

Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional  
Raquel Beatriz Silva

**Patrimônio ferroviário: a questão do uso**

Rio de Janeiro  
2019

Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional  
Raquel Beatriz Silva

## **Patrimônio ferroviário: a questão do uso**

Dissertação apresentada ao curso de Mestrado Profissional do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, como pré-requisito para obtenção do título de Mestre em Preservação do Patrimônio Cultural.

Orientadora: Prof.<sup>a</sup> Ma. Helena Mendes dos Santos

Supervisora: Dra. Isabel Rocha

Rio de Janeiro  
2019

O objeto de estudo dessa pesquisa foi definido a partir de uma questão identificada no cotidiano da prática profissional do Escritório Técnico Médio Paraíba /ETMP, unidade do IPHAN em Vassouras/RJ.

S586p

Silva, Raquel Beatriz Silva.  
Patrimônio ferroviário: a questão do uso / Raquel Beatriz Silva –  
Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, 2019.

233 f.: il.

Orientadora: Helena Mendes dos Santos

Dissertação (Mestrado) – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico  
Nacional, Mestrado Profissional em Preservação do Patrimônio Cultural,  
Rio de Janeiro, 2014.

1. Patrimônio cultural. 2. Patrimônio ferroviário. 3. Preservação. 4. Uso.  
I. Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (Brasil). II. Título.

CDD 720.288

Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional

Raquel Beatriz Silva

Patrimônio ferroviário: a questão do uso

Dissertação apresentada ao curso de Mestrado Profissional do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, como pré-requisito para obtenção do título de Mestre em Preservação do Patrimônio Cultural.

Rio de Janeiro, 16 de agosto de 2019.

Banca examinadora

---

Professora Me. Helena Mendes dos Santos (orientadora e presidente da Banca)

---

Dra. Isabel Rocha (supervisora) – Escritório Técnico Médio Paraíba do IPHAN na Região do Médio Vale do Paraíba, Vassouras/RJ

---

Professora Dra. Analucia Thompson (PEP-MP/IPHAN)

---

Professor Dr. Júlio Cesar Ribeiro Sampaio (UFRRJ)

## **Agradecimentos**

À equipe de Coordenação Mestrado Profissional do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional por continuar investindo recursos humanos e financeiros nesse programa que possui tantas potencialidades. Acreditar na educação, conhecimento e pesquisa em um cenário tão adverso como o que estamos vivenciando é um ato de coragem.

À equipe de técnicos, servidores e terceirizados do Escritório Técnico Médio Paraíba/ETMP por terem me acompanhado durante a jornada das práticas supervisionadas compartilhando conhecimento e afeto.

À minha supervisora, Isabel Rocha, por ter se transformado em um exemplo de dedicação e inspiração para a vida! Obrigada, pelas leituras e doses de estímulo!

À minha orientadora, Helena Santos por ter sido uma grande parceira de pesquisa, pelos questionamentos propostos, indicações e leituras atentas, realizadas de forma tão humana!

Aos professores Analucia Thompson e Júlio Sampaio pela participação nas bancas de qualificação e final, nas quais ofereceram valiosas contribuições para a pesquisa!

Ao Lucas Fernandes, por compartilhar seus conhecimentos e vivências na ferrovia! Obrigada pela parceria na caminhada!

Aos meus familiares, por todo o suporte emocional!

À turma do PEP/2016, por terem colocado a interdisciplinaridade tão em prática! Aprender com tantas pessoas de áreas do conhecimento tão diversas foi realmente um presente!

## Resumo

A presente pesquisa trata do processo de patrimonialização dos bens ferroviários com destaque na aplicação da Lei n.º 11.483/2007, que atribui ao Instituto de Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN) a função de receber e administrar os bens ferroviários integrantes do espólio da extinta Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima (RFFSA), reconhecidos como portadores de valor artístico, histórico e cultural. Para tal, examina-se a história das ferrovias, tanto na relação com a Revolução Industrial quanto aos aspectos socioeconômicos que guiaram a implantação das ferrovias no Brasil e no Estado do Rio de Janeiro. Igualmente, averigua-se como as ferrovias foram capturadas pelo campo da preservação, bem como sua relação com a constituição do conceito de patrimônio industrial. Por fim, concentra-se na problemática central da pesquisa com a investigação do lugar do uso no campo da preservação. Por meio do estudo desenvolvido foi possível perceber que o caráter homogêneo das propostas está ligado a uma busca de enobrecimento dos bens com valores culturais reconhecidos. Diante desse contexto, constata-se que há uma grande necessidade de se ampliarem as discussões e que é necessário buscar uma atuação pautada em princípios participativos, inclusivos e interdisciplinares.

**Palavras-chave:** Lei n.º 11.483/2007. patrimônio ferroviário. patrimônio industrial. uso. lista de patrimônio cultural ferroviário.

## **Abstract**

This research deals with the process of patrimonialization of railway goods, highlighting the application of Law n. 11.483/2007, which assigns to the Institute of National Historic and Artistic Heritage Institute– IPHAN the function of receiving and managing the railway assets that are part of the extinct Federal Railway Network Public Corporation – RFFSA, recognized as bearers of artistic, historical and cultural value. To this end, it examines the history of railroads, both in relation to the Industrial Revolution and the socioeconomic aspects that guided the implementation of railroads in Brazil and in the State of Rio de Janeiro. Moreover, it is examined how the railways were captured by the preservation field, as well as their relationship with the constitution of the industrial heritage concept. Finally, it focuses on the central problem of the research by investigating the place of use in the field of preservation. Through the study developed it was possible to realize that the homogeneous character of the proposals is linked to a search for ennoblement of goods with recognized cultural values. Given this context, it appears that there is a great need to broaden the discussions and that it is necessary to seek an action based on participatory, inclusive and interdisciplinary principles.

**Keywords:** Law n. 11.483/2007. railway heritage. industrial heritage. use. railway cultural heritage list.

## Lista de Figuras

<b>Figura 1</b> – Etapas de formação de uma companhia ferroviária no século XIX.....	31
<b>Figura 2</b> – Mapa do Plano Moraes (1869).....	34
<b>Figura 3</b> – Principais linhas em operação até o final do 1º período (1852-1873) .....	37
<b>Figura 4</b> – Plano Ramos de Queiroz de 1874.....	40
<b>Figura 5</b> – Plano Rebouças de 1874 .....	41
<b>Figura 6</b> – Plano Bicalho de 1881 .....	41
<b>Figura 7</b> – Plano Bulhões de 1882.....	42
<b>Figura 8</b> – Plano Rodrigo A. da Silva / 1886 .....	42
<b>Figura 9</b> – Principais linhas em operação até o final do 2º período (1873-1889) .....	46
<b>Figura 10</b> – Plano da Comissão (1890) .....	50
<b>Figura 11</b> – Principais linhas em operação até o final do 3º período (1889-1919). .....	55
<b>Figura 12</b> – Plano de Viação Nacional de 1934 .....	60
<b>Figura 13</b> – Principais linhas em operação até o final do 4º período (1919 – 1957).....	63
<b>Figura 14</b> – Mapa da situação atual das ferrovias brasileiras e concessões .....	65
<b>Figura 15</b> – Evolução ferroviária fluminense.....	69
<b>Figura 16</b> – Divisão das regiões produtoras de café em 1930.....	70
<b>Figura 17</b> – Processo de expansão do plantio de café .....	71
<b>Figura 18</b> – Detalhe do trecho inicial da EFDPII.....	73
<b>Figura 19</b> – Localização dos túneis da EFDPII.....	74
<b>Figura 20</b> – Túnel próximo a parada de Sheid .....	74
<b>Figura 21</b> – Trechos ferroviários erradicados.....	89
<b>Figura 22</b> – Situação atual das linhas de carga operacionais.....	93
<b>Figura 23</b> – Dimensões do patrimônio industrial .....	99
<b>Figura 24</b> – Fluxograma dos procedimentos administrativos relativos ao espólio da RFFSA .....	126
<b>Figura 25</b> – Identificação do conjunto de bens ferroviários inscritos na LPCF (parte 1) .....	136
<b>Figura 26</b> – Identificação do conjunto de bens ferroviários inscritos na LPCF (parte 2) .....	137
<b>Figura 27</b> – Identificação do conjunto de bens ferroviários inscritos na LPCF (parte 3) .....	138
<b>Figura 28</b> – Conjunto Ferroviário de Quatis – Estação Ferroviária .....	141
<b>Figura 29</b> – Armazém.....	141
<b>Figura 30</b> – Antiga Casa da Turma.....	141
<b>Figura 31</b> – Conjunto residencial da extinta RFFSA localizado em frente à linha .....	141



<b>Figura 32</b> – Estação Central de Barra do Pirai .....	143
<b>Figura 33</b> – Oficina de Locomotivas / rotunda de Barra do Pirai .....	143
<b>Figura 34</b> – Parte interna da rotunda de Barra do Pirai .....	143
<b>Figura 35</b> – Estação de Juparanã, antes da recuperação .....	144
<b>Figura 36</b> – Ponte Rodoferroviária de Juparanã (Antiga Ponte do Desengano).....	144
<b>Figura 37</b> – Ponte do Desengano construída em 1866 .....	145
<b>Figura 38</b> – Estação Ferroviária de Engenheiro Passos.....	147
<b>Figura 39</b> – Queda da cobertura .....	147
<b>Figura 40</b> – Galpão integrante do Conjunto Ferroviário de Agulhas Negras.....	147
<b>Figura 41</b> – Estação ferroviária do Conjunto de Agulhas Negras.....	148
<b>Figura 42</b> – Conjunto Ferroviário de Santana .....	148
<b>Figura 43</b> – Estação de Juparanã, recuperada em 2015 – Valença/RJ .....	150
<b>Figura 44</b> – Conjunto Ferroviário de Cardoso Moreira.....	150
<b>Figura 45</b> – Estação Ferroviária Dores de Macabu .....	150
<b>Figura 46</b> – Estação de Joaquim Leite.....	154
<b>Figura 47</b> – Estação do Alto do Rio das Pedras .....	154
<b>Figura 48</b> – Estação de Getulândia.....	155
<b>Figura 49</b> – Estação de Lídice .....	155
<b>Figura 50</b> – Estação sede de Rio Claro.....	155
<b>Figura 51</b> – Valores de Riegl.....	164
<b>Figura 52</b> – A etapas da definição do uso.....	177
<b>Figura 53</b> – Linha turística ferroviária em Guararema-SP .....	186
<b>Figura 54</b> – Vista do pátio ferroviário da Estação Central de Guararema recuperado.....	186
<b>Figura 55</b> – Vila de Luís Carlos recuperada para atender os visitantes.....	186
<b>Figura 56</b> – Exposição Memórias da Ferrovia na Estação Luís Carlos Prestes .....	186
<b>Figura 57</b> – Área lindeira da ferrovia recuperada em Nova Iguaçu .....	188
<b>Figura 58</b> – Estação de Zurique/Suíça.....	189
<b>Figura 59</b> – Projeto da Estação de Mairinque / SP.....	191
<b>Figura 60</b> – Proposta de intervenção para a Estação Ferroviária de Mairinque.....	191
<b>Figura 61</b> – Proposta de abertura da passagem subterrânea .....	192
<b>Figura 62</b> – Vista do acesso proposto para a Estação Ferroviária de Mairinque .....	192

## Lista de Quadros

<b>Quadro 1</b> – Sistematização das primeiras legislações ferroviárias .....	28
<b>Quadro 2</b> – Principais linhas 1º período (1852-1873).....	35
<b>Quadro 3</b> – Principais linhas 2º período (1873-1874).....	43
<b>Quadro 4</b> – Principais linhas 3º período (1888-1919).....	52
<b>Quadro 5</b> – Principais linhas no 4º período (1919-1957).....	62
<b>Quadro 6</b> – As grandes companhias no estado do Rio de Janeiro .....	86
<b>Quadro 7</b> – Bens ferroviários reconhecidos como Patrimônio Mundial.....	101
<b>Quadro 8</b> – Levantamento das solicitações de tombamento de bens ferroviários .....	107
<b>Quadro 9</b> – Processos de tombamento analisados por Matos (2015).....	110
<b>Quadro 10</b> – Conjunto das Associações de Preservação Patrimônio Ferroviário .....	113
<b>Quadro 11</b> – Conjunto analisado de Bens valorados pelo IPHAN - RJ.....	133
<b>Quadro 12</b> – Contratação de Projetos de Recuperação para bens ferroviários .....	152

### **Lista de tabelas**

<b>Tabela 1</b> – Propriedade e operação das ferrovias no período de 1889-1930.....	57
<b>Tabela 2</b> – Síntese do quantitativo de solicitações em prol da preservação de bens ferroviários por região.....	109
<b>Tabela 3</b> – Detalhamento dos pedidos de tombamento de bens ferroviários no estado do Rio de Janeiro.....	119

### **Lista de Gráficos**

<b>Gráfico 1</b> – Evolução da malha ferroviária brasileira no 3º período (1889-1919) .....	56
<b>Gráfico 2</b> – Demonstrativo do estado de conservação dos bens valorados pela SE/RJ .....	152
<b>Gráfico 3</b> – Demonstrativo de usos para os bens valorados pela SE/RJ .....	158

## Lista de siglas

AGU	Advocacia Geral da União
ANTT	Agência Nacional de Transportes Terrestres
BNDES	Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social
C.F/88	Constituição Federal de 1988
CAPCF	Comissão de Avaliação do Patrimônio Cultural Ferroviário
CTPF	Coordenação Técnica do Patrimônio Ferroviário
DEPAM	Departamento do Patrimônio Material e Fiscalização
DNEF	Departamento Nacional de Estradas de Ferro
DNER	Departamento Nacional de Estradas de Rodagem
DNIT	Departamento Nacional de Infraestrutura e Transportes
EFCB	Estrada de Ferro Central do Brasil
EFDPII	Estrada de Ferro D. Pedro II
ETMP	Escritório Técnico Médio Paraíba
GT	Grupo de Trabalho
ICP	Inquérito Civil Público
IPHAN	Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional
LPCF	Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário
LPCM	Lista de Patrimônio Cultural Mundial
MP	Ministério Público Federal
PACCH	Programa de Aceleração das Cidades Históricas
PI	Patrimônio Industrial
PRESERFE	Programa de Preservação do Patrimônio Histórico Ferroviário
PRESERVE	Programa de Preservação do Material Histórico do Ministério dos Transportes
PT	Pareceres Técnicos
RFFSA	Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima
SE	Superintendência Estadual
SE-IPHAN/RJ	Superintendência do IPHAN no Estado Rio de Janeiro
SPU	Superintendência de Patrimônio da União
TAC	Termo de Ajustamento de Conduta
TT	Termos de Transferência da Inventariança da Extinta RFFSA

## Sumário

Introdução .....	14
1. A construção do lastro: perspectiva histórica .....	18
1.1 Os trilhos no contexto da Revolução Industrial: algumas notas .....	19
1.2 Pelas ferrovias brasileiras .....	26
1.3 A evolução ferroviária fluminense .....	67
2. Os trilhos em outros percursos: de meio de transporte a objeto de memória.....	94
2.1 Possíveis intersecções: patrimônio industrial, ferrovias e patrimonialização.....	95
2.2 Nas linhas memoriais brasileiras: entre os tombamentos, associações preservacionistas e programas estatais da RFFSA.....	106
2.3 Novo instrumento de preservação: a Lista de Patrimônio Cultural Ferroviário arcabouço jurídico, processual e a gestão dos bens ferroviários.....	120
2. 4 Entre e através das inscrições fluminenses na Lista de Patrimônio Cultural Ferroviário .....	130
3. Bens ferroviários como patrimônios: algumas reflexões sobre o uso .....	160
3.1 Qual o lugar do uso no campo da preservação?.....	161
3.2 O uso dos patrimônios ferroviários: o quê ou como definir? .....	174
3.3 Entre, modifique e amplie: pensar o uso de forma participativa .....	183
Considerações finais .....	194
Referências .....	198
Anexos .....	212

## Introdução

O Edital do Mestrado Profissional em Preservação do Patrimônio Cultural, de 2016, previu a seguinte vaga para o Escritório Técnico Médio Paraíba (ETMP), com sede em Vassouras/RJ:

Desenvolver estudos e pesquisa para subsidiar a identificação de exemplares da arquitetura rural do Médio Vale do Paraíba no século XIX que sejam representativos para a memória nacional, portanto, passíveis de tombamento; fazer análise comparativa entre os inúmeros exemplares já identificados. (INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL, 2016, fl. 17).

Durante o período de adaptação na Unidade, previsto no Edital foram apresentadas outras demandas de estudo diferentes da vaga descrita, demonstrando, assim, certa liberdade sobre o tema a ser desenvolvido na pesquisa. Ao iniciar as leituras sobre a região do Médio Vale Paraíba verificamos a existência de um grande número de pesquisas voltadas para arquitetura rural. Por outro lado, constatamos que um assunto trabalhado no cotidiano institucional com maior carência de estudos era o patrimônio ferroviário.

Definida a temática de estudo, observamos no período da realização das Práticas Supervisionadas<sup>1</sup> como era efetuado o trabalho relativo à preservação desse patrimônio, ficando perceptível que, embora os processos de valoração e demais ações referentes à gestão do patrimônio ferroviário estejam centralizados na Superintendência do IPHAN no Rio de Janeiro<sup>2</sup>, os técnicos do Escritório Técnico são interlocutores que possuem maior proximidade com a comunidade. Notamos, também, o compartilhamento de informações e responsabilidades entre a Assessoria de Patrimônio Ferroviário / RJ e o ETMP sobre os bens que estão localizados na área de abrangência do Escritório Técnico<sup>3</sup>, pois as equipes que acompanham reuniões com o Ministério Público Federal (MPF), bem como as fiscalizações e outros procedimentos, são na

---

<sup>1</sup> Conforme o Edital de Seleção (2016) as principais atividades e o tipo de graduação exigida, são definidos pelas diversas unidades do Iphan. O aluno deve cumprir uma carga horária semanal de 30 horas na instituição a fim de acompanhar o cotidiano profissional, mediante as orientações do(a) supervisor(a), além de desenvolver três produtos técnicos de maneira a cumprir os requisitos da disciplina Práticas Supervisionadas.

<sup>2</sup> Esse era o arranjo de trabalho durante o período das práticas supervisionadas, todavia, dada a natureza dinâmica das relações institucionais, essa situação pode ter mudado.

<sup>3</sup> É importante ressaltar que alguns escritórios técnicos do Iphan possuem uma área de abrangência maior do que o município tombado em âmbito federal. No caso do ETMP, além de Vassouras, estão sob sua responsabilidade os seguintes municípios: Itatiaia, Resende, Porto Real, Quatis, Barra Mansa, Volta Redonda, Pinheiral, Piraí, Rio Claro, Valença, Rio das Flores, Engenheiro Paulo de Frontin, Mendes, Miguel Pereira, Paty do Alferes, Paraíba do Sul, Comendador Levy Gasparian e Três Rios.

maior parte das vezes, mistas, contando com a participação dos funcionários tanto da Superintendência quanto do ETMP.

No período da realização das práticas supervisionadas deveria ser observada uma questão a ser trabalhada na dissertação. Nesse caso, na medida em que acompanhava algumas reuniões no MPF e fiscalizações, percebemos uma certa predominância na definição dos usos nos projetos que envolviam o patrimônio edificado ferroviário conjugada a um processo decisório quase sempre unilateral. Em relação ao patrimônio ferroviário muitas vezes ele é compreendido apenas como uma demanda imposta pela Lei nº 11.483/2007<sup>4</sup>.

Uma delimitação importante é o fato da presente pesquisa partir exatamente da vivência no âmbito institucional do IPHAN, ou seja, o lugar dos profissionais de variadas formações que atuam no campo da preservação cultural. Tendo em vista essa delimitação, é importante ressaltar as possíveis limitações decorrentes da imersão no cotidiano do trabalho institucional que permite vivenciar e acessar fontes documentais, mas, também torna a tarefa de pesquisar mais complexa porque passamos a fazer parte daquele contexto.

A partir dessas inquietações algumas perguntas nortearam o trabalho. Qual o lugar da discussão sobre o uso no campo da preservação? De que forma a proposição irrestrita de projetos culturais atua no sentido de enobrecer tais espaços afastando o uso cotidiano dos bens reconhecidos como patrimônio cultural?

Para responder esses questionamentos, inicialmente foi definido, em conjunto com a orientadora e a supervisora da pesquisa, a realização da revisão bibliográfica, a fim mapearmos os estudos desenvolvíveis sobre o tema, destacando as principais abordagens existentes. Em um segundo momento, para averiguar as proposições relativas ao uso dos bens culturais e de forma a compreender os trâmites do processo de seleção dos bens móveis e imóveis de valor artístico, histórico e cultural ferroviários, pelo IPHAN, integrantes dos espólio da Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima (RFFSA), foi efetuada uma pesquisa documental na Superintendência do IPHAN-RJ com os Processos Administrativos de Valoração que subsidiaram a inscrição dos respectivos bens na Lista de Patrimônio Cultural Ferroviário.

O objetivo geral da pesquisa é discutir como os bens reconhecidos como detentores de valor artístico, histórico e cultural pelo IPHAN, são reinseridos nas dinâmicas de seus

---

<sup>4</sup> Lei que dispõe sobre a revitalização do setor ferroviário, encerrado o processo de liquidação e extinta a Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA).



territórios. Para tal, foram definidos os seguintes objetivos específicos: compreender a relação entre a ferrovia e a revolução industrial no panorama internacional; examinar o processo da constituição das ferrovias que integram o período de 1852-1919; compreender o processo específico de constituição da malha ferroviária específico do estado do Rio de Janeiro; investigar como os bens ferroviários foram percebidos como patrimônio e sua relação com o patrimônio industrial cultural; analisar os instrumentos de preservação aplicados sobre os bens ferroviários brasileiros pelo IPHAN, discutindo, também, a atuação das associações preservacionistas; avaliar por meio das inscrições na Lista de Patrimônio Cultural Ferroviário (LPCF) no estado do Rio de Janeiro, a política de preservação do espólio da RFFSA; discutir o lugar do uso no campo da preservação.

A dissertação está estruturada em três capítulos. No capítulo 1 “*A construção do lastro: perspectiva histórica*”, pretendemos contextualizar o papel das ferrovias na Revolução Industrial. Posteriormente, buscamos compreender a maneira pela qual a ferrovia foi introduzida no Brasil discutindo as mudanças de percepção sobre a mesma tanto na esfera pública quanto privada, ao longo do tempo. A última etapa é a abordagem do desenvolvimento da rede ferroviária fluminense.

O capítulo 2 “*Os trilhos em outros percursos: de meio de transporte a objeto de memória*”, objetiva compreender a constituição do patrimônio industrial, uma vez que as ferrovias integra essa categoria de bens. A fim de verificar experiências de processos de reconhecimento de bens ferroviários no panorama internacional analisamos as inscrições dessa tipologia na Lista de Patrimônio Cultural Mundial. Em um segundo momento percorremos a experiência brasileira em diversas instâncias do IPHAN, associações preservacionistas e programas estatais da própria RFFSA. A última etapa analisa a criação da Lista de Patrimônio Cultural Ferroviário pelo IPHAN, apresentando a discussão sobre a Lei nº 11.483/2007, com base no estudo de caso das inscrições relativas aos bens localizados no estado do Rio de Janeiro.

O capítulo 3 “*Bens ferroviários como patrimônios: algumas reflexões sobre o uso*”, dividimos a discussão do uso em três momentos. Inicialmente, investigamos como foi a compreensão do papel do uso ao longo do tempo no campo de preservação de bens culturais. Posteriormente, debatemos a maneira como é feita a definição de um novo uso de um bem cultural na grande maioria das intervenções e defendemos formas mais participativas de atuação no processo, a partir da análise de alguns exemplos alinhados com essa proposta. Por fim,

tentamos evidenciar algumas questões específicas que envolvem a preservação do patrimônio ferroviário e que devem ser observadas pelos agentes envolvidos.

▪

## **1. A construção do lastro: perspectiva histórica**

## 1.1 Os trilhos no contexto da Revolução Industrial: algumas notas

Com o advento do vapor e do motor de a explosão, a igualdade fundada no *wetware* chegou ao fim. Algumas pessoas podiam agora chegar onde queriam muito antes que outras; podiam também fugir e evitar serem alcançadas ou detidas. Quem viajasse mais depressa podia reivindicar mais território – e controlá-lo, mapeá-lo e supervisioná-lo-, mantendo distância em relação aos competidores e deixando os intrusos de fora. (BAUMAN, 2001, p.130).

Uma grande máquina soprando vapor, pessoas indo e vindo apressadas, o abrir e fechar das portas dos vagões, os breves segundos do filme *L'Arrivée d'un train à La Ciotat*<sup>5</sup> (1896) dos irmãos Lumière, são sombras desse período em que a ferrovia foi um dos símbolos da modernidade e do progresso, permitindo uma experiência de tempo e espaço totalmente diversa das modalidades de transporte até então existentes, como a navegação e tração animal. Liberar tempo do espaço, nas palavras de Zygmunt Bauman (2001, p. 130), por meio vapor e do motor à explosão, permitiu que a velocidade não fosse mais a mesma para todas as pessoas, uma vez que alguns poderiam chegar antes do que outros. Para o autor, “o movimento acelerado significava maior espaço, e acelerar o movimento era o único meio de ampliar o espaço” (2011, p. 131).

Uma nova paisagem se desenhava para as experiências humanas. Berman (1982) aborda essa atmosfera:

Se nos adiantarmos cerca de um século, para tentar identificar os timbres e ritmos peculiares da modernidade do século XIX, a primeira coisa que observaremos será a nova paisagem, altamente desenvolvida, diferenciada e dinâmica, na qual tem lugar a experiência moderna. Trata-se de uma paisagem de engenhos a vapor, fábricas automatizadas, ferrovias, amplas novas zonas industriais; prolíficas cidades que cresceram do dia para a noite, quase sempre com aterradoras consequências para o ser humano; jornais diários, telégrafos, telefones e outros instrumentos de *media*, que se comunicam em escala cada vez maior; Estados nacionais cada vez mais fortes e conglomerados multinacionais de capital; movimentos sociais de massa, que lutam contra essas modernizações de cima para baixo, contando só com seus próprios meios de modernização de baixo para cima; um mercado mundial que a tudo abarca, em crescente expansão, capaz de um estarrecedor desperdício e devastação, capaz de tudo exceto solidez e estabilidade. Todos os grandes modernistas do século XIX atacam esse ambiente, com paixão, e se esforçam por fazê-lo ruir ou explorá-lo a partir do seu interior; apesar disso, todos se sentem surpreendentemente à vontade em meio a isso tudo, sensíveis às novas possibilidades, positivos ainda em suas negações radicais, jocosos e irônicos ainda em seus momentos de mais grave seriedade e profundidade. (BERMAN, 1982, p. 17).

---

<sup>5</sup> Disponível em: < [https://www.youtube.com/watch?v=zaO\\_H2cUh60](https://www.youtube.com/watch?v=zaO_H2cUh60)>. Acesso em 10 de maio de 2018.

Engenho a vapor, fábrica, ferrovia, zonas industriais, nova formas de se comunicar, Estados Nacionais, luta dos operários, insólito e instável. Por meio desses termos utilizados por Berman (1982), podemos visualizar a complexidade das inúmeras transformações sociais, culturais e econômicas no século XIX que reverberam ainda hoje.

O transporte ferroviário está intrinsecamente relacionado com a Revolução Industrial<sup>6</sup>. Joseph Rykwert (2004, p. 39) considera as transformações no campo fatores importantes para o desencadeamento da Revolução Industrial. O autor considera que as bases das transformações do século XVIII estariam mais conectadas com mudanças na agricultura<sup>7</sup>. A etapa fundamental foi a mudança da estrutura fundiária que privatizou a terra por meio da política dos cercamentos<sup>8</sup>, cuja consequência foi a espoliação dos pobres dos meios básicos de subsistência, mitigando-lhes o acesso a alimentos e lenha. Essa mudança em relação à estrutura fundiária posteriormente se expandiu por toda a Europa. Arruda (1985, p.19) considera que a partir desse momento se “cria condições para a especialização da produção, a intensificação da divisão social do trabalho agrícola e a penetração mais intensa do capital no campo”.

O processo de esvaziamento do campo foi influenciado, conforme exposto, por transformações fundiárias e por melhorias técnicas (arado, semeadoras e avanços na criação de gado) que geraram aumento da produção e consequente necessidade de escoamento. Outros fatores também atuaram no sentido favorável para o pioneirismo inglês<sup>9</sup>, tais como: existência de frota mercante, facilidades portuárias, melhoria de estradas e vias navegáveis.

---

<sup>6</sup> Arruda (1985, p. 89) conceitua a Revolução Industrial como “processo acelerado de transformação da estrutura produtiva” realizado pela Grã-Bretanha entre 1780 e 1800. Representa a separação definitiva dos trabalhadores de seus meios de produção, a sua transformação em proletários. Tal processo se caracteriza pela substituição das ferramentas pelas máquinas e da energia humana pela energia motriz. Em suma, a passagem do modo de produção doméstico ao fabril.

ARRUDA, J. J. D. A. **A Revolução Inglesa**. 2ª. ed. São Paulo: Editora Brasiliense S.A, 1985. p.89.

<sup>7</sup> Rykwert evidencia o processo de esvaziamento da população rural e consequente formação de excedente de mão-de-obra na Grã-Bretanha com os seguintes dados: “[...] os empregos na agricultura declinavam drasticamente. Por volta de 1850, ela ocupava somente um quarto da população economicamente ativa; este número baixou para um décimo em 1900, alcançando apenas 5% em 1950”.

RYKWERT, J. **A sedução do lugar: a história e o futuro da cidade**. Tradução de Valter Lellis Siqueira. São Paulo: Martins Fontes, 2004. p. 34-39.

<sup>8</sup> Segundo Arruda (1985) os lotes eram denominados em: open fields (campos abertos não cercados, proprietários livres ou arrendatários, porções com um acre de área, plantio por rodízio, modo coletivo de plantio) e common lands (terras baldias, baixa fertilidade, recurso para as populações de baixa renda).

<sup>9</sup> O contexto dos demais países europeus também auxiliou no pioneirismo inglês. Hobsbawm (2000, p.48) estabelece um comparativo entre os países europeus tais como Holanda, que estava empenhada na exploração da estrutura comercial e financeira das colônias e a França, que embora estivesse em um processo de expansão, ainda se recuperava da depressão econômica do século XVII, de forma que esses países transformariam suas estruturas produtivas posteriormente.

Na avaliação de Hobsbawm (1977, p. 49), a partir do desencadeamento da Revolução Industrial na Grã-Bretanha rapidamente vários países perceberam que a técnica, o capital e a habilidade britânica poderiam ser importados. Assim, no período entre 1789 e 1848, a Europa e América foram inundadas por máquinas a vapor, especialistas, processadores de algodão e investimentos financeiros, de forma que a Grã-Bretanha estava integrada ao que Hobsbawm<sup>10</sup> (2000, p.34) descreve como sistema de “fluxos econômicos – de comércio, de pagamentos internacionais, de transferências de capital, de migração etc”.

Essa rede de fluxos comerciais, como avalia Anna Elisa Finger (2013, p. 23), garantia o acesso à matéria-prima e a posterior comercialização do produto manufaturado. O controle de rotas de comércio internacional colocava a Grã-Bretanha numa posição privilegiada, uma vez que importava as matérias-primas trazidas das colônias da América do Norte e Ásia. Ainda, devido aos acordos comerciais estabelecidos com Portugal e Espanha, tinha acesso à produção das colônias desses países. Os Estados Unidos e Brasil forneciam algodão; Peru e Chile, lã de alpaca. Tais matérias-primas eram processadas em grandes quantidades e podiam ser revendidas a preços muito baixos, tanto para o mercado interno, quanto externo.

Em relação ao desenvolvimento do transporte ferroviário, Rykwert (2004, p. 44) informa que desde o século XVI já eram utilizadas toras de madeira nos sulcos feitos pelas rodas de veículo nas estradas para melhorar o transporte de carvão e ferro na Inglaterra e na Escandinávia. Hobsbawm (1977, p. 61) assim sintetiza a origem da ferrovia: “Tecnologicamente, a ferrovia é filha das minas e especialmente das minas de carvão do norte da Inglaterra”.

O primeiro financiamento para a construção de uma ferrovia funicular<sup>11</sup> ocorreu por volta de 1750, pelo empresário e construtor Ralph Allen com o objetivo de transporte de pedras até a cidade inglesa Bath. Dez anos depois os trilhos passaram a ser feitos de ferro, e em 1825 ocorreu a primeira experiência de transporte de passageiros de Stockton a Darlington, mas o primeiro serviço de transporte regular foi inaugurado apenas em 1830, utilizando-se uma

---

<sup>10</sup> Em 1968 Eric J. Hobsbawm publica a primeira edição de “Revolução Industrial Inglesa ao Imperialismo”. HOBSBAWM, E. J. E. **Da Revolução Industrial Inglesa ao Imperialismo**. Tradução de Donaldson Magalhães Garschagen. 5ª. ed. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 2000. P.34.

<sup>11</sup> De acordo com o Glossário de Termos Técnicos produzido pelo DNIT, uma linha de tração funicular é aquela dotada de equipamentos fixos sobre a via destinados à movimentação de cabos que tracionem os veículos. O exemplo dessa técnica no Brasil foi construído na Vila de Paranapiacaba-SP.

locomotiva a vapor ligando Manchester a Liverpool. Rapidamente a tecnologia se expandiu para outros países europeus.

Almir Chaiban El-Kareh (1982, p.14) pontua o papel das transformações dos meios de transporte aquáticos e terrestres e o capitalismo:

A revolução dos meios de transporte aquáticos e terrestres, com a introdução do vapor, foi o instrumento necessário à expansão do capitalismo. A rapidez e o transporte de muito maiores quantidades de mercadorias dinamizavam as relações comerciais pelo aceleração de trocas e pelo barateamento do frete. O suprimento de matérias-primas e gêneros alimentícios facilitado, o crescimento industrial se incrementava também pelo escoamento sempre em maior escala de seus produtos.

Em relação às ferrovias o autor enfatiza o fato de ter sido também uma revolução econômica:

A construção ferroviária implicou no crescimento da produção mineira (ulha e ferro), da produção siderúrgica (trilhos, vagões, pontes metálicas) e da produção de máquinas e motores. Mas além de responsável pelo desenvolvimento do setor básico das indústrias, incentivou as indústrias leves como a de roupas (uniformes), de vidro (janelas dos trens e estações) e a de construção (pontes e estações). Ao mesmo tempo que a indústria ferroviária estimulava todos os setores da produção, especialmente o básico, ao prestar-lhes serviço, como meio de transporte eficiente e barato, renovava esse impulso. Assim a estrada de ferro que surgiu na Inglaterra da necessidade de se oferecer um meio de transporte adequado à extração mineira de carvão-de-pedra se tornou o principal estímulo dessa produção. (EL-KAREH, 1982, p. 15).

Ainda em relação ao papel econômico das ferrovias, outro aspecto a ser destacado é a transformação nas formas de se constituir um empreendimento. Como destaca El-Kareh (1982), para o funcionamento das empresas ferroviárias, devido a grande monta de capital, passou a ser necessário o estabelecimento de um estatuto jurídico denominado de sociedade anônima. Essa mudança permitiu a concentração de capital para viabilizar o empreendimento que por sua vez movimentava outros grupos de interesse tais como bancários, industriais e comerciais.

Vania Maria Cury (2006, p. 18) avalia que a estrada de ferro era de certa forma um “pacote industrial”, no qual estavam inclusos a obtenção da técnica, os equipamentos, o pessoal qualificado na montagem e a operação, assim como o financiamento ou empréstimo financeiro para construí-la, quadro esse que transformou a ferrovia em um negócio viável em razão da rede de empréstimos e financiamentos, sendo uma das causas da hegemonia comercial e financeira britânica.

A ferrovia muda a relação do homem com o tempo e as forças da natureza. Sobre esse processo, Simone Narciso Lessa reflete:

Incansável e capaz de uma grande aceleração, o vapor inverteu o relacionamento entre a natureza recalcitrante (espaço, clima) e a locomoção. O movimento mecânico, generalizado pelo uso do vapor, se caracteriza pela regularidade, uniformidade,

duração ilimitada e aceleração. O transporte mecânico, generalizado pelo uso do vapor, se caracteriza pela duração ilimitada e aceleração. O transporte mecânico muda radicalmente a relação com o espaço. O tráfico pré-industrial é mimético com os fenômenos naturais. Os navios derivam com as correntes da água e do vento, os transportes terrestres sofrem com as irregularidades do terreno e são determinados pelas força dos animais. A força a vapor coloca a energia mecânica em oposição às forças naturais. (LESSA, 1993, p. 22).

Além desse aspecto simbólico da ferrovia, enquanto agente transformador na forma do ser humano experimentar o tempo e o espaço, outra grande contribuição da ferrovia foi propiciar o desenvolvimento da indústria siderúrgica devido às inúmeras necessidades de um complexo ferroviário. O processo de urbanização também colaborou para o surgimento de incontáveis necessidades relativas a esse produto (LESSA, 1993, p. 25).

Outro aspecto impactado pela ferrovia foi a comunicação pela junção entre ferrovia e telegráfo. A informação passou a ser uma das principais mercadorias por meio do telegráfo, assim os números das diversas cargas (quantitativos de estoques, preços, número de encomendas e outros) e notícias (fatos políticos, culturais) puderam ser rapidamente divulgados (LESSA, 1993, p.28).

Um dos grandes legados da ferrovia foi uma nova forma de interpretar o mundo:

Reconhecemos na expansão ferroviária uma nova concepção de mundo, o mundo visto como uma unidade. Percebemos nesse processo a unificação do mundo o papel dos símbolos do progresso e da civilização – máquinas, velocidade, cidades, multidões, presentes na maior parte do mundo. Elementos que determinariam o estranhamento do ser humano em meio ao mundo em que vivia, a sensação de ter sua vida organizada em obediência a um imperativo exterior e transcendente a ele mesmo, embora por ele produzido. A construção da malha ferroviária era o instrumento ideal, uma das instituições pioneiras desse projeto civilizatório [...] (LESSA, 1993, p. 31).

Na segunda fase da Revolução Industrial, de 1840-1895, conforme Hobsbawm (2000, p.101), as exportações de algodão cresceram mais lentamente, ocorrendo um acréscimo nas taxas de aço e de carvão referentes às estradas ferroviárias, aparentemente devido ao aumento da demanda. Nesse contexto, buscavam-se investimentos mais lucrativos para o capital e a ferrovia passou a ser uma alternativa. Hobsbawm argumenta que: “a rigor, ele tomou o caminho das estradas de ferro por falta de qualquer coisa que tivesse a mesma capacidade de absorver capital, e transformou uma valiosa inovação nos transportes num importante programa nacional de investimento do capital” (2000, p.105).

A expansão ferroviária foi fruto de dois processos: a industrialização nos países mais desenvolvidos e a abertura econômica de países subdesenvolvidos. No começo da década de 1870, a economia inglesa começou a dar sinais de estagnação devido aos preços, lucros e às taxas de juros que permaneciam baixos, culminando na crise econômica, denominada Grande



Depressão, a qual se mostrou uma crise mundial, ainda que seus efeitos variem conforme o contexto de cada país, sendo considerado esse o marco do fim da hegemonia britânica no desenvolvimento econômico (HOBBSAWM, 2000, p. 107).

Diante dessa crise, outros países viram que tinham condições de produzir para o mercado interno produtos antes importados da Grã-Bretanha, iniciando a aplicação de medidas protecionistas. Frente a esse contexto, no qual era necessário cada vez mais matéria-prima e mais mercado consumidor, teve início o Imperialismo ou Neocolonialismo, que subjugava África, Ásia e Oceania às nações imperialistas. Nesse processo houve a implantação de um sistema de trabalho nos moldes capitalistas, o qual sobrepujava os modos de vida desses lugares. Hobsbawm (2000, p.121) argumenta que essa dominação pode ser interpretada como uma tentativa de delimitar zonas de influência com o objetivo de minar concorrentes estimulando a competição entre as potências econômicas.

Cury (2006, p. 30) avalia que as duas últimas décadas do século XIX marcam o declínio da participação britânica no mercado de produtos industrializados naqueles setores que tendiam ao crescimento, mostrando-se como uma das causas o aumento das atividades industriais tanto nos Estados Unidos quanto na Europa continental, uma vez que, conforme já exposto, esses países elevaram as taxas alfandegárias dos produtos tradicionais ingleses (ferragens, metalurgia, têxteis e carvão).

A autora ainda avalia que esse processo de aumento da produção industrial de outros países era acompanhado de melhorias tecnológicas, assim como na atualização da organização do trabalho fabril que passou a ser seriado e realizado por máquinas especializadas. Esse cenário, somado à lenta adaptação das indústrias britânicas, viabilizou o aumento da importação da Alemanha (corantes químicos), Estados Unidos (máquinas-ferramentas), França (automóveis) dentre outros, demonstrando assim a perda de competitividade do Reino Unido no mercado mundial. Sobre o processo de industrialização a autora ressalta:

Grande parte das inovações tecnológicas que marcaram as etapas subsequentes do desenvolvimento industrial capitalista ocorreu fora da Grã-Bretanha. Os três novos setores surgidos no final do século XIX, por exemplo, química, eletricidade e petróleo, tiveram crescimento mais acelerado nos Estados Unidos e na Alemanha, onde se consolidaram como atividades dinâmicas e inovadoras. Do mesmo modo, as principais transformações organizacionais operadas na estrutura da indústria, dentre as quais se destacou o surgimento das corporações modernas, ocorreram com mais rapidez e maior vigor nas demais economias capitalistas avançadas, que então superavam a longa hegemonia britânica. (CURY, 2006, p.31)

A passagem do século XIX para o XX é marcada pela emergência dos Estados Unidos como potência hegemônica do capitalismo. Jorge Luís Alves Natal (1991, p. 85-88), aborda que nesse contexto houve a superação do domínio da Grã-Bretanha em vários campos (comercial, industrial, tecnológico e outros) nos “países de industrialização retardatárias”. As relações capitalistas também passaram por transformações e a atividade comercial focada no intercâmbio entre países centrais e colônias dá lugar ao capital financeiro – fusão entre os monopólios industriais e bancários. Em relação ao campo tecnológico, a matriz deixa de ser a mecânica, passando a ter os suportes da química e da eletricidade. Posteriormente, o esvaziamento do modal ferroviário se deu a partir do estabelecimento da priorização do setor automobilístico.

## 1.2 Pelas ferrovias brasileiras

Vertigem e aceleração do tempo. Essa seria sem dúvida a sensação mais forte experimentada pelos homens e mulheres que viviam ou circulavam pelas ruas do Rio de Janeiro na virada do século XIX para o século XX. Ainda que de forma menos cotidiana, o mesmo sentimento estaria presente nas principais cidades brasileiras, que tal como a cidade-capital, cresciam como nunca, tornavam complexas suas funções e recebiam levas de imigrantes europeus que atravessavam o Atlântico em busca do sonho de fazer a América. Tudo parecia mudar em ritmo alucinante.[...]

