

Fundação Casa de Rui Barbosa
Programa de Pós-Graduação em Memória e Acervos
Mestrado Profissional em Memória e Acervos

Jessica Moraes Tavares da Costa

**O Museu do Trem do Rio de Janeiro:
Uma análise da exposição de longa duração**

Rio de Janeiro

2019

Jessica Moraes Tavares da Costa

**O Museu do Trem do Rio de Janeiro:
Uma análise da exposição de longa duração**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Memória e Acervos da Fundação Casa de Rui Barbosa, para obtenção do grau de Mestra em Memória e Acervos.

Área de Concentração: Linha 1 – Patrimônio documental: representação, gerenciamento e preservação de espaços de memória.

Orientadora: Prof.^a Dr.^a Aparecida M. S. Rangel

Rio de Janeiro

2019

CATALOGAÇÃO NA FONTE

FCRB

C837 Costa, Jessica Moraes Tavares da.
O Museu do Trem do Rio de Janeiro: uma análise da exposição de longa duração / Jessica Moraes Tavares da Costa – Rio de Janeiro, 2019.
140 f. : il.

Orientadora: Profa. Dra. Aparecida M. S. Rangel.
Dissertação (Mestrado em memória e acervos) – Programa de pós-graduação em memória e acervos, Fundação Casa de Rui Barbosa, 2019.

1. Museu do Trem – Rio de Janeiro (RJ). 2. Rede Ferroviária Federal. 3. Museologia. 4. Comunicação em museus I. Rangel, Aparecida M. S. II. Título.

CDD: 069.58153

*Responsável pela catalogação:
Bibliotecária – Carolina Carvalho Sena CRB 6329*

Autorizo, apenas para fins acadêmicos e científicos, a reprodução total ou parcial desta dissertação.

Assinatura

Data

Jessica Moraes Tavares da Costa

**O Museu do Trem do Rio de Janeiro:
Uma análise da exposição de longa duração**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Memória e Acervos da Fundação Casa de Rui Barbosa, para obtenção do grau de Mestra em Memória e Acervos.

Área de Concentração: Linha 1 – Patrimônio documental: representação, gerenciamento e preservação de espaços de memória.

Aprovado em:

Orientadora:

Prof.^a Dr.^a Aparecida M. S. Rangel (Orientadora)

FCRB

Banca Examinadora:

Prof.^a Dr.^a Eula Cabral

FCRB

Prof. Dr. Anaildo Baraçal

UNIRIO

Prof.^a Dr.^a Helena Cunha de Uzeda (Suplente)

UNIRIO

Prof.^a Dr.^a Joelle Rachel Rouchou (Suplente)

FCRB

Dedico esta dissertação ao meu filho,
Lucas. Você foi a força que me
impulsionou em todos os momentos

AGRADECIMENTOS

São muitos os que desempenharam o papel de suporte acadêmico e pessoal, que ao final do processo de escrita deste trabalho, acaba por ser misturar. Agradeço imensamente à minha família e ao grande corpo de profissionais que me auxiliaram no desenvolvimento da pesquisa.

Agradeço a Fundação Casa de Rui Barbosa pela oportunidade de participar do Programa de Mestrando Profissional em Memória e Acervos.

À minha querida orientadora, Aparecida Rangel, que além de dar todo o aporte acadêmico, se tornou uma entusiasta da causa ferroviária e uma grande incentivadora pessoal. Grata pela disponibilidade, pelas conversas e trocas que me mantiveram no trajeto para a conclusão dessa dissertação.

Aos professores da Fundação Casa de Rui Barbosa que nos lapidaram e tornaram possível o desenvolvimento dessa pesquisa.

Meus colegas de turma que sempre estiveram presentes e não me deixaram esmorecer diante desta caminhada. O convívio foi essencial para manter o objetivo.

À banca de qualificação e de defesa, pela leitura, as observações sempre pertinentes e enriquecedoras. Prof.^a Dr.^a Helena Uzeda, Prof.^a Dr.^a Eula Cabral, Prof.^o Dr. Anaildo Baraçal e Prof.^a Dr.^a Joelle Rachel Rouchou.

Aos funcionários do Museu do Trem, em especial o diretor Bartolomeu Homem d'El-Rei Pinto e a museóloga bolsista do IPHAN do PEP, Cintia da Silva Figueiredo, que colaboraram imensamente com informações preciosas sobre o museu e a prontidão em retornar meus contatos.

À museóloga Telma Lasmar pelo auxílio com a pesquisa histórica e uma série de dúvidas sanadas.

Ao querido ferroviarista Ordilei Costa, que com sua gentileza me auxiliou com questões históricas e de memória sobre o cenário dos ferroviários e dos trens no Brasil.

A Victor Ferreira, saudoso entusiasta da causa ferroviária. Sua memória estará sempre viva no universo dos trilhos.

Ao companheiro e pai do meu filho, Victor Ramuz, que esteve presente em todas as etapas de realização (dolorosa por vezes) deste trabalho.

À minha família. Minha mãe Rosane, meu pai Jorge, minha madrinha Eliane, minha prima Janine e a meus avós, Jurema e Sebastião, estes que despertaram a admiração pelos trens.

À minha maior realização. Ao meu filho, meu amor, meu pedacinho de céu.

Mande notícias do mundo de lá
Diz quem fica
Me dê um abraço, venha me apertar
Tô chegando
Coisa que gosto é poder partir
Sem ter planos
Melhor ainda é poder voltar
Quando quero

Todos os dias é um vai-e-vem
A vida se repete na estação
Tem gente que chega pra ficar
Tem gente que vai pra nunca mais
Tem gente que vem e quer voltar
Tem gente que vai e quer ficar
Tem gente que veio só olhar
Tem gente a sorrir e a chorar
E assim, chegar e partir

São só dois lados
Da mesma viagem
O trem que chega
É o mesmo trem da partida
A hora do encontro
É também de despedida
A plataforma dessa estação
É a vida desse meu lugar
É a vida desse meu lugar
É a vida...

Encontros e despedidas. Fernando Brant / Milton Silva Campos Nascimento

RESUMO

COSTA, Jessica Moraes Tavares da. *O Museu do Trem do Rio de Janeiro: Uma análise da exposição de longa duração*. 2019. 140 f. Dissertação (Mestrado Profissional em Memória e Acervos) – Programa de Pós-Graduação em Memória e Acervos, Fundação Casa de Rui Barbosa, Rio de Janeiro, 2019.

O estudo a seguir parte da discussão panorâmica do patrimônio ferroviário para dar visibilidade as questões enfrentadas pelo Museu do Trem do Rio de Janeiro. Os objetivos propostos para esta pesquisa foram a análise do circuito expositivo do espaço supracitado e a realização de um diagnóstico com foco no processo de comunicação museológica, tendo nos campos da Museologia, do Patrimônio e da Memória os referenciais teóricos que sustentaram as premissas levantadas. A trajetória do Museu do Trem reflete a relação contraditória do poder público com os bens patrimoniais, na medida em que este pretende à preservação dos mesmos pela criação de dispositivos legais, mas não os dotam das condições necessárias para o pleno funcionamento. Como parte da metodologia foram realizadas entrevistas e visitas técnicas, fundamentais à construção do diagnóstico e compreensão das singularidades de um espaço com grande potencial de comunicação junto aos diferentes públicos, tendo em vista o apelo da temática abordada. O produto desta pesquisa é uma proposta expográfica que visa contribuir com a comunicação museológica do Museu do Trem do Rio de Janeiro tornando-a mais eficaz e compatível com a importância que este espaço possui no cenário cultural.

Palavras-Chave: Patrimônio Ferroviário. Museu do Trem do Rio de Janeiro. Comunicação Museológica. Proposta expográfica.

ABSTRACT

COSTA, Jessica Moraes Tavares da. *The Train Museum of Rio de Janeiro: An analysis of extend exhibition*. 2019. 140 f. Defense (Professional master's in Memories and Collections) – Postgraduate program in Memories and Collections, Fundação Casa de Rui Barbosa, Rio de Janeiro. 2019.

The following study starts from the panoramic discussion of the railway heritage to give visibility to the issues faced by the Train Museum of Rio de Janeiro. The proposed objectives for this research were the exhibition circuit analysis of the space quoted and a diagnostic with focus on the museological communication process, taking the fields of Museology, Patrimony and Memory the theoretical references that supported the assumptions raised. The trajectory of the Train Museum reflects the paradoxical relationship of the public power with the patrimonial assets, in the measure in which it intends to the preservation of the same ones by the creation of legal devices, but do not endow them with the necessary conditions for the full operation.

As part of the methodology, interviews and technical visits were made, fundamental to the construction of the diagnosis and understanding of the singularities of a space with great communication potential among the different publics, in view of the appeal of the subject matter. The product of this research is an expographic proposal that aims to contribute with the museological communication of the Train Museum of Rio de Janeiro making it more effective and compatible with the importance that this space has in the cultural scene.

Keywords: Railway Patrimony. Train Museum of Rio de Janeiro. Museological Communication. Expographic Proposal.

Lista de Ilustrações

| | |
|---|----|
| Figura 1 Primeira locomotiva construída por Richard Trevithick na Inglaterra..... | 40 |
| Figura 2 Arco Euston. Entrada da estação Euston que ligava Londres a Birmingham.... | 42 |
| Figura 3 Recorte de mapa da província do Rio de Janeiro. 1854-1900..... | 46 |
| Figura 4 Lançamento da pedra fundamental da Estrada de Ferro Barão de Mauá em 1852. Óleo sobre tela; autor desconhecido..... | 46 |
| Figura 5 Estradas de ferro da província do Rio de Janeiro em 1887..... | 48 |
| Figura 6 Revista da Semana. Centenário do Trem de Ferro. 1954..... | 51 |
| Figura 7 Recorte da Revista da Semana. Edição extraordinária. 1954, p.7..... | 53 |
| Figura 8 Extensão em km da malha ferroviária brasileira..... | 54 |
| Figura 9 Planta baixa Oficinas do Eng. de Dentro em 1907..... | 67 |
| Figura 10 Estrada de Ferro D. Pedro 2: Engenho de Dentro, suburbios: estação e oficinas [sic]..... | 69 |
| Figura 11 Placa de inauguração do Centro de Preservação Ferroviária do Rio de Janeiro (atual Museu do Trem)..... | 71 |
| Figura 12 Capa do Manual para funcionamento dos centros de preservação e núcleos históricos ferroviários..... | 80 |
| Figura 13 Conjunto de acervo em meio ao circuito expositivo..... | 85 |
| Figura 14 Logo Museu do Trem..... | 88 |
| Figura 15 Galpão principal. Exposição de longa duração..... | 89 |
| Figura 16 Detalhe Jardim. Exposição de longa duração externa..... | 89 |
| Figura 17 Detalhe Jardim. Área sem destinação..... | 89 |
| Figura 18 Planta baixa Museu do Trem..... | 91 |
| Figura 19 Detalhe Jardim. Locomotiva..... | 92 |
| Figura 20 Exposição na parte interna do Museu do Trem de São Leopoldo. 1985..... | 93 |
| Figura 21 Exposição na parte interna do Museu do Trem de São Leopoldo. 1985..... | 93 |
| Figura 22 Exposição na parte interna do Museu do Trem do Rio de Janeiro (instrumentos) 2018..... | 94 |

| | |
|---|-----|
| Figura 23 Exposição na parte interna do Museu do Trem do Rio de Janeiro (recriação de cenário) 2018..... | 94 |
| Figura 24 Placa de entrada Museu do Trem – Rio de Janeiro..... | 95 |
| Figura 25 Área interna: Pedestal Locomotiva Baronesa..... | 96 |
| Figura 26 Área interna: Detalhes Pedestal Locomotiva Baronesa..... | 96 |
| Figura 27 Área interna: Carro de Presidencial de Getúlio Vargas..... | 97 |
| Figura 28 Área interna: Pedestal com legenda Carro de Presidencial de Getúlio Vargas.. | 97 |
| Figura 29 Área interna: Vitrines em mesa sem legendas com relógios..... | 97 |
| Figura 30 Área interna: Vitrines em mesa sem legendas..... | 97 |
| Figura 31 Área interna: Detalhe vitrines de mesa com legenda..... | 99 |
| Figura 32 Área interna: Vitrines de mesa com legenda (réplica em miniatura de locomotiva)..... | 99 |
| Figura 33 Área interna: Detalhe legendas por silhueta..... | 100 |
| Figura 34 Área interna: Legendas por silhueta. | 100 |
| Figura 35 Área interna: Legendas de grandes objetos..... | 100 |
| Figura 36 Área interna: Detalhe legendas de grandes objetos..... | 100 |
| Figura 37 Área interna: Legendas em metal e vitrine danificada..... | 101 |
| Figura 38 Área interna: Detalhe de vitrine danificada..... | 101 |
| Figura 39 Área externa: Detalhe totens de legendas..... | 102 |
| Figura 40 Área externa: Totens de legendas. | 102 |
| Figura 41 Área externa: Totens com legendas esmaecida..... | 102 |
| Figura 42 Painéis..... | 104 |
| Figura 43 Detalhe Painel..... | 104 |
| Figura 44 Área interna: Textos informativos - placas de restrição comportamental..... | 105 |
| Figura 45 Área interna: Detalhe textos informativo - placa de restrição comportamental.. | 106 |
| Figura 46 Área interna: Extintores..... | 106 |
| Figura 47 Área interna: Textos informativos - placas de restrição de acesso..... | 107 |
| Figura 48 Área interna: Detalhe Texto informativo - placas de restrição de acesso..... | 107 |
| Figura 49 Área interna: Textos informativos - placas de sinalização sanitários..... | 107 |
| Figura 50 Área interna: Detalhe Texto informativo - placa de sinalização sanitários..... | 107 |

| | |
|---|-----|
| Figura 51 Paleta cromática e tipográfica..... | 108 |
| Figura 52 Modelos de vitrines com base fechada em MDF e legendas externas do Museu do Trem de São Leopoldo..... | 108 |
| Figura 53 Modelos de vitrines com base fechada em MDF..... | 108 |
| Figura 54 Modelo paredes móveis..... | 109 |
| Figura 55 Proposta parede móvel - Texto introdutório visão frontal..... | 110 |
| Figura 56 Proposta parede móvel - Texto introdutório visão meio perfil..... | 111 |
| Figura 57 Eixo 1. Proposta de parede móvel para linha do tempo história das ferrovias no mundo..... | 111 |
| Figura 58 Eixo 2. Proposta de parede móvel para linha do tempo história das ferrovias no Brasil..... | 112 |
| Figura 59 Eixo 2. Proposta de parede móvel para linha do tempo história das ferrovias no Brasil. Visão das três partes..... | 112 |
| Figura 60 Eixo 3. Proposta de parede móvel para subtema histórico Barão de Mauá: o aliado do Império. Visão meio perfil..... | 113 |
| Figura 61 Eixo 3. Proposta de parede móvel para subtema histórico Barão de Mauá: o aliado do Império. Visão frontal..... | 113 |
| Figura 62 Modelos Totens. Visão meio perfil..... | 114 |
| Figura 63 Modelos Totens. Visão frontal..... | 114 |
| Figura 64 Modelos Totens. Visão vertical..... | 115 |
| Figura 65 Legenda por silhueta de ambientações..... | 115 |
| Figura 66 Modelo vitrines com legendas externas. Visão frontal..... | 115 |
| Figura 67 Modelo vitrine com legenda externa para substituição..... | 116 |
| Figura 68 Vitrines a substituídas (metálica)..... | 116 |
| Figura 69 Vitrines a serem substituídas (madeira)..... | 116 |
| Figura 70 Placa de sinalização..... | 117 |
| Figura 71 Concepção sugerida de circuito expositivo remodelado..... | 118 |

Lista de Quadros

| | |
|---|-----|
| Quadro 1 Companhias férreas no Brasil e extensão de malha ferroviária..... | 50 |
| Quadro 2 Área necessária no piso à observação..... | 103 |

Lista de Siglas e Abreviaturas

- ABPF Associação Brasileira de Preservação Ferroviária
- AFPF Associação Fluminense de Preservação Ferroviária
- ANTT Agência Nacional de Transportes Terrestres
- CAPES Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior
- CIAM Congresso Internacional de Arquitetura Moderna
- CPHF Centros de Preservação Histórico Ferroviário
- DNEF Departamento Nacional de Estradas de Ferro
- DNER Departamento Nacional de Estradas de Rodagem
- DNIT Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes
- DPHAN Diretoria do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional
- DPI Departamento do Patrimônio Imaterial
- EUA Estados Unidos da América
- GESFRA Grupo Executivo para Substituição de Ferrovias e Ramais Antieconômicos
- ICOMOS Conselho Internacional de Monumentos e Sítios (*International Council of Monuments and Sites*)
- IPHAN Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional
- JK Juscelino Kubitschek
- MAFERSA Material Ferroviário S.A.
- MPF Movimento de Preservação Ferroviária
- NHF Núcleos Históricos Ferroviários
- OEA Organização dos Estados Americanos
- ONU Organização das Nações Unidas
- PAC Programa de Aceleração do Crescimento
- PIB Produto Interno Bruto
- PMDB Partido do Movimento Democrático Brasileiro
- PND Programa Nacional de Desestatização
- PRESERFE Programa de Preservação do Patrimônio Histórico Ferroviário do Ministério dos Transportes

PRESERVE Programa de Preservação do Patrimônio Histórico do Ministério dos Transportes

PUC Pontifícia Universidade Católica

RFSA Rede Ferroviária Federal S. A.

SPHAN Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional

TCU Tribunal de Contas da União

TICCIH *The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage*

UNESCO Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura

SUMÁRIO

| | |
|--|-----|
| INTRODUÇÃO..... | 18 |
| 1 PELOS TRILHOS DO PATRIMÔNIO..... | 25 |
| 1.1 Patrimônio industrial: panorama..... | 29 |
| <u>1.1.1 Uma nova categoria: o patrimônio ferroviário.....</u> | 40 |
| 1.1.1.1 O cenário brasileiro..... | 44 |
| 1.1.1.2 Preserve/Preserfe..... | 59 |
| 1.2 Museus de trem: algumas iniciativas..... | 63 |
| 2 O MUSEU DO TREM DO RIO DE JANEIRO: DIAGNÓSTICO..... | 67 |
| 2.1 Museu do Trem..... | 76 |
| 2.2 Comunicação museológica..... | 79 |
| 2.3 Diagnóstico expositivo..... | 82 |
| 3 O ESPAÇO POTENCIAL..... | 89 |
| 3.1 Exposição de longa duração..... | 92 |
| 3.2 Recursos Museográficos: aspectos textuais..... | 94 |
| <u>3.2.1 Comunicação horizontal.....</u> | 95 |
| <u>3.2.2 Comunicação vertical.....</u> | 102 |
| 3.3 Proposta expográfica..... | 108 |
| <u>3.3.1 Paredes móveis.....</u> | 109 |
| <u>3.3.2 Totens.....</u> | 114 |
| <u>3.3.3 Vitrines.....</u> | 115 |
| <u>3.3.4 Sinalização.....</u> | 117 |
| CONSIDERAÇÕES FINAIS | 119 |
| REFERÊNCIAS..... | 122 |
| ANEXOS..... | 135 |
| ANEXO A..... | 136 |
| ANEXO B..... | 138 |

INTRODUÇÃO

Histórias familiares contadas várias vezes durante os encontros sistemáticos que ocorriam aos domingos construíram minha relação com o patrimônio ferroviário. Memórias compartilhadas que traziam para a roda antepassados que sequer tinha conhecido, mas que a partir das narrativas ouvidas sentia-me tão próxima como a qualquer um dos presentes naquele espaço. As memórias individuais transformam-se em memórias coletivas¹, de toda a família. É possível que o encantamento com este universo tenha influenciado o meu caminho acadêmico ao optar pela Museologia como profissão. E mais ainda, em meus objetos de pesquisa, pois o tema do trabalho de conclusão do curso de graduação e, agora da dissertação do mestrado é o mesmo, embora com vieses diferentes.

Por conta desse compartilhamento de memórias, entendendo este conceito como um processo de construção e reconstrução, pude moldar meu museu interior. Iniciei o desenvolvimento do tema com o trabalho de curso no bacharelado em museologia², na Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro. A partir das conversas sobre o ofício de mecânico do meu bisavô nas Oficinas [*sic*] de Trens do Engenho de Dentro, parti para a análise e reflexão do que seria aquele local, a importância desse espaço para os que atuaram nele diretamente e para aqueles que indiretamente tinham alguma conexão. Adotei a perspectiva da preservação da memória ferroviária pelo viés museológico buscando reforçar as ações em torno da valorização do patrimônio ferroviário existente em antigas oficinas.

A iniciativa de preservação da memória ferroviária brasileira ocorreu entre as décadas de 1980 e 1990, quando é elaborado e lançado o projeto PRESERVE³ e o PRESERFE⁴, um programa federal que desempenhou o papel de implantar centros de preservação e núcleos onde se organizavam os bens culturais ferroviários que outrora eram bens em atividade, sendo neste período que surge o Centro de Preservação da História Ferroviária do Rio de Janeiro, em 1984.

A ação trazia um viés não só de preservação do patrimônio material rodante, mas também da valorização e reconhecimento da participação de agentes-chaves no desenvolver dessa modalidade de transporte; desde Irineu Evangelista, o Barão de Mauá, um dos fundadores do

¹ HALBWACHS, Maurice. *A memória coletiva*. São Paulo, 2013.

² COSTA, Jessica Moraes Tavares da. *Memórias Trilhadas*. A participação da Museologia na recuperação do Patrimônio Ferroviário do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, 2013. Monografia de conclusão de curso (Bacharel em Museologia) - Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro.

³ Projeto criado na década de 80 pelo Ministério dos Transportes através da própria RFFSA.

⁴ PROGRAMA DE PRESERVAÇÃO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO DO MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES. Centro de Preservação da história ferroviária do Rio de Janeiro – Engenho de Dentro. Rio de Janeiro: RFFSA/PRESERVE. 1983.

sistema ferroviário brasileiro, perpassando por Paulo de Frontin⁵, engenheiro e diretor da Estrada de Ferro Central do Brasil nos anos de 1896, entre outros funcionários e diretores. A divulgação da atuação dessas figuras⁶, assim como outras participantes no cenário ferroviário brasileiro, estava explicitada como uma das tarefas do PRESERVE com o objetivo de reconstruir o passado e informá-lo às gerações do presente e do futuro.

O programa vem como resposta às críticas recebidas pelo governo por ter sido negligente⁷ com o legado histórico das ferrovias, e mais adiante é expandido, alcançando dez estados brasileiros: Amazonas, Pará, Rio de Janeiro, Pernambuco, Minas Gerais, Ceará, Paraná, Rio Grande do Sul, São Paulo e Santa Catarina. Contudo, mesmo com a implantação em caráter permanente do programa, as ações cessaram nos anos seguintes.

Neste contexto é criado no terreno das antigas oficinas de reparo e pintura do Engenho de Dentro o Museu do Trem, com o objetivo de expor parte da vasta coleção do patrimônio ferroviário brasileiro, com a maioria das peças datadas do século XIX. Este atualmente está sob a gestão do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN), tendo em vista o disposto na Lei nº 11.483 de 31 de maio de 2007. Pelo referido dispositivo legal, o órgão citado passou a ter a responsabilidade de coletar e administrar os bens móveis e imóveis, de interesse de cunho histórico, artístico e afins, oriundos da extinta Rede Ferroviária Federal (RFFSA) cujos trabalhos cessaram em 1999.

Em levantamento no catálogo de teses e dissertações da CAPES com o termo *museu do trem*, restritivamente, encontramos apenas duas dissertações; com o termo *patrimônio ferroviário* esse número se amplia para 36. Entretanto, ainda é um universo bastante restrito se pensarmos na importância do tema e na sua representatividade ao longo do tempo no próprio conceito de identidade nacional⁸.

⁵ Engenheiro André Gustavo Paulo de Frontin nasceu na Raíz da Serra, Petrópolis em 17 de setembro de 1860. Em 1896 dirigiu a Estrada de Ferro Central do Brasil, anteriormente conhecida como Estrada de Ferro D. Pedro II. Disponível em: <https://cpdoc.fgv.br/sites/default/files/verbetes/primeira-republica/FRONTIN,%20%20Paulo%20de.pdf>. Acesso em 27 ago. 2018.

⁶ Para saber mais. BRASIL, 1988, p. 11 apud LEWINSKI, 2017, p. 107. Disponível em: <http://bibliotecadigital.fgv.br/ojs/index.php/mosaico/article/view/65462>. Acesso em 27 ago. 2018.

⁷ BRASIL. Ministério dos Transportes. *MT Preserve*. Brasília, 1988. No catálogo do programa há o apontamento dessa problemática do Estado para com a preservação do patrimônio ferroviário.

⁸ Pesquisa realizada com os termos “ferrovias” com um resultado de 462, sendo 337 para dissertações de mestrado e 88 para teses de doutorado e “patrimônio ferroviário” com um resultado geral de 9430, em sua maioria as áreas de conhecimentos contempladas são as engenharias e história, o que ressalta a ausência de viés preservacionista nesses trabalhos. Disponível em: <http://catalogodeteses.capes.gov.br/catalogo-teses/#/>. Acesso em 7 jun. 2018.

Mesmo após o estabelecimento no Brasil de parâmetros para sua valorização, a formalização somente ocorreu nos anos de 2007 e, consecutivamente em 2010, com a portaria nº 407⁹. Esterzilda Azevedo¹⁰, analisa que os estudos voltados ao patrimônio industrial no Brasil se iniciam anteriormente à década de 70, momento em que eclodiu a difusão da disciplina da arqueologia no país. Contudo, as pesquisas e propriamente as medidas para a preservação do patrimônio industrial se mostraram pontuais, nos levando a reflexão sobre o aumento discreto quanto a produção teórica relacionado à temática desta tipologia de patrimônio.

As ferrovias modificaram o sistema de transporte, tendo início na Inglaterra, após a Revolução Industrial, no século XVIII. A sociedade passou por grandes rupturas, desde a forma de locomoção, perpassando pelos hábitos sociais até a arquitetura. Frente a tal significância científica, histórica, social, antropológica, o estudo sobre esse transporte e seu impacto na sociedade adquiriu uma nova vertente de análise inserido na arqueologia. Inicia-se a reflexão e debate referente à arqueologia industrial em meados dos anos de 1950 na Inglaterra, que “estuda todos os vestígios, materiais e imateriais, os documentos, os artefatos, a estratigrafia e as estruturas, as implantações humanas e as paisagens naturais e urbanas, criadas para ou por processos industriais”¹¹.

Inicialmente, no processo de seleção para o Programa de Mestrado em Memória e Acervos da Fundação Casa de Rui Barbosa, o pré-projeto objetivava o desenvolvimento de uma proposta para criação do Centro de Documentação e Memória para o Museu do Trem, hoje Casa do Patrimônio Ferroviário. Contudo, durante entrevista com o diretor da Instituição Bartolomeu Homem d’El-Rei Pinto e com a museóloga/bolsista do programa de mestrado profissional do Iphan, Cintia Figueiredo, ambos apontaram que a documentação se encontrava dispersa em diferentes espaços tais como o próprio Museu do Trem, e na Estação Central do Brasil (RJ), onde está abrigado grande parte do arquivo e Estação da Leopoldina (RJ). Há, ainda, uma questão relacionada à localização dos objetos, pois não há ficha de movimentação de acervo, dificultando, assim, a busca pelos mesmos. Este é um trabalho que necessita ser realizado o mais rápido possível, entretanto trata-se de um projeto institucional, sendo inviável como produto da dissertação, em função do prazo que dispomos para a construção do material.

⁹ Ver portaria. Disponível em: [http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Portaria%20de%202010_12_21%20-%20No%20407%20\(1\).pdf](http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Portaria%20de%202010_12_21%20-%20No%20407%20(1).pdf). Acesso em 21 mar.2018.

¹⁰ AZEVEDO, Esterzilda. *Patrimônio Industrial no Brasil*. São Paulo, 2010, p.18.

¹¹Ibidem.

Seguindo a mesma linha conceitual, discutimos a possibilidade de realização de um inventário ilustrado, que seria beneficiado com um material produzido pela bolsista do Programa de Mestrado Profissional do IPHAN, Mariana Campos. Como parte da sua pesquisa ela realizou o produto intitulado Levantamento Parcial do Acervo Bibliográfico, Documental e Fotográfico da Casa do Patrimônio Ferroviário (Museu do Trem)¹², mas tal como a primeira proposta essa, também, encontrou o grande desafio da dispersão de parte do acervo, inviabilizando sua execução, em curto prazo.

Durante visita técnica realizada, no segundo semestre de 2017, alguns elementos se destacaram, apontando um caminho a ser trilhado. O diretor relatou episódios relacionados à visitação e ao comportamento do público com demandas que entram em conflito com as premissas da área da Conservação. Este relato nos permitiu uma análise mais crítica ao espaço expositivo e diante disso, a necessidade de discutir a comunicação museológica como uma das facetas do museu a ser abordada e potencializada por meio dessa dissertação. Ao definirmos a análise da exposição de longa duração como foco da pesquisa discutimos a relevância da inclusão da pesquisa de público como parte da metodologia do estudo, tendo em vista a necessidade de entendermos o grau de satisfação, bem como o perfil dos diferentes públicos que frequentam o Museu do Trem. Para tal elaboramos um questionário (ANEXO A) com perguntas abertas e fechadas, que nos permitiriam também analisar não apenas a relação do visitante com o museu como, também, com o tema, sobretudo a partir do bloco denominado “relação com o trem”. O mesmo, inserido por sugestão dos membros da banca de qualificação, conta com cinco perguntas diretas e uma sexta como desdobramento, todas voltadas para o uso do trem como forma de descolamento do visitante. Entretanto a etapa de aplicação e posterior tabulação e análise dos dados não foi realizada em função do fechamento do museu ao público para uma obra que se estendeu por um período além do previsto pela direção. De todo o modo, o questionário foi construído visando dar conta de questões relevantes para o entendimento do perfil, do grau de satisfação e das demandas dos visitantes, estando disponível neste estudo, em anexo, para ser aproveitado pela instituição, caso seja do interesse.

Tendo em vista os obstáculos encontrados, inerentes a toda pesquisa de campo, definimos como produto do trabalho o diagnóstico do espaço expositivo, incluindo análise dos elementos

¹² CAMPOS, Mariana. *Da Central a Japeri: um Manifesto em prol do Patrimônio Cultural inserido no Cotidiano do Transporte Ferroviário do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro. 2017. Disponível em: [http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Disserta%C3%A7%C3%A3o%20Mariana%20Costa%20Campos\(1\).pdf](http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Disserta%C3%A7%C3%A3o%20Mariana%20Costa%20Campos(1).pdf). Acesso em 11 jan. 2019.

museográficos e textuais apresentando, ainda, uma proposta para revisão do mesmo. Acreditamos que as ideias, fundamentas nos teóricos do campo e em espaços semelhantes, podem contribuir para tornar o Museu do Trem mais atrativo e dinâmico aos seus usuários.

Tal como ocorre em grande parte das instituições museológicas, o Museu do Trem é visitado, segundo Bartolomeu, predominantemente por grupos escolares e famílias. Os primeiros com destaque para a Educação Infantil e o Ensino Fundamental I, abarcando, assim, a faixa etária de 4 a 12 anos, em média. Tendo em vista que o museu, não dispõe de mediadores, toda a relação da instituição com seu público se dá por meio de legendas e outros instrumentos existentes no espaço expositivo que, atualmente, apresenta fragilidades. Para que o público tenha uma experiência museal prazerosa e permita que se inicie uma relação positiva com os espaços de memória, é interessante promover experiências que estimulem o senso crítico, o deleite e o interesse por esse patrimônio¹³. A comunicação ocorre em diferentes dimensões, pois no momento que o visitante entra no espaço o processo se inicia, sendo impactado por diferentes elementos: luz, ambiência, hospitalidade etc. Como Gouvêa,¹⁴ apresenta em sua palestra na mesa redonda no I Encontro Nacional da REM, o museu atuante como espaço de conformação do sujeito e sua maneira de agir, sendo a exposição uma indicação de como olhar. O ato de comunicar não se finda na colocação de objetos e de elementos textuais no ambiente de exposição, a museografia é um campo complexo, que contempla entre outras questões, um conjunto de ações que contribuem para a experiência museal.

O processo comunicacional que ocorre no ato da visitação, não se restringe as legendas existentes no percurso. Conforme analisado por Alice Bemvenuti, cabe lembrar que os espaços onde se preservam o patrimônio ferroviário podem causar uma primeira relação de estranhamento, seja pela ausência de contato com este tipo de acervo, seja pela forma que estes objetos são apresentados ao público, por meio do processo de comunicação museológica.¹⁵ Com

¹³ CARVALHO, Cristina, LOPES, Thamiris. *O público infantil nos museus*. 2016.

¹⁴ GOUVÊA, Guaracira. Mediação ou Intervenção. In: I Encontro Nacional da REM. *Anais do I Encontro Nacional da Rede de Educadores em Museus e Centros Culturais do Estado do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Fundação Casa de Rui Barbosa, 2010. p.43. Gouvêa é Doutora em educação, gestão e difusão em biociências pela UFRJ.

¹⁵ BEMVENUTI, Alice. *Gestão de museu: comunicação e público – estudo sobre o Museu do Trem, São Leopoldo*, 2016. Disponível em: <file:///C:/Users/Jessica/Downloads/AliceBemvenutiREVISADA.pdf>. Acesso em 30 jun. 2018.

base em Cury¹⁶, adotamos nesta pesquisa a perspectiva de comunicação museológica, , assim como a terminologia quando nos referimos à experiência museológica ou museal¹⁷.

Desta forma o objetivo deste trabalho é analisar o circuito expositivo e realizar o diagnóstico enfocando no processo de comunicação museológica com ênfase nos recursos textuais encontrados no estudo de caso do Museu do Trem do Rio de Janeiro. Entretanto ao eleger um museu como viés da discussão é importante uma compreensão mais ampla do contexto no qual ele está inserido, bem como uma abordagem sobre outras categorias que perpassam e adensam o tema. Nesse sentido busco uma aproximação com os conceitos que permitem estabelecer as relações necessárias ao entendimento do nosso objeto, a partir de algumas perspectivas do Patrimônio, da Memória e da Museologia. Como metodologia aplicada temos a realização de contato via email com Telma Lasmar, cuja participação no planejamento e criação dos centros de preservação ferroviária foi importante para o cenário desta tipologia de patrimônio no Brasil, bem como com o ferroviarista autor do livro *O Apito do Trem*, Ordilei Costa e o diretor do museu Bartolomeu H. d'El-Rei Pinto; e as visitas técnicas, que ocorreram ao longo do segundo semestre do ano de 2018, onde pudemos observar os pontos fortes e mais fragilizados do museu a serem apontados nesta pesquisa.

Este trabalho se estrutura em três capítulos, inicialmente analisaremos conceitos fundamentais a discussão que será empreendida com base nas cartas patrimoniais buscando destaque para o patrimônio industrial e patrimônio ferroviário; e da análise bibliográfica dos campos de museologia, memória e patrimônio. As discussões sobre as tipologias de patrimônio cultural serão norteadas a partir de documentos oficiais, leis e portarias sobre o tema. Sendo posteriormente realizado um panorama do patrimônio ferroviário inserido na macro categoria do patrimônio industrial mundial, além de realizar uma contextualização com a Revolução Industrial e da criação do modal férreo.

Ao longo do segundo capítulo abordaremos a tríade que, segundo alguns autores, formam os pilares de sustentação das instituições museológicas, formada pela Conservação, Pesquisa e Comunicação. A partir do pensamento de Mario Chagas, Tereza Scheiner e Marília Xavier Cury

¹⁶ CURY, Marília Xavier. *Comunicação Museológica: uma perspectiva teórica e metodológica de recepção*. Tese de doutorado. Disponível em: file:///C:/Users/User/Desktop/Docs%20Jessica%20Mestrado/Comunicaomuseologica_MXCury.pdf. Acesso em 27 agos. 2018.

¹⁷ O termo museológico foi escolhido em detrimento do museal, pois o compreendemos como o campo teórico e reflexivo da museologia, que engloba o campo museal, com suas práticas e aplicações, e sendo assim, conveniente ao desenvolvimento desta pesquisa.

analisaremos o Museu do Trem em seu diálogo com a sociedade. Ainda, no segundo capítulo, destacaremos o espaço de memória com sua trajetória histórica e conceitual, que nos permitirá uma análise mais aprofundada da instituição, onde também faremos um diagnóstico do circuito expositivo.

Por fim, apresentamos no terceiro capítulo, uma análise da exposição de longa duração, finalizando como produto desta pesquisa, uma proposta expográfica a fim de otimizar os suportes e legendas existente no museu.

Ressalto que este trabalho se justifica, também, como explicitado no início, por uma inquietação mesclada com uma paixão enriquecida pelo olhar acadêmico que a museologia possibilitou sobre este local de memória. Estes elementos aguçaram minha percepção e preocupação em relação ao estágio avançado de deterioração do patrimônio ferroviário. O Estado tem como dever proteger e preservar estes bens, mas as ações que deveriam ser implementadas para cumprir esta tarefa não estão sendo realizadas na dimensão exigida. Certamente outras tipologias de patrimônio também sofrem com o descaso do poder público, mas o setor ferroviário está em degradação há muito tempo demandando atenção urgente.

No âmbito do Programa de Memória e Acervos este estudo se insere na Linha 1 – Patrimônio documental: representação, gerenciamento e preservação de espaços de memória, por eleger um museu como objeto de estudo e analisar sua representação junto ao público a partir do campo da Museologia. Este estudo pretende, ainda, apresentar ao Museu do Trem, como contrapartida, uma proposta de reformulação do circuito expositivo tornando-a mais eficaz e compatível com a importância que este espaço deve desempenhar na preservação do patrimônio ferroviário.

