

O CENTENÁRIO DA FERROVIA BRASILEIRA (1954): ENSAIO SOBRE A ELABORAÇÃO DA MEMÓRIA FERROVIÁRIA NO BRASIL¹

Eduardo Romero de Oliveira

Professor Doutor, Universidade Estadual Paulista – UNESP “Campus
Experimental de Rosana”

Av. dos Barrageiros, n. 1881, Primavera/Rosana, SP - Brasil - Fone: (18) 3284-9200, e-
mail: eduardo@rosana.unesp.br

Recebido 12 de julho de 2013, aceito 25 de agosto de 2013

RESUMO: Em 1954, comemorou-se o centenário das ferrovias no Brasil. A data faz alusão ao primeiro trecho de 14,5 quilômetros de via férrea no Brasil (30/4/1854), no Rio de Janeiro, entre Mauá e Fragoso, da Estrada de Ferro Petrópolis. Alguns dos textos produzidos e eventos comemorativos indicavam os valores simbólicos que a ferrovia tomou na percepção histórica do Brasil. Em primeiro lugar, em 30/4/1954 foram declarados como monumentos nacionais o trecho ferroviário Mauá-Fragoso e a locomotiva a vapor “Baroneza”, que foi utilizada na via férrea (Decreto nº 35.447-A, de 30 de abril de 1954). Em segundo lugar, algumas entidades (Clube de Engenharia, Conselho Nacional de Geografia, Ministério da Viação e Obras Públicas) destacaram a importância de celebrar a história ferroviária brasileira e sua significância histórica, econômica e geográfica. Em função desta data, alguns eventos também ocorreram (festejo das comemorações de cem anos no Rio de Janeiro e em Recife, em 30/4/1954). Dentre o material impresso produzido, ressaltamos o texto *I Centenário da Ferrovia Brasileira* (1954), lançado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística e Conselho Nacional de Geografia. O destaque atribuído à ferrovia perpassa, por exemplo, a dimensão geográfica (expansão

¹*Este artigo é resultado de pesquisa financiada pela FAPESP. Este texto, assim como o Andrez (2013), faz parte de um esforço de pesquisadores brasileiros e espanhóis para a realização de estudos comparados sobre patrimônio e história ferroviária no Brasil e na Espanha.*

territorial), mas também faz recorrente menção ao Barão de Mauá, o fundador da E. F. Petrópolis. Pretendemos compreender a comemoração a partir das evocações sobre a história da ferrovia, com enfoque num rol de ideias que são atribuídas a ferrovia (e ao Barão de Mauá) e os bens culturais protegidos (o ramal ferroviário e a Baroneza). Em função deste exame, buscaremos entender como se reelaborou a memória ferroviária em vista destes valores e elementos materiais.

Palavras-chave: memória, patrimônio ferroviário, Barão de Mauá

ABSTRACT: In 1954, it was celebrated the centenary of railways in Brazil. The date refers to the first section of 14.5 km of railway in Brazil (30/04/1854), in Rio de Janeiro, between Mauá and Fragoso, of the Petropolis Railway Company (Estrada de Ferro Petrópolis). Some of the texts and commemorative events indicated the symbolic values that the railroad took in the Brazilian history. Firstly, on 30.04.1954, the railway section Mauá-Fragoso and steam locomotive “Baroness” (the first used on the track) were declared national monuments(Decree No. 35,447-A, April 30, 1954). Secondly, some entities (Clube de Engenharia, Conselho Nacional de Geografia, Ministério da Viação e Obras Públicas) highlighted the importance of celebrating the Brazilian railway history and its historical significance, economic and geographical. For this, some events was occurred (the commemoration of one hundred years in Rio de Janeiro and Recife on 30.04.1954). Among the texts wrought produced, we highlight the text I Centenary of Brazilian Railroad (1954), released by the Brazilian Institute of Geography and Statistics (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística), and the National Council of Geography (Conselho Nacional de Geografia). The emphasis given to the railway refersto the geographical perspective (territorial expansion), but also makes mention of the Barãode Mauá, the founder of Petropolis Railway Company. We aim to understand the celebration from evocations about the Brazilian railroad history and some ideas that is assigned to the railway (and the Barãode Mauá), and railway heritage (the track and the locomotive “Baroneza”). On

basis of this review will seek to understand how it was reconceived the railroad memory in view of these values and material elements.

Key-words: memory, railway heritage, Barão de Mauá

INTRODUÇÃO

Há algum tempo os estudos históricos vêm considerando a importância dos objetos e do espaço como elementos constitutivos da memória – ou “lugares de memória”, na expressão de Pierre Nora. Este culto à memória teve seu lugar de ascensão também através da delimitação do patrimônio histórico, como nos informa Choay (1999), desde o estabelecimento das categorias de monumentos históricos, na França, em 1837. Já há algumas décadas tem sido colocada a ideia de patrimônio industrial, que leva em consideração as atividades industriais contemporâneas nos seus aspectos tecnológicos, econômicos e sociais. A bibliografia específica indica a Inglaterra, nos anos 1950, como o início desta discussão sobre a preservação de patrimônios industriais, a partir de um interesse crescente em relação aos objetos e estruturas remanescentes da Revolução Industrial (Buchanan, 1982; Hudson, 1966). Naquela ocasião, fábricas e minas foram listadas pelo Conselho Nacional de Arqueologia e estudiosos têm feito levantamentos e análises sobre “vestígios industriais” (Hudson, 1966; Mendes, 1991). Este esforço preservacionista cresce vinculado aos estudiosos de história da engenharia, da tecnologia e aos museus de ciência e tecnologia nos Estados Unidos, Inglaterra, Espanha e Alemanha (Minchinton, 1983), concebendo os patrimônios industriais como os bens físicos relativos à atividade da indústria humana, assim como os ofícios e práticas relativos a estes bens.

No Brasil, o esforço maciço de identificação de um patrimônio nacional e da sua proteção pelo Estado é marcado pela fundação do SPHAN, em 1937. Trata-

se de um esforço centrado primeiro nas ideias de civilização e tradição, conforme mostra José Gonçalves (1996), e depois nas ideias de “bens culturais” e diversidade cultural como indicadores no processo de identificação de um “caráter” nacional brasileiro (Gontijo, 2003). Neste contexto, vemos serem preservadas pelo órgão algumas estruturas físicas que, a posteriori, podem ser associadas ao início da industrialização no Brasil – como o foram em 1964 os remanescentes da Real Fábrica de Ferro São João de Ipanema (Iperó, SP), apesar de sua contribuição a este processo seja hoje questionada (Santos, 2009). A questão do patrimônio industrial foi depois colocada num trabalho de Warren Dean (1976; 1971) sobre a fábrica de tecidos São Luiz (1868), sob a perspectiva de compreensão da industrialização no Brasil induzida pelas exportações de café. A discussão sobre a preservação de um “patrimônio industrial” toma corpo apenas em 1986, no Seminário Nacional de História e Energia, promovido pelo Departamento de Patrimônio Histórico, em São Paulo. Na ocasião, Ruy Gama (1988; 1983; 1986) admite que os engenhos são estruturas representativas de instalações manufatureiras do período colonial, dentro de uma história da técnica, e seriam também importantes enquanto patrimônio industrial. Ulpiano Bezerra de Menezes (1988) destaca algumas dificuldades particulares ao campo do patrimônio industrial e faz uma consideração sobre exemplos do patrimônio industrial no caso do Brasil e sua relação com a dinâmica socioeconômica – particularmente sobre a ocupação portuguesa e o cultivo agrícola. Dentro destas diretrizes discorre Margarida Andreatta (1999) ao apresentar o trabalho de resgate arqueológico do Engenho dos Erasmos, por ela coordenado, em Santos (SP), ocorrido entre 1997 e 1999. A arqueóloga procura “compreender a evolução da tecnologia” e as condições socioeconômicas e cotidianas do engenho no Brasil colonial.

A preocupação com a preservação do patrimônio ferroviário em particular

como um tipo de patrimônio industrial, assim como a história ferroviária, ganhou destaque no Brasil na última década. Encontramos diversos livros, quase duas centenas de teses e dissertações sobre o tema nas universidades públicas, sendo quase metade em universidades paulistas. Um dos primeiros trabalhos que trata o patrimônio ferroviário sob esta perspectiva, e ainda hoje de referência obrigatória para estudos em teoria de restauro e patrimônio industrial, é o texto de Beatriz Kühl, *Arquitetura de Ferro e Arquitetura Ferroviária em São Paulo* (1998). Neste texto, Kühl (grafia inconsistente; verificar) examina aspectos da construção em ferro e sua aplicação nas edificações ferroviárias. No entendimento desta pesquisadora, novos padrões de áreas urbanas trouxeram novos modelos de arquitetura. Ou seja, novos padrões estéticos, programáticos e adaptados com determinados materiais à modernidade eram difundidos por todo o mundo ocidental e se encaixavam nos anseios da burguesia, copiosa dos modelos europeus. Mais recentemente, em outro texto, ela aprofundou reflexões sobre conceitos de restauro, que permite também identificar problemas associados à adequada preservação do patrimônio industrial (Kühl, 2009).

Esta discussão sobre preservação do patrimônio industrial tem ascendido junto com as considerações sobre o caráter memorial dos bens preservados. Nora já tinha chamado a atenção para o esforço cada vez mais intenso desta sociedade contemporânea no seu anseio pela memória; conseqüentemente, uma produção crescente de lugares e objetos a preservar. Isto significa efetuar uma crítica histórica sobre a produção dos monumentos (ou patrimônios). Um primeiro aspecto desta crítica visa entender o patrimônio na elaboração social e interação com outras dimensões: ser capaz de produzir legitimidade política; capacidade de ser recurso para consumo econômico; objeto ou espaço para intervenção artística. Num segundo, temos a formação da racionalidade interna dos bens patrimoniais, que estão estruturados nos valores e práticas preservacionistas:

sua multiplicação de tipos para atender diferentes memórias (histórico, artístico, científico, arqueológico, industrial); a formação de categorias (bens imóveis, móveis, culturais, naturais); uma hierarquia entre os bens (globais, nacionais, locais); proliferação de conceitos (autenticidade), instrumentos legais e instituições de preservação (comissões de bens edificados, museus, arquivos, etc.). Os estudos sobre história das instituições patrimoniais têm apontado como nelas se constituíram uma prática preservacionista (Poulot, 2009). E isto ocorreu muitas vezes fundamentado em teorias de conservação arquitetônica ou evolucionistas nos museus de história natural (Bennett, 2004). Por terceiro, entendemos que esta crítica deve considerar inclusive o caráter de apropriação e reelaboração da memória pelo poder, sua capacidade de sobrevivência e coerência, de absorver os documentos e orientar a reinterpretação do passado (Vesentini, 1997). Neste sentido amplo da crítica patrimonial (construção social, busca da racionalidade interna e apropriação), tomamos um exemplar de patrimônio ferroviário (o trecho Mauá-Fragoso) para examinar como se reelabora a memória ferroviária.