Marasmo. Em tempo que parecia transcorrer tão lentamente que a marcha inexorável mal era percebida. Assim, nas fazendas, nas vilas do interior e dos sertões, essa mesma virada do século seria percebida. Ali nada parecia romper uma rotina secular, firmemente alicerçada no privilégio, no arbítrio, na lógica do favor, na inviolabilidade da vontade senhorial dos coronéis e nas rígidas hierarquias assentadas sobre a propriedade, a violência e o medo. Tudo parecia ser sempre igual, e ao menos aparentemente, ainda seguia o ritmo da natureza. (NEVES, 2008, p. 15).

O objetivo de trazer o panorama nacional é compreender as relações socioeconômicas no momento da introdução ferroviária, bem como as mudanças de interesses e percepções sobre esse meio de transporte ao longo do tempo. Nesse percurso, utilizamos a periodização<sup>12</sup> elaborada por Anna Elisa Finger (2013) e tal escolha justifica-se pela forma da autora extrair os conceitos-chaves dos seguintes intervalos: (1º) 1852-1873; (2º) 1873-1889; (3º) 1889-1919 e (4º) 1919-1957. O exame individual de cada período tem a seguinte estrutura: (i) análise das legislações a fim de evidenciar a percepção de cada momento do ponto de vista de política pública em relação às ferrovias; (ii) exame dos planos viários; (iii) análise dos mapas elaborados por Finger (2013) com as principais linhas ferroviárias construídas em cada período. Enfocaremos nas características principais do desenvolvimento da malha ferroviária no Brasil em uma abordagem macro, uma vez que as histórias específicas das linhas e companhias estão disponíveis em vários trabalhos acadêmicos.

---

<sup>12</sup> Durante a revisão bibliográfica outros recortes temporais foram percebidos tais como: Sérgio Santos Morais (2012) divide as ferrovias de acordo com as mudanças de regimes de governo e define os períodos com o objetivo de averiguar a expansão da malha conforme proposto por Moacir M. F. Silva (1949). Ainda sobre esse tema a tese de Maria Emília Lopes Freire (2013, p. 143) realiza uma extensiva revisão bibliográfica das sugestões de periodizações sobre as ferrovias.

A partir dessas duas imagens vertigem/aceleração do tempo e marasmo, Margarida de Souza Neves (2008) refere-se ao contexto do Rio de Janeiro na passagem dos séculos XIX para o XX, mas em certa medida podemos ver muito da realidade brasileira nessa frase. As vertigens da velocidade, das mudanças, dos imigrantes, da complexidade crescente. E o marasmo das coisas bem solidificadas no Brasil, as quais estão sempre ali presentes mesmo que transmutadas nas relações sociais, econômicas e políticas.

Na primeira metade do século XIX, o transporte era, de fato, um problema a ser enfrentado. Sérgio Santos Morais (2002) considera que o modal de transporte de carga e pessoas, predominante na primeira metade do século XIX, se dava por meio da tração animal por estradas carroçáveis. Tal modal, em função das dimensões territoriais e diversidade geográfica brasileira, tinha suas limitações. Os demais tipos de transportes, como a navegação marítima e fluvial, também mostravam limitações, sendo o primeiro restrito apenas à costa e no segundo caso a limitação era a condição do rio ser navegável.

Julian Stanley Stein (1990) esclarece que a responsabilidade das estradas vicinais que passavam por suas terras até a junção com as estradas gerais eram dos fazendeiros. O transporte era realizado por meio de tração animal (mula) sob a responsabilidade de um arreador, de um tropeiro e de escravos, resultando em uma opção cara devido ao custo de manutenção. Havia também os riscos de perda de carga por fatores naturais (chuvas, enchentes, desmoronamentos, entre outros). Nesse contexto, a ferrovia surgiu como opção extremamente atraente.

No Brasil começou-se a pensar o transporte ferroviário apenas cinco anos depois da inauguração do primeiro serviço regular de transporte de passageiros de Manchester a Liverpool, ocorrido em 1830 e localizado na Grã-Bretanha. Nesse primeiro momento, uma série de projetos foram instituídos por meio de leis, porém, conforme a avaliação de Odilon Nogueira de Matos (1990), sem resultados concretos. Tais projetos iniciais demonstram a precocidade da discussão do transporte ferroviário no Brasil, em um momento no qual essa solução não era consenso nem mesmo na Europa. O demonstrativo a seguir (Quadro 1) cataloga os projetos de lei não concretizados e os respectivos termos contratuais.

**Quadro 1 – Sistematização das primeiras legislações ferroviárias**

<b>Lei - Ano /Assunto</b>	<b>Termos gerais da concessão</b>
<p><b>Decreto nº 101, de 31 de outubro de 1835</b> Sancionada pelo regente do Império visando ligar Rio de Janeiro a Minas Gerais, Rio Grande do Sul e Bahia.</p>	<p>- Vantagens<sup>13</sup>: transporte de gêneros e passageiros por 40 anos, findo o prazo retornaria à Nação sem indenização. Isenção de impostos para importação de maquinários. Cessão gratuita de terrenos públicos. - Obrigações: seguir percurso definido pelo governo; em caso de cruzamento com estradas carroçáveis a Companhia deveria construir as alternativas necessárias.</p>
<p><b>Lei nº 24, de 30 de março de 1838 /</b> Concessão para Aguiar, Viúva, Filhos &amp; Cia. e a Platt &amp; Reid interligar Santos à São Carlos (Campinas), Constituição (Piracicaba), Itu ou Porto Feliz e Mogi das Cruzes; ligar Paraíba ao Tietê.</p>	<p>- Vantagens: Termos gerais de contrato similares ao projeto de lei anterior. - Obrigações: Proibido a adoção de mão de obra escrava, exceto por meio de aluguel. - Executado: Estudos preliminares pelo engenheiro inglês Mornay, prevendo o uso de planos inclinados e máquinas fixas.</p>
<p><b>01/07/1839</b> Cockrane adquiriu privilégio para interligando o Rio de Janeiro ao Vale do Paraíba. Ampliada, em 1840, para a Província de São Paulo em Cachoeira (Cachoeira Paulista).</p>	<p>Vantagens: exploração comercial da linha; direito de cobrança de taxas sobre mercadorias e passageiros entre outros. - Obrigações: construção da linha; não previu garantia de juros nem subvenção quilométrica. - Executado: Organização da Imperial Companhia de Estrada de Ferro; três anos depois não havia integralizado o capital. Ausência de juros impedia a realização da empresa.</p>

Fonte: Elaborado pela autora com base nas informações de Odilon Nogueira de Matos (1990).

O contexto que marcou essas primeiras iniciativas de construção das ferrovias no país foi o da Independência ocorrida em 1822. Emília Viotti da Costa (1999, p. 9) argumenta sobre esse episódio que a presença de um herdeiro da corte permitiu que o processo ocorresse sem mobilização de massas e toda a estrutura política se alinhava com a tradição colonial em termos de manutenção dos preceitos religiosos, voto censitário e adoção do princípio de vitaliciedade para o Senado, e o Conselho de Estado, sendo esse último item importante para a perpetuação das elites no poder<sup>14</sup>.

Costa (1999, p.13) considera que no decorrer do século XIX se mostrava importante a manutenção da estabilidade do sistema político. A autora avalia que por meio do sistema de

<sup>13</sup> De acordo com “Decreto Feijó”, privilégios foram definidos a partir do Decreto nº 24/09/1835, utilizando os benefícios que foram concedidos à Companhia do Rio Doce para navegar o rio por meio de barcos a vapor, demonstrando, assim que, nesse primeiro momento, algumas definições ocorriam a partir das legislações das vias de transporte até então existentes.

BRASIL. Decreto nº101, de 31 de outubro de 1835. Autoriza o Governo a conceder a uma ou mais Companhias, que fizerem uma estrada de ferro da Capital do Império para as de Minas Gerais, Rio Grande do Sul, e Bahia, o privilégio exclusivo por espaço de 40 anos para o uso de carros para transporte de gêneros e passageiros, sob as condições que se estabelecem. In: **Coleção de Leis do Império do Brasil - 1835**, Página 118 Vol. 1 pt. I (Publicação Original). Disponível em:< <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-101-31-outubro-1835-562803-norma-pl.html>>. Acesso em: 27 set. 2019.

<sup>14</sup> A autora indica que os debates sobre a Lei de Terras, política de mão-de-obra já eram sintomas dessa cisão.

clientela e patronagem as elites consolidaram seu poder sobre os demais grupos sociais, mas, ressalta como fator predominante na manutenção da estabilidade a continuidade da expansão econômica mediante a exportação favorecida pelo aumento do mercado internacional. Paradoxalmente, a medida que assegurou a economia agrária e exportadora estimulou a urbanização e a formação de um mercado interno, tendo início um processo de cisão entre setores da elite.

Mesmo com essas primeiras iniciativas ainda foi necessário aguardar dezessete anos para que a ferrovia começasse a se tornar um empreendimento viável. Matos (1990, p. 63) avaliou que essa mudança ocorreu em parte porque o país se tornou mais estável. Outro fator que auxiliou o processo de viabilidade da ferrovia foi a promulgação da Lei Eusébio de Queirós, assinada em 1850, extinguindo o tráfico negreiro<sup>15</sup>, cuja principal consequência foi a liberação de capitais para outros negócios. Outras medidas destacadas por Finger (2013, p. 31) atuaram no sentido de criar condições no Brasil para viabilizar os investimentos estrangeiros: adesão ao “padrão ouro”, Código Comercial (1849), criação de Sociedades Anônimas (1850) e da reforma bancária (1853).

**O primeiro período de 1852-1873**, conforme periodização proposta por Finger (2013), se caracterizou pelo **empreendedorismo**. O marco legal do período foi a Lei nº 641, de 26 de junho de 1852. Tal legislação teve como impacto o fato de tornar o empreendimento ferroviário viável com o acréscimo de dois importantes benefícios: o privilégio de zona, que concedia por um período de noventa anos o monopólio do caminho concedido, assim como o entorno localizado a cinco léguas (21 km); e a garantia de um retorno mínimo de 5% de juro do capital investido.

Em relação ao instrumento da garantia de juros, Ana Lúcia Duarte Lanna (2005, p. 9) avalia que esse mecanismo foi utilizado em escala mundial, uma vez que sem essa garantia os

---

<sup>15</sup> Sobre o fim do tráfico negreiro, Costa avalia que diante da pressão britânica para aprovar uma lei abolindo o tráfico, houve a construção política de uma postura de adaptação, ou seja, embora tenha sido promulgada a Lei Feijó em 07 de novembro de 1831, o contrabando continuou ainda por vinte anos. A análise permite compreender que a partir de 1880, no Brasil, a escravidão era uma causa perdida por vários processos: aumento do custo de manutenção do escravo, oferta de novos tipos de investimentos (estradas de ferro, bancos e indústrias), aumento da pressão abolicionista tanto interna quanto externa. Mediante esse contexto, o Estado Imperialista orquestrou um processo gradual para o fim da escravidão no qual foram promulgadas três legislações em prol dos escravizados (Lei do Ventre-livre - 1871; Lei dos Sexagenários - 1885 e Lei Áurea - 1888). COSTA, E. V. D. **Da monarquia à república: momentos decisivos**. 6ª. ed. São Paulo: Fundação Editora da UNESP, 1999. p. 359.

empreendedores não se arriscariam. Sobre a adoção desse instrumento no Brasil, Natal (1991, p. 67) ressalta que alguns empreendimentos ferroviários eram basicamente aplicações financeiras. Ao analisar dois casos no estado do Rio de Janeiro e São Paulo enfatiza:

Desse modo, as aplicações do capital mostram, no caso das ferrovias extra São Paulo, de maneira geral, que elas (e não apenas a Pedro II) constituíam uma nova modalidade aplicação/valorização do capital da qual se esperavam lucros imediatos e compensadores e em alguns casos, como assinalado, apesar da ausência de bases mercantis suficientes que lhes permitissem lucros operacionais capazes de prover, a essas ferrovias, capacidade de auto-financiamento (NATAL, 1991, p. 67).

Nesse primeiro momento, o Brasil importou o conhecimento e a tecnologia britânica e, com o passar do tempo, outros países se fizeram presentes nos empreendimentos. Finger (2013, p.5) considerou que desde o início a preocupação com a formação dos engenheiros brasileiros esteve presente. A primeira ação em benefício da profissionalização da engenharia foi a separação entre ensino militar e engenharia, que passou a ser oferecida pela Escola Central, contando com disciplinas relativas às ferrovias. Nesse contexto, a estrada de ferro D. Pedro II teve um papel significativo, por ter sido uma escola prática para os engenheiros. A autora destaca alguns nomes: Francisco Pereira Passos, Honório Bicalho e Carlos Alberto Morsing, entre outros.

José Cechin (1978, p. 40) avalia a relação entre as estradas de ferro e o surgimento do ensino técnico no país, por meio das publicações da época: ensaios, teses, livros teóricos, manuais de construção e revistas. Algumas dessas publicações, muitas contando com a participação de engenheiros ferroviários, são: Revista do Instituto Politécnico Brasileiro, Revista do Instituto Politécnico de São Paulo, Revista de Engenharia, Revista de Estradas de Ferro, Revista do Clube de Engenharia.

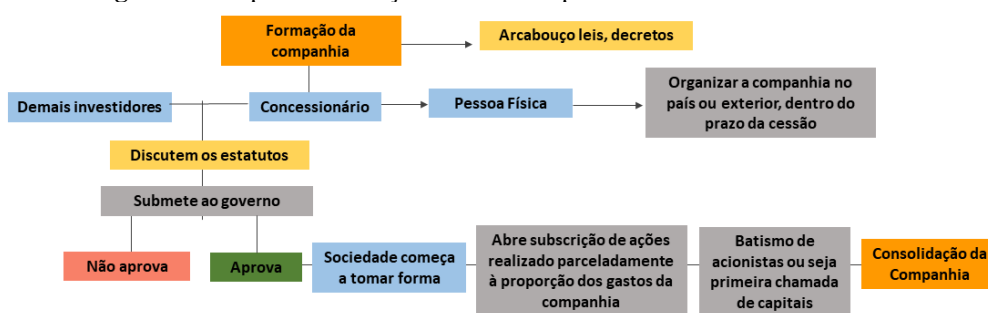
O empreendimento ferroviário tinha início com a formação de uma Companhia (Figura 1), sendo amparada por um arcabouço jurídico composto por leis, decretos e estatutos. A consolidação da companhia só ocorria com o batismo de acionistas, ou seja, após a chamada de capitais, e assim era possível dar início aos contratos de projetos e obras<sup>16</sup> (CECHIN, 1978).

---

<sup>16</sup>O autor explicita detalhadamente as etapas que envolvem a construção de uma ferrovia tanto os trabalhos técnicos como a fase de execução.

CECHIN, J. **A construção e operação das ferrovias no Brasil do Século XIX**. Tese (Mestrado) - Universidade Estadual de Campinas. Campinas, 1978. p. 34-55.

**Figura 1** – Etapas de formação de uma companhia ferroviária no século XIX



Fonte: Elaborada pela da autora a partir das informações de José Cechin (1978).

A execução de uma ferrovia necessitava de diversas etapas, como a realização de projetos, fiscalização de obras e a construção da ferrovia em si. Em relação ao perfil profissional era necessária maior participação do profissional técnico, sobretudo no desenvolvimento de projetos e na fiscalização. A etapa de construção demandava um grande volume de mão-de-obra (CECHIN, 1978).

A construção das ferrovias pode ser ilustrada pelo poema de Bertolt Brecht<sup>17</sup>: “Quem construiu Tebas, a cidade das sete portas? / Nos livros estão nomes de reis; os reis carregaram pedras?” Os nomes inscritos na história foram dos engenheiros, mas quem seriam os milhares de trabalhadores integrantes das turmas? Quais seriam suas condições de trabalho? Teria de fato a ferrovia exercido um papel preponderante na promoção do trabalho livre?

Em relação à influência das ferrovias nas transformações das relações de trabalho, há uma predominância de estudos reforçando o papel positivo da ferrovia enquanto promotora do trabalho livre. Parte desse posicionamento pode ser atribuído ao fato da Lei nº 641, de 1852<sup>18</sup>, não permitir o uso de mão-de-obra escrava. O trabalho de Maria Lúcia Lamounier (2008) lança outro olhar sobre essa assertiva ao definir como objeto de estudo as turmas de trabalhadores, cuja ocupação era a construção e a manutenção das ferrovias<sup>19</sup>. A autora investiga a presença

<sup>17</sup> BRECHT, Bertolt. Perguntas de um trabalhador que lê. Disponível em: <<https://www.recantodasletras.com.br/poesias-patrioticas/3265594>>. Acesso em: 09 abr. 2019.

<sup>18</sup> Segundo a lei que autoriza o Governo para conceder a uma ou mais companhias a construção total ou parcial de um caminho de ferro “§ 9º A Companhia se obrigará a não possuir escravos, a não empregar no serviço da construção e costeiro do caminho de ferro se não pessoas livres que, sendo nacionaes, poderão gozar da isenção do recrutamento, bem como da dispensa do serviço activo da Guarda Nacional, e sendo estrangeiras participarão de todas as vantagens que por Lei forem concedidas aos colonos uteis e industriosos.” (BRASIL, 1852)

<sup>19</sup> O trabalho de José Cechin (1978) também já problematizava essa questão avaliando os casos em que a legislação era burlada. Num quadro geral o autor reflete (1978, p. 55) que a ferrovia foi um passo na direção da transição pela proibição compulsória, mas ao mesmo tempo a estrada de ferro teria prolongado e reforçado a escravidão na lavoura.

CECHIN, J. **A construção e operação das ferrovias no Brasil do Século XIX**. Dissertação (Mestrado) - Universidade Estadual de Campinas. Campinas, 1978.



de escravos nas obras a despeito da proibição de empregá-los, e posteriormente, averiguou a contratação do imigrante. Argumenta, ainda, que a proibição se aplicava apenas às companhias ferroviárias e às empreiteiras principais e apontou os indícios da presença do trabalho escravo por meio de várias evidências, tais como: reajustes em leis permitindo que as empresas alugassem escravos e anúncios em jornais da época indicando a possibilidade dos fazendeiros alugarem os escravos para trabalhar nas obras das estradas de ferro. O grupo dos imigrantes foi analisado de forma a ressaltar as péssimas condições contratuais distantes da realidade de “trabalhadores livres”. Em suas considerações:

As condições de recrutamento e de trabalho pelas empresas e empreiteiros revelam as dificuldades de inserção de instituições capitalistas “modernas” em uma sociedade em que atitudes com relação ao trabalho eram largamente condicionadas pela existência da escravidão e pela agricultura voltada para exportação. Recrutar e conservar os trabalhadores eram uma preocupação constante para as empresas e empreiteiros. Claramente o uso de força e o pagamento de salários não eram incompatíveis; a coerção extra econômica era empregada em associação com a remuneração monetária. (LAMONIER,2000, p. 241).

A política ferroviária no Brasil, conforme pontua Lanna (2005, p. 9), caracteriza-se pela “dimensão política fundamental, expressa em interesses gerais e particulares que definiram as leis, os traçados, os incentivos e as incorporações, fazendo do poder público, desde sempre, um parceiro indispensável à existência das ferrovias”. Dentre as linhas ferroviárias executadas nesse primeiro momento, a Estrada de Ferro D. Pedro II (EFDPII) (futura Estrada de Ferro Central do Brasil [EFCB]), inaugurada em 1858, ilustra tal observação. Essa linha foi motivada pela pressão dos cafeicultores do Vale Paraíba, tendo a família Teixeira Leite à frente. A intenção desse movimento era fazer uma linha partindo do Rio de Janeiro até Vassouras, entretanto, a companhia estava sem recursos e foi encampada pelo governo, razão pela qual, foi necessário alterar o traçado para Barra do Pirai seguindo até Três Rios (MATOS, 1990; FINGER, 2013).

Ainda sobre a EFDPII, já em 1865 o Governo Imperial, devido aos problemas financeiros, encampou a mesma (FINGER, 2013, p. 59). Tal situação exemplificou um fato recorrente no desenvolvimento ferroviário brasileiro, algo denominado por Lanna (2015, p. 11) de “indistinção entre a coisa pública e o interesse particular”, uma vez que o poder público assume para si os empreendimentos com dificuldades financeiras, ou que não são mais rentáveis. Casos como esse condicionaram mais a formação da malha nacional do que um planejamento.

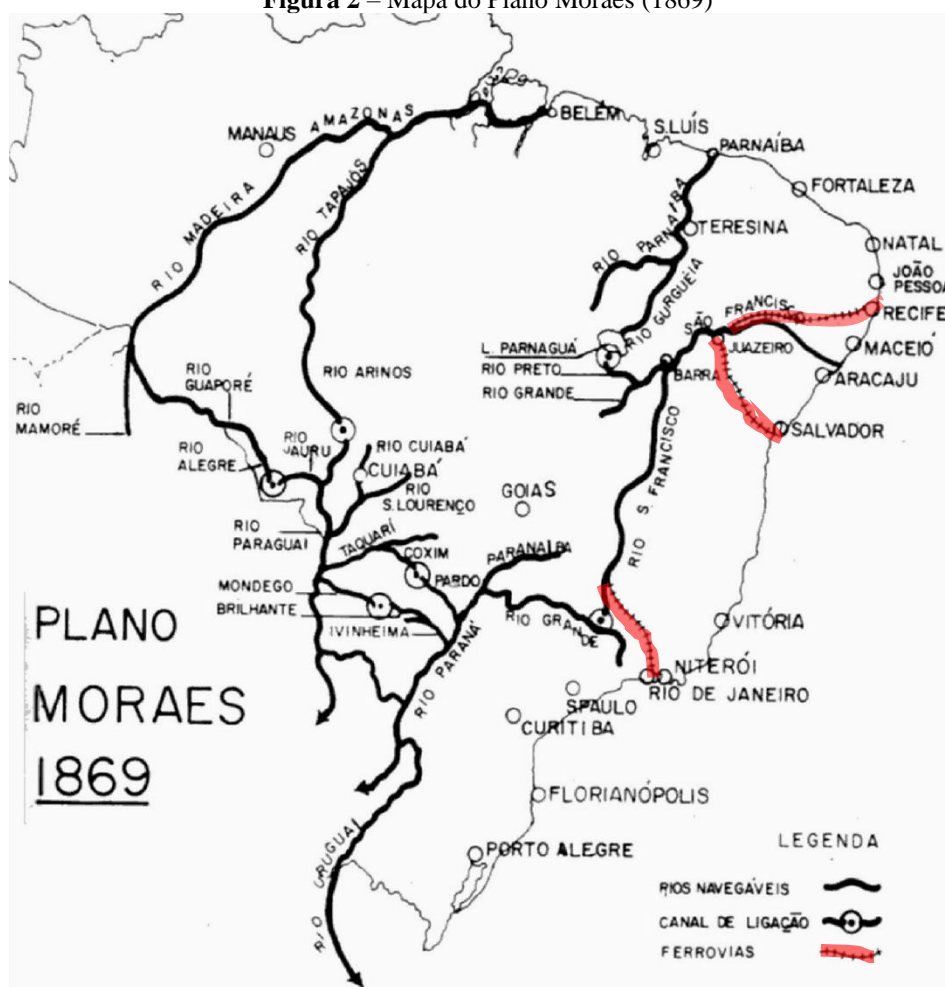
Essas considerações em relação a contextualização da formação da EFDPII não invalidam a importância desta e podem ser consideradas acertadas as decisões técnicas que permitiram a permanência de sua operacionalidade até os dias atuais. Uma dessas decisões foi a opção pelo sistema de aderência<sup>20</sup>, mais simples e de melhor manutenção.

Nesse período iniciou-se a incorporação da ferrovia à área de planejamento viário com a preocupação de articular o território e o acesso às regiões de fronteira (Figura 2). O Plano Morais, de 1869, previu uma articulação entre as ferrovias da EFDPII, Recife and São Francisco Railway e Bahia and San Francisco Railway com a navegação fluvial por meio de poucas obras. Outra questão que se colocou como prioritária para pensar a interiorização do território foi a Guerra do Paraguai, que expôs a vulnerabilidade das fronteiras e a dificuldade de acesso ao interior do país (FINGER, 2013, p. 62-63).

---

<sup>20</sup> De acordo com o “Glossário de Termos Ferroviários” elaborado pelo DNIT, a linha de simples aderência é aquela em que do próprio peso da locomotiva é suficiente para produzir a aderência ao trilho e permitir o deslocamento sem necessidade de sistemas auxiliares (cabos, trilho central ou cremalheiras). (SOARES, 2016).

Figura 2 – Mapa do Plano Moraes (1869)



Fonte: Ministério dos Transportes; Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes [2012].

Nesse período ocorreu a inauguração do primeiro trecho ferroviário por meio do Decreto nº 987, de 12 de junho de 1852<sup>21</sup>, que concedeu a Irineu Evangelista de Sousa, Visconde de Mauá, o privilégio de explorar uma linha de navegação pela Baía de Guanabara, partindo do Porto da Prainha (atual Praça Mauá) até um ponto na Praia de Mauá (atual Município de Magé). A partir desse ponto, obteve-se a permissão para a construção de uma linha férrea até a localidade de Frágoso, próximo à Raiz da Serra de Petrópolis, porém o termo estabeleceu que essa autorização se tornaria sem efeito caso não fosse concluída em dois anos. A finalidade prática da primeira estrada era duvidosa devido à baixa expressão econômica da região serrana, contudo fazia parte do projeto conectar o Rio de Janeiro ao Vale Paraíba, e mais tarde, a Minas Gerais (FINGER, 2013, p. 52).

<sup>21</sup> Matos (1990) enfatiza que esse trecho ferroviário foi construído sem o benefício da garantia de juros. MATOS, O. N. D. *Café e Ferrovias: a evolução ferroviária de São Paulo e o desenvolvimento da cultura cafeeira*. Campinas, SP: Pontes, 1990, p. 64.

Outrossim, foi concretizado um conjunto de 11 linhas férreas (Quadro 2), distribuídas no território nacional (Figura 3), dado o estímulo da referida Lei nº 641 de 26/06/1852, a maior concentração de linhas está nos estados do Rio de Janeiro e São Paulo. As iniciativas na região nordeste nesse momento eram ainda tímidas. Tal espacialização dessas primeiras ferrovias refletia a localização das principais áreas de produção e escoamento de produtos de exportação primária, como o açúcar no Nordeste e o café no Sudeste.

**Quadro 2 – Principais linhas 1º período (1852-1873).<sup>22</sup>**

<b>Principais linhas 1º período (1852-1873)</b>	
<b>Linha / Ano de inauguração do 1º trecho</b>	<b>Finalidade</b>
<b>Rio de Janeiro</b>	
Estrada de Ferro Petrópolis / 1854	Ligar o Rio de Janeiro a Petrópolis, partindo do fundo da Baía da Guanabara e chegando até Fragoso, articulada à navegação. Era prevista sua extensão até Pirapora, às margens do Rio São Francisco, nunca foi executada.
Estrada de Ferro D. Pedro II / 1858	Ligar o Rio de Janeiro ao Rio São Francisco, retomando o trajeto proposto pela “Lei Feijó” (1835). Teve seu trajeto modificado para permitir o escoamento da produção de café do Vale do Paraíba, chegando à Barra do Piraí, onde se bifurcou em dois ramais, um em direção à divisa com Minas Gerais e ao São Francisco, e outro em direção a Cachoeira, em São Paulo.
Estrada de Ferro Cantagalo/ 1860	Ligar a região de Cantagalo ao “Porto das Caixas” (atual município de Itaboraí), no fundo da Baía da Guanabara, passando por Nova Friburgo, para facilitar o escoamento da produção agrícola da região.
Estrada de Ferro União Valenciana / 1871	Ligar a cidade de Valença à Estrada de Ferro D. Pedro II, na estação de Desengano (atual Barão de Juparanã), para escoamento da produção cafeeira.
Estrada de Ferro de São Sebastião a Campos / 1873	Ligar a região de Campos ao litoral fluminense, em São Sebastião.
<b>Pernambuco</b>	
Recife and São Francisco Railway/ 1858	Ligar Recife a Petrolina, no Médio Rio São Francisco, no início de seu maior trecho navegável, acima das cachoeiras região de Paulo Afonso, de onde se conectaria à Região Sudeste através da navegação.
<b>Bahia</b>	
Bahia and San Francisco Railway / 1860	Ligar Salvador a Juazeiro, no Médio São Francisco e início de seu maior trecho navegável, acima das cachoeiras da região de Paulo Afonso, de onde se conectaria à Região Sudeste através da navegação.
<b>Alagoas</b>	
Estrada da Imperatriz / 1871	Ligar a região de Imperatriz a Maceió para transporte da produção de cana de açúcar e algodão

<sup>22</sup> As informações das tabelas de Anna Elisa Finger (2013) foram redistribuídas pela presente autora, a fim de facilitar a visualização da construção de linhas ferroviárias por Estado.

<b>Principais linhas 1º período (1852-1873)</b>	
<b>Linha / Ano de inauguração do 1º trecho</b>	<b>Finalidade</b>
<b>São Paulo</b>	
São Paulo Railway/ 1868	Ligar a região de Campinas ao Porto de Santos, no litoral paulista, passando por Jundiaí, para escoamento da produção cafeeira. Como a empresa desistiu do último trecho, Jundiaí passou a ser o ponto final da linha
Companhia Paulista de Estradas de Ferro/ 1872	Ligar a região cafeeira de Campinas a Jundiaí, ponto final da São Paulo Railway, para escoamento da produção cafeeira.
Companhia Ytuana de Estradas de Ferro/ 1873	Ligar a região de Itu a Jundiaí, ponto final da São Paulo Railway, para escoamento da produção cafeeira.

Fonte: Anna Eliza Finger (2013, p. 66-67).

**Figura 3** – Principais linhas em operação até o final do 1º período (1852-1873)



Fonte: Anna Eliza Finger (2013, p. 436)

**O segundo período de 1873-1889** estabelecido por Finger (2013, p. 68) expressou os **novos incentivos e multiplicação de linhas**. Nesse recorte temporal poucas estradas férreas entraram efetivamente em operação e mesmo aquelas construídas em regiões economicamente ativas estavam deficitárias, sendo que em tais casos o Governo cobria os prejuízos ou intercedia para que fossem realizados os prolongamentos. De acordo com Rodriguez (2004, p. 177) em 1870 o Brasil possuía 1.150 km de malha ferroviária.

Em relação aos marcos legais, o primeiro foi o Decreto nº 2.450, de 24 de setembro de 1873<sup>23</sup>, que introduziu a subvenção quilométrica, ou seja, o pagamento de uma quantia fixa por quilômetro de linha construído concedido para as estradas que serviam de principal comunicação entre os centros produtores e os da exportação<sup>24</sup>, não sendo permitido conceder estes favores a mais de uma estrada de cada Província. Havia a condicionante de que a subvenção quilométrica ou garantia de juros não poderia exceder 7% do capital empregado.

Tal legislação reforçava, portanto, um desenho que partia dos centros de produção em direção aos portos. Natal (1991, p. 68-69) denomina esse sentido de expansão de “radial (fazenda-porto)”, lógica que desde o início foi preponderante na implantação da malha ferroviária brasileira. Diante desse contexto, os planos viários tentariam se contrapor a essa lógica apenas no plano teórico.

Um outro aspecto ligado à subvenção quilométrica relacionava-se com a qualidade das construções. Conforme Finger (2013, p. 71), a partir do momento em que o princípio para o pagamento passou a ser a quilometragem construída, as linhas foram traçadas visando maior lucro, resultando em percursos mais longos e caros. Marcelo Werner da Silva traz alguns posicionamentos sobre o referido instrumento e demonstra que, se por um lado havia aqueles que o consideravam, na época, como uma legislação promissora, por outro lado, essa opinião não era unânime, conforme Telles<sup>25</sup> (1984, p. 98 apud SILVA, 2008, p. 98):

Para tentar resolver o problema do custo elevado de algumas estradas, veio, em setembro de 1873, a lei n.º 2.450, instituindo como alternativa, a subvenção quilométrica, que era de 30 contos por quilômetro. Desta forma, as estradas que fossem construídas por custo inferior a esse limite, seriam feitas praticamente de graça, porque o Governo as pagaria integralmente. É fácil de perceber que ficava agora estabelecido um fortíssimo estímulo à má construção, isto é, às estradas construídas o mais barato e com a maior quilometragem possível.

A segunda legislação do período foi o Decreto nº 5.561, de 28 de fevereiro de 1874<sup>26</sup>, cuja principal prerrogativa foi estabelecer as competências entre Províncias, Corte e Governo

---

<sup>23</sup> Disponível em: < <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-2450-24-setembro-1873-551003-publicacaooriginal-67086-pl.html>>. Acesso em 04 jun. 2018.

<sup>24</sup> Conforme o Decreto nº 2.450/1873: “§ 3º O Governo só poderá conceder subvenção ou garantia de juros às estradas, que servirem de principal comunicação entre os centros produtores e os da exportação, e não concederá estes favores a mais de uma estrada em cada Província, em quanto esta estrada não produzir uma renda líquida, que dispense os ditos favores”. Disponível em: < <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-2450-24-setembro-1873-551003-publicacaooriginal-67086-pl.html>>. Acesso em 04 jun. 2018.

<sup>25</sup> TELLES, Pedro C. da Silva. **História da Engenharia no Brasil (Séculos XVI ao XIX)**. Rio de Janeiro: Livros Técnicos e Científicos Editora S. A., 1984.

<sup>26</sup> Disponível em: < <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-5561-28-fevereiro-1874-550146-publicacaooriginal-65785-pe.html>>. Acesso 04 jun. 2018.

Imperial em relação às concessões ferroviárias. Os três primeiros artigos definiram as seguintes condicionantes:

a) Competência do Governo Geral: ligações entre duas ou mais províncias, Corte com Províncias, Império e Estados limítrofes; linhas destinadas ao serviço da Administração geral do Estado ainda que dentro do território provincial; prolongamento das estradas pertencentes ao Estado (BRASIL, 1874). b) Competência das Províncias: somente dentro do seu território, exceto nos casos em que em uma distância de 30 quilômetros houvesse uma estrada pertencente à Administração do Estado (BRASIL, 1874). c) Competência acumulativa entre Governo Geral e as Administrações Provinciais: concessões com o objetivo de ligar grandes centros aos portos marítimos e que fossem consideradas grandes artérias comerciais (BRASIL, 1874)

Sobre essa legislação, observa-se uma tentativa de controlar as concessões. De acordo com Finger (2013, p.69), havia uma clara divisão entre as linhas de “interesse nacional” a cargo do Governo Geral e aquelas de “interesse local” a cargo dos Governos Provinciais. A partir dessa publicação multiplicam-se as linhas de caráter local.

O Art. 8º do Decreto nº 5.561/1874 enfatizava que caso o Governo não possuísse os dados para designar o traçado da linha caberia às companhias levantar as seguintes informações: reconhecimento da zona que a linha atravessaria, indicações das povoações e localidades próximas, pontos obrigatórios e a extensão aproximada da linha, estatística da população e dos produtos de exportação e importação. Assim era exigido um mínimo de informações para subsidiar o empreendimento.

Em relação aos favores e às garantias, permaneceu o privilégio de zona por um período de 90 anos a partir da data da incorporação da companhia, cessão gratuita de terrenos, isenção dos direitos de importação (trilhos, máquinas, instrumentos e outros necessários para a construção das ferrovias), garantia de juros 7% de juros sob capital investido ou subvenção quilométrica. A subvenção quilométrica, conforme Art. 20, era destinada para os seguintes casos: linhas que ligavam centros produtores de qualquer Província aos mercados situados na orla marítima ou próximas a rio navegáveis e províncias com comércio internacional ou interprovincial.

A questão ferroviária nesse período assumiu maior relevância dada a quantidade de planos em que a ferrovia era identificada como um potencial instrumento de articulação territorial. O conjunto de planos do período (Figuras 4 a 8) demonstra em termos conceituais que a orientação técnica era buscar uma complementaridade entre os modais de navegação



como o ferroviário. Outra questão destacada nesse contexto foi a substituição pelas ferrovias nas propostas de canais de ligação, conforme proposto no Plano Morais (1869).

Finger (2013, p. 80-81) considera o Plano Rebouças (Figura 5) – ainda que ousado, ignorava as condições topográficas e ambientais do território abrangido – uma exceção nesse conjunto, por colocar a ferrovia como principal meio de transporte e os rios como elemento complementar. Em termos institucionais o Ministro da Agricultura Rodrigo Augusto da Silva (Figura 8) na época desenvolveu o “Plano Geral de Viação”, com a recomendação expressa que não fossem construídas novas linhas e, tampouco, prolongadas as existentes sem um planejamento prévio.

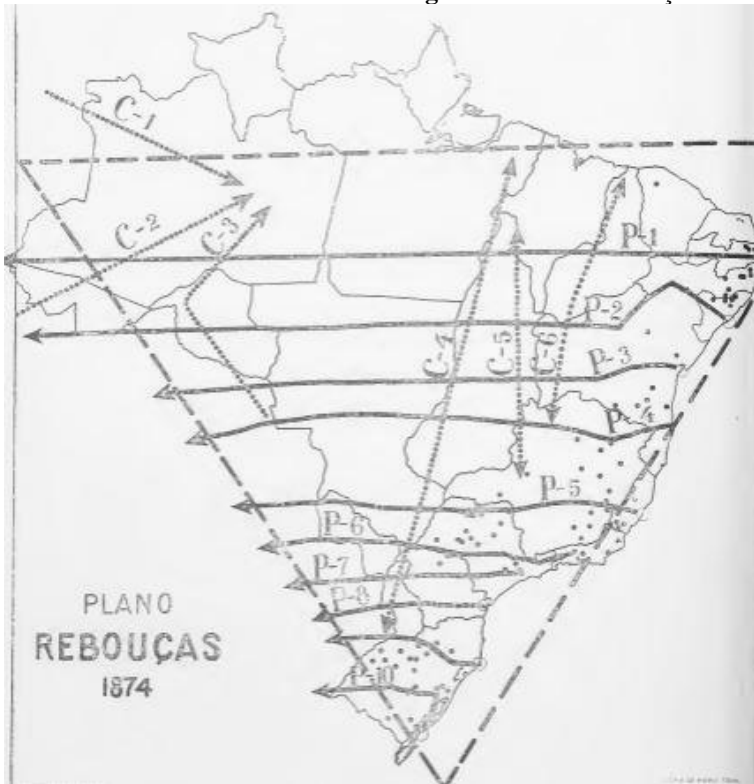
**Figura 4** – Plano Ramos de Queiroz de 1874



O engenheiro João Ramos de Queiróz apresentou em 1874 seu plano ao Instituto Politécnico Brasileiro. Tal plano previa a articulação entre as principais bacias hidrográficas com as ferrovias.

Fonte: Moacir M. F. Silva (1947, p. 349).

**Figura 5 – Plano Rebouças de 1874**



O plano do engenheiro André Rebouças, conforme Finger (2013, p. 80), era baseado no sistema de vias paralelas implantado nos Estados Unidos. A inovação desse plano foi inserir a ferrovia como principal modal de transporte.

Fonte: Moacir M. F. Silva (1947, p. 372).

**Figura 6 – Plano Bicalho de 1881**



Honório Bicalho, engenheiro chefe da Diretoria de Obras Públicas do Ministério da Agricultura, Comércio e Obras Públicas cumprindo demandas de seu cargo apresentou o projeto de uma “rede geral de comunicações”. Possuía uma abordagem férreo-fluvial e visava a mínima construção de linhas férreas.

Fonte: Moacir M. F. Silva (1947, p. 378)

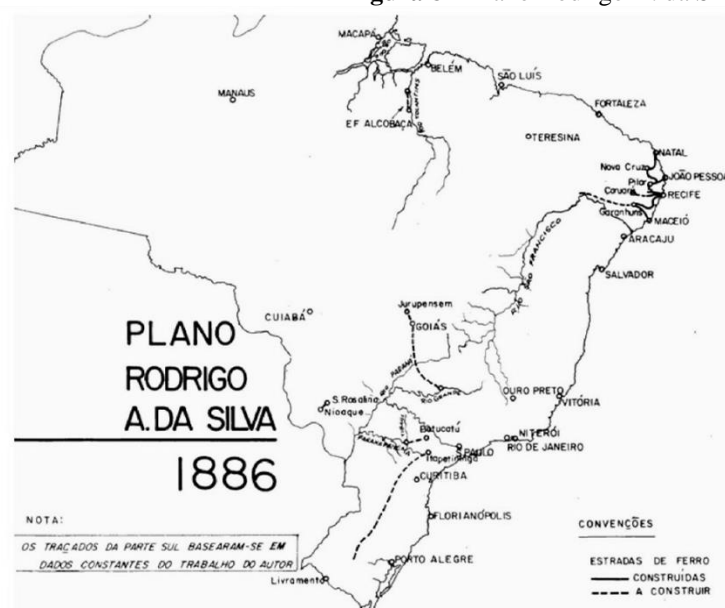
**Figura 7 – Plano Bulhões de 1882**



No Primeiro Congresso Ferroviário Brasileiro (1882) uma comissão constituída pelos engenheiros: A. de Oliveira Bulhões, Ferino José de Melo e Jorge Rademarker Grünewald elaboraram o Plano Bulhões com as mesmas diretrizes do Plano Bicalho, ou seja, era misto férreo-fluvial.

Fonte: Moacir M. F. Silva (1947, p. 380)

**Figura 8 – Plano Rodrigo A. da Silva / 1886**



Plano Rodrigo da Silva também visou a articulação entre ferrovia e navegação fluvial. No Nordeste previa formar uma rede única abrangendo os estados de Alagoas, Pernambuco, Paraíba e Rio Grande do Norte. Defendia a construção de linhas para contornar trechos de rios encachoeirados tal como a Estrada de Paulo Afonso, no Rio São Francisco. Em relação a fronteira previu a construção de uma linha em Mato Grosso partindo do Rio de Janeiro e retomou a proposta de ligar estados de São Paulo e Rio Grande do Sul.

Fonte: Ministério dos Transportes; Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes [2012].

Outro aspecto técnico importante a ser destacado e que também impactou a articulação entre as diversas linhas ferroviárias era a variabilidade de bitolas, ou seja, a largura das linhas. De acordo com Finger (2013), não houve uma padronização nas larguras e cada companhia demandava vagões e locomotivas de tamanhos específicos, o que os impedia de trafegar em

outros trechos. Tal situação passou a ser uma temática discutida e o Decreto Imperial nº 7.959/1880 oficializou a bitola de 1,60 m e a de 1,00 m (métrica) como as únicas permitidas, impactando algumas linhas já construídas que tiveram alguns trechos retificados para evitar baldeações. A malha ferroviária no segundo período se expandiu, conforme Quadro 3.

