



Memória ferroviária em questão: reflexões sobre a possibilidade do reconhecimento de um patrimônio ferroviário imaterial à luz da Lei nº 11.483 de 2007

Railway memory in question: reflections on the possibility of recognition of an intangible railway heritage in Law no. 11483 of 2007

DOI: 10.56238/isevmjv1n2-006

Recebimento dos originais: 03/04/2023

Aceitação para publicação: 24/04/2023

Luana de Carvalho Silva Gusso

Doutora em Direito do Estado pela UFPR; Professora do Programa de Mestrado em Patrimônio Cultural e Sociedade – PMPC- UNIVILLE

Grasiéle Aparecida da Costa Ferreira Peters

Doutoranda em Programa em Patrimônio Cultural e Sociedade (PMPCS-UNIVILLE)

E-mail: grasihistoria@gmail.com

RESUMO

O presente estudo é uma reflexão sobre as potencialidades da interpretação da expressão “memória ferroviária” presente na Lei Federal nº 11.483 de 2007. Partindo de uma análise do discurso legal contido em dispositivos legislativos como a referida lei, o Decreto do IPHAN no. 407 de 2010 e o artigo 216 da Constituição Federal de 1988 se tencionou a expressão “memória ferroviária” no sentido de desvelar seus possíveis significados no contexto da patrimonialização ferroviária no Brasil. Com o desmonte do modal ferroviário e, posteriormente, com a decisão governamental de sua privatização, restou evidenciada a necessidade de proteção e de preservação dos bens ferroviários, muitas vezes, sucateados. Esta interessante letra legislativa, a Lei no. 11.483 de 2007, passou a competência para a proteção e preservação do patrimônio ferroviário ao IPHAN e, destacou em seu artigo 9º, a expressão “memória ferroviária”. Todavia, segundo o próprio IPHAN, mediante o Decreto n. 407 de 2010, a memória ferroviária realça o já consolidado patrimônio ferroviário em uma perspectiva material. Nesse sentido, se aposta na possibilidade de uma interpretação mais ampla destes dispositivos, à luz da própria Constituição Federal, para abarcar o reconhecimento do patrimônio ferroviário imaterial, desvelando outras dimensões como os saberes, os fazeres e a memória de homens e de mulheres que compõe o modal ferroviário ressaltando ainda mais sua importância na história brasileira.

Palavras-chave: Patrimônio cultural, Patrimônio ferroviário, Memória.

1 INTRODUÇÃO

O presente artigo pretende discutir a possibilidade do reconhecimento de um patrimônio imaterial ferroviário relacionado com a “memória ferroviária”, a partir da leitura da Lei Federal nº 11.483 de 2007, que dispõe sobre a “revitalização do setor ferroviário, altera dispositivos da Lei

nº 10.233, de 5 de junho de 2001, e dá outras providências”, em especial seu artigo 9º, citado a seguir *in verbis*:

Art. 9º Caberá ao Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - IPHAN receber e administrar os bens móveis e imóveis de valor artístico, histórico e cultural, oriundos da extinta RFFSA, bem como zelar pela sua guarda e manutenção.

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

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

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

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

Segundo o dispositivo legislativo, caberia ao IPHAN um papel de guardião e de zelador dos bens recebidos da extinta Rêde Ferroviária Federal Sociedade Anônima (R.F.F.S.A.) que, por seguinte, receberam o grifo de valor artístico, histórico e cultural. Contudo, o foco do presente estudo vai além do referido *caput* do presente artigo, deitando seus olhos para o paragrafo 2º., cujo destaque é o papel de “preservação e difusão da Memória Ferroviária”. Nesse sentido, nos importa os possíveis significados da expressão “memória ferroviária”. O artigo, nos incisos subsequentes, lista de forma linear alguns aspectos museais, colecionistas e de bens materiais que comporiam a memória ferroviária a ser promovida pelo IPHAN. Mas poderia representar algo a mais, destacando a possibilidade de reconhecimento dos aspectos imateriais para o patrimônio ferroviário brasileiro? Assim, este reconhecimento comporia mais um aspecto essencial para a necessidade da efetiva preservação do patrimônio ferroviário nacional, ampliando sua discussão sobre proteção e promoção no desvelamento de novos agentes, sujeitos e rostos, portadores de saberes e fazeres únicos de uma memória ferroviária, por vezes, silenciada pelo desmonte e pela privatização do sistema ferroviário nacional. Vamos à discussão.

2 REDE FERROVIÁRIA FEDERAL SOCIEDADE ANÔNIMA (R.F.F.S.A.): DESCAMINHOS ENTRE SUA CRIAÇÃO À PRESERVAÇÃO

A Lei nº 3.115 de 16 de março de 1957 foi responsável por aglutinar ou unificar as ferrovias de propriedade da União ou por elas administradas, criando neste ato a Rêde Ferroviária Federal Sociedade Anônima (R.F.F.S.A). Todavia, este processo foi marcado por profundas divergências, seja pelo descompasso com a política interna econômica da época, que já valorizava o discurso expansionista da malha rodoviária, seja pelas dificuldades logísticas como as diferenças entre os diversos tipos de bitolas usadas nas ferrovias, que às vezes impediam o fluxo entre elas(2),



Nessa linha, pode parecer que a criação da RFFSA seguia na contramão dos significados atribuídos ao modal ferroviário pelo governo brasileiro, capitaneado pelo então presidente Juscelino Kubitschek, que não incluía ampliar os investimentos férreos, mas sim rodoviários atraindo investidores do ramo automobilístico para o país. A indústria automobilística seguiria efeito cascata, pois atrairia empresas especializadas em autopeças, óleos lubrificantes, componentes eletrônicos, seguindo a tendência de polo econômico. Todos esses fatores contribuíram para que a ferrovia brasileira ficasse em segundo plano, iniciando a queda nesse tipo de transporte, ocasionando diversas desativações por todo país. Apesar disso, a RFFSA, com sede no Rio de Janeiro, atuou durante 40 anos em 19 estados. Assim, corrobora:

Na década de 1960 iniciou-se o processo de estagnação do modal ferroviário e de erradicação dos ramais antieconômicos. Desse período até a década de 1990, a RFFSA, a partir de estudos e esforços do governo brasileiro, passou por reformas administrativas para sua descentralização, originando as Superintendências Regionais. (PROCHNOW, 2014, p.21)

Com a diminuição da importância estratégica do modal ferroviário, desencadeou-se um processo de sucateamento que chamou atenção de autoridades e de intelectuais. Já nos anos 80, se discutiu a necessidade de preservação de bens materiais e documentos relacionados ao modal ferroviário no Brasil. Após denúncias de deterioração de documentos e edificações, o Ministério dos Transportes elaborou o programa PRESERVE – Programa de Preservação do Patrimônio Histórico, com objetivo de preservar a história dos transportes no país. Neste programa, o DNER – Departamento Nacional de Estradas de Rodagem ficaria com a incumbência das rodovias e as ferrovias ficariam a cargo da RFFSA. A posteriori, a RFFSA em continuação/ramificação do programa criado pelo ministério dos transportes estrutura o PRESERFE - Programa de Preservação do Patrimônio Histórico Ferroviário, com ideário de preservar o patrimônio arquitetônico ferroviário. Assim,

Em 1986, a RFFSA criou o Setor de Preservação do Patrimônio Histórico Ferroviário – PRESERFE, ligado à Superintendência de Patrimônio e mais tarde transformado em Gerência. O PRESERFE, tendo como base as diretrizes estabelecidas pelo programa inicial, ficou responsável pela manutenção e orientação de trabalhos referentes à preservação na empresa, contando com uma equipe de arquitetos e museólogos, além de estagiários de diversas áreas. (MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES, 1991)

Conforme estabelece o Manual de Preservação de Edificações Ferroviárias Antigas, lançado em 1991 pelo Ministério dos Transportes, a atribuição da PRESERFE era garantir a integridade do patrimônio ferroviário, porém restrito a edificações. Em alguns trechos é possível sentir o enaltecimento de caráter “pedra e cal”, em que as estações de trem são tomadas como

referência marcante da paisagem urbana brasileira a partir de meados do século XIX. Nesse sentido, destaca Matos, que durante as atividades preservacionistas da PRESERFE:

Os prédios e estações serviam como base para instalação dos museus, centros documentais e para a realização das atividades educativas e culturais. Os documentos alimentavam tanto as exposições quanto a produção de pesquisas sobre o desenvolvimento das estradas de ferro e sua relação com a história regional e com o território, sendo esta uma diretriz desenhada pela Secretaria Executiva do Preserve. Era importante vincular os novos espaços ferroviários com a população e com a cidade, produzindo sentido e significados, acionando o caráter simbólico da ferrovia e a contribuição dos transportes no desenvolvimento local de outrora. Nesse sentido, entende-se que era de igual importância desenvolver atividades culturais, educativas e lúdicas voltadas para o público infantil, criando uma identidade com os futuros consumidores da tradição ferroviária. (2015, p.102)

A culminação do esfacelamento do transporte ferroviário foi marcada pela assinatura da Lei 8.031/90, usualmente conhecida como “Lei da Privatização”, em que o então presidente Fernando Collor de Mello abriu as portas da administração pública para o investimento oriundo de capital privado, buscando um ajuste econômico para o país que apresentava dificuldades de crescimento. Em 1992, através do Decreto nº 473, a RFFSA é incluída no Plano Nacional de Desestatização - PND, iniciando o processo de privatização com concessão de 30 anos, podendo ser prorrogada pelo mesmo período.

A PRESERFE foi responsável pela preservação férrea até final da década de 90 quando o processo de desestatização foi concretizado e a ferrovia foi privatizada. Com a privatização, a missão de garantir a preservação foi transferida para o IPHAN, o órgão competente administrativamente, com responsabilidades de preservação espalhados pelo país em seguimentos diversos, o que, de fato, dificulta uma preservação dos bens ferroviários de forma concreta.

2.1 QUESTÕES LEGAIS SOBRE A PRESERVAÇÃO FÉRREA

Em 2003, o Comitê Internacional para a Conservação do Patrimônio Industrial elaborou a carta de Nizhny Tagil, em que foi apresentada a importância da industrialização e, conseguinte, a necessidade de estudo e da preservação do seu legado nos quais seriam também enquadrados os patrimônios ferroviários pela sua significância no processo de industrialização mundial, seja pelo fundamento tangível, e intangível. Nesse sentido,

os edifícios e as estruturas construídas para as atividades industriais, os processos e os utensílios utilizados, as localidades e as paisagens nas quais se localizavam, assim como todas as outras manifestações, tangíveis e intangíveis, são de uma importância fundamental. Todos eles devem ser estudados, a sua história deve ser ensinada, a sua finalidade e o seu significado devem ser explorados e clarificados a fim de serem dados a conhecer ao grande público. (TICCIH, 2003, p.2, grifo nosso)

Podemos observar como tal Comitê estava antenado com a preservação das manifestações tangíveis e intangíveis, além de corroborar critérios de valoração do bem enquanto valor universal e não sua singularidade (diferentemente do critério empregado em outros processos de preservação). Aponta-se como importante, neste contexto, o valor social do bem, pois fez parte da vida de homens e mulheres que em algum momento tiveram sentimento identitário. Quanto a sua proteção legal a Carta considera os bens industriais como patrimônios culturais, porém com a necessidade de proteção específica.