O TOMBAMENTO DO TRECHO MAUÁ-FRAGOSO

Em 1954, foi declarado como monumento nacional pelo decreto 35.447-A, de 30 de abril de 1954, pelo Presidente Getúlio Vargas, o trecho ferroviário de 14 quilômetros entre o antigo porto de Mauá e a parada Fragoso, sob a alegação de comemoração do centenário das estradas de ferro brasileiras, posto que neste trecho fora iniciado o tráfego em viação férrea no Brasil em 30 de dezembro de 1854. Como providências complementares, determinou-se o alargamento da bitola neste trecho para permitir o tráfego da locomotiva nº 1, “Baroneza” e a transferência da máquina para a Diretoria do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. Deveriam ficar, em função disso, todos estes bens expostos à visitação pública. O bem foi inscrito no Livro de Tombo Histórico.

O processo de tombamento tem aspectos peculiares a destacar. Primeiro, não segue rigorosamente as normas de aplicação do instituto de tombamento, definidas no decreto-lei 25/1937 (abertura do processo, notificação ao proprietário, encaminhamento ao Conselho Consultivo para deliberação e homologação posterior, se aprovado). A proposta parece ter sido desencadeada pela orientação do Ministro de Estado dos Negócios da Viação e Obras Públicas, José Américo de Almeida, por ofício de 27 de abril de 1954 dirigido ao Presidente da República, Getúlio Vargas, contendo uma “exposição de motivos” para tombamento da via férrea (Ofício 555/G/M, 27/04/1954) (IPHAN, 1954). Com a exposição, segue anexa uma minuta do decreto. Antônio Balbino comenta com José Américo, em ofício posterior, sobre a “exposição de motivos” do Ministro da Viação (Ofício 555/G/M/, 28/04/1954) (IPHAN, 1954). Havia consultado o diretor do Departamento do Patrimônio Histórico, que anuiu a iniciativa, mas declarou falta de recursos para conservação e exposição do trecho e da locomotiva. Segue então o decreto de proteção legal assinado pelo Presidente da República, conforme minuta enviada, acrescida de indicação de recursos a cargo da Estrada de Ferro Leopoldina. Os demais documentos presentes no processo tratam do cumprimento do decreto durante a década de 1960.

Vários estudos destacam a criação da Secretaria do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, em 1937, como o processo de institucionalização da proteção ao patrimônio nacional, caso do texto notório de Maria Cecília Fonseca (2005: 110-116), que destaca a “construção do patrimônio”, que significaria tanto a criação e organização do órgão público de proteção quanto o estabelecimento de um “saber técnico” (formulação de critérios de seleção, valoração e restauro) sobre os bens a serem preservados. Pelo exame das realizações do SPHAN nos primeiros anos, a autora destaca que os critérios seriam muito mais derivados

da autoridade da instituição e dos agentes que respondiam aos tombamentos. Por conta disso, Fonseca ressalva que eram raros os pedidos de tombamentos externos, e que a ação estava restrita à abertura. Marcia Chuva (2009: 282-288) já apontou também que a instauração destas rotinas técnicas, dentro do órgão nacional de preservação, envolvia não apenas uma rotina administrativa, mas também a aplicação das práticas de proteção a partir das relações pessoais. Sob os dois aspectos (por racionalização dos procedimentos e mobilizar uma rede de relações pessoais) busca-se a legitimação do órgão como agência do Estado e principal promotor da conservação de um “patrimônio nacional”. O tombamento da via férrea e da máquina parece, portanto, fora de propósito nesta prática da preservação que já estaria reconhecida, na década de 1950, no então Departamento de Patrimônio Histórico Nacional. Era este um tombamento proposto de forma alheia ao órgão, que apenas o acompanhava depois na sua execução. Isto é o que observamos lendo os demais documentos do processo.

No início de 1961, um técnico do DPHAN realizou vistoria no trecho ferroviário de Mauá-Fragoso sobre as condições de preservação (linha, estação, ponte de embarque), inclusive para permitir que o trecho tivesse tráfego. Verificou-se assim a viabilidade de circulação turística até a estação de Guia de Pacobaíba, onde seria exposta a locomotiva Baroneza (conforme disposto no decreto), desde que construído abrigo adequado para isto (Informação n. 27, 17/02/1961) (IPHAN, 1954). Na ocasião, há informe de tráfego diário, mas deficitário, e de que o traçado existente nesta ocasião diferia do original. Em julho de 1967, o presidente da Rede Ferroviária Federal S.A (RFFSA), General Antonio Adolfo Manta, pede a suspensão do tombamento. Alega-se, pois, que havia sido suspenso o tráfego no local por ser antieconômico, que a linha e as instalações estavam em péssimas condições (o porto em ruínas), além de duas estações transmissoras estarem sendo construídas por desconhecimento de ser o trecho tombado (Ofício

n. 574/PRF/67, 31/07/1967) (IPHAN, 1954). O alegado pela RFFSA foi confirmado por técnico do DPHAN, que ressalta terem ocorrido invasões da faixa e roubo dos trilhos – “na realidade, não mais existir o ramal tombado”. Tudo isto inviabilizava restabelecer o tráfego naquela linha. Se a manutenção não pudesse ser feita pela RFFSA – que implicaria na reconstrução do ramal e liberação da área –, haveria de se considerar o levantamento do tombamento. A inviabilidade da reconstrução foi confirmada pelo presidente da RFFSA em resposta ao questionamento do DPHAN (Ofício n. 522/PRF/68, 10/05/1968) (IPHAN, 1954). O assunto foi tratado em reunião no Conselho Consultivo, sob parecer do conselheiro Gilberto Ferrez, em 1970. Este sugeriu que fosse o trecho transformado em estrada de rodagem, arborizado com ipês variados (conforme proposta de Lucio Costa, por ocasião do decreto de 1954, para assinalar a linha com árvores brasileiras) e construído o galpão para guardar a locomotiva Baroneza. Encaminhado o parecer ao presidente da RFFSA, apontando a viabilidade (ou inviabilidade?) destas obras (pelo custo e por comprometer os equipamentos de transmissão que estão instalados agora onde passava a linha). O tombamento da via férrea Mauá-Fragoso acabou revogado pelo decreto 67.592, de 17/11/1970, que dispõe também ser o centenário marcado pela colocação de um bloco de granito no local de partida da linha. A discussão prolonga-se depois disso, dentro do órgão de proteção, sob a alegação de que este decreto apenas revoga a declaração de monumento nacional, mas não cancela o tombamento. Neste ponto, parece se voltar ao debate sobre a legalidade do órgão em decidir sobre a proteção, conforme apontado antes, com a ressalva de que não se colocava em questão a importância histórica atribuída ao trecho por ocasião do decreto.

Por isso, consideramos um segundo aspecto do processo: as justificativas feitas por decreto do tombamento. A “exposição de motivos” apresentada pelo

ministro José Américo destaca a importância comemorativa da data: primeiramente, a passagem do centenário; depois, o reconhecimento daqueles que implantam o transporte ferroviário no Brasil, “de tão decisiva significação no desenvolvimento econômico nacional”. Em vez de avaliações de técnicos do órgão sobre a relevância histórica da via, o próprio ministro faz esta declaração, que sustenta o caráter nacional dos elementos indicados (via férrea e locomotiva), mas não exatamente nos termos em que isto se efetuava no órgão. Marcia Chuva havia apontado que, dentro do SPHAN, pelo exame das inscrições e processos de tombamento nas décadas de 1940, o conceito de “histórico” era definido nos termos de uma história nacional. Os bens inscritos evocavam “fatos memoráveis da história do Brasil” ou personagens relevantes na construção da nacionalidade (CHUVA, 2009: 216). Significava identificar uma história da nação na materialidade da arquitetura, das obras artísticas ou objetos. No caso do estudo, o decreto 35.447-A evoca a data de abertura da estrada de ferro Companhia de Navegação e Estrada de Ferro de Petrópolis, sob concessão de Irineu Evangelista de Souza, Barão de Mauá. Declara por monumento nacional uma obra de engenharia (14 quilômetros de estrada de ferro), assim como a conservação e exposição pública da locomotiva que primeiro circulou por esta via. A preocupação principal parece ser a de erigir um monumento (obra e máquina) como marco ao centenário de inauguração da linha.

Há ainda um detalhe a considerar. O decreto estabelece o “alargamento da bitola atual desse trecho para a locomotiva nº 1”. Originalmente, o tráfego na linha férrea construída pelo Barão de Mauá fazia-se em bitola de 1,68 metros (e não em 0,80 metros como é citado no processo de tombamento) – e, conseqüentemente, todo o material rodante. Contudo, a antiga Companhia de Navegação e Estrada de Ferro de Petrópolis, de propriedade do Barão de Mauá, foi adquirida pela Estrada de Ferro Príncipe do Grão Pará em 1883, que operava

linha de um metro de bitola a partir da Raiz da Serra de Petrópolis em diante. Assim foram incorporados a concessão, linhas e material de navegação e rodante (e, com eles, a locomotiva Baroneza). Para evitar baldeação por diferença de bitola, em 1884 foi reduzida para a bitola métrica até o porto de Mauá (Paula Pessoa, 1901; Pessoa, 1889). Assim, o decreto exigia o alargamento do ramal Mauá-Fragoso para restituir-lhe a largura original (Silva, M., 1954).

Em verdade, este tombamento não foi um ato isolado e nem partiu do órgão nacional de proteção. Fazia parte de um conjunto de atividades comemorativas, que foram promovidas em 1954 sob a coordenação do Ministério da Viação e Obras Públicas. Por isso, cabe primeiro expor a respeito da organização destas comemorações.