**Quadro 3 – Principais linhas 2º período (1873-1874)**

<b>Principais linhas 2º período (1873-1889)</b>	
<b>Linha / Ano de inauguração do 1º trecho</b>	<b>Finalidade</b>
<b>Rio de Janeiro</b>	
Estrada de Ferro de Niterói a Macaé / 1874	Melhorar as condições de escoamento da produção agrícola do norte da Província do Rio de Janeiro através do porto de Niterói.
Estrada de Ferro de Campos a Macaé / 1874	Ligar a cidade de Campos até a enseada de Imbetiba, em Macaé.
Estrada de Ferro Rio D'Ouro / 1876	Ligar a “Quinta do Imperador”, na ponta do Caju, próxima ao Rio de Janeiro, às represas do Rio D'Ouro, na Serra da Bandeira, próxima a Japeri, com pequenos ramais para Inhaúma, Engenho de Dentro e Olaria, correndo paralela à linha da Estrada de Ferro D. Pedro II.
Estrada de Ferro Carangola / 1876 (Rio de Janeiro e Minas Gerais)	Ligar a cidade de Campos, ponto final da Estrada de Ferro de Campos a Macaé, à cidade de Tombos de Carangola, em Minas Gerais, para escoamento da produção de café
Estrada de Ferro Barão de Araruama / 1878	Conectar a Estrada de Ferro de Campos a Macaé à Estrada de Ferro Cantagal
Estrada de Ferro Santa Izabel do Rio Preto / 1881	Ligar a localidade de Santa Izabel do Rio Preto, em Valença, à Estrada de Ferro D. Pedro II, em Barra do Pirai, para o escoamento da produção cafeeira.
Estrada de Ferro Príncipe do Grão Pará / 1883	Deveria continuar o trajeto iniciado pela Estrada de Ferro Mauá até Petrópolis, seguindo até São José do Vale do Rio Preto, no Rio de Janeiro
Estradas de Ferro Pirahyense / 1883	Ligar a localidade de São Sebastião, ao sul do Rio de Janeiro, à Estação de Santana da Barra, da Estrada de Ferro D. Pedro II, passando por Pirai.
Estrada de Ferro do Corcovado / 1884	Facilitar o acesso ao topo do morro do Corcovado, no Rio de Janeiro.
Estrada de Ferro do Norte / 1886	Ligar a região ao norte do Rio de Janeiro à Estrada de Ferro Mauá, em Raiz da Serra
Estrada de Ferro Maricá / 1888	Articular o litoral norte do Rio de Janeiro, ligando a Região dos Lagos, uma área em desenvolvimento a partir da produção de cana-de-açúcar e cereais, sal, cal e cimento.
<b>São Paulo</b>	
Estrada de Ferro São Paulo e Rio de Janeiro / 1875	Ligar a cidade de São Paulo a Cachoeira, ponto final da Estrada de Ferro D. Pedro II, para escoamento da produção cafeeira e para conectar São Paulo à capital do Império.
Companhia Mogiana de Estradas de Ferro / 1875	Ligar a região de Mogi-Mirim a Campinas, ponto final da Companhia Paulista, para escoamento da produção cafeeira.
Companhia Sorocabana de Estradas de Ferro / 1875	Ligar a região de Sorocaba a São Paulo, aos trilhos da São Paulo Railway, para escoamento da produção cafeeira.
Estrada de Ferro de Resende a Areias / 1878	Ligar a cidade de Areias, em São Paulo, aos trilhos da Estrada de Ferro D. Pedro II em Resende, no Rio de Janeiro, para escoamento da

<b>Principais linhas 2º período (1873-1889)</b>	
<b>Linha / Ano de inauguração do 1º trecho</b>	<b>Finalidade</b>
(São Paulo e Rio de Janeiro)	produção cafeeira.
Estrada de Ferro do Bananal / 1883	Ligar a região produtora de café de Bananal à Estrada de Ferro D. Pedro II, na Estação de Barra Mansa.
Estrada de Ferro Rioclarense ou de Rio Claro a Araraquara / 1884	Ligar a região cafeeira de Araraquara a Rio Claro, onde já chegavam os trilhos da Companhia Paulista.
Companhia Bragantina / 1884	Ligar Campinas à fronteira de Minas Gerais, mas acabou tendo seu traçado modificado para ligar Bragança Paulista à estação de Campo Limpo, da São Paulo Railway.
Ramal Férreo do Rio Pardo / 1887	Ligar a estação de Casa Branca, da Mogiana, à divisa com Minas Gerais, para escoamento da produção de café.
Companhia Descalvadense / 1889	Ramal particular ligando a Fazenda Descalvado, produtora de café, até os trilhos da Companhia Paulista.
<b>Minas Gerais</b>	
Estrada de Ferro Leopoldina / 1874	Ligar a Zona da Mata a Porto Novo da Cunha, onde já chegavam os trilhos da Estrada de Ferro D. Pedro II, para escoamento da produção de café.
Estrada de Ferro Oeste de Minas / 1881	Ligar São João Del Rei à Estação de Sítio (atual Antônio Carlos), da Estrada de Ferro D. Pedro II, para escoamento da produção cafeeira.
The Minas and Rio Railway Company / 1883	Ligar Minas Gerais à Estrada de Ferro D. Pedro II. Deveria sair de uma estação no Rio de Janeiro, mas por conveniência acabou partindo de Cruzeiro, em São Paulo.
Estrada de Ferro Muzambinho / 1887	Ligar a região de Muzambinho à Estrada de Ferro Minas e Rio, em Três Corações
Estrada de Ferro Bahia e Minas (Bahia e Minas Gerais / 1882	Ligar a região de Araçuaí, em Minas Gerais, ao litoral sul da Bahia, passando por regiões produtoras de cereais, café e de extração de madeira.
<b>Rio Grande do Sul</b>	
The Porto Alegre & New Hamburg Brazilian Railway / 1874	Ligar a região agrícola do Vale do Rio dos Sinos a Porto Alegre
Estrada de Ferro Porto Alegre-Uruçuiana / 1883	Era a espinha dorsal do “Projeto Geral de uma Rede de Vias Férreas Comerciais e Estratégicas para a Província de São Pedro do Rio Grande do Sul”, que visava promover o povoamento e a segurança da região de fronteira entre o Brasil, Argentina e Paraguai.
Estrada de Ferro de Rio Grande a Bagé / 1884	Ligar o Porto de Rio Grande a Bagé, passando por Pelotas, visando melhorar e tornar mais rápido o acesso às cidades de fronteira a partir do litoral. Essa linha era parte do “Projeto Geral de uma Rede de Vias Férreas Comerciais e Estratégicas para a Província de São Pedro do Rio Grande do Sul”, proposto por José Ewbank da Câmara em 1872.
Estrada de Ferro Barra do Quaraí – Itaqui / 1887	Acompanhar a fronteira oeste do Rio Grande do Sul, ao longo do Rio Uruguai, no limite com a Argentina, por motivos estratégicos.
<b>Paraná</b>	
Estrada de Ferro Paranaguá-Curitiba / 1881	Ligar as regiões produtoras de erva-mate do Planalto ao litoral paranaense.
<b>Santa Catarina</b>	

<b>Principais linhas 2º período (1873-1889)</b>	
<b>Linha / Ano de inauguração do 1º trecho</b>	<b>Finalidade</b>
Estrada de Ferro Dona Teresa Cristina / 1883	Ligar a região de minas carboníferas nas cabeceiras do Rio Tubarão (atual município de Lauro Müller) ao porto de Imbituba, no litoral de Santa Catarina.
<b>Rio Grande do Norte</b>	
Estradas de Ferro Natal a Nova Cruz /1881	Ligar a região produtora de açúcar do sul do Rio Grande do Norte a Natal.
<b>Pernambuco</b>	
Estrada de Ferro Paulo Afonso (Pernambuco e Alagoas) / 1881	Contornar as cachoeiras existentes na região de Paulo Afonso, conectando o alto e o baixo São Francisco para permitir o escoamento da produção agrícola e o transporte de mercadorias ao longo de todo seu percurso.
Estrada de Ferro de Recife a Limoeiro – The Great Western of Brazil Railway / 1881	Ligar a localidade de Limoeiro, produtora de cana-de-açúcar, ao porto de Recife.
Estrada de Ferro Central de Pernambuco / 1885	Incentivar o desenvolvimento da região agreste, no oeste de Pernambuco, ligando-a a Recife.
<b>Bahia</b>	
Nazareth Tram Road / 1875	Ligar a localidade Nazaré, produtora de fumo, açúcar café e cereais, a Onha.
Estrada de Ferro Central da Bahia / 1875	Ligar as minas de diamante da Chapada Diamantina às cidades de Cachoeira e São Félix, no último ponto navegável do Rio Paraguassu.
Estrada de Ferro Santo Amaro / 1880	Ligar Bom Jardim (atual Terra Nova), região produtora de açúcar e fumo, a Santo Amaro, no Recôncavo Baiano.
<b>Ceará</b>	
Estrada de Ferro Baturité / 1873	Ligar o interior do Ceará ao porto de Fortaleza para escoar a produção agrícola (principalmente de algodão) e ajudar a desenvolver o interior da província, castigada pela seca.
Estrada de Ferro de Sobral / 1882	Ligar a localidade de Sobral, no interior do Ceará, ao porto de Camocim, no litoral, para ajudar no desenvolvimento do interior da província, castigado pela seca.
<b>Paraíba</b>	
Estrada de Ferro Conde D’Eu / 1883	Ligar o interior da Paraíba à cidade de Paraíba do Norte (atual João Pessoa).
<b>Pará</b>	
Estrada de Ferro de Bragança / 1884	Ligar as colônias agrícolas de Bragança a Belém, capital da província.

Fonte: Anna Eliza Finger (2013, p. 67-68-85-87).

Conforme a Figura 9, pode-se perceber o aumento das iniciativas de abertura (em vermelho) e prolongamento de linhas executadas no período anterior (em preto). Na região Sudeste inicia-se um processo de complexificação da malha ferroviária dos estados Rio de Janeiro e São Paulo. Outro aspecto a ser observado nesse mapa se refere às conexões entre os estados cujas linhas tinham o Rio de Janeiro como ponto central e ligavam-se a São Paulo e Minas Gerais. Nesse momento ainda não havia a ligação de São Paulo com Minas Gerais.

**Figura 9** – Principais linhas em operação até o final do 2º período (1873-1889)



Fonte: Finger (2013, p. 437).

No final do Império houve o fortalecimento do movimento de expansão dos centros cafeeiros para além das fronteiras do estado do Rio de Janeiro, influência direta do transporte ferroviário. Contudo, essa expansão, como aponta Stein (1990), era também consequência de

um contexto de crise e esgotamento da capacidade produtiva dos cafezais localizados no Vale do Paraíba/RJ. Dentre as causas desse esgotamento da produção destacam-se: o uso de técnicas produtivas inadequadas que causaram a esterilidade do solo; o fim do tráfico de escravos e posteriormente da escravidão<sup>27</sup>, que acelerou a perda de capital financeiro para os fazendeiros.

Como observado por Beatriz Mugayar Kühl (1998, p. 135) no caso sobretudo de São Paulo, a ferrovia exerceu um papel integrador sobre o território paulista por permitir a conexão de muitas cidades antes isoladas da dinâmica econômica. A autora enfatiza que seu traçado foi definido pela já abordada relação de áreas de produção e portos. Sobre a evolução da rede paulista:

A evolução da rede paulista se deu sem um planejamento, previsão e coordenação de atividades. Atendia a interesses de grupos particulares, principalmente fazendeiros de café, segundo as conveniências do momento, resultando em um emaranhado de linhas. A configuração destas linhas deu-se de modo “arboriforme”, com numerosas ramificações partindo de troncos principais (KÜHL, 1998, p. 135).

O sul do país também recebeu suas primeiras ferrovias e Finger (2013, p. 78) considera que a malha ferroviária do Rio Grande do Sul esteve conectada com a estratégia de proteção das fronteiras do Brasil. A autora informa que a malha do Rio Grande do Sul seguia o planejamento prévio proposto por José Ewbank da Câmara. No Paraná, a Estrada de Ferro Paranaguá-Curitiba (1881) tinha como principal motivação a conexão das regiões produtoras de erva-mate; em Santa Catarina a Estrada de Ferro Dona Teresa Cristina (1883) tinha como objetivo conectar as minas carboníferas. Contudo Márcio Rogério Silveira (2003, p. 454) faz a seguinte ponderação sobre o desenvolvimento ferroviário na região Sul:

Em outras áreas de conflitos de fronteiras, no extremo-oeste catarinense e paranaense, não foram construídas ferrovias, com a justificativa de fins estratégico-militares, pois eram regiões anecúmenas e os capitais locais eram escassos, principalmente no período de auge do transporte férreo no Brasil. Portanto, os traçados ferroviários nas fronteiras não foram planejados para atender, primeiramente, às estratégias militares, pois não houve grandes conflitos entre o Brasil e a Argentina e o Uruguai envolvendo, principalmente, a utilização das ferrovias. As construções têm sobretudo, sentidos econômicos.

---

<sup>27</sup> O autor enfatiza que em relação à estrutura de trabalho, pouco tempo depois do fim da escravidão em 1889 se readequaram uma vez as necessidades de sobrevivência e o trabalho que permanecia disponível nas fazendas fez com que as formas de trabalho continuassem muito similares ao modo de operar escravocrata. Os fazendeiros contratavam uma turma entre libertos desempregados com garantia de alimentação e alojamento, em algumas vezes era colocado uma venda na própria fazenda para assim evitar o contato com elementos externos. STEIN, J. S. **Vassouras: um município brasileiro do café, 1850-1900**. Tradução de Vera Bloch Wrobel. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1990. p. 312.



Em relação à região Nordeste houve também a intensificação no investimento ferroviário nos estados de Pernambuco, Bahia, Ceará e Paraíba. Tais linhas em sua maioria se relacionam com o escoamento de produção agrícola (cana, fumo, açúcar café e cereais, entre outros), todavia as linhas empreendidas no Ceará, como a Estrada de Ferro Baturité (1873) e a Estrada de Ferro de Sobral (1882) detinham a prerrogativa de desenvolver uma região castigada pela seca. Outra linha com uma justificativa similar foi a Estrada de Ferro Central de Pernambuco (1885) que visava o desenvolvimento da região agreste.

Na região Norte foi construída a Estrada de Ferro de Bragança (1884), no estado do Pará, empreendimento que, conforme avaliação de Leandro e Silva (2012), foi elemento estruturante de um projeto de colonização com imigrantes estrangeiros, a fim de desenvolver e diversificar a agricultura da região. À concessionária desse trecho caberia também instalar os colonos ao longo do eixo e viabilizar o transporte dos alimentos para o abastecimento das cidades ao longo do eixo de Bragança e praça de Belém.

O fim desse período teve como marco a Abolição da Escravidão, em maio de 1888. Conforme Costa (1999, p. 363), desde 1880 os fazendeiros se convenceram de que a escravidão era uma causa perdida e as novas possibilidades de investimento (estradas de ferro, bancos e indústrias) fizeram com que muitos percebessem que a imobilização de capital já não fazia mais sentido sendo a opção de diversificação de investimentos mais atrativa. A autora (1999, p. 364) pontua sobre a abolição: “promovida principalmente por brancos, ou por negros cooptados pela elite branca, a abolição libertou os brancos do fardo da escravidão e abandonou os negros à sua própria sorte”.

**O terceiro período de 1889-1919** estabelecido por Finger (2013, p. 88) diz respeito à **formação das grandes companhias**. Esse período se inseriu em um contexto de mudança do regime imperial para o republicano. Lessa (1993, p. 79) evidenciou que a ferrovia na República passou a se conectar com a questão da soberania nacional pois permitia estender o poder até o interior. Esse fortalecimento do poder central estava diretamente conectado com a questão da integração nacional e para tal foram utilizadas várias estratégias – desenvolvimento de uma política apaziguadora entre os grupos urbanos e rurais, ampliação e reforço das forças náuticas e terrestres e criação de colônias agrícolas em áreas “ditas” como vazias .

Em decorrência das constantes críticas à implantação das ferrovias brasileiras, o Governo Provisório instituiu uma comissão de cinco cidadãos para estudar e organizar um plano

geral de viação por meio do Decreto nº 159, de 15 de janeiro de 1890<sup>28</sup>. Nas considerações vem destacado que “é imprescindível ponderar em objecto de tanta magnitude as considerações técnicas estratégicas, e sobretudo económicas, visando o povoamento e aproveitamento dos territórios até agora completamente desaproveitados” (BRASIL, 1890a, grifo nosso). Tal texto ressalta a preocupação daquele momento em relação às ferrovias compreendidas como um elemento técnico e estratégico com implicações econômicas e potencial integrador territorial. Entretanto, conforme Finger (2013), o Decreto nº 1.332, de 02 de fevereiro de 1891 extinguiu a Comissão antes da conclusão da elaboração do Plano e o trabalho resultante foi um Relatório que reiterou a necessidade de planejamento para a malha ferroviária.

Em relação a esse plano, Silva (1947) ressalta que o mesmo não chegou a ser analisado, de forma que a Primeira República ao findar em 1930 não teria aprovado nenhum plano geral de viação. Pela transcrição desse autor (1947, p. 351) da “Descrição da rede geral projetada” e o desenho esquemático desse plano, (Figura 10) pode-se verificar o papel complementar dos principais rios brasileiros (Rio Madeira, Araguaia Tocantins e São Francisco), evidenciando a compreensão do plano no qual a ferrovia era o principal meio de transporte.

---

<sup>28</sup> Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-159-15-janeiro-1890-523603-publicacaooriginal-1-pe.html>. Acesso 09 de jun. 2018.

Figura 10 – Plano da Comissão (1890)



Fonte: DNIT

Disponível em: Ministério dos Transportes; Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes [2012].

A segunda legislação foi o Decreto nº 524, de 26 de junho de 1890<sup>29</sup>, no qual foram definidas as competências entre Governo Federal e Estados para avaliar as concessões. Ao Governo Federal caberia a regulamentação das linhas que ligassem os Estados à sede do Governo Federal, estabelecessem comunicações entre o território brasileiro e países vizinhos e fossem estratégicas em relação à defesa do território nacional. Previa, também, a necessidade de que as linhas integrantes dessas hipóteses fizessem parte do plano geral de viação que estava em andamento. Aos governos estaduais caberia a regulamentação das linhas localizadas em seu território com a finalidade de ligar centros populosos ou regiões produtivas (ligações com outras linhas ou mesmo aos portos). Em suma, ao Governo Federal caberia a regulamentação das linhas de interesse nacional e aos Estados aquelas guiadas pelas motivações regionais (BRASIL, 1890b).

<sup>29</sup> Disponível em: < <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-524-26-junho-1890-523675-publicacaooriginal-1-pe.html>>. Acesso 09 jun. 2018.

O Decreto nº 862, de 16 de outubro de 1890 foi a terceira regulamentação do período. Em relação aos benefícios das concessões, o prazo era de 60 anos (construção, uso e gozo das linhas), garantia de juros de 6% ao ano por 30 anos sobre o capital empregado, cessão gratuita de terrenos devolutos em uma zona máxima de 20 quilômetros para cada lado da linha e isenção de direitos de importação dos materiais necessários (BRASIL, 1890c). As concessões outorgadas neste decreto deram origem às seguintes estradas de ferro conforme Finger (2013, p. 90): São Paulo – Rio Grande (1900), Vitória a Minas (1904), Noroeste do Brasil (1906), Goiás (1907), Tocantins (1908) e Petrolina a Teresina (inaugurada em 1923, mas nunca concluída), além do prolongamento das linhas da Mogiana e Oeste de Minas”.

De acordo com Rodriguez (2004, p. 177), em 1989 o Brasil contava com uma malha ferroviária de 9.583 quilômetros (km); em 1920 passou para 28.550 km, ou seja, a malha quase triplicou em um período de trinta e um anos. Nesse período o estado de Minas Gerais foi conectado aos estados de Espírito Santo, Bahia, São Paulo, e a região centro-oeste foi ligado aos estados Mato Grosso do Sul; por fim, o estado de Goiás recebeu as primeiras iniciativas. A conexão entre São Paulo e os estados da região sul é realizada pela Estrada de Ferro São Paulo – Rio Grande inaugurada em 1900.

Na região Norte, nesse período, foi executada a ferrovia Madeira-Mamoré que conectou a cidade de Porto Velho a Guajará Mirim com enormes custos sociais e ambientais. Tal estrada, conforme assinala Natal (1991, p. 74), foi construída em decorrência do Tratado de Petrópolis (17/11/1903), que colocou fim ao conflito entre Brasil e Bolívia para que ocorresse a devolução do Acre ao Brasil, cabendo ao país construir essa ferrovia. Ainda nessa região houve a construção da Estrada de Ferro do Tocantins (1908), no Pará, que previa a ligação de Belém e a região Centro-Oeste por meio da relação complementar entre a ferrovia e os rios Tocantins e Araguaia.

Na região Nordeste percebe-se o prolongamento das linhas iniciadas nos períodos anteriores e a abertura de novas linhas. Na avaliação de Finger (2013, p. 99), nesse momento o Nordeste enfrentava um declínio em relação à economia agroexportadora, de forma que os outros gêneros produzidos (café, carnaúba, babaçu, madeira, couro e piaçava) eram produzidos em menor escala e destinados ao mercado interno. Tais produtos utilizavam predominantemente as rotas tradicionais de estradas de rodagem e navegação fluvial.

O Quadro 4 e a Figura 11 permitem a visualização das linhas e a distribuição no território brasileiro. Pela análise do mapa observa-se a questão da distribuição desigual da malha

ferroviária e seu baixo poder integrador. As informações refletem o processo explicitado por Natal (1993, p. 78) de que as ferrovias eram restringidas pelas economias oligárquicas e por isso os efeitos integradores eram muitos limitados. Outra questão abordada pelo autor é a diferenciação em investimento dos capitais nacionais e os estrangeiros (belga, franceses, ingleses) os primeiros mais preocupados com os transportes (principalmente cargas e passageiros) e os segundos interessados sobretudo na construção de ferrovias como investimento financeiro.

**Quadro 4 – Principais linhas 3º período (1888-1919).**

<b>Principais linhas 3º período (1888-1919)</b>	
<b>Linha / Ano de inauguração do 1º trecho</b>	<b>Finalidade</b>
<b>Rio de Janeiro</b>	
Ramal Férreo de Campos a São Fidélis / 1891	Ligar a localidade de São Fidélis a Campos, onde já chegavam os trilhos da Estrada de Ferro Macaé a Campos.
Estrada de Ferro Santa Maria Madalena / 1891	Prolongamento da Estrada de Ferro Barão de Araruama.
Estrada de Ferro Central de Macaé / 1891	ligar a região de Arraial do Frade a Macaé, onde chegavam os trilhos da Estrada de Ferro de Campos a Macaé
Estrada de Ferro Melhoramentos do Brasil, ou Linha Auxiliar da Central do Brasil / 1895	Ligar a cidade de Paraíba do Sul, produtora de café, ao Rio de Janeiro.
Estrada de Ferro Campista / 1896	Ligar Campos à foz do Rio Paraíba.
Estrada de Ferro Teresópolis (Rio de Janeiro/ 1896	Ligar Niterói à localidade de Porto Marinho, no município de Cantagalo, às margens do Rio Paraíba, passando por Teresópolis.
Estrada de Ferro Santo Eduardo a Cachoeira do Itapemirim (RJ/ES) / 1903	Ligar Cachoeira do Itapemirim, no Espírito Santo, a Santo Eduardo, no Rio de Janeiro, onde já chegavam os trilhos da Estrada de Ferro Carangola.
<b>Espírito Santo</b>	
Estrada de Ferro Sul do Espírito Santo / 1896	Ligar a cidade de Vitória, no Espírito Santo, até o ponto final da Estrada de Ferro de Santo Eduardo a Cachoeira do Itapemirim (cujas obras estavam sendo iniciadas, inaugurada em 1903).
Estrada de Ferro de Vitória a Diamantina (Espírito Santo e Minas Gerais) / 1904	Ligar Diamantina, em Minas Gerais, ao Porto de Vitória, no Espírito Santo, passando por Natividade, atual Aimorés, em Minas Gerais, uma região de produção cafeeira e madeireira. Com as descobertas das jazidas de ferro na região de Itabira do Mato de Dentro, foi alterada para atingir Itabira, passando o trecho até Diamantina a configurar um ramal.
<b>Minas Gerais</b>	
Estrada de Ferro Paracatu / 1910	Ligar Paracatu à estação de Conceição do Pará da Estrada de Ferro Oeste de Minas.
Estrada de Ferro Sapucahy (MG e RJ) / 1891	Conectar a Estrada de Ferro Minas e Rio à Companhia Mogiana
<b>São Paulo</b>	
Estrada de Ferro Itatiba/ 1890	Ligar as fazendas cafeeiras de Itatiba inicialmente à São Paulo Railway, depois alterada para a Paulista.

<b>Principais linhas 3º período (1888-1919)</b>	
<b>Linha / Ano de inauguração do 1º trecho</b>	<b>Finalidade</b>
Ramal Férreo de Santa Rita / 1890	Ligar fazendas de café da região de Santa Rita do Passa Quatro à Estação de Porto Ferreira, da Companhia Paulista.
Estrada de Ferro Dumont / 1891	Ligar a Associação Agrícola Fazenda Dumont, uma das maiores fazendas de café do mundo, à Estação de Ribeirão Preto, onde chegavam os trilhos da Mogiana
Tramway da Cantareira / 1893	Transportar materiais para a construção do Reservatório da Cantareira, projetado em 1877 pela Companhia Cantareira de Esgotos para melhorar o abastecimento de água da cidade de São Paulo.
Companhia Melhoramentos de São Simão / 1893	Ligar a fazenda de café Santa Maria a São Simão, onde chegavam os trilhos da Mogiana
Ramal Férreo Campineiro / 1894	Ligar fazendas de café da região de Joaquim Egídio (hoje distrito de Campinas), a Campinas, conectando-se aos trilhos da Paulista
Estrada de Ferro Araraquara / 1896	Ligar a cidade de Araraquara, onde chegavam os trilhos da Estrada de Ferro Rioclarense, às barrancas do Rio Paraná, na divisa com o Mato Grosso
Companhia Carril Agrícola Funilense/ 1899	Ligar a região de colonização do Funil (hoje Cosmópolis), produtora de café e cana de açúcar, a Campinas, para conectar-se aos trilhos da Paulista
Estrada de Ferro São Paulo – Rio Grande (São Paulo, Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul) / 1900	Ligar São Paulo ao Rio Grande do Sul pelo interior, articulando a malha ferroviária existente. Era parte do “Projeto Geral de uma Rede de Vias Férreas Comerciais e Estratégicas para a Província de São Pedro do Rio Grande do Sul”, apresentado por José Ewbank da Câmara em 1872.
Companhia Estrada de Ferro do Dourado / 1900	Ligar a região cafeeira de Dourado, em Araraquara, à Estação de Ribeirão Bonito, da Companhia Paulista
Estrada de Ferro São Paulo e Minas / 1902	Adquiriu a antiga Companhia Melhoramentos de São Simão, prolongando-a para chegar a São Sebastião do Paraíso, em Minas Gerais.
Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (São Paulo e Mato Grosso do Sul) / 1906	Melhorar as condições de acesso ao sul do Mato Grosso, articulando seu território a São Paulo, e criar uma via alternativa à Bacia do Prata para o transporte de mercadorias até a região, que beneficiaria também o Paraguai e a Bolívia.
Estrada de Ferro São Paulo-Goiás / 1910-1911	Conectar o estado de Goiás aos trilhos da Companhia Paulista, na estação de Bebedouro.
<b>Goiás</b>	
Estrada de Ferro de Goiás (Goiás e Minas Gerais) / 1907	Conectar o Estado de Goiás à malha férrea da Região Sudeste, ligando a cidade de Goiás a Araguari, em Minas Gerais, para transportar a produção agrícola e pecuária da região.
<b>Paraná</b>	
Estrada de Ferro Norte do Paraná / 1909	Ligar os vales dos rios Assunguy e Ribeira a Curitiba, onde já chegavam os trilhos da Estrada de Ferro Paranaguá – Curitiba, para escoar a produção mineral da região.
<b>Rio Grande do Sul</b>	
Estrada de Ferro Santa Maria – Marcelino Ramos / 1894	Ligar Santa Maria a Marcelino Ramos, às margens do Rio Uruguai, na fronteira com Santa Catarina. Era a ligação norte do “Projeto Geral de uma Rede de Vias Férreas Comerciais e Estratégicas para a Província de São Pedro do Rio Grande do Sul”, apresentado por José Ewbank da Câmara em 1872

<b>Principais linhas 3º período (1888-1919)</b>	
<b>Linha / Ano de inauguração do 1º trecho</b>	<b>Finalidade</b>
<b>Santa Catarina</b>	
Estrada de Ferro Santa Catarina / 1909	Ligar Blumenau e Rio Negro, passando por Hansa (atual Ibirama), região de imigração alemã produtora de madeira, fumo e erva-mate, até a Estrada de Ferro São Paulo – Rio Grande, em construção.
<b>Bahia</b>	
Estrada de Ferro Centro-Oeste da Bahia (Bahia) / 1900	Ligar a região de Buranhém à Estação de Água Comprida, da Bahia and São Francisco Railway.
Estrada de Ferro de São Miguel a Areia / 1906	Ligar a localidade de São Miguel das Matas, onde já chegavam os trilhos da Tram Road Nazareth, a Areias.
Estrada de Ferro de Ilhéus a Conquista / 1914	Ligar as localidades de Vitória da Conquista e Itabuna, produtoras de cacau, ao porto de Ilhéus.
<b>Rio Grande do Norte</b>	
Estrada de Ferro de Mossoró / 1915	Ligar a localidade de Mossoró, no interior do Rio Grande do Norte, a Porto Franco (atual município de Areia Branca), no litoral. Posteriormente deveria ser prolongada até a divisa com a Paraíba.
<b>Maranhão</b>	
Estrada de Ferro Caxias – Cajazeiras / 1895	Ligar a cidade de Caxias, um importante centro agrícola e industrial do Maranhão, às margens do Rio Parnaíba.
<b>Pará</b>	
Estrada de Ferro do Tocantins / 1908	Contornar as corredeiras e baixios do médio Tocantins e permitir a ligação entre Belém e o Centro-Oeste através da navegação nos rios Tocantins e Araguaia.
<b>Rondônia</b>	
Estrada de Ferro Madeira-Mamoré / 1910	Contornar o trecho encachoeirado dos rios Madeira e Mamoré, permitindo a navegação direta entre Belém, Mato Grosso e a Bolívia, para escoamento da produção de borracha amazônica.

Fonte: Anna Eliza Finger (2013, p. 105-107).

**Figura 11** – Principais linhas em operação até o final do 3º período (1889-1919).



Fonte: Anna Eliza Finger (2013, p. 438).

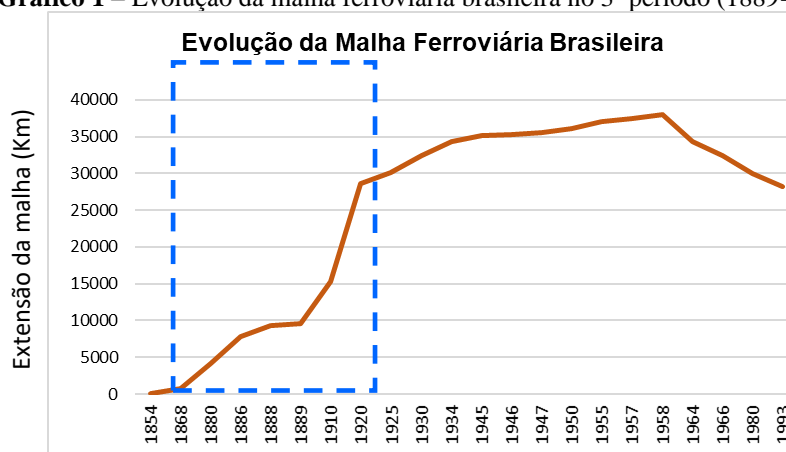
Em relação a esse período, ainda restam algumas ponderações. A área destacada em azul no Gráfico 1 corresponde à evolução da malha ferroviária<sup>30</sup>. Percebemos que, em termos quantitativos, até o terceiro período apontado a quilometragem de linha construída foi ascendente e, após a década de 1960 caiu até os limites próximos do que havia nas primeiras décadas do século XX.

---

<sup>30</sup> É importante destacar que, em termos quantitativos, a extensão da malha ferroviária brasileira, em 1993, é praticamente a mesma que nos anos 1920.



**Gráfico 1** – Evolução da malha ferroviária brasileira no 3º período (1889-1919)



Fonte: Elaborado pela autora com base nas informações de Helio Suêvo Rodriguez (2004, p. 177).

Finger (2013, p. 105) ajuíza esse período como sendo o auge e a decadência desse modal de transporte, pois a economia era movimentada sobretudo pela exportação de produtos agrícolas. Em um contexto de crise externa, houve a queda da movimentação comercial e, conseqüentemente, a diminuição do volume de carga transportado pelas empresas ferroviárias. Assim, o governo assumiu a administração das ferrovias e articulou um novo arranjo para a gestão daquelas sob sua responsabilidade por meio dos arrendamentos, desencadeando a formação das grandes companhias estrangeiras<sup>31</sup>, tais como: Great Western of Brazil Railway Company, a Companhia Auxiliaire des Chemins de Fer au Brésil, The Leopoldina Railway cujos capitais eram estrangeiros (inglês, belga, americano e canadense). (SILVEIRA, 2003, p.91).

O cenário da Primeira Guerra Mundial (1914-1918), como avaliou Finger (2013, p 104), interferiu no ritmo de consumo de produtos primários pelos países europeus e muitas companhias ferroviárias foram à falência – a exemplo das Brazil Railway e Great Western – tendo o governo que assumir também a gestão dessas linhas, e ainda, o subsídio por meio dos juros. Sobre a crescente participação do Estado, Natal (1991) avaliou:

É fato que a crescente participação do Estado no setor ferroviário, já desde o final do século passado e acentuada nos anos de 1920, não foi exclusiva do Brasil. Em verdade, este processo de encampações também se verificou generalizadamente nos países centrais. Porém, ao contrário do que ocorreu aqui, nesses países elas não foram praticamente sucateadas seja antes do final do século, seja com o advento do automóvel (final do primeiro quartel do século XX). É verdade também que os empreendimentos ferroviários nos países centrais não dispuseram das benesses oficiais do Tesouro e de outros favorecimentos patrimonialistas como ocorreu no Brasil, embora contassem com o apoio tácito para executar, com liberdade, violências e pilhagens contra as populações existentes nas terras onde faziam passar os trilhos de

<sup>31</sup> Para informações sobre as incorporações consultar FINGER (2013).

suas vias férreas. É verdade ainda que foram elaboradas, no Brasil, propostas de trajetos [...] para a construção de determinadas linhas ferroviárias, contudo, como nos países centrais, foi mesmo a lógica do capital que definiu os seus traçados. (NATAL, 1991, p. 79, grifo nosso)

**O quarto período de 1919-1957**, estabelecido por Finger (2013, p. 110) diz respeito ao **sucateamento e estatização**. Esse momento teve origem na crise europeia pós-guerras, quando as importações de produtos primários brasileiros estavam em queda influenciando também a lucratividade do setor ferroviário. A autora argumenta que apenas a região Sudeste, principalmente a malha férrea de São Paulo, se manteve fora desse processo de endividamento, devido ao foco do mercado consumidor ser os Estados Unidos e pelo sistema de compra de excedentes de café a um preço mínimo pelos governos estaduais, conforme estabelecido pelo Convênio de Taubaté (1906).

Uma relação importante para ser compreendida nesse momento diz respeito ao quantitativo total de vias férreas sob a responsabilidade federal, estadual e privada com a porcentagem que, de fato era operacional para cada instância. De acordo com Topik<sup>32</sup> (1987) a relação do total operado também segue um ritmo decrescente, conforme a Tabela 1 abaixo.

**Tabela 1** – Propriedade e operação das ferrovias no período de 1889-1930.

Setor	% do total possuído em			% do Total operado em		
	1889	1914	1930	1889	1914	1930
Governo Federal	34	53	59	34	18	29
Governos Estaduais	...	8	9	...	2	23*
Empresas Privadas	66	39	31	66	80	48

\* Muitas linhas operadas pelos Estados pertenciam à União  
Fonte: Topik (1987, p. 122).

Ao longo da década de 1920 os planos desenvolvidos já indicavam o posicionamento pela opção pelo rodoviarismo-automobilístico, conforme Silveira (2003, p. 99), tais como: Plano Catambi (1926-1927) e Plano da Comissão Mista de Estradas de Rodagem Federais (1927). Em termos numéricos, o impacto do automóvel para a grande maioria da população era baixo, bastando analisar alguns dados numéricos: no Brasil em 1923 havia 2.772 automóveis, e em 1925, houve o aumento para 12.995<sup>33</sup>, número muito distante de atender a demanda da população brasileira que na mesma época era de aproximadamente 30.635.605 de habitantes<sup>34</sup>.

<sup>32</sup> TOPIK, Steven. **A presença do Estado na economia política do Brasil de 1889 a 1930**. Rio de Janeiro: Record, 1987.

<sup>33</sup> Disponível em: < <http://acervo.oglobo.globo.com/em-destaque/em-1925-brasil-vive-assombroso-aumento-do-numero-de-automoveis-12367744>>. Acesso em 16 jun. 2018.

<sup>34</sup> Disponível em: <<https://brasil500anos.ibge.gov.br/estatisticas-do-povoamento/evolucao-da-populacao-brasileira.html>>. Acesso em 30 set. 2019.

Quando Getúlio Vargas assumiu o poder, em 3 de novembro de 1930, o grupo que o apoiava era muito heterogêneo, constituído por setores oligargas dissidentes, quadros civis jovens, tenentes e setores ligados ao Partido Democrático. Conforme caracterização de Marieta de Moraes Ferreira e Surama Conde Sá Pinto (2008, p. 409), essa heterogeneidade se expressava do ponto de vista social e político. As autoras avaliam que se por um lado havia um objetivo comum de combater as oligarquias tradicionais, por outro as expectativas dos envolvidos eram diversas com entendimentos até antagônicos sobre a organização do Estado, com solicitações de maior ou menor participação estatal.

Dulce Chaves Pandolfi (2007, p. 18) avalia que as primeiras medidas adotadas pelo Governo Provisório foram intervencionistas e centralizadoras, tal como o Sistema de Interventorias com interventores de cada Estado nomeados pelo Presidente da República. Foram realizados diversos investimentos na área social, incluindo uma legislação de proteção ao trabalhador<sup>35</sup> (regulamentação da jornada de trabalho, regulamentação do trabalho da mulher e do menor, férias, carteira de trabalho, direito a pensões e aposentarias). Houve, também, a criação dos ministérios do Trabalho, Indústria e Comércio, Educação e Saúde Pública. Outra ação importante no período foi o investimento na legislação sindical, mas de forma que os sindicatos fossem tutelados pelo Estado para que patrões e empregados pudessem ser elementos de sustentação do governo.

Em termos de legislação, a ferrovia foi incluída na Constituição da República dos Estados Unidos do Brasil de 16 de julho de 1934. O Art. 5º regulamentou a competência em explorar e dar concessão sobre vários serviços de comunicação e transporte, dentre esses as vias férreas, cabendo à União as situações de ligação aos portos marítimos, fronteiras nacionais ou quando transpusessem os limites de um Estado. A competência dos Estados era voltada para as ferrovias localizadas dentro de seus territórios. O Art. 166 abordou a ferrovia sob o aspecto estratégico, não sendo permitida a concessão de terras ou de vias de comunicação sem a audiência do Conselho Superior de Segurança Nacional.

No período houve o desenvolvimento do “Plano Geral de Viação Nacional”, instituído mediante o Decreto nº 24.497, de 29 de junho de 1934 (Figura 12). Silva (1947, p. 390), ao discorrer sobre o plano, informa inicialmente que as linhas troncos ou ligações de interesse geral eram aquelas que se encaixavam nas seguintes situações:(i) ligação da Capital Federal a

---

<sup>35</sup> Posteriormente em 1943 ocorreu a Consolidação das Leis do Trabalho.

uma ou mais capitais, (ii) ligação de qualquer via de comunicação da rede com a fronteira de países vizinhos, (iii) vias ao longo da fronteira ou paralelas a esta a menos de 200 quilômetros de distância, (iv) ligação entre dois ou mais troncos de interesse geral para estabelecer um caminho mais curto e, por fim, que fossem necessárias para demandas militares. A partir dessas condicionantes foram estabelecidos troncos no sentido dos meridianos (TM) e paralelos (TP) e as ligações entre uns e outros (L). Em suma, o autor o considera como um plano ferro-rodofluvial. Em relação às aquavias o destaque foi sobretudo para o oceano, de forma que dividia a navegação de cabotagem<sup>36</sup> entre os grandes portos e a pequena cabotagem para atender as necessidades dos portos menores.

---

<sup>36</sup> Navegação realizada entre os portos do mesmo país.

**Figura 12** – Plano de Viação Nacional de 1934



Fonte: Moacir Malheiros Fernandes Silva (1947, p. 390).

Outro gesto indicativo dessa mudança de interesses, segundo dados de Finger (2013, p.115), foi a criação em 1937 do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER), cujos investimentos se tornaram cada vez mais expressivos. Por meio do Decreto nº 15.093, de 20 de março de 1944 foi aprovado o “Plano Rodoviário Nacional”, cujo foco era a política administrativa rodoviária. Nessa época também teve início a organização do transporte aéreo.

Em paralelo às iniciativas em favor das rodovias, Silveira (2003, p. 116) reflete que o governo seguiu encampando as ferrovias. No primeiro governo de Getúlio Vargas (1930-1945) a empresa estatizada foi a Compagnie des Chemins de Fer de L’Est Brésilien (1931); na gestão de Eurico Gaspar Dutra foram a São Paulo Railway (1946), a Gret Western of Brazil Railway Company (1950) e a Leopoldina (1950). Em relação às melhorias técnicas do transporte ferroviário, Natal (1991, p.90) informa que nessa época foram realizadas duas modificações

relativas à tração: a primeira quando a energia a vapor foi substituída pela energia elétrica e a segunda, já em 1939, quando se passou a utilizar o diesel.

Já na década de 1950 o processo de crise no modal ferroviário continuou a se agravar. Silveira (2003, p. 117) informa que a maior parte das ferrovias pertenciam à União ou aos Estados, cujos problemas abrangiam: “regimes trabalhistas diferentes, deficitárias, importância econômica diferenciada, dificuldade para investimentos, etc”. A origem dessas questões relaciona-se com essa política de encapar empresas diferentes. Diante desse panorama, ainda segundo o autor, Getúlio autorizou a inclusão das ferrovias na Comissão Mista Brasil-Estados Unidos, as quais passaram a integrar o Banco Nacional de Desenvolvimento, que se norteava pela visão liberal. Na avaliação de Silveira (2003, p. 118), foi o amadurecimento dessa concepção que permitiu o modelo de desestatização utilizado na década de 1990.

Desse modo Silveira (2003, p. 118) esclarece que a proposta da criação da Rede Ferroviária Federal (RFFSA), teve origem nos estudos da já mencionada comissão, tendo sido encaminhada ao Congresso em 1952. Uma legislação que também impactou as ferrovias ocorreu na gestão de Eurico Gaspar Dutra e antecede a criação da RFFSA. Trata-se da Lei nº 2.698, de 27 de dezembro de 1955, que direcionava a receita proveniente da diferença dos preços dos combustíveis lubrificantes líquidos derivados do petróleo nacional e do importado para a pavimentação de estradas de rodagem. Essa lei indicava a pavimentação de ramais ferroviários reconhecidos como deficitários. O inciso 3º do Art. 5 previa que caberia aos Departamentos Nacionais de Estradas de Rodagem e Estradas de Ferro indicar no exíguo prazo de 60 dias as relações dos trechos ferroviários a serem substituídos. Matos (1990, p. 1667) informa que em decorrência dessa lei só no estado de São Paulo quase mil quilômetros de estradas foram suprimidos.