1 PELOS TRILHOS DO PATRIMÔNIO

Patrimônio e memória são conceitos associados que ao longo do tempo foram sendo apropriados por diferentes campos do conhecimento, sobretudo por suas características polissêmicas.

Como sinaliza Luiz Torelly¹⁸, a partir da Revolução Francesa o conceito de patrimônio cultural se institucionaliza referindo-se à apropriação de elementos que evocam o sentimento de pertencimento, de identidade, expressando a ideia de coletividade, questões estas ligadas à memória e tradição juntamente com a vontade de preservá-los. Para Tereza Scheiner

O próprio conceito de Patrimônio remete à ideia de valor, o que nos permite lembrar o seu caráter de signo. Lembremos aqui, mais uma vez, que o Patrimônio é uma poderosa construção sógnica, constituída e instituída a partir de percepções identitárias e integralmente vinculada ao sentimento de pertença – a partir do qual se reflete em todos os jogos da memória e se expressa em todas as representações sociais. [...] Impregnado de um sentido econômico, expressa as relações que cada grupo social estabelece com a natureza ou com sua produção cultural – estando diretamente influenciado pelas maneiras sob as quais cada sociedade compreende Natureza e Cultura¹⁹.

A citação anterior reforça a associação do termo patrimônio à identidade e valor, e esta perpassa todas as categorias, presente, portanto em nosso objeto de estudo. Neste sentido o interesse do Estado nos parece bastante oportuno, na medida em que sua atuação será determinante na representação de memória e identidade do que será apropriada pela sociedade. De acordo com Diana Lima

A (re) interpretação que se faz do produto cultural ao qualificá-lo na categoria de Bem Cultural é uma atribuição de valor, um juízo elaborado pelo campo cultural que o consigna como elemento possuidor de caráter diferencial. E ao distingui-lo desse modo, torná-lo “especial” e em posição de destaque perante os demais objetos da mesma natureza, emprestando-lhe sentido de excepcionalidade²⁰.

O processo de patrimonialização de um objeto (patrimônio material), local, cerimônia (patrimônio imaterial) é a ação de escolher o que deve atuar como símbolo identitário, ou seja, é a eleição de um elemento que caracterize uma sociedade e/ou um grupo. Aqui vale ressaltar que este processo de seleção é uma ação política uma vez que sua consequência mais premente é entrar para o panteão da memória, “salvar-se do mundo do esquecimento”. De acordo com

¹⁸ TORELLY, Luiz P. P. Notas sobre a evolução do conceito de patrimônio cultural. Fórum Patrimônio, 2012. Luiz Torelly é diretor de articulação e fomento do IPHAN.

¹⁹ SCHEINER, Tereza. Sob o signo do patrimônio: museologia e identidades regionais 2006, p.1.

²⁰ LIMA, Diana Farjalla C. Herança cultural (re) interpretada ou a memória social e a instituição museu: releitura e reflexões. 2008, p.36.

Pollack²¹, essa referência do passado serve como forma de manter a coesão, a busca por objetivos em comum daqueles indivíduos ou instituições que compartilham de uma memória. É a afirmação de seu espaço e de seus discursos.

Há uma constante negociação no processo da construção da memória. Neste sentido o que será lembrado e utilizado como símbolo representativo de um dado contexto ou grupo é alvo de disputa de poder. É a relação do esquecer e do lembrar, duas faces de uma mesma moeda. Pela análise de Halbwachs,

Para que nossa memória se beneficie da dos outros, não basta que eles nos tragam seus testemunhos: é preciso também que ela não tenha deixado de concordar com suas memórias e que haja suficientes pontos de contato entre ela e as outras para que a lembrança que os outros nos trazem possa ser reconstruída sobre uma base comum²².

Françoise Choay²³, analisa o papel do Estado na definição da noção de patrimônio, a “coisa” que ultrapassa a questão do tempo, e o objeto patrimonializado estaria presente para relembrar e ser reivindicado por aqueles que pertencem a um mesmo território.

Vale ressaltar que a patrimonialização ocorre ou não em espaços museais, que se difere da musealização²⁴ como parte do processo museológico. Para Loureiro a musealização compreende o “processo (ou conjunto de processos) por meio dos quais alguns objetos são privados de sua função original e, uma vez revestidos de novos significados, adquirem a função de documento²⁵”. É por meio deste processo que o museólogo atua e contribui para o prolongamento da existência do objeto no espaço museológico e trabalha para comunicar os valores encontrados no mesmo como símbolo de memória a que foi eleito, atuando como signo de uma determinada comunidade. Este objeto de memória, pode ser um bem musealizado ou um patrimônio (musealizável). Conforme analisa Diana Farjalla, a diferenciação entre esses termos está na instituição que o tutela e no tratamento informacional que ele recebe. Os laços

²¹ POLLACK, Michael. *Memória, esquecimento, silêncio*. Estudos Históricos. Rio de Janeiro, 1989, p. 3-15. Disponível em: <http://bibliotecadigital.fgv.br/ojs/index.php/reh/article/view/2278/1417>. Acesso em 18 jan. 2019.

²² HALBWACHS apud POLLACK, Michael. *Memória, esquecimento, silêncio*. Estudos Históricos. Rio de Janeiro, 1989, p. 3-15. Disponível em: <http://bibliotecadigital.fgv.br/ojs/index.php/reh/article/view/2278/1417>. Acesso em 18 jan. 2019.

²³ CHOAY, Françoise. *Alegoria do Patrimônio*. São Paulo. 2001. Françoise Choay é historiadora francesa e professora de urbanismo na Université de Paris VIII.

²⁴ ICOM. *Conceitos-chave de museologia*. 2013. Disponível em: http://www.icom.org.br/wp-content/uploads/2014/03/PDF_Conceitos-Chave-de-Museologia.pdf. Acesso em 11 jan. 2019.

²⁵ LOUREIRO, José. *Documento e musealização: entretecendo conceitos*. MIDAS. Museus e estudos interdisciplinares. 2013. Disponível em: <https://journals.openedition.org/midas/78>. Acesso em 30 jun. 2018.

que aproximam os conceitos é a ressignificação pela qual o bem passa, é o agregar de novo sentido ao item, transformando ele em patrimônio²⁶.

Esta seleção do que é patrimônio é influenciada pelas diferentes percepções de valoração que variam de acordo com o recorte temporal, afetando desta forma a classificação de elementos passíveis de se tornarem símbolos. De acordo com o Decreto Lei nº 25,

Constitui o patrimônio histórico e artístico nacional o conjunto dos bens móveis e imóveis existentes no país e cuja conservação seja de interesse público, quer por sua vinculação a fatos memoráveis da história do Brasil, quer por seu excepcional valor arqueológico ou etnográfico, bibliográfico ou artístico²⁷.

Em 1937, com a criação do SPHAN, a qualificação dos bens compreendidos como patrimônio se alinhava às características físicas dos objetos. Com influência ocidental e eurocêntrica, mais especificamente, a monumentalidade e feitos memoráveis remete a grandes obras, sejam construtivas ou artísticas, assim atuando como uma forma de evidenciar e conchamar a produção humana por meio da predileção em preservar bens em sua maioria de “pedra e cal”²⁸. Conforme as discussões transcorriam, progressivamente novos elementos passaram a ser elencados e conceituados como patrimônio, incluindo sítios naturais e outros testemunhos do meio que cerca o homem. Por fim, o campo do patrimônio se alarga e acaba por abranger o aspecto imaterial, que vêm por meio do estreitamento das relações humanas com a globalização. De acordo com André Desvallés, “essa noção, originária dos países asiáticos (notadamente do Japão e da Coreia), funda-se sobre a ideia de que a transmissão, por ser efetiva, repousa essencialmente sobre a intervenção humana”²⁹. Ou seja, o patrimônio é resultado das negociações, das trocas também de interesses socioeconômicos, uma constante absorção de modos culturais diversos, essa troca acaba por nos remeter a constantes reivindicações e subjugo de valores.

²⁶ FARJALLA, Diana. *Musealização e Patrimonialização: formas culturais integradas, termos e conceitos entrelaçados*. ENANCIB. 2014. p.4335.

²⁷ BRASIL. Decreto Lei nº 25 de 1937. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/De10025.htm. Acesso em 03 dez. 2018.

²⁸ OLIVEIRA, Luiz A. O patrimônio para além da Pedra e Cal: um estudo sobre usos e apropriações da cidade. 2017. Disponível em: https://repositorio.ufpe.br/bitstream/123456789/811/1/arquivo4349_1.pdf. Acesso em: 30 jun. 2018.

²⁹ ICOM. *Conceitos chave da museologia*. 2013. Disponível em: http://www.icom.org.br/wp-content/uploads/2014/03/PDF_Conceitos-Chave-de-Museologia.pdf. Acesso em 03 dez. 2018.

A seletividade é encontrada nos discursos e narrativas adotados pelos museus e na musealização de objetos das mais diversas tipologias possíveis. Chagas³⁰, aborda a caracterização do esquecimento e da lembrança nos ambientes de memória, definindo estes espaços como sendo lugares de poder.

Entremeios aos acontecimentos políticos e sociais ao redor do mundo, cabe destaque às reuniões e debates internacionais referentes à preservação do patrimônio cultural. Muitos desses encontros foram estruturados pela Organização das Nações Unidas (ONU), onde o assunto em questão era o que seria protegido, quais os meios legais para tal e a maneira mais eficiente de preservar estes símbolos nacionais.

Desses encontros, motivados por inquietações dos profissionais que atuavam com a preservação de bens culturais³¹ com o intuito de que os discursos de proteção convergissem, foram elaboradas as cartas patrimoniais, contendo recomendações e diretrizes com o objetivo de normatizar o campo do patrimônio num contexto mais amplo. Com o resultado devastador de duas grandes guerras e o riscos de que os testemunhos materiais fossem afetados por novas instabilidades políticas e sociais, as nações uniram-se para também atuarem na preservação desses bens. De forma sucinta, a cooperação iniciou-se com a eminente construção da Barragem de Assuan no Egito, que inundaria “o vale em que se encontravam os templos de Abu Simbel, um tesouro da antiga civilização egípcia”³². A redefinição de conceitos também pode ser pontuada como um dos elementos existentes em alguns desses documentos, como ocorreu com o patrimônio industrial e ferroviário.

Este último deve-se ao amplo desenvolvimento e disseminação do pensamento da Revolução Industrial tendo a Inglaterra do século XVIII como berço e que por meio dela novos maquinários, novas classes sociais, novos tipos de relações interpessoais, econômicas e políticas acabaram por se moldar. Inserido neste contexto, carece de atenção o estilo arquitetônico com base na arte do ferro e do vidro, que de acordo com alguns autores, no século XIX foi responsável por simbolizar a revolução em questão no âmbito artístico. Nestes períodos, compreendidos entre os séculos XVIII e XIX, o ser humano adaptou-se a novas

³⁰CHAGAS, Mário. *Memória e Poder*. Dois movimentos. Cadernos de Sociomuseologia, [S.I.], 2009. Disponível em: <http://revistas.ulusofona.pt/index.php/cadernosociomuseologia/issue/view/36>. Acesso em 05 jul. 2018. Mário Chagas é museólogo e professor da Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro.

³¹ SALCEDO, Rosio Fernandez Baca. *A reabilitação da residência nos centros históricos da América Latina*. 2007.

³² UNESCO. Organização das Nações Unidas para a Educação, Ciência e Cultura. Disponível em: <http://www.unesco.org/new/pt/brasil/cultura/world-heritage/heritage-legacy-from-past-to-the-future/>. Acesso em 03 dez. 2018.

formas de se relacionar, tanto no âmbito social privado quanto no público. As relações sociais e os aspectos que permeiam esse cenário tornaram-se passíveis de análise e estabeleceu-se um novo recorte conceitual cujo termo foi cunhado como patrimônio industrial.

1.1 Patrimônio industrial: panorama

Como abordamos acima as cartas patrimoniais, grande parte delas construídas em encontros internacionais promovidos pelos órgãos que militam em prol da preservação dos bens culturais num contexto mundial, são de fundamental importância no âmbito do recorte patrimonial que vimos discutindo. Neste sentido, propomos a análise de alguns desses documentos em função de seus desdobramentos.

Neste contexto destacamos a Carta de Atenas³³, produzida no ano de 1931, na qual constam as primeiras recomendações acerca do assunto da preservação dos bens materiais tidos como monumentos de importância para a sociedade. Tratava-se de um esforço partindo do meio acadêmico visando o interesse de grupos sociais específicos, para que assim se mantivessem os monumentos preservados, monumentos estes que são históricos, artísticos ou científicos. Estas categorias até então eram as que possuíam maior relevância para as nações e, por conseguinte mereciam atenção. “A conferência assistiu à exposição das legislações cujo objetivo é proteger os monumentos pertencentes às diferentes nações.”³⁴

O Estado, mesmo que não sendo o proprietário legal, era responsável pela manutenção dos bens de valores monumentais e intervinha caso fosse necessário à sua preservação.

Em consequência, aprovada a tendência geral dessas legislações, a conferência espera que elas sejam adaptadas, às circunstâncias locais e à opinião pública, de modo que se encontre a menor oposição possível, tendo em conta os sacrifícios a que estão sujeitos os proprietários, em benefício do interesse geral. Votou-se que em cada Estado a autoridade pública investida do poder de tomar, em caso de urgência, medidas de conservação³⁵.

Como vinha ocorrendo ao longo do tempo, a conceituação do campo do patrimônio, bem como o “desenvolvimento de metodologias e técnicas de preservação” eram propostas por arquitetos e urbanistas. Partindo do princípio da incipiente ação interdisciplinar no campo da

³³ ESCRITÓRIO INTERNACIONAL DOS MUSEUS SOCIEDADE DAS NAÇÕES. 1931, Atenas. *Carta de Atenas*. 1931. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Carta%20de%20Atenas%201931.pdf>. Acesso em: 23 jan. 2018.

³⁴ *Ibidem*.

³⁵ *Ibidem*.

preservação, os edifícios eram singularizados por conta de sua monumentalidade e de modo unitário, sem a relação com o conjunto urbano a que se inseria. As características prezadas nos edifícios eram representativas de uma elite social que detinham o poder aquisitivo para a compra e construção de estruturas com elementos da arquitetura que buscavam preservar. Muito dessa monumentalidade se alinhava à busca pela valorização do ser nacional, na construção da nacionalidade no período de criação do SPHAN, em 1937, sob regime do Estado Novo de Getúlio Vargas. A retomada do período colonial como o representativo da memória e história nacional aponta a ideia de que aqueles casarios, compostos por diversos cômodos e decorações são os símbolos a serem preservados. Tal como sinaliza Natália Santos, “Getúlio Vargas, além de “pai dos pobres”, tornou-se também pai desses intelectuais. Era o presidente, personificação do regime, que estaria atendendo as vontades do povo por intermédio dos “homens do saber”.

36

Em 1933, dentre as discussões ocorridas no Congresso Internacional de Arquitetura Moderna (CIAM)³⁷, sobre as mudanças urbanísticas e arquitetônicas que atingem as cidades e principalmente afetam diretamente as de cunho histórico, destaca-se a importância dos complexos urbanos e arquitetônicos como pontos caracterizadores das cidades, afastando-se do pensamento de que somente elementos avulsos, monumentos estanques seriam passíveis de valorização histórica, artística etc. Na Carta de Atenas, em 1933, ainda não há o reconhecimento de cidades inteiras como patrimônio e muito menos dos elementos “industriais”, em sua conceituação, porém é o pensamento embrionário voltado ao complexo conjunto da produção humana. Incluídos nesse conjunto arquitetônico e urbanístico está a importância do traçado dos meios de transporte para o desenvolvimento das cidades, construindo sua história, modos de viver da população, possibilitando assim a representação do passado e sua revalorização. Como podemos ver no trecho da Carta de Atenas de 1933 a seguir.

No decorrer da História, circunstâncias particulares determinaram as características das cidades: defesa militar, descobertas científicas, administrações sucessivas, desenvolvimento progressivo das comunicações e dos meios de transporte (rotas terrestres, fluviais e marítimas, ferroviárias e aéreas). A História está inscrita no traçado e na arquitetura das cidades. Aquilo que deles subsiste forma o fio condutor que, juntamente com os textos e os

³⁶ SANTOS, Natália Cabral dos. *Intelectuais, construção da nacionalidade e Estado Novo*. 2014. Disponível em: http://www.encontro2014.rj.anpuh.org/resources/anais/28/1400122258_ARQUIVO_Intelectuais.construcaodanacionalidadeeEstadoNovoANPUH.pdf. Acesso em 03 dez. 2018.

³⁷ CIAM. ASSEMBLÉIA DO CIAM. 1933, Atenas. *Carta de Atenas*. 1933. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Carta%20de%20Atenas%201933.pdf>. Acesso em: 23 jan. 2018.

documentos gráficos permite a representação de imagens sucessivas do passado³⁸.

A imagem do passado, este representado no presente, a memória e a história que perpassam as edificações até as relações humanas que se constroem em meio a materialidade das cidades, é abordado como um conjunto articulado entre materialidade e imaterialidade. Esta noção de complementaridade entre os elementos é a percepção de que o patrimônio não se limita a materialidade do objeto e não se restringe a elementos únicos, mas sim, elementos que conversam entre si, consolidando um conjunto entre território, edifícios, praças e outros, com a potencialidade da patrimonialização. Essa abrangência na visão preservacionista dos monumentos é a questão que vai ganhando espaço de debate, ultrapassando a materialidade dos edifícios.

Ainda nesta perspectiva, temos em 1956 a Recomendação de Nova Dheli produzida no âmbito da Conferência Geral da Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura, em sua 9ª sessão. Nela é enfatizada a importância da colaboração entre países, equipes técnicas e população como fatores decisivos para o sucesso na empreitada de valorização e preservação de bens culturais. A identificação da população com o patrimônio o legitima, pois “a identidade da coletividade como elemento de aferição para a atribuição de valor é muito relevante porque permite o reconhecimento do papel fundamental que o grupo de referência possui para a continuidade de um bem cultural³⁹”. Vale ressaltar que este documento não trata do patrimônio de forma genérica, encontramos os princípios do patrimônio arqueológico, que são vestígios históricos das sociedades passadas e que devem estar protegidas pelas autoridades nacionais, conferindo-lhes identificação por meio de ações que envolvam sua posterior difusão à sociedade. Os agentes responsáveis devem definir os vestígios arqueológicos a serem preservados respeitando as diretrizes apontadas no documento em questão, prezando pelo compromisso social, político e cultural local⁴⁰.

Pouco tempo mais tarde, no Brasil, em 1961, é instituída a Lei nº 3.924⁴¹, com foco na preservação dos monumentos arqueológicos e pré-históricos. O Brasil se mostrava em consonância com as discussões e resoluções do âmbito da preservação de bens de interesse patrimonial. Com essa disposição tornou possível a preservação, por exemplo, nos anos de

³⁸ Ibidem.

³⁹ GONÇALVES, Ana. Dicionário do Patrimônio Cultural. IPHAN. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/dicionarioPatrimonioCultural/detalhes/34/valor-etnografico>. Acesso em 23 mar. 2018.

⁴⁰ BUENO, Lucas de Melo Reis. *Arqueologia, Patrimônio e Sociedade: Quem define a agenda?* 2011.

⁴¹ BRASIL. Lei nº 3.924, de 26 de julho de 1961. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/1950-1969/L3924.htm. Acesso em 03 dez. 2018.

1970, do Parque Nacional da Serra da Capivara, reserva com vestígios arqueológicos da mais antiga presença do homem na América do Sul. A Arqueologia é conceituada na legislação como resquícios provenientes do período de atividades dos paleoameríndios, não sendo mencionado ainda, restos de quaisquer testemunhos datados do início da implantação de oficinas e estradas de ferro brasileiras. A noção de proximidade temporal com a época do Império, e consequentemente, da era das ferrovias no Brasil, pode ter sido uma das contribuições para a não inclusão da arqueologia industrial como um dos dispostos sobre a preservação de monumentos arqueológicos nacionais.

A Organização dos Estados Americanos⁴²(OEA), em reunião sobre conservação e utilização de monumentos e lugares de interesse histórico e artístico, ocorrida em 1967, aponta que uma política de preservação – que engloba as ações de conservação e restauração – colabora não só culturalmente, mas também economicamente para a sociedade. Esses lugares atuam como instrumentos de revitalização, tanto em esfera nacional, contribuindo com a economia da nação e de maneira mais localizada, ajudando suas regiões e bairros a voltarem a ter reconhecimento e consequentemente atraírem investimentos a partir da utilização adequada desses locais de memória. A economia gerada por meio do fomento da cultura é um aspecto a ser abordado. Tendo como referência dados apresentados pela Secretaria Especial de Cultura⁴³ no ano de 2017, o setor movimentou 4% do PIB brasileiro⁴⁴, demonstrando um crescente se comparado a análises feitas pela Firjan no ano de 2015, que constatou que indústrias criativas e culturais foram responsáveis por gerar R\$ 155,6 bilhões, o que representou cerca de 2,64% do PIB daquele ano⁴⁵. Entretanto, para que esta situação se torne favorável à sociedade são necessárias estratégias constantes de preservação em consonância com as políticas públicas.

⁴² “A Organização dos Estados Americanos é o mais antigo organismo regional do mundo. A sua origem remonta à Primeira Conferência Internacional Americana, realizada em Washington, D.C., de outubro de 1889 a abril de 1890. Esta reunião resultou na criação da União Internacional das Repúblicas Americanas, e começou a se tecer uma rede de disposições e instituições, dando início ao que ficará conhecido como “Sistema Interamericano”, o mais antigo sistema institucional internacional”. Disponível em http://www.oas.org/pt/sobre/quem_somos.asp. Acesso em 22 jun. 2018.

⁴³ De acordo com a MP 871 de 1 de janeiro de 2019, o Ministério da Cultura foi em 2019, no governo do Presidente Jair Bolsonaro, incorporado pelo Ministério da Cidadania, tendo uma secretaria especial respondendo pela área da cultura. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2019-2022/2019/Mpv/mpv870.htm. Acesso em 11 jan. 2019.

⁴⁴ AGENCIA BRASIL. Disponível em: <http://agenciabrasil.ebc.com.br/cultura/noticia/2017-04/ministerio-estima-que-cultura-e-responsavel-por-4-do-pib>. Acesso em 03 dez. 2018.

⁴⁵ BNDES. Banco Nacional de Desenvolvimento. *Economia criativa*. 2018. <https://www.bndes.gov.br/wps/portal/site/home/conhecimento/noticias/noticia/economia-criativa2>. Acesso em 03 dez. 2018.

O Informe de Weiss, apresentado à Comissão Cultural e Científica do Conselho da Europa em 1967 retrata bem a questão entre o não inviabilizar o progresso das cidades e em paralelo desenvolver políticas de preservação do passado por meio da revalorização dos monumentos e lugares históricos como forma de atribuir valor econômico a estes. “É possível equipar um país sem desfigurá-lo; preparar e servir ao futuro sem destruir o passado. A elevação do nível de vida não deve se limitar à realização de um bem-estar material progressivo” (Normas de Quito, 1967)⁴⁶.

Têm-se assim uma das ações que visavam reestruturar o entorno dos monumentos e lugares históricos, onde anteriormente sofreram com a degradação que foi ocasionada pela expansão urbanística desorganizada, tendo afetado principalmente os países latino-americanos. Pois, há de se perceber que as ações direcionadas à preservação do patrimônio tangem a esfera não só simbólica como também econômica. O viés político atrelado às decisões preservacionistas traz à tona uma outra vertente de abordagem sobre o patrimônio, o turístico-econômico. Segundo Costa, “o patrimônio adquire um caráter mercadológico, é um produto cultural fabricado, empacotado e vendido para platéias [sic] exclusivas; é uma dialética que envolve a questão patrimonial, hoje, também na América Latina”⁴⁷. Dito isto, antes o que se encontrava em degradação ganha notoriedade econômica, uma nova dimensão patrimonial, como no caso do Porto Maravilha no Rio de Janeiro. Este considerado um dos maiores empreendimentos de revitalização de área urbana nacional, visa recuperar, atrair novos investimentos e desenvolver o potencial econômico cultural e criativo para o município, além da valorização do espaço buscar novos moradores para os bairros que compõem a extensão de 5 milhões de metros quadrados da área. Entretanto, este é um tema que merece cautela e uma análise crítica, pois como nos alerta Ulpiano Menezes⁴⁸ há um lado danoso do turismo, ocorrendo uma privatização da memória e suas formas de manifestações.

A preservação deve ser analisada sob diferentes aspectos que incluem as ações operacionais, empreendidas pelos órgãos de patrimônio, mas, também, pela reverberação que os bens patrimoniais precisam ter junto a sociedade. A difusão é fundamental para o processo de

⁴⁶ REUNIÃO DA ORGANIZAÇÃO DOS ESTADOS AMERICANOS. 1967, Quito. *Normas de Quito*. 1967. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Normas%20de%20Quito%201967.pdf> Acesso em: 23 jan. 2018.

⁴⁷ COSTA, Everaldo Batista da. *O lugar da América Latina na geografia do Patrimônio Mundial*. [20-]. Everaldo Costa é professor no Departamento de Geografia da Universidade de Brasília - IH-UnB, doutor, mestre e graduado em Geografia pela Universidade de São Paulo - FFLCH-USP.

⁴⁸ MENEZES, Ulpiano. Os museus e as ambiguidades da memória: A memória traumática. Conf. 10o. Encontro Paulista de Museus – Memorial da América Latina. 18.07.2018. Disponível em: <https://www.sisemsp.org.br/wp-content/uploads/2018/08/Ulpiano-Bezerra-de-Meneses.pdf>. Acesso em 11 jan. 2019.

aproximação dos grupos com os bens que, teoricamente, as representam, criando laços identitários. Quando isto não ocorre os bens se tornam elementos meramente decorativos, sem identificação com as pessoas, não existindo por parte delas interesse em sua preservação.

A partir do reconhecimento desses espaços públicos como potentes ambientes de comunhão, de trocas sociais, se apresenta uma oportunidade de presentificação da memória, acionada pelos dispositivos presentes nos bens patrimoniais. Como Pinheiro e Carneiro observam,

um lugar pode ser vinculado a diferentes discursos econômicos, políticos e sociais. E também por revelar, no diálogo com o processo de intervenção urbanística em curso, como a noção de patrimônio pode figurar como matéria-prima na transformação da imagem da cidade⁴⁹.

Sabemos que a teia da história não é composta de acontecimentos isolados e lineares, a análise das principais discussões e cartas foram feitas aqui como forma de ampliar a discussão sobre nosso objeto corroborando a simultaneidade dos fatos responsáveis pela construção da memória nacional. Os acontecimentos se sobrepõem, embora nem sempre estejam interligados no momento da ação, entretanto parece haver de alguma forma, uma conexão que se estabelece a posteriori. E para que ocorresse a ampliação do conceito de patrimônio foi preciso rever e analisar cartas produzidas em outros contextos, percebendo a interdisciplinaridade existente, entendendo desta forma que o assunto permeia campos disciplinares distintos. Chegamos assim a Carta de Machu Picchu⁵⁰ em 1977.

O referido documento, elaborado no âmbito do Encontro Internacional de Arquitetos, enfatiza a dificuldade imposta sobre o crescimento urbano desordenado e desarticulado, causando uma deficiência comunicacional entre as regiões das cidades, afetando não só a qualidade de vida daqueles que as habitam como também no uso inadequado dos monumentos históricos. Percebemos neste contexto a presença de aspectos imateriais nas preocupações dos profissionais que lidam com o tema, ao sinalizarem, por exemplo, as relações sociais. O conceito de preservação passando a englobar os elementos intangíveis do patrimônio é

⁴⁹ PINHEIRO, Márcia; CARNEIRO, Sandra. *Revitalização urbana, patrimônio e memórias no Rio de Janeiro: usos e apropriações do Caís do Valongo*. 2016. Respectivamente, professora adjunta de Antropologia do departamento de Ciências Sociais e do Programa de Pós-graduação em Ciências Sociais do IFCH/UERJ; e Doutora em Ciências Humanas com ênfase em Antropologia Cultural pelo Programa de Pós-Graduação em Sociologia e Antropologia da Universidade Federal do Rio de Janeiro.

⁵⁰ ENCONTRO INTERNACIONAL DE ARQUITETOS. 1977, Macchu Picchu. *Carta de Macchu Picchu*. 1977. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Carta%20de%20Machu%20Picchu%201977.pdf>. Acesso em: 23 jan. 2018.

relativamente recente, abrindo caminho para à sua efetiva inclusão em registros legais produzidos em seguida. No Brasil, esta discussão tem seu embrião na Constituição Federal de 1988, que em seus artigos 215 e 216, ampliou a noção de patrimônio cultural ao reconhecer a existência de bens culturais de natureza material e imaterial. Em 2003 é publicada, pela UNESCO, no âmbito da Conferência Geral, a Convenção para Salvaguarda do Patrimônio Cultural Imaterial que entende

por *patrimônio cultural imaterial* as práticas, representações, expressões, conhecimentos e técnicas - junto com os instrumentos, objetos, artefatos e lugares culturais que lhes são associados - que as comunidades, os grupos e, em alguns casos, os indivíduos reconhecem como parte integrante de seu patrimônio cultural⁵¹.

Destacamos, também, no contexto nacional o Decreto nº 3551⁵², de 4 de agosto de 2000, por meio do qual foi instituído, pelo IPHAN, o Registro de Bens Culturais de Natureza Imaterial, e em 2004 é criado o Departamento do Patrimônio Imaterial (DPI) responsável pela elaboração de uma política de salvaguarda mais estruturada. Desde então saberes, festas, modos de fazer e outros passaram a integrar a lista de bens imateriais.

A partir dessa abordagem defendemos que a arquitetura urbana, sua malha de transporte e as relações sociais entre regiões/bairros, montam um cenário a ser preservado em sua totalidade. A manutenção dos sistemas de transporte implementados em períodos passados, atuariam como pistas que contribuem para a reconstrução da memória. Ao associarmos os vestígios do passado às novas formas de transportes em projetos urbanísticos modernos teríamos como compor uma articulação entre o antigo e o novo colaborando para a reformulação de uma região específica e até mesmo num contexto nacional, cultivando as tradições da população local/nacional para as gerações futuras.

Entendendo que as condições de alargamento do conceito de patrimônio foram sendo construídas no decorrer dos inúmeros debates sobre o tema, ainda sim, a compreensão e inserção do conceito de patrimônio industrial não cabia nesses documentos até o momento. A partir de 1978, por meio desta conjuntura percebemos que uma série de elementos contribuem favoravelmente para a consolidação de um grupo, uma organização voltada para a valorização

⁵¹ UNESCO. Convenção para a salvaguarda do patrimônio cultural imaterial. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Convencao%20Salvaguarda%20Patrim%20Cult%20Imaterial%202003.pdf>. Acesso em 30 jun. 2018.

⁵² BRASIL. Decreto nº 3551, de 4 de agosto de 2000. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/d3551.htm. Acesso em 11 jan. 2019.

e preservação de tais sítios industriais. Em memorando de entendimento⁵³, o *The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage* (TICCIH), que associado e colaborando com o *International Council of Monuments and Sites* (ICOMOS) acerca dos assuntos referentes ao patrimônio industrial, elaboraram uma carta específica sobre esta tipologia de patrimônio, a Carta de Nizhny Tagil⁵⁴, um resultado da Assembleia Nacional do TICCIH aprovada por seus membros em 17 de julho de 2003, em Moscou⁵⁵.

Foram postas em pauta no documento mencionado as definições sobre patrimônio industrial, tendo como marco temporal a Revolução Industrial até o início da década dos anos 2000. Por meio da participação de teóricos dos campos da História e Arqueologia, o desenvolvimento do conceito de patrimônio industrial foi apresentado para discussão.

Eric Hobsbawm⁵⁶, traça uma linha da transformação num contexto mundial, em paralelo às revoluções que ocorriam na França e Inglaterra, respectivamente Revolução Francesa e Revolução Industrial, denominada pelo autor de dupla revolução. Nos primeiros anos das atividades industriais, por muitas vezes os trabalhadores acabaram por criar relações com o local de trabalho, seus colegas e o entorno desses espaços industriais, consolidando técnicas que aos poucos se perderiam com o tempo e a falta de prosseguimento da rotina industrial. Essa relação estreita se dava muito em parte pela extensa jornada de trabalho, que alcançava 12 horas/dia e as atividades de cunho familiar e de trabalho se mesclavam no mesmo ambiente físico.

A Carta de Nizhny Tagil é o registro inicial do reconhecimento internacional do patrimônio industrial e contempla os aspectos ressaltados por Hobsbawm em relação às interações sociais e processos técnicos ocorridos no período industrial. Apresentada ao ICOMOS e em seguida a UNESCO, o documento visava à estruturação de diretrizes para que fosse possível dar início a parâmetros mais rigorosos e técnicos quanto à qualificação e classificação do patrimônio industrial. Segundo o documento, termo compreende “edifícios e maquinarias, oficinas,

⁵³ ICOMOS. Memorando de entendimento. Disponível em: <http://ticcih.org/about/icomosticcih-memorandum-of-understanding/>. Acesso em 30 jun. 2018.

⁵⁴ TICCIH. *Carta de Nizhny Tagil*. Comitê Internacional de Conservação do Patrimônio Industrial, 2003. Traduzida em português pela Associação Portuguesa para o Patrimônio Industrial. Disponível em: <http://ticcih.org/wp-content/uploads/2013/04/NTagilPortuguese.pdf>. Acesso em 23 jan. 2018.

⁵⁵ Comitê Brasileiro de Preservação do Patrimônio Industrial. TICCIH Brasil. Disponível em: <http://www.patrimonioidustrial.org.br/modules.php?name=Content&pa=showpage&pid=8>. Acesso em 28 mar. 2018.

⁵⁶ HOBBSAWM, Eric J. *A era das revoluções 1789 – 1848*.

fábricas, minas e locais de processamento e de refinação, entrepostos e armazéns [...] meios de transporte e todas as suas estruturas e infra-estruturas”⁵⁷[sic].

Como primeiro documento a tratar diretamente do tema em suas facetas e características particulares, este se mostrou ainda muito genérico, mas significou o início formal da aplicação do conceito e as diretrizes de avaliação patrimonial. A partir das definições conceituais sobre patrimônio industrial contidas na carta de Nizhny Tagil foi possível expandir a percepção, não só por parte dos profissionais que lidam com a preservação cultural como também de membros da sociedade dos países participantes dos debates, daquilo que viria a ser um vestígio do passado patrimonial. Trazendo para a contemporaneidade esta discussão, definindo ações que impedissem que espaços de memória industrial, ainda em atividade, viessem a sofrer com a perda dos referenciais por descaso em relação aos bens culturais que nos identificam e nos singularizam enquanto sociedade. Para que se preservassem esses espaços, era essencial consolidar a trajetória do reconhecimento da natureza singular dessa tipologia de patrimônio.

Para que se desenvolvesse a potencialidade de investimento nesses espaços industriais, em 2011 por meio da ação conjunta entre ICOMOS e TICCIH, foi publicado o documento intitulado Princípios de Dublin para conservação de sítios, estruturas, áreas e paisagens de patrimônio industrial.

Os interesses primordiais destes Princípios conjuntos coincidem com as noções comuns de Revolução Industrial da era contemporânea, que se caracteriza por uma produção original e especializada, transporte e geração de energia ou aproveitando processos e tecnologias, comércio e interações [sic] de negócios, incluindo novos padrões sociais e culturais⁵⁸.

Cabe ressaltar que apesar de haver a definição do termo patrimônio industrial na Carta de Nizhny Tagil, Kühl⁵⁹, especialista neste campo, critica a ausência de “critérios operativos para reconhecê-los”⁶⁰. Essa fluidez de parâmetros e definições é o reflexo desta recente categorização de patrimônio. O conceito de patrimônio cultural passa por uma necessidade de

⁵⁷ TICCIH. *Carta de Nizhny Tagil*. Comitê Internacional de Conservação do Patrimônio Industrial, 2003. Traduzida em português pela Associação Portuguesa para o Patrimônio Industrial. Disponível em: <http://ticcih.org/wp-content/uploads/2013/04/NTagilPortuguese.pdf>. Acesso em 23 jan. 2018

⁵⁸ TICCIH. *Princípios de Dublin*. 2011. Disponível em: <http://ticcih.org/wp-content/uploads/2017/12/Princi%CC%81pios-de-Dublin.pdf>. Acesso em 29 jan. 2018.

⁵⁹ KÜHL, B. M. *Patrimônio industrial: algumas questões em aberto*. 2010. Disponível em: http://www.usjt.br/arq.urb/numero_03/3arqurb3-beatriz.pdf. Acesso em 28 mar. 2018. Beatriz é arquiteta e pós doutora em preservação pela Università delgi Studidi Roma.

⁶⁰ KÜHL apud FREIRE; LACERDA. *Patrimônio Ferroviário: em busca dos seus lugares centrais*. 2017. Disponível em: <http://www.scielo.br/pdf/urbe/v9n3/2175-3369-urbe-2175-3369009003AO13.pdf>. Acesso em 28 mar. 2018.

reconhecimento de novas possibilidades de representações culturais. O patrimônio industrial devido a sua complexa forma de expressão, acaba por apresentar uma nova demanda de análise e reflexão por parte dos diversos campos de conhecimentos, para assim poder interpretá-lo.

As instalações de produção, verdadeiros gigantes de ferro, moldavam o cotidiano das cidades, tanto em âmbito mercadológico, urbanístico, quanto social. Os vestígios de grandes instalações industriais, variando de fábricas a maquinários ferroviários, que resistiram à Segunda Guerra Mundial viraram foco de análise devido à iminência de sucumbirem tanto aos danos causados por tal guerra quanto pelas transformações urbanísticas na Inglaterra. De acordo com a arquiteta Gabriela Campagnol, “a destruição de importantes testemunhos dessa época implicou na preocupação com a preservação de monumentos e artefatos relacionados à indústria”⁶¹. Para dar conta do universo desse tipo de vestígios e restos, a arqueologia acabou por criar uma subclasse que abarcasse de modo satisfatório o desenvolvimento de estudos, surgindo assim a arqueologia industrial, em meados dos anos de 1950/60.

