava o país com mentalidade européia. Para combater isso era preciso voltar as raízes brasileiras (OLIVEIRA, 2008, p.71).

A questão do nacionalismo ou, como denominou Oliveira (2008), de um (re)descobrimento do Brasil no início do século XX, mais pontualmente a partir da década de 1920, foi significativa para a questão patrimonial. A ideia de defender do abandono os monumentos históricos no Brasil ganhou visibilidade a partir de uma redescoberta das cidades históricas mineiras pelos intelectuais modernistas. Juntamente com esse fato, começaram a despontar alguns projetos que propunham a preservação de antigas edificações, pois novamente houve a consciência de que os vestígios materiais do passado, assim como a história, eram grandes aliados no auxílio ao projeto de construção da identidade nacional. (FONSECA, 2005)

Rodrigues (1999) destacou também a preocupação do governo de Getúlio Vargas ao destinar suas atenções para o simbolismo e o poder cívico dos espaços, exemplificado por um decreto assinado por ele em 1933, que elevou a cidade de Ouro Preto a monumento histórico oficial do Brasil. Segundo ela:

O poder público instituía o primeiro monumento histórico oficial cuja referencia era o século XVIII, momento de crescimento da consciência emancipacionista, de maturidade da arte e da arquitetura coloniais, que se tornaria paradigmático para a atuação do Serviço de Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (SPHAN), organizado pelo

governo federal em 1937 com base em um projeto elaborado por Mário de Andrade, a pedido do Ministro de Cultura, Gustavo Capanema (RODRIGUES, 1999, p.25).

Segundo Fonseca (2005), o Brasil governado por Getúlio Vargas passaria por uma reestruturação do seu aparelho estatal. Novos aparelhos administrativos foram criados e tivemos a expansão das instituições culturais, o Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (SPHAN) e a criação do Sistema Nacional de Teatro (SNT) em 1937, são exemplos concretos dessa situação.

A partir dos anos 1930 a intensa presença do Estado na esfera cultural do país possibilitou a entrada de alguns setores que ficavam alheios à vida pública. O governo desenvolvido durante o Estado Novo fez com que os membros engajados na defesa do patrimônio histórico nacional (intelectuais e integrantes do movimento modernista) atuassem no governo de Getúlio. No entanto, o modelo preservacionista agraciado por Getúlio Vargas estava vinculado aos interesses do Estado, tanto políticos quanto simbólicos, que intencionava construir a tradição cultural nacionalista, coesa e homogênea “que propiciasse a identificação dos cidadãos com a nação”. (FONSECA, 2005, p.86)

Neste contexto, quando Getúlio Vargas nomeia Gustavo Capanema para o ministério da Educação e Saúde, automaticamente aproximou os modernistas ao Governo, uma vez que Capanema possuía forte ligação com seus ideais. Sendo assim, recorreu a Mário de Andrade que, a essa altura, já tinha experiências à frente ao Departamento de Cultura de São Paulo, para elaborar um anteprojeto de um órgão de defesa ao patrimônio. (FONSECA, 2005, p.96)

Ainda que esse anteprojeto tenha sido substituído pelo decreto-lei nº25, de 30/11/1937, ele apresenta algumas contribuições conceituais importantes. Entre elas, destaca-se a não separação entre arte erudita e popular. Além disso, outra questão inovadora do mesmo anteprojeto é o destaque dado por Mário de Andrade aos museus técnicos, em que a técnica seria apresentada de acordo com os ciclos econômicos do Brasil: “açúcar, café, algodão, ouro, ferro, borracha, indústrias de maneira geral, etc.” (FONSECA, 2005, p.101)

Entretanto, por mais inovadora que a proposta de Mário de Andrade fosse, é preciso considerar que na prática esse mesmo autor não conseguiu concretizar essas ideias. A autora Patrícia Rafaine (2001) explicita tal afirmação por meio das ações do Departamento de Cultura de São Paulo dentre os anos de 1935 a 1938, gerido por um grupo de intelectuais, dentre eles Mário de Andrade e Paulo Duarte. Para este grupo, a preservação dos monumentos considerados representantes da identidade paulista estava restrita àqueles vinculados ao passado colonial e, principalmente, luso-brasileiro. Interessante observar que esse descompasso entre teoria e prática acompanhará a questão da preservação no Brasil, como será demonstrado a seguir.

Vale reforçar que, como foi dito anteriormente, por longo tempo a proteção ao patrimônio estava vinculada apenas a conservação física dos monumentos, num sentido muito restrito (formação da ideia de nação) que envolvia poucas pessoas e excluía o restante da sociedade.

Observa-se que no século XX, mais precisamente na segunda metade do século XX, ocorreu a ampliação do conceito de Patrimônio Histórico e Cultural, em meio a inúmeras mudanças sociais, políticas, econômicas e, mais destacadamente, culturais.

Esse alargamento foi resultado dos questionamentos daquela geração, principalmente frente às instituições tradicionais da sociedade.

Os anos que se seguiram ao momento posterior ao golpe militar de 1964 foram transformadores para a relação entre Estado e Cultura no Brasil. Segundo Renato Ortiz (2006), essas modificações foram resultado das mudanças econômicas (modelo de desenvolvimento capitalista exemplificado pela concentração de renda, crescimento do parque industrial, disparidades regionais, desenvolvimento e concentração dos grandes centros urbanos etc.) e que, posteriormente, foram alcançando outras esferas governamentais, entre elas a própria cultura.

Num primeiro momento, é contraditório pensar que foi durante o governo ditatorial que se deu um aumento da produção e distribuição cultural no país, incluindo-se nesse pacote incentivos ao cinema, teatro, e ao próprio patrimônio material nacional. Ortiz declara que o movimento cultural do pós-1964 caracteriza-se por dois momentos, sendo o período da história que mais produziu e difundiu os bens culturais ao mesmo tempo em que os reprimiu intensamente. Entre as instituições culturais que nasceram no período ditatorial encontram-se o Conselho Federal de Cultura, EMBRATUR e Instituto Nacional de Cinema em 1966, Embrafilme em 1969, Funarte em 1975, Secretaria do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional e Fundação Pró-Memória em 1979.

Quanto ao Conselho Federal de Cultura- CFC, a pretensão era a de elaborar as bases para a existência de um plano nacional de cultura e fazia parte dessa comissão Rodrigo de Mello Franco de Andrade, o que enfatiza ainda mais a preocupação com o patrimônio nacional. Contudo é preciso refletir que durante o período ditatorial a preocupação de preservação estava ligada ao ideal de exaltação da pátria, e não de reflexão e pensamento crítico.

No plano estadual, a atuação do CONDEPHAAT exemplifica o afastamento entre um desenvolvimento conceitual e a sua aplicabilidade. Esse órgão foi criado em 1968, durante o regime militar e, inicialmente, manteve sua política alinhada aos critérios da política de preservação nacional, ou seja, privilegiou estruturas do período colonial ou aquelas ligadas ao ciclo econômico do café. De acordo com Marly Rodrigues, a política do CONDEPHAAT privilegiava o patrimônio edificado e os remanescentes históricos ligados aos grandes feitos históricos, e aos grandes personagens. Apenas num segundo momento (1975-1982), é que o CONDEPHAAT passaria a entender outros objetos como patrimônio, levando em consideração edificações mais recentes. (RODRIGUES, 2000, p.84).

A partir dos anos 1980, momento de reabertura política, as ideias em torno da democratização do patrimônio começaram a aparecer mais fortemente. Isso significava que o Estado não seria mais o único responsável pela preservação, pois era preciso encarar as diversidades culturais que começavam a aparecer com mais intensidade nos movimentos de lutas sociais. A participação social nos debates em torno da preservação de bens históricos e culturais constituiu-se também em uma forma de lutar pelos direitos sociais tão em voga nesse contexto.

Além disso, Antonio Augusto Arantes seria o organizador de uma coletânea de textos derivados de um seminário realizado pelo próprio CONDEPHAAT em 1983, que demonstra claramente que novas preocupações começavam a surgir. A noção antropológica de cultura foi discutida, seu aspecto dinâmico e múltiplo, e principalmente a questão do uso social do patrimônio (Cf. CANCLINI, 1994).<sup>3</sup> Ainda assim, por mais que estivesse claro o interesse em ampliar essa questão, evidenciado

---

<sup>3</sup> Esse assunto é abordado por Néstor García Canclini no texto O patrimônio cultural e a construção do imaginário. **Revista do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional**, Brasília, n. 23, p. 95-111.

pelo aumento dos processos de tombamentos relacionados ao patrimônio industrial da cidade de São Paulo (a Fábrica de tecidos São Luiz de Itu, o antigo Matadouro da Vila Mariana e as Indústrias Matarazzo), havia ainda uma questão política e econômica a ser superada, a especulação imobiliária.

Outro trabalho que reflete esse momento é derivado do “Congresso Internacional Patrimônio Histórico e Cidadania”, promovido pelo Departamento do Patrimônio Histórico da Secretaria Municipal de Cultura de São Paulo no ano de 1991. O livro reúne os textos e apresentações cujo título “O Direito à Memória” já sugere o teor das discussões. Autores como Marilena Chauí, Edgar S. De Decca, Ecléa Bosi, Carlos Lemos e Ulpiano Bezerra de Menezes participaram e deram suas contribuições.

Esse material, quando analisado, indica que as maiores questões em voga eram a democratização do patrimônio, a ideia de que sua preservação deveria envolver a participação da comunidade, contra o elitismo e o congelamento das ações de tombamento, a preservação de tradições populares, o uso de história oral para dar voz aqueles que até então não falavam, principalmente a categoria dos trabalhadores. Enfim, observa-se que havia uma tentativa de politizar a questão e ampliar as ações de proteção, ainda que estivessem patentes as dificuldades que os órgãos teriam pela frente, mais especificamente com o patrimônio industrial, como será observado a seguir.

## **1.2. Patrimônio industrial: questões sobre sua preservação**

Alguns dos pontos destacados acima colocam impasses para a preservação do patrimônio industrial, pois muitos ainda não conseguem percebê-lo como produto histórico, pois as transformações industriais fazem parte do contexto presente. Os vestígios remanescentes de processos de industrialização demoraram algum tempo até

serem encarados como patrimônio. Segundo Pozzer (2007, p.224), “Salienta-se que o patrimônio industrial, como uma nova noção de patrimônio emerge então somente após profissionais de diversos campos a denunciar a situação de destruição do mesmo”.

Tal perspectiva estava presente na própria Carta de Restauro de Atenas de 1931 que recomendava em seu tópico sobre a valorização dos monumentos a:

supressão de toda publicidade, de toda presença de postes ou de fios telegráficos, de toda indústria ruidosa, mesmo altas chaminés, na vizinhança ou na proximidade dos monumentos de arte ou de história. (IPHAN, 1995, p.16).

O pequeno trecho apresentado demonstra a necessidade de manter os “verdadeiros” monumentos limpos e afastados de outras paisagens que poderiam afetar sua “pureza”. Observa-se, portanto, uma ideia de isolamento dos monumentos históricos.

As reflexões em torno da temática do patrimônio industrial passaram a ocupar importância relevante nos estudos sobre a preservação patrimonial, a partir da segunda metade do século XX, quando as pesquisas acerca do patrimônio industrial despontaram na Europa após a Segunda Guerra Mundial, momento em que muitos monumentos industriais foram destruídos para que se pudesse iniciar a reconstrução das cidades devastadas pela guerra. Foi justamente por conta da destruição que houve a preocupação com o destino final dessas estruturas. (KHUL, 1998, p.221)

Essa possibilidade da perda fez com que algumas atenções se voltassem aos bens industriais, assim como ocorreu com o patrimônio histórico e artístico Francês frente às ameaças instauradas pelo vandalismo revolucionário. Foi somente com a perda da Estação Euston em Londres no ano de 1962, que houve maior preocupação em preservar os remanescentes industriais. (KUHL, 1998, p.221)

Entretanto, antes de se estabelecer um documento exclusivo sobre o patrimônio industrial, outros documentos foram elaborados ao longo do século XX, principalmente

após a Segunda Guerra mundial (acontecimento que provocou um novo olhar ao patrimônio histórico) dentre eles a Carta de Veneza, de 1964. Nela, é possível perceber uma preocupação de preservação de áreas urbanas e conjuntos urbanos, algo muito mais complexo de ser realizado. Essa ampliação da compreensão de monumento foi especialmente importante para entendimento do patrimônio industrial, uma vez que normalmente os vestígios industriais abrangem áreas muitas vezes extensas, acolhem diversas tipologias arquitetônicas e não se bastam apenas no antigo prédio de uma estação de trem, um edifício de fábrica, ou um armazém.

Dessa maneira, a “Carta de Nizhny Tagil sobre o patrimônio industrial”, elaborada, em 2003, pela comissão do The International Comittee for the Conservation of the Industrial Heritage (TICCIH), aprovada pela UNESCO, representa grande relevância não somente ao avanço das práticas preservacionistas, mas também ao desenvolvimento de uma sensibilidade para o reconhecimento da importância desses bens.

O documento define o conceito patrimônio industrial, em linhas gerais, pela “análise dos vestígios materiais da Revolução Industrial – fábricas, manufaturas, habitações operárias, canais fluviais, pontes, diques, aquedutos, estradas e estações ferroviárias, viadutos, bem como toda a espécie de máquinas e ferramentas” (TICCIH, 2003, item 1).<sup>4</sup>

Viu-se que o período histórico utilizado como marco principal pela carta é a Revolução Industrial. Embora o documento considere a importância de vestígios de épocas anteriores relacionados a algum processo produtivo, a Revolução foi considerada

---

<sup>4</sup> Utilizaremos aqui a Tradução de José Lopes Cordeiro e disponível no site <http://www.mnactec.cat/ticcih/pdf/NTagilPortuguese.pdf>.

como o fenômeno histórico responsável por marcar de forma profunda grande parte da humanidade.

Sobre essa delimitação temporal adotada, não apenas pelo documento, mas também por outros estudiosos, alguns autores passaram a questionar rebatendo que a atividade industrial já acontecia antes mesmo da Revolução. Uma das definições do autor Arthur Raistrick, apresentada por Beatriz Kühl (1998), acredita que a arqueologia industrial deveria investigar, por exemplo, a atividade industrial dos romanos. Muitos foram os que definiram a disciplina, apresentando o argumento que Kühl explica a seguir:

A Revolução Industrial pareceu, na Inglaterra, em um primeiro momento, como o período mais lógico a ser adotado no estudo do patrimônio industrial, na iminência da destruição de vários de seus testemunhos importantes. No entanto, mesmo na própria Inglaterra essa periodização não é clara e em outros países a questão torna-se ainda mais complexa. Não há uma definição precisa, uma data exata da passagem do período pré-industrial ao industrial, pois não são claros os limites entre artesanato e indústria. (KÜHL, 1998, p.225).

A já citada carta de Nizhny Tagil expõe inúmeras considerações sobre o conceito de patrimônio industrial e prevê aspectos sobre sua proteção legal. De acordo com a carta, patrimônio industrial é definido como:

Vestígios da cultura industrial que possuem valor histórico, tecnológico, arquitetônico ou científico. Esses vestígios englobam edifícios e maquinaria, oficinas, fábricas, minas e locais de processamento e refinação, entrepostos e armazéns, centros de produção, transmissão e utilização de energia, meios de transporte e todas as suas estruturas e infraestruturas, assim como os locais onde se desenvolveram atividades sociais relacionadas com a indústria, tais como habitações, locais de culto ou de educação (TICCIH, 2003).

Dessa forma, vê-se que na definição do TICCIH, o conceito de patrimônio industrial é amplo uma vez que considera não apenas as estruturas que estão

diretamente ligadas a determinado sistema de produção, mas também aqueles espaços destinados ao convívio social de trabalhadores, como as vilas operárias, as capelas, igrejas, ou templos que possuem ligação com o cotidiano dos trabalhadores e assim por diante. Entretanto, esses espaços, no caso do Brasil, apenas há pouco tempo, começaram a ser entendidos como parte importante do bem industrial.

A Carta considera também que: “o patrimônio industrial reveste um valor social como parte do registro de vida dos homens e mulheres comuns e, como tal, confere-lhes um importante sentimento identitário.” (TICCIH, 2003, item 2, inciso ii). A perspectiva adotada pelo TICCIH considera não apenas o valor técnico, arquitetônico, histórico, mas também o valor cultural dos bens industriais, uma vez que ela entende que o patrimônio industrial deva ser considerado parte integrante do patrimônio cultural de maneira geral.

Entretanto, ainda que seja encarado dessa forma, a maior dificuldade relativa a proteção legal desses bens vincula-se ao fato de que a preservação deve considerar sua natureza técnica específica. Portanto, “ela deve ser capaz de proteger as fábricas e as suas máquinas, os seus elementos subterrâneos e as suas estruturas no solo, os complexos e os conjuntos de edifícios, assim como as paisagens industriais”. (TICCIH, 2003, item 4, inciso i)

Em outra passagem da mesma carta, fica evidente a preocupação em manter a integridade do conjunto industrial:

A conservação do patrimônio industrial depende da preservação de sua integridade funcional, e as intervenções realizadas num sítio industrial devem, tanto quanto possível, visar a manutenção desta integridade. O valor e a autenticidade de um sítio industrial podem ser fortemente reduzidos se a maquinaria ou componentes essenciais forem retirados, ou se os elementos secundários que fazem parte do conjunto forem destruídos. (TICCIH, 2003).

Fica patente que, para que seja feita uma preservação da maneira ideal, assim como sugere o documento, não basta que os bens industriais sejam apenas tombados por órgãos de preservação. Obviamente que esta medida é um passo muito importante, mas ela não é a única solução. Como se viu, a dimensão técnica que envolve a preservação de um determinado conjunto industrial é algo fundamental, mas existe uma carência muito grande de profissionais que tenham as ferramentas necessárias para manter a integridade das máquinas e de outros componentes. Isso faz com que a participação de antigos trabalhadores na restauração e manutenção de peças, ferramentas, dentre outros, seja cada vez mais imprescindível, como no caso do patrimônio ferroviário, por exemplo. Além de auxiliarem com seu trabalho, podem também esclarecer muitas dúvidas que os técnicos dos órgãos de proteção venham a ter.

O documento de Nizhny Tagil apresenta também a discussão sobre possíveis reutilizações desses espaços que com o passar do tempo foram sendo inutilizados. Esse aspecto possui estreita ligação com a questão dos remanescentes ferroviários, uma vez que hoje a maioria dos locais que não funcionam mais para o transporte tornaram-se espaços destinados à atividades culturais. A carta faz referência quanto ao reaproveitamento dos espaços industriais:

a adaptação de um sítio industrial a uma nova utilização como forma de assegurar a sua conservação é em geral aceitável salvo no caso de sítios com uma particular importância histórica. As novas utilizações devem respeitar o material específico e os esquemas originais de circulação e de produção, sendo tanto quanto possível compatíveis com a sua anterior utilização. É recomendável uma adaptação que evoque a sua antiga atividade. (TICCIH, 2003).

Para lembrar aqui das discussões propostas por Menezes (2006), o autor elaborou algumas reflexões acerca do conflito entre preservação e ordenação urbana, e

levanta a questão da cidade como um bem cultural. Para ilustrar seu questionamento, Menezes comenta que, no ano de 1976, a Coordenadoria de Ação Regional inserida na Secretaria do Planejamento do Estado de São Paulo, organizou um concurso de fotografias intitulado “A cidade é também sua casa”, com o objetivo de estimular os cidadãos a reconhecer lugares que lhes fossem significativos. Sendo assim, o participante teria que preencher um formulário explicando as razões de sua escolha e também qual o melhor uso para o local escolhido.

O resultado do concurso foi instigante, pois os lugares escolhidos foram diversos, mas os usos que lhes foram atribuídos eram, na sua maioria, “usos culturais”.

Para entendermos melhor:

Mas as propostas (mesmo no caso de potencial funcional presente) eram todas de preservação com vistas à sua transformação em museus, “centros de criatividade”, espaços de lazer, bares, ateliês de artistas...(o Mercado Velho de Santo Amaro é hoje, um centro cultural). É como se as qualidades reconhecidas nesses edifícios não pudessem ser contaminadas por usos “menos nobres” atribuídos ao cotidiano e ao trabalho. [...] Se o Mercado Velho de São Paulo é uma verdadeira jóia arquitetônica, é considerado incompatível, por isso mesmo, com a atividade de comerciar alimentos! É também sintomático que o poder público, com frequência além do aceitável, recorra, com mecânico comodismo, à idéia de museu, sempre que busco um uso para edifício seu de valor cultural reconhecido. (MENEZES, 2006, p.38)

Pode-se entender que a ação de preservar algo, seja por parte da sociedade ou do poder público, traz consigo um fim específico. Se determinado espaço é “digno” de ser conservado, seu uso deve ser tão digno quanto. Dessa forma, com relação ao caso específico de bens industriais, a carta de Nizhny Tagil expõe que a reutilização desses espaços pode ser viável economicamente, pois assim como pensou Menezes, os bens podem ter outros usos, como o de moradia ou de local de abastecimento, por exemplo, e não restringirem-se apenas aos usos culturais.

Por fim, a questão que se coloca é justamente as necessidades diferenciadas no tratamento aos bens materiais ferroviários. Nesse ponto, entende-se que a preservação do patrimônio arquitetônico não é satisfatória se for realizada isoladamente, ou seja, devem ser conservados os objetos, mas também e fundamentalmente os modos de fazer. Portanto, o patrimônio industrial é a soma de bens materiais, documentais e também de uma dimensão imaterial extremamente rica que completa a preservação dos remanescentes industriais.

Com a progressiva extinção da profissão de ferroviário, há também a extinção do conhecimento técnico, o que prejudica a conservação e o restauro dessas estruturas. Durante a fase de pesquisa e as muitas conversas, foi comum ouvir dizer que o “Senhor fulano de tal era o único que entendia da locomotiva tal, e que ninguém mais poderia restaurar o maquinário”.

Dessa forma, a situação do patrimônio industrial no Brasil propõe questões importantes acerca da conservação desse patrimônio. Além das dificuldades naturais de compreendê-lo enquanto bem cultural, existe a necessidade de um aprofundamento em outras áreas que são fundamentais a sua proteção.

Além das dificuldades de preservação de bens industriais, observa-se que existe outra dificuldade inerente aos bens ferroviários quanto à preservação. No caso, ao tomar como objeto de estudo o Museu da Companhia Paulista, verifica-se que muitos agentes preservacionistas estão diretamente ligados à sua trajetória. Pode-se identificar como agentes além do IPHAN e CONDEPHAAT, a própria Prefeitura de Jundiaí, atual mantenedora do Museu, uma associação de preservação do Museu, criada por antigos ferroviários da paulista, a Secretaria de Recuperação de Bens Culturais de 1997 apresentado pela figura de Emanuel Massarani, o próprio Programa Nacional de

Desestatização de 2007, além de outras figuras espontâneas e que não estão diretamente ligadas a nenhuma dessas instituições, como Jaime Shenkel.

Todos esses agentes são relevantes ao estudo do Museu da Companhia Paulista, pois em algum momento específico da trajetória da instituição eles foram atuantes. Entretanto é possível dizer que não existe uma bibliografia que ampara esses discursos de preservação, que talvez possam ser classificados como discursos “não-formais”.

### **1.3. Museu da Companhia Paulista**

Seria o Museu da Companhia Paulista efetivamente um museu? Para responder a esse questionamento, faz-se necessário construir um breve histórico desse patrimônio que, a seguir, será dividido em dois momentos diferentes, sendo o primeiro o processo de criação do museu, e o segundo referente à compra das edificações pela Prefeitura de Jundiaí.

O museu foi inaugurado em 9 de março de 1979 como Museu Ferroviário Barão de Mauá, por iniciativa da FEPASA, em homenagem a Irineu Evangelista de Souza, figura que aparece como pioneira do transporte ferroviário nacional em todos os catálogos do museu desta época. Contudo, com relação à data de sua inauguração existem documentos que apontam o ano de 1975, como no relatório apresentado pelos antigos funcionários do museu ao IPHAN, no ano de 2001:

O museu vem de 1975 (27 anos) quando a FEPASA reuniu as peças antigas e criou o Museu Barão de Mauá que em 1995 (7 anos) foi

reinaugurado como Museu da Companhia Paulista. Quando das demissões (processo de privatização) ficamos com as chaves e passamos a tomar conta do Museu, evitando invasões e depredações bem como, na sequência passamos a receber ordens da Rede o que nos levou a impretar um processo trabalhista. (IPHAN, 2000, fl.634).<sup>5</sup>

Aparentemente, a concepção do museu remonta a 1975, como dá a supor plantas de reforma do prédio administrativo para sua instalação. Mas, a inauguração das salas ocorreu apenas em 1979. Segundo o mesmo catálogo, “O Museu Barão de Mauá – FEPASA é um órgão cultural do Núcleo de Desenvolvimento de Ação Social, da Diretoria de Recursos Humanos e Organização da empresa” (MUSEU, 1979?). Dessa forma, o seu acervo teria sido reunido pela FEPASA, com material oriundo das cinco ferrovias que a integravam: Companhia Paulista de Estradas de Ferro, Estrada de Ferro Sorocabana, Companhia Mogiana de Estradas de Ferro, Estrada de Ferro Araraquara e Estrada de Ferro São Paulo-Minas.

---

<sup>5</sup> É importante ressaltar que as citações dos documentos inseridos nos processos estudados serão feitas da seguinte forma: o nome do órgão de preservação, seguido da data de abertura do processo, seguido da numeração da folha (no caso do CONDEPHAAT), ou número de registro (no caso do IPHAN), na falta da numeração da folha.



Foto 1. Imagem da fachada do Museu da Companhia Paulista. Jundiaí, agosto de 2009. Foto da autora.

Quanto à composição de seu acervo não se pode precisar exatamente como e por quem ele foi reunido. Em 1985, a FEPASA promoveu uma exposição intitulada “Ferroviário Ferrovia/ Ontem e hoje – exposição comemorativa do 14º aniversário da FEPASA – ferrovia Paulista S/A”, para comemorar o 14º aniversário da empresa. Como meio de divulgar o evento, dois materiais gráficos foram encontrados no museu, sendo um deles um roteiro de visitação da exposição e, o outro, um livreto, menos detalhado, mas com aspectos gerais do evento. Por meio do roteiro, observam-se alguns aspectos acerca da preservação dos bens após a criação da FEPASA. A leitura do documento indicava a existência de um programa da empresa intitulado “Programa de Preservação da Memória Ferroviária”, aprovado em 1983. Segundo a publicação:

Com o objetivo de resgatar, conservar e divulgar elementos integrantes do patrimônio cultural da ferrovia, a empresa desenvolve o

Programa de Preservação da Memória Ferroviária. (...) A preservação do patrimônio material tem sido planejada no sentido de conservar os equipamentos que estão em bom estado, e no sentido de recuperar aqueles que ainda oferecem condições para utilização. Convênios firmados com prefeituras e órgãos governamentais, beneficiaram muitas comunidades servidas pela ferrovia, através da restauração de edificações e equipamentos rodantes, bem como da recuperação de ramais desativados. (SECRETARIA DOS TRANSPORTES DO ESTADO DE SÃO PAULO, [1985?], P.32).