A aprovação da criação da RFFSA só ocorreria no governo de Juscelino Kubitschek, pela Lei nº 3.115, de 16 de março de 1957. Essa lei determinou a transformação das empresas ferroviárias da União em sociedade por ações, autorizando a constituição da Rede Ferroviária S.A., entre outras providências. No art. 4º, § 2º autorizava-se a constituição de uma sociedade de economia mista (permitia como acionistas pessoas jurídicas de direito público, o Banco do Brasil e pessoas físicas e jurídicas de direito privado com até 20% do capital) para incorporar as estradas de ferro de propriedade da União. No Art. 5º determinava que dentro de um ano fosse apresentado um plano de agrupamento de estradas para formarem sistemas regionais e sociedades anônimas subsidiárias.

O Quadro 5 e o mapa do período (Figura 13), com as linhas concluídas no período (marcadas em vermelho), corroboram com o exposto acima sobre a perda da centralidade da ferrovia enquanto meio de transporte. No Nordeste foram abertas as seguintes estradas: Estrada de Ferro Bahia a Minas (1942), Estrada de Ferro Central do Piauí, Estrada de Ferro de Moçoró no Rio Grande do Norte. Nas regiões Sudeste e Sul houve apenas prolongamentos e criação de ramais, destacando-se a linha Mairinque – Santos, que visava romper o monopólio da São Paulo Railway sobre a descida da Serra do Mar.

**Quadro 5** – Principais linhas no 4º período (1919-1957)

<b>Maranhão</b>	
Estrada de Ferro São Luís- Caxias	Ligar a cidade de Caxias (ponto final dos trilhos da Estrada de Ferro Caxias – Cajazeiras) a São Luís, ligando a capital Luís – Caxias (Maranhão) maranhense ao Rio Parnaíba e a Teresina, no Piauí.
<b>Piauí</b>	
Estrada de Ferro Central do Piauí / 1922	Ligar o interior piauiense, produtor de gado, carnaúba e babaçu ao litoral.
<b>Pernambuco</b>	
Estrada de Ferro Petrolina a Teresina (Pernambuco e Piauí)	Conectar as bacias hidrográficas do São Francisco e do Parnaíba, articulando o interior do território nordestino. Estrada de Ferro São
<b>Espírito Santo</b>	
Estrada de Ferro São Mateus 1924	Ligar as cidades de São Mateus e Nova Venécia, no Espírito Mateus.
<b>Paraná</b>	
Estrada de Ferro Noroeste do Paraná / 1937 (São Paulo e Paraná)	Ligar a região noroeste do Paraná aos trilhos da Sorocabana.
<b>São Paulo</b>	
Linha Mairinque - Ferro Sorocabana/ 1937	Romper o monopólio da São Paulo Railway sobre a descida Santos, da Estrada de da Serra do Mar e como única via de conexão entre o Planalto e o Porto de Santos.

Fonte: Anna Eliza Finger (2013, p. 121).

**Figura 13** – Principais linhas em operação até o final do 4º período (1919 – 1957)



Fonte: Anna Eliza Finger (2013, p. 439).

De acordo com Raimunda Alves de Souza e Haroldo Fialho Prates (1997) nos anos 1990, em meio a uma gestão neoliberal, o então presidente Fernando Collor de Mello (1990-1992) incluiu a RFFSA no Programa Nacional de Desestatização, conforme o Decreto nº 473, de 10 de março de 1992. A primeira etapa desse processo foi a licitação do transporte ferroviário de carga por um prazo de 30 anos; as etapas subsequentes envolveram a reorganização das malhas objetos da desestatização e procedimentos administrativos.

O último marco normativo dessa operação foi o Decreto nº 3.277, de 07 de dezembro de 1999, pelo qual foi declarado o fim da etapa de dissolução e liquidação da empresa além de



convocar a assembleia de acionistas. Lucina Ferreira Matos (2015) considerou que as ações da liquidação duraram até 2007 com a Medida Provisória nº 353, de 22 de janeiro de 2007, na qual foi decretada a extinção da RFFSA seguida pela fase de inventariança com o objetivo de levantar os bens, direitos e deveres da empresa extinta e transferi-los para a União.

Márcio Rogério Silveira (2003) analisa o modelo de concessões adotado a partir de 1995, representadas na Figura 14. O autor avalia que se priorizou um retorno imediato em detrimento do desenvolvimento regional, citando como exemplo o caso do Oeste Agroindustrial e Oeste Paulista que teve vários trechos desativados. Outro ponto relevante abordado pelo autor é que embora a quantidade de cargas tenha aumentado, passando de 38,20 milhões de toneladas, em 1995, para 52,76 milhões de toneladas em 2002, não se conseguiu aumentar a participação das ferrovias no transporte nacional, que continuou em torno dos 20%. De maneira que:

O que parecia uma oportunidade para reaparelhamento da via permanente e modernização da frota de material rodante, na verdade tratava-se de processo de seleção de partes do sistema que servisse à política pública e privada do transporte ferroviário de carga voltada para a exportação de commodities agrícolas (especial na soja) e minerais (minério de ferro). Política que privilegiava pontos dinâmicos e competitivos do território, especialmente aqueles produtores de commodities voltadas para a exportação. Adotava-se, pelo visto, uma estratégia de uso seletivo do Sistema Ferroviário Nacional privatizado, na qual, as partes excluídas desse processo – algumas linhas, ramais e grandes complexos ferroviários – não receberam os investimentos necessários. (FREIRE, 2017, p. 178)

**Figura 14** – Mapa da situação atual das ferrovias brasileiras e concessões



Fonte: Talita Romano (2018).

Ao se fechar esse panorama do desenvolvimento da malha ferroviária brasileira algumas reflexões ainda se fazem pertinentes. Como colocado por Lessa (1993, p. 65), “a política

ferroviária brasileira é marcada por descaminhos, especulações, interrupções e recomeços”, tendo sido mais desenhada pelos interesses das elites oligárquicas, fator que não invalida as contribuições do sistema nas regiões abrangidas em termos econômicos, circulação de informação, viabilidade do transporte de passageiros e carga e melhoria de infraestrutura urbana, dentre outros aspectos. Enquanto símbolo, foi capturada dentro de um projeto civilizador, unificador do Brasil, de promoção do progresso. E tão rápido sucumbiu à velocidade das mudanças passando a representar o atraso.

### 1.3 A evolução ferroviária fluminense

Algumas apreciações são necessárias para os estudos no campo da preservação do patrimônio ferroviário. Maria Emília Lopes Freire<sup>37</sup> (2017) entende a rede ferroviária como um objeto técnico do espaço geográfico e constituída por nós conectados por segmentos de linha em uma trama linear, no qual ocorrem fluxos de circulação (mercadorias, informações e passageiros). Em decorrência dessa lógica funcional, para compreender uma rede parte-se da escala regional, com aspectos ligados às linhas férreas, até se chegar na escala local, constituída pelos pátios ferroviários, que, conforme definição dada pelo Glossário de Termos Técnicos Ferroviários, abrangem as áreas de terrenos em torno das oficinas, estações e depósitos, entre outros.

Diante dessa conceituação tentaremos, inicialmente, compreender a escala regional da implantação das ferrovias no estado do Rio de Janeiro. Tal estudo justifica-se nesse trabalho também pela necessidade de apreender de forma ampla a questão ferroviária no estado, uma vez que a próxima etapa consiste na análise da documentação que subsidiou os processos de valorização de bens edificados e localizados em diferentes linhas. No âmbito desse trabalho não será tratada a questão dos trens de passageiros da região metropolitana do Rio de Janeiro, pois tal temática requer estudos específicos<sup>38</sup>.

A evolução das linhas ferroviárias (Figura 15) está intimamente associada à necessidade de expansão das áreas produtivas de café no estado, em função do rápido esgotamento da fertilidade dos solos, devido ao uso de técnicas de plantio inadequadas e a própria monocultura. Outros motivos apontados por Isabel Rocha<sup>39</sup> (1984, p.55-65) foram o conservadorismo do senhor do café, o envelhecimento do cafeeiro, a inadimplência dos fazendeiros, a abolição da escravidão e a escassez de mão-de-obra. Nesse sentido, buscamos compreender de forma

---

<sup>37</sup> Esse trabalho possui um ponto de vista que o difere de grande parte das demais publicações que abordam os bens ferroviários e seu processo de patrimonialização, uma vez que a autora atuou no campo da preservação da própria RFFSA (1985 a 2006) e no Iphan de 2006 até os dias atuais. O que lhe permitiu ter um conhecimento bastante profundo em relação às especificidades técnicas da operação ferroviária.

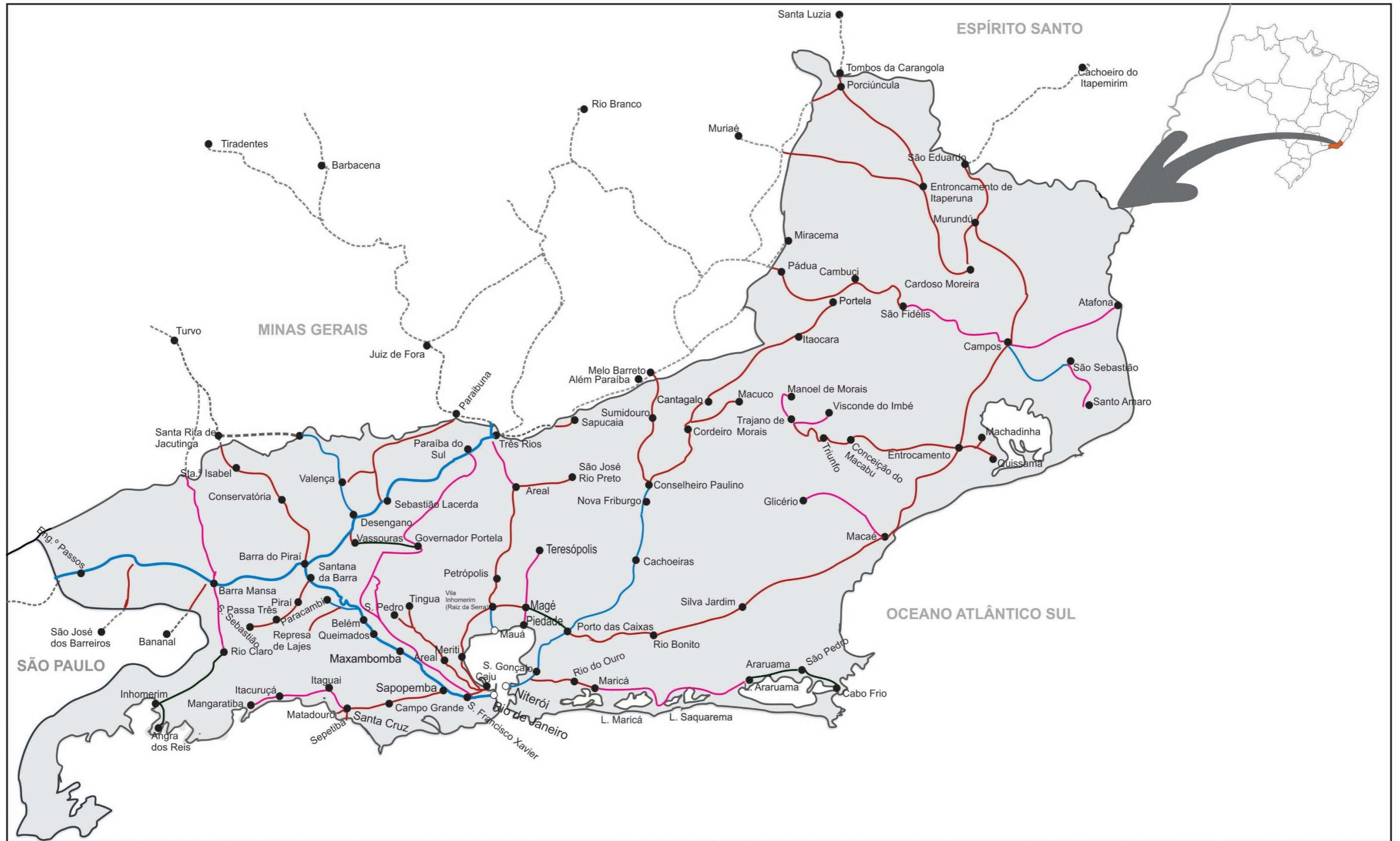
FREIRE, M. E. L. **Patrimônio ferroviário: a preservação para além das estações**. 2017. 263 f. Tese (Doutorado em Desenvolvimento Urbano) - Universidade Federal de Pernambuco. Centro de Artes e Comunicação. Recife. 2017. p. 44.

<sup>38</sup> No âmbito do Programa de Mestrado Profissional em Preservação do Patrimônio Cultural – PEP, foi desenvolvido um estudo específico por Mariana Costa Campos em 2017, o qual enfoca as políticas de preservação direcionadas para os trens de passageiros da região metropolitana realizada.

<sup>39</sup> ROCHA, Isabel. **Arquitetura Rural do Médio Vale do Paraíba Fluminense no Séc. XIX**. In Revista Gávea, nº 1, Rio de Janeiro: PUC-RJ, 1984.p. 55-65.

conjugada a movimentação das lavouras de café e o desenvolvimento das estradas férreas no estado do Rio de Janeiro utilizando os recortes temporais definidos por Finger (2013).

Figura 15 – Evolução ferroviária fluminense



**Evolução ferroviária fluminense  
1852 - 1957**

Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - IPHAN

Mestrado Profissional em Preservação do Patrimônio Cultural

**Bases cartográficas utilizadas:**

Mapa Geral de Viação Férrea dos Estados de Rio de Janeiro, São Paulo e Minas Gerais por Gustavo Koenigswald / 1896

Disponível em: <<http://bdlb.bn.br/acervo/handle/123456789/50099>>. Acesso 24 de novembro de 2017.

Mapa do Rio de Janeiro em 1923.

Disponível em: <<http://www.rio-turismo.com/mapas/mapa-antigo.htm>>. Acesso em 17 ago. 2018

**Elaboração:**

Raquel Beatriz

Data: Agosto/2018

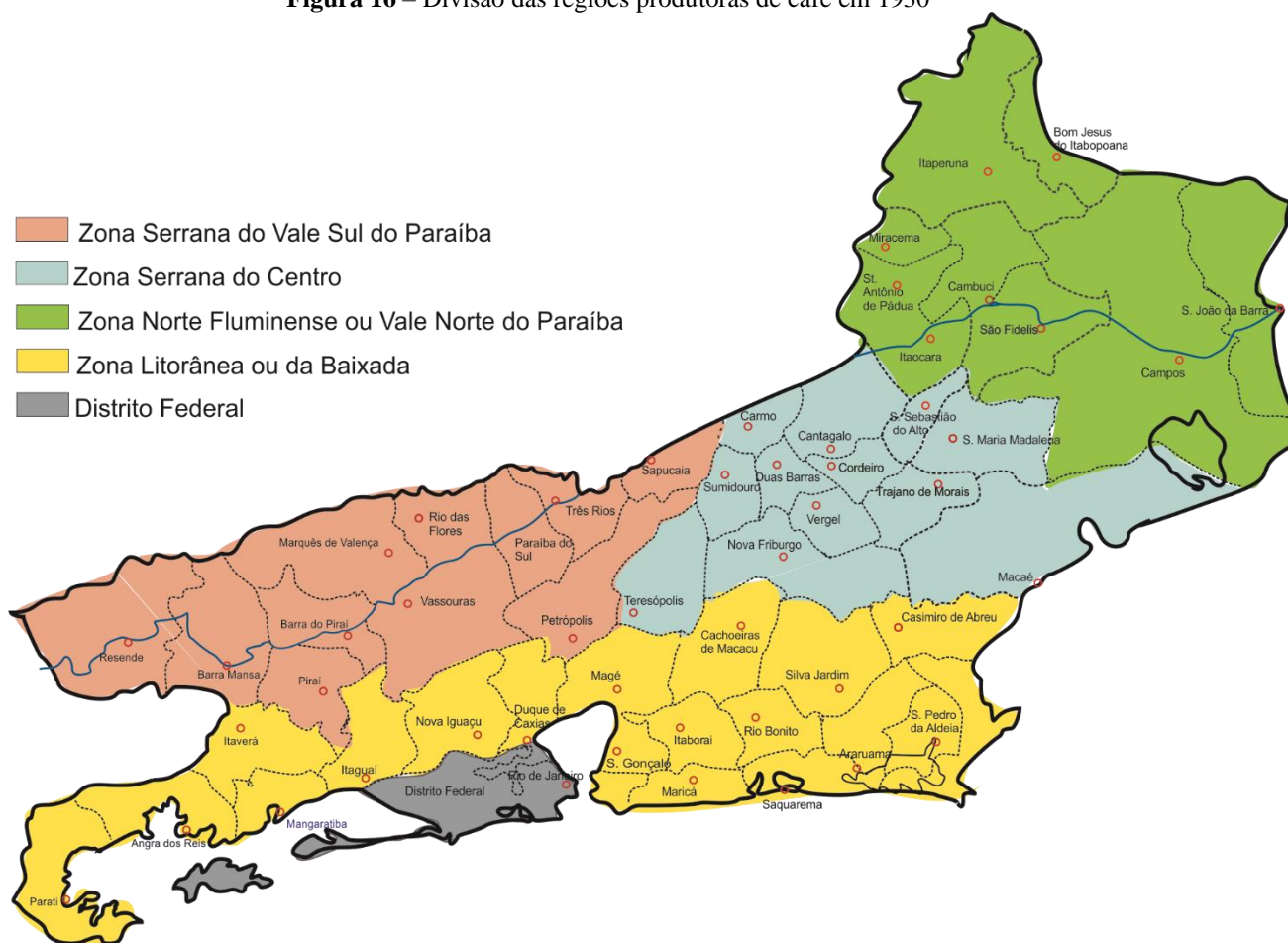
**Legenda**

- 1852-1873
- 1873 - 1889
- 1889 - 1919
- 1919 - 1957
- Porto
- Estações

## 1º período – 1852-1873

A pesquisa de Hildete Pereira de Melo (2008) investigou o processo de expansão da lavoura cafeeira fluminense por meio da divisão regional proposta pelo Departamento Nacional de Café nos anos 1930 em quatro zonas, a saber: Zona Serrana do Vale Sul Paraíba, Zona Serrana do Centro, Zona Norte Fluminense ou Vale Norte do Paraíba e a Zona Litorânea ou da Baixada ( Figura 16)<sup>40</sup>.

**Figura 16** – Divisão das regiões produtoras de café em 1930



Fonte: Elaborada pela autora com base nas informações de Base Cartográfica do Conselho Nacional de Geografia de 1940 em Lamego (1963, p. 424) e Hildete Pereira de Melo (2008).

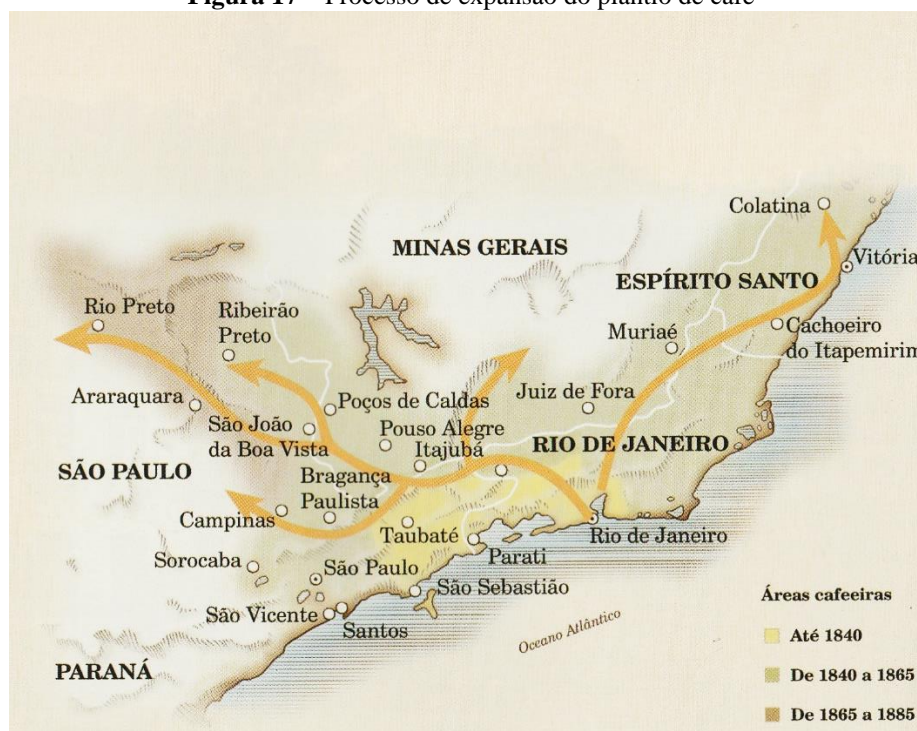
O ponto inicial das plantações de café foi na cidade do Rio de Janeiro no início do século XVIII. As primeiras sementes foram plantadas pelo holandês João Hopman. Os cafezais ganharam o maciço da Tijuca e Serra da Carioca. Já nesse primeiro período foi constatada a

<sup>40</sup> Dada a diferença de tempo entre a base cartográfica utilizada para definir as regiões e os dados que fundamentam o artigo de Melo (2008), as nomenclaturas, assim como a delimitações dos municípios, podem ser diferentes das delimitações atuais devido aos processos de desmembramentos de algumas áreas. A escolha da base cartográfica utilizada por Lamego (1963) ocorreu por ser a fonte com a identificação dos municípios de temporalidade mais próxima a divisão do Departamento Nacional de Café.

devastação da área sendo iniciado, em 1857, o processo de desapropriação das terras da Tijuca; em 1861 o Major Gomes Archer começou o reflorestamento da área (MELO, 2008, p. 52).

O processo de expansão do plantio de café foi em direção ao interior do país (Figura 17). A partir do Rio de Janeiro as áreas cultivadas se dividiram em duas direções a primeira no sentido do Vale Paraíba seguindo rumo a Minas Gerais e Espírito Santo, e a segunda para o Oeste Paulista. Melo (2008, p. 54) ressalta que o processo de expansão cafeeira para Minas Gerais e Espírito Santo colocava a cidade do Rio de Janeiro como um intermediador do comércio de café além de deter o maior porto importador. A autora avalia que o aumento no volume de negócios propiciou o incremento do capital favorecendo assim o surgimento da indústria na cidade no final do século XIX. Essa rota era determinada pelas características de plantio do café que necessitava de climas mais frios e áreas de floresta.

**Figura 17** – Processo de expansão do plantio de café



Fonte: Gustavo Rocha Peixoto (2008, p. 200).

A Zona do Vale Sul Paraíba<sup>41</sup> foi hegemônica na produção do café no período de 1830 a 1880. Esse quadro foi em grande parte beneficiado pela intensificação do tráfico negreiro uma vez que a partir da proibição do mesmo, em 1850, pela Lei Eusébio de Queiróz, houve a valorização do preço dos escravos, permitindo grandes lucros com a sua venda. Em termos geográficos, a região se caracteriza como sendo de colinas e está localizada entre a Serra do

<sup>41</sup>A Zona do Vale Sul Paraíba era composta dos seguintes municípios: Barra Mansa, Barra do Piraí, Piraí, Paraíba do Sul, Petrópolis, Resende, Sapucaia, Santa Theresa, Valença e Vassouras.



Mar e da Mantiqueira. O rio Paraíba do Sul e seus afluentes foram as vias de penetração para os estados vizinhos (MELO, 2008, p. 58) .

Uma rede de cidades e vilas foram surgindo seguindo a rota do café, a exemplo de Resende, Vassouras, Valença e Paraíba do Sul, sendo que inicialmente, conforme Peixoto (2008), esse processo foi realizado pelos caminhos e estradas abertos no século XVIII, e posteriormente reforçado e ampliado pela ferrovias (MELO, 2008, p. 52).

Foram os grupos econômicos dessa região que protagonizaram as discussões sobre a implantação da segunda estrada de ferro do estado do Rio de Janeiro. Conforme Almir Chiban El-Kareh (1982, p.34), tais grupos :

“ [...] viam na estrada a realização de seus sonhos, qual seja, o de ter nas suas terras e plantações, ou núcleos rurais por eles controlados, cortados pelo meio de transporte mais moderno da época. Foi o caso da importante família Teixeira Leite de Vassouras”

Foram a organização política entre os principais membros dessa família e o apoio do partido conservador que possibilitaram o custeio da vinda de dois engenheiros ingleses, os irmãos Waring, para fazer um estudo da região, dando, assim, os passos iniciais para a construção da Estrada de Ferro Dom Pedro II - EFDPII<sup>42</sup>.

A **Estrada de Ferro Dom Pedro II** teve seu estatuto aprovado pelo Decreto nº 1599, de 09 de maio de 1855. O primeiro presidente da companhia foi Christiano Benedicto Ottoni, o responsável pela implantação e administração da ferrovia até 1865, sendo a empresa, a partir deste ano, encapada pelo Governo Imperial (MORAIS, 2002, p. 13).

Em relação ao traçado previa-se uma linha saindo do Rio de Janeiro e percorrendo os municípios de Corte e Iguassu (região atualmente denominada Baixada Fluminense)<sup>43</sup> tendo em vista a necessidade de transpor a Serra do Mar dividindo-se nas direções da Cachoeira, na província de São Paulo, com rumo a Porto Novo da Cunha, localizado na fronteira do Rio de Janeiro com Minas Gerais. O primeiro trecho abrangendo as estações ferroviárias de Corte a Queimados contava com 48,21 km e foi inaugurado em 29 de março de 1858, cuja construção foi comandada pelo inglês Edward Price. Posteriormente essa primeira seção foi finalizada com a construção de mais 13,46 km até a estação de Belém (atual Japeri). Algumas estações do trecho como Maxabomba, Campo Grande, Queimados e Belém (atual Japeri) estão destacadas

---

<sup>42</sup> Nesse momento já havia sido construída a Estrada de Ferro Mauá devidamente abordada na primeira parte desta seção.

<sup>43</sup> Conforme artigo de Lúcia Silva (2017) o então município de Iguazu ocupa a região da Baixada Fluminense constituída por: Belford Roxo, Duque de Caxias, Japeri, Mesquita, Nilópolis, Nova Iguazu, Queimados e São João de Meriti.

Disponível em:< <https://rebep.org.br/revista/article/view/1049>>. Acesso em: 11 abr. 2019.

na Figura 15 e as estações de Engenho Novo e de Cascadura estão descadas na Figura 18. (MORAIS, 2002, p. 75).

**Figura 18**– Detalhe do trecho inicial da EFDPII



Fonte: Gustavo Koenigswald (1896).

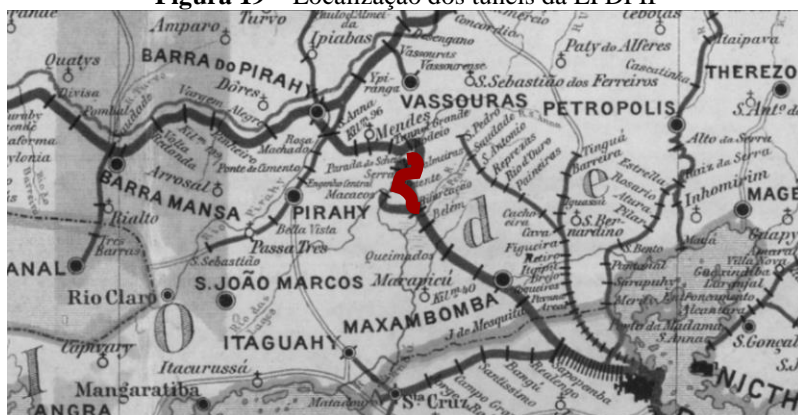
A seção de Belém à Barra do Pirai foi concluída em etapas, finalizada no período entre junho de 1863 e agosto de 1864. Esse trecho destaca-se pelas dificuldades técnicas devido à necessidade de transpor a Serra do Mar. Havia a proposta de Edward Price de usar o sistema de cremalheira<sup>44</sup>, contudo Cristiano Ottoni contratou o Coronel Charles F. M. Guarnett, com vasta experiência na implantação de ferrovias em áreas montanhosas, que propôs o sistema de simples aderência, ou seja, o próprio peso da locomotiva é capaz de produzir a aderência aos trilhos (RODRIGUEZ, 2004, p. 38).

Outro aspecto técnico a ser destacado é a série de túneis localizados entre a Estação de Bifurcação e Rodeio, construídos pela firma Roberts, Harvey & C, 9 (Figuras 19 e 20). Tais obras, como destaca Rodriguez (2004, p. 21), tiveram alto custo financeiro e em 1863 o Patrimônio Nacional já possuía mais de 90% do capital da EFDPII.

<sup>44</sup> Conforme definição do Glossário de Termos Técnicos Ferroviários, trata-se de um “Sistema de tração usado em certas estradas de ferro, nos trechos de rampa muito íngreme. Barra de ferro dentada, assentada entre os trilhos, na qual uma roda motora da locomotiva, também dentada, se engancha, em movimento de rotação, impulsionando o trem. Estrutura dotada de reentrâncias para o apoio dos dentes desfavoráveis, provocando limitações à tração na seção considerada” (SOARES, 2016)

Em relação às decisões técnicas, destaca-se a duplicação de linhas realizada nas primeiras décadas do século XX, tendo como responsável técnico o engenheiro André Gustavo Paulo de Frontin. Essa solução, na avaliação de Rodriguez (2004), teve como vantagens a economia na manutenção da linha uma vez que não seria necessário deslocar pessoal para a conservação de uma nova linha, e a melhora do gabarito, preparando para a eletrificação da rede, de maneira que não resultou em prejuízo para as comunidades que se assentaram junto à ferrovia.

**Figura 19** – Localização dos túneis da EFDPII



Fonte: Gustavo Koenigswald (1896).

**Figura 20** – Túnel próximo a parada de Sheid



Fonte: Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (2008)

O trecho de Barra do Pirai a Três Rios foi finalizado em 1867. Já o ramal de Barra do Pirai a Cachoeira/SP foi concluído em 1875, tendo sido ampliado até São Paulo em 1887 (RODRIGUEZ, 2004, p. 21-22).

Sobre a qualidade técnica da Estrada de Ferro D. Pedro II, Finger (2013) avaliou no sentido de que:

Mesmo tendo sido seu traçado influenciado e alterado por decisões políticas, a Estrada de Ferro D. Pedro II pode ser considerada como um dos projetos ferroviários mais importantes do Brasil, construída por iniciativa do Governo Imperial, que contratou sua execução. Destaca-se ainda como a primeira das nove linhas que atravessaram a Serra do Mar, tendo sido executada com grande dificuldade, demandando inúmeros cortes, túneis, aterros, pontes e viadutos. Entretanto, após sua inauguração, em função da dificuldade do trecho, vencida pelo sistema de simples aderência, foi considerada uma das ferrovias mais notáveis já construídas. (FINGER, 2013, p.59).

Já nesse período começam a ser construídas as conexões com a EFDPII. A primeira foi a **Companhia Valenciana**, criada pelo Decreto nº 3641, de 27 de abril de 1866. O objetivo era ligar a estação de Desengano até Valença; posteriormente, em 1880, foi prolongada até Rio Preto, distrito de Valença (RODRIGUEZ, 2004, p. 111).

Melo (2008) indicou que as novas estradas de ferro seguiram o segundo deslocamento das plantações de café rumo à Zona Serrana do Centro<sup>45</sup>. A vila de Cantagalo teve como símbolo de riqueza o produtor Antônio Clemente Pinto (Barão de Nova Friburgo). Em relação ao relevo, a região possuía uma parte mais alta, situada na face posterior da Serra do Mar, na qual predominou o plantio de café. Na parte mais baixa, correspondente à transição entre a área serrana e a baixada litorânea, predominou a lavoura canavieira. Ainda segundo Melo (2008,) quando a Estrada de Ferro Cantagalo chegou na região, esta passou a ser uma frente de expansão do plantio de café.

A pesquisa demográfica<sup>46</sup> realizada por Melo (2008, p.71-73) indica que os municípios com maior contingente populacional eram Macaé, Cantagalo e Nova Friburgo. Dada a posição central de Macaé em relação ao número de habitantes em 1900, com 42.015 habitantes, a autora avalia que esse resultado não pode ser creditado apenas à cultura cafeeira, uma vez que essa região tinha sido ocupada desde o século XVII com o plantio de cana de açúcar. O município de Cantagalo foi o precursor do plantio de café e a partir da queda de produção nas primeiras décadas do século XX iniciou um processo de diversificação agrícola com a introdução da pecuária. Por fim, o incremento populacional em Nova Friburgo não teve relação com a produção agrícola relevante, vez que esse aumento ocorreu em razão da criação do setor industrial têxtil e metalúrgico e pela abertura da Estrada de Ferro Cantagalo, que tornava a localidade um importante escoadouro de café produzido no interior da região serrana.

A **Estrada de Ferro Cantagalo** originou-se com o Decreto nº 1997, de 21 de outubro de 1857, que autorizava o Visconde de Barbacena a construir uma estrada férrea de Porto das Caixas a Cantagalo passando por Nova Friburgo. O contrato não foi cumprido e a concessão foi transferida para o Barão de Nova Friburgo. O primeiro trecho entregue foi o que ligava Porto das Caixas a Cachoeiras (atual Cachoeira de Macacu) em 1860. Treze anos depois foi concluído o trecho de Cachoeiras de Macacu a Nova Friburgo. Em 1877 a Estrada de Ferro Cantagalo foi incorporada pelo Governo da Província (RODRIGUEZ, 2004, p. 53).

Em relação a questões técnicas, Rodriguez (2004) enfatiza que a transposição da Serra dos Órgãos foi uma das mais íngremes rampas ferroviárias já vencidas pelo sistema de

---

<sup>45</sup> Os municípios que formavam essa região eram: Bom Jardim, Cantagalo, Carmo, Duas Barras, Macaé, Nova Friburgo, São Francisco de Paula, São Sebastião do Alto, Santa Maria Madalena, Sumidouro.

<sup>46</sup>As fontes utilizadas pela autora foram o Recenseamentos 1872, 1890, 1900, e 1920, o Anuário Estatístico do Brasil de 1907-1912 e a Diretoria Geral de Estatística.

aderência<sup>47</sup>. Para transpor a rampa de 9% foi utilizado o sistema Fell, cujas locomotivas utilizam além de suas rodas motrizes normais um par adicional de rodas dentadas horizontais<sup>48</sup>.

## **2º período – 1873-1889**

Conforme a Figura 15, é possível identificar o segundo período como sendo o de maior expansão ferroviária do estado do Rio de Janeiro. Observa-se também a intensificação do processo de busca por conexão com a EFDPII e as ligações com os estados de Minas Gerais e Espírito Santo. A partir de 1889, com a proclamação da República, a EFDPII passou a se chamar Estrada de Ferro Central do Brasil (EFCB).

Em relação às vias férreas que têm sua origem na EFDPII, a primeira foi o **Ramal de Mangaratiba**, inaugurada em 1879 e posteriormente, no início do século XX, prolongada até estação de Itacuruçá (localizada no município de Mangaratiba). Em 1884 foi realizado um prolongamento denominado Ramal do Matadouro, partindo de Santa Cruz, para facilitar o transporte do gado tanto em pé quanto abatido. Em 1960 o ramal parou de transportar animais permanecendo apenas para transporte de passageiros. O planejamento era ligar esse ramal com Angra dos Reis, porém essa conexão não foi realizada (RODRIGUEZ, 2004, p. 68).

A **Estrada de Ferro Rio D'Ouro** tem sua origem ligada à construção e manutenção dos encanamentos dos adutores das represas do Rio D'Ouro. As construções foram autorizadas pelo Decreto nº 2.639, de 22 de setembro de 1875. A execução da linha férrea visava o transporte de material de construção para as obras. Depois de concluída a construção do sistema de abastecimento, a linha de bitola métrica foi destinada para a conservação do sistema adutor e distribuidor de água. A partir de 1880 foi aprovado o serviço de transporte de passageiros. A execução do Ramal de Tinguá, em 1886, ocorreu pela necessidade de captação em novos mananciais dado o crescimento da cidade do Rio de Janeiro (RODRIGUEZ, 2004, p. 82).

Na Região Serrana do Vale Sul Paraíba, a Lei nº 2.155, de 15 de dezembro de 1875 autorizou a construção de uma estrada de ferro entre Barra do Pirai e Santa Isabel do Rio Preto, sendo criada a **Companhia Estrada de Ferro Santa Isabel do Rio Preto**, com estatutos aprovados pelo Decreto nº 7549, de 22 de novembro 1879 (RODRIGUEZ, 2004, p. 125).

---

<sup>47</sup> Ver nota n. 20.

<sup>48</sup> Elas são acionadas por molas e entram em contato com o trilho central fornecendo aderência suplementar. Tal sistema era de difícil manutenção e a partir de 1883 deu lugar para as máquinas de Baldwin de aderência total trabalhando sobre o trilho central que passou a funcionar como sistema especial de freio. Nesse caso havia um cuidado na montagem da composição que devia ser limitada a cinco carros de passageiros ou oito pranchas de mercadorias para evitar que o trem tombasse nas curvas.

Destaca-se também a linha de bonde denominada Ferro Carril de Vassouras<sup>49</sup> (GIESBRECHT, 2019a), que conectava o centro da Vassouras à estação de Barão de Vassouras. Nas primeiras décadas do século XX foi realizada a conexão com a Estrada de Ferro Melhoramentos por meio de um ramal ligando as estações de Vassouras a Governador Portela, esse ramal foi extinto na década de 1970 (GIESBRECHT, 2019a).

A **Estrada de Ferro Rio das Flores** partia da estação ferroviária Sebastião Lacerda (antiga Comercio) até Porto das Flores em Rio Preto. Em 1882 foi aberta para tráfego a primeira seção até Santa Tereza e já em 1885 a Companhia Estrada de Ferro de Comércio a Rio das Flores entrou em liquidação; no mesmo ano uma nova empresa denominada Companhia Estradas de Ferro Rio das Flores é formada. Essa linha teve uma curta duração, tendo sido erradicada por volta de 1910 (RODRIGUEZ, 2004, p. 112).

A partir da cidade de Petrópolis houve a construção da **Estrada de Ferro Príncipe do Grão-Pará**, ligando Areal a São José do Rio Preto. Sobre o percurso de Petrópolis a Areal, Rodriguez (2004) informa que nos primeiros estudos houve a intenção de realizar o traçado em alguns pontos sobre o leito da Estrada de Rodagem União e Indústria, mas optou-se por implantar a ferrovia fora da estrada. A solução técnica adotada foi de simples aderência. O autor informa que em 1888 essa estrada foi vendida para a The Rio de Janeiro Northen Railway Company e posteriormente o contrato de 12 de novembro de 1898 formalizou a compra desse trecho pela The Leolpodina Railway Company Ltda. O ramal de Areal a Três Rios foi concluído em 1900 sobre o leito da mencionada Estrada de Rodagem União e Indústria. A partir de 1945 a competição com o modal rodoviário se intensificou, provocando a diminuição do transporte de cargas e passageiros, fator que inviabilizou sua manutenção. Essa estrada deixou de ser operada em 1964.

Observa-se, também, a execução de linhas secundárias no Ramal São Paulo da então EFDPII. O **ramal de Bananal** partia da Estação Saudade em Barra Mansa em direção à cidade de Bananal localizada em São Paulo; esse percurso foi concluído em 1888 e em 1918 foi incorporada pela E.F.C.B, tendo seu tráfego suspenso em 1964, conforme Rodriguez. Tal ramal, de acordo com Kühl (1998), teve pouca expressão econômica, mas a autora ressalta a importância da estação ferroviária de Bananal devido ao uso do ferro na edificação.

---

<sup>49</sup> Disponível em: <[http://www.estacoesferroviarias.com.br/efcb\\_rj\\_auxiliar\\_ramais/vassouras.htm](http://www.estacoesferroviarias.com.br/efcb_rj_auxiliar_ramais/vassouras.htm)>. Acesso em: 03 set. 2018.

O trecho ferroviário de **Suruby**<sup>50</sup> (mais tarde denominada Oliveira Botelho) até São José dos Barreiros foi concluído em 1890, com bitola métrica. Teve um período curto de operação, desativada em 1928, embora muitas tentativas de incorporação à EFCB tenham sido efetuadas (GIESBRECHT,2019e).

Abaixo do entroncamento ferroviário de Barra do Pirai localizava-se a **Estrada de Ferro Piraiense**<sup>51</sup> (GIESBRECHT, 2017). O primeiro trecho dessa linha foi construído em 1891 e os posteriores foram feitos em etapas por diferentes companhias. Apenas em 1910 chegou a Baependi, tendo funcionado com transporte de passageiros entre Barra do Pirai e Passa Três até 1942.

O terceiro deslocamento do café partiu de São Gonçalo para a Zona Litorânea ou da Baixada<sup>52</sup>. Como caracteriza Melo (2008), essa região é bem extensa englobando toda a costa Atlântica do estado do Rio de Janeiro, desde a zona costeira de Macaé até Parati, próximo ao limite com São Paulo (Figura 17, p. 70). A autora aponta que o ciclo cafeeiro nessa região foi breve, tendo ocupado morros e encostas. A introdução da ferrovia na região diminui a importância de localidades costeiras como Parati, Angra dos Reis, Mangaratiba, dentre outros municípios, uma vez que o café passou a ser conduzido diretamente para o Rio de Janeiro pela EFDII.

Em relação à topografia, elemento importante para o cultivo de café, Melo (2008) ressalta que a região não é uma zona uniforme de baixios e aluviões: áreas como Capivari (atualmente Silva Jardim), Rio Bonito, Rio Claro e certos locais de Araruama possuem regiões montanhosas propícias ao café. O plantio de café provocou o adensamento populacional em Araruama, Capivari, Saquarema, Maricá e Rio Claro. Entretanto, em 1883, a autora informa que a produção cafeeira já estava bastante reduzida e a produção agrícola se direcionava para o mercado doméstico.

Os empreendimentos ferroviários realizados na Zona Litorânea durante esse período indicam a busca por conexão com a Zona Norte Fluminense ou Vale Norte do Paraíba. Um caso ilustrativo foi o **Ramal de Cantagalo**, também conhecido como **Ramal de Portela**, localizado na Estrada de Ferro Cantagalo, que tinha como objetivo ligar o estado do Rio de Janeiro com o

---

<sup>50</sup> Disponível em:< [http://www.estacoesferroviarias.com.br/efcb\\_rj\\_ramal/olivbotelho.htm](http://www.estacoesferroviarias.com.br/efcb_rj_ramal/olivbotelho.htm)>. Acesso em 06 set. 2018.

<sup>51</sup> Disponível em:< [http://www.estacoesferroviarias.com.br/rmv\\_linha\\_barra/pirai.htm](http://www.estacoesferroviarias.com.br/rmv_linha_barra/pirai.htm)>. Acesso em 07 set. 2018.