AS COMEMORAÇÕES DO CENTENÁRIO DAS FERROVIAS BRASILEIRAS

As primeiras celebrações de centenário das ferrovias ocorreram na década de 1920 na Inglaterra, por ocasião do centenário do trecho Stockton and Darlington (1825) (Hopkin, 1992). Dentre os diversos eventos promovidos na ocasião, ficou notória a exibição de cem locomotivas nas oficinas da Faverdale Wagon, em Darlington. Na década seguinte estas celebrações ocorreram também em outros países europeus e americanos, com programa de celebração e projetos de preservação dos bens ferroviários. Na Espanha, durante o regime franquista, ocorreu a celebração em 1948 por ocasião da inauguração do primeiro trecho de Barcelona a Mataró (28/10/1848) (Andrez, 2013). Seguiu o modelo de outras comemorações europeias, com a reprodução do primeiro trem e da viagem inaugural; houve também a produção de alguns filmes, selos e moedas. Na mesma ocasião, foi apresentada uma locomotiva elétrica como ato inaugural da eletrificação de linhas espanholas (nos termos do Plano Geral de Eletrificação

de 1946), que deu à celebração um caráter propagandístico das realizações do regime franquista. Na Inglaterra, já nos anos 1950, exposições montadas pela British Transport Commission sobre a história ferroviária deram um caráter nostálgico à monarquia britânica: apresentaram o século XIX como um período de estável e próspera monarquia constitucional, com realizações industriais (Divall & Scott, 2001). No caso brasileiro, as comemorações do centenário ocorreram em 1954, sob a coordenação do Ministério da Viação e Obras Públicas, e que mobilizaram também empresas férreas públicas e privadas. Elas ocorreram durante o segundo governo de Getúlio Vargas (1951-54), num período de várias crises políticas – e que redundaram no suicídio de Getúlio Vargas (julho de 1954).

Em dezembro de 1953, o ministro da Viação e Obras Públicas, José Américo de Almeida, instituiu uma comissão responsável pela organização dos festejos comemorativos do “Centenário das Estradas de Ferro do Brasil”, em 30 de abril de 1954. A comissão era composta por Othon Alvares de Araújo Lima (1º vice-presidente), Alcides Lins (2º vice-presidente), Ruy Castro, Jeronimo Monteiro Filho, Moacyr Malheiros Fernandes Silva, Euzébio Naylor, Flavio Vieira, Firmo Dutra, Rubens Eugênio de Freitas Abreu e Virgílio Correa Filho. A própria comissão atribuiu a presidência ao ministro (Ministério da Viação e Obras Públicas, 1953). Se observamos a biografia dos membros da Comissão, notaremos alguns pontos interessantes para um primeiro conjunto de considerações, como vínculos profissionais e políticos (principalmente com Getúlio Vargas) ou envolvimento em projetos federais para o transporte ferroviário.

O próprio ministro da Viação, José Américo de Almeida (1953-1954), havia exercido este cargo de 1930 a 1934, durante o governo provisório de Getúlio Vargas. Já nos anos 1950, foi governador da Paraíba (1950-53), e, em junho de 1953, assumiu o ministério – no lugar de Álvaro Pereira de Souza Lima (1951-

1953) –, onde permaneceu até agosto de 1954 (Fontes, Abreu & Beloch, 2001). Os dois ministros tinham forte ligação política com Getúlio Vargas. Álvaro Lima (1890-1968) tinha apoiado as forças legalistas contra os revolucionários paulistas. Era formado em engenharia pela Escola Politécnica de São Paulo (1914) e foi presidente interino de Instituto de Engenharia de São Paulo (1930-1931). Atuou como vice-presidente da Comissão do Plano de Viação Nacional, em 1948, e Ministro da Viação, onde criou a Comissão de Coordenação e Desenvolvimento dos Transportes. Devido à crise política em 1953, com intensa oposição parlamentar ao governo e em particular contra projetos do seu ministério, foi substituído por José Américo.

Outro membro de destaque na Comissão de festejos foi Alcides Lins (1891-1969), engenheiro pela Escola de Minas de Ouro Preto (1915). Lins atuou em empresas ferroviárias (Rede de Viação Sul-Mineira, Leopoldina Railway), órgãos técnicos de transporte (Instituto Ferroviário de Pesquisas Técnicas e Econômicas, Companhia Cantareira e Viação Fluminense e da Companhia Ferroviária de Itabapoana, Associação da Companhia de Estradas de Ferro do Brasil, representante da Navegação Mineira em São Francisco junto à comissão de tarifas da Contadoria Central Ferroviária do Rio de Janeiro) e colaborador em revistas (Brasil Ferro-carril, Revista Ferroviária) (Fontes, Abreu & Beloch, 2001). Jeronimo Monteiro Filho formou-se na Escola Politécnica do Rio Janeiro (1920) e teve longa atuação na área: professor na Escola Nacional de Engenharia (cadeira de Estradas de Ferro e Rodagem); diretor de Viação e Obras do Estado do Espírito Santo, engenheiro da Estrada de Ferro Central do Brasil, além de membro de associações profissionais, como o Clube de Engenharia. Teve também carreira política no Espírito Santo: deputado à Assembleia Constituinte em 1943, senador em 1935. Em 1945 participou da fundação da União Democrática Nacional (UDN) e depois, por divergência daquela, da constituição da Esquerda

Democrática (futuro Partido Socialista Brasileiro) (Fontes, Abreu & Beloch, 2001). Virgílio Alves Correia Filho (1887-1973) era engenheiro de formação, mas destacou-se como historiador, com particular atuação no Instituto Histórico do Mato Grosso, e chegou a membro do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro (1931). Foi também secretário do Conselho Nacional de Geografia (1950 e 1956) e colaborou na *Revista Brasileira de Geografia* e na *Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro* (Leotti, 2011; Franco, 2007). Um último componente de destaque é Moacyr Malheiros Fernandes Silva (1891-19??). Formado em engenharia (geográfica e civil) pela Escola Nacional de Engenharia (1920), Moacyr Filho atuou em vários órgãos e funções públicas: consultor do Ministério da Viação (desde 1931), do Conselho Nacional de Geografia (desde 1938) e do Conselho Nacional de Estatística, no IBGE (onde chegou a substituir a presidência nas gestões de Florêncio de Abreu, 1954, e Jurandyr Pires Ferreira, em 1956) (*Correio da Manhã*, 30/03/1954, p. 2). Foi professor e vice-diretor da Escola Nacional de Ciências Estatísticas (1961-67). Destaque-se sua participação na Comissão de elaboração do Plano Nacional de Viação de 1934, como representante do Ministério da Viação. Foi também membro da Sociedade de Geografia, do Clube de Engenharia e colaborou na *Revista das Estradas de Ferro*, *Revista Brasileira de Geografia*, *Boletim Geográfico* e *Revista Brasileira de Estatística* (Fernandes Filho, 1949).

Observamos que todos os membros eram engenheiros, vários deles com longa atuação em órgãos públicos, principalmente ligada ao transporte no Brasil (seja em empresas ferroviárias, comissões de transporte ou no exercício profissional), alguns com vínculos políticos de longa data (como Jeronimo Monteiro) ou postos de alto escalão no governo (Ministério da Viação e IBGE), que eram ligados diretamente à Presidência da República. Quando do falecimento de Getúlio Vargas, o Clube de Engenharia do Rio de Janeiro prestou-lhe

homenagem em sessão solene (31/8/1954). Na ocasião, discursaram Moacyr Malheiros e Euzébio Naylor (Revista do Clube de Engenharia, 1955). E, mais ainda, todos os indicados eram membros do Clube de Engenharia (Ruy Castro, Jeronimo Monteiro Filho, Moacyr Malheiros Fernandes Silva, Euzébio Naylor, Flavio Vieira). A participação direta deles na Comissão das Comemorações do Centenário da E. F. De Mauá não se deu por acaso; por sua vez, também demonstram grande interesse na sua realização.

Em reunião do Clube de Engenharia em abril de 1953, presidida por Edson Passos, os engenheiros Ruy Gama e Alcides Lins comunicaram a intenção do Ministério da Viação de realizar os festejos de centenário. Alcides Lins argumenta que o Clube deveria associar-se aos festejos, “[...] trazendo assim o prestígio de sua autoridade a esse acontecimento, tão ligado à classe dos Engenheiros e ao Progresso do País” (Clube de Engenharia, 1953, p. 23). Euzébio Naylor sugere a formação de uma Comissão para organizar o programa das comemorações, para a qual foram indicados Alcides Lins, Euzébio Naylor, Firmo Dutra, Jeronimo Monteiro Filho, Luiz Alberto Whately, Moacyr Malheiros da Silva, Othon de Araújo Lima, Ruy Castro e Virgílio Correa Filho. Ainda em março de 1953, em reunião do Conselho Nacional de Geografia, o engenheiro Flavio Vieira, representante do Ministério da Viação no órgão, estimula a participação da entidade nas comemorações do centenário de inauguração da primeira estrada de ferro construída no Brasil, “uma das efemérides de nossa Geografia dos Transportes” (Centenário..., 1953: 21). Por sugestão do presidente do Conselho, Florêncio de Abreu, compôs-se uma comissão para o programa de comemorações do Conselho Nacional, para a qual indicaram os nomes de Delgado de Carvalho, os engenheiros Flávio Vieira e Moacyr Malheiros Fernandes da Silva. Vemos que quase todos os indicados para comissões do Clube de Engenharia e Conselho Nacional de Geografia foram indicados para a Comissão dos Festejos do

Ministério da Viação.

Outras propostas foram apresentadas naquelas entidades. Flávio Vieira, na mesma sessão de 1953 no Conselho de Geografia, sugeriu que houvesse um número especial da Revista Brasileira de Geografia dedicado às vias férreas. Mais do que um número da revista, o Conselho Nacional de Geografia acabou por publicar o livro *I Centenário das Ferrovias Brasileiras*. De toda forma, acatou-se a sugestão de Flávio Vieira para uma publicação especial. O livro reúne textos produzidos por Moacyr Malheiros (“Geografia das Estradas de Ferro Brasileiras”), Flávio Vieira (“Os Caminhos Ferroviários Brasileiros”), Dermeval José Pimenta (administrador da Rede Mineira de Viação, que escreveu “Nossos Caminhos de Ferro Elétricos”), Virgílio Corrêa Filho (“Evolução Ferroviária do Brasil” e “Grandes Vultos da Nossa Engenharia Ferroviária”) e Honório Bezerra (“A Altimetria nas Ferrovias Brasileiras”). Conforme se vê, a maior parte dos autores integrava a Comissão dos Festejos, mas eles também eram membros do Conselho Nacional de Geografia e do Clube de Engenharia.

Outras sugestões foram feitas em 118ª sessão do Clube de Engenharia, de 20 abril de 1954, às vésperas do centenário. Euzébio Naylor faz um discurso autobiográfico para destacar as atividades econômicas com as quais Irineu Evangelista esteve envolvido: inauguração da fábrica de gás para iluminação pública no Rio de Janeiro (25/3/1854) e a primeira estrada de ferro do Brasil (30/4/1854). “As duas datas que pus em evidência são inolvidáveis para a engenharia e a indústria nacionais.” (p. 111). Estendendo-se em louvores ao Barão de Mauá, o orador o reconheceu como “industrial, banqueiro, engenheiro”, afirmando que “é uma excepcional distinção para o Clube de Engenharia ter o Visconde de Mauá [sic], em seu quadro social” (p. 112). Naylor sugere então ao Clube duas homenagens ao Barão de Mauá: a comemoração festiva no Clube em 30 de abril, e a criação da Casa Mauá no edifício do antigo gasômetro

do Mangue, “onde se colocará a Baroneza e todas demais relíquias relativas ao inesquecível e, portanto, compatriota [...]” (Clube de Engenharia, 1954, p. 112). O decreto de tombamento faz alusão à transferência para o DPHAN da linha Mauá-Fragoso, da locomotiva Baroneza e demais pertences. O propósito de que “sejam expostos à visitação pública” traz a responsabilidade de preservação para o Estado com ênfase apenas nos bens ferroviários (IPHAN, 1954).