Outro importante marco legal foi a Medida Provisória nº 353, de janeiro de 2007, subsequentemente revertida para a Lei nº 11.483 do mesmo ano. Quando encerrado o processo de privatização, ocorreu uma categorização dos bens ferroviários e a indicação das entidades responsáveis. Sendo assim, mediante a citada Lei, efetuou-se a seguinte divisão entre os bens ferroviários: bens móveis (3), imóveis (4), operacionais (5) e não operacionais (6). Determinou-se ainda que, os bens imóveis fossem incorporados a União, exceto os operacionais que ficariam sobre responsabilidade do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT - assim como os bens imóveis não operacionais com finalidade de reserva técnica.

No entanto, independentemente da transferência de propriedade dos bens da extinta RFFSA para União e DNIT, a responsabilidade sobre a administração dos bens de natureza cultural passou a ser do IPHAN, conforme destaca o caput do artigo 9º. da Lei 11.483 de 2007, já citada: “Caberá ao Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - IPHAN receber e administrar os bens móveis e imóveis de valor artístico, histórico e cultural, oriundos da extinta RFFSA, bem como zelar pela sua guarda e manutenção”.

Assim, foi apenas em 2007 que os bens ferroviários considerados de valor cultural passaram a ser administrados oficialmente pelo IPHAN, que assume a missão de zelar por milhares de bens de caráter cultural distribuídos em todo país.

Os inventários foram realizados por empresas contratadas pelas superintendências estaduais que possuem malha da extinta RFFSA, revelando uma gama diversificada de bens imóveis como estações, oficinas, galpões, superestruturas como caixas d’água, pontilhões e túneis, edifícios residenciais, edifícios administrativos, oficinas, rotundas, áreas de manutenção, depósitos de vagões, locomotivas, entre outros. (CAVALCANTI, CARNEIRO, GIANNECCHINI, 2012. Pg.11).

Devido à grande quantidade de bens ferroviários, acredita-se que o IPHAN tem enfrentado diversas dificuldades na realização da inventariança dos bens, bem como sua devida preservação. Mais uma atribuição para um órgão já responsável por analisar diversos processos de

patrimonialização da iniciativa pública e privada. O contingente que comporia tal conjunto patrimonializável ferroviário é vasto como a seguir, resta citado:

Os dados preliminares da Inventariança da extinta RFFSA apresentados ao IPHAN em 2007 afirmavam que esse universo é composto por 52.000 bens imóveis, 15.000 bens classificados pela RFFSA como históricos, 31.400 metros lineares de acervo documental, 118.000 desenhos técnicos, 74.000 itens bibliográficos, e um incalculável número de bens móveis espalhados nos escritórios regionais da RFFSA, em almoxarifados, depósitos e pátios. Além destes, também são objeto de análise e avaliação por parte do IPHAN os bens concedidos durante o programa de desestatização da RFFSA. (CAVALCANTI, CARNEIRO, GIANNECCHINI, 2012. Pg.4).

3 UMA LACUNA NO TRILHO: O RECONHECIMENTO DA IMATERIALIDADE

Isso posto, gostaríamos de destacar a lacuna existente no reconhecimento dos aspectos imateriais no patrimônio ferroviário. Seguindo a trajetória especificada pela Lei 11.483, o patrimônio ferroviário material encontra-se bem delimitado, cujo instrumento de sua declaração e proteção, o tombamento, é um ato firmado em Lei. Em situação diversa, encontramos a possibilidade de refletir sobre os aspectos imateriais deste patrimônio, em consonância com a descrição da Constituição Federal de 1988, em seu artigo 216 (7).

A partir da leitura da expressão “memória ferroviária” resta algumas inquietações referentes à empregabilidade do termo pelos relatores da Lei, uma vez que se o imaterial não estiver contemplado, qual seria o sentido atribuído ao termo? Tão somente uma confusão, em que a “memória ferroviária” seria um complemento para a materialidade do patrimônio ferroviário, limitando – se apenas a conservação, restauro de bens ferroviários?

O IPHAN, explica o uso termo na seguinte forma:

Formulada dentro do parlamento brasileiro com a intervenção das associações de ferroviários, a categoria memória ferroviária foi aplicada por meio de política pública para agir na preservação do patrimônio ferroviário. Tal como consta na supracitada Lei, o legislador equipareu a categoria memória ferroviária a patrimônio ferroviário, segundo as práticas históricas de atribuição de valor e proteção que formaram o campo de conhecimento da instituição. (MATOS, 2015, p.62)

Tal citação é um indício sobre o uso do termo em que a categoria “memória ferroviária” foi inserida pelo parlamento equivalendo memória a patrimônio, o que de certa forma, se distanciou de uma discussão sobre imaterialidade. Porém, seu uso no texto da Lei buscou, a primeira vista, amenizar as tensões entre governo e entidades preservacionistas do legado ferroviário descontentes com a privatização do modal.

O uso da expressão “memória ferroviária”, anterior a Lei, segundo Matos:

É no contexto de ebulição preservacionista que se inauguram os primeiros usos da expressão “memória ferroviária”. Inicialmente os periódicos veiculavam a palavra



memória em matérias que prestavam homenagem póstuma a ferroviários ilustres, cujas contribuições para o desenvolvimento do transporte ferroviário eram recuperadas. O uso da expressão “memória ferroviária” começou a ser identificado primeiramente na Revista Ferrovia (ano 43, nº 69, nov./dez. 1979, p.22).” (MATOS, 2015, p.62)

Até 2007, havia uma proteção legal sobre o patrimônio ferroviário, visto que a lei 10.413 de 2002 já decretava o tombamento de bens culturais pertencentes ao processo de desestatização, onde a RFFSA estava inclusa desde 1992. Vemos aqui, o uso do tombamento como mecanismo de proteção ao bem, ocorre que, novamente o imaterial não foi contemplado como bem cultural, pois a referida lei se utilizava dos parâmetros do artigo 1º do decreto 25 de 1937 para estabelecer os critérios de valoração para tombamento. Entretanto, esta lei foi raramente aplicada como prevê seu parágrafo 2., quase se tornando uma espécie de “letra morta” em razão de sua pouca efetividade.