<sup>52</sup> Os municípios que formavam essa região: Angra dos Reis, Araruama, Barra de São João, Cabo Frio, Capivari, Cassimiro de Abreu, Iguaçú, Itaboraí, Itaguaí, Mangaratiba, Maricá, Parati, Rio Bonito, Rio Claro, São João Marcos, Sant'Ana do Japuiba.

Espírito Santo, porém essa conexão não ocorreu neste momento. A autorização para construção de uma linha férrea partindo de Cordeiro até Cantagalo foi concedida ao Visconde de Nova Friburgo em 12 de março de 1874. O trecho final de Itaocara a Governador Portela foi realizado pela Estrada de Ferro Macaé-Campos devido à transferência de contratos. Esse ramal tinha bitola de 1,10 m e quando foi adquirido pela E. F. Leopoldina a bitola foi reduzida e unificada para métrica; o ramal foi erradicado em 1967. Outro ramal que partia de Conselheiro Paulino foi o **Ramal de Sumidouro**<sup>53</sup> (GIESBRECHT, 2019d), que atingia Melo Barreto, em Minas Gerais. Posteriormente, a Cia. E.F. Sumidouro foi comprada pela E.F. Leopoldina sendo o ramal suprimido em 1967 (RODRIGUEZ, 2004, p. 55 e GIESBRECHT, 2019d).

Uma linha executada nesse período que, como avalia Rodriguez (2004, p. 95), teve grande impacto na formação de subúrbios cariocas como Bonsucesso, Ramos, Penha e outros, foi a **Estrada de Ferro do Norte**, sendo operacional até os dias atuais para o transporte de passageiros no trecho de Rio de Janeiro à Vila de Inhomirim. A Companhia Estrada de Ferro do Norte foi a responsável pela exploração da concessão tendo como responsáveis o Comendador Plínio de Oliveira, Cláudio de Vincezi, Northon Megaw e Boaventura da Silva Barcellos. Esse trecho era compreendido de São Francisco Xavier à Serra de Petrópolis em Entrocamentos (atual Piabetá), sua construção foi iniciada em 1884. Por meio do Decreto nº 2.986 de 1898, a Companhia Estrada de Ferro do Norte foi absorvida pela The Leopoldina Railway Company Ltda.

Ainda na Zona Litorânea foi executada a **Estrada de Ferro Maricá**. Rodriguez (2004) avalia que os municípios dessa região cresciam e expandiam as lavouras de cana e cereais, assim como suas indústrias, o que assegurava o empreendimento ferroviário. O primeiro trecho tinha como ponto de partida um ponto próximo à estação de Pedro Alcântara até Rio D'Ouro, entregue em 1888 chegando a Maricá em 1894. Os prolongamentos foram efetuados posteriormente até atingir Cabo Frio. Em relação a essa ferrovia, houve a participação de capital francês devido a compra, em 1912, da empresa pela Compagnie Generale aux Chemins de Fer des Etats Unin du Brèsil. Rodriguez (2004) informa que durante vinte e nove anos houve uma gestão compartilhada entre capital brasileiro e francês. A rescisão com a empresa francesa ocorreu em 1940 por meio do Decreto Lei nº 22.286, de 07 de junho de 1940. Posteriormente,

---

<sup>53</sup> Disponível em: < [http://www.estacoesferroviarias.com.br/efl\\_ramais\\_1/sumidouro.htm](http://www.estacoesferroviarias.com.br/efl_ramais_1/sumidouro.htm)>. Acesso em 08 set. 2018.



foi incorporada à EFCEB; na década 1950 de passou ao controle da E.F. Leopoldina, tendo sido erradicada na década de 1960.

Melo (2008) pontua que a última etapa da marcha do café no estado do Rio de Janeiro ocorreu na Zona Norte Fluminense ou Vale Norte do Paraíba, formada pelos municípios de Campos, Cambuci, Itaocara, Itaperuna, São Fidélis e Santo Antônio de Pádua. A autora enfatiza que as cidades de Campos e São Fidélis representavam, em meados do século XIX, os maiores núcleos habitacionais do Norte Fluminense, dividindo-se a economia da região em plantio de cana de açúcar na baixada campista, e de café, na porção noroeste. Em São Fidélis, a economia era sustentada pela exploração de madeiras de lei e criação de gado. A ocupação de Itaperuna foi provocada pela instalação na região do mineiro José Lannes com as atividades de criação de gado e plantios de milho, arroz e feijão, o que tornou esse núcleo atrativo para as pessoas.

Melo (2008) caracteriza essa última marcha do café para a Zona Norte Fluminense como sendo organizado por pequenas e médias propriedades já com uso do transporte ferroviário, ou seja, processo diverso do que foi realizado no Vale Sul Paraíba. Em 1920 Campos despontava como a cidade mais populosa do estado do Rio de Janeiro, seguida de Itaperuna e Niterói. Esse desenvolvimento perdurou até 1930 e a autora associa o subsequente declínio à política de controle entre oferta e consumo do café<sup>54</sup>.

Ao analisar a variação do plantio de café no período de 1883 a 1937, Melo (2008) indica que a região de São Fidélis produzia em 1883, aproximadamente 80% do café regional, e Santo Antônio de Pádua ainda iniciava sua trajetória com uma produção de 6%. Já em nas primeiras décadas do século XX Itaperuna, seguido dos municípios de Santo Antônio de Pádua e Cambuci (região desmembrada de São Fidélis e Itaperuna) assumem a posição de maiores produtores de café. A Estrada de Ferro Santo Antônio de Pádua influenciou o crescimento de Cambuci, pois junto à estação ferroviária foi construída uma máquina de beneficiamento de café aglutinando os produtores.

A Zona Norte Fluminense possuía grande dinamismo econômico, como avalia Rodriguez (2004), com solos férteis e uma boa situação geográfica que permitia o abastecimento dos principais centros consumidores brasileiros. Tais condicionantes beneficiaram o desenvolvimento de indústrias que utilizavam a Leopoldina como meio de

---

<sup>54</sup> Samuel Frederico (2017) indica que a crise internacional de 1929 diminuiu a demanda pelo produto e aumentou o excedente. Diante desse panorama nas décadas de 1930 e 1940 o Estado adotou uma política intervencionista para equilibrar a oferta e consumo com os seguintes pilares: destruição dos cafezeiros de qualidade inferior, criação de cotas de exportação e proibição de novos plantios.

transporte. Algumas destas atividades são destacadas pelo autor: cultura da cana, indústria do açúcar e cimento, ou seja, grandes volumes com curtas distâncias, demanda esta que permitiu a construção de alguns ramais particulares com fins industriais.

A autorização para a concessão da **Estrada de Ferro Santo Antônio de Pádua** foi dada pelo Decreto nº 1.574, de 31 de outubro de 1871. O primeiro trecho aberto ao tráfego foi a linha entre São Fidélis e Valão das Antas (atual Cambuci), em maio de 1880 e em 1883 foi complementada até Miracema. O prolongamento do trecho de Campos a São Fidelis ocorreu no período seguinte em 1891. Posteriormente, em 1884, a Companhia Estrada de Ferro Macaé a Campos comprou essa linha até que em 1890 foi adquirida pela Leopoldina Railway, sendo erradicada em 1965 (RODRIGUEZ, 2004, p. 64).

Outra ferrovia indicativa da busca de conexão entre as zonas Litorânea e a Norte Fluminense é a **Estrada de Ferro Niterói a Campos**, que se constituiria na principal ligação com o Espírito Santo. A composição da mesma ocorreu em duas seções de Niterói a Freguesia de Nossa Senhora das Neves (município de Macaé) e daí até Campos. O trecho inicial partindo de Porto das Caixas até a estação Venda das Pedras foi aberto em 1875 e nos anos seguintes outras seções foram sendo finalizadas, até que em 1880, chegou a Rio Bonito. Após quatro anos, foi autorizado pela Lei nº 2.690, de 17 de setembro de 1884, o prolongamento de Rio Bonito até Macaé. A finalização até Campos foi autorizada pela **E. F. de Macaé a Campos** pela Lei nº 1.464, de 19 de novembro de 1869 e foi concluída em 1875 (RODRIGUEZ, 2004, p58).

Os demais trechos foram construídos pela **E. F. Carangola** conforme a Lei nº 1.876, de 06 de junho de 1872, autorizando a construção de uma estrada de ferro entre as cidades de Campos a Tombos de Carangola (atual Tombos) passando por Santo Antônio da Carangola (atual Porciúncula). O primeiro trecho até Murundu foi inaugurado em 1876 e três anos depois o trecho até São Eduardo foi concluído. Os trechos até Carangola e Muriaé foram finalizados em 1886. Essa estrada foi transferida em 1890 à Companhia E. F. Barão de Araruama e no mesmo ano foi repassada para à Leopoldina, que executou o trecho de São Eduardo até Cachoeiro de Itapamerim. Em 1898 houve outra transferência desse conjunto de estradas para a The Leopoldina Railway Company Ltda (RODRIGUEZ, 2004, p. 61).

Próximo ao Ramal de Portela pretendia-se executar uma estrada que conectasse a Estrada de Ferro Macaé a Campos com a de Catangalo. Para isso foi organizada a **Companhia Estrada de Ferro Barão de Araruama**. O primeiro trecho partindo da estação de

Entroncamento até Conceição de Macabú foi aberto ao tráfego em 1878 e no ano seguinte, foi construído o prolongamento até Triunfo, cuja linha foi executada com bitola métrica. Outro prolongamento foi realizado de Triunfo a Trajano de Moraes, tendo sido aberto ao tráfego em 1891. Após cinco anos foi inaugurado o trecho final até Manoel de Moraes, visando atingir a estação de Macuco, porém a Leolpodina Railway adquiriu a estrada de Cantagalo e deu andamento às obras (RODRIGUEZ, 2004, p. 62).

Ao fim do segundo período (1873-1889) o estado do Rio de Janeiro detinha uma densa rede ferroviária implantada, sobretudo, pela necessidade de escoamento do café. Um aspecto importante na relação entre café e ferrovia fluminense salientado por Natal (1991, p. 62) foi o fato de a ferrovia não ter gerado novas terras para o plantio, ou seja, as vias férreas se desenvolveram em áreas de plantio já consolidadas.

Em relação ao papel das ferrovias fluminenses as palavras de Melo (2008, p. 78) sintetizam os principais aspectos:

Os trilhos criaram a unidade regional: possibilitaram a integração do território da província e a substituição dos velhos cafezais pelas novas terras do planalto e vão transformar os aluviões do planalto campista no éden do café. A cultura cafeeira continuou sua marcha para frente, as ferrovias asseguraram o escoamento e a lucratividade da produção agrícola, transformaram o acidentado terreno fluminense em artérias por onde fluíam as mercadorias e riquezas e consolidou a firme posição da cidade do Rio de Janeiro como centro econômico de toda a região.

É importante ressaltar que o café e a ferrovia foram importantes na difusão da arquitetura eclética, aproximadamente na segunda metade do século XIX. Finger (2013, p. 214) argumentou que sua difusão esteve associada no Brasil como um símbolo de modernidade, distanciamento das referências coloniais, incorporação de materiais e técnicas industriais. No plano ideológico Nestor Goulart Filho (2004, p. 182) avaliou que o ecletismo também respondia à necessidade de conciliação tanto no período imperial quanto no revezamento oligárquico da Primeira República.

A arquitetura ferroviária, contando com o uso de elementos em ferro – cujos tipos poderiam ser escolhidos por meio de catálogos, contendo uma grande variedade –, contribuiu para a difusão do eclético, assim como de novas técnicas construtivas marcada pela inserção de elementos industrializados (vidros, rufos, condutores, novos revestimentos, cimento e outros), além do uso de novas máquinas, que permitiram um trabalho com maior velocidade e precisão em elementos construtivos tradicionais, a exemplo do lambrequim, utilizado como ornamento nas extremidades dos beirais (FINGER, 2013, p. 216).

### 3º período – 1889-1919

Conforme o Mapa da Evolução Ferroviária Fluminense (Figura 15), esse período se caracteriza por ter tido maior número de prolongamentos em estradas de ferro preexistentes do que novas construções de linhas. Como já foi apontado, esse foi o momento em que, devido à conjuntura internacional, muitas companhias ferroviárias faliram e diante dessa situação o governo estabeleceu um novo arranjo para gerir as linhas sob sua responsabilidade, por meio dos arrendamentos, desencadeando a formação das grandes companhias.

Dentre as linhas construídas no período, destaca-se a ligação entre as cidades de Barra Mansa à Angra dos Reis, cujo contrato de construção foi transferido em 1893 para a **E. F. Oeste de Minas**<sup>55</sup> (GIESBRECHT, 2019c). Essa linha tinha como objetivo ligar o sul de Goiás a Angra dos Reis e foi executada por trechos. No sul, o primeiro trecho ligando Barra Mansa a Rio Claro foi concluído em 1899 e nesse mesmo ano as obras de continuação até Angra dos Reis foram paralisadas, sendo concluídas apenas em 1928. Na ponta norte, a chegada da linha em Goiandira/GO foi concluída apenas em 1940, quando a estrada já fazia parte da Rede Mineira de Viação (RODRIGUEZ, 2004 e GIESBRECHT, 2019c).

Uma linha que chama atenção pela forma de seu desenho é a **Estrada de Ferro Melhoramentos do Brasil**<sup>56</sup> (GIESBRECHT, [2012?]), uma vez que se desenvolvia quase em paralelo à linha centro da EFCB. Rodriguez (2004) avalia que o objetivo para a construção dessa ferrovia era o escoamento de produtos de Miguel Pereira. A assembleia de fundação dessa companhia ocorreu em maio de 1890 tendo como incorporadores: André Gustavo Paulo de Frontin, Frederico Augusto Schmidt, Amarílio Vasconcelos e R.H Batista F. Cia, empresa composta pelos engenheiros Júlio Paranaguá e Rodolpho Henrique Batista. O primeiro trecho da Mangueira até Honório Gurgel foi inaugurado em 01 de novembro de 1895 e a finalização até Paraíba do Sul ocorreu em 28 de março de 1898. Foi incorporada à E.F.C.B em 1903 passando a se chamar **Linha Auxiliar**. Com o passar do tempo novos ramais foram sendo incorporados, dando origem à Rede de Viação Fluminense que, nos anos 1970, foi adquirida pela Leopoldina (RODRIGUEZ, 2004, p. 105; GIESBRECHT, [2012?])

O projeto coube ao engenheiro Paulo de Frontin com o uso do sistema de simples aderência, sem abertura de túneis e em bitola estreita. A maior obra de arte de engenharia foi a

---

<sup>55</sup> Disponível em: <[http://www.estacoesferroviarias.com.br/rmv\\_tronco/barmansa.htm](http://www.estacoesferroviarias.com.br/rmv_tronco/barmansa.htm)>. Acesso em 12 set. 2018.

<sup>56</sup> Disponível em: <[http://www.estacoesferroviarias.com.br/efcb\\_rj\\_auxiliar/efcb\\_linhaauxiliar\\_rj.htm](http://www.estacoesferroviarias.com.br/efcb_rj_auxiliar/efcb_linhaauxiliar_rj.htm)>. Acesso em 12 set. 2018.

construção do Viaduto Paulo de Frontin sobre o rio Santana. Ana Beatriz Pacheco Vaz e Magno Fonseca Borges (2015, p. 55) informam que o viaduto foi um projeto realizado pelo corpo técnico da Companhia de Estrada de Ferro Melhoramentos do Brasil, construído na Bélgica e sua montagem definitiva ocorreu em 1897.

Vaz e Borges (2015) avaliaram que a ferrovia teve grande impacto na formação e desenvolvimento socioeconômico da área, citando o exemplo de Governador Portela. Nessa localidade foram implantadas as oficinas para avaliação e reparo das locomotivas após a subida da Serra. Outros empreendimentos que também contribuíram na dinamização do local foram: a construção de residências para os funcionários (engenheiros, agentes da estação e operários) e a instalação de um Centro de Formação Profissional, em 1940. Além desses aspectos, a E.F Melhoramentos possuía grande importância na constituição da rede de transporte ferroviário de passageiros na região metropolitana do Rio de Janeiro sendo ainda operacional no trecho que liga o Centro à estação Costa Barros.

Outra linha executada no período foi a **Estrada de Ferro Teresópolis**<sup>57</sup>. Dentre as motivações para essa ferrovia estava o desejo de Francisco Portella, governador do Estado, de transferir a capital para Teresópolis. Nesse contexto, a Companhia de Estrada de Ferro Teresópolis deveria abarcar a construção da linha e da cidade. Um ano depois a empresa apresentou os estudos para implantação da cidade, entretanto o Governo formalizou o acordo para transferência da capital. Essa mudança de projetos causou prejuízos para a empresa porque esta se viu proprietária de um grande número de terrenos aos quais não podia dar destinação, o que motivou um novo acordo lavrado em 7 de junho de 1894, no qual ficou estabelecida a concessão para a construção de uma estrada de ferro partindo de Piedade até Teresópolis, com um prazo de 50 anos, sendo também obrigatória a execução dos prédios públicos, doação de terrenos para logradouros e construção de prédios para residências destinadas ao funcionalismo público (RODRIGUEZ, 2004, p. 113).

Dificuldades financeiras atrasaram a execução das obras e dos primeiros trabalhos iniciados em 1896; somente em 1921 a ferrovia chegou a várzea de Teresópolis sendo que desde 1919 a linha já havia sido incorporada ao patrimônio da União. A linha foi extinta na década de 1950, pois foi construída uma rodovia ligando Teresópolis ao Rio de Janeiro<sup>58</sup> restando apenas a circulação de trens por Guapimirim (RODRIGUEZ, 2004; GIESBRECHT, 2019b).

---

<sup>57</sup> O município que dá nome a linha foi constituído em 1890, tendo sido desmembrado de Magé.

<sup>58</sup> Disponível em: <[http://www.estacoesferroviarias.com.br/efl\\_rj\\_cantagalo/altoter.htm](http://www.estacoesferroviarias.com.br/efl_rj_cantagalo/altoter.htm)>. Acesso em 13 set. 2018.

Conforme já foi abordado, esse período também corresponde à formação das grandes companhias, uma vez que elas adquiriam as estradas menores e monopolizavam grandes regiões. No caso do estado do Rio de Janeiro destaca-se a Estrada de Ferro Central do Brasil e a Estrada de Ferro Leopoldina, sendo possível visualizar as incorporações realizadas (Quadro 6). Em relação ao modelo de gestão os dados levantados por Silveira (2003, p. 93), tendo como fonte a Revista Ferroviária, permite-se identificar os seguintes casos no Rio de Janeiro em 1907:

- a) Ferrovias de propriedade e administração da União: Estrada Férrea Rio do Ouro.
- b) Propriedade da União e arrendadas: Estrada de Ferro Minas Gerais e Rio de Janeiro.
- c) Estradas de Ferro concedidas pela União com garantia de juros: Leopoldina (parte RJ/MG/ES em um total de 187,370 km)
- d) Estradas de Ferro concedidas pela União sem garantia de juros: Estrada de Ferro do Corcovado, União Valenciana, Bananal e Rezende a Bocaina.
- e) Estradas de Ferro administradas pelos Estados: Leopoldina (parte RJ/MG/ES num total de 1.537,766 km), Maricá, Teresópolis, Agrícola de Quissamã, Usina Barcellos a S. Bento, Ramal da Usina das Dores, Ramal do Porto da Madama, Vassourense e Funilense.

**Quadro 6 – As grandes companhias no estado do Rio de Janeiro**

<b>Linha principal</b>	<b>Ano de Incorporação</b>	<b>Linhas</b>
Estrada de Ferro Central do Brasil (antiga EFDPII) (RJ, SP, MG e ES)	1903	Estrada de Ferro Melhoramentos do Brasil
	1910	Estrada de Ferro União Valenciana
	1910	Estrada de Ferro Rio das Flores
	1930	Estrada de Ferro Rio D'Ouro
	1931	Estrada de Ferro do Bananal
	1931-1950	Estrada de Ferro Teresópolis (depois passou para a Leopoldina)
	1943-1950	Estrada de Ferro Maricá
Estrada de Ferro Leopoldina (RJ, MG e ES)	1885	Estrada de Ferro do Sumidouro
	1887	Estrada de Ferro-carril Niteroiense
	1890	Estrada de Ferro Barão de Araruama (Estradas de Ferro Carangola e Santo Eduardo a Cachoeira do Itapemirim)
	1890	Ramal Férreo de Campos a São Fidélis
	1898	The Rio de Janeiro Northem Railway (Estradas de Ferro Príncipe do Grão Pará e Mauá)
	1898	Estrada de Ferro Central de Macaé
	1898	Estrada de Ferro do Norte
	1902	Estrada de Ferro Campista
	1907	Estrada de Ferro Santa Maria Madalena
	1908	Estrada de Ferro Macaé a Campos (Estradas de Ferro Campos a São Sebastião, Santo Antônio de Pádua e Cantagalo, que já havia incorporada as Estradas de Ferro Bonito a Juturnahya e Niterói a Campos)
	Sem informação	Estradas de Ferro Porto das Caixas a Macaé
	Sem informação	Ramal de Paraoquena
<b>Formação das Redes Regionais de Viação</b>		
Rede de Viação Sul Mineira	1908	Estrada de Ferro Sapucahy*

\* Constituída pelas estradas Santa Isabel do Rio Preto e Piraiense.

Fonte: Anna Eliza Finger (2013, p. 108-109).

Nota: Organização das Companhias com linhas no Rio de Janeiro realizada pela autora.

Por fim, é preciso compreender como esse processo de expansão de fronteiras agrícolas conjugado com a ferrovia impactou a urbanização do estado, assim como a maneira pela qual as cidades passaram a se organizar. Nesse sentido, os estudos pioneiros de Lysia M. C Bernardes (1971) trouxeram importantes contribuições. Uma das primeiras especificidades do caso fluminense diz respeito à posição da cidade do Rio de Janeiro como um centro coletor e exportador da produção regional, papel que foi ampliado pelas ferrovias. Aos caminhos de ferro coube a função de serem vias de penetração para outros estados e dada as necessidades crescentes de consumo, a cidade influenciou na formação de áreas de produção, como o Sul de Minas, voltadas para o abastecimento do mercado carioca.

Posteriormente, no segundo quartel do século XIX, a queda de produção do café assim como do açúcar, além da abolição da escravidão, foram fatores geradores de uma migração

principalmente para o Rio de Janeiro. À medida que se amplia o mercado consumidor, inicia-se a implantação de indústrias, tanto na capital quanto em outras localidades, destacando-se Petrópolis, Juiz de Fora e no início do século XX, a siderurgia em Minas Gerais (BERNARDES, 1971, p. 102).

O papel de entreposto do Rio de Janeiro, reforçado e ampliado pelas ferrovias, deixou o seguinte legado, nas palavras de Ester Limonad (1996, p.107.):

Se a articulação da cidade do Rio de Janeiro com áreas dinâmicas do território nacional tornara-o um grande centro intermediador, as cidades, núcleos e vilas surgidos no planalto fluminense não chegaram a acumular vantagens locais nem a se desenvolver autonomamente. Por servir de entrepostos e depósitos da produção destinada ao porto do Rio de Janeiro, estas cidades não contribuíram para a formação de uma rede urbana intradependente no estado e nenhuma galgou a posição de centro regional.

Ao analisar as razões da estagnação e/ou decadência das cidades cafeeiras fluminenses, Limonad (1996, p. 107) destaca três pontos: primeiro, o não desenvolvimento de atividades econômicas alternativas; segundo, a produção de excedente econômico advindo da comercialização do café que não foi aplicado nas cidades onde teve origem, e sim na sustentação da cafeicultura e no aparato de ostentação dos cafeicultores que incluía, quase sempre, a construção de imóveis luxuosos na capital; por fim, o próprio relevo dificultou a possibilidade de diversificação econômica das cidades serranas com o objetivo de assumir o abastecimento da cidade do Rio de Janeiro, o que foi feito pela Zona da Mata Mineira e, atualmente, é realizado por São Paulo

Por meio do texto da autora citada é possível tecer algumas considerações sobre a forma pela qual a cultura cafeeira atuou na articulação espacial fluminense. Inicialmente é inegável a importância do café no crescimento econômico e na multiplicação de cidades e vilas. O declínio do café influenciou no esvaziamento populacional da região do médio Paraíba, que passou a desenvolver a pecuária. Na Zona Serrana do Centro houve o prosseguimento da atividade açucareira após a produção de café em pontos como Macaé, freguesias de Neves e Macabu (atual Conceição de Macabu), Cantagalo e daí se expandiu rumo a Zona Norte Fluminense. Na região da Baixada Fluminense a cafeicultura teve um ciclo breve. O contexto do interior fluminense no início do século XX era:

[...] Sem expressão e vida representativa, subordinava-se ao Distrito Federal. A pecuária leiteira semi-extensiva acentuou o despovoamento do meio rural, que por não haver se modernizado diminuiu sua participação financeira no setor primário estadual (LIMONAD, 1996, p. 108).



#### 4º período – 1919 - 1957

Conforme o Mapa da Evolução Ferroviária Fluminense, esse período se caracteriza pelo baixo número de linhas executadas. Os trechos abertos foram: finalização em Angra dos Reis da linha E.F. Oeste de Minas, término da Estrada de Ferro Maricá em Cabo Frio, concretização da Linha Saracuruna-Visconde de Itaboraí conectando Magé a Porto das Caixas e, por fim, ligação de Vassouras a Linha Auxiliar, em Governador Portela.

Como já foi demonstrado na escala nacional, esse período se caracteriza pelo sucateamento das ferrovias e opção pelo modal rodoviário já nas três primeiras décadas do século XX, sendo continuamente ampliada nos anos posteriores. Buscaremos compreender esse processo no estado do Rio de Janeiro.

Se até o momento buscamos traçar a evolução das estradas ferroviárias fluminenses, a partir de agora abordaremos a aplicação, pela RFFSA, do Programa Nacional de Erradicação de Ramais, no caso do Rio de Janeiro. Esse processo é estudado por Dilma Andrade de Paula<sup>59</sup> (2000), que de forma enfática argumenta que embora a decadência do transporte ferroviário tenha sido iniciada antes de 1950, posteriormente houve a construção de uma política **anti-ferroviária** caracterizada pela supressão dos ramais classificados<sup>60</sup> como antieconômicos<sup>61</sup>, sofrendo o estado do Rio de Janeiro grandes perdas (Figura 21). Outro fator decisivo foi colocar a ferrovia como sendo ineficiente, ou seja, a falta de investimentos fez com que o serviço prestado (de cargas e passageiros) fosse decaindo em qualidade. Em relação a essa política:

Dessa forma, a era ferroviária chegava ao final no Brasil, com a desativação de quase 10 mil quilômetros de ferrovias. Não houve, durante todo esse período e nos posteriores, nenhum projeto de recuperação e implementação do setor ferroviário como um todo. A tendência que se acentuou foi a de privilegiar as “ferrovias estratégicas”, que atendessem a zonas comerciais e/ou industriais importantes e relegar as outras ao completo abandono. Portanto, até a década de 20, o aparelho de Estado incentivou a ferrovia, criando uma legislação apropriada, além de bonificações e isenções às empresas do setor ferroviário. Dessa época em diante, lentamente, essa tendência se inverteu e, cada vez mais, o Estado assumiu a coordenação de uma política de desmonte do setor ferroviário. O argumento ideológico do progresso estaria, agora, ao lado da rodovia e a ferrovia, identificada ao que era arcaico e, principalmente, antieconômico. (PAULA, 2000, p. 14)

---

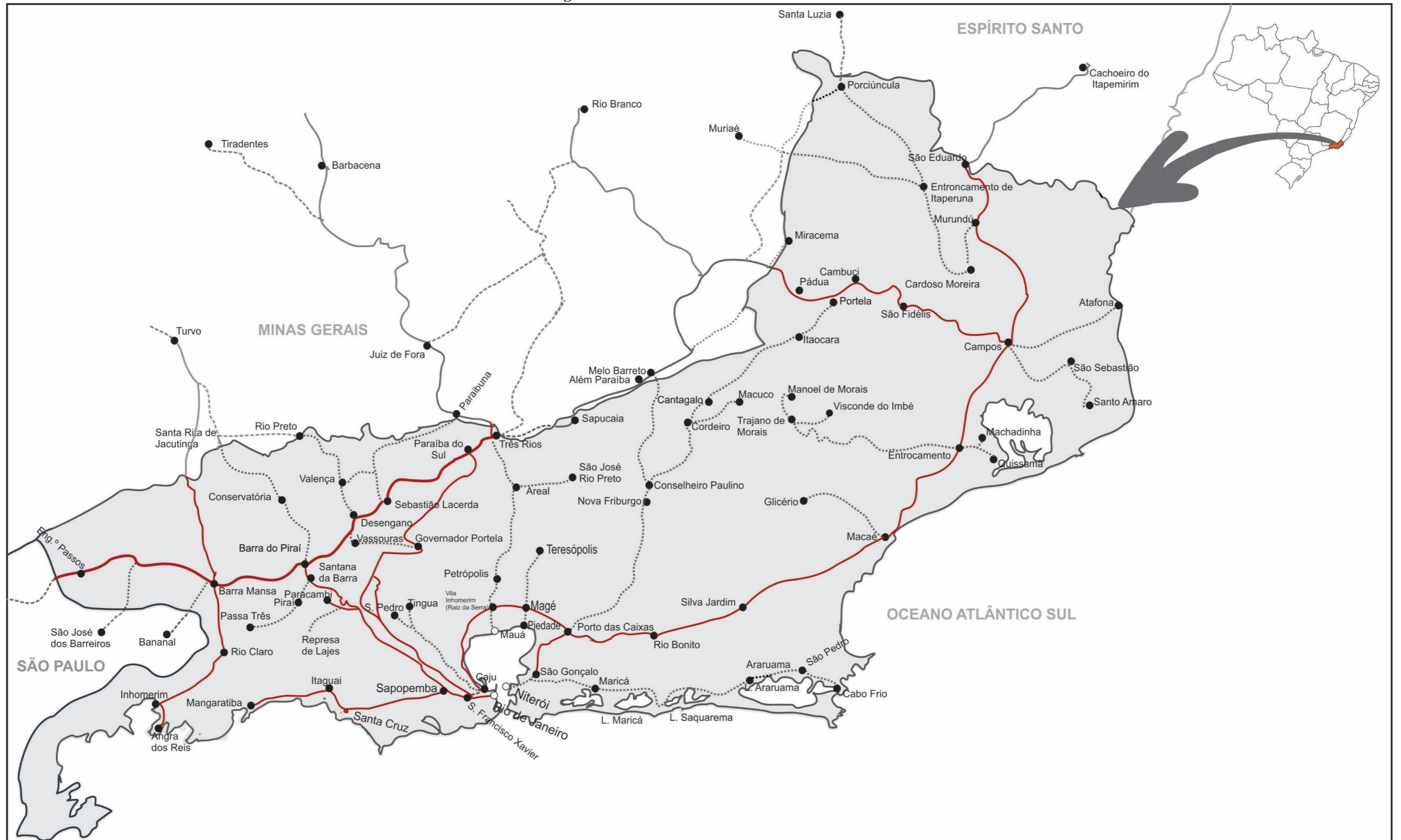
<sup>59</sup> Esse artigo traz alguns assuntos que foram tratados em sua tese de doutorado, na qual a autora investiga o processo de erradicação de ramais antieconômicos tendo como estudo de caso a Estrada de Ferro Leopoldina.

<sup>60</sup> Uma comissão para estudar e viabilizar a supressão dos ramais classificados como antieconômicos foi criada em 1956 constituída por membros do Departamento Nacional de Estradas de Ferro – DNEF e o Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER).

PAULA, D. A. D. As ferrovias no Brasil: análise do processo de erradicação de ramais. **Actas del II Congreso de Ferrocarriles**, Aranjuez, 2000, p. 8.

<sup>61</sup> Em relação à classificação de antieconômica, a autora avalia que o termo, repetido à exaustão em periódicos do campo ferroviário e órgãos do Estado, baseando a argumentação no critério de volume de carga transportado, tornou-se uma categoria do senso comum e para a qual não há discussão.

**Figura 21 – Trechos ferroviários erradicados**



**Erradicação de ramais ferroviários**

**Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - IPHAN**

**Mestrado Profissional em Preservação do Patrimônio Cultural**

**Bases cartográficas utilizadas:**

Mapa Geral de Viação Férrea dos Estados de Rio de Janeiro, São Paulo e Minas Gerais por Gustavo Koenigswald / 1896  
 Disponível em: <<http://bdlb.bn.br/acervo/handle/123456789/50099>>. Acesso 24 de novembro de 2017.  
 Mapa do Rio de Janeiro em 1923.  
 Disponível em: <<http://www.rio-turismo.com/mapas/mapa-antigo.htm>>. Acesso em 17 ago. 2018

**Elaboração:**  
 Raquel Beatriz  
 Data: Agosto/2018

**Legenda**

- linhas operacionais em outros estados
- ..... trechos erradicados
- trechos operacionais / RJ
- Porto
- Estações

Uma questão importante que Paula (2000) se colocou é compreender como foram as reações em relação à supressão de ramais da Estrada de Ferro Leopoldina<sup>62</sup>, por meio de depoimentos (orais e escritos) e recortes de jornais. Dentre essas fontes utilizadas é possível destacar a série de reportagens publicadas em 1964, no Jornal do Brasil, sobre a extinção dos ramais tidos como antieconômicos em várias regiões do Brasil, enfocando sobretudo o estado do Rio de Janeiro.

Muitos dos depoimentos presentes nas matérias demonstram que em grande parte das vezes o ramal era extinto sem se construírem estradas alternativas, ou seja, a população se via sem meio de transporte. Tal situação ocorreu na região Noroeste Fluminense (Miracema, Itaocara, Pádua e Portela) assim como as regiões em torno da Rede Mineira de Viação (ramal de Barra do Piraí – Sta. Rita de Jacutinga). A autora afirma que num primeiro momento houve reclamações e pressão política que resultaram no restabelecimento de alguns ramais, contudo essas forças não foram suficientes para que fossem mantidos ao longo do tempo, de forma que:

Depois, os mecanismos da supressão se renovaram e se fortaleceram e, ao mesmo tempo, o regime "endurecia" e ia podando as oposições. Com o passar do tempo, as populações se resignaram, até porque, as ferrovias continuavam sofrendo a asfixia e, tornavam-se, dia a dia mais ineficientes e mais abandonadas. A alternativa era a saída. (PAULA, 2000, p. 306, grifo nosso).

Houve também o posicionamento contrário das autoridades municipais, uma vez que a justificativa para erradicação era baseada no argumento do potencial econômico da região. Paula (2000) exemplifica essa situação com a cidade de Nova Friburgo, cujas autoridades locais se posicionaram contra a extinção dos ramais de Porto das Caixas/ Conselheiro Paulino, Cordeiro/Macuco, Conselheiro Paulino/Portela e o ramal de Porto Novo da Cunha com a contraposição de argumentos demonstrando a potencialidade da região<sup>63</sup>. A autora elencou as seguintes argumentações que contrapunham à caracterização da região como “sem perspectiva econômica”:

a) Nova Friburgo: com uma população de quase 80 mil habitantes, possuía 220 indústrias, sendo 4 exportadoras para o mercado externo. Além disso, havia a agropecuária, extrativismo, vastas áreas agrícolas e turísticas; b) De Bom Jardim até Itaocara, núcleos de migrantes japoneses dedicavam-se à apicultura e floricultura. A ferrovia transportava 3 mil quilos de flores, diariamente; c) Cordeiro, com indústria de laticínios e importantes fábricas de calcário. A fábrica de cimento Mauá, havia solicitado à EFL 22 gôndolas que possibilitariam uma receita de CR\$ 600 mil diários, pois transportava, por rodovia, 20 toneladas/dia, num total de CR\$ 50 ml/frete, mas o pedido não foi atendido. Nos demais municípios e distritos, havia produção

---

<sup>62</sup> Em relação a Estrada de Ferro Leopoldina ela foi encampada pelo governo através da Lei nº 1.288, em 20 de dezembro de 1950, passando da então administração privada britânica para o governo brasileiro, tendo sido posteriormente incorporada pela RFFSA (PAULA, 2000).

<sup>63</sup> Conforme a pesquisa realizada pela autora, tendo como fonte a matéria publicada pelo Jornal do Brasil em 25/10/1964.

agropecuária, indústrias de Cimento, como por exemplo a Cia. Portland, do Grupo Votorantim, que paralisar as suas atividades, devido à falta de transporte ferroviário. A empresa solicitava à EFL uma média mensal de 12 vagões para o transporte de pedra calcária, cal e adubo. O calcário da região destinava-se, potencialmente, para a Companhia de Álcalis, de Cabo Frio, ao parque siderúrgico do Vale do Rio Doce - principalmente a Acesita, Belgo-Mineira e Usiminas. Os exemplos se multiplicavam, demonstrando que havia potencial econômico na região, não podendo ser caracterizada como antieconômica (PAULA, 2000, p. 308).

Outro grupo extremamente impactado pelos processos de extinção dos ramais ferroviários foram os trabalhadores. A pesquisadora buscou também compreender a reação desses profissionais frente ao processo de extinção usando como fontes as entrevistas com lideranças e as Atas da Associação dos Engenheiros da E. F. Leopoldina dos anos de 1967 a 1974 e 1978. Em princípio, uma observação importante trazida por Paula (2000) refere-se ao fato de a categoria dos “ferroviários” ser muito fragmentada, constituída desde por trabalhadores com menor escolaridade até os especializados. Essa observação é importante, pois nem todos os grupos vão se comportar da mesma forma frente ao processo de desmonte da rede e tampouco os critérios apenas econômicos podem determinar o posicionamento político de cada pessoa.

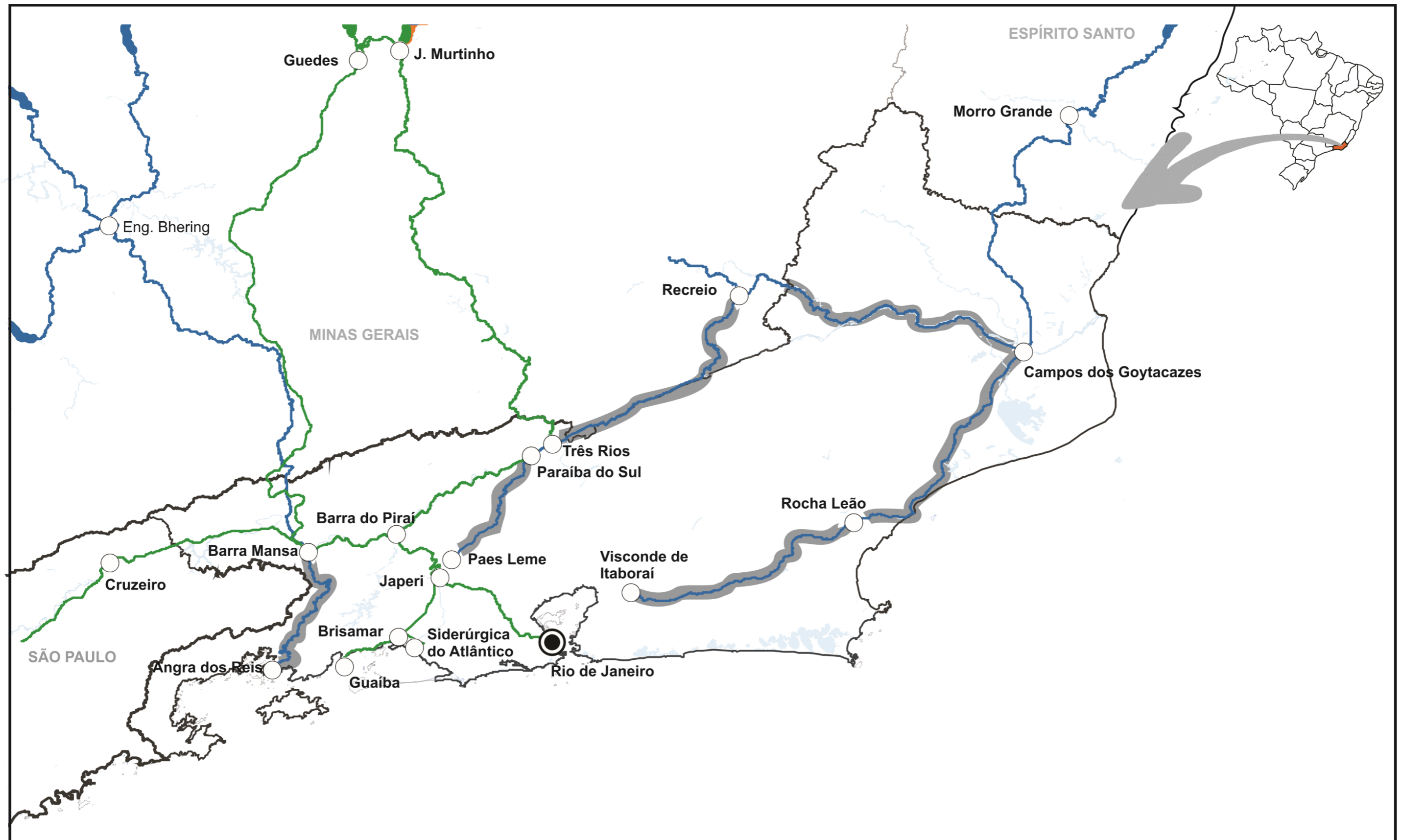
A avaliação da autora sobre as lutas sindicais foi no sentido de que o próprio processo de extinção contribuiu para o enfraquecimento da categoria pela diminuição numérica. O primeiro grupo analisado referiu-se aos engenheiros, por meio das atas da Associação dos Engenheiros da E.F. Leopoldina. A constatação foi de que, em termos gerais, havia mais menções sobre dificuldades da ferrovia do que referência ao processo de desativação, ou seja, mediante essa documentação não foi possível perceber um forte engajamento político dessa categoria profissional. Já os profissionais de base, cujas vidas seriam muito mais impactada com o fim de seus ofícios, a autora em seu trabalho aborda a repressão e perseguição das lideranças sindicais e posterior substituição pelos ‘pelegos’.

Dado o escopo do trabalho, não se pretende aqui abordar como foi esse processo de erradicação de trechos ferroviários em cada região do estado do Rio de Janeiro, contudo a apresentação, ainda que de forma sucinta do caso da E. F. Leopoldina, ilustra situações que foram comuns em todas as linhas ferroviárias. Nesse sentido, podemos analisar que diante da retirada de um elemento tão significativo na vida das pessoas, na grande maioria das vezes, o impacto se sobrepõe aos coeficientes de produtividade. Para justificar a remoção das estradas de ferro foi necessário construir um “aparente” consenso repetido à exaustão, depreciar cada vez mais esse serviço para colocar a alternativa como única saída possível, além de desarticular os lugares onde as lutas poderiam ser possíveis.

Em 1992 a RFFSA foi incluída no Programa Nacional de Desestatização até que em 1996 as linhas passaram para a iniciativa privada, permanecendo a antiga E.F.C.B e a Linha do Aço sob a concessão da MRS Logística, a Linha Litoral sob a concessão da Ferrovia Centro Atlântica e, por fim, os trens urbanos da região metropolitana do RJ operados pela Supervia desde 1998. A situação atual é demonstrada na Figura 22.