O que se pode perceber é que a FEPASA veiculava uma preocupação com o patrimônio que passou a ser seu após o processo de unificação que lhe deu origem. Esses móveis e imóveis que não eram mais utilizados precisavam ter alguma “finalidade”, que a própria FEPASA tentava justificar. Neste, fica clara essa ideia:

A FEPASA herdou um equipamento ferroviário de alta qualidade. Mas, herdou também um patrimônio cultural que traça toda a trajetória sócio-cultural de São Paulo, porque ferroviário e ferrovia sempre seguiram o mesmo caminho. O caminho do desenvolvimento de São Paulo. E a preservação desse patrimônio é uma das metas da FEPASA. No sentido de conservação do equipamento adquirido. (SECRETARIA DOS TRANSPORTES DO ESTADO DE SÃO PAULO, [1985?], P.32).

A FEPASA, ao adquirir todos os equipamentos, segundo o mesmo folheto, pretendia recuperar o material que tivesse condições de utilização, bem como o restauro de ramais desativados e o restauro de edificações e material rodante. Quanto à preservação do patrimônio cultural, a FEPASA apontava no roteiro o Museu Barão de Mauá e o Museu do Eucalipto, em Rio Claro, como os locais que abrigavam acervos mais significativos do contexto ferroviário do estado de São Paulo. O cuidado com o patrimônio favorecia a reprodução de uma imagem positiva dessa nova administração das ferrovias paulistas, que indicava uma preocupação em transmitir a contribuição do ferroviário e da ferrovia ao “progresso material” e ao “desenvolvimento sócio-cultural de São Paulo”. Esse acervo representa materialmente o desenvolvimento de São Paulo,

que pode ser notado com base no primeiro item do livro – tombo que é a locomotiva nº1 da Paulista, sempre citada como um dos bens de maior relevância do acervo.

Em verdade, o local das oficinas em Jundiaí era um depósito de material rodante, além de oficina de manutenção, segundo informação do Departamento de Patrimônio da Inventariança da RFFSA. Dessa forma, além dos objetos do museu existiam outros espalhados pelo complexo que, segundo informações recolhidas no processo de tombamento do IPHAN, muitos foram recolhidos de outros locais e levados para o museu.

Ainda sobre o acervo, em um catálogo desenvolvido pela FEPASA no ano 1979, também localizado no museu, é possível comparar como ele foi concebido e como ele se encontra atualmente. O catálogo de 1979 apresenta a expografia<sup>6</sup> e todo o acervo detalhado do museu, o que permitiu uma comparação com os dias de hoje.

Um dos traços que caracterizam um perfil de uma instituição museológica é sua expografia, que no caso do Museu se modificou ao longo do tempo. No site da instituição<sup>7</sup>, e em diversos documentos encontrados, constata-se que o Museu Barão de Mauá transforma-se em Museu da Companhia Paulista, o que implicou em diversas mudanças. Segundo informações retiradas do site: “No entanto, após seu restauro, foi reaberto com novas bases museológicas, em 14 de maio de 1995, denominando-se Museu da Companhia Paulista”. Para entender a contradição entre o que seria classificado como o museu “antigo” e quais adaptações ocorreram, vale observar como estava sistematizada a divisão do museu, em 1979, a partir das suas salas.

---

<sup>6</sup>Segundo Marília Xavier Cury (2006), a expografia “É a forma de exposição de acordo com os princípios expológicos e abrange os aspectos de planejamento, metodológicos e técnicos para o desenvolvimento da concepção e materialização da forma.”

<sup>7</sup> <http://www.museudacompanhiapaulista.com.br/index.php>

Como foi dito anteriormente, esse catálogo fornece informações precisas sobre como o museu foi organizado na sua abertura ao público. Ele começa destacando o “Jardim Fronteiro” e o primeiro bem descrito foi classificado como “A- Locomotiva nº1 da Companhia Paulista, bitola de 1,60m, fabricada por John Fowler & Company, com dois cilindros [...] fez a primeira viagem em 31 de março de 1872”. Seguindo a ordem de classificação, o item B corresponde ao Carro de Passageiros nº 1 da Companhia Paulista, de fabricação inglesa, no qual viajou o imperador Dom Pedro II em companhia do Conde D’Eu e do Conselheiro Saldanha Marinho, Presidente da Província de São Paulo e que dá nome a principal sala do Museu.

Além desses dois itens, o jardim também era composto por outros carros, como o Carro de Inspeção, de 1905 e já fabricado no Brasil (em Rio Claro), e o Vagão de Carga nº 1, de 1872, ambos da Companhia Paulista; A Locomotiva nº 980 da Companhia Mogiana; o girabrequin de locomotiva a diesel e por fim o busto do engenheiro Jayme Pinheiro Ulhôa Cintra, presidente da Paulista de 1950 a 1961.

Em seguida, na parte interna do Museu, a divisão por salas procuravam homenagear alguns personagens que foram influentes na fundação das cinco empresas férreas que formavam a FEPASA. A primeira sala foi denominada “Saldanha Marinho”, pois sua gestão como Presidente da Província de São Paulo foi decisiva para a criação da Paulista. De acordo com a descrição dos bens dispostos nessa primeira sala, destacam-se as pinturas de retratos a óleo (em sua maioria de pessoas ligadas às ferrovias, antigos presidentes e acionistas, como o Conde do Pinhal fundador da estrada de ferro de Rio Claro), as miniaturas de vagões e locomotivas, placas de ferro e bronze (sendo as placas de bronze em sua maioria homenagens, ou referentes à inaugurações e as placas de ferro contendo avisos gerais como, por exemplo, multa para quem

transitasse pela linha) e também, em número menor, algumas ferramentas e relógios de parede.

A sala “Saldanha Marinho”, também reproduzia uma sala típica de Chefe de Estação Ferroviária em fins do século XIX, cujos objetos listados no catálogo são: mesa do Chefe de Estação; cofre de ferro inglês; porta chapéus (tipo mancebo); telefone de parede da Companhia Mogiana; mesa com aparelho de telégrafo; mesa com aparelhagem Staff (aparelho usado para liberação da linha, de procedência inglesa); mesa com telefone; mesa com aparelho Morse; porta-bandeiras de sinalização; filtro imperial (de barro); e máquina de faturamento de estação ferroviária.

A segunda sala denominada “Matheus Maylask”, que segundo o catálogo, era sócio de Roberto Dias Baptista em uma fábrica de algodão em Sorocaba e, em 1871, inauguram a Companhia de Estrada de Ferro que, mais tarde, se chamaria da Estrada de Ferro Sorocabana, da qual Maylask foi dirigente de 1870 a 1880. Nessa sala, destacavam-se os retratos pintados a óleo, 24 lampiões a querosene, a óleo e a gás, com finalidades diversas (de manobrador, de mesa, sinalizador, de ronda, sinaleiro de cauda de trem, de parede, etc.), faróis tanto de locomotiva a vapor quanto elétrica, lustres de vagões de passageiros (de uma ou duas lâmpadas) e, em menor quantidade, maquetes e miniaturas de trens.

A terceira sala intitulada “Conde de Parnaíba”, como o nome diz, faz menção a Antônio de Queirós Teles que foi presidente da Companhia de Estradas de Ferro Mogiana de 1873 a 1886. Nessa sala, encontravam-se cinco retratos, todos eles óleo sobre tela; grande quantidade de placas de bronze e metal; uma maquete e três miniaturas de trens, trilhos e estações; seis balanças (vide foto 2); quatro macacos para

locomotivas; nove sinos, sendo oito deles sinos de locomotivas e um sino de estação, da Companhia Mogiana e, por fim, nove apitos de bronze. (vide foto 3)



Foto 2. Balanças. Jundiaí, agosto de 2009. Foto da autora.



Foto 3. Sinos e placas de bronze ao fundo. Jundiaí, agosto de 2009. Foto da autora.

A quarta sala “Carlos Baptista de Magalhães” homenageava um dos primeiros dirigentes da Estrada de Ferro Araraquara. Nesta sala, há uma predominância de mobiliários, relógios de parede e relógios de ponto e objetos diversos. Entre as mobílias é possível destacar sofás (em couro e em madeira), poltronas, armário bilheteria, bancos de sala de espera de estação, cadeiras diversas, porta-chapéus, porta-toalhas, limpadores de pé, lavatório de vagão e lavatório de vagão de primeira classe.



Foto 4. Parte do mobiliário. Ao fundo nota-se o filtro de barro citado. Jundiá, agosto de 2009. Foto da autora.

Para finalizar, o último espaço que o catálogo aponta é o “Átrio São Paulo-Minas” que registrava um holofote de oficina, alguns retratos, uma placa de ferro e um carro de transporte de bagagem.

Como foi possível notar, quando o museu foi inaugurado em 1979, pelo catálogo produzido pela FEPASA, as salas foram pensadas para homenagear cada uma das empresas que mais tarde foram agrupadas e juntas passaram a compor a FEPASA. Da

mesma forma, os nomes das salas também evidenciavam a ideia de homenagear pessoas ligadas à presidência dessas empresas, com exceção do átrio São Paulo-Minas.

Contudo, como foi salientado, no ano de 1995, o museu foi renomeado e passou a ser chamado Museu da Companhia Paulista. No ano de 1999, após passar a ser administrado pela Companhia Paulista de Administração de Ativos (CPA) foi estabelecido um contrato com a Secretaria de Recuperação de Bens Culturais que ficou responsável pelas atividades de preservação pelo período de dois anos. Nesse momento, o Museu foi reordenado, os objetos foram rearranjados e os nomes das salas modificados. Isso ocorreu porque anteriormente o museu pretendia homenagear as cinco companhias que unidas formavam a FEPASA e, a partir de 1995, a ideia era que o museu retratasse principalmente a Companhia Paulista.

Em 18 de dezembro de 2000, a SOAPHA emitiu uma carta ao IPHAN indicando que algumas peças do museu foram transferidas no momento da sua remodelação:

Parte dos exemplares constitutivos deste acervo encontra-se classificada no catálogo do antigo “Museu barão de Mauá”, embora algumas das peças que nele constam já tenham outros destinos, mudança esta ocasionada pela transformação em “Museu da Companhia Paulista”, em 1995 e, posteriormente, devido a doações, roubo ou extravio. (IPHAN, 2000, fl. 68).

Mais adiante, no mesmo relatório ela descreve outros itens que desapareceram do local:

Também não estão mais no pátio da Paulista o vagão de carga nº1, o carro de inspeção, a locomotiva nº980 da Companhia Mogiana, o carro de inspeção dessa mesma companhia, o girabrequim de locomotiva elétrica e o truque de um vagão da bitola de 0,60m. (IPHAN, 2000, fl. 68).

Informalmente, essa associação acusa a Secretaria de Recuperação de Bens de mandar parte desse acervo para outros locais. Em entrevista realizada com Carlos Roberto Toniello, antigo funcionário da Paulista, a questão da transferência de parte do acervo para outros museus também é apontada:

Na FEPASA tinha uma superintendência que era de preservação do patrimônio. Ela preservava a parte histórica do museu, inclusive recuperou o museu, reformou, restaurou móveis. Locomotivas eu não me lembro de ter alguma restaurada. Mas a parte de patrimônio sim. Foi feito o Museu do Eucalipto em Rio Claro, no horto, foi feito o Museu de Sorocaba, os bens foram todos daqui. Foi desvinculado e montado o museu lá (TONIELO, 2010).

Fato é que após esse momento, o Museu aos poucos vai tomando outra forma, em um período conturbado, pois de 1995 até 2001 (quando a Prefeitura de Jundiaí efetua a compra do complexo), ele atravessou inúmeras dificuldades, tais como roubos e depredações e além de problemas administrativos, pois nessa época antigos ferroviários o assumem de maneira informal. Dessa forma, quando o museu se transforma em Museu da Companhia Paulista, as salas passaram a ser homenagens ao fundador da Companhia e seus diretores, bem como aos seus antigos diretores.

A primeira sala mantém a mesma denominação, “Conselheiro Joaquim Saldanha Marinho”, o Fundador da Companhia Paulista. Esta sala contém quatro subsalas: sala do Chefe da Estação (vide foto 5), sala das senhoras (vide foto 6), sala das comunicações e sala de instrumentos e bilhetes. Observa-se, portanto, que a sala de Chefe de Estação, de acordo com o catálogo de 1979, foi mantida, e, segundo a descrição do site, os objetos mantidos foram o aparelho Staff e bandeiras de sinalização.



Foto 4. Sala do Chefe da Estação. Jundiaí, agosto de 2009. Foto da autora.



Foto 5. Sala das Senhoras. Jundiaí, agosto de 2009. Foto da autora

Já no espaço dedicado a reproduzir uma sala de espera de senhoras, encontram-se algumas mobílias. Na sala destinada às comunicações encontram-se, atualmente, os aparelhos de telégrafo e Morse, bem como telefones, balança para cartas e máquina de registrar carta. Já na sala de instrumentos e bilhetes encontram-se parte da mobília, sinetas, painéis com fotos, bilheteria e armário de bilheteria.

Seguindo a mesma lógica, a segunda sala homenageia o engenheiro Francisco Paes Leme de Monlevade, que foi pioneiro no processo de eletrificação da Companhia Paulista. Encontram-se, nesta sala, uma miniatura da locomotiva a vapor nº 74, sinos, apitos, faróis e buzinas de locomotiva, trolley de linha utilizado na inspeção da via férrea, miniatura da locomotiva elétrica nº 403, o interior dos carros de passageiros, balanças, lampiões, lustres de carros de passageiro e carrinhos de bagagem.

Já a terceira sala é dedicada a Jayme Cintra, com uma subsala oferecida aos acionistas. Nela contêm uma galeria dedicada aos presidentes da Companhia Paulista, prensa manual, relógios, pratarias, livro dos acionistas, lustres e lampiões.

Por fim, a sala “Conselheiro Antonio da Silva Prado”, faz referência a um dos diretores e proprietários da Companhia Paulista, industrial, cafeicultor e membro da aristocracia paulista. Nela é possível encontrar a origem da FEPASA, com réplicas das locomotivas e maquetes.

Sendo assim, analisando os dados sobre o acervo, observa-se, portanto, que tanto a ordem dos objetos quanto os nomes e as divisões das salas foram modificadas ao longo do tempo. É importante pontuar que assim como objetos foram retirados outros novos foram agregados e que houve uma mudança importante, não apenas na nomenclatura, mas na sua administração. Com relação à administração do museu,

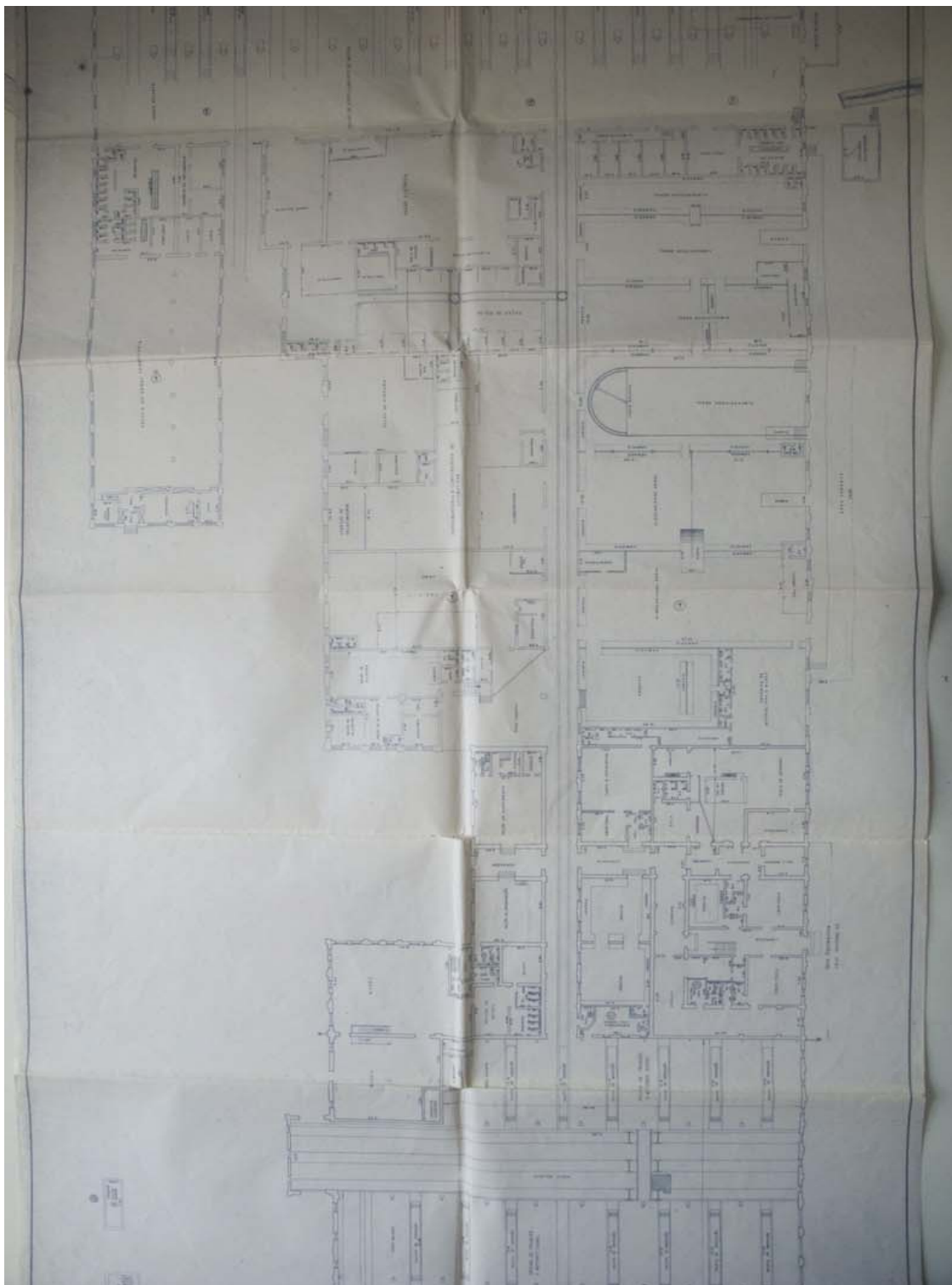
também é possível entendê-la tendo como marco o momento da compra das edificações pela Prefeitura Municipal.

Em 2001, a Prefeitura de Jundiaí efetuou a compra do Complexo e passou a assumir a administração do museu. Segundo a escritura de desapropriação de 21 de dezembro de 2001, a área corresponde a 111.179,91 metros quadrados, composta por 34 edificações que, segundo listagem anexada ao processo, se dividiam em:

1- depósito de graxa e dormitório; 2- almoxarifado do vagão trolley; 3- caixa d'água e depósito; 4- depósito de engenharia elétrica; 5- depósito de UV-10; 6- idem 4; 7- oficina da firma Bracomex; 8- idem 7; 9- modelação e carpintaria desativada; 10- desativado; 11- barracão da fundição; 12- refeitório e arquivo; 13- canteiro para material rodante; 14- edifício principal, oficina e pavimento térreo; 15- administração do museu; 16- casa de força; 17- escritório e cooperativa; 18- depósito da cooperativa; 19- idem 18; 20- desativado; 21- serviço social e ambulatório; 22- sub-estação e compressores; 23- carpintaria, lacre e fundição; 24- almoxarifado; 25- vestiário e depósito; 26- limpeza de peças; 27- garagem; 28- tipografia; 29- caixa d'água; 30- escola do SENAI; 31- depósito de inflamáveis; 32- depósito de sucata; 33- edifício principal- escritório- arquivo- museu -pavimento superior; 34- casa da bomba.

Abaixo, as plantas do local demonstram essa divisão:

**Fonte: Planta 6363/200-12.**



Planta 6363-200-12

A escritura deixa especificada que a única exceção da compra seriam os bens móveis, de posse da Rede Ferroviária Federal. Todo o conjunto foi adquirido pelo Município pelo valor de R\$ 9.878.600 (IPHAN, 2000, fl.363). Desse momento em diante, a Prefeitura passa a ter posse sobre as edificações e se torna protetora também do acervo, mas não de maneira formalizada. Em 12 de maio de 2003, em carta enviada pela Prefeitura ao IPHAN, o prefeito afirma como motivações para a compra do complexo o fato dessas edificações serem a memória viva da história da ferrovia no país, mas que estavam totalmente abandonadas, tendo sofrido furtos, depredações, invasões que deterioraram esse patrimônio cultural.<sup>8</sup>

No documento citado, a prefeitura expõe ao IPHAN quais seriam primeiras ações: parcelamento de áreas por setores de interesse estratégicos; vigilância de área; limpeza de área; retirada do material altamente tóxico deixado pela rede; aplicação de dedetização para que a área pudesse ser freqüentada. Já as ações complementares seriam: reparos no telhado, rede de esgoto, colocação de vidros, restauro de portas, pintura interna e revisão elétrica e hidráulica.

Tais ações da Prefeitura reforçam o que Carlos Toniolo disse sobre a mesma em sua entrevista, que ela reformou e restaurou algumas partes do conjunto e do museu. A Prefeitura reutilizou outras áreas para abrigar outros setores municipais, tais como: cozinha industrial, o Centro de Educação e Lazer para a Melhor Idade – CELMI desde 2001, salas de aula da FATEC desde 2002, uma unidade do Poupatempo inaugurada em 2009, além de estacionamentos e depósitos.

Sendo assim, pelo exposto, constatou-se que modificações importantes ocorreram no espaço do museu. Sabe-se que desde sua inauguração muitos objetos

---

<sup>8</sup> Alguns jornais e sites noticiaram essa situação: Estado de abandono do acervo”. *O Estado de São Paulo*, dezembro de 2000.

foram perdidos, principalmente porque a instituição ficou abandonada em determinados momentos, o que facilitou a sua degradação física e de seu acervo.

Contudo, não se pode mensurar ao certo a quantidade de material perdido, ou afirmar quando e como ocorreram transferências de bens do museu, entretanto o que se percebe é que a utilização dos espaços, ainda que para diferentes finalidades, demonstrou-se viável para a preservação. Dessa forma, o próximo capítulo irá expor questões sobre as iniciativas tomadas para a preservação do local, e qual o caminho que levou a prefeitura a efetuar a compra do complexo, bem como entender as motivações dos pedidos de tombamento tanto do IPHAN, quanto do CONDEPHAAT.

## **CAPÍTULO 2**

### **Conflitos escritos: os processos de tombamento do IPHAN e CONDEPHAAT**

Este capítulo irá analisar os processos de tombamento que envolvem o Conjunto de Oficinas da antiga Companhia Paulista, sendo um deles na esfera federal (IPHAN) já concluído, e outro, ainda em andamento, na esfera estadual (CONDEPHAAT). Essas análises são interessantes, pois em ambos os processos os solicitantes foram organizações civis: na esfera federal a SOAPHA e na esfera estadual movida pela União dos Ferroviários Aposentados – UFA.

No primeiro caso, referente ao processo encabeçado pelo IPHAN, percebe-se que o estudo de tombamento do conjunto esbarra numa questão muito atual, que é a lei nº 11.483/2007. Já no segundo, por ser um processo que se inicia no ano de 1996, a iminência da perda do conjunto, por ações de vandalismo e também pelo conflito de interesses entre as partes envolvidas é a temática mais recorrente. A fim de entender um pouco sobre o que é o tombamento é importante recorrer a duas autoras que trabalham com o tema, Sônia Rabelo de Castro e Maria Cecília Londres Fonseca.

Segundo Castro (2009), a prática do tombamento, desenvolvida desde 1937 pelo Sphan, tornou-se a forma mais recorrente de preservação no Brasil a ponto de confundir-se preservação com tombamento. Entretanto, sabe-se que os dois conceitos não são sinônimos, pois por preservação entende-se qualquer ação do Estado que vise conservar a memória da nação, já o tombamento é um dos instrumentos, talvez o mais difundido, de uma política preservacionista.

O conceito de preservação não se restringe apenas à uma política ou uma prática, mas a diversas formas possíveis para que o bem possa ser protegido, tal como o inventário de uma coleção. Entretanto, segundo Fonseca (2005), o tombamento é entendido como o momento de consagração do bem patrimonial, ou seja, ele passa a ser mais “respeitado” como patrimônio a partir do momento em que é tombado. Fonseca entende que essa prática possui limitações e que contém aspectos positivos, podendo alterar significativamente a vida de grupos desfavorecidos economicamente, uma vez que o turismo pode proporcionar alternativas mais lucrativas a determinada população. Já como efeito negativo, é possível citar a especulação imobiliária, pois retira desses bens a possibilidade de gerar lucro, além é claro de que o tombamento realizado de maneira isolada não necessariamente colabora para sua preservação.

Para que o tombamento de um bem aconteça existe um caminho longo a ser percorrido, que muitas vezes se demonstra conflituoso. Segundo Fonseca:

Em função, portanto, da natureza conflitante dos interesses em jogo no caso da proteção aos bens imóveis, e do peso dos monumentos no patrimônio histórico e artístico nacional, os processos de tombamento constituem espaços de expressão desses confrontos, onde se podem captar as várias vozes envolvidas na questão da preservação, e sua influência na condução dos processos (FONSECA, 2005, p. 181).

Essas várias vozes são importantes porque formam sentidos diferentes para cada ator social envolvido com a questão. Elas podem ser vistas não apenas no interior dos processos de tombamentos, mas também em outras situações não tão formalizadas, tais como nas falas de antigos trabalhadores<sup>9</sup> e pessoas que por ventura estiveram ligadas, cada qual a sua maneira, a proteção do museu.

---

<sup>9</sup> Cabe citar que nos próximos capítulos serão realizadas análises dessas outras vozes envolvidas a preservação do Museu da Companhia Paulista.

Os processos de tombamentos que serão analisados constituem-se em documentos que traduzem, de certa forma, ideias gerais sobre como o IPHAN e o CONDEPHAAT pensam a questão da preservação, ainda que internamente possam ser observados conflitos entre os próprios representantes desses órgãos.

Observa-se, portanto, que por meio da análise dos processos de tombamento é possível localizar alguns pontos de conflito entre o solicitante e os próprios órgãos, que expressam os sentidos da preservação para os diversos atores sociais.

Sendo assim, para entender os diferentes momentos de cada processo é necessário explicitar duas questões importantes: a primeira delas é o Programa de Recuperação de Bens Culturais, que deu origem a uma Secretaria de mesmo nome, cujo Secretário Emanuel Massarani esteve diretamente envolvido com o espaço em questão por um período de dois anos, momento que gerou inúmeras desconfianças por parte de outras entidades. E a segunda é compreender como a questão da privatização tornou-se um dos aspectos-chave, pois ela interferiu diretamente na questão da preservação do museu.