Para marcar a data, foram realizados alguns eventos comemorativos no dia 30 de abril. No Rio de Janeiro, ocorreram as principais celebrações, ainda que modestas. A administração da E. F. Leopoldina promoveu algumas. Houve uma solenidade na estação de Guia de Pacobaíba, que contou com a presença do administrador da Estrada de Ferro Leopoldina, Cel. Gashyro Ferreira, o prefeito e presidente da Câmara Municipal de Magé, além do Presidente dos Sindicatos dos Ferroviários – que foram para lá conduzidos por um trem ornamentado da E. F. Leopoldina a partir da estação Barão de Mauá (Revista da Semana, 1954; Correio da Manhã, 04/05/1954). Na estação, foi descerrada uma placa comemorativa do centenário na estação de Guia de Pacobaíba alusiva ao centenário – menciona-se D. Pedro II e Barão de Mauá, para 1854, e Getúlio Vargas e Cel. Gashyro Ferreira (Administrador da Estrada de Ferro Leopoldina), em 1954². Na Estação Leopoldina foi inaugurado um retrato do Barão de Mauá no gabinete da Administração e houve o lançamento de pedra fundamental de um núcleo de casas de ferroviários (denominado “Cidade Ferroviária”). A Associação dos Engenheiros da Central do Brasil organizou um almoço comemorativo à data, com a presença do diretor da empresa e corpo técnico (A Noite, 30/04/1954). No Clube de Engenharia ocorreu também uma sessão solene para comemoração do “centenário das Estradas de Ferro Brasileiras”. Nela

² Atualmente esta placa está guardada no Museu Ferroviário Engenho de Dentro, no Rio de Janeiro.

discursaram, além de Edison Passos, presidente do Clube, os engenheiros Alcides Lins, Flávio Vieira, Moacyr Malheiros e Ruy Castro (1º Centenário..., 1954). No mesmo dia, o Presidente Getúlio Vargas assinou o decreto que considerava o leito da E. F. Mauá como monumento nacional. Foi emitido ainda um selo comemorativo do Centenário, com a imagem da locomotiva Baroneza.

No dia 30 de abril, diversos jornais do Rio de Janeiro e São Paulo divulgaram notas alusivas à data: o *Jornal do Brasil* (1954), o *Correio da Manhã* (1954), *A Noite* (1954), *O Estado de São Paulo* (1954). Em todas as matérias consultadas repete-se a mesma sequência de eventos retirada do *Jornal do Comercio*, de 1854: a imagem do silvo da locomotiva, a inauguração da estrada de ferro por Mauá, com a presença do imperador D. Pedro II, discursos de ambos, o título de Barão recebido e o apelido da primeira locomotiva. Algumas vezes, o relato é precedido pela história das primeiras legislações e iniciativas; das outras empresas que se seguiram; ou ainda das dificuldades ou melhorias implementadas (como a aquisição de locomotivas diesel-elétricas pela E. F. Leopoldina, de modernas locomotivas das empresas paulistas). A *Revista da Semana* (1954) lançou um número especial (comemorações, históricos de empresas ferroviárias brasileiras, biografia de Mauá, surgimento da ferrovia no mundo, curiosidades ferroviárias de outros países). Revistas especializadas lançaram alguns números especiais, como a *Revista Ferroviária* (publicação da E. F. Santos Jundiáí), *Revista do Clube de Engenharia*, além de comemorações pelas repartições oficiais de transporte, empresas ferroviárias públicas e privadas. A título de exemplo, a Estrada de Ferro Santos a Jundiáí contatou rádios e jornais de São Paulo, repassando-lhes informações sobre a história ferroviária e a biografia de Irineu Evangelista (Ferrovia, 1954). Os mesmos órgãos de imprensa teriam dado destaque em noticiários impressos e radiofônicos – que também ocorreram em rádios cariocas (*Correio da Manhã*,

04/04/1954). Além disso, o diretor da Estrada, Renato Feio, repassou telegrama a todos os departamentos com lembrança da data, homenagem ao Barão de Mauá e sua profecia: “a locomotiva veloz silvando através das matas brasileiras, levando a civilização e a prosperidade aos mais longínquos rincões, presenteando a nação com uma nova era de progresso” (Ferrovia, 1954, p. 31).

Em Recife, a Rede Ferroviária do Nordeste e o governo estadual de Pernambuco promoveram comemorações, incluindo a exposição de 13 locomotivas diesel-elétricas recém-incorporadas à empresa (Revista da Semana, 1954). Houve uma solenidade no Conselho Regional de Engenharia e Arquitetura, em que discursou o engenheiro Ademar Benévolo. O mesmo engenheiro havia escrito o livro *Introdução à História Ferroviária*, produzido a pedido de Vicente de Brito Pereira Filho, diretor do Departamento de Estradas de Ferro (Benévolo, 1953). Lançado em 1954, o livro visava “comemorar o primeiro centenário de nossa indústria ferroviária, de maneira mais ampla e nacional”, a partir dos desdobramento da lei 641, de 26 de junho de 1852, que, ao instituir a garantia de juros, teria estabelecido a “indústria de transportes terrestres”. Daí uma descrição das primeiras empresas brasileiras que, no século XIX, foram beneficiadas por esta “lei industrial”. A menção a Vicente Pereira é pertinente, pois, como Diretor do Departamento de Estradas de Ferro, ao qual estavam subordinadas as empresas ferroviárias públicas, a ele caberia diretamente coordenar a realização das comemorações nestas autarquias, inclusive aquela que parece ser a maior delas, ocorrida em São Paulo em janeiro de 1954.

Como uma atividade vinculada à comemoração do centenário, mas anterior àquela data, tinha sido organizado pelo Ministério da Viação um “desfile de locomotivas históricas” no 4º Centenário de São Paulo, em 25 de janeiro de 1954. A locomotiva Baroneza havia saído no dia 20 de janeiro das Oficinas da Estrada de Ferro Leopoldina, em Engenho de Dentro, com dois vagões

“historicamente reconstruídos” e se deslocado até São Paulo pelas linhas da EFCB. A viagem fora organizada por Ruy de Castro e Andrade Pinto (Clube de Engenharia, 1954; Silva, M. 1954). Ao chegar em São Paulo, o comboio compôs um cortejo com “as mais modernas e possantes locomotivas atualmente utilizadas em nossas vias férreas, a carvão, diesel-hidráulicas, entre umas e outras se intercalando a ‘Nº1’ da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, de 1867; a ‘Nº1’ da Estrada de Ferro Sorocabana, de 1873; a ‘Nº1’ da Companhia Mogiana, de 1875; a ‘Nº 1’ da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil etc.” (Desfile..., 1954a, p. 160). Na tarde do dia 25, a composição da “Baroneza” e os dois vagões conduziram o Presidente Getúlio Vargas, o governador do Estado, Lucas Garcez e o prefeito municipal, Jânio Quadros, da estação da Luz até a estação “Domingos de Moraes”, ao longo da qual estavam estacionadas as demais locomotivas. Num palanque montado nesta estação, as autoridades assistiram a um desfile das locomotivas de empresas férreas do sul e do sudeste, que fizeram um percurso de sete quilômetros entre a estação da Lapa (entroncamento entre as linhas da E. F. Santos-Jundiaí e da E. F. Sorocabana) e a de “Presidente Altino”. A população teria ficado ao longo do trecho para assistir o desfile. Esta exposição das primeiras locomotivas pode parecer similar às comemorações europeias do centenário na França no seu caráter passadista; contudo, a inclusão das “modernas locomotivas” cria um contraste temporal e desloca o olhar para o presente (as atuais condições das empresas ferroviárias). Para entender as particularidades destas celebrações, há de se considerar qual a eficácia simbólica pretendida; isto é, recuperar o programa da celebração, os propósitos que ordenam a realização das solenidades e as questões relevantes no momento do centenário, o que nos leva de volta aos membros da Comissão dos Festejos.

A IMPORTÂNCIA SIMBÓLICA DO CENTENÁRIO DAS FERROVIAS

Enquanto membros da Comissão, os discursos e declarações dos engenheiros Moacyr Malheiros, Euzébio Naylor, Ruy Castro, entre outros, e principalmente Alcides Lins e Flavio Vieira (por serem representantes do Ministério da Viação) podem nos ajudar a recompor este programa. Examinemos, portanto, quais os elementos evocados por eles a partir dos discursos da sessão solene no Clube de Engenharia e demais escritos.

Um primeiro ponto de relevância simbólica das comemorações do centenário é o elogio biográfico do Barão de Mauá. Este foi o tom do discurso do engenheiro Ruy Castro – na mesma linha de Euzébio Naylor, na sessão de 20 de abril, acima citada. Dentre os vários “homens-símbolos” de elevação moral e cívica, Mauá foi um “lampejo genial de progresso” numa terra de escravocratas, de “barbaria e vida vegetativa” (1º Centenário..., 1954: 45-47). Descreve ainda os empreendimentos comerciais, bancários e industriais do Barão de Mauá (“espírito empreendedor”, “pioneiro da grande siderurgia”). Por causa deles, muitas empresas foram criadas e ainda produzem riquezas; pelo que teria recebido como pagamento, ainda em vida, oposições e vingança que lhe renderam a falência. O recurso à menção das conquistas do herói é ampliado pelas dificuldades enfrentadas. A data de 30 de abril é a comemoração de “um Século de Progresso e de Civilização”. Enfim, “o Brasil de hoje é um presente de MAUÁ![sic]”. Daí a “grande dívida que o Brasil tem com aquele seu filho”, comenta o presidente do Clube, Edson Passos, na abertura da sessão. O mais evidente neste tipo de discurso é percebermos o elogio biográfico que se desenrola para uma visão grandiosa e nacionalista. Para além disso, observe-se o percurso temporal: as ações individuais têm seu ponto de chegada no momento presente da nação. A evolução é contingente, quase teleológica: sua riqueza individual

produziu a atual riqueza nacional; Barão de Mauá/Brasil. Daí um profundo significado patriótico da comemoração: a parte (o homem) espelha o todo (a Nação); do passado ao presente em vínculo direto. Este vínculo pode tanto ser evocado na “patriótica audácia” dos seus empreendimentos quanto na presença de D. Pedro II na inauguração da estrada de ferro (o discurso, o título). Não por acaso, a placa comemorativa colocada na estação de Guia de Pacobaíba traz o nome do “Imperador do Brasil” e de “Irineu Evangelista (Barão de Mauá)”. Vínculo declarado entre o homem e o Brasil – em que o Estado pode surgir como apoiador ou aquele que cria entraves, conforme a ênfase estatizante ou liberal. De todo modo, o elogio do Barão de Mauá é, primeiro de tudo, uma evocação nacionalista.