Foi em 2010 que o IPHAN, em conformidade com a lei nº 11.483 de 2007, estabeleceu a Portaria nº407, que versa sobre os parâmetros de valoração e de procedimentos para inscrição na Lista de Patrimônio Cultural Ferroviário. Dentre suas considerações iniciais, a Portaria afirma que necessita realizar ações para difundir a Memória Ferroviária conforme estabelece a lei no. 11.483 de 2007, além de considerar o reconhecimento de valor cultural dos bens de natureza material e imaterial conforme a Constituição de 1988.

A Portaria nº 407 poderia representar a instrumentalização da “Lei da Memória Ferroviária”, pois definiria as diretrizes e os parâmetros para a realização deste reconhecimento. Ainda inova ao estabelecer procedimentos administrativos paralelos ao modelo tradicional de submeter os bens à apreciação do Conselho Consultivo para o tombamento. No caso da tipologia ferroviária, com a criação da Comissão de Avaliação e da Lista, ficou instituído outro instrumento de acatamento de bens móveis e imóveis, distinto do tombamento. (MATOS, 160-161)

Todavia, a descrição do artigo 4º. da Portaria é clara quanto ao tipo de bens (móveis e imóveis), destacando a prevalência de materialidade no modal ferroviário.

Art. 4º São passíveis de inclusão na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário os bens móveis e imóveis oriundos da extinta RFFSA:

I – Que apresentem correlação com fatos e contextos históricos ou culturais relevantes, inclusive ciclos econômicos, movimentos e eventos sociais, processos de ocupação e desenvolvimento do País, de seus Estados ou Regiões, bem como com seus agentes sociais marcantes;

II – Portadores de valor artístico, tecnológico ou científico, especialmente aqueles relacionados diretamente com a evolução tecnológica ou com as principais tipologias empregadas no Brasil a partir de meados do século XIX até a década de 1970;

III – Cujo intuito de valoração cultural seja objeto de manifestação individual ou coletiva de pessoa física ou jurídica, pública ou privada, desde que devidamente justificada, podendo ser, inclusive, motivada por seu valor simbólico.

Parágrafo único. Os bens passíveis de valoração serão analisados e avaliados, isoladamente ou em conjunto, mediante processo administrativo. (IPHAN, 2010, p.2, grifo nosso)

A referida portaria norteia que o Patrimônio cultural ferroviário é integrado por bens móveis, tais como material rodante, peças, documentos em geral, arquivos, livros, pinturas, fotos, plantas, mapas, objetos de decoração, equipamentos de ferrovia, dentre outros; e imóveis, como pátios, estações, armazéns, oficinas, caixas d'água, entre outros – tomados em conjunto ou isoladamente, desde que tenham valor artístico, histórico e cultural.

Sendo assim, a presente Portaria é conflitante com o artigo 216 da Constituição Federal, *in verbis*:

Constituem Patrimônio Cultural brasileiro os bens de natureza material e imaterial, tomados individualmente ou em conjunto, portadores de referência à identidade, à ação, à memória dos diferentes grupos formadores da sociedade brasileira, nos quais se incluem:

- I - as formas de expressão;
- II - os modos de criar, fazer e viver;
- III - as criações científicas, artísticas e tecnológicas;
- IV - as obras, objetos, documentos, edificações e demais espaços destinados às manifestações artístico-culturais;
- V - os conjuntos urbanos e sítios de valor histórico, paisagístico, artístico, arqueológico, paleontológico, ecológico e científico. (BRASIL, 1988, grifo nosso)

Nesse sentido, a Portaria apresenta uma lacuna entre a compreensão da Carta Magna redigida em 1988 e a legislação que busca proteger o patrimônio cultural deste segmento, tornando, de certa forma, invisível, uma discussão fértil sobre o reconhecimento da imaterialidade, haja vista que os ferroviários fizeram parte da formação identitária do país devido a sua significância para o transporte brasileiro desde o século XIX até a atualidade, além de serem portadores de saberes e de fazeres constituintes de parte da história nacional.

Esta lacuna se faz sentir ao valorizar exclusivamente a importância e, sem dúvida, a única trajetória do conjunto material do modal ferroviário brasileira. Mas ao destacar, mediante um instrumental legal, a existência e o reconhecimento de uma “memória ferroviária”, possibilitaria a ampliação de discussões e ações que versariam no desvelamento de narrativas, de subjetividades, de saberes e de fazeres, de homens e mulheres, de conhecimentos e experiências, enfim, um conjunto de vidas componentes de uma imaterialidade que significa, para além do ferro, do maquinário e da graxa, um momento marcante da história brasileira.

Estamos assim, de acordo com MATOS, em sua afirmação sobre a importância da Portaria no. 407 como uma “Lei da Memória Ferroviária”, entretanto, tal memória precisa ir além da materialidade da ferrovia, refletindo os saberes, as manifestações de uma categoria laboral, pessoal

e histórica, que desde a inauguração da primeira ferrovia brasileira em 1854 está presente na vida e na trajetória de centenas de pessoas no país.

3.1 ESTAÇÃO DA MEMÓRIA: O QUE É MEMÓRIA FERROVIÁRIA

As inquietações de interpretação que surgiram pelo uso da expressão “Memória Ferroviária” na Lei Federal 11.483 de 2007, que dispõe sobre a “revitalização do setor ferroviário”, fizeram-nos a repensar no significado para tal expressão.