Mediante o exposto, em que se busca demonstrar, ainda que de forma abreviada, desde a evolução das linhas ferroviárias fluminenses até o seu desmantelamento, ainda se fazem necessárias algumas ponderações. A questão do transporte ferroviário voltou em cena novamente em 2018, com a greve dos caminhoneiros, tendo ficado evidente a dependência em relação ao modal rodoviário, sendo possível sentir na ‘pele e no bolso’ os impactos desse direcionamento. Diante desse panorama, o momento presente no qual se inicia o processo de renovação antecipada das concessões ferroviárias por meio da Lei nº 13.448, de 5 de junho de 2017, se faz necessária a participação da sociedade nas audiências públicas, a fim de que se discuta as contrapartidas necessárias para a constituição de um serviço ferroviário que inclua as necessidades internas do país, tanto no que se refere ao transporte de passageiros quanto de carga.

Figura 22 – Situação atual das linhas de carga operacionais



**Linhas de carga operacionais**

Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - IPHAN  
 Mestrado Profissional em Preservação do Patrimônio Cultural

**Bases cartográficas utilizadas:**  
 Mapa Subsistema Ferroviário Nacional / ANTT  
 Disponível em:  
 <[http://www.antt.gov.br/ferrovias/arquivos/Mapa\\_do\\_Subsystema\\_Ferroviario\\_Federal.html](http://www.antt.gov.br/ferrovias/arquivos/Mapa_do_Subsystema_Ferroviario_Federal.html)>. Acesso 28 de setembro de 2018.

**Elaboração:**  
 Raquel Beatriz  
 Data: Set./2018

**Legenda**

- █ MRS
- █ Ferrovia Centro Atlântica S.A
- █ Tráfego suspenso
- Pátios ferroviários

## **2. Os trilhos em outros percursos: de meio de transporte a objeto de memória**

## 2.1 Possíveis intersecções: patrimônio industrial, ferrovias e patrimonialização

No seção anterior, evidenciamos como as ferrovias, em princípio tidas como símbolo de modernidade, passaram a serem vistas como obsoletas sofrendo, a partir disso, um processo de desmantelamento, sobretudo em relação ao transporte de passageiros que necessita de subsídio para funcionar adequadamente. A partir desse momento, é interessante compreender a forma pela qual as ferrovias foram percebidas como bem cultural e, conseqüentemente, inseridas nas políticas de preservação. Para dar conta desse percurso, inicialmente abordaremos a constituição do patrimônio industrial e o reconhecimento das ferrovias como Patrimônio Mundial pela UNESCO. Em um segundo momento, enfocaremos a experiência brasileira na preservação dos bens ferroviários através da aplicação do tombamento pelo órgão nacional de preservação (IPHAN) da atuação das associações preservacionistas e dos programas estatais da RFFSA. Por fim, traaremos da Lista de Patrimônio Cultural Ferroviário, instrumento de preservação criado pelo IPHAN, direcionada especificamente para os bens selecionados como de interesse cultural no âmbito do espólio da RFFSA.

Inicialmente, é preciso situar os bens culturais ferroviários no campo de estudo relativo ao patrimônio industrial. Kühn (2008) pontua que o interesse pela preservação do patrimônio industrial faz parte dos processos de alargamento daquilo que é reconhecido como bem cultural. O tema passou a repercutir em um público amplo a partir dos anos 1960, quando importantes edifícios industriais como a Estação Euston e Coal Exchange de Bunning, em Londres, foram demolidas, além de casos em que as manifestações conseguiram impedir as demolições como a ponte de Telford localizada no País de Gales, transformando a Grã-Bretanha no primeiro país a começar a reflexão sobre o patrimônio da industrialização.

Em relação ao estudo do legado industrial, Kühn (2010) avalia que ocorreram grandes debates em torno dos conceitos “patrimônio industrial” e “arqueologia industrial”. A respeito do primeiro termo, o questionamento recaiu sobre a delimitação do recorte cronológico, havendo inicialmente a intenção de se enfatizarem os remanescentes da Revolução Industrial, porém rapidamente vieram as críticas devido à dificuldade de se precisar a passagem do modo artesanal para o industrial, bem como pelas diferenças temporais da industrialização em outros países. No processo de construção da conceituação de arqueologia industrial, os embates giraram em torno do uso da palavra “arqueologia”, uma vez que estudiosos questionavam a pertinência do termo em situações onde não era necessário o emprego de técnicas arqueológicas, em especial as escavações. Porém, a autora, em defesa desse último conceito



argumenta que se deve olhar o termo de forma ampliada, associando-o com o estudo de fases passadas das manifestações humanas.

Conforme apontado, a demanda pela preservação dos bens industriais insere-se no processo de ampliação daquilo que é considerado bem cultural. Tal discussão está expressa na Carta de Veneza<sup>64</sup> (1964), que amplia a noção de monumento histórico também para as obras modestas que tenham adquirido, com o tempo, significação cultural. Em sua definição:

Artigo 1º – A noção de monumento histórico compreende a criação arquitetônica isolada, bem como o sítio urbano ou rural que dá testemunho de uma civilização particular, de uma evolução significativa ou de um acontecimento histórico. Estende-se não só às grandes criações, mas também às obras modestas, que tenham adquirido, com o tempo, uma significação cultural.

Beatriz Kühl tece comentários sobre a documentação no texto “Notas sobre a Carta de Veneza”, a fim de demonstrar a validade da mesma, enquanto norteadora no enfrentamento das questões relativas ao campo da preservação. Em relação à conceituação contida no primeiro do primeiro artigo:

Neste artigo está especificado o campo de interesse da Carta, propondo uma visão bem mais alargada do que a Carta de Atenas. Note-se que, em vez de “monumentos históricos e artísticos”, designação que predominava no século XIX (e comparece na Carta de Atenas, voltada a obras de grande interesse histórico-artístico), tem-se aqui um “monumento histórico”, que pode ser uma obra arquitetônica ou também um sítio, urbano ou rural, que não tenha necessariamente “valor” excepcional do ponto de vista formal e documental, mas que tenha adquirido uma significação de cunho cultural, que abarca um leque mais amplo de significados (lembrando a expressão “portadores de mensagem espiritual do passado” do preâmbulo). Ou seja, pela definição, o interesse pode voltar-se a bens por seus aspectos memoriais e simbólicos. Não são estabelecidos limites cronológicos e, por isso, a Carta refere-se ao patrimônio construído de qualquer época, inclusive a arquitetura recente. (KÜHL, 2010, p. 307)

No que tange às definições específicas do patrimônio industrial, é perceptível um processo de amadurecimento das conceituações dos textos de referência internacionais como a Carta de Nizhny Tagil (2003) e os Princípios de Dublin (2011). Em relação à conceituação do que se compreende como patrimônio industrial, percebe-se que nos documentos mais recentes foi incorporada a dimensão imaterial explicitada pelo saber fazer técnico, a organização do trabalho e as práticas sociais e culturais. Em relação à arqueologia industrial, a Carta de Nizhny Tagil (TICCIH,2003) considera a mesma como um método interdisciplinar.

As definições de patrimônio industrial e arqueologia industrial expressas pela Carta de Nizhny Tagil (TICCIH,2003) são:

O patrimônio industrial compreende os vestígios da cultura industrial que possuem valor histórico, tecnológico, social, arquitetônico ou científico. Estes vestígios englobam edifícios e maquinaria, oficinas, fábricas, minas e locais de processamento

---

<sup>64</sup> Disponível em:< <http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Carta%20de%20Veneza%201964.pdf>>. Acesso em 15 jan. de 2019.

e de refinação, entrepostos e armazéns, centros de produção, transmissão e utilização de energia, meios de transporte e todas as suas estruturas e infraestruturas, assim como os locais onde se desenvolveram atividades sociais relacionadas com a indústria, tais como habitações, locais de culto ou de educação.

A arqueologia industrial é um método interdisciplinar 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. A arqueologia industrial utiliza os métodos de investigação mais adequados para aumentar a compreensão do passado e do presente industrial.

E por fim segue a definição mais abrangente e amadurecida de património industrial que aborda a dimensão imaterial conforme estabelecido no documento ‘Os Princípios de Dublin’ (TICCIH, 2011):

1. Definição: O património industrial abrange os sítios, estruturas, complexos, territórios e paisagens, assim como os equipamentos, os objetos ou os documentos relacionados, que testemunhem os antigos ou atuais processos de produção industrial, a extração e a transformação de matérias-primas, e as infraestruturas energéticas ou de transporte que lhes estão associadas. O património industrial revela uma conexão profunda entre o meio cultural e natural envolvente, enquanto que os processos industriais - quer sejam antigos ou modernos - dependem de recursos naturais, de energia e de redes de transporte, para poderem produzir e distribuir os produtos a amplos mercados. Este património compreende ativos fixos e variáveis, para além de dimensões imateriais, tais como o saber-fazer técnico, a organização do trabalho e dos trabalhadores, ou um complexo legado de práticas sociais e culturais resultantes da influência da indústria na vida das comunidades, as quais provocaram decisivas mudanças organizacionais em sociedades inteiras e no mundo em geral.

A mais recente contribuição sobre o património industrial é a Carta de Património Industrial de Sevilha<sup>65</sup> (CENTRO DE ESTUDIOS ANDALUCES; TCCIH ESPAÑA; ESCUELA TÉCNICA DE ARQUITECTURA DE LA UNIVERSIDAD DE SEVILLA, 2019). O texto apresenta a discussão realizada no VII Seminário de Paisagens Industriais de Andaluzia e em eventos anteriores realizados por meio da parceria do The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage (TICCIH – Espanha), Centro de Estudios Andaluces e Escuela Técnica de Arquitectura (Universidade de Sevilha). Nesse documento houve o aprofundamento das problemáticas específicas do património industrial, sendo um dos principais destaques a inclusão da perspectiva de gênero e a necessidade de se recuperar o trabalho da mulher nas atividades empresariais. Ainda em relação ao aspecto das memórias, é salutar a incorporação da dimensão dos conflitos trabalhistas e sociais inerentes do processo de industrialização e o destaque dado sobre a necessidade de se abordar tais aspectos a partir da sociologia e da antropologia.

---

<sup>65</sup> A carta foi apresentada em fevereiro de 2019.

Disponível em: < <https://www.centrodeestudiosandaluces.es/index.php?mod=actividades&cat=22&id=3417>>. Acesso em 12 de mar. 2019.

Em relação à conceituação do que se entende como patrimônio industrial, também se observa uma complexificação uma vez que esse entendimento é norteado dezesseis princípios que abordam diferentes aspectos desse legado. Destacamos aqueles que nos parecem os principais, considerados na temática 4. Recomendações:

[...] 7. La memoria colectiva de la clase trabajadora debe ser considerada como un elemento referencia para entender los espacios de trabajo y las relaciones que se establecen entre la cultura material, la inmaterial y el territorio. 8. El estudio del Patrimonio Industrial ha de contemplar el papel que las mujeres han tenido en los procesos económicos, en los espacios de sociabilidad, en la ciencia y en la técnica. 9. El proceso de aceleración histórica y la hiperproductividad de nuestras actuales sociedades globalizadas nos ubican ante la necesidad de considerar el valor de representatividad como un criterio imprescindible para la selección de los bienes muebles. [...] 13. La generación de modelos de conocimiento, de catalogación y de gobernanza de carácter abierto y participativo es de singular interés para que se produzca la simbiosis entre historia, memoria y ciudadanía. 14. La transversalidad del patrimonio industrial incide en que este no debe ser considerado como un tema exclusivamente cultural, sino que ha de formar parte de una visión multisectorial que se inserte en el conjunto de las políticas de las administraciones públicas y de las empresas (CENTRO DE ESTUDIOS ANDALUCES; TICCIH ESPAÑA; ESCUELA TÉCNICA DE ARQUITECTURA DE LA UNIVERSIDAD DE SEVILLA, 2019).

Percebemos, assim, que além dos aspectos ligados à memória do trabalho, já trazidos pelos Princípios de Dublin (TICCIH, 2011), os estudos sobre o patrimônio industrial devem dar visibilidade à questão de gênero. É oportuna, também, a incorporação da necessidade de olhar os bens móveis e refletir sobre os critérios de escolha para a sua seleção. Os dois aspectos finais abordam a necessidade de se buscarem modelos de atuação participativos e que favoreçam o cruzamento das dimensões histórica, memorial e cidadã. Por fim, é colocado que o patrimônio industrial deve ser tratado de forma transversal, conjugado com demais políticas públicas e das empresas.

Ao abordar o patrimônio industrial como tema de pesquisa, Cristina Meneguello considera que o campo abrange três dimensões: “a memória do trabalho, o estabelecimento e proteção de acervos e a presença das edificações industriais na trama urbana” (2011, p. 1819). A preservação da memória do trabalho inclui o aspecto imaterial do saber técnico e as práticas cotidianas, sendo importante compreender que essa dimensão afeita ao campo da memória deve considerar os ex-trabalhadores, seus filhos e netos e a comunidade do entorno. A segunda esfera refere-se à necessidade de preservação dos acervos documentais, maquinários, ferramentas, peças de reposição e acervos artísticos. Por fim, deve ser abordada a dimensão arquitetural do patrimônio industrial abrangendo bens edificados de variadas tipologias. É importante ressaltar que os trabalhos sobre a preservação do patrimônio industrial deveriam considerar essas três dimensões de forma interdependentes (Figura 23).

**Figura 23** – Dimensões do patrimônio industrial



Fonte: Elaborada pela autora com base em Meneguello (2011).

É importante frisar a interdependência das discussões de patrimônio industrial e a percepção das ferrovias como objeto de memória. Assim esclarece Lins (2015, p. 67):

Neste sentido, as discussões em torno da preservação do patrimônio ferroviário surgiram atreladas à noção de patrimônio industrial. Os bens culturais ferroviários passaram a ser compreendidos como um produto oriundo da industrialização e destinado para o desenvolvimento das atividades industriais, através da sua estruturação industrial e da circulação de pessoas e mercadorias, representando, destarte, a história de tecnologia, de economia e das sociedades.

Todavia o reconhecimento para os bens ferroviários como patrimônio cultural não foi imediato. Ao construir um percurso de como ocorreram os debates em relação a esse patrimônio, Lins (2015) cita a Convenção sobre a Proteção do Patrimônio Mundial, Cultural e Natural (1972), publicada pela UNESCO, que compreende a relação entre os aspectos cultural e natural, permitindo que o patrimônio ferroviário seja visualizado como um produto técnico humano com estreita relação com a paisagem.

Foi necessário realizar um trabalho de definição de critérios para nortear a inscrição de bens industriais na Lista de Patrimônio Cultural Mundial. Na década de 70, foram efetuados encontros técnicos na UNESCO para construir um entendimento sobre Valor Excepcional. A primeira Minuta de Orientação Técnica<sup>66</sup> foi elaborada em 1977, em Paris, e incorporava os

<sup>66</sup>Conforme tradução de Lins (2015) a minuta apresentava a seguinte redação: “i) representar uma realização artística ou estética única, uma obra-prima criativa do gênio humano; ou ii) ter exercido considerável influência, durante um período de tempo ou em uma área cultural do mundo, sobre o desenvolvimento da arquitetura, escultura monumental, jardim e projeto paisagístico, artes, ou assentamentos humanos; ou iii) ser único, extremamente raro, ou de grande antiguidade; ou iv) estar entre os exemplos mais característicos de um determinado tipo de estrutura que represente desenvolvimento sociocultural, artístico, científico, tecnológico ou industrial; ou v) ser um exemplo característico de um estilo expressivo, tradicional da arquitetura, do método de construção ou ocupação humana, que é frágil por natureza ou se tornou vulnerável sob o irreversível impacto da mudança sociocultural ou

bens industriais, provavelmente influenciando na inscrição na Lista do Patrimônio Mundial da Mina de Sal Wieliczka, localizada na Polônia, em 1978.

Lins (2015) demonstra que os estudos para justificar a inscrição tiveram que ser aprofundados, sendo adotada em 1980 a Orientação Técnica que suprimiu a menção aos termos tecnológico e industrial, fator que favoreceu as inscrições de bens europeus e com tipologia religiosa. A década de 1990 se caracterizou pela luta em favor de maior representatividade da Lista de Patrimônio Cultural Mundial (LPCM), e na edição das diretrizes técnicas de 1996 a palavra tecnologia foi reincorporada, mas sem resultar no reconhecimento dos bens ferroviários. Na época, o pedido de inclusão da Ferrovia Semmering, na Áustria, foi indeferido.

Foi preciso que a UNESCO realizasse ações específicas para que o reconhecimento das ferrovias como bem cultural pudesse ocorrer. Lins (2015) informa que em 1998 foi realizada a Conferência Internacional, no Museu Nacional da Ferrovia (Reino Unido), que teve como desdobramento o Estudo temático “Railway as a World Heritage Site”, elaborado por Anthony Coulls, do Instituto de Estudos das Ferrovias. Um dos principais entendimentos foi de que:

Neste contexto, o estudo pontuou como premissa de que as ferrovias para se enquadrarem nos critérios estabelecidos deveriam, primeiramente, existir, ou seja, a via férrea não poderia estar desfragmentada, ou melhor, ser percebida por uma conjunção de elementos isolados, desconectados. O trecho ferroviário precisaria, portanto, apresentar um certo grau de integridade e de inteireza, estando em operação ou não. (LINS, 2015, p. 60, grifo nosso).

A citação acima evidenciou algumas problemáticas específicas das ferrovias como a necessidade da preservação da sua integridade, estando operacional ou não, uma vez que não é possível compreendê-la como uma série de elementos isolados. Nesse sentido, o que a autora argumenta é que o reconhecimento de um bem ferroviário como Patrimônio Mundial estaria ligado à necessidade de que o trecho tenha preservado seus vários elementos funcionais permitindo, assim, a compreensão da linha ferroviária.




Nesse estudo, conforme demonstra Lins (2015, p. 61), os critérios que passaram a nortear a inscrição das ferrovias foram: “1) ser uma obra criativa do gênio humano; 2) exercer influência de ou sobre a inovação tecnológica; 3) constituir exemplo típico ou tradicional; e 4) ilustrar o desenvolvimento econômico e social”. Nos anos seguintes, a autora avalia que a ferrovia foi incorporada nas concepções mais abrangentes de patrimônio tais como Rotas do Patrimônio e Paisagens Culturais. Tomando como exemplos da prática internacional o

---

econômica; ou vi) estar associado a ideias ou crenças, com eventos ou com pessoas, de excepcional importância histórica ou significado”.


reconhecimento das ferrovias como Patrimônio Mundial<sup>67</sup>, por meio do estudo de José Luis Lalana Soto (2012), tentaremos verificar algumas problemáticas dessa tipologia de bens. No Quadro 7 foram sintetizados os principais dados<sup>68</sup> dos processos de reconhecimento de valor cultural e os critérios da inscrição.

**Quadro 7 – Bens ferroviários reconhecidos como Patrimônio Mundial**

Identificação/ Localização/ Ano de inscrição	Descrição	Critérios	Imagem do bem
Ferrovia de Semmering Áustria / 1998	Possui um trecho de 41 quilômetros em uma paisagem montanhosa e foi a primeira linha em grande escala nos Alpes Europeus. Uso turístico.	(ii) e (iv)	 <p>Fonte: Amos Chapple. Disponível em: &lt;<a href="http://whc.unesco.org/en/documents/124539">whc.unesco.org/en/documents/124539</a>&gt;. Acesso em 18 out. 2018.</p>
Ferrovia de Darjeeling/ Índia / 1999	Posteriormente esse trecho passou por duas incorporações a Ferrovia Nilgiri (2005) e a Ferrovia Kalka (2008) que juntas formam A Ferrovia Montanhosa da Índia. Possui um desnível de 1.877 metros. Compartilhamento de uso turístico e para transporte local.	(ii) e (iv)	 <p>Fonte: Amos Chapple. Disponível em: &lt;<a href="http://whc.unesco.org/en/documents/130022">whc.unesco.org/en/documents/130022</a>&gt;. Acesso em 18 out. 2018.</p>
Estação Ferroviária de Chhatrapati Shivaji/ Mumbai / Índia / 2004	Inscrição motivada pelo estilo arquitetônico neogótico que se mescla com a arquitetura tradicional. Projeto do arquiteto britânico F. W. Stevens. Descrição enfatiza o encontro de culturas e o trabalho conjunto entre arquitetos e artesãos indianos para incorporar aspectos tradicionais.	(ii) e (iv)	 <p>Fonte: Francesco Bandarin. Disponível em:&lt; <a href="http://whc.unesco.org/en/documents/113663">whc.unesco.org/en/documents/113663</a>&gt;. Acesso 18 out. 2018.</p>

<sup>67</sup> Lins (2015, p.31) informa que em relação à Lista indicativa há apenas quatro candidaturas de ferrovias: “A Paisagem Cultural de Paranapiacaba – a Vila e o Sistema Ferroviário, em São Paulo, no Brasil (2014); duas extensões da Ferrovia Montanhosa da Índia a Ferrovia Matheran e a Ferrovia Kangra (2014); e a Ferrovia Hejaz, na Arábia Saudita (2015)”.

<sup>68</sup> A Lista de Patrimônio Cultural Mundial está disponível no site institucional da UNESCO. Disponível em: < <http://whc.unesco.org/en/list/>>. Acesso em: 07 mai. 2018.

Identificação/ Localização/ Ano de inscrição	Descrição	Critérios	Imagem do bem
Ferrovias Rhaetian na paisagem dos rios Albula e Bernina/ Suíça e Itália / 2008	Sítio agrupa as linhas ferroviárias que cruzam os Alpes Suíços. Grandes obras de engenharia (túneis, galerias cobertas e viadutos). Descrição destaca o papel do uso da ferrovia para diminuir o isolamento das populações dos Alpes. Uso turístico.	(ii) e (iv)	 <p>Fonte: Vincent Ko Hon Chiu. Disponível em:&lt;<a href="http://whc.unesco.org/en/documents/138088">whc.unesco.org/en/documents/138088</a>&gt;. Acesso 18 out. 2018.</p>
<b>Critérios utilizados para inscrição na Lista de Patrimônio Mundial</b>			
(ii) - Exibir intercâmbio de valores humanos ao longo do tempo ou dentro de uma área cultural no mundo, que teve impacto sobre o desenvolvimento da arquitetura, ou da tecnologia, das artes monumentais, do urbanismo ou do paisagismo.			
(iv)- Ser exemplar excepcional de um tipo de edifício, conjunto arquitetônico ou tecnológico ou paisagem que ilustre (um) estágio (s) significativo (s) da história humana.			

Fonte: Elaborado pela autora com base nas informações da Lista de Patrimônio Mundial (LPCM).

Lins (2015, p.45) avalia que as ferrovias podem ser percebidas como um elemento singular e universal. A singularidade relaciona-se ao fato dos contextos históricos, econômicos, políticos e culturais serem únicos e a universalidade se conecta com a rede de conhecimentos compartilhado e disseminados pelo mundo. Outra questão que a autora aborda é a compreensão das ferrovias como elemento sociocultural, ou seja:

O entendimento da ferrovia como elemento sociocultural decorre das transformações propiciadas pelas estradas de ferro na vida social e no comportamento humano; na economia (pela criação de empregos e incremento das atividades industriais e comerciais); na política (como forma de exercer o poder imperial e desbravar o interior das terras colônias); e nos aspectos culturais e sociais (propiciado pelo intercâmbio de culturas, novas relações e categorias de trabalho e novas formas de acessar localidades) (LINS, 2015, p. 45 ).

A inscrição na LPCM deve considerar o reconhecimento do Valor Universal Excepcional<sup>69</sup> e o bem deve cumprir as condições de autenticidade e/ou integridade sendo previsto um sistema de proteção e gestão. Embora o foco desse trabalho não seja a discussão aprofundada a respeito desses conceitos, as considerações de Soto (2012) demonstram os limites desses preceitos quando aplicados sobre as ferrovias, principalmente as operacionais, que passam por constantes manutenções. O autor utiliza como exemplo o caso de Semmering, cuja avaliação sobre a autenticidade não foi em relação à arquitetura, mas a integração entre a

<sup>69</sup> A tese de Ana Paula M. de Bitencourt da C. Lins analisa a questão do Valor Universal Excepcional. LINS, A. P. M. D. B. D. C. **As Ferrovias como Patrimônio Cultural Mundial: Os Estados-partes, a UNESCO e o Valor Universal Excepcional**. Tese (Doutorado) - Centro de Artes e Comunicação, Universidade Federal de Pernambuco. Recife, p. 228. 2015.

arquitetura e a paisagem alpina, aspecto que permanece mesmo no caso de mudanças por necessidades técnicas. A condição de integridade diz respeito, segundo Soto (2012), à capacidade do bem expressar seu valor por meio dos elementos e se os mesmos são suficientes para uma comunicação eficiente.

Soto (2012) avalia que as inscrições têm em comum o fato de serem linhas ferroviárias localizadas em áreas montanhosas, portanto imersas em paisagens espetaculares. Nesse sentido, para o autor sobretudo no caso de Semmering, o foco é a arquitetura. É perceptível também a atribuição dos critérios (ii) e (iv)<sup>70</sup> como norteadores das inscrições.

Ao avaliar as inscrições de linhas ferroviárias na LPCM, percebe-se que todas estão operacionais. Soto (2012) ressalta que a avaliação considerou a continuidade de uso e integração ao entorno (territorial, paisagística e cultural) como critérios favoráveis à inscrição. A prerrogativa da continuidade de uso permite a seguinte reflexão do autor:

Respecto a la gestión, el patrimonio ferroviario (al menos el que sigue en servicio) se encontraría ante el viejo problema, planteado ya por Gustavo Giovannoni para el patrimonio urbano, de los “límites aceptables del cambio”. En el fondo se trata de una cuestión difícil, que está lejos de ser resuelta: intentar desentrañar cuál es el valor que deseamos proteger (el VUE en el caso del Patrimonio Mundial), que generalmente será un valor complejo e intangible, comprender mediante qué atributos materiales se manifiesta, que constituyen los elementos sobre los que podemos formular criterios de intervención, de forma que puedan adaptarse a las nuevas necesidades sin comprometer el valor esencial. (SOTO, 2012, p. 9, grifo nosso)

Essa reflexão se mostra pertinente sobretudo se pensarmos as políticas de preservação direcionadas ao patrimônio ferroviário no Brasil, uma vez que há muitos trechos e bens não operacionais, os quais, caso sejam reconhecidos como portadores de valores históricos, artísticos e culturais, deverão ter novos usos compatíveis com os valores que se pretende preservar. Contudo, é necessário reconhecer que a manutenção da atividade de transporte, sobretudo de passageiros, representa o cenário ideal para a comunicação do cotidiano da operação ferroviária.

Em relação à abordagem do legado ferroviário como bem patrimonial, Soto (2012) e Freire (2017) trazem algumas questões específicas sobre esses bens, as quais podem ser refletidas para a construção de políticas de preservação no âmbito nacional. Uma primeira questão diz respeito à característica peculiar dos bens ferroviários, que é a capacidade de manter

---

<sup>70</sup> Critérios utilizados para inscrição na Lista de Patrimônio Mundial:

(ii)- Exibir intercâmbio de valores humanos ao longo do tempo ou dentro de uma área cultural no mundo, que teve impacto sobre o desenvolvimento da arquitetura, ou da tecnologia, das artes monumentais, do urbanismo ou do paisagismo.

(iv)- Ser exemplar excepcional de um tipo de edifício, conjunto arquitetônico ou tecnológico ou paisagem que ilustre (um) estágio (s) significativo (s) da história humana.



relações (funcionais e espaciais) com outras unidades industriais, além de se conectar com as dimensões urbana e natural das regiões em que se inserem. A segunda questão é o aspecto funcional cuja lógica nem sempre é compreendida pelos pesquisadores e, nesse sentido, esse aprendizado passa a ser uma importante ferramenta para superar o que Soto (2012, p.14) classifica de “visão monumental clássica”, valorizando assim edificações utilitárias que de fato expressam os aspectos ligados ao trabalho e à indústria.

Como nem tudo se faz por consensos, é importante que o campo da preservação se atente para as vozes dissonantes e críticas. Henri-Pierre Jeudy (2005), ao analisar a questão da noção de patrimônio industrial, avalia que essa categoria passou a ser olhada quando se iniciava o arruinamento dos modos de produção industrial. Para o autor:

A crise provocada pela transformação dos modos de produção era tratada dentro de uma perspectiva de proteção e preservação dos vestígios e da parte ainda viva de toda a história social de uma região. Era preciso que os signos monumentais representativos das memórias coletivas persistissem, assegurando a visão comunitária de uma transfiguração possível para o futuro, sem produzir o mínimo de repúdio ao que havia sido. O que estava em jogo não era a transmissão patrimonial tradicional, mas uma “transmissão em ato”, da qual o conjunto da comunidade deveria participar. Ao invés de ser imposta como uma escritura da história da qual as pessoas estavam excluídas, uma escritura feita sem elas, da qual, contudo ainda eram as testemunhas vivas, essa construção da transmissão tornara-se na época, uma questão de todos. Para os políticos, era óbvio que o ganho era considerável uma vez que podiam fazer vibrar as emoções coletivas e eles próprios parecerem absolutamente sinceros. (JEUDY, 2005, p. 26)

A partir do momento em que as identidades operárias são reconhecidas pelo campo patrimonial, retira-se o aspecto da exploração do trabalho, conforme a seguinte reflexão:

A encenação pública das “memórias operárias” teria sido, de alguma maneira, perturbadora para os capitães da indústria? Mostrar os “instrumentos de trabalho” que fizeram os homens sofrer nada tem de vergonhoso para um patronato que não pára de provar o quanto as altas tecnologias permitem cada vez mais evitar essa “exploração física”. Mesmo que a exploração persista, não é mais visível, ela está dentro da cabeça, é uma questão de cada um, e não poderia ser considerado o explorador. Vê-se perfeitamente o patrimônio das “memórias operárias” é salvador. Ele permite simultaneamente dizer que esse gênero de exploração física terminou seu ciclo, e que apesar de tudo, na época desse “universo industrioso” a vida não era tão triste e negra como nos disseram. (JEUDY, 2005, p. 30)

A compreensão deste trabalho é que se a patrimonialização, por um lado, é uma prática institucionalizada pelo Estado, por outro lado é também uma disputa política sendo reivindicada por diversos grupos sociais, a exemplo dos operários. Nesse sentido, a crítica de Jeudy (2005), que diz respeito sobretudo ao potencial risco de apagamento nas intervenções realizadas em bens patrimonializados, principalmente, dos aspectos dolorosos e difíceis das memórias operárias, é um alerta poderoso para buscar formas de comunicação capazes de gerar empatia ao olhar outras realidades e conhecimentos úteis para interpretar as problemáticas atuais. Em

tempos de intervenções, cujas principais finalidades estão mais conectadas com a estética e venda da imagem urbana, essa questão se coloca como fundamental.

## 2.2 Nas linhas memoriais brasileiras: entre os tombamentos, associações preservacionistas e programas estatais da RFFSA

A jornada das ferrovias como objetos de memória no Brasil abrange diversas instâncias e participantes. Nessa etapa, buscaremos compreender a atuação institucional do IPHAN por meio dos tombamentos e como as associações ferroviárias buscaram o atendimento de suas demandas em relação à preservação de seus patrimônios. Outra questão também discutida diz respeito aos programas desenvolvidos inicialmente no âmbito do Ministério dos Transportes e, posteriormente, absorvidos pela RFFSA. Tais assuntos foram abordados nos trabalhos de pesquisa de Sérgio Santos Morais<sup>71</sup> (2007), Lucina Ferreira Matos (2010 e 2015), Lucas Neves Prochnow (2014) e Maria Emília Lopes Freire (2017). Com auxílio dessa bibliografia, evidenciaremos a atuação dessas instâncias, ainda que de forma sucinta.

Para compreendermos a percepção do legado ferroviário enquanto objeto de memória no âmbito nacional, pelo IPHAN, analisaremos a aplicação do tombamento, regulamentado pelo Decreto-lei nº 25/37. Os objetivos dessa análise são compreender as escolhas e o discurso oficial produzido, percebendo como as próprias associações corporativas também reivindicaram o uso desse instrumento a fim de viabilizar a preservação dos bens.

Sobre o tombamento, é preciso reconhecer que a seleção dos bens passou por mudanças ao longo do tempo, decorrente do processo de expansão da noção de patrimônio, assim como a incorporação de novos sujeitos participantes no campo da preservação. Em relação ao primeiro aspecto, Márcia Sant'Anna (2011, p. 194) reflete que após a Segunda Guerra Mundial houve uma mudança na seleção dos monumentos, ou seja, os valores atribuídos que orientavam a seleção dos bens passaram a ser mais amplos que os aspectos artísticos e históricos, como exposto na Carta de Veneza de 1964. O segundo aspecto pode ser percebido por meio da atuação de grupos minoritários, a fim de obter “[...] benefícios de ordem material e simbólica, além de demonstração de poder político”, como pontua Cecília Londres Fonseca (2005), a exemplo dos tombamentos - do Terreiro da Casa Branca, em Salvador (1986) e da Serra da Barriga (1986), em Alagoas, ambos contando com a participação do movimento negro. Outro aspecto que também influenciou a aplicação do tombamento, como exposto por Arantes (2006, p. 429), foi o “ponto de inflexão” ambiental, ou seja, as políticas de patrimônio também

---

<sup>71</sup> O artigo consultado é extremamente relevante por trazer o olhar e vivência de um profissional atuante nos programas de preservação direcionados para o patrimônio ferroviário.

passaram a ser associadas com a qualidade de vida e, por isso, as áreas verdes urbanas passaram também a ser reconhecidas.

Ulpiano Toledo Bezerra de Meneses (2009) destaca que a Constituição Federal de 1988 deslocou a matriz dos valores atribuídos aos bens culturais tombados pelo poder público. Ao confrontar a atuação do IPHAN ao longo do tempo com as definições de patrimônio cultural presentes no texto constitucional, o autor destaca:

Em outras palavras, era o poder público que instituíam o patrimônio cultural, o qual só se comporia de bens tombados. O tombamento, portanto, tinha papel instituinte do valor cultural – daquele valor que credenciava a inclusão do bem num rol formalmente definido. Ao inverso a nova Constituição Federal reconheceu aquilo que é posição corrente, há muito tempo, nas ciências sociais: os valores culturais (os valores, em geral) não são criados pelo poder público, mas pela sociedade. O patrimônio é antes de mais nada um fato social – essa afirmação, nos órgãos de preservação, nas décadas de 1970 e 1980, provocava escândalos e alimentava mal-entendidos. (MENESES, 2009, p. 33)

Até 2007 o principal instrumento de preservação aplicado pela instituição nos patrimônios ferroviários era o tombamento. Por meio do levantamento quantitativo dos processos de tombamento referentes aos bens ferroviários, tendo como fonte a Lista dos Bens Tombados e Processos em Andamento (IPHAN, 2018)<sup>72</sup>, foi possível detectar um total de 60 solicitações conforme o Quadro 8.

**Quadro 8** – Levantamento das solicitações de tombamento de bens ferroviários

Legenda dos processos			Nº de processos	Total de bens ferroviários tombados	Total de Processos	
Em instrução			20			
Indeferidos			21			
Tombados			14			
Tombamento provisório			1			
Tombamento rerratificados			2			
Tombamento Anexado			1			
Com Pendência			1			
	R	UF	Município	Nome atribuído	Abertura	Ano inscrição
1	NE	CE	Quixeramobim	Ponte: Ferroviária	1995	
2	NE	CE	Crato	Prédio da Estação Ferroviária de Crato	1998	
3	NE	CE	Camocim	Complexo Ferro-portuário de Camocim	2010	
4	NE	CE	Granja	Ponte ferroviária de Granja	2010	
5	NE	CE	Capistrano	Estação Ferroviária de Capistrano	2013	
6	CO	GO	Itumbiara	Ponte Pênsil Affonso Penna, no Município de Itumbiara, Estado de Goiás	2010	2014
7	SE	MG	Antônio Carlos	Máquina a vapor: Maria Fumaça	1983	
8	SE	MG	Ribeirão Vermelho	Ferroviária em Ribeirão Vermelho	1983	
9	SE	MG	Vários	Trecho da antiga Estrada de Ferro Oeste de Minas entre Aureliano Mourão, São João Del Rei e Antônio Carlos.	1983	
10	SE	MG	Lassance	Estação Ferroviária	1985	1985
11	SE	MG	São João Nepomuceno	Casa: Estação Ferroviária (Antiga)	1985	
12	SE	MG	São João del Rei	Complexo ferroviário de São João del Rei a Tiradentes	1985	1989
13	SE	MG	Pirapora	Estação Ferroviária de Além Paraíba	1986	

<sup>72</sup> Disponível em: < <http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/126>>. Acesso em mar. 2018.

	R	UF	Município	Nome atribuído	Abertura	Ano inscrição
14	SE	MG	Pirapora	Ponte Marechal Hermes	1987	
15	SE	MG	Juiz de Fora	Pátio ferroviário, Usina de creosotagem e conjunto arquitetônico da Estação Francisco Bernardino	2005	
16	SE	MG	Ribeirão Vermelho	Conjunto Arquitetônico e Paisagístico Ferroviário de Ribeirão Vermelho	2014	
17	SE	MG	Ribeirão Vermelho	Ferrovária em Ribeirão Vermelho	1983	
18	CO	MS	Campo Grande	Complexo ferroviário da antiga Estrada de Ferro Noroeste do Brasil – EFNOB, em Campo Grande	2006	2014
19	CO	MS	Corumbá	Ponte Ferroviária Eurico Gaspar Dutra sobre o Rio Paraguai	2009	2014
20	NE	PB	Campina Grande	Estação: Ferroviária (Antiga)	1972	
21	NE	PE	Recife	Estação do Brum	1975	
22	NE	PE	Recife	Pátio Ferroviário das Cinco Pontas	2015	
23	NE	PI	Teresina	Ponte Metálica João Luís Ferreira	1989	2011
24	NE	PI	Teresina	Conjunto da Estação Ferroviária de Teresina	2008	2013
25	S	PR	Paranaguá	E.F. Paranaguá-Curitiba	1983	
26	SE	RJ	Magé	Trecho ferroviário Mauá-Fragoso	1954	1954
27	SE	RJ	Magé	Estação Guia de Pacobaíba	1974	
28	SE	RJ	Magé	Cais: Guia de Pacobaíba	1974	
29	SE	RJ	Itaguaí	Estação: Ferroviária	1979	
30	SE	RJ	Itaguaí	Estação Ferroviária de Itaguaí; Chafariz	1981	
31	SE	RJ	Rio de Janeiro	Ed. Dom Pedro II, Central do Brasil	1989	2008
32	SE	RJ	Rio de Janeiro	Museu do Trem: Acervo móvel e imóvel do Antigo Centro de Preservação da História Ferroviária do Rio de Janeiro, situado na rua Arquias Cordeiro, nº 1046	1997	2014
33	SE	RJ	Miguel Pereira	Ponte Paulo de Frontin	1999	
34	SE	RJ	Engenheiro Passos	Estação ferroviária de Engenheiro Passos	2007	
35	SE	RJ	São Fidélis	Ponte metálica em São Fidélis	2011	
36	SE	RJ	Rio de Janeiro	Plataformas de embarque da Estação Barão de Mauá e da Estação e Oficinas de Praia Formosa	2012	
37	SE	RJ	Rio de Janeiro	Antiga Estação Imperial da Quinta da Boa Vista, localizada à Av. Oswaldo Aranha, 680, Rio de Janeiro, RJ	2011	
38	SE	RJ	Quissamã	Conjunto da Estação Ferroviária Conde de Araruama	2012	
39	SE	RJ	Japeri	Antiga Estação Ferroviária de Japeri	2013	
40	N	RO	Porto Velho	Pátio ferroviário da estrada de ferro Madeira-Mamoré, bens móveis e imóveis.	1987	2008
41	N	RO	Porto Velho	Estrada de Ferro Madeira Mamoré, no trecho correspondente ao Km 8, no município de Porto Velho, ao km 366 no município de Guarajá-Mirim	2017	
42	S	RS	Bagé	Ponte Seca	1978	
43	S	RS	Alegrete	Prédio da estação ferroviária de Alegrete	1999	
44	S	RS	Santa Maria	Vila Belga	2013	
45	S	SC	Blumenau	Ponte da RFFSA (Ponte metálica da Rede Ferroviária Federal)	1985	
46	S	SC	Blumenau	Ponte metálica da Rede Ferroviária Federal sobre o rio Itajaí-Açú	1985	
47	S	SC	Indaial	Pontes de ferro sobre o Rio Encano	1990	
48	S	SC	Joinville	Edificações e Núcleos Urbanos e Rurais relacionados com a imigração em Santa Catarina – Estação Ferroviária	2007	2015
49	NE	SE	Boquim	Estação Ferroviária de Boquim	2011	
50	SE	SP	São Paulo	Estação da Luz	1976	1996
51	SE	SP	Cachoeira Paulista	Casa Estação Ferroviária	1977	

	R	UF	Município	Nome atribuído	Abertura	Ano inscrição
52	SE	SP	Guaratinguetá	Estação Ferroviária da antiga Central do Brasil de Guaratinguetá	1980	
53	SE	SP	São Paulo	Acervo Ferroviário da Estrada de Ferros Perus-Pirapora, Peus SP	1983	
54	SE	SP	Santo André	Vila Ferroviária de Paranapiacaba	1987	2008
55	SE	SP	São Paulo	Prédio da estação Júlio Prestes	1997	
56	SE	SP	Mayrink	Estação Ferroviária de Mayrink.	1998	2004
57	SE	SP	Jundiaí	Conjunto de edificações e bens móveis da Companhia Paulista de Estrada de Ferro.	2001	2004
58	SE	SP	Dois Córregos	Estação Ferroviária de Dois Córregos	2014	
59	SE	SP	Jundiaí	Acervo da RFFSA, reunido no Museu Ferroviário da Companhia Paulista de Estradas de Ferro	2014	
60	SE	SP	São Paulo	Locomotivas elétricas e subestações de energia remanescentes do Sistema Ferroviário Eletrificado do Estado de São Paulo.	2017	

Fonte: Elaborado pela autora com base nos dados IPHAN (2018).

Ao analisarmos o quantitativo de manifestações verificamos que o maior número de solicitações em prol da preservação de bens ferroviários pertence a região Sudeste (Tabela 2). Esse resultado corresponde também, conforme já foi abordado na seção anterior, ao desenvolvimento assimétrico das ferrovias brasileiras.

**Tabela 2** – Síntese do quantitativo de solicitações em prol da preservação de bens ferroviários por região

Região	Estado	Quantitativo
NE	Ceará	5
	Pernambuco	2
	Paraíba	1
	Sergipe	1
	Piauí	2
	<b>Subtotal</b>	<b>12</b>
SE	Minas Gerais	10
	Rio de Janeiro	14
	São Paulo	11
	<b>Subtotal</b>	<b>35</b>
CO	Mato Grosso do Sul	2
	Goiás	1
	<b>Subtotal</b>	<b>3</b>
N	Roraima	2
S	Paraná	1
	Rio Grande do Sul	3
	Santa Catarina	4
	<b>Subtotal</b>	<b>8</b>

Fonte: Elaborada pela autora com base nos dados do IPHAN (2018).