Sobre o Programa de Recuperação de Bens Culturais- PRBC sabe-se que ele foi criado na gestão de Mário Covas como Governador do Estado, no ano de 1997. Em seu decreto de criação é perceptível que uma das preocupações do PRBC consistia no resguardo de bens tendo em vista a:

Próxima privatização de empresas estatais, notadamente as dos setores energético e ferroviário, detentoras de valioso patrimônio da memória histórica e tecnológica do País. (SÃO PAULO. Decreto nº 42.593, 1997)

No artigo 4º, que detalha melhor o papel do Programa, aparece de forma um pouco mais específica a função de proteção aos bens durante a privatização:

Estimular e promover a preservação de bens históricos, pertencentes às empresas em cujo capital o Estado tenha participação majoritária, a serem privatizadas, notadamente as dos setores energético e ferroviário, com vistas à manutenção da memória histórica e tecnológica do País e ao enriquecimento ou à criação de acervos para Museus e Centros de Documentação. (SÃO PAULO. Decreto nº 42.593, 1997)

Em entrevista realizada com o então Secretário do referido programa, o Senhor Emanuel Von Lauenstein Massarani, um diplomata de 74 anos que também ocupou o cargo de Superintendente do Patrimônio Histórico, Cultural, Artístico e Ambiental da FEPASA, no ano de 1988, foi possível identificar aspectos importantes sobre esse programa. Esse entrevistado foi responsável por iniciar algumas obras e restauros nos museus ferroviários e estações de trens, e trabalhou junto com os ferroviários no processo de reabertura do Museu da Cia. Paulista. É interessante ver como ele narra o convite feito para que ocupasse o cargo de superintendente na FEPASA:

Quando o engenheiro Valter Pedro Boldini me convidou passou a existir esse setor dentro da FEPASA. Porque nós trabalhamos juntos. Eu era Secretário Municipal do prefeito Jânio Quadros de patrimônio histórico e ele era Secretário de Obras. Então quando ele foi nomeado para a FEPASA ele me convidou para ir lá. Ele criou a Coordenadoria de Patrimônio Histórico e Ambiental e aí eu comecei a trabalhar nisso. No ano de 88, acho. E aí nós trabalhamos e fizemos bastante coisa, por exemplo, o Museu do Eucalipto Navarro de Andrade foi totalmente recuperado, compreende? O casarão onde Navarro de Andrade dirigia as obras, recuperamos a capela, coisas incríveis e a visitação pública comentada e tal, e além do Museu do Eucalipto nós tínhamos a estação de Rio Claro e as oficinas me davam um grande apoio. Então eu consegui reunir lá vários vagões. Várias locomotivas que estavam abandonadas na ferrovia e foram para Rio Claro. Não me pergunte depois o que aconteceu. (MASSARANI, 2010)

Mas, foi no ano 2000 que Massarani se tornou o secretário do PRBC, segundo suas palavras:

Durante um ano eu atendi aos pedidos do governador, até que um dia a própria diretoria da FEPASA disse: 'Massarani, mas eu não posso usar verbas da FEPASA para restaurar coisas de patrimônio histórico que não tem relação direta', até pontes históricas da época dos ingleses foram restauradas. Ai eu fui ao palácio e pedi uma audiência ao Governador e ele disse assim: Não tem nenhum problema, você vai ser Secretário do Programa de Bens Culturais, Artísticos e Ambientais do Estado de São Paulo. (MASSARANI, 2010)

O que se percebe é justamente a passagem de Massarani enquanto superintendente da FEPASA e depois o novo cargo criado, já que como ele mesmo menciona, a FEPASA não poderia mais arcar com os custos de restauro. Uma das posições de Massarani para realizar essas obras consistia em criar parcerias entre o setor público e o privado. Justamente a essas parcerias que Eusébio dos Santos atribui como uma das causas problemáticas do programa, sobre o assunto Santos diz que:

Existia, na FEPASA, eu até acho que não fizeram com seriedade, para poder justificar o processo de privatização, foi criada a Superintendência de Patrimônio Histórico Ferroviário que era gerenciada pelo Massarani. E essa pessoa achava que poderia resolver tudo com a participação da iniciativa privada. Que eu entendo que foi o grande erro. Porque na verdade ninguém está disposto a enfiar a mão no bolso e investir. Então na hora que saiu na prática, que privatizou, que a FEPASA deixou de por investimentos, que foi no mercado buscar os patrocínios não encontrou. Porque ninguém vai por a mão no bolso. Então houve um erro estratégico. Ele deveria ter sido atrelado a privatização. Ou seja, quem comprou o transporte de carga deveria durante x anos ser responsável pelo patrimônio histórico, responsável com desembolso de recursos e não com administração. (SANTOS, 2010).

Fato é que o PRBC foi extinto e, segundo Massarani, o maior problema é que não houve uma continuidade dos trabalhos. A falta de continuidade dos projetos foi alvo de uma forte crítica do superintendente. Massarani também critica a forma de atuação dos órgãos de preservação do Estado, pois para ele não existem políticas de preservação

eficazes, já que os órgãos como o CONDEPHAAT, não atuam da maneira como deveriam.

Sobre a política preservacionista ele diz:

Estou cego, não vejo. Está faltando uma política de preservação do Estado. Primeiramente o patrimônio histórico não deve estar na Secretaria da Cultura. Primeira coisa. Porque a cultura se preocupa geralmente com shows, exposições e tudo mais. Então sabe, o que é maravilhoso que faça, mas já no Brasil a cultura é a prima pobre da educação. Se você tivesse o mesmo orçamento para a cultura e para a educação, nós teríamos um nível de vida melhor para todo mundo, compreende? Então isso é uma das coisas que mais me espanta, porque quando você cria uma Secretaria de Preservação de Bens Culturais separado da Secretaria da Cultura poderá se fazer um trabalho magnífico, mas quando ele é um apêndice, não funciona. O orçamento do patrimônio histórico na Secretaria da Cultura, de todo o Brasil, é paupérrimo, entende? Então é triste, nosso patrimônio está indo embora. Agora você vê na Europa são separados, é isso que é importante fazer. E a política de museu está precisando ser revigorada. (MASSARANI, 2010).

Entretanto, o que se poderá compreender a partir das análises dos processos é que o Programa de Recuperação de Bens foi alvo de inúmeras críticas durante o tempo em que esteve atuante, principalmente porque durante a gestão de Massarani foi realizada a transferência de alguns bens que originalmente eram do Museu da Companhia Paulista para outros locais. Além disso, percebe-se que não houve um trabalho conjunto com o CONDEPHAAT, como veremos no tópico sobre o estudo de tombamento estadual.

## **2.1. Programa Nacional de Desestatização - PND**

Para chegar ao contexto atual acerca da situação do patrimônio ferroviário, é preciso entender como se deu o processo que vai da criação da Rede Ferroviária Federal S.A. à liquidação da mesma que se inicia no ano de 1999, passando pela incorporação da própria FEPASA no âmbito estadual.

A Rede Ferroviária Federal S.A, ou simplesmente RFFSA, foi criada a partir da lei nº 3.115, de 16 de março de 1957, com a finalidade de gerenciar o setor ferroviário da federação, o que incluiu cerca de 22 mil quilômetros de linhas (73% do total nacional). No ano de 1992, a RFFSA passa a integrar o Programa Nacional de Desestatização e estudos promovidos pelo BNDS recomendaram que ela fosse transferida para o setor privado, o que acontece entre os anos de 1996 ao ano de 1998. Segundo informações retiradas do site da própria RFFSA, o modelo de desestatização concedeu a malha às empresas privadas pelo prazo de 30 anos:

de acordo com o modelo que estabeleceu a segmentação do sistema ferroviário em seis malhas regionais, sua concessão pela União por 30 anos, mediante licitação, e o arrendamento, por igual prazo, dos ativos operacionais da RFFSA aos novos concessionários. (RFFSA, 2012)

Mesmo após o início da desestatização, em 02 de janeiro de 1998, a FEPASA é federalizada e incorporada à Rede Ferroviária Federal e no mesmo ano é privatizada.<sup>10</sup> A RFFSA foi dissolvida em 1999 e extinta em 2007 (BRASIL, 1999 e 2007).

A partir do momento de sua dissolução, foi determinada uma inventariança, vinculada ao ministério dos transportes, a fim de realizar o levantamento dos bens da Rede. Como parte deste processo, ficou a cargo do IPHAN o controle dos bens que tivessem valor histórico e cultural.

Desde o início do processo de liquidação em 1999, quando foi criada uma comissão de liquidação para supervisionar todo esse processo complexo, os bens da RFFSA foram divididos entre os ativos operacionais – que compreendem toda a infraestrutura, locomotivas, vagões, dentre outros suportes vinculados ao trabalho

---

<sup>10</sup> Como foi explicado anteriormente, a FEPASA é resultado da incorporação do acervo total de cinco empresas férreas: Companhia Paulista, Companhia Mogiana de Estradas de Ferro, da Estrada de Ferro Araraquara S/A, Estrada de Ferro Sorocabana S.A. e Estrada de Ferro São Paulo e Minas.

operacional da ferrovia – e os que foram arrendados às concessionárias operadoras das ferrovias, Companhia Ferroviária do Nordeste (CFN), Ferrovia Centro Atlântica (FCA), MRS Logística S.A, Ferrovia Bandeirantes (Ferroban), Ferrovia Novoeste S.A., América Latina e Logística (ALL), Ferrovia Teresa Cristina S.A., competindo a RFFSA a fiscalização dos ativos arrendados e os bens não operacionais.

Ao final do processo de liquidação, iniciou-se o inventário desses bens, sob a coordenação e supervisão do Ministério dos Transportes. Com relação aos imóveis não-operacionais, a lei nº 11.483/2007, em seu artigo 9º, explicita que:

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. (BRASIL. Lei nº 11.483, de 31 de maio de 2007).

Além disso, foi criado um programa específico chamado “Programa de Destinação do Patrimônio da Extinta RFFSA Para Apoio ao Desenvolvimento Social – orientação aos municípios e entidades privadas sem fins lucrativos”, ligado à Secretaria do Patrimônio da União, cujo foco é o de reverter os imóveis não operacionais da

RFFSA aos municípios para que estes utilizem os espaços com a implantação de projetos e programas que visem o desenvolvimento local. Dentre suas prioridades estão a preservação e difusão da memória ferroviária, como já foi dito anteriormente, com o apoio do IPHAN.

Esse programa estabeleceu que o município que, por ventura, estivesse interessado em utilizar um desses espaços (enquadrado entre os bens imóveis não-operacionais) da Rede para fins culturais e socioambientais deveria encaminhar uma solicitação à Gerência Regional do Patrimônio da União para a concessão do Termo de Guarda Provisória, garantindo assim seu uso de forma legal até que o processo de inventário estivesse completo (RFFSA, 2010).<sup>11</sup>

O manual de incorporação e destinação de imóveis oriundos da RFSSA também estabelece, de forma mais minuciosa, como uma das destinações possíveis desses bens a:

Construção, formação, organização, manutenção, ampliação e equipamento de museus, bibliotecas, arquivos e outras organizações culturais, bem como de suas coleções e acervos e a conservação e restauração de prédios, monumentos, logradouros, sítios e demais espaços oriundos da extinta RFSSA. (BRASIL, 2012).<sup>12</sup>

Verifica-se, portanto, que está estabelecido por lei o controle e a gestão do patrimônio histórico ferroviário no Brasil. Entretanto, essa mesma lei quando analisada mais detalhadamente se mostra muito vaga, uma vez que atribui ao IPHAN a responsabilidade de conferir o valor histórico e artístico aos bens. A mesma lei ainda prevê em seu artigo 8º parágrafo IV que:

---

<sup>11</sup> Disponível em: < <http://www.rffsa.gov.br/> >. Acesso em: 23/09/2010.

<sup>12</sup> Manual de Incorporação e destinação de Imóveis oriundos da RFFSA. Disponível em <http://www.planejamento.gov.br/>.

Os bens imóveis não operacionais, com finalidade de constituir reserva técnica necessária à expansão e ao aumento da capacidade de prestação do serviço público de transporte ferroviário, ressalvados os destinados ao FC, devendo a vocação logística desses imóveis ser avaliada em conjunto pelo Ministério dos Transportes e pelo Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, conforme dispuser ato do Presidente da República (Incluído pela Lei nº 11.772, de 2008).

Ou seja, ainda dentro dos imóveis não operacionais, existem aqueles que serão destinados ao uso ferroviário, gerando, portanto, uma situação conflitante: quais bens serão selecionados ao uso e quais serão destinados ao IPHAN? Pois, o artigo 9º prevê que caso o bem seja avaliado como operacional ele deverá voltar a um possível uso.

A responsabilidade que a lei nº 11.483 delegou ao IPHAN é enorme e merece ser entendida melhor. Segundo o manual de incorporação e destinação de imóveis, estima-se que o patrimônio da RFFSA somente no Estado de São Paulo é de cerca de 10.800 bens cadastrados entre terrenos e imóveis e que no Brasil seriam pelo menos 52.000 bens. Ou seja, é um volume imenso, sem contar com os bens móveis e o acervo documental, que formam outro problema.

Esses dados confirmam que o processo de privatização foi decisivo para o agravamento das estruturas ferroviárias no país e principalmente em São Paulo. No Brasil, durante a década de 1990, processos semelhantes aconteceram em outros setores, como com o setor da energia elétrica.<sup>13</sup> No entanto, para o caso das ferrovias, após esse processo de desestatização, verificou-se o abandono das linhas, estações, locomotivas, maquinários, bem como a dispersão e desorganização dos arquivos com documentos relativos ao funcionamento das empresas e a história das ferrovias em geral.

---

<sup>13</sup> No caso do setor energético, a Fundação de Energia e Saneamento foi criada no bojo do processo de privatização das empresas Eletropaulo, CESP e Comgás, em 1998. Ela nasce como instituição privada, sem fins lucrativos, com a missão de preservar os bens relativos ao setor de energia. A Fundação possui as Usinas-parque, além de uma rede de museus de energia, e realiza extenso trabalho de pesquisa e diversas ações educativas. Para mais informações: <http://www.energiaesaneamento.org.br/afundacao/> último acesso em 10/06/2012.

É curioso notar, porém, que após o Programa Nacional de Desestatização, o chamado PND, viu-se um, crescimentos de entidades de preservação ferroviárias que trabalham no restauro de locomotivas, na ativação de trechos turísticos, na montagem de exposições de ferreomodelismo, na coleta de documentos escritos ou orais - como faz ainda hoje a Associação de preservação de Jundiaí.

Atualmente, também cresce o número de tombamentos de estações pelo Estado. Pelo CONDEPHAAT já foram tombadas cerca de 20 delas, sendo que, em 2010, foram incluídas as estações de Jundiaí, Caieiras, Ribeirão Pires, Rio Grande da Serra, Franco da Rocha, Perus, Jaraguá e Várzea Paulista (O ESTADO..., 2010).<sup>14</sup> Esse interesse cada vez mais intenso pela preservação dos remanescentes ferroviários advém também do número crescente de associações de preservação ferroviárias do estado.

## **2.2. O processo de tombamento 1485-t-01- IPHAN**

Sendo assim, o primeiro processo a ser analisado é o de número 1485-T-01. Em 14/07/2004, o IPHAN conclui o processo de tombamento do conjunto de 34 edificações da Companhia Paulista de estradas de Ferro, que mais tarde, após a privatização, ficou conhecido como Complexo FEPASA. Esse pedido foi protocolado na Superintendência Regional do IPHAN em 31 de outubro de 2000, pela Sociedade Amigos da Preservação do Patrimônio Histórico, Artístico e Arqueológico de Jundiaí – SOAPHA, entidade que esteve atuante não apenas no processo do IPHAN, como também durante o estudo de

---

<sup>14</sup> **Oito Estações da CPTM são tombadas em São Paulo.** O Estado de S. Paulo, São Paulo, 27 de jul. 2010. Disponível em <http://estadao.com/noticias/geral,oito-estacoes-da-cptm-sao-tombadas-em-sao-paulo,586816,0.htm>

tombamento do CONDEPHAAT, e é possível verificar que a maioria das denúncias feitas sobre vandalismo e depredação do espaço parte da SOAPHA.

Antes de emitir o pedido de tombamento, a SOAPHA utilizou como argumentos para que o pedido de tombamento fosse aceito, todo valor histórico e cultural do acervo móvel e imóvel localizado no complexo de oficinas, mas também manifestou uma grande preocupação quanto aos riscos de desmembramento do conjunto, uma vez que segundo a entidade, a Rede Ferroviária Federal estaria iniciando negociações para a venda das edificações a empresas privadas, bem como o leilão de peças do acervo histórico, tais como móveis, instrumentos e objetos. Esse temor por parte da entidade caracteriza o teor de urgência do pedido feito pela mesma.

Muito embora o pedido tenha partido da Associação acima mencionada, muitas outras pessoas e entidades de preservação estiveram envolvidas e aparecem ao longo do processo. Uma dessas entidades é a Associação de Preservação da Memória da Companhia Paulista (APMCP), coordenada por Eusébio Pereira dos Santos, cujos integrantes em sua maioria eram antigos ferroviários da FEPASA. A associação foi criada justamente como forma de assegurar a preservação do museu antes de se iniciar o processo de tombamento. Além da APMCP, a Secretaria de Recuperação de Bens Culturais – PRBC, vinculado ao governo Mário Covas e à figura de Emanuel Massarani também estiveram atuantes no período anterior ao tombamento, e durante esse período Eusébio e a APMCP estiveram também ligados à esta Secretaria.

A figura de Eusébio e de seus companheiros também integrantes da Associação, Carlos Toniello, Célio Brigante e Admilson José Moraes são muito importantes neste contexto, pois por meio deles identifica-se que o componente afetivo, ou seja, a ligação entre a história de vida dessas pessoas e a ferrovia, é utilizado como justificativa mais

do que suficiente para gerenciar o museu, independentemente de estarem “aptos” (segundo a SOAPHA não estavam) para tal função.

Apesar dos conflitos entre os agentes preservacionistas, existe uma característica comum entre eles quando falam sobre o tombamento que é a depredação e ações de vandalismo que o espaço sofreu. Essa temática, aliás, é comum não somente a Jundiaí, mas aos bens da ferrovia em geral. Muitas associações que lutam pela integridade da memória ferroviária denunciam esse tipo de prática, uma vez que muitos objetos e até mesmo materiais de edificações são alvos de ataque por possuírem algum valor no mercado.<sup>15</sup> Isso acontece pela falta de fiscalização desses bens, como é possível observar em uma das cartas da SOAPHA endereçadas ao IPHAN, em dezembro de 2000:

No decorrer da segunda quinzena de novembro passado, um grupo de pessoas estranhas que, encontrando as portas abertas e o acesso livre ao andar superior do antigo edifício administrativo, entraram nas salas onde se encontra o arquivo histórico de documentos das cinco ferrovias acima mencionadas e praticaram um ato de vandalismo. Houve danos aos equipamentos do edifício e a documentação histórica. E, para piorar ainda mais, não há profissionais especializados no “Museu”, que possam reorganizar e salvar esta parte do acervo. No dia 26 passado foram roubadas três peças do “Museu”, durante o horário de visitação. (IPHAN, 2000, registro n° 644).

A SOAPHA ainda afirma que tais depredações aconteceram por descuido da proprietária (Rede Ferroviária Federal), afirmando que esta não estaria preocupada com a preservação da memória coletiva, já o interesse maior concentrava-se no valor de mercado do acervo.

Nesse momento, já é possível identificar alguns pontos de conflitos. É possível observar as disputas entre as entidades e a Rede Ferroviária Federal, pois a RFFSA é vista como a maior vilã de toda a situação, o que fica mais aparente quando a SOAPHA

---

<sup>15</sup> Essa informação pôde ser verificada também em pesquisa anterior sobre o Museu Ferroviário na cidade de Assis onde se constatou também inúmeras denúncias de vandalismo, roubo de peças no museu e na antiga estação de trem.

informa ao IPHAN sobre a possibilidade da venda de bens, e com isso a entidade pretende alegar o descaso por parte da RFFSA. Além disso, entre as próprias entidades existem também conflitos, como por exemplo entre a APMCP e a prefeitura, no ano de 2001, quando esta última conclui a compra do Complexo e os membros da Associação, segundo eles, foram retirados do museu.

É interessante verificar também que a SOAPHA “acusa” ainda que sutilmente a APMCP e a Secretaria de Recuperação de Bens Culturais de incompetência em administrar o espaço. No mesmo documento trabalhado acima, ela diz que os “atuais guardiões” desses bens não tomaram nenhuma medida administrativa para a constituição de uma diretoria e um Conselho Curador. Além disso, diz que a Secretaria de Recuperação de Bens Culturais estaria transferindo, manuseando e organizando os documentos históricos segundo critérios discutíveis. Sobre os funcionários do museu, integrantes da APMCP, a SOAPHA diz que:

Gerenciando todo o espaço e o acervo guardado na Antiga Companhia Paulista de Estradas de Ferro, há apenas quatro funcionários administrativos: três deles com treinamento de escriturários e um possuindo formação técnica de SENAI. (IPHAN, 2000, registro nº644).

Ao ler este trecho do documento fica clara a intenção da SOAPHA em minimizar e desqualificar o trabalho feito por Eusébio e seus companheiros bem como da Secretaria de Recuperação de Bens Culturais. Primeiro, ao destacar que os documentos sofriam alterações segundo “critérios discutíveis”, o que nas entrelinhas é possível compreender como uma falta de conhecimento arquivístico por parte dos guardiões desses documentos e depois quando no documento é citada a formação dos funcionários do museu, enfatizando a falta de capacidade técnica para gerenciar e organizar o acervo.

Outro documento também escrito pela SOAPHA, em 29 de janeiro de 2001, endereçado a Promotoria de Meio Ambiente e Patrimônio do Estado de São Paulo,

denuncia novamente a Secretaria de Recuperação de Bens, por meio da figura de Massarani, como é possível ler no trecho abaixo:

Parte do acervo museológico também foi transferida não se sabe para onde pelos voluntários do guardião legal do referido patrimônio cultural, Emanuel Massarani. Por outro lado comunicamos também a publicação de edital de leilão para a venda dos prédios da Companhia Paulista de Jundiaí. (IPHAN, 2000, fl.78).

A SOAPHA ainda acusa, a quem ela chama de “guardiões dos bens”, de impedi-la a ter acesso ao local, trancando as salas e impondo outras barreiras. Esse fato a teria impedido de realizar alguns levantamentos sobre a documentação existente (solicitado pelo IPHAN) para dar início ao estudo de tombamento.

Carlos Gutierrez Cerqueira, em dezembro de 2001, emite uma carta a Tamara Roman, superintendente da regional de São Paulo, em que resume alguns assuntos discutidos com membros da APMCP em uma reunião que aconteceu no IPHAN, e por meio desse documento é possível verificar a discordância entre eles e a SOAPHA:

A despeito de alguma possível discordância entre ambas entidades na condução do movimento, não parece haver diferenças capazes de anular a participação das mesmas, muito embora nutram cada qual expectativas diferentes em relação ao futuro. No caso desses ex-ferroviários, esperam vir a ser reconhecidos, uma vez que estão se utilizando dos recursos que fizeram jus quando foram dispensados pela FEPASA. Almejam, ao que parece, serem contratados para funções que sejam condizentes com a defesa que vem empreendendo em favor desse patrimônio. (IPHAN, 2000. Registro nº734)

Esse trecho demonstra que existiam expectativas diferenciadas em torno da proteção do complexo. Enquanto a SOAPHA é a entidade responsável pelo pedido do tombamento, os antigos funcionários da FEPASA ligados a APMCP buscavam um “reconhecimento” por terem cuidado do espaço e se dedicado para que ele não fosse ainda mais sucateado, como podemos observar pelo mesmo documento quando Cerqueira ressalta que:

Explicaram-nos que, há cerca de dois, três anos, foram demitidos e, desde então, vêm trabalhando pela preservação do acervo existente nas oficinas, especialmente o que fora reunido no Museu Ferroviário,

criado há mais de vinte anos. Tomaram as chaves do referido museu e resolveram lutar pela sua integridade, correndo riscos vários (foram denunciados várias vezes e processados). (IPHAN, 2000. Registro nº734).

Observa-se que para esses funcionários o fato de terem “tomado as chaves do museu” justificaria um espaço relevante na gestão do mesmo, o que efetivamente não aconteceu.

Em outro documento do mesmo ano e mesmo autor, endereçado ao Chefe de Divisão Técnica da 9ª SR, em que Cerqueira constata que o arrefecimento dos ânimos dos grupos envolvidos com a preservação torna ainda mais difícil a articulação institucional, dificultando ainda mais as possibilidades de preservação do patrimônio ferroviário paulista.

Apenas por meio dessas situações descritas acima, observa-se que houve um embate interessante entre os agentes preservacionistas, mas principalmente entre a SOAPHA e a Secretaria de Recuperação de Bens Culturais. Esses conflitos podem ser entendidos pela perspectiva de que todos os envolvidos sentem que, de alguma forma, aquele local lhes pertence. Essa noção de pertencimento pode ter dois sentidos diferentes: o pertencimento legal (noção de propriedade), como no caso da RFFSA, ou pelo pertencimento social.

Segundo Ana Lúcia Amaral (2006), os indivíduos pensam em si mesmos como membros de uma coletividade e por meio dos símbolos eles expressam seus valores, medos e aspirações. O sentimento de pertencimento possui relações estreitas com o lugar, pois quando o indivíduo se sente pertencendo a algum lugar ele ao mesmo tempo sente que esse lugar o pertence, e dessa maneira passa a ter legitimidade para interferir e, mais do que tudo, que vale a pena interferir na rotina e nos rumos desse tal lugar.

Justamente por isso que o sentimento de pertencimento gera também conflitos. Mário Telles (2010) aponta que esses conflitos aparecem porque nem sempre o

sentimento das pessoas convergem ou são correlatos. Tal afirmação cabe no caso apresentado, pois cada grupo possui sua própria perspectiva sobre como preservar o espaço (a SOAPHA acredita que os antigos ferroviários não possuem qualificação para ocuparem a administração do museu, ao mesmo tempo em que eles acreditam que o fato de terem trabalhado na ferrovia é suficiente para ocupar tal papel). Sendo assim, o lugar varia de acordo com a apropriação de cada um, e justamente por isso existe a dificuldade de se preservar um lugar, já que ele é visto de maneiras diferentes.

Contudo, é interessante observar que as divergências acontecem também no âmbito interno do próprio IPHAN. Alguns técnicos emitem opiniões diversas sobre qual a melhor maneira de preservar o bem em questão, algo que será evidenciado adiante.

O primeiro parecer foi emitido em 2 de março de 2001, por Carlos G. F. Cerqueira. Esse parecer apontava como razões favoráveis ao tombamento o fator afetivo, proveniente dos antigos funcionários da Companhia Paulista, mas também o fator histórico, pautado principalmente no desenvolvimento econômico a partir do café e na industrialização e desenvolvimento do capitalismo, principalmente na região paulista.

Ao final do parecer, ao autor demonstrou a importância do acervo, dizendo que “as edificações, os equipamentos das oficinas e as composições ferroviárias são talvez o que resta de significativo desse processo”, entretanto apontou para as dificuldades existentes neste tombamento e fez uma ressalva importante quanto aos bens museológicos:

Todavia, os equipamentos, mesmo que selecionados para a função museológica, exigirão de certa dispendiosa manutenção. E se, como parece ser do desejo de muitos, a proteção recair também sobre locomotivas e carros, conservando linhas e ramais ferroviários, há que se aliar o ato do tombamento a um programa que garanta a sua efetiva preservação. (IPHAN, 2000, s/n).

O que se observa é que o próprio parecer já anunciava as dificuldades com o acervo móvel, inclusive quanto aos gastos de manutenção, fator comum aos bens industriais em geral, já que na maioria das vezes possuem dimensões muito maiores do que se comparados a outro tipo de objeto, pois se trata, muitas vezes, de maquinários com padrão industrial, e justamente por isso o restauro exige uma mão de obra especializada. No caso específico da ferrovia, além da especificidade para o seu tratamento e conservação, existe o agravante da grande extensão de linhas e ramais, além da imensa quantidade de materiais que foram inutilizados, transformando-se em patrimônio, o que dificulta ainda mais o andamento dos processos de tombamento.