A mudança do olhar sobre os vestígios industriais emergiu a partir do confronto com o seu desaparecimento na Europa na segunda metade do século XX. A devastação da Segunda Guerra Mundial e o fenômeno da desindustrialização provocavam, por um lado, a obliteração e, por outro, a valorização das marcas da industrialização europeia⁶².

Sobre essa premissa, trazemos as Normas de Quito e a preocupação em relação aos vestígios do período da industrialização e sua revitalização como forma de otimizar os espaços de memória industrial. Essa nova tipologia de bem é desenvolvida em paralelo com a associação do bem cultural e valor econômico⁶³. É a reciclagem da “história não consumida, de uma história que permanece presente⁶⁴”.

A partir do entendimento de que as instalações industriais, as atividades produtivas, as técnicas empregadas pelos trabalhadores agem como representação do passado e podem ser registros históricos com potencial musealizável e patrimonial, permitiu-se que estas fossem valoradas como parte da herança cultural, não só de alcance regional como também de âmbito nacional, portanto

⁶¹CAMPAGNOL apud EVANGELISTA, Rafael. Reportagem. Da arqueologia a Patrimônio. Dossiê Herança Industrial. *Patrimônio*. Rio de Janeiro: IPHAN, 2006.

⁶² ROSA, Carolina Lucena. O patrimônio industrial: a construção de uma nova tipologia de patrimônio. Anais da Anpuh. 2011. Disponível em: http://www.snh2011.anpuh.org/resources/anais/14/1308189074_ARQUIVO_artigoANPUHCarolinaRosa.pdf. Acesso em 05 dez. 2018.

⁶³ OLIVEIRA, Luiz A. O patrimônio para além da Pedra e Cal: um estudo sobre usos e apropriações da cidade. 2017. Disponível em: https://repositorio.ufpe.br/bitstream/123456789/811/1/arquivo4349_1.pdf. Acesso em 30 jun. 2018.

⁶⁴ DEBARY, Octave. *Antropologia dos restos*. Da lixeira ao museu. 2017.

[...] a arqueologia industrial permite um exercício da construção da memória empresarial a partir das técnicas organizativas aplicadas durante a vida da empresa junto às técnicas materiais, e a construção histórica da indústria. Além destas, existem as implicações imateriais, principalmente aquelas que geram reflexos nos indivíduos, seja individual ou coletivamente. Esta interconexão das ciências comprova uma trama social cada vez mais complexa⁶⁵.

No momento em que o espaço industrial foi reconhecido pelo ICOM, TICCIH e sociedade civil como potenciais suportes da memória e da história, a elaboração de seu arcabouço teórico foi acrescida de elementos mais assertivos adensando as discussões em torno do tema. Segundo Silva

Para compreendê-lo torna-se necessário [...] estabelecer as inter-relações [*sic*] com outros campos essenciais a sua compreensão, desde a sociologia, antropologia, história e geografia, nas ciências humanas à arquitetura e engenharias, nas ciências exatas. Essas reflexões determinam um questionamento do papel, da atuação e do lugar de diferentes grupos de preservação do patrimônio e da cultura nacionais com relação aos diferentes elementos que compõem o patrimônio industrial brasileiro.⁶⁶

É interessante perceber que nos parágrafos anteriores elencamos e analisamos as questões que serão os elementos de construção desse trabalho. A problemática dos bens eleitos como patrimônio em meio ao ambiente que se situam; a complexidade de se trabalhar locais que abrigam memórias intimamente associadas ao seu entorno e a necessária investigação e análise sobre os diversos patrimônios culturais, em destaque ao patrimônio industrial. Após a conformação deste encadeamento de pensamentos, resultamos na discussão sobre a necessária reconstrução da memória industrial e na forma que a memória ferroviária e seus suportes materiais foram ganhando *corpus* e demonstrando a necessidade de um debate assertivo sobre suas peculiaridades em meio à categoria de patrimônio industrial.

⁶⁵ SILVA, Ronaldo A. Rodrigues da. Arqueologia Industrial e Patrimônio Industrial: “Novo” enfoque à Memória Cultural. *Revista Fórum Patrimônio*. Belo Horizonte, 2009.

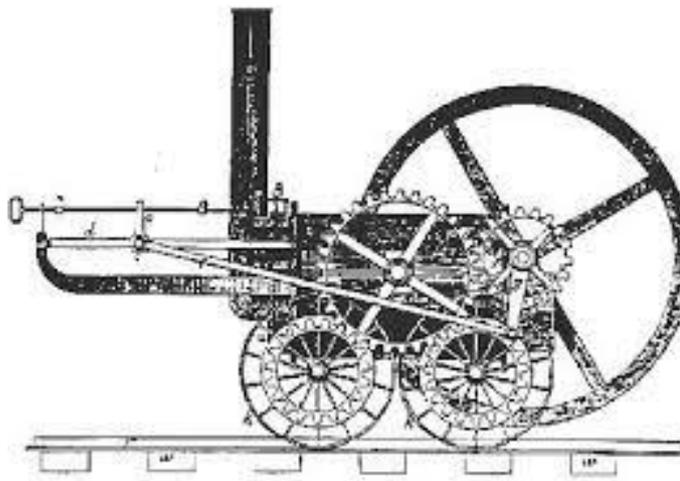
⁶⁶ SILVA, Ronaldo André R. da. O PATRIMÔNIO INDUSTRIAL BRASILEIRO: Reflexões à Memória e História do Século XX. *Anais do 1º Simpósio Científico ICOMOS Brasil*. 2017.

1.1.1 Uma nova categoria: o patrimônio ferroviário

A construção do cenário ferroviário e seu impacto na sociedade, podem ser compreendidos a partir do contexto da Revolução Industrial concomitante com o desenvolvimento e lançamento da primeira locomotiva a vapor do mundo construído por George Stephenson.

O período entre os anos de 1780 a 1840, definido por Hobsbawm⁶⁷ em suas análises como o marco temporal de mudança de métodos de produção artesanal para a produção por máquinas, é baseado respectivamente na aceleração da economia da Grã-Bretanha juntamente com a culminância das construções das ferrovias e da indústria. Com o aumento no volume de produção desses bens, apresentou-se uma demanda por um transporte rápido para escoar as mercadorias aos mercados consumidores. Para sanar esta necessidade, a classe burguesa incentivou Richard Trevithick na elaboração do projeto da primeira locomotiva de tração a vapor, este a apresentou em 1804⁶⁸. Contudo, após o teste rápido, sua máquina provou estar rudimentar em demasia, e logo a locomotiva foi substituída por cavalos. O aperfeiçoamento do projeto inicial pelo construtor George Sthephenson alcançou o objetivo – a substituição da força de tração a cavalo pela mecânica. George sendo o primeiro a demonstrar resultados sustentáveis na construção de locomotivas, impulsionou o início da era das ferrovias.

Fig. 1 Primeira locomotiva construída por Richard Trevithick na Inglaterra.



Fonte: Cotton Times. 2007.

⁶⁷ HOBBSAWM, Eric J. *A era das revoluções*. 1749-1848.

⁶⁸ UNICAMP. Faculdade de Engenharia mecânica. *Locomotivas a vapor*. Disponível em: <http://www.fem.unicamp.br/~em313/paginas/locom0/locom0.html>. Acesso em: 24 jan. 2018.

Hosbsbawm discute, ainda a disseminação do capitalismo, o que ele chamou de “Grande Expansão” em *A Era do Capital (1848 – 1875)*⁶⁹, que não se fez possível apenas com os novos meios técnicos referentes às ferrovias e sua tão larga implantação, mas sim, a um conjunto de inovações, incluindo aqui meios de circulação além do férreo e comunicação como a navegação a vapor e o telégrafo. Eram interações de diferentes modais já sendo postas em prática. Vários países tornaram-se parte de uma “única” economia, “(...)Essa criação de um único mundo expandido é talvez a mais importante manifestação do nosso período [1848-1875]”⁷⁰. Não só a mudança econômica foi produto dessa época, as relações interpessoais aproximaram-se e para o estudo desses intercâmbios, da cultura material proveniente desse estreitamento, as ciências humanas ganham uma nova perspectiva, e em consequência a pesquisa histórica de vestígios do passado. É a análise do caráter social dos objetos inseridos na história⁷¹. Na sociedade ocidental moderna, o acúmulo de objetos, denotando valor a tais, é uma característica cultural representativa dessa sociedade. Com a possível realização de historicidade dos objetos, pôde-se ter a noção da flexibilidade de usos sobre o conteúdo material desses bens culturais e na interdisciplinaridade implicada nesse contexto.

Em alguns países europeus, a consolidação da arqueologia industrial motivou a expansão de medidas preservacionistas – medidas essas tendo a própria população como agentes de mobilização pela preservação –, o que só demonstra a relação identitária destes com os espaços fabris - voltadas para alguns elementos industriais, como por exemplo, a mobilização para salvar a Estação Euston⁷² na Inglaterra (fig.2), ainda no ano de 1962, pouco tempo depois da concepção dessa ramificação da arqueologia, a arqueologia industrial. Tal premissa é corroborada por Beatriz Thiesen ao afirmar que

Na arqueologia, o estudo das fábricas, moinhos, máquinas a vapor, estradas de ferro etc., desenvolvido sob o cunho de arqueologia industrial, surgiu na Inglaterra, na década de 1950, quando Donald Dudley, um latinista da

⁶⁹ HOBSBAWN, Eric J. *A Era do Capital 1848 – 1875*. Rio de Janeiro. 2007.

⁷⁰ *Ibidem*.

⁷¹ NOGUEIRA, Sonia Aparecida; REIS, Ronaldo Rosas. *Contradições e possibilidades do patrimônio cultural no mundo das mercadorias*. 2012.

⁷² RUFINONI, Manoela. *Preservação do patrimônio industrial na cidade de São Paulo: o bairro da Mooca*. São Paulo. 2004. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo. Rufinoni cita em sua tese que a estação Euston foi a primeira a ser construída na cidade de mesmo nome. Após a mobilização popular, contudo, o local foi demolido pelo governo e reconstruída descaracterizada em 1968.

Universidade de Birmingham, começou a organizar visitas dos seus estudantes a antigas instalações industriais na região⁷³.

Esta iniciativa nos leva a refletir sobre como já se demonstra o interesse em difundir e comunicar sobre o papel do patrimônio industrial a certos grupos da sociedade. Dudley reconhece nos vestígios da Revolução Industrial a ruptura com o passado e estes sendo testemunhos das modificações sociais que ocorreram na Inglaterra.

Fig. 2 Arco Euston. Entrada da estação Euston que ligava Londres a Birmingham.



Fonte: Blog Trilhos do Oeste. 2014.

A conexão da sociedade, o afeto com a atmosfera das ferrovias, o encantamento que estas causam nos indivíduos, famílias, grupos sociais é algo no campo do imaterial e que se reflete na busca pela preservação dos bens ferroviários por grupos sociais específicos.

Durante o seminário *O Brasil de volta aos trilhos*, promovido pelo Movimento de Preservação Ferroviária em 2012 no Museu Imperial, em Petrópolis, conhecemos Ordilei Costa, autor do livro *O apito do Trem*, lançado no mesmo ano. Membro do grupo Movimento de Preservação Ferroviária e atuante na recuperação da memória ferroviária no município de Nova Friburgo, participou e se mostrou como admirador da causa ferroviária no estado do Rio de Janeiro. Em trocas de experiência durante o evento, foi possível estabelecer vínculos e a obtenção de informações sobre o passado da malha ferroviária brasileira. Pelas palavras de Ordilei,

O que encantava mesmo era a locomotiva bem junto da plataforma, permitindo até colocar a mão nela. Os maquinistas as tratavam com muito carinho, estavam sempre brilhando. Ali ouvi dizer que alguns cuidavam da

⁷³ CLARK apud THIESEN, Beatriz V. Arqueologia industrial ou arqueologia da industrialização? Mais que uma questão de abrangência. Patrimônio. IPHAN. Disponível em: <http://www.labjor.unicamp.br/patrimonio/materia.php?id=161>. Acesso em 30 jun. 2018.

máquina melhor do que da própria esposa. Como criança apaixonada por trem não via nada de errado nisso ⁷⁴.

É nessa realidade na qual percebemos o entrelaçamento de elementos materiais e imateriais, do encantamento que o trem e as ferrovias causam que nos debruçaremos para não só reconstruir as memórias abrigadas nos objetos, como também otimizar a comunicação museológica, que é um dos aspectos que contribuem para potencializar a experiência de visita ao museu. Pois é por meio da visita, uma das formas de se tomar conhecimento, estreitar laços, e criar vínculos com o patrimônio, tal como ocorreu com o grupo de estudantes guiados por Donald às antigas instalações na região de Euston.

No final dos anos da década de 1970, podemos destacar alguns países, tais como Alemanha, Bélgica, França, entre outros, que se inseriram no cenário de valorização de espaços industriais, juntamente com a Inglaterra. O Centro e Arquivo Histórico da Mina de Bochum, na Alemanha, e a Fundação do Museu do Vale de Ironbridge, na Inglaterra, são exemplos pioneiros desse processo de preservação do patrimônio industrial. O Museu da Mina de Carvão de Argenteau-Trimbleur na Bélgica, convertido num complexo turístico em 1980, o *écomusée* de Le Creusot-Montceau-les-Mines, na década de 1970, e o Museu da Fábrica de Saint-Etienne, aberto ao público em 1989, ambos na França, também constituem exemplos de iniciativas positivas visando à proteção e uso do patrimônio industrial.

Como aponta Tereza Scheiner o museu integral encontra suas raízes na década de 1970⁷⁵. Neste âmbito temos o surgimento do termo ecomuseu que segundo Hugues de Varine foi uma palavra mencionada para atender uma demanda imediata, sem um conceito mais sólido que lhe conferisse forma. O Ecomuseu Creusot-Montceau-les-Mines e a noção de museu integral, ecomuseus ou museus de território antecedem aos apontamentos realizados pela Nova Museologia. São demandas que se apresentaram e necessitaram de apropriação do campo da museologia para desenvolver essa temática compreendida no cenário da preservação. O ecomuseu contou com a participação do discurso da comunidade sobre si, na construção de sua própria história, a fim de que esta se visse reconhecida naquele espaço. Uma nova experiência no âmbito museal, com a junção dos aspectos históricos, sociais, artísticos e de indústria.

Ao buscar um caráter interdisciplinar para o empreendimento, Évrard decide que a melhor maneira de colocá-lo em prática é dando aos habitantes do

⁷⁴ COSTA, Ordilei. *Questionário Ferrovias*. [mensagem pessoal]. Mensagem recebida por Jessica Moraes em 18 dez. 2018. Depoimento em anexo.

⁷⁵ SCHEINER, Tereza. Repesando o Museu Integral: do conceito às práticas. Boletim do Museu Paraense Emílio Goeldi. 2012.

Creusot, vitimados historicamente por um passado de dominação, a chance de tomar parte em suas próprias narrativas⁷⁶.

Cabe ressaltar também, um exemplo de iniciativa mais próximo a nós, no Uruguai, em que “a totalidade das instalações industriais e o bairro Anglo foi declarado Monumento Histórico Nacional no ano 1987, o que denota a importância da fábrica para a região”⁷⁷. O reconhecimento em escala mundial foi quando a UNESCO declarou a paisagem industrial de Fray Bentos como Patrimônio Cultural da Humanidade em 2010⁷⁸. Hoje o que se encontra no espaço é o Museu dedicado à Revolução Industrial, que representa o auge produtivo às margens do Rio da Prata. Após a diminuição da produção e, por fim a cessão das atividades no frigorífico, a cidade encontrou-se sem uma de suas principais fontes econômicas, e hoje volta-se para a economia cultural que o museu proporciona aos habitantes e o comércio local.

1.1.1.1 O cenário brasileiro

Inserido neste contexto de desenvolvimento industrial, o Brasil no período de império, encontrava-se representado por d. Pedro II nos eventos internacionais, como, por exemplo, nas exposições mundiais, onde os países participantes levavam itens representativos de suas culturas. Estas exposições serviam como celebrações de uma fé no progresso e na civilização. O Brasil participou de quase todas, exceto na de Londres em 1851. Em entrevista para Haag, Parracho afirma que:

Foi muito importante a ação do Ministério dos Negócios Estrangeiros no sentido de transferir tecnologia fazendo circular pessoas, bens e informações, numa tentativa de criar condições para a formação e manutenção do Estado imperial, almejando o seu ingresso no grupo das nações civilizadas e reduzindo o hiato que, segundo se acreditava, o separava dele. Ora querendo se aproximar da Europa, ora buscando uma civilização adequada ao mundo dos trópicos, uma Europa possível, construía-se uma identidade nacional baseada no território e num sentimento de exclusão⁷⁹.

⁷⁶ BRULON, Bruno. *A invenção do ecomuseu: o caso do écomusée du creusot montceau-les-mines e a prática da museologia experimental*. Rio de Janeiro: Mana. 2015. vol. 21, n. 2. Disponível em: http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0104-93132015000200267. Acesso em: 30 jun. 2018.

⁷⁷ MUSEO DE LA REVOLUCIÓN INDUSTRIAL. Uruguay. <http://paisajefraybentos.com/pc/museo-de-la-revolucion-industrial/>. Acesso em 30 de maio 2018.

⁷⁸ UNESCO. Disponível em: <https://whc.unesco.org/en/list/1464>. Acesso em 23 maio 2018.

⁷⁹ HAAG, Carlos. O Império da inovação. A ciência escondida nos arquivos do Itamaraty. *Pesquisa FAPESP*. Ed. 170. 2010. Disponível em: <http://revistapesquisa.fapesp.br/2010/04/13/o-imp%C3%A9rio-da-inova%C3%A7%C3%A3o/>. Acesso em 21 de jun. 2018.

É fato notável a participação de um imperador oriundo de um país dos trópicos que detivesse tamanha visibilidade em meio a um mundo de ideias e quase inteiramente europeu.

D. Pedro II tinha em vista a modernização do país através de projetos nos setores da educação, saúde e transporte. Neste último, desenvolve a concessão de construção da 1ª estrada de ferrovia no Brasil, chamada Imperial Companhia de Navegação a Vapor e Estrada de Ferro Petrópolis que ligava o porto de Mauá à Petrópolis. Uma ação conjunta do império com o Irineu Evangelista e capital inglês.

Irineu Evangelista (1813-1889), barão e posteriormente visconde de Mauá, teve papel fundamental como precursor na implantação de linhas férreas no território nacional no período do Segundo Reinado brasileiro. Com influência e contatos com membros de instituições políticas do Império e empresários ingleses, já em seu período de ascensão financeira, Mauá contribuiu para o desenvolvimento nacional por meio de contratos de prestação de serviços para o governo⁸⁰. A concessão para a construção da Estrada de Ferro do Rio de Janeiro foi um desses serviços que alavancaram o setor de transportes da capital, pois a intermodalidade entre a ferrovia com o sistema hidroviário possibilitou maior mobilidade urbana.

Das margens da Baía de Guanabara, saía um barco a vapor do Cais dos mineiros, atual Praça XV, em direção ao porto da Estrela, atual Magé (fig.3). O trajeto a partir daí era realizado em linha férrea até Petrópolis que contava com 15km. O percurso se reduziria de doze para apenas quatro horas, tendo em vista que o mesmo percurso era realizado a cavalo, tornando-o mais lento e, de certa forma, perigoso. Gradativamente, com a junção das iniciativas de modernização do império do Brasil estimuladas por Pedro II, em 1852 (fig.3)⁸¹ inicia-se a construção da malha ferroviária brasileira, o nosso potencial patrimônio ferroviário.

⁸⁰ CALDEIRA, Jorge. *Mauá: empresário do Império*. São Paulo. 1995.

⁸¹ Acervo da Coleção Geyer/Museu Imperial. Disponível em: <http://www.museuimperial.gov.br/exposicoes-virtuais/3022.html>. Acesso em 24 jan. 2018.

Fig. 3 Recorte de mapa da província do Rio de Janeiro.



Fonte: Acervo digital Biblioteca Nacional. 1854-1900

Fig. 4 Lançamento da pedra fundamental da Estrada de Ferro Barão de Mauá em 1852.

Óleo sobre tela; autor desconhecido.



Fonte: Acervo da Coleção Geyer. Museu Imperial. 1852.

A pintura acima retrata o momento citado (fig.4), sendo ainda possível analisar os aspectos sociais, econômicos e históricos corroborando a importância deste evento, visto que à época era o principal meio de transporte de escoamento da produção cafeeira brasileira. A obra extrapola os atributos intrínsecos, estéticos. Seu significado diante do ato de registrar o momento de lançamento confere importância à empreitada ferroviária frente a sociedade. Nas palavras de Menezes,⁸² a memória abrigada nos objetos materiais ainda carece de investigação e a percepção de que na sua integridade física está a sua verdade, e os discursos é que podem ser falsos, cabendo a quem o traduz abordar as suas mais diversas possíveis narrativas.

⁸² MENEZES, Ulpiano T. Bezerra. *Memória e Cultura Material: documentos pessoais no espaço público*. 1998. Disponível em: <http://bibliotecadigital.fgv.br/ojs/index.php/reh/article/view%20File/2067/1206>. Acesso em 28 mar. 2018. Ulpiano é professor Emérito da Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo.

Ademais a leitura e interpretação sobre a tela que retrata o investimento real e do empresariado da época do Segundo Reinado se apresenta como sendo significativo para se compreender a dimensão da potencialidade do patrimônio ferroviário brasileiro nos dias atuais. Arelado a essa representação imagética, temos os relatos de d. Pedro II em seu diário de viagens⁸³ que revelam a fascinação do imperador com a temática das ferrovias, assim como registros arquivísticos, jornais, revistas e outras produções literárias e acadêmicas que corroboram para a retomada na valorização e preservação dos vestígios do patrimônio ferroviário do Brasil.

O que significava ter na inauguração de uma estrada de ferro – vale ressaltar que a localidade era distante do centro da cidade do Rio de Janeiro – a presença da corte real? Qual a importância dada pelo grupo de personalidades estimando a empreitada desse modal⁸⁴ de transporte e qual a importância deste para a população? Essa imagem é a representação do crescimento do sistema de transporte brasileiro diante de outros países e claro, da importância conferida pelas personalidades da época, não só do empresariado como também por parte do imperador. Essa relação estreita de d. Pedro II com o ferropiarismo é interessante ressaltar, pois foi através dessa relação que podemos hoje difundir e buscar a revalorização desse meio de transporte por meio de sua história e de seu patrimônio cultural que nos resta atualmente.

O discurso de Irineu Evangelista, responsável pela construção da primeira estrada de ferro no Brasil, na inauguração desta nos permite perceber a associação ao progresso como elemento de destaque, pois na sua concepção a ferrovia marcaria uma nova era no país, projetando-o a um contexto mundial de riqueza.

Hoje dignam-se W.MM de vir ver correr a locomotiva veloz, cujo sibilo ecoará nas matas do Brasil prosperidade e civilização e marcará sem dúvida uma nova era no país.

A Estrada de Ferro transportará para o mercado da Corte, enorme massa de produção e de riquezas, e é então Senhor, que o Rio de Janeiro, será um centro de comércio, indústria, riqueza, civilização e força, que nada tenha a invejar a ponto algum do mundo⁸⁵.

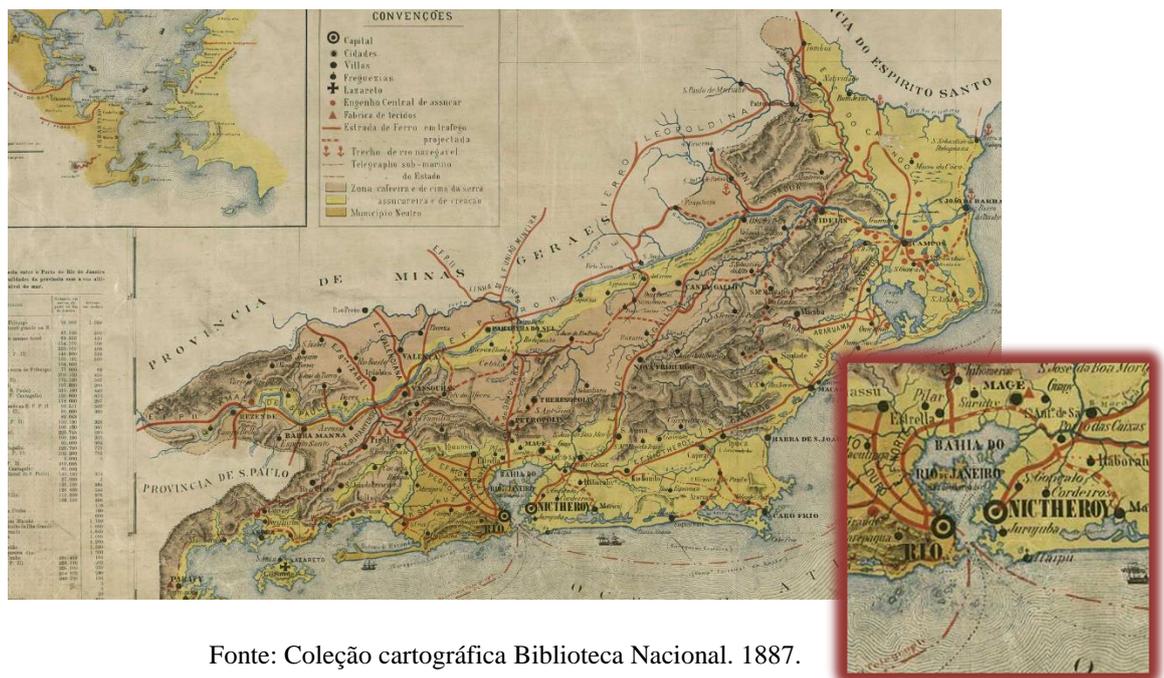
⁸³ ALCANTARA, Pedro. [Diário de viagem aos Estados Unidos] 29 de abril de 1876. “O diário da viagem aos Estados Unidos faz parte do conjunto documental relativo às viagens do imperador d. Pedro II pelo Brasil e pelo mundo, que mereceu a inscrição no Registro Internacional do Programa Memória do Mundo da UNESCO, o equivalente ao título de Patrimônio da Humanidade. A documentação é parte integrante do Arquivo da Casa Imperial do Brasil, doado ao Museu Imperial em 1948 pelo príncipe d. Pedro Gastão de Orleans e Bragança, bisneto de d. Pedro II”. Disponível em: <http://www.museuimperial.gov.br/diario-d-pedro-ii/5393-di%C3%A1rio-da-viagem-de-d-pedro-ii-aos-estados-unidos.html>. Acesso em: 26 jan. 2018.

⁸⁴PASTORI, Antoni. *Já são 161 anos de ferrovia. E daí?* AENFER. Associação de Engenheiros Ferroviários. Termo técnico utilizado na área da Engenharia, adotado por alguns preservacionistas ferroviários.

⁸⁵ ALMANAQUE DE PETRÓPOLIS, 2012, p. 9.

Esta ação abriu caminho para a criação de novas ferrovias necessárias a interligação do país como preconizava seus idealizadores. Dentre as quais temos a Estrada de Ferro D. Pedro II inaugurada em 1858, que ligava a Corte do Rio de Janeiro a estação de Queimados e mais algumas linhas estratégicas e sociais. No mapa a seguir (fig.5)⁸⁶, podemos ver em linhas vermelhas a abrangência de estradas de ferro em operação e os tracejados demarcando as estradas projetadas no território do estado do Rio de Janeiro.

Fig. 5 Estradas de ferro da província do Rio de Janeiro em 1887.



Fonte: Coleção cartográfica Biblioteca Nacional. 1887.

Américo Maia Vasconcelos Neto, engenheiro e ex diretor da RFFSA, aponta que após finalizada a Guerra do Paraguai, essas linhas estratégicas visavam a necessidade de estabelecer vias de comunicação entre a Corte com as Províncias do Mato Grosso e do Rio Grande do Sul. E as linhas sociais viriam como um meio pelo qual o imperador alargaria seu alcance até as populações do nordeste do Brasil, onde ocorria uma diferenciação tanto econômica quanto social se comparado ao sudeste⁸⁷. Podemos destacar os seguintes projetos:

- O prolongamento ao S. Francisco das duas concessões de Pernambuco e da Bahia.

⁸⁶ BIBLIOTECA NACIONAL. Coleção cartográfica. Disponível em: http://objdigital.bn.br/objdigital2/acervo_digital/div_cartografia/cart326149/cart326149.jpg. Acesso em 13 dez. 2018.

⁸⁷ NETO, Américo Maia Vasconcelos. *O ferroviarista d. Pedro II*. 2011.

- A posse dos projetos da E.F. Baturité e da E.F Sobral, no Ceará, a fim de ajudar as populações vítimas da seca que perdurava desde 1877.
- E a construção da E.F Central de Pernambuco.

Enquanto os listados acima foram implementados, muitos outros não foram levados adiante por motivos econômicos ou impossibilidade topográfica. Tais projetos faziam parte dos Planos de Viação do Segundo Reinado⁸⁸, que por sua vez visavam delinear o território que estava moldando sua identidade nacional. As palavras de Américo Maia Vasconcelos Neto, deixam clara a preocupação do imperador com seu povo.

A presença do Estado em seis projetos ferroviários no Nordeste teve um cunho político e finalidades sociais. O governo de D. Pedro II, demonstrando uma grande largueza de espírito, procurou com eles reduzir o desnivelamento que ocorria, por razões econômicas, entre aquela região e o Sudeste, trazendo, ao mesmo tempo, a um extenso contingente de brasileiros que viviam, até então, de uma agricultura de subsistência, os benefícios sociais que a estrada de ferro já vinha proporcionando às populações de um outro Brasil⁸⁹.

Essa expansão na malha ferroviária se deu após outros empreendedores verem o sucesso de Mauá, que vislumbraram uma chance de explorar e conseguirem lucrar com a colocação de novas companhias na administração dos projetos de difusão ferroviários anteriormente citados. Algumas das companhias construídas no período imperial foram (quadro 1):

⁸⁸ NETO, Manoel Fernandes de Sousa. *Planos para o Império*. Os planos de viação do Segundo reinado (1869-1889). O autor faz um compilado dos planos de viação mais significantes para a conformação da linha ferroviária brasileira.

⁸⁹ NETO, Américo Maia Vasconcelos. *O ferroviarista d. Pedro II*. 2011. p. 5.

Quadro 1. Companhias férreas no Brasil e extensão de malha ferroviária

| Companhia | Trajeto | Extensão (Km) | Data Inauguração |
|--|--|--------------------------|-----------------------------|
| Recife and São Francisco Railway Company | Cinco Pontas – Cabo Pernambuco | 31.5 | 08/02/1858 |
| Bahia and São Francisco Railway Company | Calçada – Paripe Bahia | 14 | 28/06/1860 |
| São Paulo Railway Company Limited | Santos – Jundiá São Paulo | 139 | 16/02/1867 |
| Estrada de Ferro Baturité | Fortaleza – Porangaba Ceará | 9.1 | 30/11/1873 |
| Companhia Brasileira Limitada, Estrada de Ferro Porto Alegre Novo Hamburgo | Porto Alegre – Novo Hamburgo Rio Grande do Sul | 33.7 | 14/04/1874 |
| Companhia Estrada de Ferro d'Oeste | Sítio – Barroso Minas Gerais | 49.0 | 28/08/1881 |
| Compagnie Générale de Chemins de Fer Brésiliens | Paranaguá – Morretes Paraná | 40.9 | 03/02/1885 |

RODRIGUES, Hélio Suevo. *A Formação das Estradas de Ferro no Rio de Janeiro: o resgate de sua memória*. 2004.

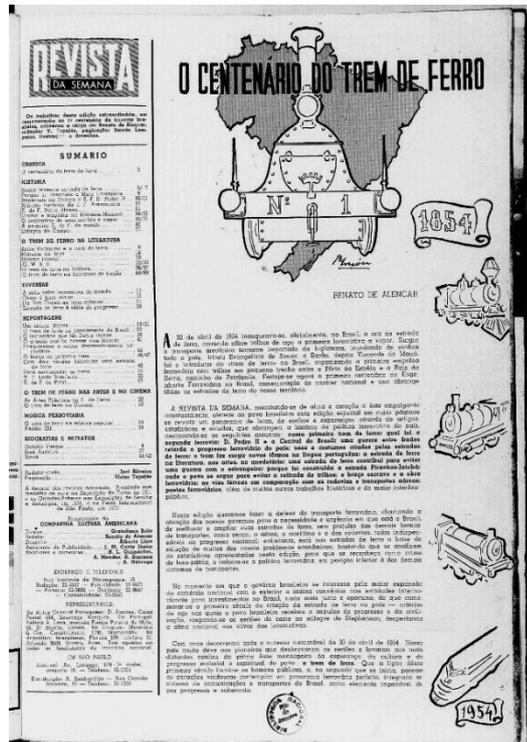
Diferentes jornais e periódicos retrataram em detalhes as atividades relacionadas ao novo transporte nos dando a dimensão do impacto deste modal na rotina da sociedade. Para exemplificar podemos citar a Revista da Semana⁹⁰ (fig.6), de edição extraordinária pelo 1º centenário da ferrovia brasileira em 1954, que traz um apanhado de informações que caracterizam o clamor social pela volta de investimentos do governo para o modal ferroviário. A partir de um trecho do periódico citado, inferimos que é o início da defesa do patrimônio industrial antes mesmo da vulgarização do termo nas discussões.

Cem anos decorreram após o sucesso memorável de 30 de abril de 1854. Nosso país muito deve aos pioneiros que desbravaram os sertões e levaram aos mais distantes confins da pátria esse mensageiro da esperança, da cultura

⁹⁰ REVISTA DA SEMANA. Edição extraordinária em comemoração ao 1º centenário das ferrovias brasileiras. 1954. Acervo Biblioteca Nacional. Disponível em: http://memoria.bn.br/pdf/025909/per025909_1954_A00027.pdf. Acesso em: 24 jan. 2018.

e do progresso material e espiritual do povo: o trem de ferro. Que a lição desse primeiro século ilumine os homens públicos, e, no segundo que se inicia, possam as gerações vindouras contemplar um panorama ferroviário perfeito, integrado no sistema de comunicações e transportes do Brasil, como elemento impecável de seu progresso e soberania⁹¹.

Fig. 6 Revista da Semana. Centenário do Trem de Ferro. 1954.



Fonte: Coleção Memória Biblioteca Nacional. 1954.

Na década dos anos de 1950 no Brasil, o aprimoramento da malha ferroviária existente foi o que marcou as ações do governo de Getúlio Vargas para com este modal, período este que se comemorou paralelamente o centenário das ferrovias no Brasil, como vimos anteriormente com a publicação da Revista da Semana.

Uma similaridade pode ser ressaltada entre os incentivos para as ferrovias ocorridos no período Vargas e no império, tendo em vista que em ambos havia um estreito intercâmbio de investimentos financeiros entre governo e empresas privadas para a consolidação do modal. O histórico aponta que

o governo Vargas, no final da década de 1930, iniciou processo de saneamento e reorganização das estradas de ferro e promoção de investimentos, pela encampação de empresas estrangeiras e nacionais, inclusive estaduais, que se encontravam em má situação financeira⁹².

⁹¹ Ibidem.

⁹² DNIT. Disponível em: <http://www1.dnit.gov.br/ferrovias/historico.asp>. Acesso em 26 mar. 2018.

O que coincidiu com o início da estagnação na construção de novas linhas, apenas a manutenção das já existentes. Para suprir as necessidades das novas ferrovias e gerir as mesmas, é criada a Inspetoria Federal de Estradas, que posteriormente deu origem ao Departamento Nacional de Estradas de Ferro (DNEF), extinto em 1974.

O ápice alcançado pela malha ferroviária em solo nacional foi no ano de 1945, também no período de governo de Getúlio Vargas. Uma hipótese levantada para fornecer uma resposta para tamanho entusiasmo ferroviarista⁹³, talvez fosse o apelo populista de Getúlio, pois, os trens seriam o transporte de mais rapidez e mobilidade de massa populacional. Contudo, mesmo com o empenho do governo Vargas para solidificar a malha férrea, o evento de comemoração do centenário não refletiu a grandeza da data em questão. Para dar embasamento a esta afirmação, o trecho da Revista da Semana, traz um parecer jornalístico sobre as festividades do centenário, em Guia de Pacobaíba e a melancolia do evento, que “se limitou a isto: alguns discursos, com incursões muito mais políticos do que mesmo históricas, sôbre [*sic*] o fato, de importância nacional”⁹⁴.

As comemorações do primeiro centenário da fundação da engenharia ferroviária no Brasil foram melancólicas, não correspondendo ao mérito do assunto. Além do ato modestíssimo de Guia de Pacobaíba, duas outras solenidades chucras (inauguração de um retratinho de Mauá na «Leopoldina Railway» e lançamento de pedra fundamental de casas para ferroviários) e, finalmente, sessão solene em pequeno salão do Clube de Engenharia em louvor ao Barão de Mauá. Por último tivemos o Decreto do presidente da República considerando «monumento nacional» o trecho da linha que serviu de primeira etapa à existência ferroviária no Brasil, assim como um selo dos Correios no valor de Cr\$ 0,40⁹⁵.

As ações do governo para preservação de monumentos se oficializaram a partir da criação do Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (SPHAN) pelo Decreto Lei nº 25 de 1937⁹⁶. Neste momento da celebração do centenário, Getúlio Vargas declara como monumento nacional através do Decreto nº 35.447-A⁹⁷ o trecho de linha em Guia de Pacobaíba, Magé, com

⁹³ FERREIRA, Victor José. Para denominar os admiradores dos trens, usa-se o termo ferroviarista, que difere do termo ferroviário, este que seriam os profissionais que trabalham diretamente com o modal. Esta terminologia é aplicada de modo informal entre seus pares.