Conforme destaca Pesavento (2000, p. 90), “[...] a memória representa, no tempo do presente, uma vivência e uma sensibilidade transcorridas num outro momento”. Já Thomson nos faz refletir em torno das camadas da memória, compostas por versões diversas, onde

Compomos nossas reminiscências para dar sentido a nossa vida passada e presente. *Composição* é um processo de ‘construção’ de reminiscência. De certa forma, nós as compomos ou construímos utilizando as linguagens e os significados conhecidos de nossa cultura (THOMSON, 1997, p.56).

Memórias relacionadas à trajetória ferroviária estão presentes na sociedade brasileira desde 1854, tais reminiscências atravessam. Deste modo, a Memória Ferroviária é antiga, no entanto, o reconhecimento legal sobre a Memória Ferroviária é extremamente recente: a expressão foi usada pela primeira vez juridicamente em 2007 pela Lei nº 11.483 daquele ano.

A Memória Ferroviária ultrapassa as lembranças dos funcionários. Nesse sentido, para Halbwachs (2006, p. 39):

É preciso que esta reconstrução funcione a partir de dados ou de noções comuns que estejam em nosso espírito e também no dos outros, porque elas estão sempre passando destes para aqueles e vice-versa, o que será possível somente se tiverem feito parte e continuarem fazendo parte de uma mesma sociedade, de um mesmo grupo.

A Memória Ferroviária vem na relação da pessoa com o bem por intermédio do grupo em que está inserido, na troca de experiência, vivências, saberes, angústias e demais representações em torno da temática. Ou seja, é preciso fazer parte do grupo ferroviário, seja enquanto trabalhador, familiar ou sociedade em geral. Sobre isso, Halbwachs afirma:

No primeiro plano da memória de um grupo se destacam as lembranças dos eventos e das experiências que dizem respeito à maioria de seus membros e que resultam de sua própria vida ou de suas relações com os grupos mais próximos, os que estiveram mais frequentemente em contato com ele (HALBWACHS, 2006, p.51).

Seguindo a linha de memória coletiva do autor, entendemos Memória Ferroviária como um conjunto de representações simbólicas no que se refere a patrimônio ferroviário, transitando entre o bruto e os saberes, modos de fazer e experiências ferroviárias.

Nesse diálogo, acerca da memória Nora (1993, p.9) afirma que:

Memória é a vida, sempre carregada por grupos vivos e, nesse sentido, ela está em permanente evolução, aberta a dialética da lembrança e do esquecimento, inconsciente de suas deformações sucessivas, vulnerável a todos os usos e manipulações, susceptível de longas latências e de repentinas revitalizações. [...] A memória se enraíza no concreto, no espaço, no gesto, na imagem, no objeto.

3.2 MEMÓRIA FERROVIÁRIA EM MAFRA –SC

Localizada ao norte de Santa Catarina, a cidade de Mafra abrange duas das três ferrovias catarinense, sendo o trecho Mafra – Lages e a ferrovia do Contestado (através do Ramal Porto União – São Francisco, trecho ativo apenas de Mafra até São Francisco).

Mafra pertence a um entroncamento ferroviário responsável por ligações entre os litorais de Santa Catarina e Paraná, bem como norte paranaense e serra catarinense, as quais fazem conexão com outras regiões do país. Sendo assim, numa cidade de aproximadamente 53.000 habitantes é corriqueiro conhecer ferroviários e/ou seu familiares, o que facilitou a exploração do campo ferroviário mafrense.

Destacamos que Mafra não contém patrimônio ferroviário institucionalizado, porém, há vários bens que se destacam como patrimônios de acordo com entrevistas realizadas.

Na busca por entender os significados das relações sociais, incorporadas à diversidade de pontos de vista dos sujeitos, utilizamos a metodologia de história oral como instrumento útil no desvelamento da complexidade e dinâmica social, com reflexões necessárias sobre memória e história, em que passado e presente pode parecer subjetivos de acordo com testemunhos.

Para compreender a transformação de uma cidade é oportuno escutar essas vozes enfraquecidas pelo tempo e pela sociedade. Os ferroviários mafrenses são testemunhas de um tempo que, se não lhes for dada a oportunidade de narrar, ficará trancafiado nas teias da memória individual.

Um mundo social que possui uma riqueza e uma diversidade que não conhecemos pode chegar-nos pela memória dos velhos. Momentos desse mundo perdido podem ser compreendidos por quem não os viveu e até humanizar o presente (BOSI, 1994, p.85).

Bosi (1994, p. 77) navega sobre o abandono das lembranças dos velhos. A sociedade rejeita o velho e não oferece nenhuma sobrevivência à sua obra. Perdendo a força de trabalho ele já não é produtor, nem reproduzidor. “Se a posse, a propriedade, constituem, segundo Sartre, uma defesa contra o outro, o velho de uma classe favorecida defende-se pela acumulação de bens. Suas propriedades o defendem da desvalorização de sua pessoa [...]”.

Essa rejeição está atrelada à falta de reciprocidade entre as gerações, tornando-nos tolerantes às experiências dos idosos, tolerância esta que atravessa a abdicação do diálogo de modo que não se dá ao indivíduo a oportunidade de narrar suas experiências de vida, discriminando o olhar do outro.

Buscando a compreensão sobre o significado da ferrovia para a classe ferroviária e seus familiares, estes foram entrevistados no decorrer do ano de 2017.

O trabalho ferroviário não aconteceu da mesma forma em todas as cidades brasileiras, cada local é único, dotado de significados, com indivíduos de características divergentes entre si, o que gera experiências de vida diferentes e próximas ao mesmo tempo. Ser ferroviário, assim como qualquer trabalho, significava encontrar dificuldades ao longo do caminho.