Outra questão apontada, era a necessidade de estudos para o conhecimento desses bens, pois como foi apontado acima, o autor do parecer alertava que essa grande quantidade de bens oriundos da ferrovia dificultava a elaboração de inventários atravancando o próprio trabalho do IPHAN.

Dessa maneira, após a leitura do primeiro parecer, logo no início do processo, surge uma indagação inicial: porque o tombamento do IPHAN inclui ou exclui de sua proteção legal os bens móveis, o acervo documental e bibliográfico, ou seja, parte do acervo que hoje corresponde ao Museu da Companhia Paulista?

Esse questionamento irá desenrolar uma série de dúvidas e divergências entre os técnicos do IPHAN, que podem ser observadas por meio da leitura de alguns documentos do processo. Em 2 de maio de 2002, é publicado no Diário Oficial o edital de notificação aos proprietários, que curiosamente revela:

Integra igualmente o presente tombamento o acervo móvel composto por bens de natureza museológica, fotográfica, arquivística e bibliográfica. O presente edital implica a proteção legal do aludido conjunto, em consonância com a relação de bens móveis e imóveis inclusa no respectivo processo administrativo, e a disposição do (s) proprietário (s). (DIÁRIO OFICIAL DA UNIÃO, seção 3, p.10. 2002)

Observa-se, portanto, que estão inclusos no processo os bens móveis, ou seja, o acervo do museu da Companhia Paulista. Tendo em vista esta publicação, o Ministério Público emite no ano de 2003 (ou seja, dois anos após a compra do Complexo FEPASA ser efetuada pela prefeitura) duas notificações. A primeira delas endereçada ao Secretário Municipal de Educação, Cultura e Esportes de Jundiaí, Oswaldo José Fernandes, para que ficasse alerta sobre a situação em que estava o acervo do museu, e a segunda endereçada ao próprio IPHAN, na figura de Haroldo Gallo, superintendente regional, pedindo que no prazo de 15 dias o Ministério fosse informado sobre as providências tomadas visando o acompanhamento da preservação do acervo cultural.

Em resposta, o município de Jundiaí, por meio da Secretaria de Municipal de Educação, Cultura e Esportes informa que:

Embora não tenhamos sido formalmente designados pela guarda do patrimônio do museu, estamos cuidando do acervo da melhor forma possível. A prefeitura do município de Jundiaí é responsável informalmente pelo patrimônio cultural do museu e da biblioteca. (IPHAN, 2000, fl.208).

Ou seja, ela diz que cuidará do acervo da melhor maneira possível, de maneira informal, mas que ele não estava atrelado à compra do complexo. Por outro lado, a resposta do IPHAN, assinada pelo arquiteto Mauro Bondi, ao procurador da República José Ricardo Meireles, demonstra a complexidade dessa questão:

Apesar deste edital de notificação ter especificado que, além do conjunto das 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, realizado no Rio de Janeiro em 2/10/2002, 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, 2000, registro nº 1579).

Dessa forma, nesse mesmo documento (2003) o IPHAN reafirma que o tombamento restringe-se ao conjunto edificado, que pode ser confirmado pela ata da 35ª reunião do conselho consultivo do patrimônio cultural no dia 2/08/2002, como demonstrado acima. Na mesma ata, o conselheiro Nestor Goulart complementou dizendo que o acervo não se encontrava totalmente localizado e identificado, algo que impossibilitava o tombamento do acervo museológico e arquivístico.

Os conselheiros estendem a questão dizendo que o Museu não possuía condições necessárias para abrigar corretamente uma coleção de negativos de vidro, que por decisão é transferida ao Arquivo do Estado de São Paulo. Outro ponto importante dessa questão refere-se ao fato de que os bens móveis possuem características diferentes e devem ter tratamento específico e mais complexo, necessitando de profissionais capacitados para realizar o tratamento e prevenção desse acervo.

Em dezembro de 2003, o arquiteto do IPHAN Mauro Bondi, responde ao Procurador da República que de fato o acervo cultural tombado estava restrito apenas às edificações, mas que, em 13 de maio de 2003, ocorreu uma reunião com representantes da prefeitura de Jundiaí e que se decidiu pela elaboração de um Plano Diretor com a finalidade de assegurar a utilização e conservação, para que todo o conjunto fosse valorizado. Esse estudo seria realizado pela prefeitura, mas com auxílio do próprio IPHAN.

Ocorre que, 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. A notificação alegava que a definição de patrimônio histórico e artístico nacional inclui o

conjunto dos bens móveis existentes no país que sejam de interesse público. Ressalta o fato de que os bens foram excluídos durante a reunião do conselho consultivo.

Nesse momento, seguindo orientação da PROFER, o processo é reaberto, e no ano de 2009 é encaminhado pela coordenadora de proteção Jurema Arnault à superintendente do IPHAN Anna Beatriz Ayroza Galvão, um pedido de posicionamento que pedia uma avaliação, dentre outras coisas, sobre o interesse de encaminhar o estudo de tombamento do Museu da Companhia Paulista em novo processo de tombamento. Sobre essa questão, Marly Rodrigues, chefe da divisão técnica, emite um parecer em outubro do mesmo ano, em que se posiciona sobre a necessidade de abertura de um novo processo de tombamento específico para o Museu da Companhia Paulista.

Segundo ela, a inclusão dos bens móveis no tombamento das edificações não seria conveniente pelo fato de que as edificações não complementam o acervo móvel e vice-versa. Marly Rodrigues elabora um paralelo interessante entre essa situação e uma residência:

Nesse caso a relação entre as duas categorias de bens, imóveis e móveis (documentos textuais, imagéticos e bibliográficos) não é complementar, como o é, por exemplo, no caso de uma residência, no qual o bem imóvel é “recheado” por objetos que compoem ambientes específicos, espelham as personalidades dos moradores. (IPHAN, 2000, fl.925).

A autora enfatiza a ideia de que a junção de bens móveis ao bem imóvel reforça a construção da memória na medida em que revela mais sobre determinado modo de vida, ou seja, é possível extrair maiores informações sobre o cotidiano, os hábitos, os gostos de quem a habitava, diferentemente de uma casa vazia. Entretanto, no caso das edificações que compõe o complexo da Paulista, para Rodrigues não existe essa complementação, uma vez que os bens não são produtos de um mesmo contexto:

Contudo, não são apenas papéis da Paulista; no conjunto, aleatoriamente, por descuido com a memória arquivística, juntaram-se documentos de inúmeras empresas compondo uma massa ainda não identificada e, portanto, sem qualquer sentido ou valor documental. (IPHAN, 2000, fl.925).

Fato é que o processo conturbado em que se deu a privatização ocasionou essa situação caótica do acervo documental, tal como retratou Marly Rodrigues, e assim sem saber ao certo a quantidade de documentos e sem identificação prévia o IPHAN não poderia tomar tal acervo.

O posicionamento de Marly Rodrigues sobre o encaminhamento de um novo processo exclusivo ao acervo da Companhia Paulista, insere outra questão relevante com relação a lei nº 11.483/2007 sobre as responsabilidades atribuídas ao IPHAN.

Para Rodrigues, o acervo já estaria sob proteção da lei. Entretanto em maio de 2010, Jurema Arnaut, envia um memorando ao diretor do DEPAM, Dalmo Vieira Filho, em que discorda que a lei é suficiente para a preservação do acervo. Segundo ela, o IPHAN adotou uma postura quanto aos bens móveis até a década de 1990, em que os bens reunidos em museus federais não precisavam ser tombados e aqueles bens regionais ficariam assegurados em museus que estivessem localizados em prédios tombados. Além disso, o inventário também entrou como um recurso para conhecer os bens e protegê-los. Entretanto, para a coordenadora do Departamento de Proteção, mais recentemente o entendimento técnico sobre esses acervos tem sido diferente, na medida em que existe uma tendência em separar o tombamento de acervos e coleções do local onde estão abrigados.

Ela menciona que a discussão sobre a eficiência ou não da lei deve ser indispensável, e acredita que os bens somente podem ser considerados efetivamente

protegidos como bens culturais nacionais após “apreciação de mérito e considerações do Conselho Consultivo e, finalmente, homologação em ato específico pelo Ministro da Cultura”, e conclui sugerindo novamente que se abra um novo processo para o estudo do tombamento do Museu, em que se discuta a suficiência ou não da referida lei.

Fato é que com a criação do Instituto Brasileiro de Museus (IBRAM), parte do corpo técnico responsável pela administração dos acervos museológicos que integrava o IPHAN foi remanejado, o que dificulta ainda mais as atividades de preservação do acervo museológico por parte do órgão. Pela lei de criação do IBRAM, em 20 de janeiro de 2009, seis dias após a criação do Estatuto de Museus, o artigo de nº9 transfere ao IBRAM:

todos os acervos, as obrigações e os direitos, bem como a gestão orçamentária, financeira e patrimonial, dos recursos destinados às atividades finalísticas e administrativas da Diretoria de Museus e das Unidades Museológicas a que se refere o art. 7º desta Lei, unidades atualmente integrantes da estrutura básica do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – IPHAN. (BRASIL, lei nº 11.906, 2009).

Como a criação do IBRAM é posterior a lei que transfere ao IPHAN, as responsabilidades com o patrimônio da RFFSA não ficou previsto em lei que o IBRAM deveria auxiliar o IPHAN na tarefa de preservação dos bens ferroviários, uma vez que com relação ao acervo documental e museológico está evidente uma dificuldade maior na conservação desses bens.

Tal situação leva a outro questionamento: a quem pertence o acervo das ferrovias em geral? Pela lei 11.483, ao IPHAN, se ele não possui condições para gerenciar os bens móveis, tudo fica ainda muito nebuloso. Logo no início do processo de tombamento, em 2002, a situação estava mais conflituosa, algo que se pode

confirmar por meio de denúncias e acusações feitas entre a comunidade de Jundiaí e a funcionários de Rede Ferroviária Federal, quanto ao “roubo” de documentos do arquivo.

Em dois de junho de 2002, a SOAPHA envia uma carta à superintendente Tamara Roman, denunciando que a Rede Ferroviária Federal teria retirado dos arquivos das oficinas da Cia. Paulista grande quantidade de documentos históricos, e que ela (a SOAPHA) desconhecia o destino desse material, bem como qualquer eventual autorização do IPHAN permitindo a remoção dessa documentação. Na carta, João Antonio Borin, presidente da Associação, sublinha que a quantidade de documentos era tão significativa, “tendo lotado várias caminhonetes”.

Nessa mesma carta, a seguinte frase chama a atenção: “entendemos que todo o acervo histórico ferroviário deverá ser preservado e mantido nos recintos das Oficinas da Companhia Paulista em Jundiaí.” Contudo, mais adiante, a SOAPHA informa sobre uma reunião que seria feita entre a RFFSA e a Secretaria de Educação, Cultura e Esportes de Jundiaí a fim de decidir qual seria “o destino das diferentes partes do acervo histórico móvel ferroviário”, demonstrando mais uma vez a situação de indefinição do acervo.

Um dia após a carta ser emitida, o IPHAN envia a RFFSA uma notificação pedindo esclarecimentos sobre qual material teria sido retirado e pede a suspensão dessa prática até que a atitude seja esclarecida. Em resposta, a Rede justifica que os documentos retirados referiam-se apenas a prontuários de antigos empregados, e que os documentos históricos permaneceriam preservados no complexo. Apesar dessas explicações, os funcionários do museu e do arquivo continuaram com suas ressalvas em relação à Rede, a quem acusam informalmente de terem levado documentos histórico importantes.

Em seis de junho de 2002, Carlos Gutierrez Cerqueira emite um memorando a Tamara Romam relativo à denúncia de retirada parcial de documentos pela RFFSA, e pondera a questão dizendo que a SOAPHA possuía um conhecimento muito vago da documentação existente, e que a única informação consistente a respeito é que essa documentação se resumia ao fato de saberem que ela não era fruto apenas da Paulista, mas também das outras quatro ferrovias (Sorocabana, Araraquarense, Mogiana e São Paulo-Minas) que compuseram, anos mais tarde a FEPASA, além de documentos produzidos pela própria Rede Ferroviária Federal.

Na época alguns técnicos do Arquivo do Estado se manifestaram em auxiliar a SOAPHA, e retiram do Museu os negativos em vidro, pois o museu não tinha condições ideais para assegurar sua integridade física, mas nada, além disso, foi feito e a documentação continuou no mesmo estado. Nesse mesmo memorando, Jurema Arnaut aponta que os documentos retirados pela Rede Federal pode se justificar:

Não apenas pela necessidade dela ter controle sobre a documentação produzida em período correspondente à sua gestão, mas por lhe caber a responsabilidade da sua guarda e organização. (IPHAN, 2000, registro nº 1693).

E mais adiante ela reforça novamente a problemática que parece estar intrínseca ao processo:

Infelizmente, esse é o inconveniente de se ter acolhido, neste processo de tombamento, a referência à documentação toda ali reunida, entre os elementos merecedores da proteção do Decreto-lei nº 25, sem ter um exame prévio de sua importância. O tombamento assim se estende à documentação tanto antiga quanto contemporânea, inclusive a de caráter corrente, quando normalmente estaria sujeita, se submetida aos critérios da moderna arquivística, a uma avaliação que melhor definiria o destino dos documentos, descartes e/ou preservação definitiva. (IPHAN, 2000, registro nº 1693).

Cerqueira já apontava essas dificuldades sobre o tombamento, pois para ele a aplicação deste instrumento legal de proteção não se resumia como solução única capaz de vencer as dificuldades existentes para a sua preservação. Além disso, o tombamento também não era suficiente para superar as divergências e conflitos no interior mesmo da esfera pública (a quem pertence o bem em questão, muito embora frutos de investimentos privados originários das atividades agro-exportadoras do período do café) com o agravante de vir a sobrecarregar as já irrisórias verbas federais do IPHAN.

As discussões apresentadas reforçam a pergunta: Quais são então as obrigações da Rede Ferroviária Federal com todo esse acervo? Esse questionamento gera também outras indagações a respeito do papel da Rede com o IPHAN. Para pensar a respeito dessas indagações, é preciso recorrer a própria legislação. O decreto nº6.018, define como atribuições do inventariante:

identificar, localizar e relacionar os bens móveis e imóveis, dando-lhes as destinações previstas em lei, podendo, para tanto, designar comissões específicas; (BRASIL, decreto nº6.018, 2007)

e mais adiante, no inciso VII:

providenciar o tratamento dos acervos técnicos, bibliográficos, documentais e de pessoal, observadas as normas específicas, transferindo-os, mediante termo próprio, ao Arquivo Nacional ou aos órgãos e entidades que tiverem absorvido as correspondentes atribuições da extinta RFFSA; (BRASIL, decreto nº6.018, 2007)

Ou seja, apenas esses dois incisos são suficientes para identificar que pela lei o inventariante deveria garantir o tratamento dos acervos bem como realizar todo o trabalho de localizá-los e identificá-los. Amparada neles, a superintendente Anna Beatriz Ayroza Galvão, em resposta a procuradora da República Rosane Cima Campiotto sobre os motivos que levaram o IPHAN a rescindir um contrato feito com

uma empresa privada que iria realizar os trabalhos de higienização e digitalização do acervo do Museu, em outubro de 2009 esclarece que:

Em atenção ao Ofício nº 21.758/2009, informo que os acervos da Cia. Paulista na cidade de Jundiaí ainda não recebeu tratamento por parte do Inventariante e também não foram transferidos ao IPHAN. Este instituto tem se adiantado em suas ações relativas aos acervos em referência e ao patrimônio ferroviário de uma forma geral, a fim de construir um arcabouço institucional para quando do efetivo recebimento e responsabilização por sua guarda e manutenção.

Por fim comunicamos que estão em andamento tentativas junto ao meio acadêmico no sentido de viabilizar a execução dos serviços necessários a proteção daquele acervo. Enquanto nos antecipamos, também aguardamos a efetivação das ações estabelecidas em lei que são de responsabilidades de outros entes. (IPHAN, 2000, s/n).

Observa-se que há uma fiscalização sobre as decisões tomadas pelo IPHAN, mas parece que não acontece o mesmo com o inventariante, ou seja, será que a lei é cumprida? Por meio do processo ratifica-se a ideia de que o IPHAN, em meio as suas atividades rotineiras, que não são poucas, possui dificuldades operacionais e uma sobrecarga de tarefas que sozinho não pode arcar com as responsabilidades de gerenciar todo esse patrimônio.

Ainda que formalmente o acervo não pertença ao IPHAN, percebe-se que o órgão esteve presente em decisões importantes quanto à manutenção deste acervo, como é possível observar por meio de um documento emitido no dia 16 de novembro de 2010, presente no processo. Esse documento consiste em um termo de compromisso firmado entre a coordenadora atual do museu, Karin Bizzarro e a superintendente do IPHAN em São Paulo, para a realização dos serviços de organização arquivística dos remanescentes fotográficos existentes no acervo.

Por meio desse acordo, o Museu ficaria responsável por ceder o espaço e os serviços de segurança dos equipamentos que seriam utilizados e também

responsabilizar-se pela parte de infraestrutura da sala em que se realizariam os trabalhos. Já ao IPHAN competiria contratar o serviço e fiscalizar a empresa contratada.

O processo traz também alguns projetos de reutilização dos espaços propostos pelas entidades envolvidas e que foram aos poucos sendo analisadas pelo IPHAN. Como se trata de um conjunto muito grande, era inevitável atribuir novas funções aos prédios.

Em 8 de maio de 2003, o IPHAN envia ao prefeito de Jundiaí Miguel Haddad uma carta solicitando uma reunião com o Secretário de planejamento, com a finalidade de estudar procedimentos para a preservação e restauração do conjunto de edificações. Nesse documento, o IPHAN indica como pautas para a reunião: “Estudar a elaboração de um plano diretor para a recuperação do conjunto”, e “estudar a ocupação e recuperação das 34 edificações”, bem como “estudar a utilização da área livre, e incluir o conjunto em programas de incentivos federais”.

Outra proposta de reuso que aparece durante o processo foi encaminhada por Eusébio Pereira, sobre a possibilidade de recuperação do edifício da antiga fundição (edifício integrante do Conjunto de Edificações da Companhia Paulista) e transformá-lo em Centro de Vivência da Família, cujo objetivo seria o de justamente se tornar um ponto de encontro entre pessoas aficionadas por ferrovias, e também o de reunir familiares de ex-ferroviários.

Essa proposta é barrada pelo IPHAN, pois considerou inviável sua elaboração, uma vez que não teria sido realizado por pessoa habilitada. Além disso, o IPHAN cobrou também a realização do Plano Diretor que seria a maneira encontrada de realizar intervenções no conjunto, e que seria uma pendência da prefeitura com o órgão.

Por fim, a análise do processo, facilita o entendimento acerca das disputas pelo controle do espaço e o papel do IPHAN como mediador de todas essas questões. Além disso, percebe-se que por mais que não haja o tombamento do acervo museológico, uma vez que a prefeitura é uma guardiã informal, o IPHAN realizou ao longo dos anos tentativas de preservá-lo, ou pelo menos, de minimizar os danos a ele. É claro que não se pode excluir dessa preservação o papel das entidades e sujeitos que a sua maneira tentaram também conservar o espaço, e realizar nele outras atividades para assim garantir o uso público e mais efetivo, numa tentativa de movimentá-lo, já que o esquecimento se torna um fator extremamente prejudicial.

Internamente, dentre todas as discussões promovidas entre os técnicos, destaca-se como a mais relevante a questão da exclusão do acervo móvel desse processo. Sobre isso, é possível afirmar que a legislação atual possibilita uma tranquilidade quanto à segurança e conservação desses espaços?

Observou-se que, pela lei vigente que o inventariante possui, a obrigação de dar condições técnicas adequadas, providenciando o tratamento dos acervos, para que assim eles possam ser transferidos e assegurados pelos órgãos de preservação. Verifica-se, contudo, que o ato de repassar a esses órgãos uma quantidade imensa de documentos, sobre os quais não há o conhecimento exato, e acervos museológicos não inventariados adequadamente, impossibilita ações mais eficazes de preservação.

### **2.3. O processo de tombamento nº 36.516 CONDEPHAAT**

O processo 36.516, tramita no órgão estadual de preservação - CONDEPHAAT, e tem como solicitante a União dos Ferroviários Aposentados de Jundiaí – UFA. Ele se

inicia no ano de 1997 e, segundo consta na sua página inicial, o assunto em questão refere-se ao “Estudo de Tombamento do Conjunto e Equipamentos das Oficinas da Companhia Paulista”. Somente pelo título, nota-se que os equipamentos estão incluídos no processo de tombamento, eliminando possíveis discordâncias tal como se viu no processo anterior. Outra diferença para o primeiro estudo de tombamento é que esse processo ainda não foi concluído, estando, portanto, mais de dez anos em tramitação.

Assim como no primeiro, a decisão de pedir o tombamento também partiu de uma Associação ligada aos ferroviários. Em 23 de setembro de 1996, a UFA, representada pelo ferroviário aposentado Jaime Schenkel, envia uma carta ao CONDEPHAAT solicitando o tombamento do conjunto e dos equipamentos. Em abril de 1997, a historiadora Celina Kuniyoshi, reforça a importância do acervo, porém atesta as dificuldades com os bens móveis:

A importância do acervo do Museu da Companhia Paulista, ou melhor dizendo, do Museu Ferroviário da FEPASA é inegável. Todavia, o tombamento de bens móveis é extremamente problemático e merece um exame criterioso e definição estrita das peças ou conjuntos que se quer valorizar por meio desse instrumento de preservação. (CONDEPHAAT, 1997, fl.115).

Entretanto, a autora conclui dizendo que julgava pertinente a abertura do processo de tombamento, tanto das edificações quanto dos equipamentos, pois seria uma forma de proteção enquanto fossem acontecendo estudos mais detalhados sobre os bens culturais. O parecer que aprovou o início do processo foi dado pelo Conselho do CONDEPHAAT, em agosto de 1997, época em que o bem ainda estava sob responsabilidade da FEPASA.

Como uma consideração inicial, observa-se que esse processo de tombamento irá acompanhar a fase de transição das ferrovias paulistas, ou seja, a incorporação da FEPASA à RFFSA e depois a sua liquidação. Pelos documentos anexados ao processo,

nota-se que essa situação administrativa um tanto quanto “confusa” trouxe inúmeros danos aos bens, algo que fica mais evidente nesse estudo se comparado ao anterior, quando a situação já apontava algumas sugestões de melhorias, principalmente após a compra do complexo e as parcerias realizadas (ainda que algumas pessoas tenham sido alijadas do processo, tais como os ferroviários ligados a ACMCP).

As denúncias são mais graves e mais constantes, principalmente porque no ano 2001, o contrato de comodato feito entre a Companhia Paulista de Ativos (CPA) e a Secretaria de Bens Culturais, em setembro de 1999, foi encerrado e, segundo diversas denúncias, a proprietária (CPA) tentou fechar as portas do museu, o que fez com que o Ministério Público iniciasse uma investigação. É importante esclarecer que, segundo a RFFSA:

O conjunto arquitetônico das oficinas da Companhia Paulista, em Jundiaí (terrenos e edificações) não foram incorporados ao patrimônio da RFFSA, tendo em vista que a ex-FEPASA, atendendo orientações de seu acionista majoritário transferiu, onerosamente à Companhia Paulista de Ativos – CPA o referido conjunto arquitetônico. (...) e o acervo existente no referido conjunto é de propriedade da RFFSA. (CONDEPHAAT, 1997, fl.680).

Novamente existem conflitos entre as diversas entidades, que são praticamente as mesmas que aparecem no processo do IPHAN. A SOAPHA acusa a Secretaria de Recuperação de Bens Culturais, alegando que ela não é eficaz e que teria sido responsável pela transferência de inúmeros bens do museu. Por sua vez, a Secretaria, representada pelo Secretário Emanuel Massarani, também discorda da maneira como o CONDEPHAAT conduz o tombamento e nega que tenha sido ineficaz, tal como acusou a SOAPHA.

Para iniciar todo esse complicado histórico, a Promotoria de Jundiaí pede a Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da USP um estudo acerca do conjunto arquitetônico das oficinas, que foi realizado pela Profa. Dra. Beatriz Mugayar Kühl, no ano de 1998. Neste parecer, a autora evidencia a relevância histórica do conjunto, mas ressalta que a fase de privatizações e transformações pelas quais as companhias ferroviárias estavam passando naquele momento, impossibilitava o gerenciamento do patrimônio, que corria grandes riscos inclusive o de demolição. Além disso, ela ressalta que o tombamento não é totalmente eficaz, mas que na falta de uma política de preservação ele é a única maneira de evitar maiores danos.

Kühl ainda ressalta que estudos mais detalhados deveriam ser realizados, pois o local seria um “verdadeiro exemplo de arqueologia industrial”. Ela menciona que os equipamentos também constituem testemunhos de um modo de produção e que devem ser conservados:

É relevante lembrar que devem ser feitos estudos aprofundados do modo de funcionamento dessas oficinas, exemplos pioneiros de indústria no país. Para isso é necessário pesquisar os documentos escritos – livros, relatórios da Companhia Paulista, jornais, etc – tomar depoimentos de operários ou de seus descendentes, estudar o material fotográfico existente e, finalmente, fazer um levantamento pormenorizado do sítio. (CONDEPHAAT, 1997, fl. 280).

Em maio de 1999, Ulpiano Bezerra de Menezes Vice-Presidente do CONDEPHAAT, emite também um ofício enfatizando a preocupação dos conselheiros com o acervo, frente às diversas denúncias que vinham sendo feitas. Ele, assim como Kühl, demonstra grande insatisfação com a maneira como o processo de privatização, situação recente naquele momento, foi conduzido. Segundo Menezes, ele foi concluído sem a realização de um inventário do patrimônio histórico ou a realização de qualquer política de preservação do mesmo. Outro aspecto importante que o Vice-Presidente

apontou, diz respeito às inúmeras dúvidas sobre o gerenciamento do patrimônio a partir da privatização, como é possível verificar a seguir:

Os órgãos de preservação que não foram ouvidos nesse processo, vêm-se hoje privados das informações mais básicas ao seu trabalho de preservação e gerenciamento do patrimônio tombado como, por exemplo, se a responsabilidade por esse patrimônio hoje é da concessionária da RFFSA através da Malha Paulista, ou do Estado de São Paulo, e principalmente, qual será o destino do conjunto desses bens. (CONDEPHAAT, 1997, fl.317).

O CONDEPHAAT realizou em junho de 1999 uma vistoria no local, e constatou a situação precária em que o museu e, principalmente, o arquivo da FEPASA se encontrava. Segundo a vistoria, as instalações do arquivo possuíam telhas, forros, esquadrias e vidros quebrados, além infiltrações e goteiras que prejudicaram o piso de madeira e a deterioração dos documentos por falta de higienização e também pela invasão de diversos animais (morcegos, ratos, baratas, pombas, corujas etc.), o que contaminou a documentação e levou a perdas irreparáveis. Além disso, relata a falta de organização do acervo bibliográfico e também museológico.