E mais: suas ações individuais são exemplo de uma grandeza da indústria e da engenharia. O Barão de Mauá é engenheiro, segundo Naylor, e inclusive faz parte do quadro social do Clube. Para Ruy Castro, é a engenharia ferroviária brasileira que comemora este dia de glória. Segundo Alcides Lins, as ferrovias também foram “escola prática da engenharia nacional”, possibilidade de formação e exercício para os engenheiros. Daí o elogio biográfico nas comemorações ampliar-se para os engenheiros ferroviários. Moacyr Malheiros evocara em seu discurso a memória dos homens os quais, nesta centena de anos, dotaram “a coletividade brasileira de tantos instrumentos de progressos quantas são as nossas ferrovias” (1º Centenário..., 1954: 45).

Nesta perspectiva, Virgílio Correa Filho (1954), historiador e outro componente da Comissão do Centenário, teve a oportunidade de apresentar a biografia de 18 profissionais e administradores que atuaram na “prática ferroviária” (Correa Filho, 1954). Dentre os de mais destaque no seu texto cite-se Fernandes Pinheiro, Paulo Frontim, José Silva Coutinho, Chrockatt de Sá, Herculano Pena, Gabriel de Almeida (todos estes presidentes do Clube de Engenharia), Oliveira Bulhões

(“paladino do progresso”), José Sampaio Correia (“engenheiro de sobre-humanas empresas”), Cristiano Benedito Ottoni e Barão de Mauá (“as duas individualidades que maior influência exerceram no estabelecimento das primeiras ferrovias brasileiras”). O texto é essencialmente uma galeria de engenheiros, em particular daqueles ligados ao Clube de Engenharia do Rio de Janeiro. Incluir Irineu Evangelista neste rol (como também Euzébio Naylor) é tornar a comemoração do centenário uma celebração da memória da engenharia.

Um segundo aspecto simbólico é que o centenário da inauguração da E. F. de Mauá torna-se “o centenário das estradas de ferro brasileiras”. O discurso biográfico desencadeia um jogo de espelhamento: de Mauá para o Brasil, e deste para as estradas de ferro. Enfatiza assim a importância das estradas de ferro em algumas dimensões. O engenheiro Flavio Vieira faz em seu discurso uma retrospectiva histórica do decreto de 1835 até a inauguração da estrada de ferro de Mauá. Sua evolução foi certamente de crescimento das vias. Dos 14 quilômetros da primeira linha para os 37.144 quilômetros de extensão das vias férreas: dos limites de Magé para a “grandeza territorial do Brasil”. Em artigo de janeiro de 1954, Vieira já havia enfatizado a extensão das vias que, controladas por empresas férreas com mais de dois mil quilômetros de vias, formariam grandes redes (O Centenário..., 1954: 47-49). Em vista desta expansão espacial, Flavio Vieira destaca duas consequências marcantes para o Brasil. Primeiramente, foi uma evolução cultural e social. Os caminhos ferroviários criaram cidades e núcleos de trabalho, “desbravadores de nosso interior”, que disseminaram civilização e progresso “em múltiplos rincões de nosso território”. Ao promover “o desenvolvimento de zonas geoeconômicas e a expansão político-social”, contribuíram para “o fortalecimento da unidade pátria”. Também Alcides Lins reconhece o caráter expansionista das ferrovias. “Deve, de fato, a Nação brasileira às estradas de ferro o progresso existente no interior”, pois viabilizou

a expansão das lavouras (O Centenário..., 1954: 40-43). Esta ideia das ferrovias como agente socioeconômico é recorrente nos textos das comemorações: “veículo de civilização para os remotos centros populacionais sem outra via de comunicação”, diz o editorial da *Revista Ferroviária* (Cem anos..., 1954: 39); instrumento migratório, “as vias férreas são semeadoras de população”, conforme outro texto no periódico *Ferrovia* (O trem..., 1954: 81). Na perspectiva destes textos, as ferrovias atuariam como um “agente geográfico” e promotor da unidade nacional. Uma segunda consequência para Vieira: com o crescimento das estradas, ocorreu uma evolução técnica. “No progresso da locomoção ferroviária acompanhamos a evolução mundial, vindo da ‘Baroneza’, a histórica locomotiva, até as possantes máquinas elétricas e diesel dos dias presentes”, numa imagem comparativa entre o passado e o presente, que comprova esta evolução. E, principalmente, as ferrovias atestam “um esforço brilhante de engenharia brasileira”. Os engenheiros construíram ferrovias que venceram as cordilheiras do litoral; construíram e mantiveram vias férreas isoladas; levaram para o extremo oeste “através do pantanal e do índio bravio”. Ele faz um elogio da história da engenharia, com ênfase na tecnologia, e que seria materializada na máquina (a evolução das locomotivas).

Este contraste evocado por Flavio Vieira (no início de 1954) entre a locomotiva “Baroneza” e as “modernas locomotivas diesel e elétricas” será constante tanto em menções nos textos quanto em imagens. Esta composição fotográfica já havia aparecido em 1953, num suplemento da *Revista Ferroviária* sobre as estradas de ferro do Brasil. Em reportagem sobre a condição da Companhia Paulista em 1952, uma imagem mostra “a primeira locomotiva da Cia. Paulista de Estrada de Ferro, condutora do trem inaugural da linha entre Jundiaí e Campinas, no dia 11 de agosto de 1872, tendo ao lado uma locomotiva Diesel-Elétrica no pátio das Oficinas de Jundiaí. São bens os símbolos de duas eras, de duas grandes

etapas na tração ferroviária: a vapor e a da dieselização” (A Companhia Paulista, 1952-53, p. 156). As imagens comparativas repetem-se em fotos das locomotivas recém-adquiridas pelas empresas ferroviárias, em propaganda da empresa fornecedora de locomotivas à E. F. Central do Brasil (General Electric, 1954), e em capas de periódicos alusivas ao centenário. Trata-se da mesma composição: a primeira locomotiva e a mais recente, ressaltando a passagem do tempo e os novos equipamentos adquiridos. Expõe-se assim a “evolução ferroviária” pela ênfase na tecnologia (vapor, diesel e elétrica). O ponto alto desta apresentação será o “desfile das locomotivas históricas”, em janeiro de 1954, nas comemorações do 4º Centenário de São Paulo. Ali correm as primeiras locomotivas das empresas e as modernas. A imagem das locomotivas históricas e modernas opera com este modelo da evolução tecnológica: a visão do antigo e do moderno materializa o progresso, identificado com os atributos da máquina, cujo status é de “civilizador” dos sertões.

Um terceiro aspecto simbólico das comemorações do centenário é o percurso temporal que ordena os discursos – que tem seu equivalente, nos desfiles do centenário, na visão da passagem da locomotiva Baroneza seguida pela locomotiva diesel-elétrica da G.E. Faz-se um comparativo entre o ontem e o hoje: daquele passado de expansão espacial e social, de progresso técnico com a “Baroneza”, passa-se para uma condição atual (precária situação econômico-financeira). Discursando como representante do Ministério da Viação, Alcides Lins expõe a situação da viação férrea naquele momento: dificuldades financeiras nos últimos 20 anos; as avaliações técnicas mais recentes e os futuros projetos de modernização da viação férrea (1º Centenário..., 1954: 40-42). Para Alcides Lins, comemorar a data é combate para “restabelecer as Estradas de Ferro Brasileiras na sua função de instrumento da vida econômica da Nação”. O centenário é também a oportunidade de recuperação das estruturas férreas.

Conforme Flavio Vieira, outro representante do Ministério, a data do centenário é comemorada pelo Departamento Nacional de Estradas de Ferro por ser importante para as empresas que lhe são subordinadas: do órgão público para as empresas públicas; e destas para as demais empresas. Para Flávio Vieira, assim como Alcides Lins (ambos representantes do Ministério da Viação), a comemoração é momento de renovação e ressurgimento. Vieira expõe uma leitura otimista compreensível como representante do Ministério da Viação, à luz dos projetos de reaparelhamentos do governo federal.

A concepção da comemoração deu-se no esteio dos estudos realizados entre 1951 e 1953, no Governo Vargas, pela Comissão Mista Brasil-Estados Unidos (CMBEU), com o objetivo de “formulação de planos de investimento destinados a vencer as deficiências em transporte e energia” (Comissão..., 1954: 11; Falcão, 2009: 96; Malan *et al.*, 1977: 22-36). Os recursos viriam dos governos federais e estaduais (14 bilhões de cruzeiros) e outro montante (oito bilhões) seria financiado pelo Banco de Exportação e Importação dos Estados Unidos – EXIMBANK, e pelo Banco Internacional de Reconstrução e Desenvolvimento – BIRD. Enquanto 33% dos investimentos deveriam ser aplicados em energia, 60% deveriam ser utilizados em projetos na área de transporte, principalmente nas ferrovias (55%). Em 1951, foi criado um Programa de Reaparelhamento Econômico e o Banco Nacional de Desenvolvimento para administrar os aportes financeiros, e as áreas de transporte e energia tiveram destaque nos projetos. Em 1954, o Programa de Reaparelhamento e ampliação das vias férreas previu gastos de 137 milhões de dólares e sete bilhões de cruzeiros com a aquisição de material rodante e de tração, construção de trilhos e desvios, padronização de bitola e outras melhorias nas oficinas e serviços de conservação das linhas (Vargas, 1954). Sob a perspectiva de um *planejamento racional* dos transportes, priorizou-se o reaparelhamento, a reorganização administrativa das ferrovias

públicas e outras fontes de combustível (elétrica e diesel). Estes temas tornam-se recorrentes nas mensagens do Presidente Getúlio Vargas em 1951, 1952 e 1953 (Vargas, 1952). Observa-se nos anos seguintes que os projetos tiveram dificuldades de serem implantados, explicadas na literatura em história econômica por divergências entre a política nacionalista e estatizante de Vargas e os órgãos internacionais de investimentos e a diplomacia norte-americana (Haffner, 2002; Bartocchio, 2005). De toda forma, naquele início de 1954, os projetos e investimentos para o transporte ferroviário eram ponto de destaque. Foram entregues às estradas de ferro da União várias locomotivas elétricas e diesel-elétricas encomendadas no ano anterior (Vargas, 1953: 153-154). Daí se entende a presença daquelas “modernas locomotivas diesel e elétricas” nas comemorações do centenário em São Paulo, Rio de Janeiro e Recife, como também nos anúncios e noticiários.