Todas as vivências contêm semelhanças, aspectos comuns que geram disposições parecidas na consciência. Nesse caso, podemos falar de eventos estruturados, ou estruturas de eventos, que produzem configurações comuns da consciência (KOSELLECK, 2014, p. 248).

Durante as conversas cada ferroviário lembrou de percausos diferentes, de acordo com a área de atuação que exercia na ferrovia. O senhor Antônio Jungles, que atuou anos na oficina como metalúrgico, conta que o barulho era grande no interior da oficina e que, mesmo a empresa oferecendo equipamentos de proteção, muitos colegas se recusavam a usar. O uso de biocidas para evitar a rápida deterioração dos dormentes de madeira era comum. Durante a conversa o ferroviário mostra uma foto sua em frente a um vagão de creosoto narra como ocorria o processo de limpeza dos vagões:

Nós estávamos trabalhando num vagão de veneno chamado de creosoto, mas nós não sabíamos. Ficava um embaixo, um em cima e um lá dentro, aí num trabalho eu estava lá dentro e sentia que quando eu mexia no barro para tirar lá de dentro ardia muito o rosto, daí os outros também estavam reclamando. Eu fui lavar o rosto e ficava pior. Eu fui falar com o supervisor e ele chamou o médico, depois o médico foi lá e disse que era veneno *pra* passar nos dormentes. Mandaram nós para Curitiba para fazer radiografia dos pulmões (JUNGLES, 2017).

Pedro Moreira Benedito também narra sua trajetória e as atividades por ele desenvolvidas em cada uma de suas funções:



Eu comecei como carvoeiro, depois passei a foguista, trabalhei muito tempo como foguista, aí fui a maquinista. O carvoeiro vem a ser um ajudante do foguista, então viajam em dois em uma máquina, ou se ele está trabalhando parado no depósito o serviço dele é limpar a máquina, abastecer a máquina com lenha, carvão ou nó de pinho, afinal abastecer a máquina. O serviço de foguista é serviço de viagem, viajar, fazer fogo, manter a pressão suficiente para a locomotiva. O maquinista trabalha como piloto da locomotiva (BENEDITO, 2014).

O imaginário urbano referente à profissão de maquinista nos remonta a uma das funções de maior destaque dentro da ferrovia. Contrariando o pensamento popular, João Paulo Kovalski narra os percalços passados nos trechos durante as viagens.

Na grande verdade às vezes tinha que dormir em vagão velho ou num rancho que o batalhão deu *pra* dormir porque não tinha condições, mas não era só em Lages, era em vários lugares e o problema era no frio. Tem gente que diz que é bom, não é bom, é engano! Tem gente que diz que maquinista não faz nada, nada é porque nunca sentou num comando! Tem que trabalhar com os pés, olhar como está o funcionamento dos motores no painel (KOVALSKI, 2014).

Seu Pedro lembra como era difícil a alimentação no trecho.

A comida era o maquinista que levava de casa. Às vezes, quando era para trabalhar dia e noite, então os familiares do foguista e maquinista mandavam com o trem de passageiro uma marmita de comida ou pão. Aí ia com o passageiro, quando o trem de passageiro alcançasse o trem de carga então entregava (BENEDITO, 2014).

Com o desenvolvimento do transporte ferroviário, as máquinas a vapor foram gradativamente substituídas pelas locomotivas a diesel. Sobre essa mudança na forma de trabalho, Benedito declara:

Deu uma mudança grande, porque a máquina a fogo é sacrificado, é calor, sujeira, e a diesel não, a diesel o cara trabalha sentado só controlando os botões nas “alavanquinhas” para controlar marcha-frente, marcha-ré, marcha-neutro, então é mais facilitado em dois, mas um é só para [caso] dê uma desavença no maquinista, uma doença qualquer, então tem o auxiliar ali para socorrer. [...] Quando passamos a trabalhar com locomotiva a diesel tinha que trabalhar uniformizado, terno azul, camisa branca e gravata preta, tudo “x”, sapato bem polido. Na época da máquina a fogo era de qualquer jeito! Só que tinha que usar boné, por que não podia usar chapéu ou sem chapéu, era boné. Era maquinista, foguista, [com] boné na cabeça. Se não seguisse as regras seria chamado atenção, seria punido. Quando passei a trabalhar com a diesel dobrou a exigência porque nós tínhamos que ir conforme a chefia queria, uniformizados, boné, bem trajados, barba feita, tudo em ordem. Não podia ir meio de qualquer jeito (BENEDITO, 2014).

Para Koselleck (2014, p. 253), “Muitas coisas são esquecidas, outras permanecem fincadas na consciência como um espinho. Muitas coisas são recalçadas, outras são glorificadas”. O desligamento de um ferroviário após anos de dedicação, neste caso, foi um dos temas abordados

nas conversas com os entrevistados, de modo que pudessem contar como foi essa experiência de vida.

Na década de 1990 a RFFSA inicia o programa de demissão voluntária incentivando os funcionários a romper o contrato trabalhista, haja vista que as negociações de privatização já estavam ocorrendo e as demissões ocorreriam de qualquer forma. João Maria Moreira, que trabalhava na oficina, lembra: “A partir da privatização, a Rede foi perdendo tudo. Eu lembro que fui escalado para demolir vagão novo para vender como sucata, dava uma dor no coração”.