Na mesma vistoria, o CONDEPHAAT enfatiza que no local havia pouquíssimos funcionários, da antiga FEPASA, cuidando de todo o conjunto que se encontrava numa situação esdrúxula, pois as edificações eram da CPA e o acervo propriedade da RFSSA, cujo prazo para desocupar os prédios estava terminando. Com base nessa vistoria, o CONDEPHAAT solicitou que providências urgentes fossem tomadas pela CPA e FERROBAN, e mencionou que não houve a possibilidade de realizar uma avaliação precisa do corpus documental, em consequência da falta de organização. Em ofício do ano de 1999, o presidente do órgão, tendo como base a vistoria realizada, emite a Rede as seguintes solicitações:

Face ao péssimo estado de conservação em que se encontra as instalações em que se acham depositados os arquivos da FEPASA e a necessidade de preservação dos mesmos, solicitamos:

1. Providências urgentes para preservação e organização dos acervos museológico, bibliográfico e arquivístico armazenados no local;
2. Informações sobre os acordos assinados entre os Governo paulista e federal por ocasião do processo de concessão das linhas da FEPASA à iniciativa particular;
3. Esclarecimentos sobre as providências que estão sendo tomadas quanto à transferências dos acervos (...).
4. Informações sobre a que setores caberá a responsabilidade sobre os citados acervos. (CONDEPHAAT, 199, fl.238).

Além disso, por meio desse ofício, o CONDEPHAAT informou à RFSSA que ela era a proprietária legal e, por isso, seria a responsável pela integridade desse acervo.

Em setembro de 1999, o Promotor de Justiça de Jundiaí Claudemir Battalini convocou uma reunião com o Presidente do CONDEPHAAT, uma representante da CPA, o Secretário de Recuperação de Bens Culturais Emanuel Massarani, bem como um representante do Prefeito do Município e Carlos Toniello e Admilson José Moraes representando o Museu da Companhia Paulista. Sobre essa reunião, a historiadora do CONDEPHAAT, Celina Kuniyoshi, aponta que ficaram evidentes algumas discordâncias entre as partes solicitadas principalmente no tocante a propriedade do acervo armazenado nos galpões das oficinas e também quanto à responsabilidade de preservação desse acervo:

Quanto à coordenação atribuída ao Dr. Massarani, *das medidas necessárias para obras de recuperação e reparos para utilização racional dos prédios, ajudando com isso na sua conservação* (fl. 320) e para centralizar as ações voltadas a quaisquer obras ou serviços relacionados aos prédios, máquinas e documentos de valor histórico, cuidando dos contatos necessários com o CONDEPHAAT informamos que, até o momento, não recebemos nenhum comunicado, projeto de restauro e, muito menos, informações sobre a organização dos acervos que, segundo a representante da CPA, seria de responsabilidade da *Secretaria de Recuperação analisar tudo quanto for de interesse histórico*. (CONDEPHAAT, 1997, fl.353).

A historiadora diz ainda que sobre a questão da propriedade dos bens a situação continua obscura e pede esclarecimentos para a CPA e a Secretaria de Recuperação de Bens Culturais:

A fim de que possamos notificar ao proprietário/responsável comprovado, a abertura do processo de tombamento e nossa requisição de informações sobre a organização do citado acervo, que nos impede de concluir a análise e emitir nosso parecer técnico.(CONDEPHAAT, 1997, fl.353).

Em outro documento, a mesma historiadora reforça a falta de comprometimento da Secretaria com o que foi acordado na reunião acima mencionada, ou seja, de realizar uma organização do acervo documental para que o estudo de tombamento pudesse continuar por parte do CONDEPHAAT. Além disso, a autora do parecer ressalta que houve roubo de peças do museu no horário de visitação, bem como o desaparecimento de inúmeros documentos. Frente à gravidade da situação, ela pede em caráter de urgência que medidas sejam tomadas, visto que:

A incúria tanto da proprietária – RFSSA- quanto do responsável designado pela Promotoria de Justiça de Jundiaí, do Ministério Público do Estado de São Paulo – Secretaria Estadual Extraordinária de Recuperação de Bens Culturais- na conservação do bem arquitetônico e do acervo documental da FEPASA; (CONDEPHAAT, 1997, fl. 354).

A autora aponta também a ausência de qualquer projeto destinado ao acervo documental. Ela observa a grande possibilidade de dispersão de todo o conjunto documental bem como o museológico, caso a REFFSA resolvesse doar parte do acervo do museu para alguma entidade e leiloasse as demais obras, e termina dizendo para que providências legais sejam tomadas junto ao Ministério Público Federal, bem como

notificar os responsáveis para que sejam tomadas medidas urgentes como forma de conter o processo de arruinamento desses bens.

Ainda sobre ações de vandalismo, a SOAPHA (2000) direciona uma carta ao Presidente do CONDEPHAAT, também como forma de denúncia. A Associação revela que um grupo de pessoas teria entrado no museu, acionado os extintores de incêndio, espalhou a documentação pelo chão, além de derrubar duas prateleiras. Outra crítica que está expressa no mesmo documento, refere-se à ação da Secretaria de Recuperação de Bens Culturais, pois segundo a SOAPHA esta não possuía condições para preservar o conjunto e muito menos defendê-lo de tais ações.

Junto com a carta, a SOAPHA envia ao CONDEPHAAT uma reportagem veiculada no Jornal de Jundiaí, com o título “Vândalos invadem o Museu da FEPASA”<sup>16</sup>, como forma de comprovar tais atos descritos na carta.

A SOAPHA também pede que o CONDEPHAAT realize nova vistoria no conjunto, o que é feito em dezembro de 2000. Os técnicos confirmam a situação narrada pela Associação, como é possível verificar a seguir:

**DE PRONTO CONSTATAMOS QUE A SITUAÇÃO É DE TOTAL DESCALABRO!**

1. Inicialmente, pelo fato de a Rede Ferroviária Federal, responsável pela guarda dos bens móveis e documentos objeto desse relatório, estar em processo de liquidação não demonstrando maior interesse por esse material;
2. Outro agravante é a situação jurídica do bem imóvel onde esse acervo está depositado e que, pouco antes da privatização da ferrovia, passou a pertencer ao Estado, mais precisamente à Companhia Paulista de Ativos – CPA que está preparando sua venda;
3. Em razão da monumentalidade do imóvel e da ausência de funcionários para zeladoria, o espaço vem sendo constantemente invadido, depredado, descaracterizado, verificando-se também – fato gravíssimo- o desaparecimento de objetos e materiais, quais sejam:

---

<sup>16</sup> VÂNDALOS invadem Museu da FEPASA. Jornal de Jundiaí, Jundiaí, 6 dezembro de 2000.

peças e iconografia do acervo e elementos construtivos, como tijolos, telhas, elementos de cobre (calhas, rufos, etc.) madeira (esquadria), etc. (CONDEPHAAT, 1997, fl.360).

Novamente, a vistoria conclui algo que a essa altura já não era mais novidade, que como medida emergencial se fazia necessário ter uma compreensão do acervo como um todo, e definir qual seria a melhor maneira de organizá-lo, respeitando regras arquivísticas.

Em vista da situação, o CONDEPHAAT aponta que todas as propostas sugeridas para o tombamento não foram realizadas o que inviabilizou o tombamento do conjunto e do acervo. Sendo assim, sugere novamente que os responsáveis (RFFSA) sejam notificados, bem como informar ao Ministério Público Federal a situação em que os bens se encontravam.

Além da degradação física do espaço, em 2001, o Museu estava a ponto de fechar suas portas. Como foi colocado anteriormente, o fim do contrato estabelecido entre a CPA e a Secretaria de Recuperação de Bens Culturais em 18 de outubro de 2001, por pouco impediu o Museu de continuar suas atividades. A continuidade das atividades só foi possível devido uma liminar judicial que obrigou o funcionamento do museu:

1. A continuidade do funcionamento do MUSEU PAULISTA, com o acervo que hoje dispõe (...)
3. Que o Poder Executivo Estadual seja condenado a se abster da prática de quaisquer atos que tornem inviável o funcionamento do MUSEU PAULISTA, como o fechamento ou mudança de suas instalações ou retirada de seu acervo; (...)
5. Que o Poder Executivo Municipal seja condenado a prover a segurança do local onde se encontra instalado o MUSEU PAULISTA, evitando-se a degradação de seu acervo documental e arquitetônico, em conformidade com o mandamento constitucional. (CONDEPHAAT, 1997, fl.927).

Ainda no ano de 2001, em janeiro, outro fato chama a atenção. A RFFSA protocolou um documento contestando o tombamento do acervo arquivístico, pois, segundo ela, essa proteção poderia prejudicar o processo de liquidação da mesma. Um mês após a Rede ter emitido esse documento, novas denúncias chegam ao CONDEPHAAT, alegando que a RFFSA estaria retirando documentos sem a permissão do órgão. Em resposta, a Rede afirmou que estaria retirando apenas a documentação referente a seu arquivo geral, e que estes documentos seriam guardados em um prédio situado na Rua José Paulino em São Paulo.

Sobre a questão arquivística, outro ponto conflitante desse processo, é interessante observar a participação do Arquivo do Estado. Justamente por se tratar de um complexo que abriga um acervo museológico, bibliográfico e arquivístico, existia a necessidade de profissionais capacitados para todas essas áreas. Sobre o tombamento do arquivo, os profissionais do Arquivo do Estado não recomendavam o tombamento do mesmo. Em um parecer emitido pela Conselheira Ana Maria de Almeida Camargo, no ano de 2005, onde ela afirma que:

Não cabe “tombar” documentos de arquivo público. Dispõem eles, a partir da legislação brasileira, de uma série de mecanismos que lhes asseguram conservação adequada. Os mais importantes vêm claramente expressos na lei n. 8. 159, de 8 de janeiro de 1991, que dispõe sobre a política nacional de arquivos públicos e privados: consideram-se permanentes os conjuntos de documentos que devem definitivamente preservados; os documentos de valor permanente são inalienáveis e imprescritíveis; fica sujeito a responsabilidade penal, civil e administrativa aquele que desfigurar ou destruir documentos de valor permanente. (CONDEPHAAT, 1997, fl.1.132).

Ela ainda propõe ao Arquivo Nacional a realização de um diagnóstico da situação dos documentos, mas de forma que eles pudessem ser analisados juntamente

com outros exemplares de diferentes municípios paulistas, para que pudesse ser elaborado um plano de destinação das várias séries identificadas. Essa ação, sugere a autora, poderia ser realizada em parceria com o Arquivo do Estado de São Paulo.

Constatou-se que, apesar do processo que propõe o tombamento das edificações e dos equipamentos, possui um total de cinco volumes, o que se percebe é que os assuntos, em sua grande maioria, versam sobre denúncias, vistorias, abaixo-assinados, porém pouco se falou com relação ao tombamento propriamente dito.

Outra questão importante é que logo no primeiro parecer técnico, que deu início a abertura do estudo de tombamento, não consta com exatidão qual a área que se pretende tomba, e assim o CONDEPHAAT alegou que ele não teria como prosseguir o estudo sem que o local e o acervo fossem detalhados. Além disso, a falta de conhecimento sobre as questões de propriedade foi outro fator determinante para os impasses gerados.

Ao observar ambos os processos, verifica-se que os órgãos de proteção muitas vezes tornaram-se os vilões de uma situação que não foi causada por eles, e que sem muitos recursos não poderiam fazer mais:

Ademais, julgamos extremamente perversa a conjuntura atual, que tem transformado o órgão de preservação no vilão – é moroso, é ineficiente etc., no entanto, conhecem-se as condições estruturais e financeiras? - e o proprietário do patrimônio cultural na vítima- arca com o ônus da preservação do bem tombado, mas, não é obrigação de todo proprietário zelar por seu patrimônio? (CONDEPHAAT, 1997, fl.258).

Observa-se também que as dificuldades partiram principalmente de duas razões: o desconhecimento e a desorganização do acervo que se queria tomba e também os impasses administrativos ocasionados pela liquidação da Rede Ferroviária

Federal, que gerou inúmeras dúvidas quanto “ao que é de quem”, apontados pelos técnicos do CONDEPHAAT, mas que fica bem claro na fala de Ulpiano Bezerra de Menezes.

Em vista de todo, o percurso tumultuado, a situação atual evidencia melhoras importantes. Atualmente, o museu está mais protegido, sob a administração da prefeitura que garante seu funcionamento. Muito embora, ainda existam inúmeras coisas a serem feitas, tais como um plano diretor, e o término da organização de todo o acervo documental, o panorama é bem menos caótico do que o relatado nesse processo. É também evidente que as denúncias e as mobilizações das organizações foram importantes nesse contexto.

Sendo assim, o fato da RFFSA não aprovar o tombamento do acervo documental, pelo fato de alegar que tal atitude iria prejudicá-la frente ao processo de liquidação que atravessava, demonstra os conflitos de interesses entre as partes.

Tendo em vista os dois processos em questão, verificou-se que o foco principal, ou melhor, as tensões principais diferenciam-se. No processo de tombamento aberto no IPHAN, por se tratar de um momento mais recente, observou-se que o conflito maior existente e que se tornou a questão central do estudo de tombamento foi o acervo móvel. O IPHAN esbarrou em inúmeras dificuldades quanto ao tratamento desses bens móveis, principalmente pela falta de corpo técnico especializado e pelo não conhecimento total do acervo. Além disso, com a lei da inventariança a tensão aumentou, ou seja, o IPHAN passou a ser responsável por algo que não tinha conhecimento e muito menos condições de inventariar sozinho. Com base na leitura dos documentos, observou-se que a RFFSA passou a ser culpada pelo descaso com que tratou essas estruturas.

No segundo processo, do CONDEPHAAT, a problemática central do processo girou em torno da questão do vandalismo, e da possibilidade da perda. Nesse caso, o foco justifica-se pelo momento em que o processo começou, ou seja, em 1997, por meio de uma associação de ferroviários aposentados que vendo a situação deplorável do bem resolveu se mobilizar. As denúncias são mais fortes e as acusações mais explícitas, como quando a SOAPHA acusa a Secretaria de Recuperação de Bens de ter transferido objetos e não conseguir cuidar de todo espaço.

Podemos fazer uma relação dessa situação com a questão do vandalismo revolucionário, apresentado por Choay (2001) e trabalhado também na obra de Kühn (1998). Segundo Kühn, a reação ao "vandalismo" revolucionário, principalmente no caso da Revolução Francesa, que ameaçava destruir parte significativa da herança artística do país, resultou em providências oficiais visando à proteção de monumentos históricos.

Segundo as denúncias feitas ao CONDEPHAAT e que foram constatadas nas vistorias realizadas pelos técnicos do órgão, a situação estava completamente fora do controle e medidas emergenciais precisavam ser tomadas. Nesse contexto, o tombamento passa a ser visto como a única forma de conter essa depredação. O interessante é que por mais que alguns Conselheiros tenham afirmado que o tombamento isolado não seria a medida mais eficaz, já que o ideal era realmente uma política de preservação, entretanto ele seria o único meio de conter o vandalismo naquele momento.

Enfim, pelo exposto, considera-se que a proteção ao patrimônio ferroviário necessita de um trabalho que agregue os diversos agentes, tanto na esfera pública quanto na esfera privada. Além disso, é também necessária a efetivação de uma política de

preservação, algo muito mais completo do que o ato do tombamento isolado. Isso porque o que está em jogo não é apenas a estrutura física, mas também um acervo arquivístico e museológico muito relevante e muito mais complexo. Contudo, também não se pode afastar as pessoas que possuem uma relação subjetiva com o local e com o acervo, pois a preservação não deve ser um ato excludente, afinal a conservação somente possui sentido de ser quando ela é pensada para o público.

## CAPÍTULO 3

### O museu, a ferrovia e as memórias

Este capítulo traz o trabalho de análise elaborado a partir das transcrições das entrevistas coletadas com as pessoas que estiveram, ou ainda estão, ligadas ao Museu da Companhia Paulista, em Jundiaí. Foram ouvidos desde antigos trabalhadores da ferrovia (que compõem a maioria dos entrevistados) até mesmo gestores da área de patrimônio do Estado de São Paulo. As entrevistas foram realizadas com os senhores Emanuel Von Lauenstein Massarani, José Carlos Pisanilo, Carlos Alberto Toniolo, Jaime Shenkel, José Antonio Matias, Eusébio Santos.

Essas entrevistas possibilitaram verificar na prática o espaço museológico como local de conflitos e disputas, que podem acontecer tanto no plano da disputa por uma memória hegemônica (a preservação do imaginário ferroviário), quanto conflitos de ordem política. Sobre tal aspecto, as narrativas evidenciam aquilo que já apareceram nos processos, ou seja, que o controle do espaço museal gerou atritos entre a Prefeitura e os antigos trabalhadores ferroviários que, atualmente, não possuem participação efetiva na gestão do museu, mas que tiveram importância no momento da reabertura do mesmo.

No que se refere à fala dos antigos ferroviários, é preciso especificar, antes de tudo, que embora a análise proposta aqui esteja diretamente relacionada ao problema específico do patrimônio ferroviário de Jundiaí, não houve a possibilidade de ignorar outras temáticas que foram geradas a partir desses relatos. Isso significa dizer que não foram excluídos da apreciação crítica alguns temas recorrentes nas falas dos entrevistados, e que no resultado final do trabalho, viu-se que tais aspectos foram enriquecedores na relação entre o entrevistado e o museu.

Esses temas tratam, em geral, do cotidiano do trabalho na ferrovia e de certa forma do próprio funcionamento da Companhia Paulista. Num primeiro momento, esse aspecto pode parecer contraditório, na medida em que se constatou como o regime disciplinar da empresa e o seu declínio posterior prejudicaram, em vários momentos, seus funcionários. Apesar disso, o sentimento que estabelecem com a ferrovia é, muitas vezes, superior a algumas mágoas que permanecem ainda hoje.

Entretanto, os ferroviários que estiveram à frente da reestruturação do museu em sua segunda fase, foram funcionários que, em geral, possuem hoje uma situação financeira favorável por terem ocupado cargos relevantes no interior da companhia<sup>17</sup>.

Outro tema interessante que diz respeito mais especificamente a fala dos gestores do município e também do estado, é a questão das políticas culturais, ou melhor, do que esses representantes encaram como política cultural. Justamente por serem pessoas atuantes da administração pública, encontraram-se alguns problemas durante a fase de coleta das entrevistas, que aconteceram por motivos como a falta de disponibilidade de tempo, ou então, certo receio do gravador. Foi preciso estabelecer contato por mais de duas vezes e explicar a intenção da entrevista de forma detalhada.

Entretanto, é interessante observar que a maioria dos entrevistados possui em comum o gosto pela ferrovia, por mais que existam disputas e de certa forma uma dificuldade em administrar o espaço, há uma relação subjetiva muito presente. Houve também conversas informais que não puderam ser gravadas como, por exemplo, com um arquiteto da Secretaria de Planejamento e também com o Secretário de Educação,

---

<sup>17</sup> Achou-se conveniente dividir o histórico do museu em duas fases. A primeira compreende o período de sua abertura, no ano de 1979 (ainda com o nome de Museu Barão de Mauá), e a segunda compreende o momento em que foi reaberto, no ano de 1995. A maioria das informações contidas nos relatos se referem apenas a segunda fase, uma vez que não foram encontrados maiores registros sobre a sua abertura e o período posterior.

ambos do município de Jundiaí, que apesar de terem participado do processo de aquisição do Complexo FEPASA não puderam, ou não quiseram, conceder entrevistas.

Por fim, vale introduzir o capítulo a partir de algumas considerações sobre o conceito de memória, (como ele pôde auxiliar na interpretação das fontes orais) numa tentativa de compreender o sentido da memória ferroviária representada pelo museu aqui estudado e pelas falas coletadas. Além disso, é também interessante pontuar alguns aspectos teóricos sobre a História Oral, fundamental para esse capítulo.

### 3.1. História oral e Memória

Um dos componentes principais das entrevistas é o conceito de memória. Sendo assim, é necessário percorrer certos aspectos de sua trajetória. O conceito formulado por Maurice Halbwachs (2006), baseado principalmente na sociologia de Émile Durkheim, de quadro sociais da memória, nasceu no contexto da virada do século XIX para o século XX, em que a principal problemática das ciências sociais era a questão do nacional, ou melhor, a busca por uma coesão nacional.<sup>18</sup>

Halbwachs cunhou a expressão Memória Coletiva, conceito que expressa um dos aspectos principais de sua obra, que é justamente a dimensão social da memória. Dessa forma, o autor rejeitou as explicações psicologizantes, como a dada por Henri Bergson (1999), que pensou a memória enquanto forma de conservar o passado, ou seja, por meio de lembranças na sua forma pura, advinda do inconsciente. Para ele existe a

---

<sup>18</sup> Émile Durkheim, define em sua obra **As Regras do Método Sociológico** (1983) que os fatos sociais são “maneiras de agir, de pensar e de sentir que apresentam essa notável propriedade de existirem fora das consciências individuais” (p.3). Com essa afirmação é possível perceber como Durkheim retira do nível da consciência particular e individual alguns fenômenos cotidianos como, por exemplo, o suicídio, e os transfere para o plano sociológico. Isso não acontece sem que haja uma força coercitiva e uma ilusão “do indivíduo ao tentar se opor a essas manifestações coletivas” (p.5). Sendo assim, observa-se que da mesma maneira que Durkheim propõe ser o suicídio um fato social, Halbwachs coloca a memória também nesses termos.

lembrança pura que se faz a partir de um momento único, individual e pontual. Essa forma pura de memória é concebida por meio dos sonhos e devaneios. Já a memória-hábito está incorporada ao cotidiano e é aquela que se repete de maneira mecânica todos os dias, por meio de um processo de cunho social e cultural, como por exemplo, o ato de comer adequadamente (Cf. BERGSON, 1999).

Para Halbwachs, a memória não está relacionada com as funções orgânicas do corpo ou da mente, mas reside nos aspectos sociais. Isso significa dizer que a memória do indivíduo é composta das relações que ele estabeleceu com sua família, com seu trabalho ou ainda com as instituições das quais fez parte durante a vida, como uma comunidade religiosa, ou associações e sindicatos, por exemplo.

Além disso, outra diferença pontual entre os autores é que se para Bergson a lembrança é rememorar o passado do modo exato como ele ocorreu, para Halbwachs isso é pouco provável. Quando um fato do passado é lembrado no presente, automaticamente são colocadas impressões atuais nesse fato. Nunca a lembrança será pura. Qualquer pessoa hoje é muito diferente daquela de um ano ou dez anos atrás e, portanto, as lembranças serão diferentes. Esta diferença permite distanciar uma perspectiva positivista da história oral de uma perspectiva crítica. Halbwachs exemplifica esse aspecto a partir das lembranças da infância:

É difícil encontrar lembranças que nos levem a um momento em que nossas sensações eram apenas reflexos dos objetos exteriores, em que não misturássemos nenhuma das imagens, nenhum dos pensamentos que nos ligavam a outras pessoas e aos grupos que nos rodeavam. Não nos lembramos de nossa primeira infância porque nossas impressões não se ligam a nenhuma base enquanto ainda não nos tornamos um ser social. (HALBWACHS, p.43, 2006.)

Algumas críticas foram feitas ao pensamento de Halbwachs e uma das mais famosas é a do historiador Marc Bloch. Segundo Peter Burke, foi Bloch quem “salientou o perigo de tomar emprestado termos da psicologia individual e apenas acrescentar o adjetivo ‘coletivo’” (BURKE, 2006, p71). Outro aspecto que aprofundou este debate foi a postura de Halbwachs frente à oposição história e memória coletiva. Sobre história, o autor a compreende como objetiva, como aquela que deve fazer o papel de ponte entre o passado e o presente, dar continuidade a tradição, além de ser universal, diferentemente do que ocorre com a memória coletiva. O autor Jacques Le Goff (1994) aprofunda esta perspectiva em seu artigo sobre a memória e afirma que a esta é um objeto da história. Além disso, ele acredita que a partir do século XVIII houve certo alargamento da memória coletiva, por meio da criação de museus e arquivos.

Michael Pollak, em um famoso artigo intitulado “memória, esquecimento e silêncio” também elaborou críticas a alguns aspectos do conceito de memória coletiva. Para o autor, Halbwachs não consegue identificar essa memória (que se pretende coesa) como uma forma de violência simbólica, uma imposição:

Na abordagem Durkheimiana, a ênfase é dada à força quase institucional dessa memória coletiva à duração, a continuidade e a estabilidade. Assim também Halbwachs, longe de ver nessa memória coletiva uma imposição, uma forma específica de dominação ou violência simbólica, acentua as funções positivas desempenhadas pela memória comum, a saber, ou reforçar a coesão social, não pela coerção, mas pela adesão afetiva ao grupo, donde o termo que utiliza, de “comunidade afetiva”. (POLLAK, 1989, p.3)

Pollak enfatiza que a História Oral contribui ao trazer as memórias subterrâneas, ou seja, dos marginalizados e excluídos, no combate à memória oficial, ou a memória nacional. Sendo assim, por meio dessas narrativas, seria possível acentuar o caráter opressor da memória coletiva nacional.

Além disso, como exemplificou Meneses (2007), a memória pode sim ser individual, mas a partir do momento que ela se socializa passa a ser coletiva. Halbwachs acredita ainda que cada memória individual seja um ponto de vista sobre a memória coletiva. Entretanto, não se pode entender o coletivo como uniforme, homogêneo. Atualmente, a questão que vem a tona é justamente o conflito entre memórias, nas palavras de Meneses:

E, hoje, fazer História é fazer história de conflitos. E é por isso que a História da cultura está se orientando para uma perspectiva etnográfica, como acontece, por exemplo, com a chamada História Oral. Então, é claro que nesta transformação as disciplinas que procuram dar conta da sociedade, e por isso mesmo procuram dar conta da memória, mudaram, e mudaram radicalmente. (MENESES, 2007, p.19)

Entende-se, portanto, que a memória individual existe e não se desprende da coletiva, mas que esse coletivo é o modo como ela se apresenta e não uma tentativa de unificação. Sendo assim, observa-se que na década de 1980, a memória coletiva passa a ser entendida como representações ou identidades coletivas, termos que afloraram nos estudos culturais a partir de então.

Dessa forma, todo trabalho que tenha como matéria prima a oralidade, o relato de experiências vividas, necessariamente terá a memória como componente. História oral e memória estão entrelaçadas e nos conduzem pensar a identidade social, cultural. Além disso, outro aspecto que possui ligação com a memória é o Museu, que funciona como um suporte. Têm-se então duas direções, uma subjetiva ancorada nos pensamentos e lembranças dos entrevistados e outra objetiva que está presente nos objetos e estruturas. A intenção não é a de *resgatar* a memória do museu, mesmo porque quando se fala em resgate se pressupõe algo material, como restaurar um

quadro, ou uma cadeira. A memória não é matéria, o que não exclui a função dos objetos no processo de lembrar.

Um museu ferroviário tem como referência as relações de trabalho. Justamente por isso que ele se apresenta de forma diferenciada para aqueles que trabalharam na estrada de ferro. Tal fato imprime maneiras de entender esse espaço, diferentes daqueles que não pertencem a essa categoria, ou que não possuam qualquer relação afetiva com a mesma. Isso porque o fato de ter um pai ou um avô que tenha sido ferroviário já atribui outro sentido ao museu. Para essas pessoas o museu deve ser preservado, pois ele é quem guarda a memória da ferrovia. E cabe tentar compreender de que memória se está falando.