Moacyr Malheiros Fernandes Filho, em seu discurso no Clube de Engenharia, faz uma rápida retrospectiva da “evolução da política ferroviária brasileira” (1º Centenário, 1954: 44-45). Primeiro, expõe diversos regimes de regulamentações (de 1835 a 1926, fundamentado em Autran Dourados, da expansão desordenada para uma situação mista de encampações, conforme Edison Passos). Em seguida, cita a “nova política dos transportes” (1930 e 1940) como marcada pelo planejamento sistemático e estatização. Destaca que o Plano de Viação de 1934 veio a constituir a “grande rede ferroviária nacional” para o bem da economia e segurança nacional – que Fernandes Filho conhecia por ter sido membro da Comissão relatora, enquanto a condição atual seria de agrupamentos de ferrovias em correspondência das regiões geoeconômicas.

Vale aqui comentar rapidamente que o Plano de Viação de 1934 visava organizar as diferentes vias de comunicação (ferrovias, rodovias e navegação) em função da interligação da capital com a fronteira (critérios político-militares)

e “o desenvolvimento econômico das regiões atravessadas”, com destaque das ferrovias para serem as principais ligações terrestres (Passos, 1952; Ferrari, 1981; Martins, 1995). É neste período que se inicia um debate sobre a importância de um ou outro modal de transporte, a fragilidade ou sobreposição de um sobre o outro (“pneus x trilhos”, ou rodoviarismo x ferroviarismo) (Ferrari, 1981; Paula, 2006).

Em 1948, foi prevista a revisão do Plano de Viação de 1934 que se tornou um projeto do Executivo, com o qual colaboraram Edison Passos, Mauricio Joppert (então Ministro de Viação), Vicente de Brito Pereira Filho e Artur Pereira de Castilhos, entre outros. Edison Passos foi relator da Comissão de Transporte que revisou os projetos do Plano Nacional de Viação (nº 326-A/1949) e da Comissão Nacional de Transporte (nº 327/1949). Segundo Passos (1952: 15), a estrada de ferro “[...] aproximou as regiões, desenvolveu-se o comércio, facilitou as comunicações”. Ao elaborar o novo projeto de Plano de Viação, em 1952, Edison Passos enfatizou a importância das ferrovias como um dos fatores principais de expansão econômica e social no século XIX, que cedeu lugar aos carros e aviões na evolução tecnológica. De fator de riqueza e meio de povoamento que era, “a função pioneira outrora exclusiva da estrada de ferro passou aos transportes rodoviários e aeroviários” (Passos, 1952: 68). Era menos uma opção pelo meio (rodovia ou ferrovia); em vez disso, preocupava-se em destacar a evolução tecnológica (a mecanização do trabalho) para a criação de um novo estilo de civilização.

Num texto anterior, *Geografia do Transporte*, Fernandes Filho já havia destacado a importância do transporte (nos seus diferentes meios) para a história do Brasil. Os primitivos caminhos foram elementos de penetração e interiorização que viabilizaram o povoamento do Brasil, enquanto as estradas de ferro e rodovias intensificam pelo uso da tecnologia a ligação entre os núcleos urbanos, as trocas

econômicas e a circulação das ideias. Apesar disso, ao comentar o Plano de 1934, observa que a rodovia era acessória à ferrovia nas ligações terrestres (Fernandes Filho, 1949). Enfim, para Fernandes Filho, as vias de transportes foram um fator principal de civilização e integração nacional.

Ao tomarmos o *I Centenário das Ferrovias Brasileiras*, publicado pela Comissão Nacional de Geografia, podemos observar que vários dos textos têm propósito semelhante aos dos discursos proferidos, assim como textos anteriormente produzidos. Flávio Vieira (1954: 87) faz uma rápida descrição histórica das estradas de ferro para que o leitor entenda o “que representam para o desenvolvimento do Brasil os nossos caminhos de ferro”. Vieira faz uma apresentação histórica até sua situação atual, mas também na sua distribuição em regiões geográficas (conforme reconhecidas a partir do Plano de Viação de 1934). O capítulo escrito por Dermeval José Pimenta (1954) (administrador da Rede Mineira de Viação) ao traçar um quadro histórico da eletrificação apresenta o que seria o ponto alto do reaparelhamento técnico das ferrovias, tanto como solução das dificuldades no custo de combustível quanto da regularização do tráfego. Julga de interesse a divulgação do histórico e dados sobre a eletrificação das linhas férreas para melhor avaliação das condições técnicas e resultados na economia das empresas. Virgílio Correa Filho (1954) apresenta uma síntese histórica da legislação (concessões, garantia de juros) e dificuldades técnicas (bitola, rampas, energia) na construção das estradas de ferro. Neste quadro histórico “espelha a cooperação da engenharia brasileira, aplicada às ferrovias, para o engrandecimento do Brasil” (p. 389); isto é, discorre na mesma perspectiva de celebração da memória da engenharia. O livro traz ainda um texto redigido por Moacyr Malheiros, que apresenta de modo detalhado a distribuição geográfica das estradas de ferro no momento do centenário. Ele parte da perspectiva espacial do desenvolvimento das ferrovias para relacionar a sua expansão com

a ocupação política do espaço. Mostra a formação de um “sistema ferroviário brasileiro” (conforme Edison Passos) que vai da construção de estradas isoladas até a sua articulação em redes ferroviárias. Daí a sua exposição geográfica ser uma descrição destas “redes ferroviárias” (linhas férreas articuladas entre si), também na sua distribuição em regiões. Este texto traz uma percepção das estradas de ferro em termos de irradiação e interligação, que permite avaliar a sua distribuição territorial em relação às necessidades regionais. Enfim, o livro do centenário não é um texto memorialista para uma celebração nostálgica. Diversamente, é a reunião de textos que trazem informações atualizadas sobre as condições técnicas das estradas de ferro naquele momento, para o que se presta a enumeração de dados históricos, geográficos ou cartográficos – o que é esperado de qualquer publicação do IBGE, em vista do seu propósito geral de trazer as informações necessárias para a organização racional da administração pública. Tal objetivo é particularmente conveniente neste momento por estar ocorrendo uma revisão da política de transporte – como se vê na menção de Moacyr Malheiros aos projetos de revisão do Plano Nacional de Viação.

O centenário torna-se, assim, a oportunidade para um “balanço histórico” para avaliação das condições do transporte ferroviário naquele momento: por isso a descrição das origens das estradas de ferro brasileiras e seu estado atual é recorrente no noticiário das comemorações. O *Correio da Manhã* (Evolução..., 1954) fala em “evolução e males do sistema ferroviário”, no título, ao entrevistar os engenheiros Ruy Castro e Edison Passos. Em tom de crítica ao governo de Getúlio Vargas, enfatiza nas declarações dos engenheiros a “pasmaceira” que caracteriza a atuação do governo federal, e que o “planejamento” poderia ser a solução. A retrospectiva histórica aparece também nas reportagens da *Revista Ferroviária* – periódico de divulgação em engenharia ferroviária e que publica textos assinados por engenheiros, administradores e

representantes do Ministério da Viação. No número do mês do centenário, o editorial lamenta o “estado de abandono nos últimos 25 anos” e a “precariedade do estado das ferrovias nacionais”. No mesmo número, em março de 1953, quando se noticia a formação de uma comissão de comemorações ao centenário, também se destaca o desmantelamento das ferrovias. Em fevereiro de 1953, a reportagem sobre “o início da era ferroviária no Brasil” (com menção a Mauá) antecede a resenha sobre “o descaso e ocaso da Mogiana”. Ainda que menos crítica que o *Correio*, a revista também lamenta o pouco empenho dos governos nos últimos 25 anos – que remonta a 1930 e às administrações de Getúlio Vargas (1930, 1934, 1937 e 1951). Em contrapartida, em todos os números publicados em 1953 e 1954, há uma expectativa positiva recorrente nas reportagens sobre o reequipamento e a eletrificação ocorridos em várias empresas férreas no país. Isto se repete nas reportagens diretamente alusivas ao centenário. Em abril, o redator da revista refere-se a um “centenário melancólico” que guarda “um atraso de cerca de cinquenta” (em relação à quilometragem de linhas previstas no Plano de Viação de 1934). Ainda Flavio Vieira faz esta retrospectiva histórica do “primeiro século de nossas vias férreas” e a atual precariedade econômica, que, apesar disso, tem contribuído para a “prosperidade do país” (Revista Ferroviária, 1953). Em maio, por exemplo, numa exposição sobre a Rede Mineira de Viação, o engenheiro Dilermano Costa e Silva expõe os dados históricos das empresas que vieram a compor a Rede, sua condição atual e melhoramentos (com destaque para o programa de eletrificação) (Silva, D. J. de C. 1954). Isto é, a revisão histórica pode servir à crítica (o abandono) ou ao destaque das medidas tomadas (reaparelhamento), sem deixar de comentar “a evolução ferroviária no Brasil” (Revista Ferroviária, 1953). Claro que a ambiguidade nesta revista pode ser derivada das ligações com os órgãos e empresas férreas públicas, de onde vêm os colaboradores e também o público

leitor. De toda forma, abandono e reaparelhamento são duas ênfases opostas e possíveis numa retrospectiva histórica das estradas de ferro.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O decreto de tombamento federal do trecho Mauá-Fragoso mostrou-se ele próprio como vestígio das celebrações do centenário da E. F. Mauá ocorridas em 1954. Tomamos o decreto não simplesmente como garantia da preservação da primeira linha férrea colocada em operação no Brasil em 1854, mas como resultado de diversos esforços em valorar o centenário. Enfatizamos aqui a dimensão meta-patrimonial, pois tratamos não do objeto a preservar, mas do exame da valoração patrimonial. Esta perspectiva tem avançado pela história das instituições patrimoniais seja para descrever seus princípios norteadores e conflitos internos, seja mesmo para fazer a crítica dos mitos fundadores destas instituições (Chuva, 2012). Claro que o decreto indica a proteção legal da via férrea como monumento nacional e outros objetos, transferindo a responsabilidade de sua conservação para a instituição nacional de proteção. Contudo, a comemoração do centenário extrapola a política institucional de preservação e nos leva a considerar outras formas de elaboração da memória que redundam na valoração patrimonial.