Como consequência da privatização, as empresas administradoras da concessão desativaram trechos, desligaram funcionários, cancelaram o transporte de passageiros e fecharam estações, gerando mágoa e revolta para a população. Era o fim dos áureos tempos ferroviários. Em 1997 a administração do transporte ferroviário em Mafra fica a cargo da empresa ALL. Para Maria Juracy (2017), “O tempo do ferroviário foi bom, agora essa ALL acabou com tudo”. Em um discurso emocionado, ela exterioriza sua mágoa:

Eu sinto muita falta do trem [...] eu acho um pecado, privatizaram a Rede e agora não há caminhão que chegue, mas acabaram. O meu velho chegou a chorar, quando, depois que se aposentou, ele ia fazer as caminhadas dele e via o mato na linha (MARIA JURACY).

João Maria Moreira também declara: “Eu estou vinte e dois anos aposentado, até hoje eu acordo no mesmo horário que levantava para trabalhar”.

Antunes (2009, p.143) declara: “A busca de uma vida dotada de sentido a partir do trabalho permite explorar as conexões decisivas existentes entre trabalho e liberdade”. E foi na busca de sentido a partir do trabalho que a vida funcional do seu Pedroso fundamentou-se, um homem que desde cedo trabalhou na ferrovia e que buscava a oportunidade de progressão dentro da empresa: “Também trabalhei na mecanizada até se acabar a Rede, e eu pensava: “ainda não fui promovido”. Fiz testes para feitor, *pra* maquinista, e nada! estava certo, eu não tinha estudo”. Nota-se que ele tentou várias oportunidades de ascensão, porém, sem êxito.

A Rede foi dando a conta e eu fui ficando, um dia eu peguei uns seis papéis e escrevi, coloquei numa xícara e coloquei debaixo do travesseiro. Num papel dizia: fico na Rede e me dou bem, no outro: fico na Rede e me dou mal, peço demissão e me dou bem, peço demissão e me dou mal. Tirei dois papéis que dizia: ficar na Rede e me dar bem, não peço demissão. Resumindo, não pedi a conta e não ganhei (PEDROSO, 2017).

Com a privatização ele permaneceu na ferrovia por mais algum tempo, e foi nesse momento, após anos dedicados a ferrovia, que a promoção que ele sempre sonhou aconteceu. Lembro-me que durante nossa conversa ele contou emocionado sobre esse momento, que para ele

foi de reconhecimento. Porém, tempos após essa conquista Pedroso recebe uma ‘rasteira’ da vida, ele então líder de manutenção, é demitido. Sobre este momento, ele relata:

A Rede acabou, todo mundo saiu e eu fui ficando, depois a ALL me chutou[...]. Daí quando a ALL me deu a conta eu chorei, fiquei muito aborrecido, eu só me dei conta da demissão quando veio um psicólogo da empresa falar conosco. Ele disse: ‘senhor Pedroso, o senhor vai se aposentar com R\$ 960,00 por mês! agora a ALL será terceirizada, o salário vai cair, ninguém mais vai ganhar esse salário. O dinheiro que a empresa paga para o senhor dá *pra* pagar cinco homens’. Aí eu percebi que não era só eu que precisava (PEDROSO, 2017).

Mesmo após ter aceito que chegara o momento de sair da ferrovia ele não desistiu de voltar. Pedroso que já levou currículo na atual concessionária para voltar a trabalhar e aguarda ansioso o momento do retorno.

Nota-se através das falas dos trabalhadores que, há indicativos de que existe “Memória Ferroviária” na cidade de Mafra que extrapola o caráter material, suas lembranças de saberes, modos de fazer refletem um patrimônio que transcende. São lembranças de momentos de orgulho do ser ferroviário que estão atrelados a graxa das atividades desenvolvidas e a dor presente com a privatização férrea.

4 CONSIDERAÇÕES FINAIS

As questões de preservação ferroviária são discutidas desde o ano de 1954 a partir do tombamento da primeira ferrovia brasileira, desde então muitos bens desse seguimento ocorreram, porém, sempre o material foi contemplado. Após a unificação das ferrovias brasileiras, pela lei nº 3.115 de 1957, e a criação da RFFSA, a temática da preservação do modal ferroviário encontra-se em questão, seja pela sua importância histórica para o país, seja pelo início do desmonte deste modal como meio de transporte, substituído pelo sistema rodoviário.

O sucateamento subsequente deste modal fez surgir programas de preservação como o PRESERFE, que sustentou políticas patrimoniais até o final do processo de privatização. Foi no ano de 2007, mediante a lei nº 11.483, que o IPHAN passa a ter responsabilidade de preservação dos bens ferroviários e da difusão da Memória Ferroviária, termo este que, em razão do entendimento da Portaria no. 407, se remete a uma memória ferroviária que, infelizmente, atende pouco ao reconhecimento de um patrimônio ferroviário imaterial. Nesse sentido, durante os estudos que sustentam este trabalho, um questionamento surgiu à luz da leitura da Lei 11.483 de 2007, da Portaria no. 407 do IPHAN de 2010 e da Constituição Federal de 1988, assim, seria possível discutir ações de preservação de uma imaterialidade ferroviária a partir do reconhecimento da “memória ferroviária”? Nesse sentido, acreditamos que apesar de presente a

discussão sobre a “memória ferroviária” ainda se perfaz no âmbito da materialidade do modal ferroviário, deixando, em certa medida, invisíveis a possibilidade de trabalhos e de ações que favorecem a imaterialidade do patrimônio ferroviário brasileiro.

Reconhecendo que o patrimônio material e o imaterial correspondem aspectos complementares e essenciais para a preservação, proteção e acautelamento de bens culturais, históricos, artísticos, arqueológicos e naturais, a interpretação deste conjunto legal citado, longe de ser conclusivo, pressupõe uma possibilidade: a ampliação da discussão sobre o patrimônio imaterial no país, em especial as discussões sobre memória, destacando a contribuição de homens e de mulheres para além das maquinarias e edificações, completando histórias de vida assim como a história produzida por documentos, compreendendo por fim, um patrimônio cultural completo que traduz com efetividade a população brasileira.