A memória, tal como apresentou Bosi (1994), não é sonho, mas é trabalho. Que trabalho é esse? O trabalho de refazer, de reconstrução a partir das percepções do presente. Lembrar não é reviver, porque não é possível reviver algo da mesma maneira que há dez anos. Isso porque o presente faz com que as percepções mudem e, assim, cada vez que se conta um fato vivido novas impressões são acrescentadas.

O Museu da companhia Paulista representa uma parte significativa do patrimônio ferroviário do Estado de São Paulo. Nele é possível identificar alguns grupos que competem pelo direito de sua gestão, tais como uma associação de preservação ferroviária. Esse tema é de particular interesse, pois essas associações, em geral, se comportam como guardiãs da memória ferroviária.

Sendo assim, em recente trabalho de Mestrado, a autora Lucina Ferreira Matos (2010) elaborou um estudo sobre duas entidades de preservação ferroviária do Rio de Janeiro (Associação Fluminense de preservação Ferroviária e Movimento de Preservação Ferroviária) e verificou que com a extinção da Rede Ferroviária Federal

houve um incentivo a criação de entidades semelhantes a essas no Brasil, a partir da justificativa de que a privatização intensificaria a perda da identidade ferroviária.

Para a autora, essas entidades, em sua maioria, procuram recuperar vagões e locomotivas, restaurar trens turísticos, publicar livros ou ainda podem ser associações de ferreomodelismo, modalidade muito apreciada entre os antigos trabalhadores. Além dos espaços físicos, existem também muitas iniciativas que afloram nas redes sociais da internet e buscam divulgar como se encontra hoje o patrimônio ferroviário. Em geral, os sites apresentam denúncias por meio de fotografias e depoimentos, além de divulgarem notícias variadas sobre as medidas de proteção por parte dos municípios e do Estado. O principal objetivo dessas instituições, aí sim se pode usar essa palavra, é o de resgatar o passado e afirmar a importância que as ferrovias tiveram para o desenvolvimento econômico do país.

A mesma autora elaborou também uma tabela elucidativa das principais entidades preservacionistas do patrimônio ferroviário no Brasil. Seu estudo contém também um importante levantamento de sites diversos que militam em torno dessa mesma questão. A fim de exemplificar, segue abaixo a reprodução exata da tabela formulada pela autora:

***Entidades de Preservação Ferroviária***

| <b>Entidades de Preservação Ferroviária Nome</b>        | <b>Fundação</b> | <b>Sede</b> | <b>Regionais</b>                                                          | <b>Página Internet</b>                                                                                       |
|---------------------------------------------------------|-----------------|-------------|---------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| ABPF – Associação Brasileira de Preservação Ferroviária | 1977            | Campinas/SP | São Paulo/SP;<br>Rio de Janeiro/RJ;<br>Santa Catarina/SC; Sul de Minas/MG | <a href="http://www.abpf.org.br">www.abpf.org.br</a><br><a href="http://www.abpf.com.br">www.abpf.com.br</a> |
| APMF – Associação de Preservação da Memória             | 08/12/1984      | São Paulo   |                                                                           | Site não localizado                                                                                          |

|                                                                           |            |                 |  |                                                                                                                                                   |
|---------------------------------------------------------------------------|------------|-----------------|--|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Ferroviária                                                               |            |                 |  |                                                                                                                                                   |
| Sociedade Nacional Movimento Trem de Ferro                                | 1986       | Salvador        |  | <a href="http://www.verdetrem.com.br/site/conteudo/verdetrem/verdetrem.php">http://www.verdetrem.com.br/site/conteudo/verdetrem/verdetrem.php</a> |
| AENFER Associação de Engenheiros Ferroviários                             | 6/03/1992  | Rio de Janeiro  |  | www.aenfer.com.br                                                                                                                                 |
| Sociedade de Pesquisa para a Memória do Trem-Memória do Trem              | 07/11/1992 | Rio de Janeiro  |  | www.trem.org.br                                                                                                                                   |
| AFPF – Associação Fluminense de Preservação Ferroviária                   | 30/04/1999 | Rio de Janeiro  |  | Site não localizado                                                                                                                               |
| APMCP – Associação de Preservação da Memória da Companhia Paulista        | 2000       | Jundiaí         |  | Site não localizado                                                                                                                               |
| ABOTTC – Associação Brasileira de Operadoras de Trem Turístico e Cultural | 2000       | Rio de Janeiro  |  | www.abottc.com.br                                                                                                                                 |
| ANPF – Associação Nacional de Preservação Ferroviária                     | 03/03/2001 | Sabaúna/SP      |  | www.anpf.com.br                                                                                                                                   |
| Movimento Nacional dos Amigos do Trem – Amigos do Trem                    | 05/06/2001 | Juiz de Fora/MG |  | <a href="http://www.amigosdotrem.com.br/">http://www.amigosdotrem.com.br/</a>                                                                     |
| MPF – Movimento de Preservação Ferroviária                                | 22/03/2003 | Rio de Janeiro  |  | www.trembrasil.org.br/                                                                                                                            |
| ONGtrem – Transporte e Ecologia em Movimento                              | 2004       | Belo Horizonte  |  | <a href="http://www.ongtrem.org.br/index.php?pagina=quemsomos">http://www.ongtrem.org.br/index.php?pagina=quemsomos</a>                           |
| GFPF – Grupo Fluminense de Preservação Ferroviária                        | 07/2008    | Rio de Janeiro  |  |                                                                                                                                                   |
| AMUTREM – Associação de Amigos do Museu do Trem do Rio de Janeiro         |            | Rio de Janeiro  |  | Site não localizado                                                                                                                               |
| Grupo de Amigos da Great Western of Brazil Railway                        |            | Recife          |  | Site não localizado                                                                                                                               |
| SPPF – Sociedade de Pesquisa e Preservação Ferroviária                    |            | São Paulo       |  | www.sppf.org.br                                                                                                                                   |

Na tabela descritiva acima, verifica-se a existência da Associação de Preservação da Memória da Companhia Paulista (AMCP), em Jundiaí. A criação desta Associação enquadra-se no período (já citado anteriormente) de reestruturação do museu, que aconteceu a partir do ano de 1995, ainda que o nascimento da mesma tenha se dado oficialmente no ano 2000.

A AMCP foi um importante personagem na trajetória de consolidação do museu, e teve participação direta no processo de reabertura do espaço os antigos ferroviários Eusébio dos Santos, Carlos Roberto Toniello, José Antônio Pisanilo, José Antônio Matias, Admilson Moraes, entre outros. A principal finalidade desses ex-trabalhadores consistia em tentar reabrir o museu, restaurar e reorganizar seu acervo. Na ata de fundação fica patente a situação complicada que se formou no período posterior de privatização da FEPASA e que teve reflexos significativos ao patrimônio ferroviário, como se verá abaixo:

Os prédios pertencem a Companhia Paulista de Administração de Ativos e os mobiliários e documentações pertencem a Rede Ferroviária Federal S/A, enquanto que a responsabilidade sobre o Museu da Companhia Paulista é do PRBC – Programa de Recuperação de Bens Culturais, ligados ao Governo Estadual e administrado pelo Senhor Secretário de Recuperação de Bens Culturais, Doutor Emanuel Von Lauenstein Massarani. (ATA DE FUNDAÇÃO, 2000).

Esse era o quadro que o presidente Eusébio dos Santos encontrou quando chegou a Jundiaí e se deparou com o Museu:

Depois que eu saí da ferrovia, eu encontrei o Massarani que pediu que eu viesse a Jundiaí, (como eu tinha mandado peças para o Museu...), e fizesse um relatório de como estava o museu. Eu acabei vindo a Jundiaí, encontrei o museu praticamente fechado. O Carlos Toniello estava com as chaves, conversei com ele, até então não o conhecia, e ele me mostrou o museu e falou: aqui estão as chaves, sejam todos felizes! Porque eu também fui demitido no processo de privatização. Foi quando a gente conversou e naquela conversa ali resolvemos que

não deixaríamos o museu fechar. Porque se o museu fechasse as coisas seriam teoricamente roubadas, dilapidadas, essas coisas todas, e aí perderíamos a história. Então fiquei eu, o Carlos, Admilson, Célio e tinha mais um que eu não lembro o nome, mantivemos o museu aberto com o dinheiro do nosso bolso, porque ninguém pagava nada, com a intenção de que se regularizasse rapidamente a situação e aí ou a gente saía ou tivéssemos nossa situação incorporada ao museu. (SANTOS, 2010).

Verifica-se, portanto, que ambos os trechos refletem a grande confusão gerada após o processo de privatização, formando-se um quadro calamitoso. O excerto retirado da ata de fundação explica como cada “pedaço” do complexo estava aos cuidados de diferentes gestores, ou seja, os prédios pertenciam ainda a Companhia Paulista, entretanto os objetos móveis e os documentos eram mantidos pela Rede Ferroviária Federal, mas o museu estava a cargo do Programa de Recuperação de Bens Culturais (que será analisado mais adiante). É interessante constatar que os objetos e documentos que fazem parte do acervo atual do museu foram pensados de maneira segregada ao mesmo. Talvez essa situação tenha colaborado para a falta de organização que se apresenta no espaço ainda hoje.

O relato de Eusébio seguirá pontuando a necessidade que eles sentiram de tentar resolver de alguma forma a situação na qual o museu se encontrava, principalmente pelas constantes depredações que o espaço sofria. Carlos Toniello confirma a versão de Eusébio e evidencia o fato de ter trabalhado sozinho no museu por quase um ano, uma vez que foi transferido pela própria empresa (na época a FEPASA já estava incorporada a Rede Ferroviária Federal, fato que ocorreu em 1990) no ano de 1991:

Quando foi em 91, eu praticamente fui forçado a vir pra cá né, porque me prometeram um cargo lá, e na hora H deram pra outra pessoa. Eu fiquei desgostoso e optei por sair da área onde eu estava, e aí eu vim pra Jundiaí, a cidade onde eu morava, vim pro museu, e aposentei em 99 na FERROBAN. (TONIELO, 2010).

Após essa passagem, ele narra como formaram a Associação:

(...) então voltando, eu era o último funcionário aqui do museu, o resto tinha ido tudo embora. Nós éramos em cinco, um da gráfica, um da oficina, um do almoxarifado, um do arquivo e eu do museu. Então cinco saíram no mesmo dia, quando eu cheguei aqui não tinha pra quem entregar a chave do museu ferroviário. Só tinha eu. Então eu optei por continuar. Porque tinham vários alunos pra receber até julho do outro ano, davam uns três mil alunos pra receber. E eu fui ficando. Ficando seis meses, um ano. Aí montamos a associação que o Eusébio que é o presidente, pra preservar o museu. Aí veio o Celinho, o Admilson, o próprio Eusébio, e ficamos nós quatro preservando o museu ferroviário. Nesses três anos que nós ficamos aqui, e eu fiquei mais, fiquei quase um ano sozinho, eu fui pagando como autônomo no INPS entendeu, em 99, em 2002 eu aposentei pelo INPS, não como ferroviário. (TONIELO, 2010)

Segundo Eusébio, um dos principais motivos para a formação da Associação foi a necessidade de proteção legal, de regulamentar a situação. Ou seja, como não possuíam aparato jurídico, o trabalho que desenvolviam não garantia a legitimidade frente à Rede Ferroviária Federal muito menos ao município, era apenas algo amador:

Essa situação foi se prolongando, nós também ficamos sem dinheiro, essas coisas todas, foi quando a gente, por atitude minha, até porque a gente precisava se proteger das investidas que sofríamos da rede ferroviária, querendo tirar, querendo fechar, e também arrumar dinheiro. Então criamos uma personalidade jurídica que foi a Associação de Preservação da Memória da Companhia Paulista e que passou como personalidade jurídica a pelo menos nos proteger das pessoas físicas, não era mais o Eusébio, o Carlos ou o Admilson, mas sim a Associação. (SANTOS, 2010).

Dessa forma, a Associação poderia também ser um meio de conseguir obter as verbas necessárias para as atividades de restauro que estavam sendo desenvolvidas. Sobre o aspecto da preservação e do restauro de peças e locomotivas, é possível entender que a criação da APMCP ocorre no período concomitante aos trabalhos desenvolvidos por Massarani quando este era Superintendente de Patrimônio da FEPASA. Apesar de não aparecer claramente na fala de Eusébio, Toniello deixa mais

evidente essa passagem de Massarani pelo Museu, inclusive lembrando passagens do dia da reinauguração:

Na FEPASA tinha uma superintendência que era de preservação do patrimônio né. Ela preservava a parte histórica do museu, inclusive recuperou o museu, reformou, restaurou móveis. Locomotivas eu não me lembro de ter alguma restaurada. Mas a parte de patrimônio sim. Foi feito o Museu do Eucalipto em Rio Claro, no horto, foi feito o Museu de Sorocaba, os bens foram todos daqui. Foi desvinculado e montado o museu lá. O Museu do Eucalipto não, porque já tinha coisa lá em Rio Claro próprio do horto, mas a FERROBAN nem pensar. A FERROBAN, pra você ter uma ideia, o expresso azul, que era da Paulista, ele foi totalmente recuperado, e quando abriu o museu em 95, que reabriu, o Mário Covas veio com ele, parou aqui na frente a composição, totalmente recuperada, com estofamento, carpete e quando a FERROBAN pegou ela, andou um pouco com ele e abandonou aqui no fundo, no pátio, e a gente que tava aqui como Associação pensou em ir lá, e os caras vendendo tudo, desmontando, sucateando. Colocaram fogo num carro, aí a gente ligou pra tentar garagear aqui e eles não quiseram. Aí levaram para um pátio em Boa Vista, na cidade de Campinas ao lado de uma favela, que hoje não existe nem nada, nem modelo existe mais do trem, quer dizer foi totalmente demolido. (TONIELO, 2010).

A mesma passagem foi narrada por Massarani:

Aí um dia eu fui ao palácio me encontrar com o Governador Mário Covas e convidando-o para inaugurar o Museu Ferroviário Barão de Mauá que era da Cia. Paulista. Era um momento muito complicado, o início do governo estava um pouco tumultuado, ele fechou o Baneser, os professores fizeram greve, havia muita agitação, e alguns conselheiros não eram favoráveis a um evento de magnitude para inaugurar um museu num momento de crise inicial. Bom, ele aceitou e nós convidamos o príncipe Pedro Gastão de Orleans e Bragança, chefe da família imperial, para inaugurar. Mas, ele estava em tratamento na Espanha. E aí ele designou o filho, o príncipe Don Pedro Carlos de Orleans e Bragança para vir representando a família imperial. Nós organizamos um trem especial que saiu da estação da luz, e esse trem entrou no pátio das oficinas, eu arrumei a banda do exército, dos cadetes do exército de Campinas, uma banda local, e aí fomos dar uma volta dentro. Depois do discurso e tudo mais, abrimos o museu e ele de braço dado comigo, virou-se para mim e disse: Mas você é engenheiro ferroviário Massarani? Eu disse não, sou diplomata, sou embaixador do Brasil que estou agora aqui servindo em São Paulo. Ele deu risada e disse: Mas eu conheci um Massarani. Ah é? Quem é? Guido Massarani que foi meu professor. Era meu pai que tinha sido professor na politécnica. Essa foi uma coisa muito engraçada, então conversamos e tal, ele ficou encantado com o museu e daí é que nasceu uma coisa curiosa, ele começou a me despachar do palácio

para a FEPASA: Massarani veja tal coisa na cidade tal que tem uma estação assim. Para onde ele viajava no interior, descobria coisa e me mandava. (MASSARANI, 2010)

Observa-se então que existem duas visões sobre a reinauguração do museu. Uma mais simples e objetiva e outra com mais riquezas de detalhes, mais formalizada. A primeira delas é a visão de um trabalhador, já a segunda é a visão de um representante do Estado. Ao falar do expresso azul, Toniello enfatiza que após a reinauguração do museu a mesma composição não funcionou mais, e foi levada do pátio de Jundiaí para ser abandonada em Campinas. Ele também menciona o fato de que o então Governador Mário Covas teria ido até o museu na data de sua reinauguração com o expresso azul. Entretanto, ao narrar essa mesma passagem, Massarani foca-se na quantidade de presenças “importantes” que estiveram no evento. Além disso, também relata que “arrumou um trem especial” para levar o Governador Covas até Jundiaí. Dessa forma, verifica-se que uma mesma situação é narrada com enfoques bem diferentes. A preocupação de Toniello restringe-se mais a condição da locomotiva que após ser restaurada foi sucateada.

A Associação não permaneceu atuante no museu por muito tempo. Esse ponto revela então um dos principais conflitos existentes, entre os ferroviários e a Prefeitura. Após a compra do Complexo pela Secretaria de Educação, no ano de 2001, houve a retirada dos ferroviários e a substituição desses por funcionários municipais. Esse desfecho inaugurou uma espécie de rancor por parte dos antigos trabalhadores e ainda hoje permeia as relações entre os funcionários. O único ferroviário que permaneceu após a saída da Associação foi Toniello, mas que hoje (janeiro/2011) já não faz parte do quadro de funcionários. Para o senhor Eusébio esse momento foi definitivo e ele descreve da seguinte forma:

Então dentro dessas situações todas e da polêmica que foi se criando, e o ministério público que a gente chamava toda a hora, a prefeitura acabou comprando. Quando ela comprou, na fase final do museu, ela veio ocupar alguns espaços e acabaram até que meio nos enxotando. Até então a gente tomava conta e aí uma das funcionárias da prefeitura chegou a falar: Ou vocês entregam a chave ou nós arrebatamos os cadeados. Nós pedimos licença para sair até a rua e depois a hora que estivéssemos na rua eles fizessem o que quisessem, pusessem até fogo, porque nós chamaríamos a polícia. E aí eles também falaram: Opa peraí, acho que não é bem assim. Descobriram que já existia uma personalidade jurídica, então para criar recursos para manter o museu, pagar a luz, essas coisas todas, nós criamos a escola para terceira idade, que foi a criação do CELMI- Centro de Educação e Lazer para a Melhor Idade. Com a compra da prefeitura, nós repassamos o museu, entregamos todas as coisas, mas mantivemos o projeto do CELMI, que está até hoje com 570 alunos, é um sucesso. (EUSÉBIO, 2010).

Atualmente, a Associação ocupa uma das estruturas no interior do complexo, mas não mantém mais relações formais com o Museu e não são desenvolvidas atividades que visem atender as necessidades deste. A APMCP tem como foco principal promover diversos cursos para a Terceira Idade e também a organização do livro *Meu pai foi ferroviário: memórias dos trabalhadores da estrada de ferro* que já possui dois volumes publicados, e a produção do terceiro está sendo realizada. Esse é o maior enfoque da Associação coordenada por Eusébio, que como ele mesmo disse, é outra maneira de preservar a história desses ferroviários. No primeiro livro, a “orelha” foi escrita por Ignácio de Loyola Brandão, um texto que é interessante reproduzir:

Entre as “raças” em extinção está a dos ferroviários. Raça, aqui, no sentido de luta, esforço, trabalho, dedicação. O curioso é que existem defensores de um sem número de raças como a do mico-leão, por exemplo. Gente que denuncia, corre, tenta salvar animais.

Mas não vejo nenhuma defesa positiva dos ferroviários. De gente que conta com os governantes, legisladores, políticos ou empresários.

Hoje em dia se fala que as ferrovias seriam um grande meio de transporte – carga e passageiro- em um país continental como o nosso. Cargas iriam mais rapidamente a grandes distâncias por preços menores. Passageiros se deslocariam com conforto e preços mais baixos.

Mas, em mãos de quem está a política de recuperação das ferrovias? De ninguém, porque a ninguém interessa. (...) Este não é simplesmente um livro nostálgico. Ele vai além. É histórico no sentido de resgatar momentos da vida ferroviária. (...) Este é um livro de resgate. Mas deveria ser apenas um livro de manutenção. Ah! Quantas coisas a resgatar e manter nesse Brasil. (SANTOS, 2006).

Essas publicações trazem à tona um dos focos principais deste trabalho que é o da memória ferroviária, ou melhor dizendo, a manutenção de uma memória: de ex-ferroviários. Esse termo é largamente utilizado nos trabalhos acadêmicos que crescem consideravelmente e, também, pelos próprios órgãos de preservação. Existe, então, uma discussão acerca deste conceito que pode trazer aspectos interessantes. O termo é associado por Marco Henrique Zambello (2005) como referente a memória dos antigos trabalhadores ferroviários, uma memória do trabalho, como enfatizou-se anteriormente. Sendo assim, a maior perda que se poderia ter seria a não preservação dos aspectos do cotidiano, das técnicas, das formas de sociabilidade, os saberes, enfim, os aspectos imateriais que permeiam essa profissão e que hoje é praticamente inexistente. A memória ferroviária está sempre associada a termos valorativos, como saudade, drama, o tempo que não volta mais etc.

Os dois livros organizados por Eusébio estão repletos de todos esses termos e logo na apresentação do primeiro volume fica patente a função principal da obra, que se concentra no “resgate histórico de uma classe trabalhadora considerada fundamental para o progresso do país” (SANTOS, 2006, p.8). Apenas com essas linhas é possível ver um dos principais argumentos que preenchem as falas dos trabalhadores, ou seja, a relação entre ferrovia com as ideias de progresso e modernidade.

Ainda na apresentação do trabalho tem-se a seguinte frase “ao ler os textos de meu pai foi ferroviário fica mais fácil imaginar como foi o passado glorioso da ferrovia

na região” (SANTOS, 2006, p.8). Esse passado glorioso é representado pelo progresso e também pelos trabalhadores exemplares que ajudaram a construir essa história.

Esses trechos exploram o senso comum, a opinião que foi difundida sobre o transporte ferroviário, ou seja, que ele foi um dos principais responsáveis em trazer o progresso ao país. Marshall Berman (1986) diz que a modernidade do século XX é paradoxal. Ela transforma, traz crescimento e progresso, mas também desintegra e destrói. Essa contradição é marcante para a história ferroviária brasileira, que hoje está reduzida a essas lembranças, e em grande parte desintegrada, como apontou o autor.

Outro texto do primeiro volume dos livros, intitulado “Um Elo entre o passado e o presente”, reforça as ideias acima apresentadas:

Nestas singelas páginas relembramos um pouco da vida de 66 ex-ferroviários, autênticos representantes de uma classe trabalhadora que muito colaborou para o progresso de nosso país desde o final do século 19. Através do depoimento de familiares revivemos algumas histórias e lembranças que, não só pertencem ao coletivo de uma geração, como também ao passado de nossa cidade. (...) preservar o patrimônio e a memória é uma das formas para se entender melhor o passado e criar uma identidade para o nosso cotidiano. (SANTOS, 2006, p.9)

(...) A cada nova estação começam a descer os companheiros que ajudavam a sustentar as lembranças e, de repente, você se vê sozinho no trem. É a partir desse ponto que entra a importância da coletividade no suporte da memória. Quando o trem vai ficando vazio e as vozes das testemunhas se dispersam, se apagam, a sociedade fica sem guia para percorrer os caminhos de sua história mais recente. Resta, então uma história oficial em vez da envolvente trama tecida à nossa frente. (SANTOS, 2006, p.11)

Segundo Maria de Fátima Salum Moreira (2008), com o avanço das ideias progressistas, a partir da segunda metade do século XIX, o trem foi encarado como um dos principais símbolos desse momento. Ele funcionava como algo superior ao selvagem e ao desconhecido. Esse imaginário mecânico passou a ser uma alegoria da

modernidade e da superioridade da técnica. No discurso de Santos (2006), esse aspecto também pode ser evidenciado. Ele atribui a uma ideia de memória coletiva a possibilidade de oferecer outra versão para além da história oficial. Entretanto, reside aí uma contradição, pois como se sabe a questão do progresso é uma temática recorrente para a historiografia tida como “oficial”, história essa que o livro propõe não fazer, mas que por fim reproduz esse discurso.

Outro documento que expressa essas noções inerentes aos discursos “oficiais” é uma das cartas de pedido de Tombamento do Complexo FEPASA que foi iniciado pela União dos Ferroviários Aposentados de Jundiaí (UFA). Sobre essa tramitação, foram encontrados alguns documentos no arquivo do museu, na época em que Carlos Toniolo era o responsável pela organização do mesmo. Ele me indicou duas caixas que continham algumas matérias de jornal, e uma pasta com papéis relativos ao tombamento. Viu-se que o pedido foi iniciado pela própria UFA. No dia 23 de setembro de 1996, é encaminhado ao prefeito um documento pedindo seu apoio a causa. No documento vê-se claramente um apelo sentimental e também histórico:

A União dos Ferroviários Aposentados de Jundiaí, vem por meio desta a presença de Vossa Excelência solicitar a sua preciosa atuação junto aos órgãos competentes para o tombamento do conjunto arquitetônico e equipamentos das Oficinas da Companhia Paulista, neste município, pois constitui o marco inicial de importante empreitada do povo bandeirante e sobretudo o pioneirismo da eletrificação ferroviária no Brasil. (CONDEPHAAT, 1996).

Este pequeno trecho da carta indica que o apelo histórico se constitui com base nos pressupostos mais tradicionais, como a questão do bandeirantismo e também o termo pioneirismo. A autora Ana Cláudia Brefe (2005), em seu trabalho sobre o Museu Paulista, elaborou um estudo sobre o imaginário bandeirante e a narrativa apresentada por Affonso d' Escagnolle Taunay, quando diretor do museu, que remetia o passado da

nação ao povo e a memória paulista. Por meio da composição do acervo e da maneira que Taunay compôs a sua narrativa, Brefe identificou que o objetivo principal consistia em demonstrar por meio da epopéia bandeirante o envolvimento dos paulistas na busca pela unidade nacional.

Dessa forma, percebe-se que a força simbólica dos bandeirantes perdura até hoje, como ficou evidenciado no trecho do documento acima. Sobre essa questão simbólica o autor José Murilo de Carvalho (1990), trabalhou com a utilização dos símbolos na fabricação de uma ideia de República. Esse exemplo é interessante, pois o autor observa como a questão simbólica foi muito forte na consolidação política do Brasil. Mais do que criar era preciso espalhar esse novo ideal republicano para aquilo que ele denominou “o mundo extra-elite”, cujos símbolos seriam mais facilmente assimilados se comparados as teorias que vigoravam na época apenas para um público restrito.

A autora Ana Cláudia F. Brefe (2005) verificou por meio desse estudo que a ideia de nação é legitimada no espaço museológico. As ações de Taunay a frente do museu estavam em consonância com os ideais da elite paulista, o que para a autora significa dizer que Taunay, além de ser membro dessa elite, incluiu-se:

Na linhagem desses grandes brasileiros, que eram os paulistas, bandeirantes de todos os tempos, sertanistas, tropeiros, cafeicultores, industriais que levaram São Paulo à frente na formação da nação brasileira. (BREFE, 2005, p.285).

O Senhor Emanuel Massarani, durante sua entrevista, exemplifica a questão apresentada acima, o que evidencia aspectos de sua visão política e também cultural:

Aqui, o Museu Paulista. Fui eu quem restaurei a parte de fora do museu, o parque da independência foi restaurado. É espantoso, porque a história da independência do Brasil não está no Museu Paulista.