A assinatura do decreto foi parte das comemorações do centenário da E. F. Mauá organizadas pelo Ministério da Viação e Obras Públicas realizadas em vários pontos do país e divulgadas na imprensa escrita e através da radiodifusão. Sua concepção contou com a participação de membros notórios da Comissão Nacional de Geografia/IBGE, Clube de Engenharia do Rio de Janeiro, representantes do Ministério da Viação, com organização do Departamento Nacional de Estradas de Ferro e administração das empresas ferroviárias. No exame mais detalhado dos eventos, discursos e teor dos noticiários, identificamos alguns das ideias em função das quais se conceberam as comemorações.

Em primeiro lugar, há o elogio biográfico de Barão de Mauá como exemplo cívico. De incentivador das ferrovias até promotor das riquezas brasileiras: os elogios destacam que seus negócios tiveram importância para a história econômica e do transporte no Brasil. Não foram simplesmente negócios privados, mas visavam contribuir para o país. “Todas as homenagens dessa comemoração deverão convergir para um homem-símbolo – Barão de Mauá – um dos legítimos construtores de nossa nacionalidade”, diz José Américo, Ministro da Viação (Revista da Semana, 1954, p. 27). As comemorações oficiais celebram, portanto, esta imagem nacionalista do Barão de Mauá, “guiado por espírito público”, que se ajusta ao papel que o Estado atribui à ferrovia: “a história da estrada de ferro no Brasil é a própria história de nosso progresso econômico”, afirma o Ministro. Daí ser compreensível que os vínculos do Ministério da Viação com a imagem do Barão de Mauá cresceram nos anos seguintes. Em 1955, foi lançada a “Coleção Mauá” de obras técnicas sobre transportes, comunicações e obras públicas, organizada pelo Serviço de Documentação do Ministério da Viação. Em 1964, o Barão de Mauá é oficializado como patrono do Ministério do Transportes.

Em segundo lugar, os pronunciamentos no Clube de Engenharia insistem em reconhecer a data de congratulação para a engenharia nacional, como diz Flávio Vieira. Tal atribuição chega ao ponto de o Barão de Mauá ser citado como engenheiro por Naylor. Assim como no texto de Virgílio Correa Filho, que destaca a biografia dos engenheiros que viabilizaram e promoveram o transporte ferroviário no Brasil. Assim como para outros, a história ferroviária é representativa da história da engenharia (de aprendizado prático até a realização de “obras-primas” de engenharia), pois permite demonstrar a capacidade dos profissionais. A confraternização promovida pela Associação de Engenheiros da E. F. Leopoldina é mais um ato comemorativo neste sentido. Os membros da

Comissão do Centenário esforçam-se para fazer dele uma celebração da memória da engenharia, ao mesmo tempo em que tomam o transporte ferroviário como exemplo de evolução tecnológica, que marca o avanço da civilização na história do Brasil. Daí uma profusão de narrativas históricas produzidas por engenheiros em vista de identificar as suas etapas evolutivas (pelo regime legal, na expansão da malha).

Em terceiro lugar, a celebração inscreve-se num momento de reavaliação do transporte ferroviário no país. As revisões históricas da expansão ferroviária permitem o contraste com a situação atual: da construção ao abandono; da sua importância a ser retomada. Tais argumentos são utilizados na revisão dos Planos de Viação e considerações sobre as reformas a serem implementadas – a partir dos relatórios da Comissão Mista Brasil-Estados Unidos. A imagem da degradação do transporte ferroviário é, por isso, recorrente, mesmo quando utilizada por duas posições distintas: a defesa da sua recomposição como projeto do Governo Vargas, ou a crítica ao desinteresse do Estado – como, por exemplo, na *Revista Ferroviária*. As imagens da perda e do progresso funcionam juntas. A isto se pode juntar a questão da prioridade de cada meio de transporte terrestre (ferrovia versus rodovia) nos projetos de viação. Na perspectiva do Governo Vargas, a questão se decide ao pesquisar e identificar as causas, no exame das estatísticas e no correto planejamento do transporte “de modo a evitar o lançamento da via férrea onde a rodovia mais se recomenda, e vice-versa” (Vargas, 1952: 193; 1954: 163). A imagem do abandono ferroviário (e, assim, o descontrole administrativo das antigas administrações e o desinteresse do capital privado) serve como justificativa para um “sistemático e concentrado esforço de organização e investimento” (Vargas, 1954: 5). Para uma concepção de governo racional, pautada em conhecimento financeiro e estatístico, apraz-lhe exibir a evolução linear da tecnologia ferroviária no contraste entre a locomotiva

Baroneza e as modernas diesel-elétricas. Representação do bom governo político, orientado pelo e para o progresso técnico, que reconhece a “importância do transporte em nossa evolução econômica e no aumento do bem-estar social” (Vargas, 1952: 193).

Uma quarta consideração diz respeito à importância atribuída ao transporte, e, em particular, ao transporte ferroviário. Edison Passos tinha destacado a função pioneira das ferrovias no projeto de Plano de Viação em 1952. Igualmente, Moacyr Silva tinha aventado a importância de interiorização ao transporte em *Geografia do Transporte* (1944), mas que ganhou impulso civilizador com a evolução tecnológica (representada pelo advento da ferrovia). Ademar Benévolo (1954) reconhece que o “progresso material do mundo civilizado” no Brasil tem uma data (1852) e um homem (Barão de Mauá) (Benévolo, 1954). As ferrovias são “semeadoras de população”, definiram o povoamento do Brasil. Desbravaram o interior, criaram cidades, fomentaram a riqueza, segundo Flavio Vieira, por tudo contribuíram para a expansão político-social. Na declaração pública de José Américo, a ferrovia traz “os benefícios da conquista do interior, obra de unidade e aproveitamento de nossas riquezas”. Daí a imagem do abandono da ferrovia ganha força como perda do essencial (riqueza e povoamento), assim como a recuperação cobra sua urgência. A celebração traz a imagem de uma integração do espaço nacional promovida pelos transportes ferroviários. Tais elementos recuperam as narrativas históricas das estradas de ferro e reelaboram a memória ferroviária.

Esta função integradora da ferrovia não é apenas argumento retórico, como se a celebração fosse abstração, metáfora ou discurso ideológico. Diversamente, trata-se de reconhecer os fundamentos de uma política e, com isto, a hipótese de ela parecer ter se tornado projeto de Estado há algumas décadas. Moacyr Silva comenta sua importância no Plano de Viação de 1934, na medida em que

este privilegiou as “ligações ferroviárias”; isto é, “realizar a articulação das várias estradas, de forma a constituírem de fato a grande *rede* ferroviária nacional” (Silva, M., 1954: 8). A comemoração de 1954 permite-nos reconhecer como nela opera o *dispositivo de rede*, que seria não apenas uma noção geográfica (a interligação de vias entre si e a um centro), mas também instrumento político integrador, pautado na tecnologia ferroviária. E, em 1954, quando 78% das linhas férreas (28.960 quilômetros) no Brasil eram controlados naquele momento por empresas da União (Vargas, 1954), o Ministério da Viação e o Departamento de Estradas de Ferro assumem a dianteira das comemorações do centenário da E. F. Petrópolis. O centenário de uma estrada de ferro é comemorado por todas as ferrovias públicas, e destas para todas as demais particulares, numa celebração em que o Estado se superpõe à Nação, numa malha de vias que preenche o território. A comemoração de abril de 1954 é, enfim, do “centenário das ferrovias brasileiras”.

Um último comentário interessante é que a comemoração, pela evocação da memória dos promotores das estradas de ferro, abre a possibilidade de a memória ferroviária se ampliar ainda mais. Ao elogio biográfico ao Barão de Mauá, incorpora-se o destaque aos “vultos da engenharia ferroviária (engenheiros e administrados)” e depois se desdobra para todos os envolvidos nas empresas. Conforme a declaração de Renato Feio, diretor da EFSJ, por ocasião do centenário, esta empresa congratula-se “com os ferroviários de todo o Brasil, nos quais vê, em todos os dias através dos anos, no labor intenso e fecundo, os heroicos cultivadores da semente sagrada, em boa hora lançada no solo gentil desta grande Pátria, por aquele brasileiro ilustre entre os que mais o foram na história ferroviária do Brasil, Irineu Evangelista de Souza, Barão de Mauá” (Ferrovia, 1954: 31). Assim se estreitam também os vínculos entre o simbolismo do feito de Mauá e os que labutam pelas ferrovias, não apenas os engenheiros,

mas também os trabalhadores ferroviários. Do aprendizado técnico até a divulgação da “cultura ferroviária”, desde pelo menos 1930 difundia-se a imagem do ferroviário como colaborador do progresso da nação (Moreira, 2008; Tenca, 2006; Ferreira, 2010). Não é, portanto, de se admirar que a celebração da ferrovia finque raízes na lembrança dos ex-ferroviários: “o ferroviário foi tomando consciência da importância da ferrovia, gerando riqueza, pioneira no desenvolvimento de todo o Estado, responsável pela formação das principais cidades” (Moreira, 2008: 156). Décadas depois, a data de 30 de abril passou a ser comemorada como o dia do ferroviário.

REREFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

DOCUMENTAÇÃO AVULSA, IMPRESSOS E PERIÓDICOS

1º CENTENÁRIO das Estradas de Ferro no Brasil. Revista do Clube de Engenharia, nº 213, maio de 1954, p. 40-47.

A COMPANHIA PAULISTA, Revista Ferroviária, 1952-53, p. 153-157.

ANUÁRIO GEOGRÁFICO, 1956.

A NOITE, 1954.

AS ESTRADAS de Ferro no Brasil, O Estado de São Paulo, 30 abr. 1954, p. 32.

BOLETIM da Sociedade de Geographica do Rio de Janeiro, tomo XXXI, 1926-27.

CEM anos de ferroviarismo. Revista Ferroviária, ano XV, nº 5, maio de 1954, p. 39.

CENTENÁRIO da primeira estrada de ferro do Brasil. Revista Ferroviária, vol. 14, nº 3, março 1953, p. 21.

CENTENÁRIO da inauguração da viação férrea no Brasil. Correio da Manhã, 3 mai. 1954, p. 9.

CLUBE DE ENGENHARIA. Atas das Sessões do Conselho Diretor do Clube de

Engenharia do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, 1953-1954.

DESFILE de locomotivas históricas. O Estado de São Paulo, 25 jan. 1954a, p. 160 e 154.

DESFILE de locomotivas históricas. O Estado de São Paulo, 26 jan 1954b, p. 8.

EVOLUÇÃO e males do sistema ferroviário. Correio da Manhã, 30 abr. 1954, p. 32 e 3.

FERROVIA, ano XX, nº 225, de dezembro de 1954.