⁹⁴ REVISTA DA SEMANA, 1954.

⁹⁵ Ibidem.

⁹⁶ BRASIL. Decreto Lei nº 25 de 30 de novembro de 1937. Dispõe da criação do SPHAN. Disponível em http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/del0025.htm. Acesso em 30 jun. 2018.

⁹⁷ BRASIL. Decreto nº 35.447-A. O Presidente da República, tendo em vista a exposição de motivos que lhe foi dirigida pelos Ministros de Estado dos Negócios da Viação e Obras Públicas e de Educação e Cultura, e considerando a conveniência de assinalar-se a passagem do primeiro centenário das estradas de ferro brasileiras, de forma expressiva e que se mantenha na tradição como penhor de reconhecimento das gerações sucessivas à memória dos antepassados. Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1950-1959/decreto-35447-a-30-abril-1954-326808-publicacaooriginal-1-pe.html>. Acesso em 26 mar. 2018.

a justificativa de ter sido iniciado naquele espaço de memória o processo de consolidação das ferrovias brasileiras (fig.7).

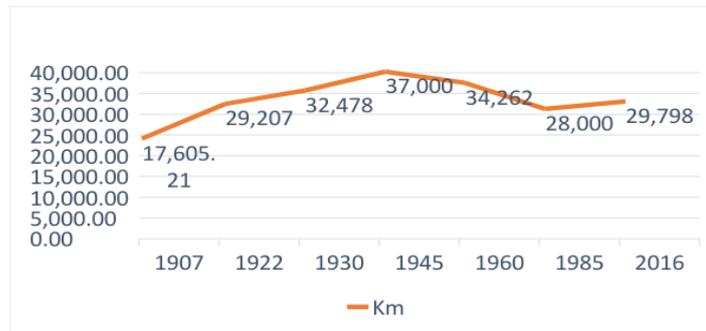
Fig. 7 Recorte da Revista da Semana. Edição extraordinária. 1954, p.7



Fonte: Biblioteca Nacional Digital. 1954.

Considerando a busca pela estruturação da identidade nacional, característica do projeto nacionalista de Getúlio Vargas, as ferrovias como meio de transporte que antes pertenciam às empresas estrangeiras, passam pelo processo de estatização neste período político. Ao lançar o projeto de nação, Vargas busca reconstruir a história ferroviária brasileira como uma maneira de fortalecer e estruturar a centralidade dos meios de transporte nacionais. Após passada a era Vargas, podemos perceber, no gráfico que se segue, um declínio das linhas férreas em território brasileiro.

Fig. 8 Extensão em km da malha ferroviária brasileira



Baseado em dados do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes. Da autora. 2017.

Com dados levantados a partir de registros sobre alcance de extensão da malha ferroviária no Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT)⁹⁸, é possível ilustrar graficamente (fig.8) os períodos de ascensão e declínio, tendo como referencial o investimento destinado ao setor.

Os interesses políticos refletem o direcionamento da valorização de diversos setores, e não seria diferente com o sistema de transportes, sobretudo com as ferrovias. Um dos caminhos para pensarmos sobre o desmonte da malha ferroviária em nosso país, pode ser a injeção de investimentos no sistema rodoviário com abertura de novas estradas e a chegada de indústrias montadoras estrangeiras no território brasileiro, em meados dos anos de 1955 a 1960, já no governo de Juscelino Kubitschek como parte do seu Plano de Metas⁹⁹.

As diretrizes de transporte referentes ao modal rodoviário no Brasil foram calcadas no interesse da minoria que movimenta as relações comerciais, de caráter financeiro e não necessariamente àquelas que visam à melhoria nos serviços públicos para a sociedade. “A política é privada e, portanto, o Estado é privado. Nossa política tem sido dominada de forma quase absoluta por minorias¹⁰⁰”, afirmava o jornalista Marcos Sá Correa na década de 1990.

Visto que havia grande incentivo fiscal para a inserção de capital estrangeiro no Brasil por meio de indústrias automobilísticas, a implementação e manutenção das rodovias, a curto prazo, era consideravelmente mais baixo em comparação a construção de vias férreas de longa distância. Outro fator determinante ao declínio da malha ferroviária, era a necessidade de

⁹⁸ DNIT. Consulta de informações referentes à malha ferroviária encontram-se disponíveis no site do DNIT. Disponível em: <http://www.dnit.gov.br/modais-2/ferrovias>. Acesso em 26 jan. 2018.

⁹⁹ Conjunto de objetivos, um total de 31 metas, de cunho desenvolvimentista para o crescimento econômico brasileiro. SILVA, Suely Braga. 50 anos em 5: o Plano de Metas. CPDOC. FGV. Disponível em: <https://cpdoc.fgv.br/producao/dossies/JK/artigos/Economia/PlanodeMetas>. Acesso em 30 jun. 2018.

¹⁰⁰ CORRÊA, Marcos Sá. Nas mãos de Deus. Veja, 27/09/95, p.8. *apud* PAULA, Dilma Andrade de. *Estado, sociedade civil e hegemonia do rodoviarismo no Brasil*.

importação de parte do material rodante, em desacordo com a política desenvolvida por JK um dos pontos a ser combatido, a importação. “A introdução de uma meta de consolidação da indústria automobilística no país tinha como objetivo, entre outras coisas, a redução planejada e gradativa da importação de veículos”¹⁰¹.

Essa redução viria como meio de estabelecer o Brasil como um dos polos produtores automobilísticos, em todas as fases de produção, além de criar mão de obra especializada nesse setor de transporte. Era o investimento no setor automobilístico sem a devida análise no impacto que essa mudança no sistema de transporte causaria em outros setores, no caso o ferroviário.

Neste mesmo período o patrimônio ferroviário – aqui utilizando o termo patrimônio¹⁰² como bem material de caráter econômico das empresas que até então geriam a linhas férreas – que antes era subdividido em diversas companhias, é unificado e estatizado através da Rede Ferroviária Federal¹⁰³, criada em 1957, como meio de consolidação das linhas regionais, um total de 18, espalhadas pelo Brasil.

A unificação permitiu que o governo pudesse desfazer-se das ações referentes ao capital da RFFSA, vendendo-as às pessoas jurídicas também de capital privado. O que nos abre o questionamento sobre a projeção de um futuro esfacelamento da mesma em detrimento dos interesses particulares, tendo em vista o lucro como objetivo acima de quaisquer outros elementos mais associados a aspectos históricos ou sociais. A ação de estatização, contudo, foi questionada por ferroviários, pois sem a realização de melhorias e de manutenção da malha ferroviária existente, esta não poderia ser expandida¹⁰⁴.

Não só pela questão financeira se decidiu por centralizar a malha ferroviária, havia por trás, um atrito entre Estado e movimentos sindicais que solicitavam melhorias nas estradas de ferro, mas acabavam por não ter suas reivindicações atendidas. O sucateamento dos trechos ferroviários foi um resultado de demandas apresentadas e não cumpridas, sendo assim, paulatinamente

as rodovias cumpriram, então, o papel da integração, numa mobilidade mais veloz. Para chegar a esse consenso, foram décadas de lutas, perpassando o controle do movimento sindical ferroviário, eliminando sua “voz”, inclusive pela própria redução numérica da categoria¹⁰⁵.

¹⁰¹ SILVA, Suely. *50 anos em 5: o plano de metras*. Rio de Janeiro. 2017. Disponível em: <http://cpdoc.fgv.br/producao/dossies/JK/artigos/Economia/PlanodeMetas>. Acesso em 26 jan. 2018

¹⁰² DESVALLES, André; MAIRESSE, François. *Conceitos-chave de museologia*. 2013.

¹⁰³ A RFFSA foi criada mediante autorização da Lei nº 3.115, de 16 de março de 1957. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/13115.htm. Acesso em 26 mar. 2018.

¹⁰⁴ Pleito dos ferroviários de São Paulo. Disponível em: <http://www.camara.gov.br/sileg/integras/315542.pdf>. Acesso em 28 mar. 2018.

¹⁰⁵ PAULA, Dilma Andrade. *Estado, sociedade civil e hegemonia do rodoviarismo no Brasil*. 2010.

A política de transportes brasileiro, assim como em outras políticas que direcionam as ações do Estado, a prioridade é voltada aos interesses privados, e o novo no período em questão era o automobilístico. O Estado ao se deparar com uma autonomia nas administrações destas linhas, e conseqüentemente uma possibilidade de “revolta” dos trabalhadores ferroviários diante do descaso do governo em relação à malha férrea, pois era um sindicato forte e com representações com voz ativa, decide tomar tal decisão.

De acordo com Ordilei Costa¹⁰⁶, este panorama conflituoso, porém camuflado, entre governo versus movimentos sindicalistas, teve como agravante a força sindical da classe ferroviária, que foi uma das principais causas do declínio do modal ferroviário no Brasil. No decorrer dos diferentes governos a falta de investimento por parte do Estado e igualmente por parte do empresariado ressaltou que este tipo de modelo de transporte requeria grande deslocamento de recursos financeiros, diferentemente do modal rodoviário. Acrescentando a este cenário, as diferentes reivindicações dos ferroviários e o poder de mobilização que estes possuíam causavam prejuízo à economia nacional e, bem como, ao transporte de pessoas. Ou seja, tal classe tinha em mãos a capacidade de exigir do governo aquilo que lhes era necessário e o Estado operou medidas que atendiam parcialmente às demandas da classe em diversos momentos da história. Para que se reforçasse o controle sobre o sistema ferroviário e conseqüentemente dos trabalhadores a solução foi a estruturação da RFFSA.

O movimento sindical ferroviário já traz em sua história momentos de mobilização, tal como podemos ver em 1906, com a Grande greve em abril do mesmo ano. A unidade dos ferroviários

era mais do que uma questão social, [...] esses movimentos nos mostram outra faceta possível pela organização horizontalizada: a formação de redes territoriais de solidariedade, ou seja, a organização e ação do movimento grevista ultrapassavam as fronteiras municipais, estaduais e, mais raramente, as fronteiras nacionais¹⁰⁷.

Com a década de 1960, juntamente com as mudanças que transcorreram nos anos anteriores no setor industrial automotivo, à crise ferroviária que já vinha decorrendo no governo de JK, vieram às erradicações em massa dos troncos e ramais ferroviários, e o processo se tornou ainda mais ágil devido à centralização administrativa desses ramais pela RFFSA. Esses trechos

¹⁰⁶ Ordilei Alves é ferroviarista, autor do livro *O Apito do Trem*, imortal da Academia Friburguense de Letras. Relato ocorrido em 11 de março de 2013 durante almoço no Clube Militar do Rio de Janeiro.

¹⁰⁷ PAULA. Amir El Hakim de. *A greve sob uma perspectiva territorial: o caso da greve dos ferroviários de 1906*. Revista Pegada. 2011. Disponível em: <http://revista.fct.unesp.br/index.php/pegada/article/viewFile/2545/2339>. Acesso em 20 dez. 2018.

apontados como antieconômicos, passaram por análises do Grupo Executivo para Substituição de Ferrovias e Ramais Antieconômicos (GESFRA), criado em 1966. O diretor do GESFRA, Eliseu Resende, nas palavras do historiador Pedro Henrique Pedreira Campo¹⁰⁸, possuía “fortes ligações com empresas do setor [dos transportes] foi trabalhar na equipe de Salviano Lafayette Prado¹⁰⁹ entre 1964-1967, responsável pela reestruturação do sistema de transportes do país”. Eliseu era “conhecido defensor do transporte rodoviário”¹¹⁰.

No ano de 1964, em pleno Golpe Militar, já se inicia o processo de supressão de alguns trechos das estradas de ferro, dando destaque para a linha que ligava Rio a Petrópolis, a Estrada de Ferro Grão-Pará, tanto o trecho entre o Alto da Serra/ centro de Petrópolis quanto o trecho que ligava Vila Inhomirim ao Alto da Serra foram desativados.

A defesa para a continuidade em expandir o sistema rodoviário não se mantinha apenas por conta de análises estratégicas visando reestruturação do transporte brasileiro, mas também, por influência de entusiastas como Eliseu Resende¹¹¹, que via nessa implantação a possibilidade de ser beneficiado financeiramente. “No momento em que o PMDB ganhou força no parlamento, após 1974, o Tribunal de Contas da União (TCU), subordinado ao Legislativo, condenou as contas da administração de Resende no DNER”¹¹². Os interesses pessoais por vezes foram levados em consideração acima do interesse social da população e do seu bem-estar. Este agente do Estado criticava as ferrovias baseando seu discurso e justificando-o como sendo um sistema custoso aos cofres públicos, contudo, o cenário mostrava que naquele momento histórico, o cenário a ser defendido seria o das hegemônicas empreiteiras especialistas em elaboração de rodovias:

Para o bem ou para o mal, a vocação brasileira é para o rodoviarismo. Assim foi feito, assim será. [...]

Eu acho que exploraremos um pouco mais as rodovias, onde o Brasil tem uma larga tradição e grandes empresas especializadas. Eu vejo um grande futuro

¹⁰⁸ CAMPOS, Pedro Henrique Pedreira. *A ditadura dos Empreiteiros: as empresas nacionais de construção pesada, suas formas associativas e o Estado ditatorial brasileiro, 1964-1985*. Niterói. 2012. Tese (Doutorado em História) – Programa de Pós-Graduação em História. Universidade Federal Fluminense. Disponível em: <http://www.historia.uff.br/stricto/td/1370.pdf>. Acesso em 25 mar. 2018.

¹⁰⁹ PRADO, Lafayette. *Transportes e Corrupção*. Topbooks. 1997.

¹¹⁰ CAMPOS, Pedro Henrique Pedreira. *A ditadura dos Empreiteiros: as empresas nacionais de construção pesada, suas formas associativas e o Estado ditatorial brasileiro, 1964-1985*. Niterói. 2012. Tese (Doutorado em História) – Programa de Pós-Graduação em História. Universidade Federal Fluminense.

¹¹¹ Eliseu Resende foi Diretor Geral do Departamento Nacional de Estradas e Rodagens entre o período de 1967 a 1974.

¹¹² CAMPOS, Pedro Henrique Pedreira. *A ditadura dos Empreiteiros: as empresas nacionais de construção pesada, suas formas associativas e o Estado ditatorial brasileiro, 1964-1985*. Niterói. 2012. Tese (Doutorado em História) – Programa de Pós-Graduação em História. Universidade Federal Fluminense.

para o setor rodoviário, não obstante tenhamos de estimular um pouco mais as ferrovias e hidrovias¹¹³.

Justamente neste período, o reconhecimento como edifício histórico da estação de Guia de Pacobaíba é revogado pelo Decreto nº 67.592 de 17 de novembro de 1970¹¹⁴, por decisão do então presidente Médici. Uma conjuntura obscura que levou ao desmonte do modal ferroviário, uma perda de material rodante, equipamentos e trilhos, que não foram repostos até os dias atuais. Um retrocesso, destoante se comparado aos avanços que outros países – vide a ferrovia *Union Pacific Railroad* inaugurada em 1º de julho de 1862 nos Estados Unidos e ainda em atividade, considerada uma das mais importantes linhas férreas dos EUA¹¹⁵ – davam com relação à preservação de seu patrimônio industrial. Tendo em vista a relevância da estação de Guia de Pacobaíba como testemunho material do contexto da história ferroviária brasileira, marco de um período, vê-la se perdendo por descaso com a memória e nossos elementos identitários é uma contradição, pois nesta época, em 1964 o IPHAN tombou e inscreveu no Livro Histórico os remanescentes da Real Fábrica de Ferro São João de Ipanema em Iperó¹¹⁶, São Paulo.

Uma das consequências do abandono do projeto de modernização do sistema ferroviário e da crescente dependência aos transportes rodoviários pode ser medido pela recente greve dos caminhoneiros, ocorrida no primeiro semestre de 2018, responsável pela paralização de todo o país causando um caos em diversos setores. A paralisação da categoria de transporte que possui a predominância no escoamento de mercadorias e fornecimento de serviços, prejudicou a dinâmica de oferta de bens e serviços, em escala nacional. Reportagens¹¹⁷ em diversas mídias expuseram a precariedade e ausência de alternativas ao sistema de transportes brasileiros. É a quase inexistente intermodalidade entre os meios de locomoção. Pelas palavras de Bernardo Figueiredo, ex diretor da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), das linhas

¹¹³ REVISTA O EMPREITEIRO. Edição de junho 1981, nº 162 apud CAMPOS, Pedro. *A Ditadura dos Empreiteiros: as empresas nacionais de construção pesada, suas formas associativas e o Estado ditatorial brasileiro, 1964-1985*. Niterói. 2002. Disponível em: https://www.academia.edu/36039816/A_Ditadura_das_Empreiteiras_no_Regime_Militar. Acesso em 27 jan. 2019.

¹¹⁴ IPHAN. Acervo digital Iphan. Decreto nº 67.592 de 17 de novembro de 1970. Folha 057. Consulta realizada no processo de tombamento da Estrada de Ferro Mauá Fragoso, que conta com registros fotográficos, recortes de jornais, dentre outros. Disponível em: <http://acervodigital.iphan.gov.br/xmlui/handle/123456789/5400?discover?rpp=10&etal=0&query=maua+fragoso>. Acesso em 30 jan. 2018.

¹¹⁵NOVO MILENIO. Marcos Pipan. *A maior ferrovia dos EUA completa 140 anos*. 2002. Disponível em: <http://www.novomilenio.inf.br/ano02/0207a007.htm>. Acesso em 26 mar. 2018.

¹¹⁶ IPHAN. Arquivo Noronha Santos. Nº inscr. 376.B, vol. 1, f. 061, 24/09,1964.

¹¹⁷ GLOBO. Disponível em: <http://g1.globo.com/jornal-nacional/noticia/2018/06/greve-dos-caminhoneiros-expoe-o-quanto-o-pais-abandonou-ferrovias.html>. Acesso em 30 jun. 2018.

férreas existentes “dois terços dos trechos concedidos estão abandonados. Dos 28 mil km de malha concedida, apenas 8 mil km operam atualmente”¹¹⁸. Uma incoerência, visto que o país possui dimensões continentais, uma área de 8.516.000 km²; e uma crescente população com necessidades que demandam rapidez no processo de locomoção.

Se formos comparar a situação e a visão que se tem do transporte ferroviário brasileiro em relação aos de países da Europa, onde é possível realizar o trajeto de trechos internacionais pelos trilhos, o caso brasileiro é de diminuição da importância dos trens. O modal ficou reconhecido como transporte que atende as classes baixas da população, de menor qualidade, o que acarreta em menores investimentos e manutenção. Pontos extremos de valorização e desvalorização de um mesmo tipo de transporte. Enquanto na Europa, a elite e turistas buscam os passes de trens para realizarem suas viagens, no Brasil, o modal é subvalorizado em detrimento da mobilidade por meio do rodoviarismo.

1.1.1.2 Preserve/Preserfe

Com a modificação no sistema de governo, passada a ditadura civil-militar e a volta de uma, ainda, incipiente democracia, o país assiste a um período de mudança em diversos setores. O Conselho Federal da Cultura (1967-1975), principal órgão responsável pelas políticas culturais no Brasil durante a ditadura, atuou de forma centralizadora e retirando a autonomia do SPHAN. Apesar da tentativa da valorização da cultura brasileira, por meio da criação do CFC, os interesses econômicos se sobrepujaram aos interesses sociais. O Conselho e seu corpo técnico não foram capazes de impedir a ação do Estado no desmonte do patrimônio ferroviário brasileiro, pois este não estava englobado nos saberes e fazeres caracterizados hierarquicamente como “mais representativos”, “mais belos” e de “significação” da autarquia.

O foco do projeto de valorização do patrimônio cultural visado pelo CFC estava voltado para a “necessidade de opor resistência à invasão da cultura estrangeira que chega através da expansão dos meios de comunicação de massa. O principal objetivo de todos os programas é o do fortalecimento da “unidade cultural brasileira”¹¹⁹. Nesta concepção, segundo Calabre, “as

¹¹⁸ CORREIO BRAZILIENSE. Disponível em: https://www.correio braziliense.com.br/app/noticia/economia/2018/05/27/internas_economia.683829/paralisacao-dos-caminhoneiros-expoe-deficiencias-da-infraestrutura.shtml. Acesso em 30 jun. 2018.

¹¹⁹ CALABRE, Lia. *Intelectuais e política cultural: o Conselho Federal de Cultura*. In: Atas do Colóquio Intelectuais, Cultura e Política no Mundo Ibero-americano. Rio de Janeiro. 17 -18 de maio de 2016. Disponível

propostas do órgão estão voltadas para uma definição de cultura nos padrões eruditos, sem descartar as contribuições mais diversas para a formação do caráter do “ser brasileiro”¹²⁰. Não competia ao corpo técnico intervir em relação ao patrimônio ferroviário, pois até o momento este não se encaixava nos parâmetros de serem passíveis de preservação.

Com a abertura política e redemocratização no Brasil, novos direcionamentos para a preservação do patrimônio ferroviário foram tomados. Para impedir que outros bens ferroviários sofressem intervenções danosas e desmontes, haja visto o ocorrido no período ditatorial, alguns programas implementados em âmbito federal iriam beneficiar o campo da preservação da memória ferroviária, sobretudo o PRESERVE e o PRESERFE. Neste momento, a musealização se apresenta como caminho para preservar a história e memória industrial ferroviária através da implantação de núcleos ferroviários pelo Brasil.

O Programa de Preservação do Patrimônio Histórico do Ministério dos Transportes (PRESERVE), criado em 1983¹²¹, constitui um marco na preservação dos bens culturais de transporte ao desenvolver políticas que visavam sua preservação em âmbito nacional. Iniciativa do Ministério dos Transportes tinha o objetivo de salvaguardar e difundir o acervo móvel e imóvel frente a sociedade. Como desdobramento desse programa, em 1985 é criado o Setor Geral de Preservação do Patrimônio Histórico Ferroviário (PRESERFE), que ficou com a incumbência de gerenciar e articular as ações no que se referiam a preservação dos bens da RFFSA.

Com a participação das museólogas Telma Lasmar, Maria Elisa Carrazzoni, entre outros como ação integrante do programa de preservação, foram instituídos Núcleos Históricos Ferroviários (NHF)¹²² e Centros de Preservação Histórico Ferroviário (CPHF) em dez estados brasileiros: Amazonas, Pará, Rio de Janeiro, Pernambuco, Minas Gerais, Ceará, Paraná, Rio Grande do Sul, São Paulo e Santa Catarina, cada qual contando com exposições de longa duração. Esta iniciativa teve como objetivo preservar o

em: http://www.casaruibarbosa.gov.br/dados/DOC/artigos/a-j/FCRB_LiaCalabre_Intelectuais_e_PoliticaCultural.pdf. Acesso em 13 dez. 2018.

¹²⁰ Ibidem.

¹²¹ Portaria nº 126, de 01 de fevereiro de 1983 apud Manual Técnico do Patrimônio Ferroviário. Disponível em: http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Manual_tecnico_patrimonio_ferrovuario.pdf. Acesso em 13 dez. 2018.

¹²²SILVA, Raquel Barbosa. *O PRESERVE e os Museus: análise da preservação do patrimônio ferroviário musealizado brasileiro*. 2017. Disponível em: http://ppg-pmus.mast.br/dissertacoes/raquel_barbosa_da_silva.pdf. Acesso em 30 jun. 2018.

acervo histórico da evolução tecnológica dos meios de transportes no Brasil, especialmente, as atividades de localização e identificação de documentos e peças de valor histórico e artístico e as de promoção da recuperação e restauração de material e construções para a memória do setor¹²³.

Sendo assim alguns de seus bens não operacionais foram musealizados. A adoção desse programa não foi meramente um ato de percepção sobre a necessidade de preservação por conta da importância dos vestígios do passado atrelados ao patrimônio industrial ferroviário. A relação de causa e consequência em virtude do abandono do passado ferroviário brasileiro por parte do Estado influenciou na criação dos centros de preservação ferroviários, que tinham por objetivos coletar e impedir a dispersão do acervo tridimensional, documental e fotográfico das estradas de ferro; e reunir e expor este acervo ao público. Essa medida preservacionista foi uma maneira de se desvencilhar das acusações feitas por grupos da sociedade civil que apontavam o descaso para com o patrimônio ferroviário e ao mesmo tempo justificar o desmantelamento da malha ferroviária tida como onerosa aos cofres públicos¹²⁴.

Vários foram os produtos oriundos desse programa federal, catálogos – cabendo destaque para o Catálogo sobre o Centro de Preservação da História Ferroviária do Rio de Janeiro, datado de 1983 – manuais, além de outros materiais¹²⁵ que serviam à identificação com aporte técnico para tratar e salvaguardar os bens do patrimônio industrial ferroviário brasileiro. Esses produtos se configuram, hoje, como fontes de pesquisa sobre este período e a memória ferroviária de forma mais ampla.

Os programas do Preserve/Preserfe foram abordados em alguns estudos, mas, ainda assim, são poucos os trabalhos que analisam os mesmos em profundidade. Mas o que fica latente é que o trem, como representado nos centros de preservação, é posto como elemento pertencente ao passado e desprezando sua contemporaneidade e reintegração ao sistema de transporte.

¹²³ Portaria nº 126, de 01/02/1983 citada no Catálogo sobre Centro de Preservação da História Ferroviária do Rio de Janeiro. 1983.

¹²⁴ LEWINSKI, Cinara. *O que é o Preserve/fe?* E como se constituiu o Centro de Preservação da História Ferroviária do Rio Grande do Sul na década de 1980? Mosaico, v. 8, n. 12, 2017.

¹²⁵ Há uma listagem com uma bibliografia dedicada à temática ferroviária no portal do Movimento de Preservação Ferroviária. Alguns dos textos produzidos foram elaborados pela própria Rede Ferroviária Federal, dentre eles encontramos o livro do Centro de Preservação da História Ferroviária do Rio Grande do Sul RFFSA/Preserfe Rio de Janeiro - RJ 1985, Estradas de Ferro no Brasil e no Mundo RFFSA Rio de Janeiro - RJ 1965, Manual de Preservação de Edificações Ferroviárias Antigas RFFSA/Preserfe Rio de Janeiro – RJ 1991; O que é o Preserfe RFFSA/Preserfe Rio de Janeiro - RJ 1982; 30 Anos – Novos Caminhos para o Futuro RFFSA / SR. 3 Juiz de Fora - MG 1987. Segue em anexo listagem para consulta.

O trecho a seguir nos possibilita refletir sobre as prioridades do programa, enfatizando as segmentações dos acervos e seus respectivos locais de guarda. Um desses locais é o Museu do Trem do Rio de Janeiro, que guarda o acervo museológico e parte da documentação histórica.

Os esforços de preservação e difusão realizados pelo PRESERFE priorizaram, compreensivelmente, o imenso acervo dos imóveis, material rodante e equipamentos com valor histórico e cultural. O setor e o Museu do Trem, a ele subordinado, acolheram ainda exemplares de antigos documentos e obras impressas. Quanto ao Acervo Documental – bibliográfico (periódicos e livros especializados, língua estrangeira, obras raras e especiais) e arquivístico – o mesmo se divide conforme se constituía a estrutura organizacional da RFFSA, sendo que os acervos foram centralizados nas sedes das Superintendências Regionais da RFFSA e na Administração Geral no Rio de Janeiro. A divisão dos acervos está baseada nas seguintes categorias: - Patrimonial (mapotecas, relatórios técnicos, documentação corrente relativa aos imóveis - desapropriações, vendas, cessões de uso, processos de reintegração de posse, termos de permissão de uso, laudos de avaliação, etc.); - Jurídico (documentação relativa a processos judiciais trabalhistas e civis) e; - Administrativo (recursos humanos e contabilidade - dossiê de pessoal, carteiras de trabalho, documentos administrativos e financeiros, tais como recolhimento de encargos, notas fiscais de movimentação de cargas, etc.)¹²⁶.

Considerando a dispersão do acervo em uma gama de instituições de guarda e a inexatidão da documentação proveniente dessas transferências, podemos questionar a segurança do mesmo. Uma vez que não se tem a localização dos bens, inviabiliza a preservação, refletindo na realização de pesquisas, como também no estabelecimento do processo de comunicação dessa coleção.

Tal pressuposto é apresentado por Loureiro¹²⁷, pois é através da documentação museológica que asseguraremos a integridade do patrimônio musealizado. Lembrando que o museu é espaço de produção de informação, de troca de experiências, por meio da representação de um extrato da realidade a qual se refere. Isto implica em um dos pressupostos do ambiente museal, intimamente associado à comunicação museológica. Cabe às instituições estabelecerem conjuntos narrativos que explorem os diversos significados e simbolismos dos objetos musealizados. Entendendo que a organização da informação pode não ser a atividade fim dos museus, mas sim uma de suas atribuições, é contudo, “condição intrínseca a todo trabalho que

¹²⁶ IPHAN. *Manual técnico de patrimônio ferroviário*. p.20-21. Disponível em: [http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Manual tecnico patrimonio ferroviario.pdf](http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Manual_tecnico_patrimonio_ferrovriario.pdf). Acesso em 22 jun. 2018.

¹²⁷ LOUREIRO, Maria Lucia Niemeyer Matheus. A documentação museológica entre a arte e a ciência. 2008. p. 102. Disponível em: http://site.mast.br/hotsite_mast_colloquia/pdf/mast_colloquia_10.pdf. Acesso em 02 jul. 2018.

se queira desenvolver em torno de acervos museológicos”¹²⁸. Considerando essas funções do museu de interpretação constante dos universos que cercam os objetos e sua consequente exposição ao público para fins de preservação, educação, contemplação, entendemos que nesse tipo de instituição há um tripé de atribuições que orientam suas ações para com seu papel de promotor da cultura diante da sociedade.

1.2 Museus de trem: algumas iniciativas

Antes mesmo da existência do Museu do Trem do Rio de Janeiro as associações civis já vinham percorrendo o caminho da preservação do patrimônio ferroviário. Em 1977, sete anos antes da inauguração do espaço citado, a Associação Brasileira de Preservação Ferroviária (ABPF) é criada a partir da iniciativa do francês Patrick Henri Ferdinand Dollinger, nascido em 1940 em Remiremont, admirador e preservacionista que já atuava em seu país natal na causa ferroviária. Dollinger “chegou ao Brasil em 1966 (período de transição da tração a vapor para a diesel) e, preocupado com o abandono da história ferroviária brasileira, resolveu criar uma entidade de preservação nos moldes das existentes na Europa e Estados Unidos¹²⁹”. O orgulho daqueles que atuavam nas ferrovias, a sensação do pertencimento motivou e movimentou iniciativas diante da precariedade do patrimônio ferroviário. Não obstante, podemos compreender a estruturação do Museu do Trem como reflexo das inquietações e iniciativas de alguns membros da sociedade civil, grupos de engenheiros, ferroviários, historiadores entre outros, com o intuito de reconstruir este passado.

Criado em 1997, no estado do Minas Gerais, pelo prof. Victor José Ferreira em conjunto com outros ferroviários e ferroviaristas, o Movimento de Preservação Ferroviária (MPF) é outra iniciativa que merece destaque. Era uma tentativa de alertar a população e seu governo sobre a necessidade em preservar os vestígios ferroviários de outrora. Um dos pontos de articulação mais interessantes do movimento, é a ação em paralelo com o IPHAN e a extinta RFFSA. Hoje atuam em prol da recuperação da memória ferroviária através da iniciativa de tratamento de fotografias e sua identificação, além da alimentação de uma base de dados onde se armazenam

¹²⁸ Barbuy, *Heloísa*. *Documentação museológica e pesquisa em museus*. In: Documentação em Museus /Museu de Astronomia e Ciências Afins Organização de: Marcus Granato, Claudia Penha dos Santos e Maria Lucia N. M. Loureiro. Rio de Janeiro: MAST, 2008. p. 36-42. Disponível em: http://site.mast.br/hotsite_mast_colloquia/pdf/mast_colloquia_10.pdf. Acesso em 20 dez. 2018.

¹²⁹ ABPF. Associação Brasileira de Preservação Ferroviária. Disponível em: <http://www.abpf.com.br/quem-somos>. Acesso em: 19 fev. 2018.

produções sobre a temática¹³⁰. No momento, o movimento se situa não só em Minas, mas possui sede, também, no Rio de Janeiro, na estação Leopoldina, região central da capital.

Outra associação que possui notoriedade em sua luta diária pela revalorização da malha ferroviária e sua memória é a Associação Fluminense de Preservação Ferroviária (AFPF), fundada em 1999. A década de 90 é marcada por iniciativas de preservação, visto que é o período em que a RFFSA passou pelo processo inicial de extinção. Em acordo com a Lei nº 8.031 de 12 de abril de 1990¹³¹, o Programa Nacional de Desestatização (PND) é o primeiro ato que dá início ao processo de privatização e posterior extinção de diversas empresas e serviços. De acordo com o Decreto nº 473 de 10 de março de 1992¹³², há o reconhecimento e inserção da RFFSA no PND. Para encerrar o ciclo de dissolução da empresa, o Decreto nº 3.277 de 07 de dezembro de 1999¹³³ é elaborado e aprovado. Estes instrumentos podem ser considerados os marcos legais que sinalizam o declínio ferroviário respaldado legalmente pela esfera de poder federal.

Não é de se surpreender que grande quantidade de associações, grupos preservacionistas da memória ferroviária estejam situados no estado do Rio de Janeiro, considerando a importância memorialista e de patrimônio significativo encontrado nos limites do estado, pelo fato de termos sido sede do Império e da Capital da República por mais de meio século. Vale ressaltar que outros estados também contaram com iniciativas de grupos preocupados com o abandono das estradas de ferro e elementos relativos ao patrimônio ferroviário, resultando na criação de ações em prol da sua preservação.

De acordo com notícia publicada pelo portal de cultura do governo do estado de Pernambuco¹³⁴, “A Estação Central Capiba foi reinaugurada no final de 2014 e é o mais novo equipamento cultural do Governo do Estado. O local abriga o requalificado Museu do Trem,

¹³⁰ MPF. Movimento de preservação ferroviária. Disponível em: <http://www.mpfbrasil.com.br/index.php/apresentacao>. Acesso em 23 maio 2018.

¹³¹ BRASIL. Decreto Lei nº 8.031 de 12 de abril de 1990, dispões das ações do Programa Nacional de Desestatização, incluindo a RFFSA no processo. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/L8031.htm. Acesso em 02 jul. 2018.

¹³² BRASIL. Decreto nº 473 de 10 de março de 1992. Dispõe sobre inclusão, no Programa Nacional de Desestatização - PND, da Rede Ferroviária Federal S.A. - RFFSA, da AGEF - Rede Federal de Armazéns Gerais Ferroviários S.A. e da VALEC - Engenharia, Construções e Ferrovias S.A. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1990-1994/D0473.htm. Acesso em 02 jul. 2018.

¹³³ BRASIL. Decreto nº 3.277 de 07 de dezembro de 1999. Dispõe sobre a liquidação da RFFSA. http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/d3277.htm

¹³⁴ BRASIL. Secretária de Cultura de Pernambuco. Disponível em: <http://www.cultura.pe.gov.br/canal/tv-cultura/museu-do-trem-de-pernambuco-conheca-o-primeiro-museu-do-genero-no-brasil/>. Acesso em 22 jun. 2018.

que é considerado o primeiro do Brasil e o segundo do gênero da América Latina”. Datado de 1972, o Museu do Trem de Pernambuco também passou por momentos conturbados para a manutenção de seu funcionamento, chegando a ser fechado em 1983¹³⁵. Uma situação que diverge dos movimentos preservacionistas da época, já que é na década de 80 que o PRESERFE começa a ser difundido pelo território, conformando os centros de preservação ferroviários brasileiros.

Em levantamento bibliográfico para este trabalho, encontramos a proposta¹³⁶ de ressignificação do espaço arquitetônico da Estação Barão de Mauá, na região central do Rio de Janeiro, para a fundação do Museu Ferroviário Nacional, material este que contribui com a discussão aqui empreendida. Percebemos, mais uma vez, a atuação do Ministério dos Transportes atuando como órgão fomentador da preservação ferroviária – tal como décadas passadas – juntamente com o Laboratório de Transportes da Universidade Federal de Santa Catarina. Esta parceria visa transferir parte do acervo preservado no Museu do Trem do Rio de Janeiro e na sede da RFFSA na Estação Central do Brasil, que estão sob salvaguarda do IPHAN e expor no espaço requalificado.

O relatório final sobre a proposta do Museu Nacional Ferroviário foi publicado em 2012, e nele contém informações acerca das possibilidades de reformulação do espaço físico da estação para abrigar o referido empreendimento cultural. Neste documento percebemos que a exposição busca uma interação maior com o público propondo uma experiência sensorial na qual os sentidos sejam aguçados por meio de recursos museográficos acrescidos de tecnologia. O projeto se encontra ainda em fase de estudos, e em decorrência das novas informações¹³⁷ sobre a utilização da Estação da Leopoldina por parte do poder judiciário, deverá ser revisto.

Temos a seguir um rápido panorama das instituições que se dedicam a esta temática, e ainda se encontram em atividade:

- a) Museu Ferroviário Dinâmico – Campinas (SP)
- b) Museu Ferroviário de Jaguariúna (ABPF) – Campinas (SP)

¹³⁵ GLOBO. Disponível em: <http://g1.globo.com/pernambuco/noticia/2014/12/museu-do-trem-reabre-na-estacao-central-capiba-no-recife.html>. Acesso em 23 maio 2018.

¹³⁶ MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES; UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA. Disponível em: http://transportes.gov.br/images/consultas_publicas_viasNavegaveis/museu_ferroviano_nacional/Revitaliz_p_at_ferrovNacional.pdf. Acesso em 02 jul. 2018.