Matos (2015) analisou um conjunto<sup>73</sup> de bens ferroviários tombados que fornecem reflexões importantes sobre como a Instituição tem trabalhado a questão do legado ferroviário (Quadro 9). Por meio desse trabalho, buscaremos demonstrar alguns casos<sup>74</sup> que permitem compreender como o patrimônio ferroviário foi percebido pelo IPHAN ao longo do tempo.

<sup>73</sup> Houve uma divergência em relação aos quantitativos de processos relativos ao legado ferroviário deste trabalho e o de Matos (2015). No presente trabalho foram identificados 18 bens tombados e na pesquisa de Matos (2015) foram percebidos 12 bens ferroviários reconhecidos com valor cultural. Tal situação pode ter ocorrido pela finalização da análise de processos de tombamento e consequente aumento do quantitativo de bens tombados.

<sup>74</sup> Para aprofundamento nas análises dos processos de tombamento, consultar as pesquisas de Matos (2015) e Freire (2017).

**Quadro 9 – Processos de tombamento analisados por Matos (2015)**

<b>Processo</b>	<b>Bem</b>	<b>Município</b>	<b>UF</b>	<b>Pedido</b>	<b>Solicitante</b>	<b>Inscrição</b>	<b>Data</b>
0506-T-54	Trecho Magé	Magé	RJ	27/04/54	Ministro de Estado dos Negócios da Viação e Obras Públicas, José Américo	Livro Histórico, Volume 1, Folha 05, Inscrição 303	07/05/1954
0944-T-76	Estação da Luz	São Paulo	SP	16/06/76	Assembleia Legislativa do Estado de São Paulo, deputado Otávio Ceccato	Livro Histórico, Volume 2, Folha 26. Inscrição 540 – Livro Belas Artes, Volume 2, folha 29. Inscrição 606.	10/10/1996
1143-T-85	Estação ferroviária	Lassance	MG	27/11/84	Fiocruz, prof. Guilardo Martins Alves, presidente – Secretaria de Saúde do Estado de Minas Gerais, Dr. Dario de Farias Tavares, secretário.	Livro Histórico, Volume 1, Folha 088, Inscrição 499	03/09/1985
1185-T-85	Complexo Ferroviário de São João Del Rei	São João Del Rei	MG	28/11/85	MT/RFFSA, Maria Elisa Carrazoni, secretária executiva do Preserve	Livro Histórico, Folha 10/11, Inscrição 528 – Livro Belas-artes, Volume 2, 596.	07/01/1989
1220-T-87	Estrada de Ferro Madeira Mamoré: pátio ferroviário, bens móveis e imóveis	Porto Velho	RO	1987	Movimento Pró-Reativação e Preservação da Estrada de Ferro Madeira Mamoré	Livro Histórico, Volume 2, Folha 90/91, Inscrição 581 – Livro Arqueológico, Volume 2. Folha 47/48. Inscrição 139.	07/01/2008
1252-T-87	Vila Ferroviária de Paranapiacaba	Santo André	SP	21/09/85	Comissão Pró-Paranapiacaba Geraldo Camargo Demétrio	Livro Histórico, Volume 2, Folha 93/94. Incrição586	30/09/2008
1285-T-89	Estação D. Pedro II: prédio	Rio de Janeiro	RJ	1989	Associação de Engenheiros da E.F.Central do Brasil (atual Aenfer).	Livro Histórico, Volume 2, folha 90, Inscrição 579 – Livro Arqueológico 2, Folha 47,	07/01/2008

Processo	Bem	Município	UF	Pedido	Solicitante	Inscrição	Data
						Inscrição 137.	
1382-T-97	Museu do Trem – acervo: Baroneza (locomotiva)	Rio de Janeiro	RJ	1997	RFFSA/Preserfe/Setor do Patrimônio Histórico Ferroviário, assinado pelo arquiteto Sérgio Santos Moraes	Livro histórico 03, Folha 97/98, Inscrição 631..	18/11/2014
1434-T-98	Estação Mayrink	Mairinque	SP	1998	Coorenação Regional/IPHAN, assinado pela coordenadora Cecília Rodrigues dos Santos	Livro Belas- artes, Volume 2, Folha 55/56, Inscrição 625	08/07/2004
1485-T-01	Companhia Paulista de Estradas de Ferro: conjunto de edificações, bens móveis	Jundiaí	SP	2001	Sociedade de Amigos da Preservação do Patrimônio Histórico, Artístico e Arqueológico de Jundiaí (Soapha), representado por Maria Diva V. Tadeu, consultora, O Chefe do Gabinete do MEC, Sérgio Arruda, reencaminha solicitação ao IPHAN	Livro Histórico, Volume 2, Folha 80, Inscrição 570	09/09/2004
1536-T-06	Complexo Histórico da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, estrada de Mato Grosso do Sul	Campo Grande	MS	2006	Superintendente Regional do IPHAN, assinado pela coordenadora Maria Margareth Escobar Ribas Lima	Livro histórico, Volume 3, folha 92/95, inscrição 625 – Livro Arqueológico, Volume 3, Folha 5/7, Inscrição 171.	02/09/2014
1557-T-08	Conjunto da Estação Ferroviária de Teresina	Teresina	PI	2008	19ª Superintendência Regional IPHAN/Piauí, Diva Maria Freire Figueiredo, superintendente	Livro Histórico, Volume 3, Folha 75/76, Inscrição 639	19/07/2013

Fonte: Matos (2015, p.133)

Por meio do quadro acima, percebe-se que as solicitações foram motivadas por associações preservacionistas, PRESERVE / PRESERFE, IPHAN e políticos. Matos (2015) ressalta que o tombamento do Trecho Ferroviário Mauá-Fragoso (506-T-54) e da Estação Ferroviária de Lassance (1.143-T-85), de 1985, tinham como objetivo a comemoração de eventos. O primeiro, em virtude do centenário da E. F. Mauá e, por isso, foi um processo com andamento extremamente rápido, vez que em três dias foi inscrito no Livro do Tombo Histórico; no segundo caso, o pedido ocorreu em virtude da comemoração da morte de Carlos Chagas. A autora avalia que o pedido de tombamento da estação em conjunto com o da Casa



de Saúde foi motivada pela Fiocruz, estando mais conectada com a história da ciência do que com a ferrovia.

O caso do Trecho Ferroviário Mauá-Fragoso demonstra que o tombamento por si só não assegura a sobrevivência dos bens uma vez que parte da linha ferroviária se encontra hoje soterrada pelo asfalto (REDAÇÃO DO JORNAL NACIONAL, 2013). Ao ponderar sobre o processo de tombamento, Freire (2017, p.91), destaca os seguintes aspectos:

(i) pela questão cronológica, quando se compara a outras categorias de patrimônio industrial; (ii) pelo ineditismo da abordagem, ao proteger não somente os elementos físicos isolados, como a estação, mas o conjunto dos remanescentes da E. F. Mauá – percepção que, de modo geral, passou a ser considerada pelo Iphan somente nas décadas de 1970/1980 (FONSECA, 1997); e, (iii) pelo reconhecimento cultural de um bem que não apresentava “valor excepcional” do ponto de vista formal, critério de seleção predominante à época. Iniciativas outras tardariam a acontecer, porém seguindo outras percepções.

Ao se analisarem os solicitantes dos pedidos de tombamento, é possível identificar a participação de algumas associações ferroviárias. Em relação à atuação dessas instituições é importante compreender que tais movimentos reivindicatórios integram o processo explicitado por Luciana Quillet Heymann, no qual a partir de meados do século XX ocorreu um movimento de redefinição identitária, ou seja, “as identidades nacionais, construídas com base na ideia de unidade e homogeneidade da população identificada ao Estado-nação, se flexibilizam e acabam incorporando perspectivas que apontam para a diversidade e o pluralismo” (2006, p.3). A consequência disso é que os grupos passam a se organizar por novas categorias (gênero, religião, raça, trabalho e outras) a fim de buscar a visibilidade de sua história e o acesso a direitos tanto os universais como a criação de instrumentos jurídicos que contemplem a especificidade dos movimentos. Em relação às lutas de categorias e grupos identitários:

Mais do que isso, entre as lutas por direitos, ganha lugar a luta por manter viva essa memória, mas também por conquistar espaço no discurso histórico a partir de uma revisão das interpretações sobre o passado, por figurar nos livros e manuais escolares, por ver-se incluído no calendário oficial de comemorações, reivindicações que têm como objetivo reparar o silêncio e a invisibilidade que, muitas vezes, marcaram a vida dessas coletividades, e promover a sua integração à história da nação a partir de uma nova perspectiva (HEYMANN, 2006, p. 3).

É a partir desse panorama que Matos (2010) compreende a atuação das entidades ferroviárias. A autora no primeiro levantamento realizado em 2010, identificou um total de 16 associações ferroviárias (Anexo 01) e cinco anos depois o número aumentou para 28 (Quadro 10). Esse aumento está relacionado, segundo Matos (2015, p. 70), com o processo de desestatização da RFFSA<sup>75</sup>.

---

<sup>75</sup> Para informações específicas das instituições consultar a obra de Matos (2015).

**Quadro 10 – Conjunto das Associações de Preservação Patrimônio Ferroviário**

<b>Denominação</b>	<b>Sigla</b>	<b>Ano de fundação</b>	<b>Local</b>
Associação Brasileira de Preservação Ferroviária	ABPF	1977	Campinas/SP
Associação de Preservação da Memória Ferroviária	APMF	1984	São Paulo/SP
Sociedade Nacional Movimento Trem de Ferro	Movimento Trem de Ferro	1986	Salvador/BA
Associação dos Engenheiros Ferroviários	Aenfer	1992	Rio de Janeiro /RJ
Sociedade de Pesquisa para a Memória do Trem	Memória do Trem	1992	Rio de Janeiro/RJ
Associação São Paulo e Minas de Preservação Ferroviária	ASPMPF	1995	Altinópolis/SP
Associação Amigos do Museu do Trem do Rio de Janeiro	Amutrem	1996	Rio de Janeiro/RJ
Sociedade de Pesquisa e Preservação Ferroviária	SPPF	1998	Paranapiacaba/SP
Associação Fluminense de Preservação Ferroviária	AFPF	1999	Rio de Janeiro/RJ
Associação São-Joanense de Preservação e Estudos Ferroviários	ASPEF	1999	São João del-Rei/MG
Associação Catarinense de Preservação e Estudos Ferroviários	ACPF	Década de 1990	Rio do Sul/SC
Associação de Preservação da Memória da Companhia Paulista	APMCP	2000	Jundiaí/SP
Associação Brasileira de Operadores de Trens Turísticos Culturais	Abottc	2000	Campos de Jordão/SP
Associação Nacional de Preservação Ferroviária	ANPF	2001	Sabaúna/SP
Movimento Nacional dos Amigos do Trem	Amigos do Trem	2001	Juiz de Fora/MG
Associação Ferroviária de Avaré	APFA	2001	Avaré/SP
Instituto de Ferrovias e Preservação do Patrimônio Cultural	IFPPC	2001	Perús/SP
Movimento de Preservação Ferroviária	MPF	2003	Rio de Janeiro/RJ
Associação ONG-Trem- Transporte e Ecologia em Movimento	ONG-Trem	2004	Belo Horizonte/MG
Associação Mairinqueense da Preservação Ferroviária	AMPF	2006	Mairinque/SP
Grupo Fluminense da Preservação Ferroviária	GFPF	2008	Rio de Janeiro/RJ
Associação Mogiana de Preservação Ferroviária	AMPF	2008	Sertãozinho/SP
Associação Memória Ferroviária	Amefer	2008	Santos Dumont/MG
Associação de Preservação Ferroviária Brotoense	APFB	2009	Brotas/SP
Associação Recreense de Preservação da Memória Ferroviária	ARPMF	2009	Recreio/MG
Instituto Nacional de Preservação e Restauração Ferroviária	Inprefer	2009	Porto Alegre/RS
Grupo de Amigos da Great Western of Brazil Railway			Recife/PE
Associação de Preservação Ferroviária de Atibaia	APFA		Atibaia/SP

Fonte: Matos (2015, p. 71).

Lucina Matos traz informações sobre o processo de constituição e uma análise sobre o modo de atuação dessas entidades. Sobre o papel dessas instituições a pesquisadora observa:

Verifica-se que algumas associações acrescentaram a memória ferroviária nas suas denominações e, também, nas justificativas de fundação. O painel de organizações civis que em alguma escala trabalham em prol da preservação dos bens ferroviários possivelmente não se esgota com este quadro. É provável que outras associações existam atuando localmente. O inventário das entidades, sem pretender ser exaustivo, buscou apresentar o universo e possibilidades de acionamento do passado ferroviário na sociedade brasileira a partir dos anos de 1970. Observa-se novamente que a operação de trens turísticos e os museus tornaram-se os carros-chefes dos grupos. De forma sintética, é possível dizer que os grupos reúnem macro atividades como a restauração de materiais/equipamentos (locomotiva, carros, trilhos, estações); a operação de pequenos ramais voltados para o uso turístico, nos quais utilizam as peças recuperadas; a gestão de museus ou centros de memórias, nos quais restauram documentos e compõem bancos de depoimentos orais; e a realização de eventos culturais – encontros, seminários e palestras, por exemplo. Além da promoção de atos comemorativos como forma de reavivar o passado. De certa maneira, os grupos ocuparam a lacuna deixada pelos programas estatais e assumiram, o papel de guardiões. [...]. Assim, estariam as associações cumprindo a função de alavancar as comemorações no campo, produzindo o valor da lembrança (MATOS, 2015, p. 92).

Retomando a análise dos pedidos de tombamento, a Estação da Luz foi reconhecida como patrimônio cultural inicialmente pela instância estadual de preservação (1982) e o pedido de tombamento ao órgão federal (Processo nº 0944-T-76) teve parecer contrário ao tombamento em 1977. Já na década de 1990, a solicitação de tombamento foi reavaliada e teve parecer favorável, indicando a inscrição do bem nos Livros do Tombo Histórico e no das Belas-Artes, em 1995. O pedido foi aprovado com base no parecer do Conselheiro/relator Carlos Aberto Cerqueira Lemos, que destacou o interesse pelo ecletismo, pois a Instituição por anos a fio não atuou para reconhecer o valor cultural desses bens.

O tombamento do Complexo Ferroviário São João del-Rei (1.185-T-85), conforme Matos (2015), parece ter sido motivado pelos programas preservacionistas desenvolvidos no âmbito da RFFSA, porque, conforme ressalta, o processo de tombamento contém muitos documentos resultantes do trabalho do Preserve, sendo o parecer assinado pela museóloga e coordenadora do programa, Maria Elisa Carrazoni. A autora destaca que esse pedido foi considerado como o primeiro complexo de arquitetura ferroviária a ser avaliado pelo IPHAN. Segundo Matos, nos argumentos a favor do tombamento foram considerados:

[...] o fato de os bens documentarem a implantação e o desenvolvimento do sistema ferroviário regional; de o trecho ainda estar em funcionamento; de possuir o primeiro modelo de bitola de 0,76 m implantado no Brasil; pela ideia de conjunto, integrado e harmonioso; por ser a Estação de São João um dos poucos exemplos com cobertura em estrutura metálica, incluindo as plataformas, e a Estação de Tiradentes ser representante de uma típica estação rural; de a Rotunda ser classificada como um dos prédios mais interessantes da arquitetura ferroviária; e de as Oficinas terem contribuído para a formação dos primeiros ferroviários especializados na operação de máquinas a vapor. Observa-se que os argumentos são similares aos utilizados nos projetos do Preseve/fe (MATOS, 2015, p. 138).

Outro aspecto importante presente nesse processo foi a ênfase na manutenção da operacionalidade do trecho. Pode-se destacar também que nesse caso o tombamento englobou o conjunto de bens móveis e imóveis. Em relação a esse processo, Freire analisa:

Os entendimentos a época levaram esses bens a serem classificados como “conjunto arquitetônico” e inscritos nos Livros de Tombo Histórico e de Belas Artes. Evidencia-se a tendência em valorizar a materialidade dos bens edificados vinculados à produção arquitetônica. Em grande parte, a tutela desses bens contou com uma percepção mais alargada do patrimônio ferroviário – considerando as demais ações limitadas ao edifício isolado da estação –, o que se deve às informações constantes nos laudos técnicos elaborados por técnicos da RFFSA constantes no processo de tombamento. (2017, p.92).

Matos (2015) avalia que os processos de tombamento relativos à Estrada de Ferro Madeira-Mamoré (1.220-T-87), à Vila Ferroviária de Paranapiacaba, Santo André/SP (1.252-T-87), ao Edifício Dom Pedro II, conhecido como Central do Brasil/RJ (1.285-T-89) e ao Conjunto de edificações e bens móveis da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, Jundiaí/SP (1.485-T-01) são oriundos das mobilizações populares e de movimentos civis.

Em relação à Estrada de Ferro Madeira-Mamoré, em Porto Velho/RO, Matos (2015) salienta a busca pela reativação e preservação de um trecho pertencente à linha. A documentação expressa o apoio da comunidade local ao projeto por meio de um abaixo-assinado com 1.500 assinaturas. A análise do pedido destacou os valores históricos, culturais, sociais e simbólicos do bem, assim como a contribuição da linha ferroviária na ocupação territorial de Porto Velho. Ainda em relação a esse processo, a autora enfatiza os problemas de propriedade dos bens imóveis que estavam sob a responsabilidade de outros órgãos governamentais. Por fim, cabe ressaltar a inclusão, no tombamento, dos bens móveis.

O processo de tombamento da Vila Ferroviária de Paranapiacaba em Santo André é complexo dada sua situação de conjunto urbano. Matos (2015) indica que o processo de tombamento em nível federal foi aberto em 1987 tendo por base a documentação do tombamento estadual que ocorreu naquele mesmo ano. O reconhecimento do bem pelo órgão nacional ocorreria apenas em 2002 subsidiada pelo parecer do conselheiro/relator Nestor Goulart Reis Filho.

Uma primeira questão que se pode refletir em relação ao processo da Vila Ferroviária de Paranapiacaba, em Santo André/SP, está ligada à sobreposição de níveis de proteção<sup>76</sup> (federal, estadual e municipal), sendo que ao analisarmos o perímetro da área tombada,

---

<sup>76</sup> No artigo intitulado “Gestão sustentável da paisagem cultural legados e lições da experiência de Paranapiacaba” publicado na Revista CPC, compreende-se que a atuação sob esse sítio utiliza o conceito de paisagem cultural e com instrumentos que visam a superação da visão tradicional de hierarquização dos tombamentos. (FIGUEIREDO, 2014-2015)

observamos que a área de menor abrangência é a do tombamento do IPHAN. Em relação a esses perímetros a principal discussão percebida por Freire (2017, p. 71)<sup>77</sup>, diz respeito a importância de inserir na poligonal de entorno a primeira linha do Sistema Funicular, considerando assim as obras-de-arte, as construções e os equipamentos.

Mediante o parecer sobre o tombamento da Vila Ferroviária de Paranapiacaba, de autoria do Conselheiro relator do processo, Nestor Goulart Reis Filho<sup>78</sup>, é possível observar que é enfatizada a importância do reconhecimento dos locais de trabalho urbano, em sua visão pouco representada na lista de inscrições. Em suas palavras (2002, p. 18):

Muito numerosas foram as fazendas de açúcar e café tombadas no Brasil, poucos foram os vestígios das senzalas preservados. É como se houvesse no Brasil nobreza de sangue e nobreza de locais de trabalho. Nobres seriam os locais de trabalho nas fazendas, mas não os alojamentos dos escravos. Sem nobreza seriam as fábricas e as casas dos trabalhadores urbanos. Tombamos igrejas, palácios e palacetes. Tombamos fazendas de café e engenhos de açúcar. Tombamos as casas grandes e as instalações dos engenhos. Agora tombamos cidades e até pensamos em tomar "ideias" preservar patrimônios abstratos. Mas não tombamos fábricas, escritórios e exemplos das casas dos trabalhadores, como não foram tombados, no passado, a não ser raramente, exemplos de alojamentos de escravos. Uma casa de fazenda como a Resgate, em Bananal - SP, abrigava a seu redor cerca de 600 escravos. Mas não há vestígios deles. Parece que toda a riqueza da casa grande nasceu no mato ou apenas das ações dos seus proprietários. Agora discutimos o tombamento de uma vila de trabalhadores, como parte de um empreendimento técnico da maior importância para a história do estado de São Paulo e algumas outras partes do Brasil, conjunto técnico sem paralelo em todo o país.

A discussão provocada no processo de tombamento da Vila Ferroviária de Paranapiacaba em relação à valorização dos ambientes de trabalho deveria motivar uma mudança de percepção em relação às edificações utilitárias com seus equipamentos, maquinários e instalações integrantes do patrimônio industrial. A valorização desses bens, aliada à compreensão dos aspectos técnicos, deveria ter maior peso nas fundamentações desses processos em detrimento de critérios estéticos.

Uma documentação importante para auxiliar essa mudança de percepção é a Carta de Campinas (GEHT, 1998), elaborada pelos membros do Grupo de Estudos de História Técnica da Universidade Estadual de Campinas. O documento traz a seguinte reflexão sobre as perdas das edificações utilitárias: “Perder-se-ão os bens culturais mais representativos dos fatores de produção, mas conservar-se-ão os frutos dessa produção na forma dos símbolos de riqueza.

---

<sup>77</sup> Considerações formuladas ao consultar o parecer elaborado por Beatriz Mugayar Kühl em 2014, encaminhado ao Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico de São Paulo.

<sup>78</sup> Consultar a Ata da Reunião do Conselho de 22 de agosto de 2002 (IPHAN, 2002).

Persistirá a memória de uma elite que não representa os artesãos, oficiais e seus fazeres” (GEHT,1998, p.3).

Os pedidos de tombamento que foram negados também podem revelar aspectos importantes da prática institucional, todavia, dado os limites desse trabalho, não caberia investigar tais processos, sendo um caminho promissor para as futuras pesquisas. Freire (2017, p. 87) enfatiza que as argumentações são diversas e “vão desde a justificativa de já serem protegidos em outras esferas governamentais até ao entendimento que a perda material foi tamanha, no período entre a solicitação e a efetivação da análise, não justificando mais a proteção do objeto”.

Em termos de participação de agentes estatal, Matos (2015) analisa também a atuação do Programa de Preservação do Patrimônio Histórico/PRESERVE<sup>79</sup>. Criado em 1980, pelo Ministério dos Transportes, obteve na RFFSA os melhores resultados, tendo sido incorporado à empresa e passando a ser denominado como Programa de Preservação do Patrimônio Histórico Ferroviário/PRESERFE. Os objetivos do Preserve, como observa o arquiteto Moraes (2007) eram: conhecer o material histórico do Ministério dos Transportes, preservar, restaurar e reunir o acervo em um local apropriado, criando o Museu dos Transportes, proposta que não foi concretizada<sup>80</sup>.

Ao se deter sobre o programa Maria Emília Lopes Freire (2017, p. 38) sintetiza que o mesmo concretizou as seguintes ações:

(i) criação de uma lista de bens de interesse para a preservação, do ponto de vista da história, da técnica, da engenharia e do funcionamento do sistema; (ii) solicitação de tombamento de diversos bens ferroviários feita as três instâncias governamentais, onde constavam substantivas contribuições técnicas dos funcionários da RFFSA ancoradas em uma visão sistêmica do funcionamento do sistema ou parte dele; (iii) realização de obras de restauração e conservação de estruturas ferroviárias relevantes, do ponto de vista da história, da técnica e do funcionamento das ferrovias; e, (iv) formação de museus e de bibliotecas – denominados Centros de Preservação da História Ferroviária –, constituídos por significativo acervo documental e de bens móveis relacionados à história das ferrovias no Brasil.

Matos (2015) avalia que dentre os projetos desenvolvidos pelo programa destaca-se o caso de São João del-Rei, no qual as edificações existentes foram utilizadas para implantar um museu inaugurado em 1981, por ocasião da comemoração do centenário da Estrada de Ferro Oeste de Minas. Posteriormente foi realizada a intervenção na Rotunda do conjunto ferroviário

---

<sup>79</sup> Em relação aos programas de preservação do legado ferroviário, Matos (2015) enfatiza a ausência de bibliografias que permitam o entendimento da forma de atuação deles. Outros trabalhos que abordam os programas são a tese de doutorado de Maria Emília Lopes Freire (2017) e a dissertação de Lucas Neves Prochnow (2014).

<sup>80</sup> Moraes (2007) ressalta que os interesses locais sobre os acervos impediram a transferência deles para um espaço museológico comum.

realizado pelo arquiteto Sérgio S. Moraes entre 1983 e 1984 (Matos, 2015). Sobre essa ação, o arquiteto reflete:

A implantação desse museu despertou sentimentos preservacionistas em todo o Brasil onde a RFFSA atuava e fomos bombardeados por reivindicações semelhantes. Assim entre 1981 e 1987, foram implantados 7 museus e 4 núcleos históricos no âmbito da RFFSA, constituindo o que poderíamos chamar de apogeu da preservação histórica na empresa. Optou-se por denominar esses locais de Centros de Preservação da História Ferroviária ou Núcleos Históricos Ferroviários, para onde convergiria todo o material histórico recolhido. (MORAIS, 2007, p. 19)

Moraes (2007) relata que no final dos anos 1980 o programa foi perdendo força com falta de recursos financeiros e a partir da década de 1990 a RFFSA estabeleceu, mediante convênios, a cessão de instalações ferroviárias para a implantação de Centros Ferroviários de Cultura. Essa solução adotada pela empresa durante todo o processo de liquidação visava preservar alguns bens. Na visão desse profissional, essa preocupação com o patrimônio histórico e espaços museológicos não foi incorporada no modelo de privatização colocado em prática no período.

Por meio dos casos brevemente aqui apresentados é possível tecer algumas considerações sobre a preservação dos bens ferroviários no âmbito nacional. Como já foi exposto, a aplicação somente do tombamento não assegura permanência do bem a ser preservado, sendo notável que esse instrumento poucas vezes foi aplicado com o intuito de garantir a manutenção de trechos de linhas possibilitando a continuidade de seu uso, mesmo que para fins turísticos.

Em relação aos acervos documentais e bens móveis, notamos pela análise que ainda há muito a ser feito. O tombamento do Conjunto de edificações e bens móveis da Companhia Paulista de Estradas, conforme analisado por Matos (2015), ressalta a existência de um acervo documental considerável no Museu da Companhia Paulista, embora o mesmo não tenha sido contemplado pelo tombamento.

A partir da Lei nº 11.483/2007, passa a ser responsabilidade do IPHAN a preservação dos bens ferroviários oriundos do espólio da RFFSA com reconhecido valor cultural, tendo sido posteriormente criada pelo IPHAN a Lista de Patrimônio Cultural Ferroviário (LPCF). É possível identificar situações com sobreposição de instrumentos, ou seja, o bem é tombado e inscrito na LPCF. A exemplo das solicitações de proteção realizadas no estado do Rio de Janeiro (Tabela 3), observamos que alguns bens integrantes do trecho ferroviário Mauá-Fragoso/Magé-RJ (Processo de tombamento nº 0506-T-54, inscrito no Livro Histórico) e Museu do Trem/Rio de Janeiro-RJ (Processo 1382-T-97, inscrito no Livro Histórico) foram inicialmente tombados

e depois inscritos na LPCF. Há também casos em que se realizou a inscrição na LPCF, como a Estação de Japeri, e em momento posterior, foi solicitado o tombamento ao IPHAN. Já no caso da Estação de Engenheiro Passos ocorreu o contrário primeiro foi feito o tombamento (2007) e posteriormente foi realizada a inscrição na LPCF (2010).

**Tabela 3** – Detalhamento dos pedidos de tombamento de bens ferroviários no estado do Rio de Janeiro

Legenda dos processos		Nº de processos	Total de bens ferroviários tombados	3		
Em instrução		3		Total de Processos	14	
Indeferidos		7				
Tombados		2				
Tombamento provisório		1				
Tombamento rerratificados		1	Total de Processos	14		
Tombamento Anexado		0				
Com Pendência		0				
R	UF	Município	Nome atribuído	Abertura	Ano inscrição	
1	SE	RJ	Magé	Trecho ferroviário Mauá-Fragoso	1954	1954
2	SE	RJ	Magé	Estação Guia de Pacobaíba	1974	
3	SE	RJ	Magé	Cais: Guia de Pacobaíba	1974	
4	SE	RJ	Itaguaí	Estação: Ferroviária	1979	
5	SE	RJ	Itaguaí	Estação Ferroviária de Itaguaí; Chafariz	1981	
6	SE	RJ	Rio de Janeiro	Ed. Dom Pedro II, Central do Brasil	1989	2008
7	SE	RJ	Rio de Janeiro	Museu do Trem: Acervo móvel e imóvel do Antigo Centro de Preservação da História Ferroviária do Rio de Janeiro, situado na rua Arquias Cordeiro, nº 1046	1997	2014
8	SE	RJ	Miguel Pereira	Ponte Paulo de Frontin	1999	
9	SE	RJ	Engenheiro Passos	Estação ferroviária de Engenheiro Passos	2007	
10	SE	RJ	São Fidélis	Ponte metálica em São Fidélis	2011	
11	SE	RJ	Rio de Janeiro	Plataformas de embarque da Estação Barão de Mauá e da Estação e Oficinas de Praia Formosa	2012	
12	SE	RJ	Rio de Janeiro	Antiga Estação Imperial da Quinta da Boa Vista, localizada à Av. Oswaldo Aranha, 680, Rio de Janeiro, RJ	2011	
13	SE	RJ	Quissamã	Conjunto da Estação Ferroviária Conde de Araruama	2012	
14	SE	RJ	Japeri	Antiga Estação Ferroviária de Japeri	2013	

Fonte: Elaborada pela autora com base nos dados do IPHAN (2018).

Diante desse contexto é importante recuperar a reflexão de Matos (2015), que evidencia uma maior fragilidade do instrumento da LPCF, pois o cancelamento da inscrição pode ser realizado pelo presidente do IPHAN, ao contrário do tombamento que necessita da determinação do Presidente da República, por ofício ou em grau de recurso, atendendo a motivos de interesse público, para o cancelamento do tombamento, conforme Decreto-Lei nº 3.866, de 29 de novembro de 1941. Diante dessa situação, podemos supor que talvez seja uma estratégia por parte daqueles que solitam a preservação destes bens, pedir o tombamento mesmo que tal bem seja inscrito na LPCF, a fim de garantir uma proteção mais efetiva.



### 2.3 Novo instrumento de preservação: a Lista de Patrimônio Cultural Ferroviário arcabouço jurídico, processual e a gestão dos bens ferroviários

Na subseção anterior, analisamos, dentre outros assuntos, a aplicação do tombamento sobre os bens ferroviários, evidenciando algumas problemáticas em relação ao mesmo. Trataremos a partir desta subseção, dos bens ferroviários integrantes do espólio da RFFSA, os quais reconhecidos como patrimônio cultural, passaram a ser geridos pelo IPHAN por meio de um novo instrumento de proteção, a Lista de Patrimônio Cultural Ferroviário (LPCF). Em um primeiro momento, abordaremos o processo de organização institucional frente a essa nova demanda.

Inicialmente é importante entender como a intenção de preservar o espólio da RFFSA foi percebida no campo jurídico e das políticas públicas. Um documento importante nesse sentido é a Medida Provisória (MP) nº 353, de janeiro de 2007<sup>81</sup>. Nas exposição de motivos, pode-se destacar os seguintes itens:

13. Considerando o expressivo patrimônio da RFFSA, especialmente os imóveis não-operacionais espalhados pelo território nacional, a maioria nas principais cidades, a presente medida propõe que a União seja autorizada a aproveitar esses ativos em programas de regularização fundiária e de habitação de interesse social, para atender populações de baixa renda, nos termos da Lei nº 11.124, de 16 de junho de 2005.

[...]

15. Adicionalmente, estão sendo propostas medidas com vistas a preservar a memória ferroviária e contribuir para o desenvolvimento da cultura e do turismo, consubstanciadas na delegação de competência ao Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, vinculado ao Ministério da Cultura, para proceder à identificação e catalogação dos bens móveis e imóveis de valor histórico, artístico ou cultural oriundos da extinta RFFSA (BRASIL, 2007a).

Por meio da leitura da Exposição de Motivos da MP, percebe-se a compreensão em relação ao espólio da RFFSA por parte do Estado como possibilidade de realizar política pública no setor urbanístico, conforme explicitado no motivo nº 13. Em seguida, o motivo nº 15 traz a preocupação com a preservação da memória ferroviária com a finalidade de contribuir para o desenvolvimento da cultura e turismo e atribui ao IPHAN a prerrogativa de identificar e catalogar os bens móveis e imóveis com valor histórico, artístico ou cultural oriundos da RFFSA. No enfoque deste trabalho estão os terrenos, as edificações e as áreas abertas que têm

---

<sup>81</sup> Essa medida provisória foi editada e posteriormente convertida na Lei nº 11.483/2007.

um grande potencial para o reuso e que podem contribuir para a criação de espaços urbanos públicos.

A partir da conversão da MP nº 353/2007 na Lei nº 11.483, de 2007, a atuação do IPHAN na gestão desse espólio passou a ser regulamentada pelo seguinte artigo:

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

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

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

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

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

§ 3º As atividades previstas no § 2º deste artigo serão financiadas, dentre outras formas, por meio de recursos captados e canalizados pelo Programa Nacional de Apoio à Cultura - PRONAC, instituído pela Lei. 8.313, de 23 de dezembro de 1991 (BRASIL, 2007b).

Frente a essa demanda de **receber e administrar** os bens móveis e imóveis com valores histórico, artístico e cultural integrantes do espólio da RFFSA, foi preciso fazer uma reorganização interna institucional. Nesse sentido, compreender como ocorreu a implementação da política de preservação do legado ferroviário se faz necessário frente às dificuldades e limites do IPHAN.

O IPHAN teve que lidar com a questão do espólio da RFFSA por determinação da Lei nº 11.483/2007. Um primeiro questionamento pouco tratado nas pesquisas que versam sobre a temática é se houve uma negociação por parte do IPHAN em relação ao acréscimo de atribuição e à sobrecarga de trabalho. Conforme destacado no artigo elaborado por José Rodrigues Cavalcanti Neto, Fernanda Gibertoni e Ana Clara Gianecchini (2007), é possível comprovar o conseqüente aumento do volume de trabalho, a partir dos seguintes dados sobre os bens do espólio da RFFSA:

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. (NETO, GIBERTONI e GIANECCHINI, 2012, p. 4)

Diante desse contingente de bens e dos poucos recursos humanos<sup>82</sup> e financeiros da Instituição, o questionamento sobre *se e como*, foram encaminhadas as negociações em relação à participação institucional do IPHAN nos processos decisórios sobre recebimento e a administração do espólio da RFFSA é muito pertinente.

Um primeiro documento que pode auxiliar para o entendimento desse percurso é o Memorando nº 34/2007<sup>83</sup> de circulação interna, encaminhado pelo então Gerente de Sítios Históricos (DEPAM-IPHAN), arquiteto José Leme Galvão Jr, direcionado aos superintendentes do IPHAN nos estados da Federação<sup>84</sup>. Tal documento demonstra que a Instituição vinha acompanhando o processo de liquidação e extinção da RFFSA, tendo em vista que solicitou às superintendências que, caso quisessem participar da redação da regulamentação da Lei nº 11.483/2007 poderiam encaminhar as sugestões para o Departamento do Patrimônio Material e Fiscalização (DEPAM/IPHAN)<sup>85</sup>. Foi comunicada, também, a disponibilização de recursos financeiros na ordem de seis milhões de reais para a gestão e custeio da administração dos bens que seriam recebidos e administrados pelo IPHAN. Ou seja, houve uma convocação para a participação das superintendências nesse processo, mas ‘como’ e ‘em que medida’ isso ocorreu de fato são ainda questões que se mostram pertinentes para serem investigadas.

Após a publicação da lei, frente à nova demanda foi necessária a estruturação de procedimentos administrativos, percurso que pode ser compreendido através do trabalho de Lucas Neves Prochnow (2014) e em consultas aos documentos institucionais. Em 2008 foi criada a Coordenação Técnica do Patrimônio Ferroviário (CTPF), integrada ao Departamento de Patrimônio Material (DEPAM-IPHAN). Esse período inicial caracteriza-se por valorações realizadas por ofício e pela busca da definição de critérios de seleção dos bens. No ano seguinte foram definidas as minutas de pareceres técnicos positivos e negativos em relação à atribuição de valor. A Portaria nº 113, de 05 de abril de 2010, instituiu o Grupo de Trabalho (GT), com previsão de duração de 18 meses, contando com a participação de integrantes dos Estados com

---

<sup>82</sup> Os dados sobre o quantitativo de funcionários explicitam a carência institucional. Os servidores efetivos são 743, cedidos a outros órgãos são 37 e 183 já possuem direito a aposentaria, segundo dados de 2016. Além disso há necessidade de implementar o plano de carreira uma vez que os baixos salários causam abandono de cargo. Os recursos financeiros também são escassos frente as grandes demandas girando em torno de 14,5 milhões de reais por ano, segundo dados coletados na imprensa nacional e site institucional do Iphan. Recomposição do quadro de servidores do Iphan é tema de reunião no Senado. Portal IPHAN (IPHAN, 2016; MEDEIROS, 2012).

<sup>83</sup> Trata-se de um memorando encaminhado em 6 de junho de 2007 aos superintendentes regionais do IPHAN, ou seja, menos de um mês depois da aprovação da Lei nº 11.483/2007.

<sup>84</sup> A estrutura organizacional do IPHAN é composta de 27 Superintendências Estaduais que respondem pela coordenação, planejamento, operacionalização e execução das ações do Instituto, em âmbito estadual, e supervisão técnica e administrativa dos 27 Escritórios Técnicos.

<sup>85</sup> Disponível no Acervo Digital do IPHAN/RJ.

bens ferroviários da RFFSA, para definir os procedimentos que seriam implementados sobre o patrimônio ferroviário. Um dos principais produtos desse GT foi a elaboração de uma minuta de portaria direcionada para os bens ferroviários integrantes do espólio da RFFSA.

Marco regulatório que consolida os procedimentos para a preservação do patrimônio ferroviário pelo IPHAN, a Portaria nº 407, de 21 de dezembro de 2010 (BRASIL, 2010) estabelece os parâmetros de valoração dos bens ferroviários e procedimentos administrativos, bem como define a inscrição dos bens selecionados na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário (LPC), com o objetivo de preservar a memória ferroviária. A LPCF, posteriormente tornada pública pela Portaria nº 441, de 13 de dezembro de 2011, engloba todos os bens inscritos em território brasileiro (Anexo 2). Havia, ainda, a necessidade de regular os procedimentos realizados em conjunto com a Secretaria de Patrimônio da União (SPU) e nesse sentido foi publicada a Portaria Interinstitucional nº 1 de setembro de 2011.

Prochnow (2014), destacando que o principal produto do referido GT foi a minuta de portaria que subsidiou a criação da Portaria nº 407/2010, considera este o primeiro documento oficial no qual constava uma maior definição dos critérios de seleção, valoração e procedimento administrativo para a recepção e preservação dos bens ferroviários. Considerando suas múltiplas dimensões (“físico-espaciais, ambientais, econômicos, sociais, estético/simbólicos, histórico/etnográficos e funcionais”), os princípios gerais em relação ao patrimônio cultural ferroviário foram pontuados na minuta da seguinte forma:

- I. Preservar significa definir as permanências de quê, como e para quem preservar, requerendo coleta e análise de informações capazes de revelar a identidade de sítios, edificações, vias férreas, pontes, túneis, trens, maquinaria, mobiliário e utensílios diversos, obras de arte e acervos documentais bibliográfico e arquivísticos;
- II. A estrutura morfológica ou a configuração espacial faz da forma sua principal característica, por meio da qual não apenas se expõe à contemplação e informa sobre a vida social ocorrente, ao mesmo tempo que é uma fonte de entendimento histórico que interage com os que nele se encontram;
- III. O estudo da configuração espacial, sob a ótica da preservação cultural, deve considerar a formação histórica do lugar, todos os elementos que compõem sua morfologia, sua função na estrutura regional e da cidade, sua dinâmica de uso, produção e apropriação simbólica por parte da sociedade;
- IV. Como portador dessas múltiplas dimensões, demanda conhecimento a partir de categorias de análise e técnicas apropriadas à apreensão dessas dimensões. (PROCHNOW, 2014, p.31, grifo nosso).

A Portaria nº 407 contribuiu para a melhoria da atuação técnica, a partir da explicitação dos componentes que deveriam fazer parte do processo administrativo e definindo os critérios para o processo de reconhecimento de valor cultural dos bens inscritos na LPCF e tornando obrigatória a emissão de Parecer Técnico (PT) justificando a medida. Dois artigos da Portaria podem ser destacados:

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

I - Que apresentarem 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.

Art. 5º Os processos administrativos a serem analisados pela Comissão de Avaliação do Patrimônio Cultural Ferroviário, serão instruídos nas Superintendências do IPHAN ou na Coordenação Técnica do Patrimônio Ferroviário.

§ 1º Será parte integrante do processo administrativo, parecer técnico que ateste as reais condições de apropriação social do bem, em especial quanto a sua segurança, conservação e uso compatível com a preservação da Memória Ferroviária.

§ 2º O parecer técnico deverá apontar conclusivamente se a instância local recomenda ou não a inclusão do (s) bem(s) na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário, especificando qual (is) inciso (s) do artigo 4º justifica (m) a inclusão.

§ 3º O parecer técnico será referendado ou não pela Comissão de Avaliação do Patrimônio Cultural Ferroviário, a qual deverá especificar a motivação de seus atos.

§ 4º Atendendo solicitação da Comissão de Avaliação do Patrimônio Cultural Ferroviário, o Diretor do Departamento do Patrimônio Material e Fiscalização - Depam poderá requisitar esclarecimentos complementares ou informações atualizadas sobre quaisquer processos abertos. (BRASIL, 2010, grifo nosso).

Ao comparar as duas redações, a da minuta e a portaria, Prochnow (2014) considera a primeira mais reflexiva. A partir da minuta, podem ser destacadas algumas reflexões como a consideração de que o processo de preservação se realiza a partir da seleção sobre ‘o que preservar’ e para ‘quem preservar’ e a valorização da dinâmica de uso, produção e apropriação simbólica por parte da sociedade. Ambas considerações inseridas na minuta demonstram maior preocupação com a realidade na qual os bens estavam inseridos. Ao contrário, o texto final da Portaria, até pelos termos utilizados, demonstra que a maior preocupação era definir o trâmite administrativo, e não a compreensão de como os bens passaram a ser percebidos como patrimônio.