GENERAL ELECTRIC S.A. As possantes Diesel-Elétrica G-E sobrepujam, de longe, as façanhas da 'Baroneza'. Revista Ferroviária, ano XV, n. 5, maio de 1954. (Anuncio da General Electric S.A.).

HOMENAGEM à memoria de Mauá. O Estado de São Paulo, 5 maio 1954, p. 30.

IPHAN. Tombamento do trecho Mauá-Fragoso. Processo n. 506-T-54. Rio de Janeiro: CEDOC/IPHAN, 1954.

MINISTÉRIO DA VIAÇÃO E OBRAS PUBLICAS, Portaria n. 955, de 19 de novembro de 1953.

O CENTENÁRIO das estradas de ferro brasileiras. Revista Ferroviária, janeiro, 1954, p. 47-49.

O JORNAL DO BRASIL, 1954.

O TREM de ferro no povoamento do Brasil. Ferrovia, dez. 1954, p. 81-82.

REVISTA DA SEMANA, n. 27, suplemento especial, 03 jul. 1954.

REVISTADO CLUBE DE ENGENHARIA, 1954-1955.

BIBLIOGRAFIA GERAL

ANDREATTA, M. D. (1999) Engenho São Jorge dos Erasmos: prospecção arqueológica, histórica e industrial. Revista USP, n. 41, p. 28-47.

ANDREZ, R. M. (2013). La construcción del patrimonio ferroviário durante el franquismo (1948-1984). In: Congreso para la Conservación del Patrimonio Industrial y de la Obra

Publica en España, 6., 2013, Madri. Anais... p. 1-21.

BARTOCCHIO, C. (2005). Energia elétrica no Brasil: diplomacia Brasil-Estados Unidos e transição da propriedade privada para a propriedade pública (1951-1954). 26 p. Monografia (Graduação em Economia) – Instituto de Econômica, UNICAMP, Campinas.

BENÉVOLO, A. (1953) Introdução a História Ferroviária. Recife: Folha da Manhã., 700 p.

BENEVOLO, A (3/6/1954) Discurso no Conselho Regional de Engenharia. Revista da Semana, p. 56-57.

BENNETT, T. (2004). Past beyond memory. London: Routledge. 233 p.

BRASIL. Planos de Viação – Evolução Histórica (1808-1973). Rio de Janeiro: CNT, 1974. 554p.

BUCHANAN, R. A. (1982) Industrial Archaeology in Britain. Harmondsworth: Penguin, 448 p.

CHOAY, F. (1999) Alegoria do Patrimônio. São Paulo: Unesp, 283 p.

CHUVA, M. (2009) Os Arquitetos da Memória. Rio de Janeiro: UFRJ, 480 p.

CHUVA, M. (2012) Por uma história da noção de patrimônio cultural. Revista do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, n. 34, p. 147-165.

COMISSÃO MISTA BRASIL-ESTADOS UNIDOS PARA O DESENVOLVIMENTO ECONOMICO (1954) Relatório Geral – v. 1, p. 11.

CORREA FILHO, V. (1954). Evolução Ferroviária do Brasil. In I Centenário das Ferrovias Brasileiras. Comissão Nacional de Geografia, Rio de Janeiro: p. 373-389.

CORREA FILHO, V. (1954). Grandes Vultos da Nossa Engenharia Ferroviária In I Centenário das Ferrovias Brasileiras. Comissão Nacional de Geografia, Rio de Janeiro: p. 229-358.

DEAN, W. (1971) A Industrialização de São Paulo (1880-1945). São Paulo: DIFEL, 272 p.

- DEAN, W. (1976) A fábrica São Luiz de Itu: um estudo de arqueologia industrial. *Anais de História*, v. 8, p. 9-25.
- DIVALL, C.; SCOTT, A. (2001) *Making History in Transport Museum*. London: Leicester University Press, 221 p.
- FONTES, J. M. B. R.; ABREU, A. A.; BELOCH, I. (coord.) (2001) *Dicionário Histórico Biográfico Brasileiro pós 1930*. 2. ed. Rio de Janeiro: FGV. 5 v.
- FALCÃO, M. A. (2009). O fracasso da Comissão Mista Brasil-Estados Unidos (CMBEU) e os rumos da política econômica no segundo governo Vargas (1951-54). 96 p. Dissertação (Mestrado em Economia) – Pontifícia Universidade Católica, São Paulo.
- FERNANDES FILHO, M. M. (1949) *Geografia do Transporte no Brasil*. Rio de Janeiro: IBGE/CNG, 270 p.
- FERRARI, M. M. (1981). A expansão do sistema rodoviário e o declínio das ferrovias em São Paulo. 220 p. Tese (Doutorado em História) – Universidade de São Paulo, São Paulo.
- FERREIRA, L. S. (2010). Entroncamento entre raça e classe: ferroviários no centro do Oeste Paulista, 1930-1970. 259 p. Tese (Doutorado em Ciências Sociais) – Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Estadual de Campinas, Campinas.
- FONSECA, M. C. L. (2005) *O Patrimônio em Processo*. Rio de Janeiro: UFRJ, 294 p.
- FRANCO, G. Y. (2007). A construção da identidade Mato-grossense na escrita de Virgílio Correa Filho (1920-1940). 134 p. Dissertação (Mestrado em História) – Programa de Pós-graduação em História, Universidade Federal da Grande Dourados, Dourados.
- FREITAS, A.P. (1904) *A Estrada de Ferro Mauá e o Visconde de Mauá*. Rio de Janeiro: Typografia, 84 p.
- GAMA, R. (1983) *Engenho e Tecnologia*. São Paulo: Livraria Duas Cidades, 359 p.

- GAMA, R. (1986) *A Tecnologia e o Trabalho na História*. São Paulo: EDUSP, 1986. 239 p.
- GAMA, R. (1988) Aspectos da arqueologia industrial no Brasil. In *Seminário Nacional de História e Energia*. v. 2. Eletropaulo, São Paulo: p. 252-256.
- GONÇALVES, J. R. (1996) *A Retórica da Perda*. Rio de Janeiro: UFRJ, 152 p.
- GONTIJO, R. (2003). Identidade Nacional e Ensino da História: a diversidade como “patrimônio sociocultural”. In ABREU, M.; SOIHET, R. (org.). *Ensino da História: conceitos, temáticas e metodologia*. Casa da Palavra, Rio de Janeiro: p. 55-79.
- HAFFNER, J. A. H. (2002) *A CEPAL e a Industrialização Brasileira (1950-1961)*. Porto Alegre: EDIPUC, 238 p.
- HOPKIN, D. W. (1992). Railway Preservation in the 1920s and 1930s. In COSSONS, N. *Perspectives on Railway History and Interpretation*. National Railway Museum, York: p. 88-99.
- HUDSON, K. (1966) *Industrial Archaeology*. London: John Baker, 184 p.
- KÜHL, B. M. (1998) *Arquitetura do Ferro e Arquitetura Ferroviária em São Paulo*. São Paulo: Ateliê Editorial, 436 p.
- KÜHL, B. M. (2009) *Preservação do Patrimônio Arquitetônico da Industrialização*. Cotia: Ateliê Editorial, 325 p.
- LEOTTI, O. (2011) Bicentenário de Cuiabá. *Patrimônio e Memória*, v. 7, n. 1, p. 78-100.
- MALAN, P. et al. (1977) *Política Econômica Externa e Industrialização no Brasil (1839/52)*. Rio de Janeiro, IPEA, 535 p.
- MARTINS, M. G. (1995). *Caminhos tortuosos: um painel entre o Estado e as empresas ferroviárias brasileiras, 1934 a 1956*. 381 p. Tese (Doutorado em História) – Universidade de São Paulo, São Paulo.
- MENDES, J. A. (1991) Arqueologia industrial e patrimônio cultural. *Revista Portuguesa de História*, v. 26, p. 110-124.

- MENEZES, U. B. de. (1988) Patrimônio Industrial e Política Cultural. In Seminário Nacional de História e Energia. v. 2. Eletropaulo, São Paulo: p. 68-73.
- MINCHINTON, W. (1983) World industrial archaeology: a survey. *World Archaeology*, v. 15, n. 2, p. 125-136.
- MOREIRA, M. de F. S. (2008) *Ferrovário, Trabalho e Poder*. São Paulo: UNESP, 2008. 189 p.
- PASSOS, E. (1952) *Plano Nacional de Viação e Conselho Nacional de Transporte*. Rio de Janeiro: Departamento de Imprensa Nacional, 90 p.
- PAULA PESSOA, V. A. (1901) *Guia da Estrada de Ferro Central do Brasil*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 568 p.
- PAULA, D. A. (2006). *Ferrovias e Rodovias: o dualismo na política de transportes no Brasil*. In MENDONÇA, S. R. (org.). *Estado e Historiografia no Brasil*. UFF, Niterói: p. 209-230.
- PESSOA, C. D. R. (1889) *Estudo Descritivo das Estradas de Ferro do Brasil*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 493 p.
- PIMENTA, D. J. (1954). *Nossos Caminhos de Ferro Elétricos*. In *I Centenário das Ferrovias Brasileiras*. Comissão Nacional de Geografia, Rio de Janeiro: p. 177-228.
- POULOT, D. (2009) *Uma História do Patrimônio no Ocidente*. São Paulo: Estação Liberdade, 239 p.
- SANTOS, N. P. (2009). *A fábrica de ferro de São João de Ipanema: economia e política nas últimas décadas do Segundo Reinado (1860-1889)*. 180 p. Dissertação (Mestrado em História) – Faculdade de Filosofia, Letras Ciências Humanas, USP, São Paulo.
- SILVA, D. J. de C. (1954) *No centenário das estradas de ferro do Brasil, a Rede Mineira de Viação apresenta-se como a maior unidade ferroviária do sistema nacional*. *Revista Ferroviária*, v. 15, n. 5, p. 78-82.

- SILVA, M. F. (1954). Geografia das Estradas de Ferro Brasileiras. In I Centenário das Estradas de Ferro Brasileiras. IBGE, Rio de Janeiro: p.1-86.
- TENCA, A. (2006) Senhores dos Trilhos. São Paulo: UNESP, 332 p.
- VARGAS, G. (1952) Mensagem ao Congresso Nacional. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 336 p.
- VARGAS, G. (1953) Mensagem ao Congresso Nacional. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 283 p.
- VARGAS, G. (1954) Mensagem ao Congresso Nacional. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional 338 p.
- VESENTINI, C. (1997) A teia do Fato. São Paulo: EDUSP, 219 p.
- VIEIRA, F. (1954) Os Caminhos Ferroviários Brasileiros. In I Centenário das Ferrovias Brasileiras. Comissão Nacional de Geografia, Rio de Janeiro: p. 87-177.