¹³⁷ O GLOBO. *Estação Leopoldina abrigará parte do Judiciário e ganhará revitalização*. Disponível em: <https://oglobo.globo.com/rio/estacao-leopoldina-abrigara-parte-do-judiciario-ganhara-revitalizacao-23332443>. Acesso em 25 jan. 2019.

- c) Museu Ferroviário de São Paulo (ABPF) – São Paulo
- d) Museu do Sistema Funicular da Serra do Mar (ABPF) – Santo André (SP)
- e) Museu Ferroviário Regional de Bauru – Bauru (SP)
- f) Museu da Companhia Paulista de Estradas de Ferro – Jundiaí (SP)
- g) Museu Ferroviário da Estrada de Ferro Sorocabana – Sorocaba (SP)
- h) Museu Ferroviário da E.F. Leopoldina (ABPF) – Além Paraíba (MG)
- i) Museu Ferroviário de Bom Despacho – Bom Despacho (MG)
- j) Museu Ferroviário de Juiz de Fora – Juiz de Fora (MG)
- k) Museu Ferroviário de Araguari – Araguari (MG)
- l) Museu Ferroviário da Estrada de Ferro Oeste de Minas - São João D'el Rey (MG)
- m) Museu Ferroviário de Rio Negrinho (ABPF) – Rio Negrinho (SC)
- n) Museu Ferroviário de Piratuba (ABPF) – Piratuba (SC)
- o) Museu Ferroviário da E.F. Santa Catarina - Núcleo Regional do Vale do Itajaí (SC)
- p) Museu Ferroviário de Tubarão – Tubarão (SC)
- q) Museu Ferroviário de Curitiba – Paraná (PR)
- r) Museu do Trem de São Leopoldo - São Leopoldo (RS)
- s) Museu do Trem do Recife – Recife (PE)
- t) Museu Vale do Rio Doce – Vila Velha (ES)
- u) Museu Ferroviário de João Neiva - João Neiva (ES)
- v) Museu Ferroviário da E. F. Madeira Mamoré – Porto Velho (RO)

Além desses já mencionados, temos o Museu do Trem do Rio de Janeiro e o Museu da Sinalização Ferroviária¹³⁸, também na zona norte do município do Rio de Janeiro, o primeiro sob a tutela do IPHAN e o seguinte mantido pela Associação Brasileira de Preservação Ferroviária.

Considerando o cenário de um total de 3.025 unidades de instituições museológicas em todo o Brasil, de acordo com o Cadastro Nacional de Museus¹³⁹, e estes em sua maioria situados na região litorânea, sendo 254 localizados somente no estado do Rio de Janeiro, o quantitativo de museus com a temática ferroviária é ínfima. Esta defasagem corrobora para a necessidade de mais estudos e pesquisas voltados a essa tipologia de acervo.

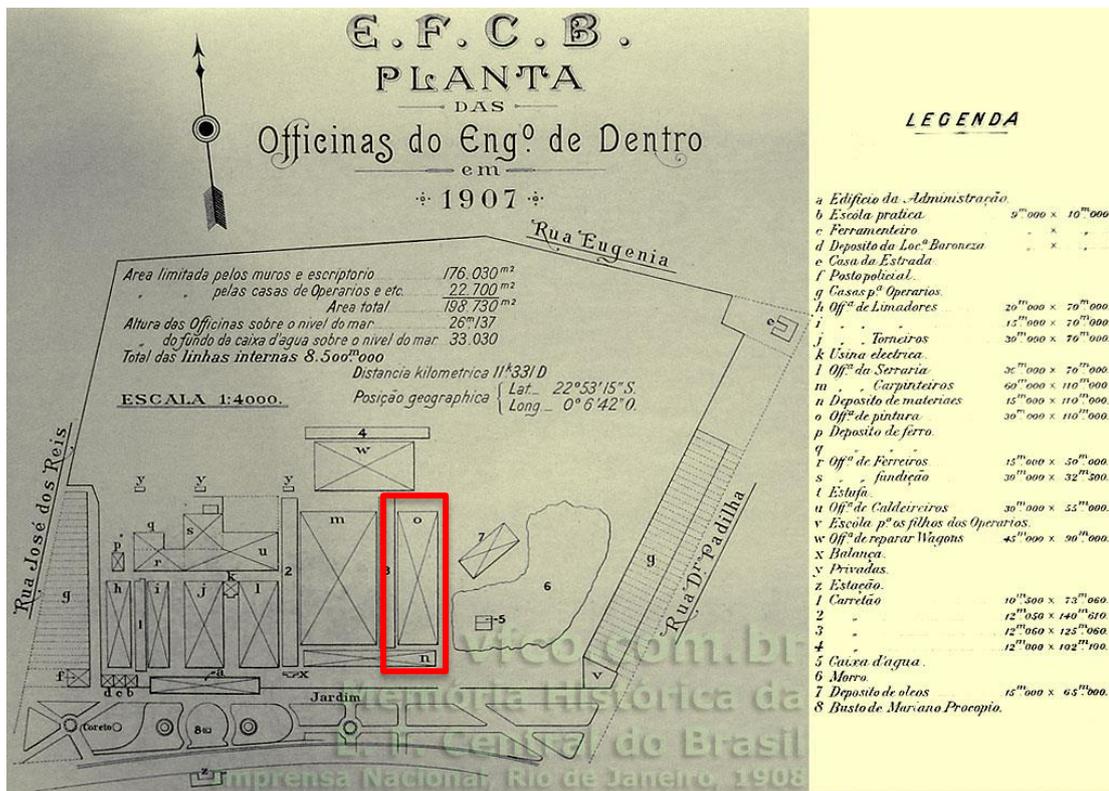
¹³⁸ MUSEUS BR. Plataforma de informações sobre museus brasileiros. Disponível em: <http://museus.cultura.gov.br/espaco/7504/>. Acesso em 15 jan. 2019.

¹³⁹ IBRAM. Museus em números. v.1. Brasília. 2011. Disponível em: www.museus.gov.br/wp-content/uploads/2011/11/museus_em_numeros_volume1.pdf. Acesso em 12 fev. 2019.

2 O MUSEU DO TREM DO RIO DE JANEIRO: DIAGNÓSTICO

Quem transita pela região da zona norte do Rio de Janeiro, adentrando o bairro do Engenho de Dentro e se depara com um estádio de futebol monumental o Estádio Olímpico João Havelange – para os “íntimos” Engenhão –, talvez não saiba que naquele terreno já existiu o maior complexo de oficinas de reparo de trens da América Latina¹⁴⁰. No início dos anos 2000, o terreno foi compartimentado e o que sobrou de outrora é um espaço que abriga o Museu Cidade Olímpica¹⁴¹; alguns galpões de convívio para os moradores e o Museu do Trem, em destaque na planta (fig.10) de 1907 a seguir. O primeiro e o segundo ambientes são pertencentes à Secretaria de Cultura da Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, e o terceiro à esfera federal atrelado ao IPHAN, ambos no bairro do Engenho de Dentro, na rua Arquias Cordeiro.

Fig. 9 Planta baixa Oficinas do Eng. de Dentro em 1907.



Fonte: VFCO. Memória histórica. 1907. Disponível em:

<http://vfco.brazilia.jor.br/ferrovias/estrada.de.ferro.central.do.brasil/memoria-historica-1908/0145-oficinas-do-Engenho-de-Dentro.shtml>

¹⁴⁰ SUEVO, Hélio. *A formação das estradas de ferro no Rio de Janeiro: o resgate de sua memória*. Rio de Janeiro: Memória do Trem. 2004. p. 24.

¹⁴¹ RIOTUR. Espaço cultural em atividade situado em edifícios restaurados das antigas oficinas de trem do Engenho de Dentro, Praça do Trem. Disponível em: <http://visit.rio/que-fazer/nave-do-conhecimento-e-museu-cidade-olimpica/> Acesso em 02 jul. 2018.

Os edifícios remanescentes se situam na denominada Praça do Trem, que concentra alguns galpões parciais oriundos da inauguração das oficinas de reparo em 1871. O terreno, na época do Segundo Reinado, era a Fazenda do Engenho de Dentro, inserida na Freguesia de Inhaúma, que foi vendida pelo, então, dono, Francisco Fernandes Padilha e adquirida pela Estrada de Ferro D. Pedro II com a finalidade de dar conta da demanda de serviços devido à expansão da estrada, do aumento no número de passageiros e de todo o processo de manutenção que esta despendia.

A ocupação e desenvolvimento social do bairro do Engenho de Dentro se deve a este processo de instalação das referidas oficinas. O que antes era vegetação foi sendo transformado em construções (fig.11). Em maio de 1855, por meio do Decreto nº 1599¹⁴², é aprovada a concessão e construção da Companhia da Estrada de Ferro D. Pedro II, esta que passaria pelo bairro. A linha férrea hoje se denomina como Estrada de Ferro Central do Brasil. No local, além das oficinas, foram construídas residências para famílias de alguns dos operários, mecânicos e outros profissionais; a escola técnica Silva Freire – hoje transferida para o bairro de Deodoro¹⁴³, e o prédio sede inicial da escola com parte de sua estrutura original em ruínas –, que ensinava os ofícios de mecânica, pintura, e demais atividades referentes ao ofício e a estação de trem do Engenho de Dentro para comportar a massa de trabalhadores que chegavam ao local.

Com o declínio quanto ao papel da RFFSA, em meados da década de 1990, na sociedade e do descaso conferido ao modal ferroviário pelo governo federal, as atividades nesses espaços foram se tornando escassas, e após a inserção da Rede no programa nacional de desestatização em 1992, com sua consequente extinção em 2007, as oficinas cessaram por completo o seu funcionamento. Os últimos maquinários a saírem percorrendo os caminhos de ferro das antigas oficinas foram: um vagão de prancha com truques de locomotivas Alco¹⁴⁴, e em segundo plano uma RS-1 (7138)¹⁴⁵

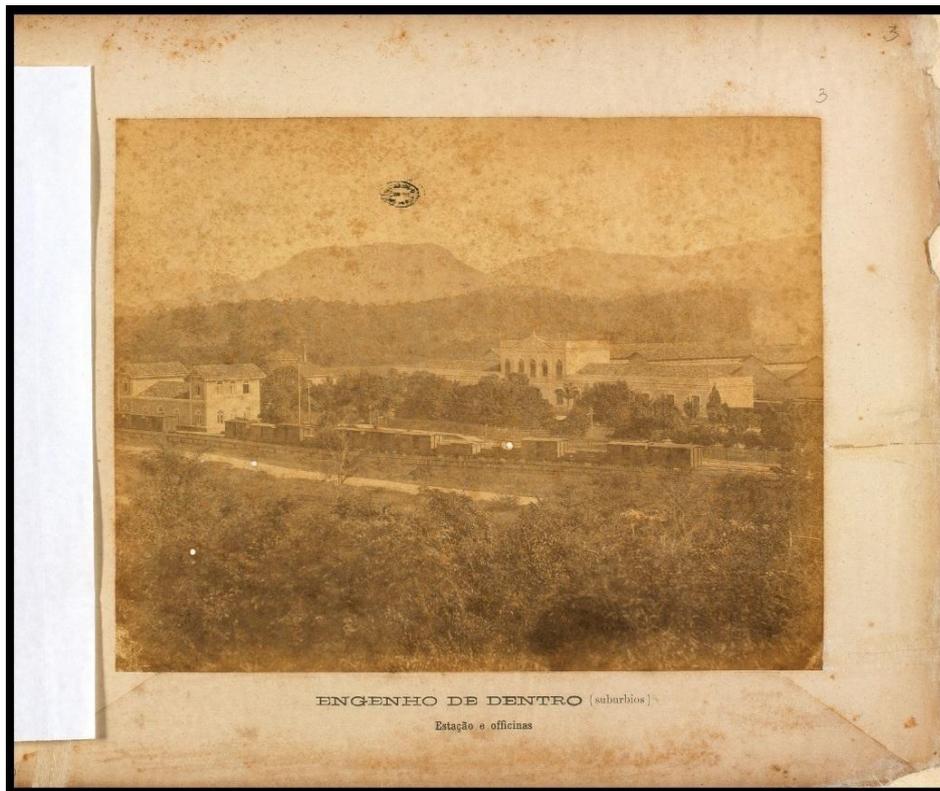
¹⁴²BRASIL. Decreto nº 1599 de 9 de maio de 1855. Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-1599-9-maio-1855-558531-publicacaooriginal-79871-pe.html>. Acesso em 02 jul. 2018.

¹⁴³ GOVERNO DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO. FAETEC. Governador inaugura a FAETEC Deodoro – Escola Técnica de Transportes Engenheiro Silva Freire. 22 fev. 2016. Disponível em: <http://www.faetec.rj.gov.br/index.php/institucional/assessoria-de-comunicacao/noticias/240-governador-inaugura-a-faetec-deodoro-escola-tecnica-de-transportes-engenheiro-silva-freire-no-proximo-dia-23>. Acesso em 12 dez. 2018.

¹⁴⁴ Truque (do inglês truck) ferroviário constitui o conjunto de rodas, sapatas de freio, rolamentos, molas, eixos, cilindros de freio, entre outros elementos que compõem o sistema de movimentação dos vagões, locomotivas e afins.

¹⁴⁵ Numeração utilizada para determinar as especificações técnicas entre os diferentes veículos ferroviários.

Fig.10 Estrada de Ferro D. Pedro 2: Engenho de Dentro, suburbios: estação e oficinas [sic]



Fonte: Acervo Biblioteca Nacional. Brasileira fotográfica. 1900.

Fragments dessa memória ferroviária estão preservados nos remanescentes dos edifícios dessas oficinas. Considerando que “a memória ferroviária é uma totalização, uma invocação ao todo, que em sua enunciação pretende obter certa adesão social, ainda mais quando seu uso pressupõe uma importância imanente que deriva de sua proteção como patrimônio”¹⁴⁶, o Ministério dos Transportes elege esse espaço pertencente à RFFSA, apropriando-se dele e desenvolve o PRESERVE e o PRESERFE, criando o Centro de Preservação Ferroviária no Engenho de Dentro.

¹⁴⁶ PROCHNOW, Lucas Neves. *Memória ferroviária*. Verbete. Dicionário Iphan de Patrimônio Cultural. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/dicionarioPatrimonioCultural/detalhes/31/memoria-ferroviaria>. Acesso em 04 jul. 2018.

2.1 Museu do Trem

O Museu do Trem do Rio de Janeiro é significativo espaço histórico e de memória, marco da formação dos transportes ferroviários em território brasileiro. A dimensão simbólica da coleção do Museu do Trem se caracteriza pela presença de elementos que representam o pioneirismo da empreitada do Império Brasileiro e do empresariado do século XIX que buscavam às inovações das ferrovias e, sobretudo, por ter sido um dos maiores e importantes¹⁴⁷ espaços de trocas sociais dos trabalhadores ferroviários da época.

Em 1984, é criado o Museu do Trem (fig.12), sob a esfera do Ministério dos Transportes, a partir da iniciativa do PRESERFE, com o centro de preservação da história ferroviária, tendo a missão de registrar, preservar e expor parte do acervo histórico da RFFSA.

Com a extinção da empresa os bens com valores históricos, culturais, de interesse social foram transferidos ao IPHAN e o Museu do Trem estava incluído nesse processo, legalizado por meio do Termo de Transferência nº 300/2013¹⁴⁸.

As associações de preservação ferroviária, a própria RFFSA e o Iphan desempenharam papéis distintos e complementares na genealogia do conceito de memória ferroviária e compreender tal processo nos permitirá entender o significado da atribuição conferida ao Iphan como gestor da memória do trem, elevada agora ao status de política pública¹⁴⁹.

Até o momento de criação do Museu do Trem, o Ministério dos Transportes se fez presente e mais atuante nesse cenário da memória ferroviária do que o Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (SPHAN). Mesmo posteriormente com Diretoria do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (DPHAN) e após estabelecidas diretrizes ao se tratar da preservação do patrimônio ferroviário. Ainda que tenhamos críticas quanto a situação do museu, é preciso ponderar, como nos alerta Matos, as novas implicações, tanto administrativas quanto técnicas, para o IPHAN no processo de salvaguarda, posto que sem a absorção desses bens pela autarquia

¹⁴⁷ CANDIDA, Simone; LIMA, Ludmilla de; BERTOLUCCI, Rodrigo. Histórias do Engenho de Dentro: antigas oficinas de trem vão ganhar vida nova. *O Globo*, Rio de Janeiro, 22 jun. 2014. “Erguida para atender a quatro mil quilômetros de vias, setecentas locomotivas e cinco mil carros de passageiros e vagões, em 1881, a rede de oficinas era considerada a mais importante da América Latina e servia também a outros estados”. Disponível em: <https://oglobo.globo.com/rio/design-rio/historias-do-engenho-de-dentro-antigas-oficinas-de-trem-vaio-ganhar-vida-nova-12962002#ixzz550VuNSLR>. Acesso em 23 jan. 2018.

¹⁴⁸ RFFSA. Informe da Inventariança. Disponível em: http://www.rffsa.gov.br/informes/Informe_03_InvRFFSA.pdf. Acesso em 08 fev. 2018.

¹⁴⁹ MATOS, Lucina Ferreira. Memória ferroviária: da mobilização social à política pública de patrimônio. 2015. Disponível em: http://bibliotecadigital.fgv.br/dspace/bitstream/handle/10438/15659/MATOS-Lucina_Memoria%20Ferroviaria%20da%20mobilizacao%20social%20a%20poli%20%20%20%20%20%20%20%20%20%20tica%20publica.pdf?sequence=1&isAllowed=y. Acesso em 04 jul. 2018.

federal, mesmo ante a precariedade e desvalorização do setor cultural no Brasil, o espaço de memória do museu não existiria.

Fig. 11 Placa de inauguração do Centro de Preservação Ferroviária do Rio de Janeiro
(Atual Museu do Trem)



Fonte: Jessica Moraes. 2017.

O terreno que abriga o Museu do Trem hoje com um total de 6 mil m², anteriormente contava com uma metragem de 250 mil m². Conforme abordado anteriormente, a área sofreu uma repartição e influência de inúmeros poderes políticos em diferentes esferas. Devido a responsabilidade de trechos de linhas férreas pertencerem tanto a esfera pública, em níveis estadual e federal, quanto a iniciativa privada, Supervia, por exemplo, isto acaba por implicar em uma dispersão do acervo e impedimentos jurídicos, dificultando assim a realização de qualquer intervenção no edifício e área do entorno, tal como na captação e alocação de acervo. Em acordo para sanar dívidas de impostos da extinta RFFSA, com mediação do IPHAN, a prefeitura como forma de pagamento recebe dois galpões, localizados na Praça do Trem, na vigência do mandato do prefeito Eduardo Paes¹⁵⁰ e a metragem que equivale à construção do Estádio Olímpico João Havelange¹⁵¹.

Um ponto interessante de ser levantado neste momento, é que antes da construção das instalações dos equipamentos esportivos para os jogos Pan Americanos de 2007, o terreno das oficinas era tombado pelo município do Rio de Janeiro, por meio do Decreto nº 14.741 de 22 de abril de 1996¹⁵², ocorrido na gestão do prefeito César Maia, entretanto este ato foi revogado

¹⁵⁰ Ofício publicado em resposta ao pleito do Botafogo de Futebol e Regatas. Diário Oficial de 10 de fevereiro de 2015, p.3-4. Disponível em: http://doweb.rio.rj.gov.br/visualizar_pdf.php?edi_id=2674&page=1. Acesso: 07 jul. 2018.

¹⁵¹ Construído como parte das instalações das Olimpíadas Rio 2016 com a finalidade de sediar competições de atletismo e partidas de futebol.

¹⁵² RIO DE JANEIRO. Prefeitura do Rio de Janeiro. 1996. Disponível em: <http://www.rio.rj.gov.br/dlstatic/10112/4722991/4121924/125DECRETO14741EstacoesFerroviarias.pdf>. Acesso em: 21 fev. 2018.

em 2002¹⁵³. Podemos traçar um paralelo desta ação com a que ocorreu com a Estação Guia de Pacobaíba, em função de interesses políticos e econômicos; o destombamento no período da Ditadura civil-militar. Os adendos no Decreto nº 24.029 de 16 de março de 2004¹⁵⁴ não consideram o conjunto das oficinas, mas sim parte delas, o que leva a um desconexo complexo arquitetônico, onde suas partes não dialogam entre si e não constroem um discurso histórico coeso.

Art. 1º Ficam preservados, em sua volumetria e fachadas, os prédios 01, 02 e 05 (Centro de Preservação da História Ferroviária) e os galpões de número 01, 04, 05, 06, 07 e 08, conforme o Anexo deste Decreto. § 1º Os galpões citados no art. 1º serão passíveis de conservação e reaproveitamento, com novos usos, desde que sejam adequados às suas morfologias. § 2º O galpão de número 01 poderá ser desmontado e posteriormente remontado, obrigatoriamente, na área estabelecida pelo Anexo deste Decreto. Art. 2º Os galpões de número 03, 10, 12, 13 e 14 poderão ser desmontados e posteriormente remontados em local de maior conveniência da Administração Pública Municipal, a ser definido oportunamente e aprovado pelo Conselho Municipal de Proteção do Patrimônio Cultural – CMPC¹⁵⁵.

Os artigos 1º, 2º e 3º nos apresentam as especificações das prioridades de edifícios a serem preservados e aqueles passíveis de serem destruídos. No Decreto nº 24.029, não há a preocupação ou menção de quaisquer documentos, nem mesmo as cartas patrimoniais de recomendações para se considerar a integralidade do complexo ferroviário como sendo coisa única.

O patrimônio industrial deve ser considerado como uma parte integrante do patrimônio cultural em geral. Contudo, a sua proteção legal deve ter em consideração a sua natureza específica. 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. As áreas de resíduos industriais, assim como as ruínas, devem ser protegidas, tanto pelo seu potencial arqueológico como pelo seu valor ecológico¹⁵⁶.

Entendendo o patrimônio industrial, de acordo com as definições da Carta de Nizhny Tagil, como vestígios da cultura industrial e seus valores históricos, sociais, científicos e de memória,

¹⁵³ SILVA, Nuno Filipe Cardoso da. Em agosto de 2002 a cidade foi eleita para receber os Jogos Pan-Americanos de 2007, e em 2004, o prefeito César Maia revogou a classificação patrimonial de parte do complexo de oficinas do Engenho de Dentro, permitindo a demolição da maioria das oficinas do conjunto.

¹⁵⁴ RIO DE JANEIRO. Prefeitura do Rio de Janeiro. 2004. Disponível em: <http://www.rio.rj.gov.br/dlstatic/10112/4722991/4121925/125DECRETO24029EstabelececritériosdeconservacaoEstacaoFerroviariaEngenhodeDentro.pdf>. Acesso em 21 fev. 2018.

¹⁵⁵ Ibidem.

¹⁵⁶ TICCIH. Carta de Nizhny Tagil. Disponível <http://ticcih.org/wp-content/uploads/2013/04/NTagilPortuguese.pdf>. Acesso 13 dez. 2018.

a construção do estádio olímpico João Havelange feriu com tal conceito destruir parte dos edifícios das antigas oficinas.

O IPHAN, como responsável pela proteção e promoção do patrimônio artístico e histórico nacional, tem uma tarefa árdua pela frente. Desde que assumiu o papel de detentor dos bens culturais provenientes da extinção da RFFSA, a inter-relação com outros órgãos se mostra constante, visto que há acervos documentais, mobiliários e imóveis ainda sob a guarda, por exemplo, da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), prefeituras e até mesmo da própria inventariança da RFFSA. Esta situação causa reflexos negativos na composição do acervo do Museu do Trem, já que há dificuldades de logística administrativa e de pessoal em realizar um inventário preciso dos objetos que existem em todas essas instâncias e instituições. Como Campos¹⁵⁷ nos apresenta

Trata-se de enorme quantidade de bens, e por enorme entenda-se que apenas os bens imóveis não operacionais no Estado do Rio de Janeiro totalizavam 10.434 em 2007, conforme a Secretaria do Patrimônio da União (SPU). Quanto aos operacionais e o número total, expõe Bolognani (2009, p.49) que “Com o DNIT ficaram somente os bens operacionais que, até hoje, nem as concessionárias conseguem ter a exata relação. [...] o Iphan, o DNIT e a SPU estão trabalhando na checagem da lista dos imóveis, cujos resultados não conferem”¹⁵⁸.

São informações e dados confusos com números imprecisos, pois, o Museu do Trem e seu acervo contam com uma documentação defasada e não atualizada¹⁵⁹, embora o site do IPHAN afirme que a instituição possui mais de mil itens¹⁶⁰. A imprecisão nos dados ocasiona uma perda informacional, reverberando em diferentes ações, tais como pesquisa, elaboração de exposições e, ainda, no processo mais amplo de comunicação museológica.

No município do Rio de Janeiro encontramos dois bens edificados ferroviários e seus respectivos acervos no Livro do Tombo Histórico, sendo um deles o antigo Museu do Trem. O acervo preservado nesta instituição somente veio a se tornar patrimônio cultural do Brasil no ano de 2011, após 10 anos de realização de inventário e “quando foi publicada a notificação do

¹⁵⁷ CAMPOS, Mariana Costa. *Da Central a Japeri: um Manifesto em prol do Patrimônio Cultural* inserido no Cotidiano do Transporte Ferroviário do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro. 2017. Dissertação (mestrado em Preservação do Patrimônio Cultural) – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional.

¹⁵⁸ CAMPOS apud BOLOGNANI. 2017.

¹⁵⁹ Informação verbal obtida através de conversa com o atual diretor do museu, Bartolomeu Homem d’El-Rei Pinto.

¹⁶⁰ Informação retirada no portal do IPHAN. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/noticias/detalhes/1548>. Acesso em 07 fev. 2018.

processo de tombamento da coleção, medida que resultou em sua proteção provisória pelo poder público federal”¹⁶¹.

Desde a extinção da Rede Ferroviária em 2007, o Museu do Trem passou por um hiato, permanecendo fechado até meados do ano de 2013 devido a obras na cobertura do estádio olímpico. Após este período conturbado, o historiador Bartolomeu Homem d’El-Rei Pinto, assumiu a direção e vem desde então empreendendo esforços para que o Museu seja dotado das condições necessárias ao seu bom funcionamento.

Ora, se o “campo museológico trata do ternário em seu conjunto ou a partir de um de seus aspectos, sem perder de vista o todo trológico”¹⁶², o museu que carece de investimento em todos os seus setores está prestando qual contribuição à sociedade? Afinal “Para que serve o património [sic]? Para que servem as ruínas e as pedras que protegemos contra a erosão do tempo? Porque erigimos museus e casas de cultura onde depositamos os resíduos dos factos da história [?]”¹⁶³. Se ao ato de preservar entendemos que se preserva para algo ou alguém, a fim de que gerações futuras possam usufruir, com o rompimento deste processo de preservação sustentável entre sociedade e museu, a instituição cultural renuncia um dos seus objetivos, que é o comunicar para conhecer. Este é um trabalho sistemático de apropriação da sociedade em relação ao patrimônio preservado, que deve estar em constante revisão por aqueles profissionais que atuam diretamente com os bens patrimoniais.

O museu passa por sérias dificuldades em se manter aberto, são várias frentes de ação necessitando de atenção. Uma alternativa encontrada em meio a restrição de verbas oriundas do IPHAN seria o uso dos recursos, um total de R\$ 1.6 bilhões para obras em imóveis e espaços públicos, previstos no Programa de Aceleração do Crescimento 2 (PAC-2) – Cidades Históricas¹⁶⁴. Este programa foi criado em 2007, com o objetivo de promover o desenvolvimento social, urbano, logístico e energético do país por meio do planejamento e execução de grandes obras de infraestrutura nesses setores. Em 2013, o programa se encaminha para a linha de atuação exclusiva aos sítios históricos urbanos sob o respaldo do IPHAN.

¹⁶¹ IPHAN. Disponível em [http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Leia%20mais%20-%20Acervo%20do%20Museu%20do%20Trem%20\(RJ\).pdf](http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Leia%20mais%20-%20Acervo%20do%20Museu%20do%20Trem%20(RJ).pdf). Acesso em 03 jul. 2018.

¹⁶² CURY, Marília Xavier. Novas perspectivas para a comunicação museológica e os desafios da pesquisa de recepção em museus. Actas do I Seminário de Investigação em Museologia dos Países de Língua Portuguesa e Espanhola. p. 269-276. Disponível em: <http://ler.letras.up.pt/uploads/ficheiros/8132.pdf>. Acesso em 03 jul. 2018.

¹⁶³ PERALTA, Elsa. O mar por tradição: o património e a construção das imagens do turismo. In: IFCH – UFRGS. *Horizontes Antropológicos*, Porto Alegre, 2003. Disponível em: http://www.scielo.br/scielo.php?pid=S0104-71832003000200005&script=sci_arttext. Acesso em: 07 fev. 2018.

¹⁶⁴ IPHAN. PAC2 Cidades Históricas. Disponível em: http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/PAC_2_Cidades_Historicas.pdf. Acesso em 28 fev. 2018.

Considerando que os complexos ferroviários são grandes sítios arqueológicos industriais, o Museu do Trem do Rio de Janeiro pôde se enquadrar nos requisitos de seleção, contudo, diante de três envios da documentação para análise e posterior liberação de orçamento, o valor não foi repassado ao museu¹⁶⁵ – mesmo estando estabelecido que os recursos seriam liberados mediante a aprovação dos projetos e em conformidade à execução das obras. Essa falta de repasse causou um atraso nas obras emergenciais da instituição. Diante disto, no segundo semestre de 2017, o Ministério Público Federal no Rio de Janeiro ajuizou uma ação civil pública¹⁶⁶ para que o repasse fosse feito, o que ainda não surtiu efeito prático.

A comunicação museológica, em especial os aspectos que norteiam a conformação da exposição e seus recursos textuais, encontram-se prejudicados quando vemos sob a ótica do processo comunicacional, sobretudo no que se refere ao contato do público com o espaço do museu, estando aqui presente questões pautadas na fragilidade da exposição. Entendendo os suportes, vitrines, painéis, entre outros, como parte do processo e estes estando defasados, há o impacto, por vezes negativos, no olhar do público para com a instituição. O museu se encontra com questões sérias para resolver, que inclusive perpassam os aspectos estruturais e de logística, mas o foco se dá em outros aspectos, restritos aos elementos técnicos no âmbito da Museologia.

A justificativa da situação exposta encontra-se na carência de investimentos do Estado referentes ao patrimônio cultural, levando em consideração os últimos orçamentos dirigidos à pasta da cultura que foram de apenas 1% do PIB. As dificuldades em manter o Museu do Trem em atividade permanecem, mesmo após seu acervo ser considerado patrimônio nacional em 2011 e possuir um número de visitantes considerável. Desde sua reabertura a público em 2013, conta com números de visitação que chegam a atingir de 30 a 40 pessoas por dia¹⁶⁷, sendo que

¹⁶⁵ Em consulta ao sítio oficial do PAC – Cidades Históricas na rede mundial de computadores, o MPF atestou a informação de que o estágio da reforma do Museu do Trem estaria “em obras” (à fl. 206). No entanto, em comunicação direta com o diretor da referida instituição, mediante contato telefônico em 27 de outubro de 2017 (certidão de fl. 207), Bartolomeu Pinto afirmou que a empresa vencedora do certame dera início de fato às obras neste ano corrente, no entanto, a partir de verbas oriundas do Fundo Nacional de Cultura. Não obstante, o projeto de reforma emergencial encontra-se interrompido por falta de repasse de verba e, conseqüente, falta de pagamento da empresa contratada pelo IPHAN. Afirmou, ademais, que o Governo Federal jamais liberou para o IPHAN os recursos previstos para o Museu do Trem no âmbito do PAC Cidades Históricas. Texto completo disponível em: <http://www.mpf.mp.br/rj/sala-de-imprensa/docs/pr-rj/acp-reforme-museu-do-trem/view>. Acesso em 18 jan. 2019.

¹⁶⁶ MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL. MPF/RJ move ação para restauração do Museu do Trem. 30 de novembro 2017. Disponível em: <http://www.mpf.mp.br/rj/sala-de-imprensa/noticias-rj/mpf-rj-move-acao-para-restauracao-do-museu-do-trem>. Acesso em 27 fev. 2019.

¹⁶⁷ MAGESTE, Rodolfo. Museu do Trem sobrevive no anonimato, no Engenho de Dentro. *O Globo*, Rio de Janeiro, 26 de jul. 2014. Disponível em: <https://oglobo.globo.com/rio/bairros/museu-do-trem-sobrevive-no-anonimato-no-engenho-de-dentro-13356233>. Acesso em 23 jan. 2018.

nos primeiros 12 dias de reabertura, o público visitante chegou aos 550¹⁶⁸. Há demanda por parte do público que busca o espaço, independentemente de suas motivações. Toda a estrutura do museu – física, financeira e recursos humanos – necessita de revisão para que o mesmo possa atuar de forma plena. O número de servidores e equipe de apoio não possibilita que as ações básicas sejam implementadas.

2.2 As funções do museu

Os museus atuam como espaços de preservação da identidade cultural em diferentes níveis hierárquicos, podendo chegar ao nacional ou trabalhar numa escala local. São instituições que preservam e criam narrativas, oferecendo ao seu público a oportunidade de sentir e/ou refletir sobre os testemunhos materiais e imateriais lá abrigados.

Os museus promovem a diversidade,

a ampla difusão da cultura, à educação da humanidade para a justiça, a liberdade e a paz, a fundamentação da solidariedade intelectual e moral da humanidade, oportunidades plenas e iguais de educação para todos, [...], e no livre intercâmbio de ideias e conhecimento¹⁶⁹.

Para exercer todas essas funções, o museu carece de investimentos, articulação entre setores para que se alcance o objetivo que é o de preservar de seu patrimônio para gerações futuras e ser um agente que impulse a educação, a disseminação da cultura e da valorização humana.

Como abordado na Recomendação do ICOM datada de 2015, o termo *museu* refere-se a

instituição permanente, sem fins lucrativos, a serviço da sociedade e do seu desenvolvimento, aberta ao público, que adquire, conserva, pesquisa, comunica e exhibe o patrimônio material e imaterial da humanidade e de seu ambiente para os propósitos de educação, estudo e entretenimento¹⁷⁰.

Qual o campo de ação da museologia? Para André Desvallés¹⁷¹, o ato de musealizar é a operação de extrair uma ou várias coisas de seu ambiente natural ou cultural de origem e

¹⁶⁸ CANDIDA, Simone. Museu do Trem reabre e volta a contar a história das ferrovias. *O Globo*, Rio de Janeiro, 24 abr. 2013. Disponível em: <https://oglobo.globo.com/rio/museu-do-trem-reabre-volta-contar-historia-das-ferrovias-8205957>. Acesso em 23 jan. 2018.

¹⁶⁹ ICOM. *Recomendação referente à Proteção e Promoção dos Museus e Coleções, sua Diversidade e seu Papel na Sociedade*. 2015. Disponível em: <http://www.icom.org.br/wpcontent/uploads/2017/05/RecomendacaoProtecaoMuseuseColecoes.pdf>. Acesso em 16 out. 2018.

¹⁷⁰ Ibidem.

¹⁷¹ DESVALLÉS, André. Cent quarante termes muséologiques ou petit glossaire de l'exposition. Manuel de muséographie: petit guide à l'usage des responsables de musée. Haute-Loire Séguier, 1998, p. 205-251.

conceber um status museal. Neste momento, há uma ação baseada na retirada do objeto de seu contexto, transportando-o a outro espaço e concebendo o “ressurgimento” deste objeto com um novo significado. É uma visão para além da substituição de locais, é uma forma de agregar significados outros àqueles objetos que se tornam documentos, registros e potenciais testemunhos de acontecimentos e períodos. O entendimento do objeto como portador de significado a ser potencializado em sua trajetória museal também foi pontuado pelos estudos de Waldisa Russio¹⁷², vanguardista em nosso país sobre o assunto. O processo de musealização do objeto é uma ação complexa que envolve diferentes etapas, tais como registro, pesquisa, documentação e conservação, não se restringindo, portanto, ao simples ato de compor uma coleção museal. Estes elementos são intrínsecos ao ato de preservar, como nos esclarece o verbete de referência na publicação *Conceitos Chave de Museologia*.

Na museologia, a preservação engloba todas as operações envolvidas quando um objeto entra no museu, isto é, todas as operações de aquisição, entrada em inventário, catalogação, acondicionamento, conservação e, se necessário, restauração. (...) A preservação constitui-se em um eixo da ação museal, sendo o outro eixo o da difusão aos públicos¹⁷³.

Por agregar conceitos fundamentais à efetiva existência de um museu, a preservação redimensiona as ações da instituição, fundamentadas, segundo alguns teóricos em três pilares: conservação, pesquisa e comunicação.

Estas ações estão interligadas e interferem na imagem institucional. Para que seja possível disponibilizar o acesso aos objetos e suas informações a conservação é um ato primordial. O entendimento da necessidade de se empregar esforços em ações preventivas, evitando assim intervenções mais invasivas tem direcionado os profissionais do campo. Concomitantemente a educação museal vem ampliando seus estudos, tendo os diferentes públicos como receptores, no sentido de aproximar a instituição destes segmentos. Este trabalho somente é possível a partir das pesquisas que as diferentes áreas realizam buscando compreender o espaço, o acervo, o

¹⁷² GUARNIERI, Waldisa Russio Camargo. Conceito de cultura e sua inter-relação com o patrimônio cultural e a preservação. *Cadernos Museológicos*, Rio de Janeiro, 1990, p. 7-12.