5 NOTAS

(1) A crise do sistema ferroviário brasileiro tem início ainda na década de 20 quando os Estados Unidos (maior produtor de veículos naquele período) proporciona ao governo brasileiro liberação de empréstimos para investimento de rodovias. Duas décadas depois o Brasil já investia pesado em rodovias e transitava sua dependência financeira da Inglaterra para os Estados Unidos. As rodovias eram promessa de integração nacional de forma rápida e eficaz. Durante o governo de Juscelino Kubitschek há uma abertura as indústrias automobilísticas de capital estrangeiro potencializando ainda mais a necessidade de abertura de rodovias. O abandono ao transporte ferroviário justifica-se na necessidade do Brasil em atender o interesse do capital internacional, neste caso a indústria automobilística norte americana.

(2) Trata-se da denominação empregada para indicar a largura determinada pela distância medida entre as faces interiores das cabeças de dois trilhos em uma via férrea.

(3) Segundo a portaria nº 407/2010 bens móveis são: material rodante, peças, documentos em geral, arquivos, livros, pinturas, fotos, plantas, mapas, objetos de decoração, equipamentos de ferrovia, dentre outros.

(4) Constituem os bens imóveis: pátios, estações, armazéns, oficinas, caixas d'água, entre outros.

(5) Em uso pelas empresas responsáveis pela concessão

(6) Bens que não fazem parte do contrato de concessão



(7) Art. 216. Constituem patrimônio cultural brasileiro os bens de natureza material e imaterial, tomados individualmente ou em conjunto, portadores de referência à identidade, à ação, à memória dos diferentes grupos formadores da sociedade brasileira, [...].



REFERÊNCIAS

ALMANAQUE DA RFFSA. **O Preserve/ Preserfe**. 2010. Disponível em: <http://almanaquedarffsa.blogspot.com.br>. Acesso em 16/02/2017

Decreto - Lei 25 de 30 de novembro de 1937. Rio de Janeiro. Senado. Disponível em: < http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/Del0025.htm>. Acesso em: 30 de janeiro de 2017.

Lei 3.115 de 16 de março de 1957. Rio de Janeiro. Senado. Disponível em: < http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L3115.htm>. Acesso em: 14 de janeiro de 2017.

Constituição de 1988. Brasília. Senado. Disponível em: < http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicaocompilado.htm >. Acesso em: 26 de janeiro de 2017.

Lei 8.031 de 12 de abril de 1990. Brasília. Senado. Disponível em: < http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L8031.htm>. Acesso em: 14 de janeiro de 2017.

Decreto 473 de 10 de março de 1992. Brasília. Senado. Disponível em: < http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1990-1994/D0473.htm >. Acesso em: 14 de janeiro de 2017.

Medida Provisória nº353 de 22 de janeiro de 2007. Brasília. Senado. Disponível em: < http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2007/Mpv/353.htm>. Acesso em: 27 de janeiro de 2017.

Lei 11.483 de 31 de maio de 2007. Brasília. Senado. Disponível em: < http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2007/lei/11483.htm>. Acesso em: 27 de janeiro de 2017.

CAVALCANTI NETO, José Rodrigues; CARNEIRO, Fernanda Gilbertoni; GIANNECCHINI, Ana Clara. **Avanços e desafios na preservação do patrimônio ferroviário pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional**. In: VI Colóquio Latino Americano sobre recuperação e preservação do patrimônio industrial. v.1, 2012, São Paulo. Caderno de resumos. São Paulo. Disponível em: < http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/VI_coloquio_t6_avancos_desafios.pdf >. Acesso em: 28 de abril de 2017.

HALBWACHS, Maurice. A memória coletiva. São Paulo: Centauro, 2006.

IPHAN. **Portaria nº 407 de 21 de dezembro de 2010**. Disponível em: < http://portal.iphan.gov.br/uploads/legislacao/Portaria_Iphan_407_de_21_de_dezembro_de_2010.pdf >. Acesso em: 02 de fevereiro de 2017.

MATOS, Lucina Ferreira. **MEMÓRIA FERROVIÁRIA: da mobilização social à política pública de patrimônio**. Rio de Janeiro: FGV, 2015. 200 f. Tese (DOUTORADO EM HISTÓRIA, POLÍTICA E BENS CULTURAIS) - PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA, POLÍTICA E BENS CULTURAIS.



MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES. **Manual de preservação de edificações ferroviárias antigas**. Rio de Janeiro, 1991.

NORA, Pierre. Entre memória e história: a problemática dos lugares. Projeto História: Revista do Programa de Estudos Pós-Graduados de História, São Paulo, v. 10, out. 1993. Disponível em: <<https://revistas.pucsp.br/index.php/revph/article/view/12101/8763>>. Acesso em: 25 jan. 2017.

PESAVENTO, Sandra Jatahy. As leituras da memória: a cidade imaginária de um cronista do sul brasileiro (Antônio Álvares Pereira Coruja e a Porto Alegre do início do século XIX). Anos 90, v. 8, n. 14, Porto Alegre, dez. 2000.

PROCHNOW, LUCAS NEVES. **O Iphan e o patrimônio ferroviário: a memória ferroviária como instrumento de preservação**. Rio de Janeiro: IPHAN, 2014. Dissertação (Mestrado Profissional em Preservação do Patrimônio Cultural) / Lucas Neves Prochnow – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, 2014.

TICCIH. **Carta Niznhy Tagil**, 2003. Disponível em: <<http://ticcih.org/wp-content/uploads/2013/04/NTagilPortuguese.pdf>>. Acesso em: 25 abril de 2017.

THOMSON, Alistair. Reconstituo a memória. Projeto História, n. 15, abr. 1997.