Porque é uma colcha de retalhos. Tem muita coisa boa no Museu Paulista, mas não tem uma filosofia. Era o museu da independência. Foi criado para identificar que em São Paulo foi feita a independência deste país. Então podia se reunir tudo o que está no Rio, no interior... A cama de Don Pedro I que eu encontrei, uma das camas logicamente, em Araraquara, sabe? Então onde os imperadores passaram e dormiram, foram acolhidos, ficaram símbolos da época, mas estão espalhados. Então isto é uma falta de filosofia de recuperação da memória. Uma coisa é restaurar e como apresentar depois. E não está havendo isso. E nós temos museólogos de primeira categoria que não estão sendo usados na justa medida. É isso que é triste. (MASSARANI, 2010).

Dessa forma, identifica-se como a ideia de pioneirismo ainda se faz muito presente na memória coletiva. Massarani atribui grande importância aos símbolos da monarquia e enfatiza a ideia de Brega quando diz que a independência foi realizada em solo paulista. Para ele, o Museu Paulista tem um objetivo muito claro, a função específica de mostrar o lugar do Estado de São Paulo para a História do Brasil. Essa visão é representante de uma figura que foi e ainda é extremamente atuante na gestão do patrimônio, mas que não acompanhou as modificações desse conceito.

Outra parte significativa da carta de pedido de tombamento enviada ao prefeito André Benassi revela a relação estreita dos antigos ferroviários com sua profissão e confirma, mais uma vez, que a noção de progresso embasa o discurso:

Senhor prefeito, nós munícipes e, sobretudo ferroviários, que participamos do apogeu da Cia. Paulista, passando a maior parte de nossas vidas nessas oficinas, rogamos a Vossa Senhoria que interceda, se não ao nosso apelo afetivo, que seja em nome da História de um povo que ao longo de quase século e meio, muito contribuiu para o engrandecimento do nosso Estado e da Nação Brasileira. Muito agradecemos a sua preciosa ajuda no tombamento das oficinas da Cia. Paulista em Jundiaí, e o Museu da Cia. Paulista, que preserva um pouco das nossas vidas. (CONDEPHAAT, 1996)

Com o advento da República, a ideia de modernidade foi instaurada por meio de transformações tanto no contexto da administração pública, quanto das inovações

tecnológicas e do diálogo que os intelectuais brasileiros estabeleceram com as repúblicas européias e norte-americana como, por exemplo, o positivismo de Comte e o liberalismo.

A intenção do novo regime era romper com a monarquia, com a nascente industrialização brasileira. O autor Gildo Magalhães Arruda (2000) enfatiza que a segunda revolução industrial no final do século XIX foi responsável por aliar ciência à indústria (a união da fábrica com o laboratório). Além disso, o uso do petróleo e a eletricidade colaboraram para o surgimento da siderurgia, da química industrial, dentre outros ramos da indústria nascente. Ocorre, a partir desse momento, a entrada de novos materiais, como o aço e o alumínio e, como descreveu Beatriz Kühl (1998), estruturas de ferro pré-fabricadas que são implantadas nas estações e oficinas de trens no Brasil são exemplos disso. Também não se pode esquecer das medidas sanitárias implementadas com as reformas propostas pela República. Segundo Arruda (2000), é justamente nesse momento de tentativa de modernização pelo regime republicano, que a ferrovia passa a ser entendida como um dos símbolos do progresso industrial e da nação como um todo. Ela era a maneira mais eficaz de desbravar o interior, isolado em sua tradição agrícola “atrasada”, como descreve Arruda:

A ferrovia tornou a idéia de progresso e a sensação de velocidade inerentes ao novo mundo que se abria em objetos palpáveis. As distâncias diminuía, as mercadorias e as pessoas chegavam mais rápidos e com segurança aos seus destinos. A ferrovia carregaria para sempre a idéia de progresso por onde ela passasse. (ARRUDA, 2000, p.107)

Para o Estado de São Paulo, a ferrovia é um dos pontos principais no processo de industrialização e urbanização do início do século XX. Ela rumou ao interior e foi um fator facilitador na formação de novas cidades, ao mesmo tempo em que entrava no

país mão-de-obra imigrante, na sua grande maioria, destinada ao trabalho nas fazendas de café. A obra de Odilon Nogueira de Matos (1974) atenta para o fato de que a ferrovia foi motivada pela cultura do café e assim as construções de suas linhas foram obedecendo a esse circuito.

A ferrovia tornou-se, portanto, um dos símbolos máximos deste progresso que veio acompanhado de transformações sociais e também desigualdades. Sendo assim, o símbolo do progresso foi engolido por ele, que como afirmou Arruda (2000), foi substituído pela invenção do automóvel e pela implantação de rodovias.

### **3. 2. A identidade ferroviária**

Além das noções de progresso, modernidade e pioneirismo, as entrevistas trazem em seu bojo outra temática fundamental para o entendimento da situação em que se encontra o Museu da Companhia Paulista. Com base em trechos apresentados anteriormente, seria apropriado dizer que ser ferroviário é ter uma identidade, que segundo Manuel Castells define-se por um:

Proceso de construcción del sentido atendiendo a um atributo cultural, o um conjunto relacionado de atributos culturales, al que se da prioridad sobre el resto de las fuentes de sentido (CASTELLS, 1999, p.28).

Para o autor, a construção de identidades é realizada com materiais da história, geografia, biologia, memória coletiva, os aparatos de poder, as instituições religiosas, mas são os indivíduos, os grupos sociais e as sociedades que processam e reordenam esses materiais segundo o seu sentido, as determinações sociais, os projetos culturais, o

tempo e o espaço. Dessa forma, ele acredita que a construção da identidade coletiva não se faz sem relações de poder, o que é possível identificar no caso da conformação de uma identidade ferroviária que se pretende ser legitimada pelo espaço do Museu da Cia. Paulista, que apresenta um discurso determinado.

Para Moreira (2008), essa percepção de “colaboradores do progresso” originou o orgulho em ser ferroviário. Outro fator que colaborou para perpetuar essa ideia é o fato de que os trabalhos pesados e as responsabilidades diárias que tinham, atribuíam a eles o papel de herói:

A importância em ser ferroviário devia-se não somente a seu papel de construtor da nação, mas ao tipo de trabalho pesado, estafante e que exigia responsabilidade e disciplina. As responsabilidades e os sofrimentos impostos pela vida cotidiana eram bastante claros para os trabalhadores. Consideravam-se heróis em duplo sentido. Heróis, pelo trabalho que fazia engrandecer a nação brasileira; heróis, pelas pesadas e árduas tarefas que exigiam muito esforço, dedicação, disciplina e amor pelo trabalho. (MOREIRA, 2008, p.157)

A construção dessa identidade ferroviária também foi possível porque no âmbito das empresas férreas do Estado de São Paulo houve uma fusão do trabalho com as atividades cotidianas, fossem sociais ou culturais. Existem alguns motivos que ajudam a reforçar essa afirmação da autora, dentre os quais o fato de que, em sua maioria, os trabalhadores moravam muito próximos as empresas (as vilas ferroviárias), e além disso, não são difíceis de encontrar registros de festividades destinadas aos ferroviários, ou então clubes da categoria, as próprias escolas profissionalizantes, enfim uma quantidade de espaços culturais em que se reuniam, além é claro dos próprios sindicatos. O senhor José Carlos Pisanilo, ferroviário aposentado, é exemplo dessa

situação, visto que até hoje a paixão de antigos trabalhadores é estendida à paixão pelo clube Paulista.<sup>19</sup>

Dessa forma, seguindo as interpretações de Salum Moreira acima citada, verifica-se que as empresas não detinham apenas o saber-fazer dos trabalhadores, mas também controlavam a maior parte de suas atividades cotidianas. Elas impunham ao trabalhador um padrão rígido de conduta dentro e fora do local de trabalho, administravam seus hábitos de higiene, de saúde, de educação e também morais como, por exemplo, algumas campanhas contra o uso abusivo de álcool (empregado pela empresa Sorocabana), além de rígidas punições no dia a dia do trabalho, como o trabalhador que danificasse uma ferramenta ao executar uma tarefa qualquer e era obrigado a arcar com as despesas do seu conserto, por mais que não fosse responsável pela falta de manutenção da mesma.

A pergunta inicial aos entrevistados era referente a sua história de vida e seu trabalho na Companhia Paulista. Essa pergunta foi fundamental, pois ela rompia com a timidez da situação. A partir dela, foi possível compreender o tipo de relação que cada colaborador estabeleceu com a empresa, se positiva ou negativa, além de situar a posição que ocupavam.

É inegável perceber o papel marcante que a Companhia Paulista exerceu na vida dos moradores da cidade. O senhor José Antônio Matias relatou que os melhores trabalhos da cidade ou eram os exercidos na fábrica de fósforos, ou na Paulista, e que o fato do rapaz ter entrar na Companhia garantia a ele a possibilidade de namorar as

---

<sup>19</sup> O Paulista Futebol Clube foi fundado em 17 de maio de 1909 por funcionários da Companhia Paulista. Grêmio recreativo dos empregados da Companhia Paulista de Estradas de Ferro. Jundiaí/SP: Literarte Livros e Artes LTDA, 2000.

meninas mais cobiçadas da cidade. Ele enfatiza que a carreira ferroviária era admirada por todos, inclusive pelos pais das moças. Segundo Matias:

Na época todos queriam ser ferroviários. Isso porque era a carreira que dava mais futuro para os meninos. Os pais das moças mais ricas da cidade gostavam que elas namorassem com quem trabalhava na ferrovia, ou na fábrica de fósforos. (MATIAS, 2010).

José Antonio Matias foi um dos homenageados no livro coordenado por Eusébio dos Santos. Algumas passagens do livro contêm informações parecidas com as que ele mesmo relatou em sua entrevista. Uma delas diz respeito aos serviços penosos que Matias realizava logo que ingressou na Companhia, que já havia se transformado na FEPASA, tais como servir café e limpar banheiros. Ao sublinhar essas atividades pouco agradáveis, Matias consegue destacar com maior ênfase o aspecto de luta de sua trajetória como trabalhador. Por meio da passagem que segue abaixo, é possível observar esse aspecto:

Também havia entrado para a faculdade e, a partir de então, a rotina se tornou ainda mais árdua. Estudava em Itatiba, trabalhava em São Paulo e morava em Jundiaí. Chegava em casa, cozinhava, lavava suas roupas e tinha que se preparar para os estudos, para um novo dia de trabalho. (...) Com sacrifício, o ferroviário graduou-se em nível superior, foi promovido a encarregado, chegou à supervisão. (...) Já no final da década de 90, foi convidado a compor a diretoria do Sindicato dos Trabalhadores em Empresas Ferroviárias Paulistas, assumindo a diretoria de relações sociais. Depois de décadas dedicadas à ferrovia, Matias exalta a importância do trabalho na sua vida e também na de sua família. Obcecado por miniaturas de trens, ostenta com orgulho as locomotivas V-8 nas cores da Companhia Paulista e também da FEPASA, além de colecionar fotos e documentos históricos. (SANTOS, 2007, p.57-58).

O trecho acima explora toda a dificuldade e a superação de Matias no interior da FEPASA. O sacrifício é exaltado e, no final da narrativa, o trabalhador consegue sair vitorioso. Em sua entrevista, ele afirma que atualmente é um dos maiores conhecedores

da legislação trabalhista e, por meio disso, auxiliou muitos ferroviários prejudicados com a privatização.

Jaime Shenkel, de 81 anos de idade (o mais velho entrevistado), relata que já em sua época de menino a carreira ferroviária era indicada pelos pais e parentes como uma das melhores profissões a serem seguidas. Além disso, o orgulho de ser ferroviário passava do pai para o filho. Segundo suas próprias palavras:

Eu fui ferroviário, na minha família tenho dois avós paternos e maternos que eram, meu pai e cinco tios, então você veja bem... Todos eles acreditavam que a ferrovia, bom, era a melhor do mundo... E fizeram tudo pra que a gente fosse ferroviário. (SHENKEL, 2010).

Ele ainda fala sobre a escola profissional ferroviária na qual se formou para começar a trabalhar. Sobre essas escolas, que não foram exclusividade apenas da Paulista, sabe-se que além do treinamento e formação específica, disseminavam também questões disciplinares muito fortes, além de divulgar valores sobre a família e como deveriam conduzir suas vidas para além do ambiente de trabalho. No ano de 1934, foi criado o Centro Ferroviário de Ensino e Seleção Profissional (CFESP), por iniciativa de Roberto Mange, engenheiro suíço que trouxe para o Brasil os princípios baseados na organização racional do trabalho que, mais tarde, seria também professor do Instituto de Organização Racional do Trabalho (IDORT).

O autor Álvaro Tenca (2006), em seu trabalho anteriormente citado, observa justamente as ações controladoras do processo de trabalho com base na criação de cursos ferroviários, como aquele criado em 1934, pela Paulista. Para tanto, Tenca utiliza o depoimento de velhos trabalhadores que freqüentaram esse curso entre os anos de 1935 a 1948. O processo de racionalização do trabalho baseado nas propostas de Taylor foi aplicado com fervor pelas empresas. As teorias eram implementadas tendo como

pano de fundo o discurso científico, que preconizavam a separação entre a ação e o planejamento, a fim de poupar o trabalhador da tarefa de pensar. Na Paulista, essa separação dava-se entre o planejamento e os serviços de transporte.

Segundo a autora Moreira (2008), o perfil de trabalhador ideal, responsável, produtivo, eficiente, que ainda hoje é motivo de orgulho para muitos ex-ferroviários, foi construído por meio de um forte aparato criado pelas empresas. Entretanto, por mais que existisse a tentativa de igualar todos eles nesse perfil de excelência, as singularidades não tardaram em aparecer em suas memórias e valores próprios.

Para Jaime Shenkel, por exemplo, sua história na ferrovia é sinônimo de luta. Brigou pela encampação da Paulista pela Ferrovia Federal, que viria acontecer em 1961, para que os salários se equiparassem, uma vez que os pagos pela Companhia Paulista eram bem menores. Ele foi um dos responsáveis pelo encaminhamento do pedido de tombamento do complexo pelo Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico (CONDEPHAAT), o que evidencia a sua participação em defesa dos ferroviários mesmo depois de sua saída da empresa:

Então eu frequentei a escola profissional ferroviária, me formei lá. Bom, isso foi em 45, quando eu me formei e comecei a trabalhar. Tinha todas as condições, mas sempre tinha aquele espírito de luta né! de achar que não tava sendo cumprido, recompensado o trabalho que a gente fazia com o ordenado, e eu entrei no sindicato. (SHENKEL, 2010).

Dos entrevistados que trabalharam na Paulista, sem dúvida, o mais contestador deles foi o senhor Jaime Shenkel. Sua narrativa traz um tom de quem ainda não se conformou. Ele fez questão de contar e repetir o fato de ter sido preso e acusado de atitudes subversivas durante o período militar. Essas repetições presentes na narrativa do entrevistado são sintomáticas, pois elas constroem sua memória, que está baseada na

valorização de sua postura como sindicalista, ferroviário militante e o legitima agora como defensor da causa preservacionista, uma vez que enfatiza e demonstra por meio de documentos guardados por ele a sua preocupação em enviar o pedido de tombamento para o CONDEPHAAT.

Logo no início da entrevista ele diz “Eu fui preso político, não sei se contaram.” Enfatizou também o fato de que foi delatado por companheiros do sindicato que se “acovardaram”. Curioso é pensar que, ainda hoje, Shenkel é visto no sindicato como “Jaime o comunista”, de uma forma pejorativa, mas mostra como sua imagem se perpetuou na cidade. O autor Marco Zambello (2005) comenta que assim como Shenkel outros também sofreram inquéritos administrativos acusados de subversão, entre eles Irineu Prado.

Uma das maiores lutas de Shenkel na Paulista, ou a que ele mais se recorda, foi a encampação pelo Governo Federal. Essa passagem é narrada logo na primeira pergunta referente a sua história na ferrovia, fato que comprova ainda mais como para ele as conquistas junto ao sindicato foram primordiais:

Bom então quando nós entramos no sindicato em 56, o salário já tinha uma defasagem em função da Ferrovia Federal, então nós queríamos pra trabalho igual o salário igual, e como achávamos que ela (a Paulista) não tinha condição, então achávamos que o Governo Federal teria que “encampar”, então teria uma igualdade de salário. (SHENKEL, 2010).

O processo de encampação da Paulista foi realizado por iniciativa do sindicato. Ele aconteceu em meio a três greves, nos anos de 1959, 1960 e 1961. O sindicato contava com duas lideranças dispostas a lutar pela causa, Irineu Prado, chefe de trem e Hary Normanton que ocupava o cargo de eletricista. O movimento de encampação demonstra a relação que existia entre os sindicalistas e as lideranças políticas de época,

situação evidenciada pelo fato de que Normanton foi eleito deputado federal em 1958, pelo Partido Trabalhista Brasileiro (PTB), cargo que ocupou até o ano de 1969, quando foi cassado pelo AI-5. Segundo Zambello:

A aproximação entre governo e classe trabalhadora via sindicatos abriu canais institucionalizados de participação da sociedade civil em torno do ideário trabalhista. É precisamente em meados dos anos 1940 que os sindicatos estabelecem relações com os partidos políticos, a exemplo da comissão de reivindicações dos ferroviários da Paulista, que contou com a influência oportunista de deputados estaduais do PTB e do PCB. (ZAMBELLO, 2005, p.198-199).

E mais adiante ele reforça a questão:

Por meio do corporativismo sindical, alguns ferroviários vinculados aos sindicatos foram feitos vereadores, deputados estaduais e federais. A lógica político-eleitoral trabalhista produziu um movimento sem precedentes na trajetória do sindicalismo ferroviário da Paulista. (ZAMBELLO, 2005,p.200)

Muito embora essas duas figuras permaneceram no imaginário de muitos sindicalistas, como demonstrou Zambello, elas não foram mencionadas no relato de Shenkel. Ele foi o único entrevistado que participou do processo de encampação, isso porque ele foi o trabalhador mais velho entrevistado e o que foi mais atuante no sindicato. Por meio de sua entrevista, foi possível perceber como Shenkel coloca-se no processo político daquele momento. Ele procura evidenciar que esteve ao lado das principais lideranças políticas e que de alguma forma colaborou para a resolução da questão, como argumentou:

Bom isso até 58, então era sempre aquelas lutas todas e o Jânio Quadros convocou a diretoria pra saber do movimento. Quais eram as nossas intenções. Então contamos pra ele que nós queríamos igual a Ferrovia Federal. E através, isso fora do contexto vamos dizer assim, da reunião, e ele já tinha pretensão de ser presidente da república em 58, e mandou, e prometeu que o estado que subvencionava a ferrovia então pra atender aquele aumento, entende, que nós estávamos pleiteando. E extra-oficialmente, já os assessores que falavam “não,

ele já tem a pretensão de ser presidente da república, e assim que ele for presidente ele vai “encampar”... Bom, aí o que aconteceu... ele foi eleito Presidente da República, e Carvalho Pinto governador do Estado. E o governador do Estado se antecipou, entende, “encampou” pelo Estado. (SHENKEL, 2010).

Essa passagem traz uma contribuição importante para pensar a função do indivíduo na história. Sua narrativa é um exemplo de como a memória coletiva acontece. Ao mesmo tempo em que ele comenta fatos de sua vivência as mescla com momentos políticos singulares do país. A veracidade dos fatos narrados por Shenkel não é a questão essencial, mas como ele se faz agente no processo político é algo que não se pode negar.

Outro aspecto interessante de seu depoimento está na sua indignação quanto à perseguição que sofreu no período militar. Indignação principalmente por não ter sido protegido por seus colegas de sindicato:

É, daí quando teve 64, então já eu fui preso. Como em Jundiaí tínhamos essa luta, tinha outros sindicatos que participava junto né, era os ceramistas, outros ferroviários, a própria UFJ também tinha interesse, era federal, e 64 então eles prenderam as lideranças da Companhia Paulista. Então eu fui o único preso da Companhia Paulista e outros presos de outros segmentos. Daí eu respondi inquérito militar e o inquérito trabalhista também, o trabalhista eu ganhei, ficaram dois anos e meio, mas aí por insuficiência de provas, eles não falaram a hora entende? E daí forçaram todos os ferroviários a depor contra mim senão eles iam presos também, então tive briga com meus amigos. É porque depois eu soube que no processo todos eles se acovardaram, e foi isso daí. (SHENKEL, 2010).

Quanto ao museu especificamente, Shenkel é o que mais critica os roubos e sucateamentos que aconteceram na ferrovia. Esse entrevistado possui uma percepção diferenciada quanto à sua postura preservacionista. Sua narrativa é a mais complexa no sentido de que ela não apresenta uma linearidade, uma ordem cronológica muito clara. Tal fato pode ser explicado em certos aspectos pela sua idade avançada, mas também

pela emoção evidente que o assunto provoca. São tantas as histórias, tantos os acontecimentos que muitas vezes não é possível terminar de falar sobre um para começar o outro.

Shenkel traz em sua fala um aspecto interessante da memória, ou seja, a ideia de memória como conflito. Durante a entrevista, que foi realizada no espaço do sindicato, onde justamente ele é visto como “o comunista” de uma forma pejorativa, Shenkel falava sempre em tom de denúncia, principalmente quanto aos roubos. Seu tom de voz exaltava-se como se quisesse acusar os colegas do sindicato e, por vezes, diminuía quando queria confidenciar informações e o gravador era desligado.

Entretanto, para todos eles, o processo de privatização foi decisivo para que a ferrovia acabasse. Foi a partir desse momento que houve o desligamento de muitos funcionários, o fim dos transportes de passageiros e o conseqüente abandono de estruturas que já não seriam úteis as concessionárias que iriam administrar as linhas. A maior indignação dessas pessoas é o fato de presenciarem a destruição daquilo que, segundo elas, foi responsável pelo grande progresso de São Paulo. Sobre isso todos concordam. Nas palavras de Toniello:

Então é isso aí, a privatização devia ser bem melhor porque eles iam ter mais dinheiro. Mas aí eles só pegaram as coisas boas, as coisas que não interessavam, o próprio patrimônio histórico que você perguntou, o museu não existia pra eles, nem pra eles e nem pra rede. Porque a rede, se eu contar pra você quantos funcionários da rede veio aqui saber se estava tudo em ordem nesse período de três anos que a gente ficou aqui, só vinham pra tentar tirar alguma coisa, pra levar embora. Pra acompanhar leilão, mas mesmo assim a gente que acompanhava, eles não vinham. Tanto é que você vê o patrimônio que é da rede, da área federal ainda, está todo abandonado, e pra mim isso aí é um roubo, é pior que roubar, é um roubo pior ainda. Tá vendo que tá ali, aos poucos, e ninguém faz nada pra tentar melhorar. (TONIELO, 2010).

Muitas são as denúncias feitas, com muito cuidado e ressalvas, sobre o saque e a pilhagem de materiais do museu, como a diminuição do número de relógios, apontado por Matias e por Pisanilo. Matias ainda ressaltou o roubo de um quadro do museu no início de 2010, caso que ainda está sendo investigado pela polícia. Para os entrevistados, um dos piores descasos é a destruição de locomotivas. As locomotivas possuem um valor especial para eles, pois são significativas da época de grandiosidade da ferrovia. O luxo dos carros é algo que sempre é mencionado. Matias lembrou o caso da locomotiva nº1 que não consegue ser restaurada por falta de verbas.

Outro fator valorizado pelos entrevistados foi o esforço do trabalho duro, sempre presente em suas falas que reforçam a situação difícil em que viveram até conquistarem uma posição mais confortável (como exemplificado anteriormente com Matias). O processo de admissão por meio dos concursos atesta ainda mais o orgulho da trajetória de vida e de trabalho, como está presente na fala de Pisanilo:

Não sabendo que depois de 6 anos estava dentro da ferrovia, como passado num concurso pra mais de mais de mil candidatos, com menos de cem vagas e que eu passei em segundo lugar... Todo o curso que era me oferecido e tudo aquilo que eu poderia fazer particularmente eu fazia, inclusive nos sábados e domingos. Não tinha essa facilidade que tem hoje, que o governo dá tudo. Naquele tempo você ia para São Paulo fazer curso no IDORT e pagava do bolso. (PISANILO, 2010).

Os relatos dos antigos trabalhadores da Paulista comprovam também que há uma consciência não somente da importância da conservação dos objetos e maquinários, mas sobre a relevância dos documentos produzidos no cotidiano da empresa. Segundo Pisanilo:

É uma pena o que se jogou fora, o que se podia ter de história... A começar pela área administrativa, nós tínhamos um arquivo que acho que nem o diário oficial tinha. Nós tínhamos o primeiro diário oficial. Nós tínhamos a escritura, todo o empregado que foi admitido por um

dia ele tinha uma Fé de ofício e parentes que procuravam documentos do avó, do pai, do irmão que veio da Itália, ou o filho que não conheceu o pai, então ia nesse documento, nessa fé de ofício... Então muita gente reconheceu os seus familiares pelo arquivo. Pasmem, esse arquivo foi triturado. (PISANILO, 2010).

As chamadas fichas “fé de ofício” eram mais uma das formas de controle dos trabalhadores por parte da Paulista. Cada indivíduo possuía uma ficha onde eram registradas todas as suas atitudes desde o primeiro dia de trabalho até o último, como bem deixou claro o senhor Pisanilo quando disse que mesmo aquele empregado que trabalhou apenas por um dia tinha sua “fé de ofício”.

Para que essas fichas fossem completadas diariamente, existia um sistema de fiscalização interna em que os chefes de cada setor da companhia tinham a função de vigiar os possíveis desvios e ações que fossem consideradas irregulares para a companhia, isso abarcava desde possíveis acidentes, desentendimentos e falhas no trabalho. Cada falta era anotada pelo encarregado do setor e posteriormente incorporada ao “dossiê” de cada funcionário. Dependendo do ato cometido era aplicado um tipo de punição, que se iniciava com uma observação chegando até mesmo a suspensão, que implicava na redução do salário referente aos dias em que o empregado ficou em casa, como explicou Pisanilo.

A pontualidade, a obediência, eram preceitos exigidos, mas era também essencial que o funcionário mantivesse extremo cuidado com o material da empresa. Isso significa dizer que na maioria das vezes em que uma falha técnica acontecesse e a culpa não estivesse diretamente ligada a falhas do material da empresa ela recaía sobre o ferroviário. Ou seja, estabelecia-se a relação de responsabilidade pelo uso dos materiais com os quais se trabalhavam.

Essas exigências foram interiorizadas pelos funcionários e contribuiu para que se formasse uma imagem positiva da empresa que ao invés de ser entendida como mecanismos de dominação passou a ser vista como parte da preocupação que a Paulista tinha com a excelência de seus serviços e com o público.

Um dos aspectos dessa fiscalização exacerbada é que ela acontecia não apenas no espaço do trabalho, no cotidiano da empresa, mas também no âmbito privado. A vigilância era parte constante da vida desses trabalhadores, cujo sistema de fiscalização muitas vezes partia do próprio companheiro de trabalho e estendiam-se às atitudes que ele poderia ter na rua. Além disso, a ênfase na família era sempre um argumento que auxiliava o controle, já que uma punição poderia resultar na diminuição do salário e assim prejudicar diretamente os filhos e cônjuges.