¹⁷³ COMITÊ BRASILEIRO DO CONSELHO INTERNACIONAL DE MUSEUS. *Conceitos-chave de Museologia*. André Desvallées e François Mairesse, editores; Bruno Brulon Soares e Marília Xavier Cury, tradução e comentários. São Paulo: Comitê Brasileiro do Conselho Internacional de Museus: Pinacoteca do Estado de São Paulo: Secretaria de Estado da Cultura, 2013. Disponível em: http://icom.museum/fileadmin/user_upload/pdf/Key_Concepts_of_Museology/Conceitos-ChavedeMuseologia_pt.pdf. Acesso em 02 jul. 2018.

público, e todas as outras categorias que tornam o museu um espaço de mediação com ressonância. Neste sentido, reforçamos o entendimento de Mário Chagas, segundo o qual

As instituições que tratam da preservação e difusão do patrimônio cultural, sejam elas arquivos, biblioteca, museus, galerias de arte ou centros culturais, apresentam um determinado discurso sobre a realidade. Compreender esse discurso, composto de som e silêncio, de cheio e vazio, de presença e ausência, de lembranças e suas lacunas, mas também a compreensão daquilo que faz fala, de quem fala e do lugar de onde se fala¹⁷⁴.

Chagas fundamenta seu discurso sobre o poder e a luta do direito à memória e o papel fundamental da institucionalização dessas memórias apresentadas ao público, a fim de que sejam relativizadas e questionadas.

As etapas citadas no início do item 2.2 não se findam na apresentação ao público de uma exposição. Os objetos expostos sob uma ótica museológica são parte de um processo de valoração, desde o momento em que passam a fazer parte da instituição através da aquisição até o momento de serem selecionados para compor um discurso a cerca de uma exposição, passando também pela mediação que será estabelecida com o público. Cury identifica os museus como fontes de produções comunicacionais *lato sensu* e *stricto sensu*, sendo “como artigos científicos de estudos de coleções, catálogos, material didático no geral, vídeos e filmes, palestras, oficinas e material de divulgação e/ou difusão diversos”¹⁷⁵, e a exposição sendo aquela que diretamente se relaciona com o público-usuário, este que estabelece diferentes conexões a partir das suas experiências e motivações. Ao oferecer ao visitante diferentes suportes de informação para a experiência na exposição, o museu possibilita diversas formas de o indivíduo sentir e compreender aquele espaço e o que está sendo apresentado nele. É a percepção de que há narrativas distintas que podem ser desenvolvidas em um único indivíduo e grupos sociais.

¹⁷⁴ CHAGAS, Mário. Memória e Poder. Dois movimentos. *Cadernos de Sociomuseologia*, [S.I.], v. 19, nº 19, 2009.

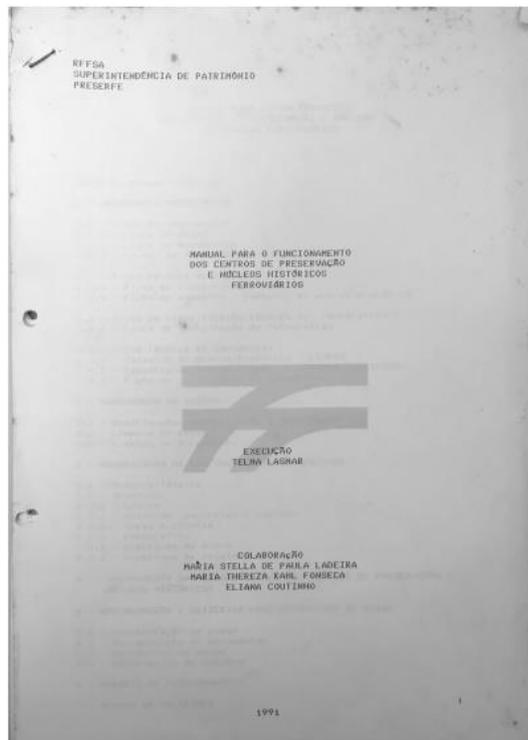
¹⁷⁵ CURY, Marília Xavier. *Exposição: concepção, montagem e avaliação*. São Paulo. 2006. p. 34-35.

2.2.1 Comunicação Museológica

A ação de comunicar pode ocorrer de diversas formas: verbal, oral, escrita e assertiva. Tem como objetivo criar um ambiente de troca e produção de informações. No universo das instituições museológicas, há a inter-relação entre essas formas de comunicar a fim de possibilitar ao público-usuário experiências agradáveis ao interagir com o espaço museal. É comum alguns autores se apropriarem de conceitos afeitos a outros campos para a construção de teorias que permitam melhor compreensão dos espaços e seus elementos constitutivos, tal como ocorre com a Comunicação. Neste sentido, Cury trabalha com os conceitos de comunicação vertical e horizontal, sendo o primeiro como processo a nível hierárquico, entre diferentes setores ou profissionais; e o segundo como processo sem hierarquização, que visa o trabalho em conjunto, com trocas e cooperação entre as partes participantes. A partir da teoria apresentada por Cury podemos identificar a comunicação vertical em suportes como painéis e paredes auxiliares, móveis ou fixas, e a comunicação horizontal em suportes como vitrines, pedestais, mesas entre outros aportes.

Para que todo processo comunicacional atinja o público alvo do museu, deve-se considerar a missão da instituição, os objetivos e as políticas em curso. No caso do Museu do Trem do Rio de Janeiro, de acordo com o Manual para funcionamento dos centros de preservação e núcleos históricos ferroviários (fig.9) em sua concepção ainda como Centro de Preservação da História Ferroviária, seus objetivos eram: 1º Coletar e impedir que se dispersassem o acervo material, documental e fotográfico das estradas de ferro; e 2º Reunir e expor ao público a história das ferrovias no Brasil. Com a transformação em museu, a abrangência em relação ao comprometimento da instituição para com a sociedade se intensificou, pois, museus não somente expõem, eles dialogam com a sociedade e outras instituições, pesquisam seus acervos, educam seu público e conservam seus objetos/documentos.

Fig. 12 Capa do Manual para funcionamento dos centros de preservação e núcleos históricos ferroviários



Fonte: Museu do Trem do Rio de Janeiro. 1995.

Os museus como agentes de valorização do patrimônio, seja nacional ou regional, tem por objetivo promover ações educativas e de estreitamento com os grupos sociais que o circundam. Tem-se assim

a semiótica do museu, como processo de comunicação, em que o usuário é convidado a converter-se em agente de mudança, implicando-se na visita da exposição, ao mesmo tempo que exprime o seu ponto de vista, isto é, ousar comparações, convocar diferentes contribuições, é considerar que o fenômeno da exposição recobre muito mais do que o acontecimento a qual chamamos “exposições”¹⁷⁶.

Entender essa dinâmica entre museu e seu público se mostra essencial para conceber ações voltadas à comunicação. É esta que irá direcionar o olhar e a reflexão sobre o conteúdo exposto. Entretanto, quando a comunicação apresenta deficiências na tentativa de oferecer de modo objetivo as informações a quem visita o museu, o processo se tornará insuficiente e não impactará positivamente o público alvo, causando um distanciamento dos mesmos com relação ao espaço.

¹⁷⁶ALVES, José Augusto dos S. *O museu como esfera de comunicação*. Disponível em: <http://ler.letras.up.pt/uploads/ficheiros/10360.pdf>. Acesso em 03 jul. 2018.

À compreensão dos códigos utilizados nas exposições ou nas intervenções teóricas e práticas, passa hoje pela utilização de outros meios de comunicação relacionados com o som, a imagem e a informatização, na medida em que todas as instituições sociais do nosso tempo necessitam de uma flexibilidade cada vez maior, de modo a poderem adaptar-se às exigências de mobilidade horizontal e vertical características de uma civilização em rápida mudança¹⁷⁷.

Entretanto estes recursos precisam ser utilizados com planejamento e objetivos claros para que não se tornem um problema gerado pelo excesso e até, mesmo, pelo fato, de alguns curadores acreditarem que os mesmos podem substituir os objetos museológicos.

Como meio pelo qual atinja e sensibilize o visitante, a comunicação museológica tem por objetivo romper com o “aspecto frio e alheio que não consegue captar a empatia de uma parte do público”¹⁷⁸. O componente que visa estabelecer o estreitamento do indivíduo que busca o espaço museal é a comunicação, a fim de distanciar a ideia de museu com áurea rígida e reconstruí-lo como ambiente acolhedor e de constante revisão dos fatos, de discurso plural e não unilateral.

Contudo, os instrumentos comunicacionais que são analisados neste trabalho – legendas, painéis e textos informativos – refletem a estagnação e consequente rigidez do discurso expositivo no Museu do Trem do Rio de Janeiro. A realização de um diagnóstico do circuito expositivo enfocando nos textos existentes e a posterior revisão sobre como estes se apresentam a seu público, se mostrou adequado ao desenvolvimento deste trabalho e uma possível aplicação prática no futuro pela instituição. Esta é uma alternativa para que o museu possa desempenhar seu papel em meio a sociedade como um espaço dialógico e não apenas de apresentação de temas sem a troca entre público e museu. Desassociar a imagem dos trilhos e trens como elementos relegados ao passado é interessante, pois criam-se novas perspectivas e possibilidades para o espaço, não mais sendo o ambiente com uma visão saudosista da temática.

O Museu Nacional Ferroviário¹⁷⁹ de Entroncamento, Portugal, espaço cuja manutenção fica a cargo da Fundação Museu Nacional Ferroviário e de caráter privado, traz para o público exatamente esta proposta, a de museu organismo vivo, que conflui no sentido do presente. Há integração com aspectos do cotidiano, onde a ação conjunta do museu com as empresas de transportes oferecem ao público desconto na visita à instituição cultural através do bilhete

¹⁷⁷ ROQUE, Maria Isabel Rocha. *A comunicação no museu*. Lisboa. 1989/90. Disponível em: <http://dited.bn.pt/31586/2573/3088.pdf>. Acesso em 30 out. 2018.

¹⁷⁸ Ibidem.

¹⁷⁹ MUSEU NACIONAL FERROVIÁRIO. Portugal. Disponível em: <https://www.fmnf.pt/museu>. Acesso em 02 nov. 2018.

integrado – projeto este que seria interessante de ser aplicado ao caso do Museu do Trem do Rio de Janeiro conjuntamente com a Supervia – ; a apresentação de projetos nacionais de cooperação com o setor privado e público, a exemplo do *Projeto Caminhos de Ferro em Portugal: do projeto à prática*, onde o subsídio foi da Fundação Calouste Gulbenkian e houve parceria com a Câmara Municipal de Lisboa que teve como objetivo a disponibilização física e virtual de parte do acervo do museu ao público. Entre essas e outras iniciativas, levaram este museu a uma listagem dos 40 museus finalistas do Prêmio Museu Europeu do Ano de 2018.

É sob esta ótica de dinamismo e constante busca por reconhecimento dos espaços museológicos diante da sociedade que nos propusemos a analisar o Museu do Trem do Rio de Janeiro, para que se reveja sua exposição e seu meio de comunicação textual e assim eleve a potencialidade desse museu diante do público que o visita.

2.3 Diagnóstico expositivo

Os museus atuam de modo intimamente ligado ao meio em que estão inseridos, servindo como agente de prestação de serviço a seu público. Essas instituições promovem ações que dialogam e trazem à sociedade reflexões e novos olhares sobre assuntos variados, sobretudo por meio de seus acervos, que podem ser compreendidos como referências primárias de conhecimento e de pesquisa a serem explorados. O discurso expositivo é um dos caminhos pelos quais se constrói a relação museu-sociedade, “os museus criam condições para fruição, compreensão e promoção do patrimônio natural e cultural (deontologia da exposição)”¹⁸⁰.

Como produto desta pesquisa, após a impossibilidade de outros caminhos pensados, conforme apresentamos na introdução, realizaremos um diagnóstico do circuito expositivo que se encontra, até a presente data, no Museu do Trem do Rio de Janeiro. Como vimos dissertando, a exposição é o contato imediato entre a instituição e seu público¹⁸¹.

O diagnóstico é uma estratégia metodológica aplicável em qualquer área e que nesta pesquisa se adequou ao processo de avaliação do Museu do Trem. Trazemos esse recurso metodológico como forma de evidenciar os problemas do museu quanto à expografia, em

¹⁸⁰ ICOM. *Conceitos chave da museologia*. 2013. Disponível em: http://www.icom.org.br/wp-content/uploads/2014/03/PDF_Conceitos-Chave-de-Museologia.pdf. Acesso em 30 out. 2018.

¹⁸¹ ROQUE, Maria Isabel Rocha. *A comunicação no Museu*. 1989/90. Disponível em: <http://dited.bn.pt/31586/2573/3088.pdf>. Acesso em 30 out. 2018.

destaque aos suportes textuais e vitrines, propiciando sua reformulação futura, podendo ser usado desde a qualificação de uma exposição aos processos técnicos de documentação.

O Instituto Brasileiro de Museus, no ano de 2016, lançou a publicação Subsídios para elaboração de planos museológicos¹⁸² na qual constam ferramentas que nos auxiliam na elaboração de diagnósticos que permitem uma compreensão mais ampla do espaço que estamos atuando. O diagnóstico é uma etapa fundamental no planejamento de projetos e ações institucionais, pois possibilita a construção de estratégias mais assertivas após a identificação dos problemas existentes. Além disso o material conta, ainda, com uma parte dedicada ao programa de exposições trazendo aporte teórico, metodológico, questões logísticas e referências bibliográficas. Assim, o mesmo contribuiu significativamente para a construção do diagnóstico a seguir, bem como para a elaboração de algumas propostas. Vale ressaltar que nossa intenção é, contribuir de alguma forma, com o Museu do Trem do Rio de Janeiro, espaço que possui grande potencial e apelo temático junto ao público.

Para a elaboração deste diagnóstico foram construídas algumas questões que nos permitirão traçar um panorama analítico da instituição. As respostas das mesmas foram sistematizadas a partir de entrevista realizada com o diretor Bartolomeu, durante visita técnica realizada no dia 11 de outubro de 2017; análise do circuito expositivo; conversas informais realizadas com as equipes de apoio que atuam no museu (vigilantes e servente); levantamento bibliográfico; consultas a documentos institucionais e a estudos realizados por pesquisadores¹⁸³. Abaixo seguem os pontos pertinentes a serem respondidos:

1. Programa de exposições para o museu.

A política existente é a registrada no documento Manual para funcionamento dos centros e núcleos históricos ferroviários, este elaborado pela museóloga Telma Lasmar no período inicial da década de 1990. Neste registro encontram-se os objetivos que direcionam os temas a serem abordados no circuito expositivo. O museu não reformulou essa questão, ainda mantendo as exposições com os eixos temáticos provenientes das décadas de 1980 e 1990. Contudo, por ventura a partir da iniciativa de membros da equipe do museu, há eventualmente exposições

¹⁸² IBRAM. Subsídios para elaboração de planos museológicos. 2016. Disponível em: <https://www.museus.gov.br/wp-content/uploads/2017/06/Subs%C3%ADdios-para-a-elabora%C3%A7%C3%A3o-de-planos-museol%C3%B3gicos.pdf>. Acesso em 12 dez. 2018.

¹⁸³ As pesquisadoras cujos materiais disponibilizaram para consulta foram a museóloga bolsista do Programa de Mestrado Profissional do IPHAN, Cintia Figueiredo e a arquiteta Mariana Campos, também bolsista do programa em questão.

temporárias, mas que sejam arcadas pelos artistas interessados em utilizar o espaço museológico como forma de divulgação.

2. Tipos de exposições que a instituição trabalha (longa, curta duração, itinerante, virtual).

O museu conta com exposição de longa duração, como já mencionado na questão anterior, datada do início da atividade da instituição ainda na primeira metade da década de 1980, e exposições temporárias cujos gastos são arcados pelos próprios artistas, utilizando apenas o espaço do museu como forma de divulgação.

3. As linguagens utilizadas de acordo com a missão, a visão e os valores do museu.

Considerando que a missão, a visão e os valores do museu em questão refletem o período no qual a instituição foi criada e seu contexto social, para o momento da década de 1980, a linguagem se mostrava de acordo com a época. Contudo, para as novas demandas sociais, a linguagem oferecida pelo museu é antiquada e carece de atualizações frente às revisões e inovações da área da museologia e seus conceitos.

4. Os espaços expositivos definidos.

Atualmente, o museu por não possuir espaços definidos entre área expositiva, setores administrativos e de tratamento técnico agrega em um único galpão todas as frentes de ação anteriores. Tendo em vista que em sua criação, o espaço que conhecemos como museu era um centro de preservação ferroviária, a missão e demandas eram diferentes, não necessitando de muitos aparatos. Quando há um câmbio de centro de preservação para o conceito de museu, as necessidades se alargaram e a aquisição de acervo se tornou maior do que o espaço comportaria, impactando no ambiente da exposição. Quem visitar o museu irá perceber que os espaços expositivos foram tomados por peças – cadeiras, quadros entre outros – encobertas com plásticos e que prejudicam a fruição do público (fig.13).

Fig. 13 Conjunto de acervo em meio ao circuito expositivo.



Fonte: Jessica Moraes. 2018.

5. Tempo de duração para cada tipo de exposição.

Em análise da documentação da missão e objetivos do museu não foram encontradas delimitação de tempo para as exposições permanecerem. Isto pode ser agravado pela falta de manutenção, tendo em vista que a equipe é muito pequena e não conta com conservadores ou museólogos.

6. Escolha da temática, a seleção de objetos e o discurso expositivo para as exposições realizadas.

Devido ao constante trânsito das peças entre instituições – RFFSA, Estação Leopoldina e o próprio Museu do Trem – e a acomodação fragilizada das mesmas no interior do museu, não há releituras do discurso expositivo. Ele se mantém estático diante dessa problemática.

7. Adequação do espaço físico quanto a área, acessibilidade, condições ambientais (temperatura, umidade), iluminação, etc.

O espaço físico não é o adequado a salvaguarda do acervo. A infraestrutura do edifício passou por obras emergenciais recentes, entre os anos de 2013 e 2018, na fachada e telhados, contudo, o interior carece de intervenções mais profundas.

A conservação preventiva não pode ocorrer de modo eficaz pois não há controle de temperatura, umidade, gases nocivos ou de agentes biológicos. O galpão é um espaço composto por amplas janelas sem filtro contra os raios UV, as portas principais ficam abertas durante o período de funcionamento, o que propicia a entrada dos gases poluentes oriundos do ambiente externo que conta com grande fluxo de tráfego de carros, ônibus, caminhões e da via férrea. Além destes pontos, a elevada temperatura dentro do museu torna a visita desagradável,

prejudicando a fruição do espaço ou inibindo a possibilidade de utilizar o espaço como ambiente de repouso e distração. No aspecto referente à iluminação, não há foco direcionado às peças, por vezes estas permanecendo obscurecidas, dificultando a apreciação ou mesmo leitura das legendas e textos que as acompanham.

A acessibilidade é restrita. O edifício não passou por obras que visassem a melhoria na acessibilidade, portanto, não existem rampas para cadeirantes e pessoas com idade elevada. Não há piso tátil em nenhuma das áreas ou sinalizações em braile para público cego e com baixa visão. A iluminação, tampouco colabora para uma boa experiência daqueles que possuem baixa visão tanto no circuito interno quanto o externo no jardim. Não há materiais, folder, libretos entre outros, em linguagem específica para esses públicos.

8. Tempo que está em funcionamento a exposição de longa duração no museu. (Necessidade de revisão).

A exposição de longa duração está em funcionamento deste dos anos de 1984, data de sua inauguração, totalizando 34 anos. Sim, ela necessita ser revisada, pois há a degradação de parte do acervo exposto e o processo de comunicação museológica se encontra fragilizado com ausência de legendas, textos e suportes danificados, iluminação não condizente com as diretrizes e padrões museográficos, entre outros.

9. Exposições e manutenção periódica.

Há uma equipe de limpeza terceirizada no museu que colabora com a higienização do espaço de modo geral, entretanto com relação a manutenção da exposição esta é quase inexistente.

10. Estado de conservação dos recursos expositivos (vitrines, painéis, bases, luminárias) e necessidade de novos.

Os recursos expositivos existentes não estão em bom estado, alguns precisam ser trocados por modelos mais recentes devido a danos, tais como rachaduras, oxidação e quebras, dentre outros. Neste quesito entraremos mais em detalhes quando realizarmos o diagnóstico propriamente.

11. Estado de conservação do acervo exposto.

O estado de conservação do acervo varia entre o regular e o ruim. Como o museu é composto por quantidade significativa de locomotivas, carros e vagões assim como materiais

em suporte de papel, os agentes de degradação como a chuva, vento, poluição danificam de forma considerável essas tipologias de acervo. As locomotivas situadas no jardim sofrem com o apodrecimento, oxidação e ferrugem de suas estruturas, já o acervo em papel, como as fotografias, passa pelo processo de espelhamento da face com a reprodução imagética e amarelecimento de seu suporte.

12. Quantitativo de profissionais na instituição.

A equipe é composta por somente o diretor e historiador, Bartolomeu Pinto, a equipe de manutenção e a equipe de segurança. Até a primeira metade do ano de 2018, o museu contava com a participação como bolsista da museóloga Cintia Figueiredo que desenvolveu pesquisa por meio do mestrado profissional do IPHAN durante os dois anos de duração do curso.

13. Método de avaliação da exposição.

Não há método de avaliação aplicada pela instituição. A equipe técnica não realiza avaliação da exposição. A relação com o público é feita de maneira hierarquizada, de modo comunicativo horizontal. Um obstáculo a ser transposto, pois com a aplicação de questionários ou formulários de opinião e observações sobre a exposição traria uma contribuição externa sobre como está sendo abordada e a efetividade do discurso do museu. Como uma forma embrionária, seria proposta a aplicação de um questionário nesta pesquisa para a realização de uma análise da percepção do público-usuário no Museu do Trem assim como para traçar o perfil do visitante, contudo, não houve tempo hábil para a aplicação do mesmo, vide que o museu se encontra fechado para visitação.

14. A construção dos projetos expositivos e participação social.

A formação, o planejamento e a execução das exposições não perpassam pela comunidade do entorno.

Após respondidas estas questões, seguiremos para a concepção do espaço expositivo, onde o foco se dará nos recursos expositivos de longa duração no museu e a sua possível necessidade de revisão para que se adeque às demandas da sociedade. Apresentaremos um projeto de ocupação do espaço com o layout de vitrines, bases, painéis, legendas a fim de uniformizar e conceber um aspecto coerente entre os elementos textuais existentes no Museu do Trem do Rio de Janeiro. O layout proveniente da criação dos alunos do curso de design da PUC já se encontra desenhado e aprovado pela equipe que faz a gestão do museu. A disponibilização por parte do

diretor do museu deste material para o uso nesta pesquisa se mostrou em consonância com esta pesquisa.

Em parceria com a instituição museológica para o desenvolvimento de atividade do curso de Design da Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro, um grupo de alunos composto por Augusto Pereira, Maria Carolina Campanati e Patrick Urbinder, foi ao museu criar a identidade visual da instituição, com foco em marketing. Apresentaram os seguintes produtos por meio do manual da marca: logotipo do museu (fig.14); tipografia e paletas de cores. Como conclusão, no documento há as possibilidades de aplicações a identidade visual em materiais de publicidade e propaganda, produtos para comercialização, tal como camisetas, canecas, canetas entre outros. O material se encontra no Museu do Trem e faz parte do acervo da instituição, o mesmo nos foi cedido para consulta com a finalidade de auxiliar na produção desta pesquisa.

Fig. 14 Logo Museu do Trem



Fonte: Museu do Trem. 2016.

A proposição é aproveitar esta identidade visual para os recursos museográficos ao final da realização do diagnóstico da exposição, já que a unidade no aspecto da comunicação museológica é parte integrante da conformação do discurso museológico.

3 O ESPAÇO POTENCIAL

A área disponível do museu conta com espaço interno, o antigo galpão de pinturas, (fig.15) ambiente que serve como salão expositivo principal. Este espaço passou por uma adaptação para o uso do museu, como já mencionado projeto do arquiteto Sérgio Santos Moraes na década de 1980. Entre os anos de 2013 e 2018 foram feitas intervenções de manutenção em sua fachada e melhorias no sistema de calhas e recuperação do telhado que apresentava danos acumulados de outras gestões. E uma área externa (fig.16 e 17), onde estão expostos vagões de passageiros, carros, locomotivas e um jardim com um microcircuito de trilhos – desativado – que margeiam o galpão principal.

Fig. 15 Galpão principal. Exposição de longa duração.



Fonte: Jessica Moraes. 2017.

Fig. 16 Detalhe Jardim. Exposição de longa duração externa.

Fig. 17 Detalhe Jardim. Área sem destinação.



Fonte: Jessica Moraes. 2017.

Na área externa, de acordo com memorando nº 162¹⁸⁴ que trata de cessão de uso do espaço, seria construída a estrutura para abrigar a reserva técnica do museu, projeto este não iniciado até o presente momento, o que prejudica a conservação dos objetos museológicos expostos por tempo indeterminado. Os objetos e documentos – relógios, sinaleiros, fotografias, entre outros – do museu estão em exposição contínua e uma reserva técnica atuaria como ambiente de salvaguarda e limitaria o processo de degradação proveniente dos agentes físicos, químicos e biológicos que os afetam diariamente.

O que encontramos no espaço aberto é uma vasta área verde, que sofre com uma falta de manutenção periódica, propiciando o crescimento descontrolado da vegetação existente. Esse fator implica na dificuldade em manter afastados possíveis sinistros ocasionados pelas chuvas (fatores ambientais), grande quantidade de umidade, além da precariedade do sistema de escoamento de águas pluviais através das calhas do museu. A vegetação por sua vez atrai insetos, roedores e outros animais (fatores biológicos) que afetam não só a coleção, como também o edifício.

No esquema a seguir (fig. 18) podemos ter a dimensão das áreas mencionadas no parágrafo anterior, o que nos permite levantar a questão social, pois se trata de um ambiente aberto, com a potencialidade de área de convivência entre os moradores e quem busca visitar o museu, visto que a região carece de espaços verdes para descanso e fruição. A abertura a visitação desse espaço contribuiria para a criação de vínculos com o bem cultural, estreitando os laços da comunidade, expandindo a visão sobre o que é um museu.

Pelas palavras de Lasmar¹⁸⁵, quando fizeram o museu, o espaço do jardim ganhou notoriedade, sendo supervalorizado e nele instalaram um circuito onde uma locomotiva percorria carregando crianças. Caracteriza-se aqui o viés da visitação e inserção dos visitantes em atividades educativas que remetiam ao cotidiano das ferrovias. Semelhante tipo de interação pode ser encontrado no Instituto Oswaldo Cruz, que o Museu da Vida promove com o Tremzinho da Ciência. O trem atrelado a ação lúdica tanto para adultos quanto para crianças.

¹⁸⁴ IPHAN. Memorando nº 162/2018/COTEC IPHAN-RJ/IPHAN-RJ. Trata da Cessão não onerosa de uso da antiga Escola Técnica Estadual de Transportes Engenheiro Silva Freire. Disponível em: https://sei.iphan.gov.br/sei/modulos/pesquisa/md_pesq_documento_consulta_externa.php?yPDSzXhdoNcWQHJaQIHJmJlqCNXRK_Sh2SMdn1U-tzNrJx9MjU6qjiT9dNFZkYTE6PoPOU2rtuRv3OOwG3y-mW-g4-k5cL1YjNB8AkIdzH6-sX9N4Ppx8HsaE_CFnCV. Acesso em 03 jul. 2018.

¹⁸⁵ LASMAR, Telma. *Dúvidas – Museu do Trem*. [mensagem pessoal]. Mensagem recebida por Jessica Moraes em 28 fev. 2018. Trocas pontuais de e-mails realizadas nos dias 28 de fev. 2018 e 30 out. 2018.

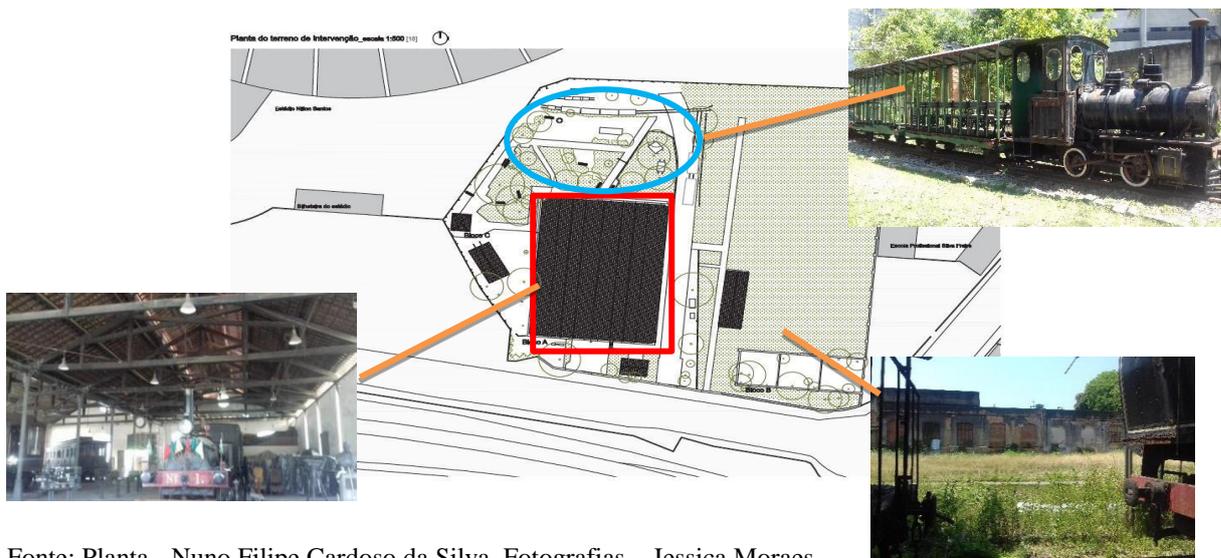
O Museu do Trem também conta com um jardim (fig. 19), contudo, carece de projeto para alinhá-lo a uma proposta paisagística de acordo com as normas do campo, aqui menciono o Manual de Elaboração de Projetos do Programa Monumenta¹⁸⁶, desenvolvido pelo IPHAN, que contempla as etapas essenciais para toda e qualquer empreitada no setor do patrimônio nacional.

Abordar as potencialidades do espaço externo disponível para atender o público e desenvolver atividades múltiplas, seja de visitação mediada ao jardim, elaboração de exposições temporárias na área aberta, criando diálogos com a exposição de longa duração é uma forma de atrair públicos que outrora não frequentam ambientes museais.

No memorando já citado, contemplam-se os seguintes aspectos: conservação e restauração do galpão existente; recuperação dos vestígios das ruínas da antiga escola técnica Silva Freire e exposição do acervo rodante da RFFSA localizada na Estação Leopoldina, levando-o para a área aberta do Museu do Trem. Os dois primeiros itens estão com a elaboração em curso e o último em processo de acordo entre as partes.

Esta iniciativa impacta positivamente no processo de comunicação museológica, pois com a existência de setores administrativos e de reserva técnica, será possível o desenvolvimento de práticas visando à estruturação do museu como um todo, incluindo neste processo a comunicação museológica, sobretudo o circuito expositivo.

Fig. 18 Esquema - Planta baixa Museu do Trem



Fonte: Planta - Nuno Filipe Cardoso da Silva. Fotografias – Jessica Moraes.

¹⁸⁶ IPHAN. Programa Monumenta. *Manual de Elaboração de Projetos*. Cadernos Técnicos 1. Brasília. 2005. Disponível em: http://portal.iphan.gov.br/uploads/publicacao/CadTec1_Manual_de_Elaboracao_de_Projetos_m.pdf. Acesso em 28 fev. 2018.

Fig.19 Detalhe Jardim. Locomotiva.



Fonte: Jessica Moraes. 2017.

A profissional, atuante na estruturação dos primeiros espaços de memória do patrimônio ferroviário, Telma Lasmar, museóloga da RFFSA à época e responsável pela pesquisa histórica, iconográfica e textual, afirma que no terreno ainda se encontram árvores centenárias¹⁸⁷, dotando de valor histórico e paisagístico a vegetação lá situada.

Como foi possível observar por meio da análise que vem sendo empreendida, a quantidade tipológica de objetos que compõem a coleção do museu é abrangente, além de acervo museológico, arquivístico e bibliográfico, há também o jardim, o que é um desafio de gestão que se apresenta à direção da instituição.

3.1 Exposição de longa duração

A exposição existente atualmente no Museu do Trem foi inaugurada na década de 1980¹⁸⁸, no período de sua abertura ao público. Ao longo deste tempo pequenas modificações foram realizadas, sem que, entretanto, houvesse nova proposta expositiva com a reformulação de textos e outros recursos museográficos.

¹⁸⁷ LASMAR, Telma. *Dúvidas – Museu do Trem*. [mensagem pessoal]. Mensagem recebida por Jessica Moraes em 28 fev. 2018. O contato com a museóloga Telma Lasmar foi realizado por e-mail durante os meses de outubro e dezembro no ano de 2018; e durante as trocas de mensagens algumas dúvidas foram sendo sanadas.

¹⁸⁸ FIGUEIREDO, Cintia. *Informações Museu do Trem*. [mensagem pessoal]. Mensagem recebida por Jessica Moraes em 16 dez. 2018.

Considerando que a estrutura do edifício é original de sua época de oficinas de trens, o projeto arquitetônico de Sérgio Santos Morais visou sua readaptação, toda via os espaços que abrigam as exposições e a adaptação de reserva técnica não ofereceram condições para a elaboração de novos projetos de ressignificação e revitalização do circuito expositivo. A alternativa possível diante dessa limitação de recurso, seria a partir de uma atualização que ocorresse por meio do remanejamento de obras com danos, reagrupamento e construções de novas narrativas, elaboradas a partir de pesquisas realizadas, e informações mais atuais, incluindo dados comparativos que podem ser beneficiados com o uso da tecnologia. Podemos creditar esta situação a falta de estrutura generalizada sofrida pela instituição reverberando em todas as áreas, sobretudo pela falta de uma equipe que possibilidade a setorização das ações.

As exposições de longa duração são aquelas que sintetizam e representam a missão institucional e para que tal ocorra é imprescindível avançar na catalogação das peças existentes no museu. São por meio delas que o público tem contato pela primeira vez com o assunto apresentado, portanto, elas desempenham o papel de representar e comunicar a memória, a história, os modos de ser e fazer. “Expôr é também, e sobretudo, propor”¹⁸⁹, e propor caminhos, discursos, narrativas que permitam ao visitante explorar o espaço museológico.

A expografia dos museus ferroviários brasileiros criados na década de 1980 nos permite analisar a forma pela qual se enxergava a história ferroviária, algo preso ao passado, com ar saudosista. Nas imagens a seguir (fig.20 e fig.21), do Museu do Trem de São Leopoldo, percebemos o que era a estação de trem, apenas apresentando um cenário e pouco dialogando com seu público.

Fig. 20 Exposição na parte interna do Museu do Trem de São Leopoldo. 1985.

Fig. 21 Exposição na parte interna do Museu do Trem de São Leopoldo. 1985.



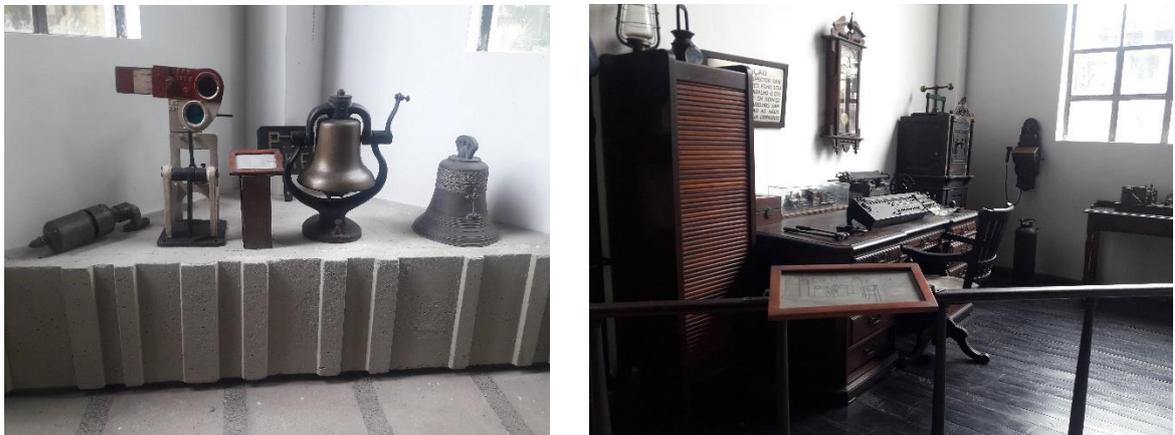
BEMVENUTI, Alice. Museu do Trem de São Leopoldo. 2016.

¹⁸⁹ BELLAIGUE, 1996:45 e CUNHA, 2005:2-4 apud IBRAM. Caminhos da memória. Para fazer uma exposição. 2017. Disponível em: <https://www.museus.gov.br/wp-content/uploads/2017/06/Caminhos-da-Mem%C3%B3ria-Para-fazer-uma-exposi%C3%A7%C3%A3o1.pdf>. Acesso em 27 jan. 2019.

A seguir temos registros fotográficos atuais do Museu do Trem do Rio de Janeiro (fig.22 e 23), com a sua expografia original e imobilizada diante do tempo. De acordo com Roque, “a imobilidade da apresentação de um museu não significa que esta seja estática, desde que a sua intervenção social e pedagógica se revele atuante e eficaz do ponto de vista da comunicação com o seu público”¹⁹⁰. Essa visão se aplicaria ao Museu do Trem caso houvesse recursos humanos na ação de educador museal, o que não ocorre.

Fig. 22 Exposição na parte interna do Museu do Trem do Rio de Janeiro (instrumentos). 2018.

Fig. 23 Exposição na parte interna do Museu do Trem do Rio de Janeiro (recriação de cenário). 2018.



Fonte: Jessica Moraes. 2018.

3.2 Recursos Museográficos: aspectos textuais

Logo na entrada principal do museu há uma placa (fig.24) proveniente da parceria do projeto com alunos da PUC RJ, mencionado anteriormente. A logomarca proposta por este grupo pode ser apropriada no projeto museográfico, reforçando a identidade visual do museu em todos os seus produtos, tais como folders, cartazes, expositores entre outros recursos.

¹⁹⁰ ROQUE, Maria Isabel Rocha. *A comunicação no museu*. Dissertação Final do Curso de Pós-Graduação em Museologia e Patrimônio Artístico. 1989/90. Disponível em: <http://dited.bn.pt/31586/2573/3088.pdf>. Acesso em 05 dez. 2018.

Fig. 24 Placa de entrada Museu do Trem – Rio de Janeiro



Fonte: Jessica Moraes. 2018.

Nas imagens que se seguem optou-se pela categorização dos suportes expográficos em modelos de comunicação vertical e de comunicação horizontal. As legendas e vitrines representantes do modelo vertical; e painéis e textos informativos representantes do modelo horizontal, por exemplo. Há também os objetos que não possuem quaisquer tipologias de texto agregados.

3.2.1 Comunicação horizontal

O museu conta com variadas formas de apresentar o conteúdo histórico das ferrovias, não há uma composição uniforme dos modelos textuais de legendas e painéis. Nota-se que de acordo com o objeto, os carros e locomotivas, sendo eles objetos de grandes dimensões, são apresentados pedestais (fig.25 e 26) com textos e fotografias originais, contando com vidro para proteção. O fundo dos pedetais de material metálico é recoberto com papel camurça preto, já esmaecido pela ausência de manutenção e atualização dos suportes. Grande parte das fotografias expostas, estas originais, estão em processo de deterioração, perdendo sua camada imagética, com espelhamento e esmaecimento.

Os suportes dos textos que acompanham o acervo estão acidificados, apresentando amarelecimento e as fontes são por vezes pequenas para a leitura. Vale ressaltar que “a montagem de uma exposição não deve afastar-se de aspectos norteadores fundamentais: as

obras devem ser expostas para serem observadas da forma mais adequada possível e os textos devem ser colocados para serem lidos com o máximo conforto visual”¹⁹¹.

Fig. 25 Área interna: Pedestal Locomotiva Baronesa.

Fig. 26 Área interna: Detalhes Pedestal Locomotiva Baronesa.



Fonte: Jessica Moraes. 2018.

Outro aspecto a ser destacado é a exposição de grande quantidade de acervo em um mesmo suporte, ocasionando confusão e desconforto para o visitante. Não há correlação entre as legendas e as fotografias apresentadas, sendo difícil a leitura e compreensão do que está sendo exposto. Abaixo (fig.27 e 28), vemos 8 imagens do acervo e 8 caixas de textos, sendo 4 em inglês e 4 em português.

¹⁹¹ UZEDA, Helena Cunha de. *Os limites de fruição: Espaços de observação e circulação nas exposições de arte*. Disponível em http://www.arquimuseus.arq.br/anais-seminario_2010/eixo_ii/p3-24-artigo-helena-uzeda.pdf. Acesso em 25 nov. 2018.

Fig. 27 Área interna: Carro Presidencial de Getúlio Vargas

Fig. 28 Área interna: Pedestal com legenda Carro Presidencial de Getúlio Vargas



Fonte: Jessica Moraes. 2018.

A ausência de textos não é necessariamente um problema, mas precisamos estar atentos ao fato de que o objeto não fala por si, sendo necessários alguns elementos textuais ou gráficos para que as conexões sejam feitas. A maioria das peças não fazem parte do cotidiano dos visitantes, pois estão relacionadas ao universo das ferrovias e são partes constituintes dos trens dificultando a compreensão dos mesmos. Quando não há visita mediada, a inexistência dos textos cria barreiras para que o público espontâneo crie relações com os objetos expostos.

As vitrines em mesa de base fechada em MDF (fig.29 e fig.30) são suportes adequados à exposição de grandes objetos ou vários pequenos objetos, pois são fixas, conferem segurança e estabilidade ao acervo. Este é mais um modelo de suporte encontrado no Museu do Trem.

Fig. 29 Área interna: Vitrines em mesa sem legendas com relógios.

Fig. 30 Área interna: Vitrines em mesa sem legendas.



Fonte: Jessica Moraes. 2018.

Os recursos textuais acrescentam conteúdo extrínseco ao objeto, tendo em vista que o “objeto não fala por si”, como acreditam alguns curadores. No caso das fotografias (fig.31 e 32) a seguir, a réplica em miniatura de locomotiva vem acrescida de legenda em tamanho reduzido, o que dificulta sua leitura e identificação das informações. Segundo Uzeda, não é aconselhável deter-se somente nas questões estéticas, mas fundamentalmente nos critérios de escolha na disposição e layout mais adequado ao público. Ou seja,

Os textos devem atender, também, à mesma relação entre dimensão e distância de observação exigida pelos objetos [...], sendo necessário ainda considerar o tamanho utilizado pela fonte das letras, que quanto menores mais proximidade exigem do leitor. Frequentemente, as etiquetas com os dados das obras demandam uma tal aproximação para que a leitura se faça que o observador se sente forçado a ultrapassar o limite espacial estabelecido pela faixa de segurança, correndo o risco de ser repreendido pelo guarda de galeria, o que causaria um constrangimento desagradável a quem está apenas tentando ajustar seu campo visual¹⁹².

Por mais que no Museu do Trem não existam as barreiras compostas por faixa de segurança, as legendas em tamanhos reduzidos implicam maiores dificuldades a públicos específicos que demandam necessidades especiais, tal como os idosos e pessoas com baixa visão. Em certos casos exigirá a aproximação frente a vitrine e por ventura será necessário que o visitante se abaixe para poder ler o texto.

O interior das vitrines não passa por conservação preventiva, e o que nota-se é o acúmulo de grande quantidade de sujidades e proliferação de agentes biológicos, como insetos e pequenos araquinídeos em detalhe na figura 31. Essa ausência de servidores para as ações mais técnicas afeta negativamente a experiência do público diante da visita, pois a instituição não demonstra estar preservando o material ali situado e atuando de acordo com os parâmetros e papel do museu na sociedade.

Esse modelo expositivo é composto por material metálico e tampo apoiado em dois pés metálicos de base vazada.

¹⁹² Ibidem.

Fig. 31 Área interna: Detalhe vitrines de mesa com legenda

Fig. 32 Área interna: Vitrines de mesa com legenda (réplica em miniatura de locomotiva)



Fonte: Jessica Moraes. 2018.

Em um museu que é visitado maioritariamente por grupos escolares, de faixa etária reduzida, as legendas por silhueta conferem um aspecto interativo à apresentação das informações. Entende-se como interativo não apenas os recursos em que ocorram a manipulação direta, os *hands-on*, ou mesmo mecanismos de acionamento por parte do visitante, os *push button*¹⁹³, como também a interatividade. Segundo Screven¹⁹⁴ essa interatividade passa pela observação que encoraja a reflexão e que estimule o visitante a buscar pistas e respostas. Em algumas obras encontramos esse recurso, contudo, com a ausência de manutenção, o acúmulo de sujidades tal como poeira, as informações escritas estão esmaecendo e desaparecendo gradativamente, como se pode perceber nas figuras 33 e 34. Este suporte já difere das legendas encontradas nas vitrines e dos pedestais, pois é composto por madeira.

¹⁹³CHELINI, Maria-Julia E; LOPES, Sônia Godoy Bueno de Carvalho. Exposições em museus de ciências: reflexões e critérios para análise. *Anais do museu paulista*. vol.16 no.2 São Paulo July/Dec. 2008. Disponível em: <http://www.scielo.br/pdf/anaismp/v16n2/a07v16n2.pdf>. Acesso em 28 nov. 2018.

¹⁹⁴ Screven, Chan G. *Présentations didactiques pour visiteurs libres*. ICOM Education, 1993, p. 10-20.

Fig. 33 Área interna: Detalhe legendas por silhueta

Fig. 34 Área interna: Legendas por silhueta



Fonte: Jessica Moraes. 2018.

Existem objetos de grandes dimensões, partes de trilhos, ferramentas de uso nas instalações das oficinas e estes contam com legendas (fig.35 e 36) em material acrílico apoiados sob sua superfície. É o caso dos dormentes metálicos que ficam logo no início do circuito expositivo. Contudo, as peças estão abaixo do nível do olhar, exigindo que o visitante se curve para ler, pois o tamanho da fonte é pequeno, e observar os detalhes das peças.

Fig. 35 Área interna: Legendas de grandes objetos

Fig. 36 Área interna: Detalhe legenda de grandes objetos



Fonte: Jessica Moraes. 2018.

O museu ao longo de sua existência recebeu acervo de diversas instituições e empresas relacionadas à temática ferroviária e um desses exemplares é a réplica em miniatura do Carro Motor – Trem Unidade da Material Ferroviário S.A, conhecida como MAFERSA (fig.37 e 38).

A empresa especialista em fabricação de material ferroviário foi uma das mais importantes do ramo no Brasil. Fundada em 1944, foi a maior fornecedora de trens para os estados de Rio de Janeiro e São Paulo. Hoje a empresa recebe outra denominação, intitulada Locomotivas Brasil e atua no ramo rodoviário.

Esse exemplar é o único representante da história da empresa e tem características específicas no seu recurso de comunicação museológica, destoando dos outros objetos em exposição.

A vitrine com base de madeira vasada e tampo também em madeira, expõe o carro em questão, e a legenda que o acompanha é de material metálico, diferindo das outras legendas que são em sua maioria de material similar ao acrílico.

Fig. 37 Área interna: Legendas em metal e vitrine danificada

Fig. 38 Área interna: Detalhe de vitrine danificada



Fonte: Jessica Moraes. 2018.

Focando no aspecto da segurança, do público e do acervo, a existência de vitrines com trincas, rachaduras e outras danificações é outro ponto presente no museu. Encontramos duas vitrines ainda em exposição que contam com danos sinalizados de modo improvisado com fitas crepe afixadas diretamente na superfície, constando a seguinte frase escrita a mão “Vidro

rachado na parte da frente 4cm” (fig.37 e 38). O nível de leitura e visibilidade do aviso é reduzida, o que poderia levar a acidentes com os visitantes mais distraídos.

Para identificar os carros e locomotivas, totens de madeira e de concreto (fig. 39 e 40) foram utilizados. Muitos destes já não contam com a superfície de texto visível, ou sua integridade conservada. O corpo dos totens foram atingidos por proliferação de musgos e líquens. Os que são em madeira apresentam grau de deterioração avançado.

No intuito de sanar em alguns casos a ausência de textos, foram elaborados de maneira artesanal e com material inadequado, novas legendas para ocupar a lacuna das antigas.

Fig. 39 Área externa: Detalhe totens de legendas

Fig. 40 Área externa: Totens de legendas

Fig 41 Área externa: Totens com legendas esmaecida



Fonte: Jessica Moraes. 2018.

3.2.2 Comunicação vertical

Talvez o caso mais delicado seja o dos painéis (fig. 42 e 43). Estes se encontram em um espaço restrito e de difícil fruição, pois foram colocadas cadeiras, bancos, entre outros objetos em frente a estes suportes. Outra questão é que também recebem grande quantidade de umidade proveniente da parede. Estes expõem fotografias que retratam o surgimento e desenvolvimento das linhas férreas brasileiras, assemelhando-se a uma linha do tempo.

Ao adentrar no circuito expositivo, os painéis ficam afixados na parede direita do prédio, mesmo local em que estão acomodados diversos objetos, tal como cadeiras, bancos, relógios dentre outros. Isto prejudica a fruição do visitante, impedindo a leitura dos textos e observação das fotografias do acervo expostos. Não há o respeito quanto à relação entre a obra e o espaço necessário pela obra utilizado na superfície útil da parede quanto o necessário para sua observação no piso do museu (fig.40). Uzeda¹⁹⁵ analisa e nos apresenta, no quadro II, as medidas, segundo Heather Maximea, indicadas para a apreciação das obras, sejam elas bidimensionais ou tridimensionais e o quanto estas medidas influenciam na percepção do público em relação ao acervo.

Quadro 2. Área necessária no piso à observação

| Obras / objetos | Área necessária no piso à observação |
|------------------------|---|
| Pequenas dimensões | 1,4 m ² (± 1,2 x 1,2 m) |
| Medias dimensões | 4,6 m ² (± 2,2 x 2,2 m) |
| Grandes dimensões | 9,3 m ² (± 3,0 x 3,0 m) |

Ao tentar visualizar os textos, parte do acervo impede a circulação, afetando o discurso expositivo, o bem-estar do visitante e também, prejudicando a conservação dos objetos que deveriam estar acondicionados em reserva técnica ou outro local mais apropriado, e não no meio do circuito expositivo.

Outro ponto é a não unidade quanto a paleta de cores em cada painel. Cada qual conta com uma coloração, variando em tons de amarelo, gelo e verde (fig.42 e 43).

¹⁹⁵ Ibidem.

Fig. 42 Painéis

Fig. 43 Detalhe Painel



Fonte: Jessica Moraes. 2018.

Como já mencionado, os painéis apresentam o histórico das ferrovias por meio da mostra de fotografias que retratam essas épocas. Estas fotos em preto e branco estão sofrendo com a ação de agentes químicos e físicos, pois a umidade, o calor e a circulação de gases poluentes são constantes no galpão principal do museu. Por não contar com vedação nas portas e janelas, não ter controle ambiental com desumidificador e ar-condicionado para estabilizar a temperatura, as fotografias que são acervos super sensíveis a essas variações são afetadas e sua integridade corre risco. Muitas imagens apresentam espelhamento, ondulações e perda de camada superficial.

Além dos textos e legendas associados ao acervo, vale ressaltar a importância dos avisos relacionados à comunicação direta com o público, tais como as proibições, sinalizações e informes gerais.

Para que o público seja orientado sobre as normas de funcionamento do museu, e assim manter uma organização, a equipe do museu deve contar com textos que informem ações básicas que o visitante deve ou não efetuar. Mas para que as placas de sinalização surtam efeito, estas devem ser posicionadas em locais de boa visualização e contar com um layout que se faça presente no ambiente. Vale ressaltar que estes elementos são fundamentais para tornar o espaço mais legível e agradável possibilitando que o processo de fruição do visitante ocorra de forma plena.

No circuito do museu foram encontradas placas sobre o impedimento de fumar (fig.44 e 45) no interior do galpão e que não é permitido se alimentar no mesmo, entretanto, são placas que estão apoiadas nos batentes das janelas e confeccionadas em tamanho reduzido com material

pouco atrativo aos olhos dos visitantes. A seguir podemos ver em detalhe a placa com os dizeres “É proibido fumar e comer no interior do museu. Obrigado!”, mas o posicionamento do mesmo não chama atenção para si, não cumprindo com seu propósito de alerta.

Por se tratar de um prédio onde sua função original era de oficina de pintura e posteriormente foi adaptado para abrigar o museu, reiteramos que para se manter as instalações em segurança tanto para a equipe que atua na instituição, seu público frequentador e acervo é necessário contar com equipamentos, tal como extintores, e sinalizações (projeto de sinalização de localização de extintores, por exemplo) ao alcance do olhar de quem utiliza o espaço cultural, sem deixar de pensar na harmonização e respeito ao prédio histórico. De acordo com o IBRAM,

a segurança deve ser considerada parte integrante da conservação preventiva e, deste modo, ter como objetivo a proteção física do acervo, assim como do edifício que o abriga e das pessoas que lá estiverem. O edifício também pode ser um patrimônio cultural a preservar e, em se tratando de um museu, deve ser devidamente protegido das ações que o tornam vulnerável.¹⁹⁶

Por ser um prédio histórico as medidas de prevenção devem ser rigorosas, não deve-se coibir que os aspectos de segurança preventiva sejam tomados. Um projeto de sinalização associado ao posicionamento de extintores no circuito expositivo seria outro ponto a ser abordado na reformulação museográfica do museu. No entanto, neste diagnóstico o foco é a comunicação, que também permeia a sinalização de segurança, que se mostra frágil. Os extintores estão posicionados de modo inadequado em meio ao circuito, tal como fossem objetos museológicos e interferindo na fruição do público (fig. 46).

Fig. 44 Área interna: Textos informativos - placa de restrição comportamental



Fonte: Jessica Moraes. 2018.

¹⁹⁶ IBRAM. Cadernos museológicos, vol. 1. 2011. Disponível em: <https://www.museus.gov.br/wp-content/uploads/2017/06/Subs%20di%C3%A1rios-para-a-elabora%C3%A7%C3%A3o-de-planos-museol%C3%B3gicos.pdf>. Acesso em 25 mar. 2019.

Fig. 45 Área interna: Detalhe textos informativo - placa de restrição comportamental



Fonte: Jessica Moraes. 2018.

Fig.46 Área interna: Extintores.



Fonte: Jessica Moraes. 2018.

Outro caso de placa de restrição é o de acesso a pessoas não autorizadas. Muitas destas placas de sinalização são escritas à mão, de forma rudimentar (fig.47 e fig.48). O museu não possui espaço bem definido, restrito a equipe administrativa. Há uma pequena escada já na parte dos fundos do museu para acesso ao mezanino que abriga computadores e parte do acervo bibliográfico e fotográfico do museu. Na mesma direção dessa escada encontra-se o corredor de acesso aos banheiros (fig.49 e 50).

Fig. 47 Área interna: Textos informativos - placas de restrição de acesso

Fig. 48 Área interna: Detalhe Texto informativo - placa de restrição de acesso



Fonte: Jessica Moraes. 2018.

Fig. 49 Área interna: Textos informativos - placas de sinalização sanitários

Fig. 50 Área interna: Detalhe Texto informativo - placa de sinalização sanitários



Fonte: Jessica Moraes. 2018.

Os pontos destacados no diagnóstico realizado nos permitem perceber que há muitas fragilidades no Museu, agravados pela falta de investimento e estrutura física. Entretanto, ainda, assim é louvável o esforço institucional para que o espaço permaneça aberto à visitação, sobretudo porque o fechamento de um espaço museológico pode causar danos em vários níveis. Neste sentido, apresentaremos uma proposta bastante factível para revisão do layout e implementação de um novo circuito expositivo com vistas a contribuir para a potencialização da comunicação museológico do Museu do Trem do Rio de Janeiro.

3.3 Proposta expográfica

Como proposta aos suportes textuais, de vitrines e painéis existentes no Museu do Trem do Rio de Janeiro trazemos algumas sugestões de layout e de materiais de baixo custo que podem ser utilizados futuramente, definindo a identidade visual e os recursos expográficos. Vale ressaltar que a pesquisa de conteúdo e a laboração dos novos textos com linguagem mais atual não constam no escopo deste trabalho focado na reformulação museográfica com vistas a tornar a comunicação museológica mais próxima e atraente ao público.

A paleta cromática a ser utilizada nos modelos de suporte seria a do projeto apresentado pelos alunos do curso de Design da Pontifícia Universidade Católica - PUC. Conforme esquema abaixo (fig.51), variando entre os tons de preto, creme, grená e cinza.

Fig. 51 Paleta cromática e tipográfica



Fonte: Museu do Trem do Rio de Janeiro. 2016.

Fig. 52 Modelos de vitrines com base fechada em MDF e legendas externas do Museu do Trem de São Leopoldo.

Fig. 53 Modelos de vitrines com base fechada em MDF.



Fonte: BEMVENUTI, Alice. Arquivo pessoal. 2016

O reaproveitamento das vitrines com base fechada seria uma das alternativas de baixo custo ao museu, considerando que somente seria necessário confeccionar algumas novas e pintar a base das já existentes. O acréscimo se daria na parte da legenda que ficaria afixada na parte frontal externa. Seguindo a paleta cromática, sugerimos o tom mais fechado, o preto, a exemplo das fig. 52 e 53, após ter sido realizada uma análise comparativa com outros museus ferroviários já mencionados nos capítulos anteriores.

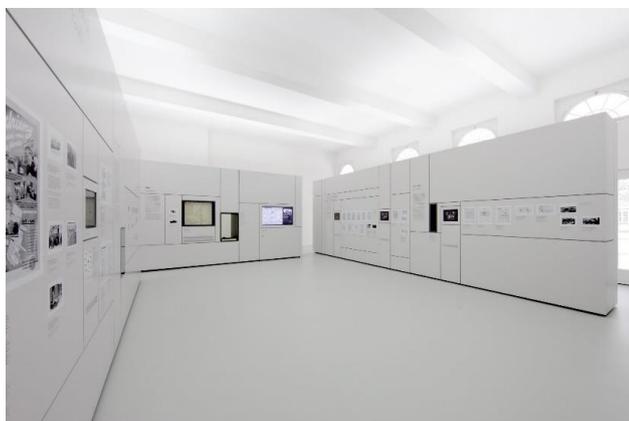
O acréscimo e modificação mais significativa neste tipo de suporte, seria a sugestão de colocação de legendas externas, elevando o nível do olhar, estando acessível tanto a públicos de faixa etária reduzida quanto a outros públicos.

3.3.1 Paredes móveis

As paredes móveis ou auxiliares apresentariam dois aspectos positivos para a releitura da exposição do Museu do Trem. O primeiro recurso, as paredes móveis (fig.54) serviriam como elementos propícios a demarcarem eixos temáticos, recortando o discurso e articulando de modo mais organizado as etapas da história das ferrovias e os subtemas a serem trabalhados. E a segunda questão, a segurança e conservação do acervo fotográfico, este sendo exposto distante das paredes úmidas do museu e prolongando sua vida útil.

A paleta cromática, como sugestão, seguiria os tons de marrom para fundo dos painéis, que destacariam as fotografias em preto e branco com molduras e passepartout em tom de preto, dialogando com a cor das mesas com base fechada.

Fig. 54 Modelo paredes móveis



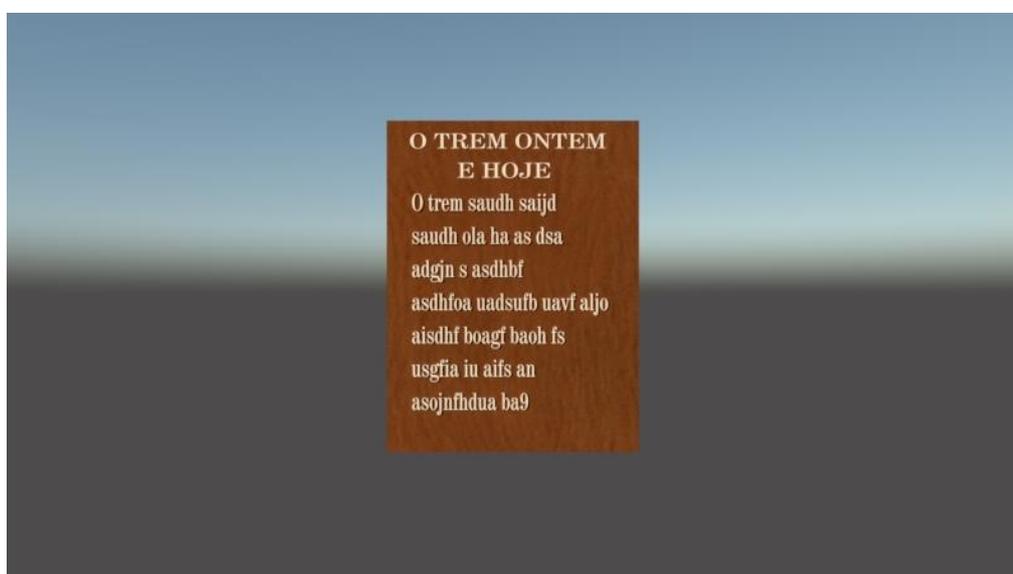
Fonte: Süd Studio. 2010.

Disponível em: <http://suedstudio.de/work/gedenkhalle/>

Como forma de apontar novas alternativas, apresentamos as sugestões abaixo a partir de uma idealização conjunta com a arquiteta Giovana Pera¹⁹⁷. A colaboração da profissional que apresenta os recursos técnicos essenciais para a remodelação do circuito expositivo e dos aspectos comunicacionais, tornou possível a criação do espaço digital de parte da exposição de longa duração do Museu do Trem do Rio de Janeiro.

O museu não conta com texto introdutório, para isto foi idealizada e elaborada a parede móvel (fig.55), em tom sugerido de marrom e de material MDF, para ser posicionada no início do percurso como uma forma de apresentação do museu e de seu discurso, ambientando o público sobre o que ele irá encontrar no espaço expositivo.

Fig. 55 Proposta parede móvel - Texto introdutório visão frontal



Fonte: PERA, Giovanna. 2018.

¹⁹⁷ Giovana Pera é arquiteta formada no ano de 2016 pela Universidade Santa Cecília em São Paulo e responsável pela criação das plantas e modelos de suporte museográfico desta dissertação.

Fig. 56 Proposta parede móvel - Texto introdutório visão meio perfil



Fonte: PERA, Giovanna. 2018.

Ao percorrer o circuito, o público-visitante encontraria o primeiro eixo (fig.57). A parede móvel apresentaria linha do tempo com informações sobre a implantação das ferrovias em alguns países pioneiros, tal como Inglaterra, Estados Unidos, Cuba, Peru e por fim Brasil.

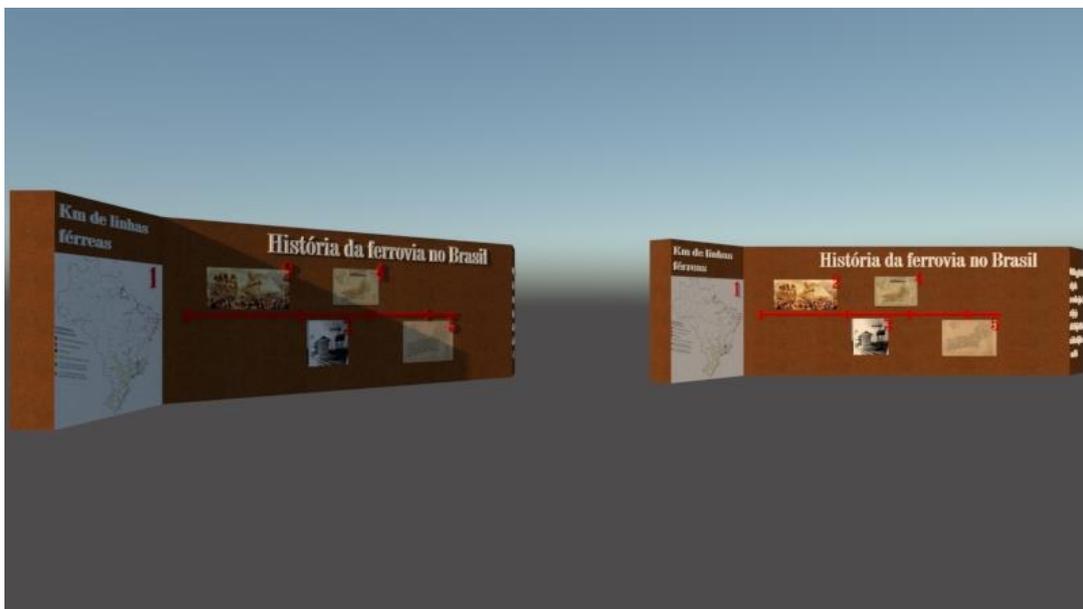
Fig. 57 Eixo 1. Proposta de parede móvel para linha do tempo das ferrovias no mundo



Fonte: PERA, Giovanna. 2018.

No segundo eixo (fig.58 e 59), teríamos reproduções em plotagem do mapa do Brasil com extensão da malha ferroviária brasileira, imagens históricas dos principais acontecimentos relativos à implementação das ferrovias no território brasileiro.

Fig. 58 Eixo 2. Proposta de parede móvel para linha do tempo história das ferrovias no Brasil



Fonte: PERA, Giovanna. 2018.

Fig. 59 Eixo 2. Proposta de parede móvel para linha do tempo história das ferrovias no Brasil.

Visão das três partes.



Fonte: PERA, Giovanna. 2018.

Como forma de reconstruir a história ferroviária brasileira, mencionar agentes sociais que influenciaram esse empreendimento é de importância para a compreensão de como se passou este período. Para tal, consideramos relevante a colocação de parede móvel, terceiro eixo (fig.60), com informações sobre personagens como Irineu Evangelista, Barão de Mauá, que juntamente a d. Pedro II, foi um dos maiores incentivadores da construção das ferrovias no Brasil.

Fig. 60 Eixo 3. Proposta de parede móvel para subtema histórico Barão de Mauá: o aliado do Império. Visão meio perfil.



Fonte: PERA, Giovanna. 2018.

Fig. 61 Eixo 3. Proposta de parede móvel para subtema histórico Barão de Mauá: o aliado do Império. Visão frontal.



Fonte: PERA, Giovanna. 2018.

3.3.2 Totens

Para a preservação do acervo, os pedestais com fotografias, situados nas locomotivas e carros, seriam substituídos pelos totens (fig.62). Estes apresentariam informações sobre os objetos e na parte inferior, na linha de visão referente ao público infantil, sinalizado na figura 63, encontraríamos uma forma de diálogo condizente a esta faixa etária, com questões e curiosidades sobre o tema. Um meio de atrair a atenção dos mais jovens e criar um vínculo com o acervo do Museu do Trem.

Fig. 62 Modelos Totens. Visão meio perfil.



Fonte: PERA, Giovanna. 2018.

Fig. 63 Modelos Totens. Visão frontal.



Fonte: PERA, Giovanna. 2018.

Outro aspecto seria a padronização dos totens situados na parte externa, no jardim, com a parte interna. Os modelos atualizados (fig.64) substituiriam também os suportes das legendas por silhueta que acompanham as ambientações (fig.65).

Fig. 64 Modelos Totens. Visão vertical.

Fig. 65 Legenda por silhueta de ambientações



Fonte: PERA, Giovanna. 2018.



Fonte: Jessica Moraes. 2018.

3.3.3 Vitrines

As vitrines existentes estão em frágeis condições de conservação, tanto de higienização quanto de integridade, pois algumas apresentam rachaduras nos vidros. Pode-se pensar na revitalização das que estão menos danificadas, com reparo das bases e repintura. O acréscimo a ser feito seria a aplicação das legendas na parte externa, conferindo melhor legibilidade dos diversos públicos visitantes.

Fig. 66 Modelo vitrines com legendas externas. Visão frontal.



Fonte: PERA, Giovanna. 2018.

As substituições ocorreriam com relação as vitrines em mesas, com bases metálicas vazadas e as em madeira de bases vazadas (fig.68 e 69). Estas seriam trocadas pelos modelos em base fechada de cor preta (fig.67). Cria-se assim, a padronização das vitrines de todo o circuito expositivo.

Fig. 67 Modelo vitrine com legenda externa para substituição



Fonte: PERA, Giovanna. 2018.

Fig. 68 Vitrines a substituidas (metálica)

Fig. 69 Vitrines a serem substituidas (madeira)



Fonte: Jessica Moraes. 2018.

3.3.4 Sinalização

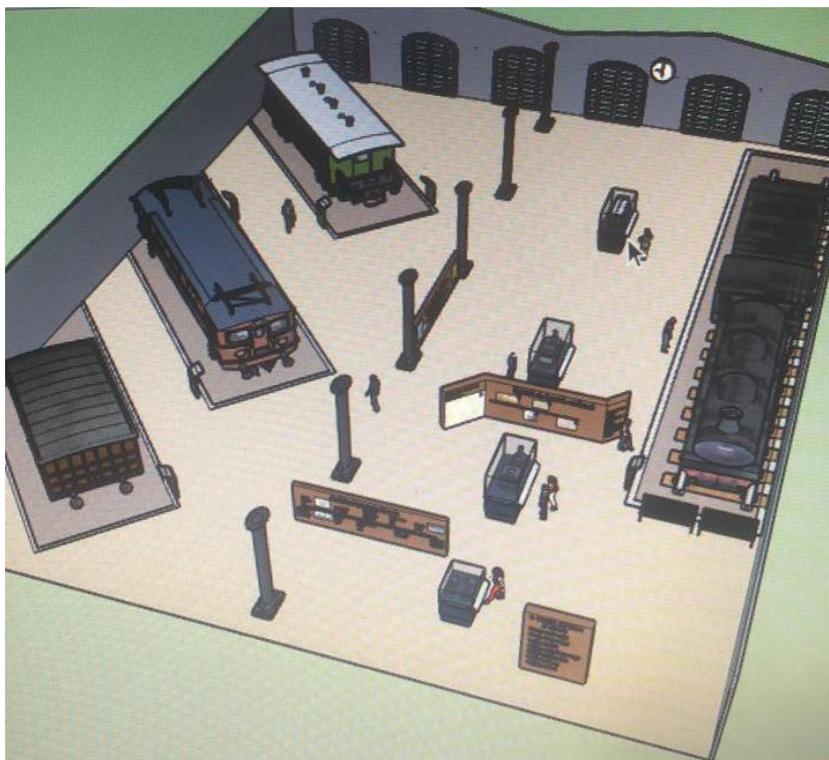
Para tornar a visita uma experiência fluida tanto para o público quanto para a equipe do museu, a adoção de placas para orientação (fig. 70) no início do circuito seria uma medida cabível de acordo com o orçamento do museu. Tendo sido sinalizadas as normas de segurança e conservação do museu no início da visitação de forma mais claras, reduzir-se-iam os problemas quanto ao comportamento do público no circuito, desta forma preservando a integridade do acervo e a segurança do próprio visitante.

Esta é uma sugestão de sinalização em substituição àquelas elaboradas de forma artesanal e pouco visíveis encontradas durante visita técnica e relatada no diagnóstico. As alternativas de baixo custo para a confecção deste material seriam: chapa de poliestireno ou lonas que poderiam ser afixadas na parede lateral direita da entrada do museu.

Fig. 70 Placa de sinalização



Fig. 71 Concepção sugerida de circuito expositivo remodelado



Fonte: PERA, Giovanna. 2018.

Com todas as atualizações dos aspectos da comunicação museológica, o espaço apresentaria padronização dos elementos de comunicação horizontais e verticais, conferindo maior fluidez e entendimento de quem busca a exposição. Diferente do que há hoje, onde não ocorre encadeamento de informações, dificultando a compreensão dos pontos principais sobre a história das ferrovias. Além da questão informacional, a exposição se remodelando (fig.71) e trazendo ao público esta nova forma de diálogo concebe maior dinamismo e fluidez ao seu discurso.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A opção pelo diagnóstico do circuito de visitação do Museu do Trem do Rio de Janeiro, como produto deste estudo, possibilitou um olhar mais crítico sobre o espaço, mas sobretudo o desejo de contribuir não só no âmbito do conceitual, da análise no campo das ideias, mas como meio de fornecer insumos para oportunidades futuras de reestruturar este espaço com tamanha importância para a memória dos transportes brasileiros.

Um trabalho desta natureza não é um ponto de chegada, mas uma etapa importante da minha trajetória profissional, podendo também ser um ponto de partida para aqueles que compartilham da paixão pelo universo ferroviário assim como eu.

Permeamos por diversas possibilidades de análises, todas voltadas para a tentativa de amenizar e oferecer uma contrapartida à instituição museológica em questão. Desde a implementação de um centro de memória e documentação ferroviário, este como sendo a primeira proposta de projeto apresentada ao programa de mestrado, passando para a realização de inventário de acervo, elaboração de catálogo ou museu virtual. Cogitamos a possibilidade de aplicar pesquisa de público para sabermos a percepção que os visitantes tinham ao adentrar no museu, o que certamente enriqueceria esta pesquisa. Contudo, diante de percalços não pudemos realizar esta etapa, mas o questionário foi elaborado para futuras pesquisas e para uso de outros pesquisadores interessados no tema. Mas ao final, considerando o tempo hábil à reflexão e produção da dissertação e às fragilidades visualizadas em relação ao circuito expositivo e a comunicação museológica existente, voltamo-nos para a apresentação de não só uma proposta conceitual, como também uma proposta prática de diagnosticar os aspectos comunicacionais e sugerir novos modelos alternativos de suporte para as legendas, vitrines e painéis do museu.

Para chegar no objeto de estudo deste trabalho, perpassamos por pontos da história das ferrovias, da arqueologia industrial e seus desdobramentos até alcançar o patrimônio ferroviário. A trajetória da ferrovia pelo mundo até a implantação do modal em solo brasileiro durante o império de d. Pedro II, como também a apresentação de discussões sobre o papel do trem no cenário de disputas políticas que impactaram no que temos hoje de malha ferroviária.

Aprofundando as leituras podemos notar como se deu o desenvolvimento das estradas de ferro no Brasil, e todo o imbricado processo de implementação, negociação dos interesses públicos e privados, e o conseqüente desmantelamento deste modal. De certa forma, a falta de

investimento na preservação das ferrovias e em sua memória, pode ser um reflexo do descaso, mas também um jogo orquestrado em prol do esquecimento, afinal não se luta pelo que não gera ressonância. Como não houve planejamento para atender as necessidades da população em prol dos interesses privados, o que de certo ponto afetou a preservação de inúmeros complexos e bens ferroviários brasileiros.

Destacamos a importância do espaço museológico como ambiente de formulações de novas perspectivas sobre a memória ferroviária e como estas instituições desempenham suas funções básicas diante de seu público-usuário. Acreditamos que o campo museológico é o mais apropriado espaço para a discussão e emergência do universo ferroviário, sobretudo a partir da valorização dos museus que lidam com esta temática. Entretanto, a estagnação de alguns locais reforça a imagem negativa e o abandono que este modal foi relegado ao longo dos anos. Precisamos reverter este quadro com divulgação e aproximação do público, mas para tal, os espaços necessitam de recursos financeiros e humanos. As equipes são mínimas, os investimentos escassos e a estrutura quase nenhuma impossibilitando até que alguns museus continuem abertos.

A existência de tantos museus ferroviários e organizações que visam a preservação do patrimônio ferroviário brasileiro é potencial tema a ser aprofundado, sobretudo quanto às maneiras com que essas instituições se mostram e se comunicam com a sociedade. Os aspectos comunicacionais são potenciais temas para futuras pesquisas.