A questão disciplinar na Paulista é extremamente forte ainda hoje. Ela é entendida como a razão da excelência da companhia, que seria perdida com a privatização, como diz Pisanilo “Pra quem tinha uma ferrovia organizada como era a Companhia Paulista, como eu acho que era a Mogiana, e a São Paulo Minas já estava com uns trinta funcionários, foi um desgosto muito grande.” Ou seja, o *status* de organização era uma marca fundamental da Paulista e que somente foi atingido pelos métodos disciplinares utilizados. Além disso, o respeito às normas é um dos aspectos do universo dos ferroviários, como mais uma vez está representado na fala do senhor Pisanilo:

E nesses 26 anos, 8 meses e 14 dias, tá na carteira, falta, falta mesmo eu só tive três. É um orgulho pra quem trabalha 27 anos ter esse número. A ferrovia dava licença premium para que não faltasse durante cinco meses, cinco anos (corrigindo-se) mais de 30 faltas ganharia três meses, ou em descanso ou em dinheiro. Eu graças a Deus conquistei em 15 anos tive três de licença premium, mas não gozei livre foi pago em dinheiro. (PISANILO, 2010).

A desvalorização do trabalhador no seio da sociedade industrial acontece quando este perde sua força de trabalho, ou seja, quando ele não pode produzir mais. Este fator, amplamente trabalhado por Ecléa Bosi (1994), traz à tona a preocupação que os antigos ferroviários possuem com a transmissão de um legado as futuras gerações, a questão da continuidade.

Com a privatização, essa desvalorização refletiu-se não somente pelas demissões dos ferroviários, mas também pelo caos que o patrimônio passaria a vivenciar. Muitos ainda guardam mágoas desse processo, como o caso de Toniello, que não conseguiu se aposentar como ferroviário. Justamente pelo grande descaso, esses trabalhadores viram na preservação dos bens uma forma de continuar a fazer parte dessa história.

Com base nas entrevistas coletadas foi possível estabelecer algumas considerações sobre o Museu da Companhia Paulista, em Jundiaí. Verificou-se a existência de certos conflitos de memória que permeiam o espaço, especialmente no que se refere à disputa entre a Prefeitura e a Associação de preservação que ainda se faz presente no complexo. Por mais que ela não esteja mais à frente da gestão do museu, exerce suas atividades preservacionistas de forma diferente, com a coleta de relatos e a produção de livros sobre ferroviários, como foi citado. Entretanto, por mais que convivam no mesmo espaço, não há uma relação entre a Coordenadoria do museu e o presidente da associação, o senhor Eusébio dos Santos. Dessa forma, observamos que um relacionamento entre ambos poderia gerar projetos mais eficazes e atrair a atenção da própria administração municipal, o que seria benéfico ao museu.

Além disso, foi possível perceber dentre os entrevistados (Jaime Shenkel, por exemplo) que, para alguns, a preocupação em preservar o museu advém justamente da relação que estabelece com seu passado e, principalmente, com o seu trabalho, e essa

relação possui características extremamente subjetivas. Apenas Massarani possui uma visão mais abrangente quanto à importância da preservação do patrimônio ferroviário, (ainda que acompanhada de um tom mais tradicionalista) justamente pela posição de que ocupou e, ainda hoje, ocupa frente à preservação do patrimônio no Estado.

Entretanto, deve ficar claro que os trabalhadores entrevistados tiveram cargos relevantes na companhia ou no sindicato como no caso de José Matias. Isso indica que a preocupação com o patrimônio pode ter um significado particular para essas pessoas, uma vez que em suas falas transparece a tentativa de perpetuar uma imagem de um trabalhador ideal, uma figura ímpar, que contribuiu para o progresso da nação.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Mário Chagas (2007), ao utilizar uma expressão cunhada por Choay (2001), sublinhou que no século XX “as portas do domínio patrimonial foram forçadas”, o que resultou em um aumento significativo no número de pessoas interessadas pelo campo do patrimônio em sua dimensão sociocultural. Ao longo do tempo, a palavra patrimônio foi adquirindo novos significados e tal termo ampliou-se dentro do próprio sentido de patrimônio histórico e cultural, basta ver que atualmente existe uma gama de expressões, tais como: patrimônio genético, patrimônio digital, patrimônio imaterial, e patrimônio industrial.

Ainda segundo Chagas (2007), o que está em jogo nos museus e também no domínio do patrimônio cultural é memória, esquecimento, resistência e poder, perigo e valor, múltiplos significados e funções, destruição e preservação.

Tais pares, descritos acima por Mário Chagas, puderam ser identificados durante a pesquisa, a começar pela questão da multiplicidade. Assim como afirmou Marly Rodrigues (2010), se antes a finalidade da preservação era construir um conjunto simbólico que pudesse ser representativo da nação, de forma homogênea, hoje o foco da preservação é justamente a multiplicidade de memórias. Esse novo momento possibilitou enxergar de forma mais aberta a questão das disputas simbólicas e materiais em torno da preservação de bens culturais.

Multiplicidade, é talvez um dos aspectos mais importantes, pois como se viu as ideias de preservação em torno do Museu da Companhia Paulista foram múltiplas. Cada um dos agentes entendeu a questão de forma diferenciada. Enquanto a SOAPHA

reclamava da falta de competência e técnica dos “voluntários do Senhor Massarani” e demonstrava indignação pelo fato de que Massarani teria expulsado estudantes de arquitetura (que estavam mais preparados) do Museu dando espaço à pessoas sem qualificação, para Toniello, por exemplo, o tempo em que ele ficou atuante no museu ele o preservou: “E eu fui ficando. Ficando seis meses, um ano (...) ficamos nos quatro preservando o museu ferroviário”.

Perceberam-se visões diferentes de preservação, e neste sentido é possível encontrar o binômio “perigo e valor”, indicado por Chagas. Os agentes preservacionistas em questão, tanto as Associações envolvidas, quanto os ferroviários, possuem um ponto em comum que é o valor atribuído ao museu e seus objetos.

No caso do Museu da Companhia Paulista, os valores afetivos foram determinantes, principalmente em dois momentos: nas iniciativas de pedido de tombamento e para a criação da Associação de Eusébio. Para quem trabalhou na ferrovia o componente afetivo justifica a preservação. Aliado a tal sentimento existe uma nostalgia presente, ainda que o próprio trabalho nas oficinas tenha sido um trabalho duro, como foi possível perceber quando o Senhor Pisanilo fala sobre o cotidiano de trabalho e as fiscalizações que os ferroviários sofriam.

Por meio do pedido de tombamento feito pela UFA ao CONDEPHAAT, é possível notar também esse componente nostálgico, por meio da passagem:

Rogamos a Vossa Senhoria que interceda, se não ao nosso apelo afetivo, que seja em nome da História de um povo que ao longo de quase século e meio, muito contribuiu para o engrandecimento do nosso Estado e da Nação Brasileira. (CONDEPHAAT, 1996).

O sentimento de Nostalgia significa em parte um sentimento de saudade e distanciamento em relação ao lugar natal ou pessoa querida; mas não é simplesmente sinônimo de saudade, pois supõe também a impossibilidade de reviver (o momento, o local ou o relacionamento com a pessoa). Nesse sentido, identificou-se nos ferroviários a saudade das locomotivas, dos tempos em que eram ferroviários, e também a impossibilidade de reviver, já que esse tempo não irá mais voltar.

Esse componente nostálgico, ainda segundo Rodrigues (2010), está presente também na maioria dos pedidos de tombamento de bens ferroviários, pois eles restringe-se, em sua maioria, às estações de trens, e “não pode sequer ser comparado ao número ínfimo de solicitações de tombamento de conjuntos e complexos ferroviários”. Nota-se, portanto, a predileção pelas estações, mas as oficinas e outros conjuntos às vezes são renegados, muito embora seja por meio deles que se pode observar e compreender a técnica.

O binômio destruição e preservação também é parte importante da questão. Como se viu denúncias de saques, roubos, e demais ameaças cotidianas de perda foram recorrentes, principalmente no processo do CONDEPHAAT. Talvez seja possível fazer uma alusão à situação desencadeada pós Revolução Francesa, de destruição dos exemplares do Antigo Regime que impulsionou alguns intelectuais a elaborarem medidas de proteção para que se freasse a destruição. Nesse mesmo sentido, José Reginaldo Gonçalves (2003), por meio da expressão “a retórica da perda”, sintetizou a de salvar do esquecimento exemplares que fossem referências da memória nacional, e evitar que as perdas fossem definitivas.

No caso do processo do CONDEPHAAT, fica evidente a preocupação com a perda, que pode ser entendida de diversas maneiras, tais como: degradação física, ou seja, a perda de partes da construção, causada pela má conservação, agravada pelo

tempo e também por ações de vandalismo. A perda também pode significar documentos e objetos destruídos danificados ou perdidos. Além desses dois significados, perda pode ter uma conotação mais subjetiva, como por exemplo, a perda da memória.

Sendo assim o tombamento foi entendido como a forma mais eficiente para evitar essas perdas. Entretanto, para entender tal questão Mário Chagas (2007) faz uma alusão interessante com a campanha iniciada por Paulo Duarte, intitulada “Contra o Vandalismo e o extermínio”, no ano de 1937, cujo caso da perda da porta da igreja de São Miguel é foco das preocupações da campanha. Esse caso, para Chagas, indica que “enquanto no caso francês a retórica da preservação se constrói sobre uma hipotética ameaça de destruição e perda; no caso brasileiro a porta foi perdida”. Ainda segundo o autor “ “a retórica da perda” é utilizada como dispositivo de preservação que deverá transbordar-se para outros ícones ou corpos patrimoniais”. Se no caso dos remanescentes ferroviários muito já foi perdido, é possível que a perda seja algo concreto para a preservação.

O par resistência e poder aparece, sobretudo, na dualidade entre a Rede Ferroviária Federal, representando o poder e os órgãos de preservação e demais agentes preservacionistas que representam as formas de resistência. A Rede representa o poder principalmente para os ferroviários, que como os mesmos disseram, os funcionários da RFFSA iam ao museu e retiravam objetos e documentos sem se justificar. A imagem é a de uma grande empresa, que apesar do processo de fragmentação, ainda possuía mecanismos para impedir, segundo os ferroviários, que a preservação fosse realizada. Como foi apontado, a própria Rede demonstrou não ser a favor do tombamento dos documentos. Já a resistência dos agentes preservacionistas se deu no sentido de impedir a perda, cada vez mais iminente, denunciando a falta de comprometimento da RFFSA.

A perda é alegação para os ex-ferroviários sustentarem sua importância para a preservação dos objetos. Em segundo lugar, vale observar que a perda desses objetos significa perder a materialidade do antigo status social do ferroviário, que atualmente não possui a mesma relevância, além de perderem também o registro de sua participação no "engrandecimento da nação".

Outro sentido da preservação para os ferroviários é a possibilidade de manter viva a sua memória, mas que muitas vezes também não restitui a memória do trabalho ou da técnica. Essa memória também é seletiva, pois existem algumas coisas que também não convém relembrar. Tal como presenciamos nas entrevistas e no outros materiais a memória que os ferroviários querem manter preservada também se apresenta como homogênea, única. Entretanto, é importante lembrar que ela não se faz sem conflitos.

Além disso, existiam inúmeros conflitos entre a própria categoria ferroviária, principalmente sobre os momentos de greve, o que pode ser comprovado pela maneira como Jaime Shenkel é visto ainda hoje entre os antigos ferroviários da cidade, ou seja, o “baderneiro”, o “comunista”, por conta de sua posição mais participativa nos movimentos de luta sindical. O que se percebe é que Shenkel, por mais que tenha tomado junto com a UFA a iniciativa de pedir o tombamento ao CONDEPHAAT, continua sendo uma representação dos conflitos entre os próprios ferroviários. Isto corrobora com a ideia da existência de muitas memórias ferroviárias: uma memória mais contestadora, outra mais saudosista, outra mais técnica, etc.

Como foi possível constatar o campo do patrimônio não é pacífico, pois ele pode servir a diversos interesses distintos. Além disso, ele está em constante movimento, pois ainda segundo Chagas (2007) “são instrumentos de mediação, espaços de negociação de sentidos, portas (ou portais) que ligam e desligam mundos, indivíduos e tempos

diferentes”. Sobre a questão do tempo, observou-se que os ferroviários vivenciam no espaço museal o tempo da grandiosidade dos trens, do qual não querem (por mais que sejam forçados) se distanciar.

Por sua vez, o tempo dos órgãos de preservação é um tempo que precisou obedecer as regras burocráticas, muito embora tenha ficado claro que os técnicos enxergavam a urgência da questão. Essa urgência fica evidente quando um dos técnicos do CONDEPHAAT, em uma das vistorias, emite o seu parecer com a seguinte frase: “de pronto constatamos que a situação é de total descalabro”. Em vários momentos, os técnicos falam que algumas “medidas emergenciais” deveriam ser tomadas, tais como a identificação do acervo, pois sem o seu total conhecimento ficaria muito difícil impedir que mais documento ou objetos fossem retirados.

Por sua vez, a RFFSA vivenciava seu tempo final, e justamente por isso retirou materiais do local e não se preocupou em manter adequadamente o espaço. Observa-se, portanto, que cada agente presente na questão vivenciou o bem patrimonial de maneira diferente, por não compactuarem do mesmo tempo.

Por fim, como foi observado, no contexto da dissolução da RFFSA, entre os anos de 1999 e 2007, grande parte da infraestrutura, dos maquinários e documentos do Complexo FEPASA, ficaram sem cuidado algum, o que gerou iniciativas de preservação por parte de grupos locais como forma de conter a destruição do que restava.

Os órgãos de preservação procuraram contribuir e fornecer apoio técnico, no trato com o acervo, na sua organização. Contudo, o problema que se apresenta é maior de questões técnicas, já que eles se relacionam com questões mais amplas, como a falta de uma política patrimonial.

É possível pensar sobre a necessidade de estabelecer direcionamentos para pensar o próprio patrimônio ferroviário brasileiro, que não se restringe apenas as estações de trens. As oficinas e outras estruturas representam o cotidiano do trabalho e a técnica e muitas vezes foram esquecidas, como apontou Rodrigues (2010), pelo fato de que tais espaços abrigam memórias difíceis, de disciplina rígida, horários e regras. Além disso, eles são “esclarecedores da estruturação do sistema de relações sociais, o que talvez torne indesejável a preservação dos testemunhos materiais da organização do trabalho” (RODRIGUES, 2010, p.39). Dessa forma, entende-se que o Museu da Companhia Paulista deve ser valorizado como exemplar de um conjunto industrial, que contém, acima de tudo, a memória do trabalho.

Por fim, toda a situação apresentada não possui uma conclusão definitiva, pois ela ainda não se encerrou. Mas, para além das conclusões, a intenção maior da pesquisa é poder se tornar um canal para debater o tema candente 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 financeiras, seu corpo técnico reduzido (mas com um volume muito grande de trabalho), e toda a questão burocrática.

Sendo assim, os esforços devem ser tomados em conjunto (universidade, órgãos de preservação e sociedade), para que seja possível evitar novas perdas, mas principalmente, cuidar para que as velhas e novas disputas não interfiram no objetivo principal do patrimônio, que é o de ser público.

## REFERÊNCIAS

### 4.1 DOCUMENTOS:

**Carta de Atenas.** Disponível em:  
<http://portal.iphan.gov.br/portal/montarDetalheConteudo.do?id=12398&sigla=Legislacao&retorno=detalheLegislacao>. Acesso em setembro de 2011.

**Carta de Nizhny Tagil sobre o patrimônio industrial.** Disponível em:  
[www.patrimonioindustrial.org.br/modules.php?name=Content&pa=showpage&pid=8](http://www.patrimonioindustrial.org.br/modules.php?name=Content&pa=showpage&pid=8).  
 Acesso em setembro de 2011.

**Carta de Veneza.** Disponível em:  
<http://portal.iphan.gov.br/portal/montarDetalheConteudo.do?id=12427&sigla=Legislacao&retorno=detalheLegislacao>. Acesso em setembro de 2011.

**Manual de Incorporação e destinação de Imóveis oriundos da RFFSA.** Disponível em <http://www.planejamento.gov.br/>. Acesso em setembro de 2011.

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

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

INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL. **Processo nº1485-T-01.**

CONSELHO DE DEFESA DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO, ARQUEOLÓGICO, ARTÍSTICO E TURÍSTICO. **Processo nº 36.516.**

#### **4.2 ENTREVISTAS**

Carlos Roberto Toniolo. (abril de 2010)

Eusébio pereira dos Santos (novembro de 2010)

Emanuel Von Lauenstein Massarani (dezembro de 2010)

Jaime Schenkel (abril de 2010)

José Antonio Matias (agosto de 2010)

José Carlos Pisanielo (agosto de 2010)

#### **4.3 PERIÓDICO**

**Oito Estações da CPTM são tombadas em São Paulo.** O Estado de S. Paulo, São Paulo, 27de jul.2010. Disponível em: <http://estadao.com/noticias/geral,oito-estacoes-da-cptm-sao-tombadas-em-sao-paulo,586816,0.htm>.

#### **4.4 LEGISLAÇÃO**

**BRASIL.** Lei n 3.115, de 16 de março de 1957. Determina a transformação das empresas ferroviárias da união em sociedade por ações, autoriza a constituição da Rede Ferroviária S.A, e dá outras providências. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/L3115.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L3115.htm). Acesso em agosto de 2011.

**BRASIL.** Lei n. 11.483, de 31 de maio de 2007. Dispõe sobre a revitalização do setor ferroviário, altera dispositivos da lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, e dá outras providências. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2007-2010/2007/lei/l11483.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2007/lei/l11483.htm). Acesso em agosto de 2011.

#### 4.5 LIVROS

ALBERTI, Verena. **Indivíduo e biografia na História Oral**. Rio de Janeiro: CPDOC, 2000. [5]f.

AMADO, Janaína, FERREIRA, Marieta de Moraes. **Usos e abusos da História Oral**. Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas, 1996.

AMARAL, Ana Lúcia. Pertencimento. In: **Dicionário de Direitos Humanos**. Disponível em: <http://www.esmpu.gov.br/dicionario/tikiindex.php?=&pertencimento>.

ARRUDA, Gilmar. **Cidades e sertões: entre a história e a memória**. Bauru, SP: EDUSC, 2000.

BACZKO, Bronislaw. Imaginação social. In: ROMANO, Ruggiero (org.). **Enciclopédia Einaudi**. Lisboa: Imprensa Nacional; Casa da Moeda, 1985. v. 5.

BARBATO JR. **Missionários de uma utopia nacional-popular: os intelectuais e o departamento de cultura de São Paulo**. São Paulo: Annablume, 2004.

BERGSON, Henri. **Matéria e memória: ensaio sobre a relação do corpo com o espírito**; tradução Paulo Neves. - 2- ed. - São Paulo: Martins Fontes, 1999.

BERMAN, Marchall. **Tudo o que é sólido desmancha no ar: aventura da modernidade**. São Paulo: Companhia das letras, 1986.

BOSI, Ecléa. **Memória e Sociedade: Lembranças de Velhos**- 3. Ed. - São Paulo: Companhia das Letras, 1994.

BREFE, Ana Cláudia Fonseca. **O Museu Paulista: Afonso de Taunay e a memória nacional.** São Paulo: Unesp, 2005.

BRUHNS, Katianne. Museus enquanto aparelhos ideológicos de Estado: algumas reflexões. **Cadernos do CEOM.** Chapecó, Ano 18 n°21, p. 179-192, junho de 2005.

BURKE, Peter. **Variedades de história cultural.** Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2006.

CANCLINI, Néstor García. **O patrimônio cultural e a construção imaginária do nacional.** Revista do patrimônio histórico e artístico nacional. Rio de Janeiro. Arquivo nacional, 1994. P.94-115.

CARVALHO, José Murilo de. **A formação das almas: o imaginário da República no Brasil.** São Paulo: Companhia das letras, 1990.

CASTELLS, Manuel. **La era de La información: tomo I, economia, sociedad y cultura.** Madrid: Alianza editorial, 1999.

CASTRO, Sônia Rabello de. **O Estado na preservação dos Bens Culturais: o tombamento.** Rio de Janeiro: IPHAN, 2009.

CHAGAS, Mário de Souza. **Há uma gota de sangue em cada museu: a ótica museológica de Mário de Andrade.** Chapecó: Argos, 2006.

CHAGAS, Mário de Souza. Casas e portas da memória e do patrimônio. In: GONDAR, Jô & DODEBEI, Vera (Orgs.). **O que é Memória Social?** Rio de Janeiro: Contracapa Livraria, Programa de Pós-Graduação em Memória Social da Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro, 2005.

CHOAY, Françoise. **A alegoria do patrimônio**. São Paulo: Estação Liberdade/UNESP, 2006.

CUÉLLAR, Javier P. **Nossa diversidade criadora**: relatório da Comissão Mundial de Cultura e Desenvolvimento. Campinas/SP: Papirus, 1997.

CURY, Marília Xavier. **Exposição - concepção, montagem e avaliação**. São Paulo: Annablume, 2005.

DURKHEIM, Émile. **As regras do método sociológico**. 2ª ed. Trad. de Margarida Garrido Esteves. São Paulo, Abril Cultural, 1983.

FERREIRA, M.M. e AMADO, J. **Usos e abusos da História Oral**. 2. ed. Rio de Janeiro, FGV, 1998.

FONSECA, Maria Cecília Londres. **O patrimônio em processo**: trajetória da política federal de preservação no Brasil. Rio de Janeiro: UFRJ, 2005.

GAMA, Ruy. 1986. Aspectos da arqueologia industrial no Brasil. *In* Anais do 1o.Seminário Nacional de História e Energia. São Paulo: Departamento de Patrimônio histórico,. Vol. 1. p.252-259.

GONÇALVES, José Reginaldo Santos. **A retórica da perda**: os discursos do patrimônio cultural no Brasil. Rio de Janeiro: UFRJ, 1996.

GRUMAN, Marcelo. A UNESCO e as políticas culturais no Brasil. **Políticas culturais em revista**. Bahia 2.(1) p.174-186, 2008.

HALBWACHS, Maurice. **A memória Coletiva**. Trad. Beatriz Sidou. São Paulo: Centauro, 2006.

KÜHL, Beatriz Mugayar. **Arquitetura de ferro e arquitetura ferroviária em São Paulo reflexões sobre a sua preservação**. São Paulo: Ateliê editorial/FAPESP, 1998.

LE GOFF, Jacques. **História e Memória**. Campinas: Ed. UNICAMP, 1994.

MAGALHÃES, Gildo. **Força e luz:** eletricidade e modernização na República Velha. São Paulo. Ed. UNESP, 2000.

MATOS, Lucina F. **Estação da memória:** um estudo das entidades de preservação ferroviária do Estado do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, 2010. Dissertação (mestrado em história) – Fundação Getúlio Vargas.

MATTOS, Odilon Nogueira de. **Café e ferrovias:** a evolução ferroviária de São Paulo e o desenvolvimento da cultura cafeeira. São Paulo: Alfa-Ômega, 1974.

MENESES, Ulpiano T. Bezerra de. A cidade como bem Cultural: áreas envoltórias e outros dilemas, equívocos e alcance da preservação do patrimônio ambiental urbano. *In:* MORI, SOUZA, BASTOS & GALLO (org.). **Patrimônio:** Atualizando o Debate. São Paulo. 9ª SR/ IPHAN, 2006.

MENESES, Ulpiano T. Bezerra de. Patrimônio industrial e museus: um campo problemático. **Boletim Memória da Eletricidade**, Rio de Janeiro, p. 8-8, 1988.

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

MENEZES, Ulpiano Bezerra de. “Patrimônio industrial e política cultural.” *In* Anais do 1o. Seminário Nacional de História e Energia. São Paulo: Departamento de Patrimônio histórico, 1986. Vol. 1. Pp. 68-73.

MEIHY, José C. S. B. **Manual de História Oral.** Edições Loyola, São Paulo. 1996.

MOREIRA, Maria de Fátima Salum. **Ferrovários, trabalho e poder.** São Paulo: Unesp, 2008.

OLIVEIRA, Eduardo Romero de. **Museus ferroviários do Estado de São Paulo (Brasil):** as políticas de conservação e o estado atual do patrimônio ferroviário brasileiro. Revista TST - TRANSPORTES, SERVICIOS Y TELECOMUNICACIONES, v. 19, p. 190-204, 2010.

OLIVEIRA, Lúcia Lippi. **Cultura é Patrimônio:** um guia. Rio de Janeiro: FVG, 2008.

PEIXOTO, Paulo. Centros Históricos e sustentabilidade cultural das cidades. **A cidade entre projectos e políticas.** Faculdade de Letras da Universidade do Porto, 30 de junho de 2003. Disponível em: [ler.letras.up.pt/ficheiros/artigos/8511](http://ler.letras.up.pt/ficheiros/artigos/8511).

POLLAK, Michael. Memória, esquecimento e silêncio. **Estudos históricos**, Rio de Janeiro, v.2, n.3, 1989.

POULOT, Dominique. **História do Patrimônio no Ocidente, séculos XVIII – XXI:** do monumento aos valores. São Paulo: Estação Liberdade, 2009.

RODRIGUES, Marly. **Imagens do passado:** a instituição do patrimônio em São Paulo 1969-1987. São Paulo: Editora da UNESP, 1999.

RODRIGUES, M. Patrimônio industrial: entre o fetiche e a memória. *Arq.Urb: Revista Eletrônica de Arquitetura e Urbanismo*, São Paulo, v. 3, p. 31-40, 1. sem. 2010. Disponível em: [http://www.usjt.br/arq.urb/numero\\_03/4arqurb3-marly.pdf](http://www.usjt.br/arq.urb/numero_03/4arqurb3-marly.pdf). Acesso em: 14 jul. 2010.

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

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

SEGNINI, Liliana, R. P. **Ferrovia e Ferroviários**: uma contribuição para a análise do poder disciplinar na empresa. São Paulo: Cortez, 1982.

TELLES, Mário Ferreira de Pragmácio. **Proteção ao Patrimônio Cultural Brasileiro**: análise da articulação entre tombamento e registro. Rio de Janeiro, 2010. São Paulo, 2005. Dissertação (mestrado em museologia e patrimônio) Centro de Ciências Humanas e Sociais da Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro – UNIRIO e Museu de Astronomia e Ciências Afins – MAST/MCT.

TENCA, Álvaro, **Senhores dos Trilhos**: racionalização, trabalho e tempo livre nas narrativas de ex-alunos do curso de ferroviários da antiga Paulista. São Paulo: Editora UNESP, 2006.

THOMPSON, Paul. **A voz do passado**: história oral. Tradução Lólio Lourenço de Oliveira. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1992

UNESCO. **Políticas culturais para o desenvolvimento**: uma base de dados para a cultura. Brasília: UNESCO Brasil, 2003.

WEIL, Simone. **A condição operária e outros escritos sobre a opressão**, Org. BOSI, Ecléa. Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1979.

ZAMBELLO, Marco H. **Ferrovia e memória**: Estudo sobre o trabalho e a categoria dos antigos ferroviários da vila industrial de Campinas. São Paulo, 2005. Dissertação (mestrado em sociologia) faculdade de filosofia, letras e ciências humanas da Universidade de São Paulo.