Apontamos os desafios e os debates sobre este universo patrimonial nas cartas patrimoniais e a responsabilidade do IPHAN por ser o responsável pela salva guarda do patrimônio ferroviário brasileiro, fazendo contrapontos com os acontecimentos internacionais voltados à preservação desta modalidade de bem cultural.

Não é somente uma proposta prática apresentada e analisada, é a pretensão de contribuir com o Museu do Trem e uma oportunidade de dar visibilidade a esta temática ampliando a voz de outros estudiosos que se debruçam sobre o tema. Trata-se de uma pesquisa que tentará uma ampliação sobre a exposição acerca da história das ferrovias e seus personagens sociais e políticos.

Cabe frisar que a atualização se voltou para o reaproveitamento de alguns dos suportes existentes, na tentativa de minimizar os gastos da instituição com a área de comunicação. Contudo, tento em vista que considerável parte dos suportes se encontram em estado de

conservação fragilizados, a alternativa foi realizar pesquisa com modelos que fossem compostos por materiais de baixo custo, visando a padronização dos suportes de comunicação museológica do circuito.

O Museu do Trem do Rio de Janeiro tem potencial para levantar a discussão não apenas sobre o tema sobre o qual se debruça, mas ampliar a mesma para os outros meios de transportes existentes, traçando um paralelo com as alternativas para as grandes cidades e outras questões pertinentes à contemporaneidade. O Museu precisa atualizar sua narrativa buscando uma aproximação não apenas com o entorno, mas com a sociedade de forma mais ampla, fazendo assim, reverberar suas ideias e propostas.

A todo momento focamos em uma análise crítica do espaço, do tema, da produção intelectual, mas tentando construir um caminho no qual o trem seja o protagonista a partir da Comunicação Museológica bem definida e estruturada em seus diferentes aspectos. Tornar o espaço mais amigável e legível para o público não está relacionado a uma questão estética, mas a conhecimento produzido a partir de inúmeras pesquisas e teorias que nos instrumentalizam para oferecer ao visitante a possibilidade e apropriação e fruição plena do local que ele se encontra.

O museu como espaço de “coisas velhas” não tem mais lugar numa sociedade que busca outras formas de contemplação, queremos junto com o poeta Cazuzza “ver um museu de grandes novidades”. Queremos que nossos espaços acolham a diversidade, temas polêmicos, críticas, questionamentos e que ao mesmo tempo proporcionem lazer, risos, prantos, conversas, silêncios e compartilhamentos de saberes, histórias e memórias.

REFERÊNCIAS

ALCANTARA, Pedro. D. Pedro II. [Diário de viagem aos Estados Unidos]. 29 de abril de 1876. Acervo do Arquivo Histórico do Museu Imperial.

ALMANAQUE DE PETRÓPOLIS. *A estrada de ferro e as viagens de trem*. Petrópolis: Museu Imperial, nº III, março, 2012.

ALVES, José Augusto dos S. *O museu como esfera de comunicação*. [s.d] Disponível em: <http://ler.letras.up.pt/uploads/ficheiros/10360.pdf>. Acesso em 03 jul. 2018.

AZEVEDO, Esterzilda. *Patrimônio Industrial no Brasil*. Revista Eletrônica de Arquitetura e Urbanismo. São Paulo: Universidade São Judas Tadeu. n. 3, 2010.

BEMVENUTI, Alice. *Gestão de museu: comunicação e público – estudo sobre o Museu do Trem, São Leopoldo, RS (2009 – 2012)*. São Paulo: USP. 2016. Disponível em: <file:///C:/Users/Jessica/Downloads/AliceBemvenutiREVISADA.pdf>. Acesso em 30 jun. 2018.

BRASIL. Decreto nº 35.447-A, de 30 de abril de 1954. Declara monumento histórico nacional o trecho ferroviário que indica. Brasília. 1954. Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1950-1959/decreto-35447-a-30-abril-1954-326808-publicacaooriginal-1-pe.html>. Acesso em 04 jul. 2018.

BRASIL. Lei nº 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. Brasília. 2007. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/ato2007-2010/2007/lei/111483.htm. Acesso em 04 jul. 2018.

BRASIL. Ministério da Cultura. Instituto do Programa Monumenta *Manual de elaboração de projetos de preservação do patrimônio cultural*. Elaboração José Hailon Gomide, Patrícia Reis da Silva, Sylvia Maria Nelo Braga. Brasília: Ministério da Cultura, Instituto do Programa Monumenta, 2005. Disponível em: http://portal.iphan.gov.br/uploads/publicacao/CadTec1_Manual_de_Elaboracao_de_Projetos_m.pdf. Acesso em 28 fev. 2018.

BRASIL. Ministério dos Transportes. *MT Preserve* (Programa de Preservação do Patrimônio Histórico do Ministério dos Transportes/ 1980-1988). Brasília: PRESERVE, CCP, 1988.

BUENO, Lucas de Melo Reis. Arqueologia, Patrimônio e Sociedade: Quem define a agenda? *Revista Esboços*, Florianópolis, v. 8, n. 26, 2011, p. 55-72.

BRULON, Bruno. *A invenção do ecomuseu: o caso do écomusée du creusot montceau-les-mines e a prática da museologia experimental*. Rio de Janeiro: Mana. 2015. vol. 21, n. 2. Disponível em: http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0104-93132015000200267. Acesso em: 30 jun. 2018.

CALABRE, Lia. *Intelectuais e política cultural: o Conselho Federal de Cultura*. In: Atas do Colóquio Intelectuais, Cultura e Política no Mundo Ibero-americano. Rio de Janeiro. 17 -18 de maio de 2016. Disponível em: http://www.casaruibarbosa.gov.br/dados/DOC/artigos/a-j/FCRB_LiaCalabre_Intelectuais_e_PoliticaCultural.pdf. Acesso em 13 dez. 2018.

CAMPOS, Mariana Costa. *Da Central a Japeri: um Manifesto em prol do Patrimônio Cultural inserido no Cotidiano do Transporte Ferroviário do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro. 2017. Dissertação (mestrado em Preservação do Patrimônio Cultural) – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional.

CAMPOS, Pedro Henrique Pedreira. *A ditadura dos Empreiteiros: as empresas nacionais de construção pesada, suas formas associativas e o Estado ditatorial brasileiro, 1964-1985*. Niterói. 2012. Tese (Doutorado em História) – Programa de Pós-Graduação em História. Universidade Federal Fluminense. Disponível em: <http://www.historia.uff.br/stricto/td/1370.pdf>. Acesso em 25 mar. 2018.

CANDIDA, Simone; LIMA, Ludmilla de; BERTOLUCCI, Rodrigo. Histórias do Engenho de Dentro: antigas oficinas de trem vão ganhar vida nova. *O Globo*, Rio de Janeiro, 22 jun. 2014.

CARVALHO, Cristina, LOPES, Thamiris. O público infantil nos museus. *Educação & Realidade*. Porto Alegre, v.41, n. 3, p. 911-930, 2016. Disponível em: <http://www.seer.ufrgs.br/index.php/educacaoerealidade/article/view/52329/37858>. Acesso em 31 mar. 2018.

CARVALHO, J. M. de. *A construção da ordem e teatro de sombras: a política imperial*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003.

CHAGAS, Mário. Memória e Poder. Dois movimentos. *Cadernos de Sociomuseologia*, [S.I.], v. 19, nº 19, 2009. Disponível em: <http://revistas.ulusofona.pt/index.php/cadernosociomuseologia/issue/view/36>. Acesso em 05 jul. 2018.

CHELINI, Maria-Júlia E; LOPES, Sônia Godoy Bueno de Carvalho. Exposições em museus de ciências: reflexões e critérios para análise. *Anais do museu paulista*. vol.16 no.2 São Paulo July/Dec. 2008. Disponível em: <http://www.scielo.br/pdf/anaismp/v16n2/a07v16n2.pdf>. Acesso em 28 nov. 2018.

CHOAY, Françoise. *Alegoria do Patrimônio*. São Paulo: Unesp. 2001.

CLARK apud THIESEN, Beatriz Valladão. Arqueologia Industrial ou arqueologia da industrialização? Mais que uma questão de abrangência. 2015. Disponível em: http://portal.iphan.gov.br/uploads/publicacao/arqueologia_industrial.pdf. Acesso em 05 dez. 2018.

CORRÊA, Marcos Sá. Nas mãos de Deus. Veja, 27/09/95, p.8. apud PAULA, Dilma Andrade de. Estado, sociedade civil e hegemonia do rodoviarismo no Brasil. *Revista Brasileira de História da Ciência*. Rio de Janeiro, v. 3, n. 2, 2010, p. 142-156.

COSTA, Everaldo Batista da. *O lugar da América Latina na geografia do Patrimônio Mundial*. [20-]. Disponível em: <http://observatoriogeograficoamericalatina.org.mx/egal12/Geografiasocioeconomica/Geografiacultural/67.pdf>. Acesso em 01 abril 2018.

COSTA, Jessica Moraes Tavares da. *Memórias Trilhadas*. A participação da Museologia na recuperação do Patrimônio Ferroviário do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, 2013. Monografia de conclusão de curso (Bacharel em Museologia) - Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro.

CURY, Marília Xavier. *Exposição: concepção, montagem e avaliação*. São Paulo. 2006. p. 34-35.

DESVALLÉS, André; MAIRESSE, François. *Conceitos-chave de museologia*. Tradução e comentários de Bruno Brulon Soares e Marília Xavier Cury. Original em francês. Armand Colin, 2013. Disponível em:

http://icom.museum/fileadmin/user_upload/pdf/Key_Concepts_of_Museology/Conceitos-ChavedeMuseologia_pt.pdf. Acesso em 31 mar. 2018.

DEBARY, Octave. *Antropologia dos restos*. Da lixeira ao museu. Pelotas: Um2. 1ª edição. 2017.

EVANGELISTA, Rafael. Entrevista com arquiteta Gabriela Campagnol. Da arqueologia a Patrimônio. Dossiê Herança Industrial. *Patrimônio*. Revista Eletrônica do IPHAN. Rio de Janeiro: IPHAN, nº 4, mar. /abril, 2006.

GONÇALVES, Ana. Valor etnográfico. In: REZENDE, Maria Beatriz; GRIECO, Bettina; TEIXEIRA, Luciano; THOMPSON, Analucia (Orgs.). In: *Dicionário IPHAN de Patrimônio Cultural*. 1. Rio de Janeiro, Brasília: IPHAN/DAF/Copedoc, 2015. (verbete). Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/dicionarioPatrimonioCultural/detalhes/34/valor-etnografico>. Acesso em 23 mar. 2018.

GOUVÊA, Guaracira. Mediação ou Intervenção. In: I Encontro Nacional da REM. *Anais do I Encontro Nacional da Rede de Educadores em Museus e Centros Culturais do Estado do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Fundação Casa de Rui Barbosa, 2010. p.43.

GUARNIERI, Waldisa Russio Camargo. Conceito de cultura e sua inter-relação com o patrimônio cultural e a preservação. *Cadernos Museológicos*, Rio de Janeiro, n. 3, p. 7-12, 1990.

HAAG, Carlos. O Império da inovação. A ciência escondida nos arquivos do Itamaraty. *Pesquisa FAPESP*. Ed. 170. 2010. Disponível em: <http://revistapesquisa.fapesp.br/2010/04/13/o-imp%C3%A9rio-da-inova%C3%A7%C3%A3o/>. Acesso em 23 jun. 2018.

HALBWACHS, Maurice. *A memória coletiva*. Tradução de Beatriz Sidou. São Paulo: Centauro, 2ª ed., 2013.

HOBSBAWN, Eric J. *A Era do Capital 1848 – 1875*. Rio de Janeiro: Editora Paz e Terra, 13ª edição, 2007.

IPHAN. Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. Portaria nº 407, de 21 de dezembro de 2010. Dispõe sobre o estabelecimento dos parâmetros de valoração e procedimento de inscrição na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário, visando à proteção da

memória ferroviária, em conformidade com o art. 9º da Lei n.º 11.483/2007. Brasília. 2010. Disponível em: http://portal.iphan.gov.br/uploads/legislacao/portaria4072010alteradaportaria_1722016.pdf. Acesso em 04 jul. 2018.

KÜHL, Beatriz Mugayar. *Patrimônio industrial: algumas questões em aberto*. Universidade São Judas Tadeu. Arquitetura e Urbanismo. n. 3, 2010. Disponível em: http://www.usjt.br/arq.urb/numero_03/3arqurb3-beatriz.pdf. Acesso em 28 mar. 2018.

KÜHL apud FREIRE, Maria E.; LACERDA, Norma. Patrimônio ferroviário: em busca dos seus lugares centrais. *Revista Brasileira de Gestão Urbana*. v.9, n.3, 2017, p. 559-572. Disponível em: <http://www.scielo.br/pdf/urbe/v9n3/2175-3369-urbe-2175-3369009003AO13.pdf>. Acesso em 28 mar. 2018.

IBRAM. *Segurança em museus*. Cadernos museológicos, vol. 1. 2011. Disponível em: <http://www.museus.gov.br/wp-content/uploads/2012/08/Seguranca-em-Museus.pdf>. Acesso em 28 nov. 2011.

IBRAM. *Subsídios para elaboração de planos museológicos*. 2016. Disponível em: <http://www.museus.gov.br/livro-gratuito-do-ibram-orienta-elaboracao-de-planos-museologicos/>. Acesso em 02 nov. 2018.

LEWINSKI, Cinara. *O que é o Preserve/fe? E como se constituiu o Centro de Preservação da História Ferroviária do Rio Grande do Sul na década de 1980?* Mosaico, v. 8, n. 12, 2017. Disponível em: <http://bibliotecadigital.fgv.br/ojs/index.php/mosaico/article/view/65462>. Acesso em 05 jul. 2018.

LIMA, Diana Farjalla Correia. *Musealização e Patrimonialização: formas culturais integradas, termos e conceitos entrelaçados*. In: ENCONTRO NACIONAL DE PESQUISA EM CIÊNCIA DA INFORMAÇÃO, v. 15, 2014, Belo Horizonte. *Anais XV ENANCIB*. Belo Horizonte: ECI/UFMG. 2014. p. 4335-4355. Disponível em: <http://enancib2014.eci.ufmg.br/documentos/anais/anais-gt9>. Acesso em 04 jul. 2018.

LIMA, Diana Farjalla Correia. Museologia-Museu e Patrimônio, Patrimonialização e Musealização: ambiência de comunhão. *Boletim do Museu Paraense Emílio Goeldi*. Ciências Humanas. v. 7, n. 1, 2012, p. 31-50. Disponível em: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=394034995004>. Acesso em 04 jul. 2018.

LIMA, Diana Farjalla Correia. Herança Cultural (re) interpretada ou a memória social e a instituição museu: releitura e reflexão. *Revista Eletrônica do Programa de Pós-Graduação em Museologia e Patrimônio – PPG-PMUS*. Rio de Janeiro: Unirio/MAST. 2008. p. 33-43. Disponível em: <http://revistamuseologiaepatrimonio.mast.br/index.php/ppgpmus/article/download/4/160>. Acesso em 04 jul. 2018.

LOUREIRO, Maria Lucia de Niemeyer Matheus; LOUREIRO, José Mauro Matheus. Documento e musealização: entretecendo conceitos. *MIDAS* [Online], 1, 2013. Museus e estudos interdisciplinares. 2013. Disponível em: <https://journals.openedition.org/midas/78>. Acesso em: 04 jul. 2018.

LOUREIRO, Maria Lucia Niemeyer Matheus. A documentação museológica entre a arte e a ciência. In: MAST COLOQUIA, v. 10, Rio de Janeiro. *Documentação em Museus*. 2008. p. 102-114. Disponível em: http://site.mast.br/hotsite_mast_colloquia/pdf/mast_colloquia_10.pdf. Acesso em 04 jul. 2018.

MATOS, Lucina Ferreira. *Estação da memória: um estudo das entidades de preservação ferroviária do Estado do Rio de Janeiro*. Dissertação de Mestrado. Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas (FGV), 2010. Disponível em: <http://www.dominiopublico.gov.br/download/texto/cp145164.pdf>. Acesso em: 07 fev. 2018.

MATOS, Lucina Ferreira. Memória ferroviária: da mobilização social à política pública de patrimônio. Tese de Doutorado. Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas (FGV). 2015. Disponível em: http://bibliotecadigital.fgv.br/dspace/bitstream/handle/10438/15659/MATOS-Lucina_Memoria%20Ferroviaria%20da%20mobilizacao%20social%20a%20poli%20%2020%20tica%20publica.pdf?sequence=1&isAllowed=y. Acesso em 04 jul. 2018.

MENEZES, Ulpiano T. Bezerra. Memória e Cultura Material: documentos pessoais no espaço público. *Revista Estudos Históricos*. Rio de Janeiro: Editora FGV, v. 11, n. 21, 1998, p. 89-103. Disponível em: <http://bibliotecadigital.fgv.br/ojs/index.php/reh/article/view%20File/2067/1206>. Acesso em 28 mar. 2018.

NETO, Américo Maia Vasconcelos. O ferroviarista d. Pedro II. Conferência realizada no auditório da AENFER no dia 10 de janeiro de 2011. In: EXPRESSO DAS LETRAS. Rio de Janeiro, 2011.

NETO, Manoel Fernandes de Sousa. *Planos para o Império*. Os planos de viação do Segundo Reinado (1869-1889) São Paulo: Alameda, 2012.

NOGUEIRA, Sonia Aparecida; REIS, Ronaldo Rosas. Contradições e possibilidades do patrimônio cultural no mundo das mercadorias. In: *Patrimônio Cultural e formação humana na pós-modernidade: contradições e desafios na perspectiva do materialismo histórico-dialético*. Niterói, 2012. p. 272-286. Tese (Doutorado em Educação) – Faculdade de Educação, Universidade Federal Fluminense.

NORA, Pierre. *Entre história e memória: a problemática dos lugares*. Projeto História. São Paulo: PUC-SP. n. 10. 1993.

OLIVEIRA, Luiz A. *O patrimônio para além da Pedra e Cal: um estudo sobre usos e apropriações da cidade*. 2017. Disponível em: https://repositorio.ufpe.br/bitstream/123456789/811/1/arquivo4349_1.pdf. Acesso em 30 jun. 2018.

PASTORI, Antoni. *Já são 161 anos de ferrovia. E daí?* AENFER. Associação de Engenheiros Ferroviários. Disponível em: <https://www.ferrovias.com.br/portal/artigo-ja-sao-161-anos-de-ferrovia-e-dai/>. Acesso em 25 mar. 2018.

PAULA, Dilma Andrade. Estado, sociedade civil e hegemonia do rodoviarismo no Brasil. In: *Revista Brasileira da História da Ciência*. Rio de Janeiro, v. 3, n. 2, 2010, p. 142-156. Disponível em: [file:///C:/Users/Jessica/Downloads/Dilma%20Andrade%20de%20Paula%20\(1\).pdf](file:///C:/Users/Jessica/Downloads/Dilma%20Andrade%20de%20Paula%20(1).pdf). Acesso em 3 mar. 2018.

PERALTA, Elsa. O mar por tradição: o patrimônio e a construção das imagens do turismo. In: IFCH – UFRGS. *Horizontes Antropológicos*, Porto Alegre, v.9, n.20, out. 2003. Disponível em: http://www.scielo.br/scielo.php?pid=S0104-71832003000200005&script=sci_arttext. Acesso em: 07 fev. 2018.

PINHEIRO, Márcia; CARNEIRO, Sandra. Revitalização urbana, patrimônio e memórias no Rio de Janeiro: usos e apropriações do Caís do Valongo. In: *Estudos Históricos*, v.29, n. 57 2016. p. 67-86. Disponível em: http://www.scielo.br/scielo.php?pid=S0103-21862016000100067&script=sci_abstract&tlng=pt. Acesso em 31 mar. 2018.

POLLACK, Michael. *Memória, esquecimento, silêncio*. Estudos Históricos. Rio de Janeiro, v. 2. n. 3, 1989, p. 3-15. Disponível em: <http://bibliotecadigital.fgv.br/ojs/index.php/reh/article/view/2278/1417>. Acesso em 18 jan. 2019.

Portaria nº 126, de 01 de fevereiro de 1983 apud IPHAN. Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. *Manual técnico de patrimônio ferroviário*. [200-?]. Disponível em: http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Manual_tecnico_patrimonio_ferroviano.pdf. Acesso em 31 mar. 2018.

PRADO, Lafayette. *Transportes e Corrupção*. Rio de Janeiro: Topbooks. 1997.

PROCHNOW, Lucas Neves. *Memória ferroviária*. Verbete. Dicionário Iphan de Patrimônio Cultural. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/dicionarioPatrimonioCultural/detalhes/31/memoria-ferroviaria>. Acesso em 04 jul. 2018.

PROCHNOW, Lucas Neves. *O Iphan e o patrimônio ferroviário: a memória ferroviária como instrumento de preservação*. Pernambuco. 2014. Dissertação (Mestrado Profissional do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional) – IPHAN. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Disserta%2B%C2%BA%2B%C3%BAo%20Lucas%20Neves%20Prochnow.pdf>. Acesso em 04 jul. 2018.

REVISTA DA SEMANA. Edição extraordinária em comemoração ao 1º centenário das ferrovias brasileiras. 1954. Acervo Biblioteca Nacional. Disponível em: http://memoria.bn.br/pdf/025909/per025909_1954_A00027.pdf. Acesso em: 24 jan. 2018.

RFFSA. Informe da Inventariança RFFSA. Disponível em: http://www.rffsa.gov.br/informes/Informe_03_InvRFFSA.pdf. Acesso em 08 fev. 2018.

RODRIGUES, Hélio Suevo. *A Formação das Estradas de Ferro no Rio de Janeiro: o resgate de sua memória*. 2004.

ROSA, Carolina Lucena. O patrimônio industrial: a construção de uma nova tipologia de patrimônio. Anais da Anpuh. 2011. Disponível em: http://www.snh2011.anpuh.org/resources/anais/14/1308189074_ARQUIVO_artigoANPUHC CarolinaRosa.pdf. Acesso em 05 dez. 2018.

ROQUE, Maria Isabel Rocha. *A comunicação no Museu*. 1989/90. Disponível em: <http://dited.bn.pt/31586/2573/3088.pdf>. Acesso em 30 out. 2018.

RUFINONI, Manoela. *Preservação do patrimônio industrial na cidade de São Paulo: o bairro da Mooca*. São Paulo. 2004. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo.

SALCEDO, Rosio Fernandez Baca. *A reabilitação da residência nos centros históricos da América Latina*. São Paulo: UNESP. 1ª ed. 2007.

SANTOS, Natália Cabral dos. *Intelectuais, construção da nacionalidade e Estado Novo*. 2014. Disponível em: http://www.encontro2014.rj.anpuh.org/resources/anais/28/1400122258_ARQUIVO_Intelectuais.construcaodanacionalidadeeEstadoNovoANPUH.pdf. Acesso em 03 dez. 2018.

SCHEINER, Teresa. *Apolo e Dioniso no Templo das Musas*. Museu: gênese, ideia e representações nos sistemas de pensamento da sociedade ocidental. Rio de Janeiro. 1998. Dissertação (Mestrado em Comunicação) – Escola de Comunicação, Universidade Federal do Rio de Janeiro.

SCHEINER, Teresa. Sob o signo do patrimônio: museologia e identidades regionais. In: COSTA, Heloisa, DECAROLIS, Nelly, SCHEINER, Tereza (Coord.) *Museologia e o Patrimônio Regional / Museología y el Patrimonio Regional*. Encuentro del Subcomité Regional del ICOFOM para América Latina y el Caribe (12). Encontro do Subcomitê Regional do ICOFOM para a América Latina e o Caribe (12). Salvador, Bahia, Brasil. 08/12 dezembro 2003 / 08-12 diciembre 2003. Rio de Janeiro: Tacnet Cultural Ltda., 2006. Org. y editado por Tereza Scheiner. Traducción y revisión de los documentos / Tradução e revisão dos documentos: Nelly Decarolis, Carol Vitagliano – español, Tereza Scheiner – português. 2006.

SCREVEN, Chan G. *Présentations didactiques pour visiteurs libres*. ICOM Education, n. 12-13 (Recherche et education dans les musées), p. 10-20, 1993.

SILVA, Adailton Soares; SOUZA, Aneilton Oliveira. Política Educacional no Brasil: do Império à República. In: *Rios Eletrônica*, Bahia: FASETE, ano 5, n. 5, 2011. p. 69-78. Disponível em: http://www.fasete.edu.br/revistarios/media/revistas/2011/politica_educacional_no_brasil.pdf. Acesso em 25 mar. 2018.

SILVA, Ronaldo A. Rodrigues da. Arqueologia Industrial e Patrimônio Industrial: “Novo” enfoque à Memória Cultural. *Revista Fórum Patrimônio*. Belo Horizonte: UFMG, v. 2, n.2, 2009.

SILVA, Ronaldo A. Rodrigues da. O PATRIMÔNIO INDUSTRIAL BRASILEIRO: Reflexões à Memória e História do Século XX. *Anais do 1º Simpósio Científico ICOMOS Brasil*. 2017.

SILVA, Suely. 50 anos em 5: o Plano de Metas. Rio de Janeiro: CPDOC. 2017. Disponível em: <http://cpdoc.fgv.br/producao/dossies/JK/artigos/Economia/PlanodeMetas>. Acesso em 26 jan. 2018.

SMIT, Johanna. A informação no museu: não basta organizar, ainda é preciso preservar e comunicar! In: II SEMINÁRIO SERVIÇOS DE INFORMAÇÃO EM MUSEUS. 2012, São Paulo. *Anais do II Seminário Serviços de Informação em Museus*. 2012. p. 349-354.

SUEVO, Hélio. *A formação das estradas de ferro no Rio de Janeiro: o resgate de sua memória*. Rio de Janeiro: Memória do Trem. p. 24. 2004.

TORELLY, Luiz A. A. Notas sobre a evolução do conceito de patrimônio cultural. *Fórum Patrimônio*. v.5, n. 2, 2012.

UZEDA, Helena Cunha de. Os limites de fruição: Espaços de observação e circulação nas exposições de arte. *Arquimuseus*. In: *Anais do 2º Seminário Internacional Museografia e Arquitetura de Museus*. Identidade e Comunicação. 2010. Disponível em http://www.arquimuseus.arq.br/anais-seminario_2010/eixo_ii/p3-24-artigo-helena-uzeda.pdf.

Cartas

CIAM. ASSEMBLÉIA DO CIAM. 1933, Atenas. *Carta de Atenas*. 1933. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Carta%20de%20Atenas%201933.pdf>. Acesso em: 23 jan. 2018.

ESCRITÓRIO INTERNACIONAL DOS MUSEUS SOCIEDADE DAS NAÇÕES. 1931, Atenas. *Carta de Atenas*. 1931.

ENCONTRO INTERNACIONAL DE ARQUITETOS. 1977, Macchu Picchu. *Carta de Macchu Picchu*. 1977. Disponível em:

<http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Carta%20de%20Machu%20Picchu%201977.pdf>. Acesso em: 23 jan. 2018.

ICOMOS. Conselho Internacional de Monumentos e Sítios. *Carta de Florença*. 1981. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Carta%20de%20Florenc%CC%A7a%201981.pdf>. Acesso em 28. fev. 2018.

REUNIÃO DA ORGANIZAÇÃO DOS ESTADOS AMERICANOS. 1967, Quito. *Normas de Quito*. 1967. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Normas%20de%20Quito%201967.pdf>. Acesso em: 23 jan. 2018.

TICCIH. Comitê Internacional de Conservação do Patrimônio Industrial. *Carta de Nizhny Tagil*. 2003. Tradução pela Associação Portuguesa para o Patrimônio Industrial. Original em inglês. Disponível em: <http://ticcih.org/wp-content/uploads/2013/04/NTagilPortuguese.pdf>. Acesso em 23 jan. 2018.

Comitê Internacional de Conservação do Patrimônio Industrial. *Princípios de Dublin*. 2011. Disponível em: <http://ticcih.org/wp-content/uploads/2017/12/Princi%CC%81pios-de-Dublin.pdf>. Acesso em 29 jan. 2018

UNESCO. Conferência Geral da Organização as Nações Unidas para Educação, a Ciência e a Cultura. 1956, Nova Delhi. *Nova Delhi*. 1956. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Recomendacao%20de%20Nova%20Dheli%201956.pdf>. Acesso em: 23 jan. 2018.

Sites

CAU. Conselho de Arquitetura e Urbanismo do Brasil. [página de internet]. Disponível em: <http://www.caubr.gov.br/o-arquiteto-e-a-preservacao-do-patrimonio-historico>. Acesso em 28 mar. 2018.

Comitê Brasileiro de Preservação do Patrimônio Industrial. TICCIH Brasil. [página de internet]. Disponível em: <http://www.patrimonioindustrial.org.br/modules.php?name=Content&pa=showpage&pid=8>. Acesso em: 28 mar. 2018.

MUSEU IMPERIAL. A estrada de ferro. [página de internet]. Disponível em: <http://www.museuimperial.gov.br/informacoes-importantes.html?id=3022>. Acesso em 3 mar. 2018.

UNICAMP. Faculdade de Engenharia mecânica. Locomotivas a vapor. [página de internet] Disponível em: <http://www.fem.unicamp.br/~em313/paginas/locom0/locom0.html>. Acesso em: 24 jan. 2018.

Entrevista

COSTA, Ordilei. História das ferrovias. Entrevista concedida a Jessica Moraes. Rio de Janeiro. 2018. [A entrevista na íntegra encontra-se no anexo B].

ANEXOS

ANEXO A

Pesquisa de público - Museu do Trem

Período de aplicação: _____

Nº quest.: _____

Este questionário integra a pesquisa intitulada *O Museu do Trem do Rio de Janeiro: Uma Análise da Comunicação Museológica* realizada no âmbito do Mestrado Profissional em Memória e Acervos, da Fundação Casa de Rui Barbosa. O objetivo desta investigação é analisar o potencial comunicacional do Museu do Trem pelo viés da Museologia, com especial atenção ao projeto museográfico. Ressaltamos que não é preciso se identificar e os dados serão utilizados exclusivamente para fins acadêmicos.

Perfil do visitante (acima de 15 anos)

1. Qual o local de sua residência permanente?

Cidade/ Estado: _____

Bairro: _____

Se estrangeiro (País): _____

2. Gênero: () Masculino () Feminino () Outros

3. Em qual destas faixas etárias você se enquadra?

() Entre 15 a 25 anos () Entre 26 e 35 anos () Entre 36 a 45 anos () Entre 46 e 55 anos

() Entre 56 e 64 anos () Acima de 64 anos.

4. Qual sua formação escolar mais elevada e concluída?

() Sem instrução formal () Ensino Fundamental completo

() Ensino Médio completo () Ensino Superior completo () Pós-graduação completa

Informações sobre o museu

5. Como ficou sabendo do Museu do Trem?

() Por meio de amigos (boca a boca) () Reside nas proximidades do Museu

() Por meio de jornal, revista ou TV () Redes Sociais (internet), portais e blogs

() Site do Museu () Escolas/ Faculdades

() Passou em frente ao Museu () Outro: _____

6. É a sua primeira visita ao Museu do Trem? () Sim () Não

7. Você voltaria a este Museu? () Sim () Não

8. Indicaria a um amigo? () Sim () Não

9. Como você visitou o Museu?

() Com amigos () Com a família () Sozinho () Em casal () Em grupo organizado

10. Defina seu estado de espírito após visitar o museu:

- () Feliz com a experiência; () Indiferente () Cansado mentalmente;
 () Decepcionado; () Cansado fisicamente; () Outro: _____

Espaço de exposição

11. É perceptível uma ordem no percurso do circuito da exposição? () Sim () Não
12. Os recursos disponíveis para orientar o público no circuito expositivo (placas indicativas de banheiros, não fumar, não tocar, não fotografar etc.) são satisfatórios?
 () Sim () Não
13. Mediação na exposição é um serviço disponível? () Sim () Não
14. Você prefere visitar o espaço com mediador? () Sim () Não
15. As legendas são claras, objetivas e visualmente atrativas? () Sim () Não
16. Sabe da existência de canais de diálogo disponíveis para o público? () Sim () Não
17. Qual (is)? () Livro de sugestões/críticas () E-mail () Site () Não se aplica
18. O museu apresenta de forma eficiente o tema sobre ferrovias? () Sim () Não.
19. A exposição é adequada ao público infantil? () Sim () Não. Se não, por quê?
-
-

Relação com o Trem

1. Utiliza trem no dia a dia? () Sim () Não
 2. Com qual finalidade? () Trabalho () Lazer
 3. Com que frequência? () Dias úteis () Finais de semana
 4. Acredita que o transporte ferroviário é importante para locomoção? () Sim () Não
 5. Gosta de andar de trem? () Sim () Não () Talvez
 6. Se marcou talvez, diga-nos o por quê de modo breve.
-
-

Agradeço a colaboração,

Jessica Moraes Tavares da Costa
 Museóloga - COREM 2ª Região - 0997-I
 Mestranda / PPGMA-FCRB

ANEXO B

ENTREVISTA – História das Ferrovias

Roteiro desenvolvido pela mestrandia Jessica Moraes Tavares da Costa, de matrícula nº 2017.1.14 para atender a demanda de informações da dissertação do Mestrado Profissional em Memória e Acervos da Fundação Casa de Rui Barbosa. Através da história oral daqueles que vivenciaram a história das ferrovias em seu declínio no Brasil serão obtidos relatos para enriquecer o trabalho acadêmico. São questões abertas, podendo ser desenvolvidas livremente. Aplicado ao ferroviarista Ordilei Costa.

Questão 1 – Qual sua ligação com as ferrovias?

Nasci em Nova Friburgo (no ano de 1945) perto da Estação Ferroviária de Passageiros. Da minha casa ouvia os trens nas chegadas e saídas. Eram vários horários e o apito e badalo do sino me empolgavam. Sempre arranjava um jeito de ir lá ver o movimento, mas o que encantava mesmo era a locomotiva bem junto da plataforma, permitindo até colocar a mão nela. Os maquinistas as tratavam com muito carinho, estavam sempre brilhando. Ali ouvi dizer que alguns cuidavam da máquina melhor do que da própria esposa. Como criança apaixonada por trem não via nada de errado nisso.

Quando resolvi escrever um livro o trem foi a primeira coisa que veio à minha cabeça. Essa paixão que cresceu comigo, teve forte impacto quando erradicaram o ramal de Nova Friburgo em 15 de julho de 1964. Eu que tantas vezes viajara nele senti muito e na primeira chance de registrar minha paixão, eu o fiz, principalmente na pessoa do José, o principal personagem do meu livro “O Apito do Trem”.

Questão 2 – Quando iniciou o seu engajamento em prol da preservação das ferrovias?

Comecei as pesquisas para escrever o livro em 2007, foi por aí que iniciaram os contatos com instituições voltadas para a preservação ferroviária. Hoje faço parte de algumas e, também, sou membro titular da Academia Ferroviária de Letras, tendo tomado posse em 2012, ano do lançamento de “O Apito do Trem”. A exigência para ser titular é ter um livro escrito com a temática trem.

Hoje sou presidente do Clube do Trem de Nova Friburgo, instituição recentemente criada com o objetivo da preservação e revitalização ferroviária. Estamos conseguindo acervo para, inicialmente, criar um memorial com peças de pequeno porte, fotos e historiografia. Nesse futuro espaço realizaremos palestras e recepcionaremos escolas, cidadãos locais e turistas. Um de nossos sócios, especialista no assunto, está desenvolvendo um software que nos levará em uma viagem virtual de trem por toda a cidade e arredores. Cabe lembrar que o trem passava por toda a extensão de Nova Friburgo, inclusive por dentro da sua principal praça.

Questão 3

Por qual ou quais motivos o senhor acredita que as ferrovias tenham entrado em declínio?

Curiosamente um dos presidentes que mais progresso trouxe para o país, Juscelino Kubitschek, foi o iniciador do declínio da ferrovia no Brasil, ao privilegiar o rodoviarismo, facilitando a vinda de fábricas produtoras de veículos com incentivos e a construção de novas estradas de rodagem e pavimentação de muitas existentes. Em seu governo não se construiu novas ferrovias e a malha existente, cerca de 38 mil quilômetros, deixou de ter manutenção adequada e, pior, não foi modernizada. Em 1957 JK. Criou a RFFSA – Rede Ferroviária Federal S/A com a fusão de 22 estradas de ferro brasileiras. Alguns autores especializados em ferrovias, cada qual à sua maneira, dizem que o processo era o mesmo em todos os governos: deixar sucatear para depois alegar falta de verba para a manutenção ou substituição.

O primeiro grande golpe aconteceu no governo militar, com a extinção de muitos ramais ferroviários sob a alegação de serem deficitários. Nesse período iniciou a construção e modernização de várias rodovias, sendo a Transamazônica o melhor exemplo da insensatez de nossos dirigentes, pois em nenhum país civilizado do mundo se transporta cargas/passageiros para longas distâncias através de caminhão/ônibus. Cabe aqui uma excepcional e absurda comparação:

– Números do relatório “Acidentes de Trânsito nas Rodovias Federais Brasileiras: Caracterização, Tendência e Custos para a Sociedade Brasileira”, divulgado pelo IPEA – Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada em 2015, referentes ao ano de 2014:

- 169.163 acidentes de trânsito (301.351 veículos envolvidos)
- 100.000 feridos, sendo 26.000 gravemente (apresentados números redondos)
- 8.227 mortos (23 por dia)

– Shinkansen (trem de alta velocidade japonês), inaugurado em 1964 e substituído por um modelo mais novo em 2014. Trafegou durante 50 anos, a 250km/h, sem um único acidente.

- Ordilei Alves da Costa – Escritor e Pesquisador Ferroviário – (22) 98811.2092.