Ao estabelecer um estudo comparativo entre a LPCF e o tombamento Cavalcanti; Carneiro e Giannecchini (2012) enumeram os seguintes pontos de convergência: a inscrição é realizada por meio de uma norma (Portaria nº 407/2010) ou instrumento (Decreto-Lei nº 25/37) que evidencie os bens como de reconhecido valor cultural na Lista de Patrimônio Cultural Ferroviário ou em um ou mais Livros do Tombo, respectivamente; ambos os processos são fundamentados em documentações técnicas que postulam a importância e relevância da preservação dos bens, avaliação da documentação por uma instância decisória, isto é, no caso

dos bens do setor ferroviário, pela Comissão, ou no caso do tombamento, pelo Conselho Consultivo. Os pontos divergentes são: o objeto de aplicação da Portaria é restrito aos bens do espólio da RFFSA; no caso dos bens móveis valorados é realizada a transferência da propriedade ao IPHAN. Em relação ao controle de intervenções e aplicação de penalidades, o Decreto-Lei nº 25/37 já estabelece como prerrogativa que os bens tombados não podem ser destruídos, demolidos ou mutilados, porém, em relação à preservação dos bens inscritos na LPCF, essa questão não é abordada e tais garantias ocorrem somente com os Termos de Compromisso de utilização dos bens, assinados em parceria com governos locais ou associações civis.

Na visão de Matos (2015) a Lista possibilita uma maior agilidade no processo de valoração, mas é também mais frágil, conforme já apontado. A autora constrói essa argumentação a partir da comparação entre as formas de se cancelar a proteção: o cancelamento de tombamento está previsto no Decreto nº 3.866, de 29 de novembro de 1941 que, atendendo a motivos de interesse público, pode ser feito somente pelo Presidente da República, enquanto o cancelamento da inscrição de bens ferroviários na LPCF é realizado pelo presidente do IPHAN.

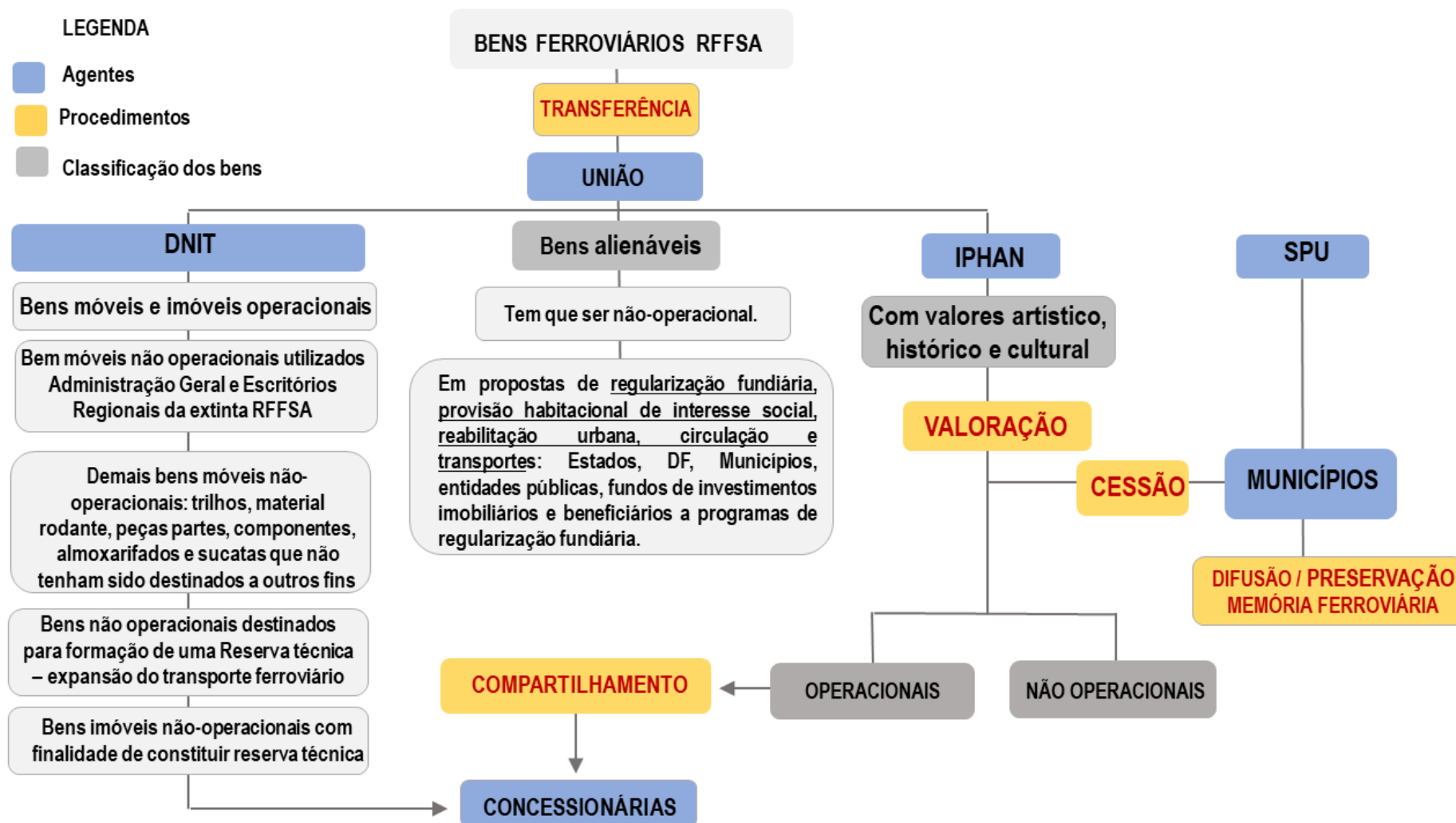
Uma das características dos trâmites processuais relativos à preservação do patrimônio cultural ferroviário do espólio da RFFSA envolve grande diversidade de instituições públicas e privadas. Esse dado pode ser ponderado como uma grande potencialidade de aprendizado para a Instituição, advindo das pactuações decorrentes da necessidade de diálogo que envolve todas as etapas dos processos. A experiência adquirida nessas pactuações poder ser muito útil para o campo da preservação como um todo.

Na Figura 24 é apresentado um fluxograma com os procedimentos administrativos e as instituições envolvidas. Os bens com potenciais valores históricos, culturais e artísticos são submetidos à análise do IPHAN. No caso de o parecer ser favorável e homologado pelo Presidente do IPHAN, procede-se à averiguação sobre a sua operacionalidade e na hipótese do bem ser classificado como operacional, é solicitado o compartilhamento para uso ferroviário ao Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT). A etapa seguinte, também intermediada pelo IPHAN, é a cessão desses bens para as prefeituras municipais<sup>86</sup> com participação, nesse procedimento, da Secretaria do Patrimônio da União (SPU).

---

<sup>86</sup> No caso o trâmite de cessão prioriza as prefeituras municipais. Em relação às associações civis, a orientação é que a parceria seja feita com a instância municipal.

Figura 24 – Fluxograma dos procedimentos administrativos relativos ao espólio da RFFSA



Fonte: Elaborada pela autora (2018).

Um esclarecimento importante relacionado à etapa final da cessão diz respeito à possibilidade da participação nessa etapa de pessoa de direito privado. Sobre esse aspecto, Robson Bolognani (2009) explicita a mudança de compreensão sobre essa participação, uma vez que havia a previsão de uma emenda à Lei nº 11.483/2007 que permitiria ao IPHAN ceder bens imóveis com valores históricos, artísticos e culturais a entidades públicas e civis de forma gratuita e sem limite de tempo. Porém, na formatação final da lei foi acrescentado um parágrafo direcionado aos trechos operacionais:

Art. 16. §1º Não serão alienados os bens imóveis situados na faixa de domínio das ferrovias cuja ocupação ou utilização por particulares coloque em risco a vida das pessoas ou comprometa a segurança ou a eficiência da operação ferroviária. (BRASIL, 2007b).

Em suma, pode-se concluir que há restrições sobre alienação de bens imóveis localizados em trechos operacionais, porém, em caso de imóvel reconhecido como portador de valor cultural, histórico e artístico, é possível solicitar o compartilhamento junto ao DNIT, permitindo-se a cessão para pessoas de direito público, ressaltando-se que a segurança e eficiência da operação ferroviária são prioritárias.

Nos trechos não-operacionais, a questão da alienação passa pelas limitações jurídicas uma vez que o artigo 17 da Lei nº 8.666, de 21 de junho de 1993, que institui normas para licitações e contratos da Administração Pública, define como item obrigatório no caso de alienação, a realização de licitação na modalidade de concorrência, por isso os processos de cessão são priorizadas as pessoas de direito público. Outra consideração pertinente em relação à alienação dos bens ferroviários integrantes do espólio da RFFSA é a definição do artigo 14 de que os bens não-operacionais poderão ser alienados diretamente para os Estados, Distrito Federal, Municípios e entidades públicas se estiverem ligados a programas de regularização fundiária, programas de habitação de interesse social e de reabilitação de áreas urbanas, sistemas de circulação e transporte ou implantação de órgãos públicos.

Por fim, após a demonstração dos desafios relativos à gestão dos bens ferroviários torna-se pertinente evidenciar algumas discussões conceituais presentes na preservação do patrimônio cultural ferroviário por meio da Lei nº 11.483/2007. A problematização conceitual do termo memória ferroviária foi realizada por Prochnow (2014), que avalia a instrumentalização do termo ao se pressupor a equivalência entre memória ferroviária e patrimônio ferroviário. Aponta, ainda, que a ação institucional se refere mais a uma política pública de ocupação de prédios antigos da União, que possuem relativa relevância e estão em desuso. Ressalta, também,



que a política atrelada ao uso “desvela que o patrimônio ferroviário não possui significado porque seu uso é mais importante”. Assim:

Ao criar um novo instrumento que se coloca ao lado do instrumento do tombamento fica claro que a preservação passa a ser encarada como uma questão de dar uso ao bem, que passa a ser protegido quando essa prerrogativa fica garantida. O instituto do tombamento não confere ao Iphan as atribuições de gerir os usos do bem tombado, a não ser que esse uso venha a destruí-lo ou descaracterizá-lo; ou seja, o uso não é tombado. Em relação à Lista, a instituição de outro instrumento de proteção instaurou novas prerrogativas e funções para a instituição. (PROCHNOW, 2014, p. 90, grifo nosso).

A análise que o autor faz da construção conceitual do termo “memória ferroviária”, ao apresentar os erros formais do termo, são bastante pertinentes, uma vez que os bens ferroviários não são a memória ferroviária. Ao investigar o termo, o autor compreende que seu uso generaliza especificidades objetivando criar uma unidade em um passado que foi plural, além de se aproximar mais de uma visão da história tradicional, ou seja, sem posicionamento crítico buscando assim uma visão confortável e amável do passado.

Talvez novos caminhos possam partir desse apontamento como a procura por formas de comunicar essas memórias ferroviárias de maneira provocativa trazendo a questão do trabalho também como luta, assim como evidenciar as dificuldades inerentes aos empreendimentos ferroviários, entre outros aspectos que deveriam ser postos de maneira a construir uma perspectiva crítica. Nesse sentido, a criação de espaços museológicos com um viés colecionista, ou seja, apenas peças técnicas sem o enfoque no humano possuem um alcance muito limitado no desenvolvimento de um olhar empático nos visitantes sobre realidades distintas. Laurajane Smith, ao investigar a percepção de visitantes no museu de história social com a temática da mineração, destaca as potencialidades desses espaços para o desenvolvimento de novas narrativas:

Lo que las personas hacían con este proceso de memoria, que ocurría por fuera del discurso patrimonial autorizado, y en ocasiones en oposición activa a éste, era involucrarse en un proceso crítico reflexivo sobre sus propias vidas o las de otras personas. A los niños no sólo se les enseñaba sobre la historia de sus familias o de su clase, y los adultos no sólo recordaban; por el contrario, las personas y las familias estaban aprendiendo o expresando empatía, y luego usando esa empatía para reflejarla críticamente en el presente. Una y otra vez las personas mencionaban la buena fortuna que tenían de poder vivir en el presente, y cuánto se les debía a las personas del pasado. (2011, p.52).

Ainda, podemos destacar que a construção da política de preservação dos bens ferroviários integrantes do espólio da RFFSA, assim como do patrimônio edificado de forma mais ampla, deve ser guiada por uma visão que englobe o bem, entorno e cidade. Nesse sentido, as considerações de Antonio A. Arantes (2006) no artigo “O patrimônio cultural e seus usos: a

dimensão urbana” são também pertinentes, principalmente ao destacar a necessidade da integração entre a conservação e o planejamento urbano, tendo como base o reconhecimento da singularidade das áreas preservadas de forma ampliada, buscando equalizar a prerrogativa de divisão de responsabilidades entre as três esferas do poder público e a sociedade. Trata-se, também, de reconhecer o patrimônio como um recurso material e simbólico, enfatizando que este deve ser incluído em programas sociais de maneira ampla, a fim de equacionar as forças entre a sustentabilidade econômica e socioambiental da preservação.

## 2. 4 Entre e através das inscrições fluminenses na Lista de Patrimônio Cultural Ferroviário

Portanto, escapava-lhes a lição que se podia extrair do estudo das diferentes fases do processo, da decisão final e dos seus motivos. Não tinham, pois, o direito de se ocupar senão da parte do processo que a Lei lhes delimitava e ficavam, na maior parte das vezes, a saber menos do que se seguia, dos resultados de seu próprio trabalho, portanto, do que a defesa, que, em regra, ficava em contato com o acusado até ao fim do processo (KAFKA, 1965, p. 86).

Na exposição sobre a legislação, o trâmite processual e a gestão dos bens ferroviários foi perceptível que a estrutura burocrática desse instrumento possui inúmeras instâncias e procedimentos, sendo assim, a análise desses processos é uma difícil tarefa. Ao iniciar a pesquisa documental, utilizando-se um conjunto de processos de valoração realizados pela Superintendência do IPHAN-RJ, o sentimento que acompanhou foi o mesmo do personagem Josef K. do livro *O Processo* de Franz Kafka, que se vê em uma vã tentativa de percorrer os descaminhos burocráticos em prol de sua defesa. Assim como o caso dele, nem sempre será possível chegar na última página e encontrar os problemas solucionados.

A análise dos processos administrativos relativos ao patrimônio ferroviário requer o aprendizado do vocabulário, dos trâmites burocráticos e sobretudo de como olhar tais documentos. Tal experiência é pessoal e pretendemos aqui evidenciar questões que nos parecem mais relevantes. A percepção dessas documentações deve considerar:

[...] forma e linguagem, revela que estes documentos não são meramente registros burocráticos adotados aleatoriamente, mas instrumentos com propósitos políticos - administrativos definidos. Para entender os seus sentidos é necessário considerar um contexto maior de significação, que envolve a trama política de negociações e disputas constituídas acerca da agenda política que a classificação representa. (REIS, 2014, p. 16)

A partir do arcabouço jurídico, processual e de gestão apresentado na subseção anterior, que norteia a aplicação da política de preservação do espólio da RFFSA em âmbito nacional, pretende-se investigar os limites e as potencialidades, tendo como estudo de caso as inscrições na LPCF efetuadas pela Superintendência do IPHAN-RJ. As fontes utilizadas para a pesquisa documental foram os Processos Administrativos de Valoração (PAV) que subsidiam as inscrições.

Antes de adentrar nas análises específicas das inscrições fluminenses, é importante ter em mente um panorama nacional das inscrições da LPCF (Anexo 2). Essa análise foi realizada na tese de doutorado de Maria Emília Lopes Freire (2017) com as seguintes considerações:

Os bens inscritos na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário até 2015 totalizam 639 elementos, entre estações, rotundas, casas, armazéns, sanitários, postos de

abastecimento, guaritas, plataformas, subestações, oficinas, pátios, terrenos, pontes e giradores [...]. Desse total, 551 bens são construções vinculadas à produção arquitetônica, dentre elas, 223 edificações são estações ferroviárias. Ou seja, 40% do patrimônio ferroviário edificado protegido por meio da Lei nº 11. 483/2007 corresponde aos edifícios das estações.

Diante de tais resultados três considerações devem ser feitas. A primeira é que ainda persiste o pensamento preservacionista baseado na valorização da materialidade do bem, prevalecendo a seleção de edifícios representativos da arquitetura apreendidos de maneira isolada do seu contexto socioespacial, em geral as estações. A segunda consideração refere-se à dificuldade em compreender a natureza complexa e sistêmica dos bens ferroviários. A terceira e última consideração reside no fato do reconhecimento do patrimônio ferroviário ainda se pautar na busca dos aspectos formais (monumentalidade, expressão estética, raridade, excepcionalidade) e documentais (representatividade e relevância para a história nacional) do patrimônio. Nessa perspectiva, ficam ausentes ou secundarizados os aspectos funcional, tecnológico, memorial e simbólico para a comunidade. (FREIRE, 2007, p. 100-101, grifos nossos)

Já em relação ao conjunto de bens inscritos na LPCF localizados no estado do Rio de Janeiro, a Lista abrange um total de 18 municípios (No Anexo 02 estão relacionados os bens inscritos em todo território nacional, destacando-se os bens fluminenses). Dentre as tipologias de bens destacam-se, predominantemente, as estações ferroviárias e as demais abrangem as casas de turma e do agente, caixa d'água, grua, terrenos<sup>87</sup> e edificações utilitárias. Para estabelecer o recorte analítico foram excluídos os casos que, devido à complexidade, demandariam estudos específicos e aqueles em que foram encontrados contradições entre a LPCF e os PAV, abaixo listados:

a) **Bens ferroviários localizado em Magé<sup>88</sup>**: o trecho ferroviário de Mauá-Fragoso foi elevado à categoria de Monumento Nacional por meio do Decreto nº 35.447-A/1954 e a seguir foi tombado pelo IPHAN, inscrito no Livro do Tombo Histórico. Esse conjunto possui a especificidade de ter dois instrumentos de preservação: o tombamento e estar inserido na Lista de Patrimônio Cultural Ferroviário. Além disso, o local é fonte de conflito territorial em função de ocupações desde 1996. Uma Ação Civil Pública tem como objetivo implementar revitalização do Trecho Mauá-Fragoso<sup>89</sup>.

---

<sup>87</sup>Em relação à valoração de terrenos, em entrevista realizada com a técnica da superintendência do IPHAN/RJ, Jeanne Crespo, no dia 06 de maio de 2017, a mesma informou que houve a construção de um entendimento após a publicação da Portaria nº 407, de 21 de dezembro de 2010, de não serem feitas valorações de estação ou outro imóvel sem realizar o mesmo processo para o terreno. Uma questão importante que a técnica evidenciou é que esse procedimento garante uma preservação da ambiência de, no mínimo, a área do terreno, uma vez que a LPCF não trabalha em uma perspectiva de estabelecer um entorno para o bem.

<sup>88</sup>Informações coletadas no Processo nº 01500.003237.2009-11 pertencente ao Arquivo digital do IPHAN/RJ.

<sup>89</sup>Nesse contexto, está em trâmite uma Ação Civil Pública (Processo nº 0000362-47.2007.4.02.5114) cujos réus são o IPHAN e o Município de Magé. O MPF definiu que o Município de Magé realizasse a provisão habitacional das famílias que residem na área tombada e que, posteriormente, fosse realizada a desocupação integral da área tombada. Em 2010, o IPHAN contratou uma empresa para elaborar o Projeto Executivo de Implantação Urbana,

**b) Museu do Trem:** uma vez que um dos objetivos centrais da presente pesquisa era a investigação das destinações dos bens ferroviários inseridos na LPCF, este caso não se adequa porque já possui uma atribuição museal consolidada desde 1984.

**c) Estação Ferroviária Barão de Mauá (Leopoldina):** trata-se de outro caso complexo sobre o qual tramita uma Ação Civil Pública proposta pelo MPF, sendo a concessionária ré no processo. O bem está protegido por dois instrumentos de preservação: o primeiro, a inscrição na LPCF, em 2008, e o segundo, o tombamento, em caráter provisório desde 2012<sup>90</sup>. É possível refletir se a aplicação do tombamento não foi no sentido de garantir maior proteção ao bem. A atualização de janeiro de 2017 da Ação Civil Pública (ACP)<sup>91</sup> definiu que a SUPERVIA deveria iniciar as obras de restauro num prazo de seis meses<sup>92</sup>.

**d) Estações de Musserepe e Santa Cruz localizadas em Campos dos Goytacazes:** ambas já haviam sido alienadas em período anterior à publicação da Lei nº 11.483/2007, tendo sido indicada a retirada das mesmas da LPCF, mas essa orientação não foi seguida permanecendo a inscrição desses bens na LPCF.

**e) Estação Ferroviária de Ipiúba localizada em São Gonçalo:** há uma declaração de valor histórico, artístico e cultural por meio do Processo nº 01500.000454/2009-59 e a desoneração dessa valoração consta do Processo nº 04905.00759/2008-24. Observa-se um conflito de informações entre o Processo e a LPCF. Não fica claro o que motivou a solicitação de desoneração do valor histórico, artístico e cultural .

**Feita a ressalva dos bens excluídos do recorte analítico,** é preciso explicitar como são constituídos os Pareceres Técnicos que integram o conjunto de processos administrativos que

---

Paisagismo, Arquitetura e Complementares de habitações para o reassentamento de moradores de Guia de Pacobaíba e até o momento o projeto ainda aguarda a aprovação. Entre 2013 e 2014, foi efetuado um estudo no IPHAN para produzir subsídios técnicos definindo os critérios, as diretrizes e as normas de preservação para a área tombada instância federal da Estrada de Ferro Mauá Fragoso. A última atualização que consta no site do MPF/RJ, datada de setembro de 2017, informa que o IPHAN entregou à Procuradoria a documentação do Plano Global de Gestão contendo projetos executivos e planilhas orçamentárias, mas o Município de Magé ainda não havia se manifestado.

<sup>90</sup>Lista de Bens Tombados e Processos em Andamento (1938-2017).

Disponível em: < <http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/126>>. Acesso em 10 de nov. 2017.

<sup>91</sup>Sentença disponível no endereço eletrônico: <https://www.conjur.com.br/dl/justica-federal-condena-supervia.pdf>. Acesso em 10 de nov. 2017.

<sup>92</sup>Houve divulgação na imprensa regional sobre o caso.

Disponível em: <https://oglobo.globo.com/rio/reforma-da-antiga-estacao-leopoldina-alvo-de-disputa-judicial-21157493>. Acesso em 10 de nov. 2017.

serão, na sequência, analisados. O recorte analítico priorizou os trâmites mais cotidianos uma vez que um dos principais objetivos era identificar, de forma ampliada, as destinações projetadas para os bens pelos municípios, priorizando a área de abrangência do ETMP. A listagem dos bens integrantes da LCPF no Estado do Rio de Janeiro inclui avaliações por Ofício (em data anterior à Portaria nº 407/2010) e Pareceres Técnicos de Valoração, sendo que o conjunto de processos estudados abrange 15 municípios (Quadro 12).

**Quadro 11**– Conjunto analisado de Bens valorados pelo IPHAN - RJ

	<b>Município</b>	<b>Identificação do Bem</b>
1	Campos dos Goytacazes	<b>Estação Ferroviária de Dores de Macabu</b> , localizada na Praça da Estação, s/nº, distrito de Dores de Macabu, <b>Estação Ferroviária de Santa Maria</b> , localizada no KM 380,408 da linha litoral, Distrito de Santa Maria, <b>Estação Ferroviária de Santo Eduardo</b> , localizada no KM 386,808 da linha do litoral, distrito de Santo Eduardo
2	Cardoso Moreira	Terreno – Pátio da Estação de Cardoso Moreira, <b>Antiga Casa de Turma I, Antiga Casa de Turma II, Estação Ferroviária de Cardoso Moreira, Caixa d'água</b> <sup>93</sup>
3	Itaguaí	<b>Estação Ferroviária de Itaguaí</b> , Terreno da Parada Ferroviária de Vila Geni
4	Japeri	<b>Estação Ferroviária de Japeri</b>
5	Macaé	<b>Estação Ferroviária de Glicério</b>
6	Mangaratiba	<b>Estação Ferroviária de Itacuruçá</b>
		<b>Plataforma da antiga Estação Ferroviária de Coroa Grande</b> <sup>94</sup> , Encontro da antiga Estação Ferroviária de Coroa Grande (terreno)
7	Santo Antônio de Pádua	Pátio Ferroviário de Santo Antônio de Pádua, <b>Estação, Prédio Administrativo, Garagem, Alojamento</b>
8	São Fidélis	<b>Casa do Agente, Armazém, Alojamento, Caixa d'água – Reservatório, Estação Ferroviária de São Fidélis, Estação Ferroviária de Pureza</b>
	Área de abrangência – Escritório Técnico Médio Paraíba-IPHAN	
9	Barra do Piraí	<b>Prédio da Estação Ferroviária</b> <sup>95</sup> , <b>Casa ao lado da estação</b> <b>Estação Ferroviária Central de Barra do Piraí</b> (com gare e passagem subterrânea)
10	Miguel Pereira	Terreno, composto de um campo de futebol identificado como “Central Atlético Clube” e antiga Casa do Engenheiro Residente, <b>Edificação</b> <sup>96</sup>
11	Quatis	<b>Estação Ferroviária de Quatis</b> <sup>97</sup>

<sup>93</sup> Houve a demolição das Casas da Turma e da Caixa d'água.

<sup>94</sup> Essa plataforma possui a indicação de localização em Mangaratiba, todavia conforme as informações de Rodriguez (2004, p. 71) ela encontra-se dentro dos limites do Município de Itaguaí.

<sup>95</sup> Trata-se do Conjunto Ferroviário de Santana de Barra.

<sup>96</sup> No processo referente a valoração dos bens de Miguel Pereira não há outro imóvel valorado além da Casa do Engenheiro, portanto, pode ter ocorrido um erro ao alimentar a lista.

<sup>97</sup> Em consulta ao PAV da Estação Ferroviária de Quatis verificou-se que em a Ata de Reunião relativa ao ICP nº 30.008.0009912011-09 na Procuradoria da República em Resende/RJ foi determinado que a Estação de Joaquim Leite localizada no município de Quatis seria valorada, sendo que não possível identificar se o bem teve o trâmite de valoração concluído ou não.

	<b>Município</b>	<b>Identificação do Bem</b>
12	Resende	Terreno, <b>Edificação (Estação de Engenheiro Passos)</b> 40%, Edificação (Estação de Engenheiro Passos) 60%, <b>Edificação (Armazém)</b> , Terreno, Edificação situada no Pátio de Agulhas Negras ( <b>Estação Agulhas Negras</b> ) 80%, <b>Edificação</b> (Carpintaria e Ferraria), <b>Edificação</b> (Depósito e Banheiros), <b>Edificação</b> (antigo almoxarifado)
13	Rio Claro	<b>Estação Ferroviária de Lídice</b>
14	Valença	Terreno, Terreno da oficina, <b>Oficina</b> , Terreno da carpintaria, <b>Carpintaria</b> , Terreno da administração, <b>Administração</b> , Terreno sem identificação, <b>Edificação sem identificação</b> , Terreno da estação, <b>Estação Barão de Juparanã</b> , <b>Sobrado Art-Deco</b> , Grua ou Guindaste fixo
15	Vassouras	<b>Estação Ferroviária de Aristides Lobo</b> (antiga Ypiranga), <b>Casa do Agente</b> (antiga Ypiranga), <b>Estação Ferroviária de Barão de Vassouras</b>

Fonte: Elaborada pela autora com base nos dados do Arquivo do IPHAN/RJ.

Analisar um conjunto de processos sobre bens ferroviários localizados em diferentes municípios, cada qual com suas peculiaridades, mostrou-se uma tarefa desafiadora devido ao grande número de informações e procedimentos que integram a gestão dos bens ferroviários. Tal escolha metodológica justifica-se pela necessidade de compreender os discursos produzidos, a apropriação dos bens e as relações entre as instituições, dentre outros aspectos que serão abordados, tendo como ponto de partida a produção documental institucional. Outra questão que se mostrou fundamental para essa escolha foi o desejo de verificar a relação desses bens com as políticas de planejamento municipais e como seriam articulados os novos usos. Conforme já destacado, tais investigações só seriam possíveis mediante uma escala de análise ampliada.

Para empreender essa tarefa foi realizada uma tabulação das informações dos Processos Administrativos de Valoração. Posteriormente, a dificuldade passou a ser como fazer uma análise integral que resultasse em uma visão abrangente da política de preservação direcionada aos bens ferroviários integrantes do espólio da RFFSA. Para conseguir tal objetivo, a opção foi conduzir a discussão por meio de eixos temáticos buscando o equilíbrio entre as situações recorrentes com as singulares. Ainda se faz necessário o esclarecimento de que as questões levantadas nesse processo partem de uma leitura pessoal da documentação, sem a pretensão de estabelecer verdades, mas sim contribuir para o debate sobre as ações campo da preservação e salvaguarda de tais bens.

A localização do conjunto analisado de bens inscritos na LPCF pode ser visualizada nas Figuras 25 a 27. Por meio dessa espacialização<sup>98</sup> pode-se perceber que a EFCB possui o maior

<sup>98</sup> Para a produção desse mapeamento optou-se por inserir apenas as fotos das estações ferroviárias, de maneira a não estender substancialmente. O objetivo principal do mapeamento é facilitar a identificação dos bens e conjuntos protegidos.

número de bens protegidos por esse instrumento. Há também dois casos em que a proteção foi aplicada sobre bens que tiveram grandes perdas materiais, restando muito pouco do bem em si. Dois bens exemplificam essa situação: a Parada de Vila Geni, que possui apenas parte do leito ferroviário com trilho, e a Plataforma de Coroa Grande, que teve o edifício demolido.



**Figura 25 – Identificação do conjunto de bens ferroviários inscritos na LPCF (parte 1)**



**Conjunto analisado de bens inscritos na Lista de Patrimônio Cultural Ferroviário**

**Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - IPHAN**

**Mestrado Profissional em Preservação do Patrimônio Cultural**

**Bases cartográficas utilizadas:**

Mapa Geral de Viação Férrea dos Estados de Rio de Janeiro, São Paulo e Minas Gerais por Gustavo Koenigswald / 1896

Disponível em: <<http://bdlb.bn.br/acervo/handle/123456789/50099>>. Acesso 24 de novembro de 2017.

Mapa do Rio de Janeiro em 1923.

Disponível em: <<http://www.rio-turismo.com/mapas/mapa-antigo.htm>>. Acesso em 17 ago. 2018

Fontes das fotos: Inventário dos Bens Imóveis do Patrimônio Ferroviário do Rio de Janeiro (2008)

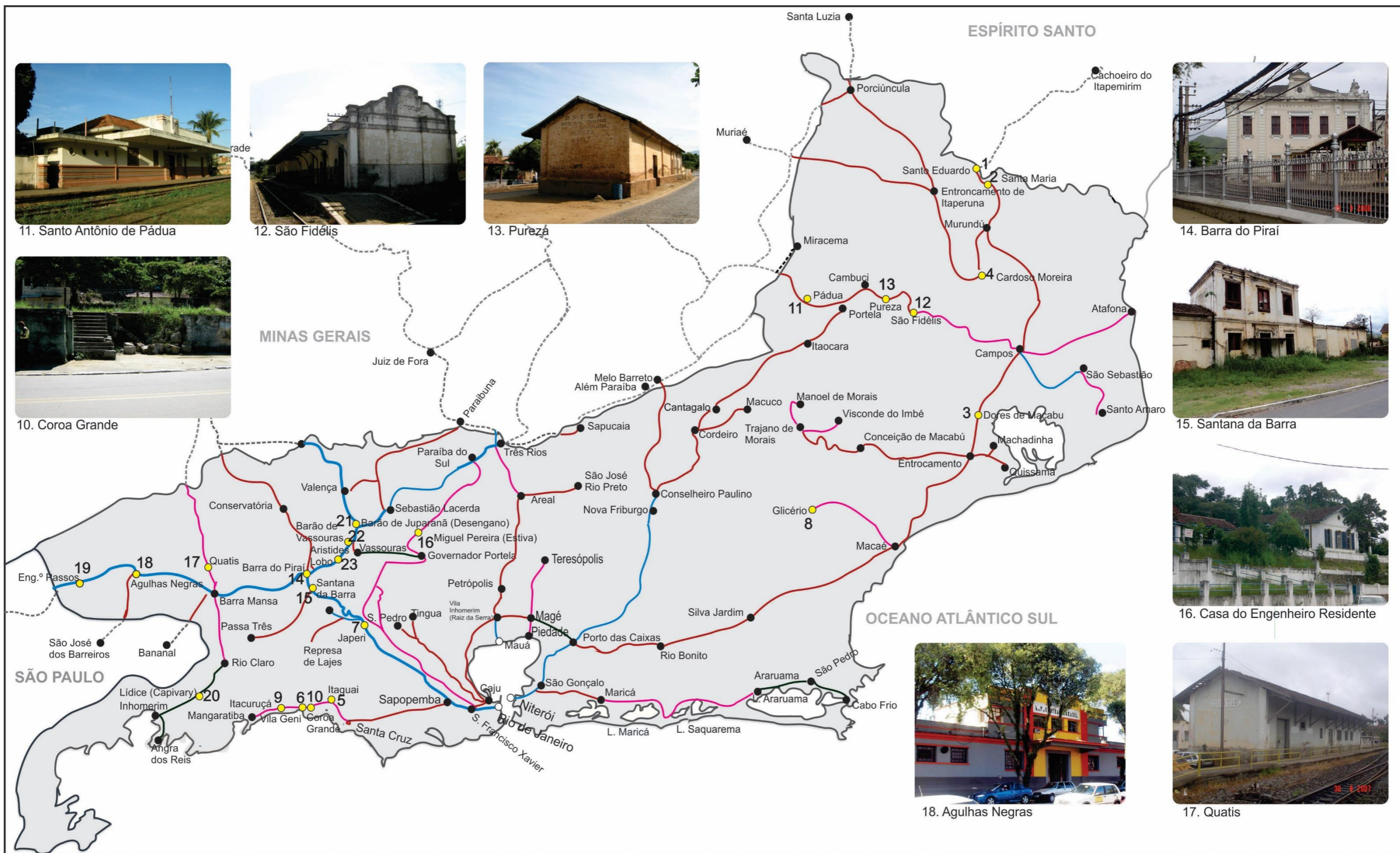
**Elaboração:**

Raquel Beatriz Data: Nov./2018

**Legenda**

- 1852-1873
- 1873 - 1889
- 1889 - 1919
- 1919 - 1957
- Porto
- Estações
- Estações inscritas na LPCF

Figura 26 – Identificação do conjunto de bens ferroviários inscritos na LPCF (parte 2)



11. Santo Antônio de Pádua



12. São Fidélis



13. Pureza



14. Barra do Pirai



10. Coroa Grande



15. Santana da Barra



16. Casa do Engenheiro Residente



17. Quatis



18. Agulhas Negras

**Conjunto analisado de bens inscritos na Lista de Patrimônio Cultural Ferroviário**

Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - IPHAN

Mestrado Profissional em Preservação do Patrimônio Cultural

**Bases cartográficas utilizadas:**

Mapa Geral de Viação Férrea dos Estados de Rio de Janeiro, São Paulo e Minas Gerais por Gustavo Koenigswald / 1896

Disponível em: <<http://bdlb.bn.br/acervo/handle/123456789/50099>>. Acesso 24 de novembro de 2017.

Mapa do Rio de Janeiro em 1923.

Disponível em: <<http://www.rio-turismo.com/mapas/mapa-antigo.htm>>. Acesso em 17 ago. 2018

Fontes das fotos: Inventário dos Bens Imóveis do Patrimônio Ferroviário do Rio de Janeiro (2008)

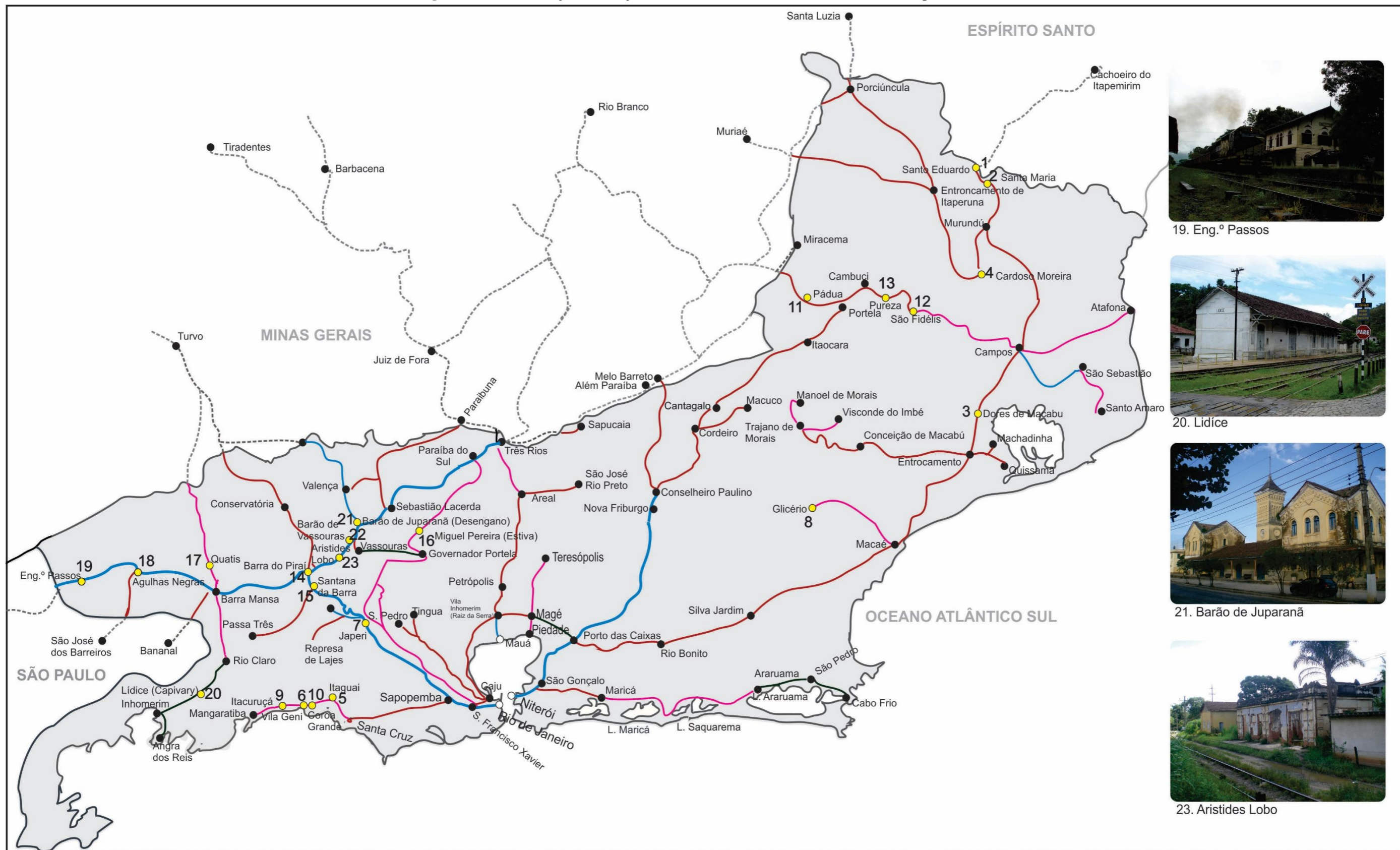
**Elaboração:**

Raquel Beatriz Data: Nov./2018

**Legenda**

- 1852-1873
- 1873 - 1889
- 1889 - 1919
- 1919 - 1957
- Porto
- Estações
- Estações inscritas na LPCF

Figura 27– Identificação do conjunto de bens ferroviários inscritos na LPCF (parte 3)



19. Eng.º Passos



20. Lidice



21. Barão de Juparanã



23. Aristides Lobo

**Conjunto analisado de bens inscritos na Lista de Patrimônio Cultural Ferroviário**

**Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - IPHAN**

**Mestrado Profissional em Preservação do Patrimônio Cultural**

**Bases cartográficas utilizadas:**

Mapa Geral de Viação Férrea dos Estados de Rio de Janeiro, São Paulo e Minas Gerais por Gustavo Koenigswald / 1896  
Disponível em: <<http://bdlb.bn.br/acervo/handle/123456789/50099>>. Acesso 24 de novembro de 2017.  
Mapa do Rio de Janeiro em 1923.  
Disponível em: <<http://www.rio-turismo.com/mapas/mapa-antigo.htm>>. Acesso em 17 ago. 2018  
Fontes das fotos: Inventário dos Bens Imóveis do Patrimônio Ferroviário do Rio de Janeiro (2008)

**Elaboração:**

Raquel Beatriz Data: Nov./2018

**Legenda**

- 1852-1873
- 1873 - 1889
- 1889 - 1919
- 1919 - 1957
- Porto
- Estações
- Estações inscritas na LPCF

Como ponto de partida, a primeira questão a ser refletida é sobre a própria LPCF, compreendendo-a como um documento de consulta pública<sup>99</sup>. Inicialmente, é preciso considerar a apresentação dos dados de identificação, já que há casos em que as denominações são genéricas, como, por exemplo edificação sem identificação ou terreno sem identificação, o que não permite a descrição e localização dos bens. Durante as análises dos processos foi possível perceber que tais situações têm origem nas informações cadastrais produzidas pela RFFSA sobre o bem. Nesse sentido, é importante prever a disponibilização das coordenadas geográficas na Lista de forma a não comprometer a localização exata do objeto.

Foi observada a desatualização das informações existentes, havendo divergência entre os processos administrativos e a LPCF. Há casos, a título exemplificativo, com recomendação de desoneração do gravame do valor histórico, artístico e cultural, que até o momento não foram atualizados na Lista. Outras situações percebidas foram casos em que bens valorados e inscritos na LPCF posteriormente, foram demolidos, a exemplo das casas da turma e caixa d'água integrantes do Conjunto Ferroviário de Cardoso Moreira.

Em relação às documentações dos Processos Administrativos de Valoração (PAV) pode-se identificar que são os Pareceres Técnicos (PT) que padronizam a forma pela qual a instituição avalia o valor cultural dos bens ferroviários. Dessa forma, os PTs obedecem às seguintes minutas<sup>100</sup>:

**a) Minuta de Parecer Técnico Valorando bens imóveis:** utilizada nos casos em que o reconhecimento dos bens como patrimônio cultural é positivo. A estrutura textual traz as considerações iniciais que englobam a atribuição conferida ao IPHAN pelo art. 9º da Lei nº 11.483/2007 e faz referência à Carta de Nizhny Tagil, de 2003, que trata do patrimônio industrial. O segundo trecho elaborado se refere ao parecer elaborado pelo servidor e finaliza apresentando a manifestação das prefeituras municipais. O interesse formal do poder público local deve vir acompanhado do compromisso de enviar os projetos de intervenção ao IPHAN, da demonstração de recurso financeiro para a manutenção do bem, incluindo aí a referência à Constituição Federal, enfatizando que o dever de preservar o Patrimônio Cultural é da União, Estados e Municípios, assim como da comunidade.

**b) Minuta de Parecer Técnico negativo de bens imóveis ou Minuta de Parecer Simplificado:** destinada a bens que não se enquadram no recorte estabelecido pela Portaria nº

---

<sup>99</sup> Disponível em: < <http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/127>>.

<sup>100</sup> Informações coletadas no arquivo digital do ETMP.

407/2010, tais como imóveis comerciais, apartamentos funcionais etc. que são normalmente afastados dos leitos das ferrovias.

De forma geral, observa-se um esforço nos **Pareceres Técnicos (PT)** de se construir uma narrativa relacionando o bem com a economia da área onde se localiza. No caso da região do Médio Paraíba, nos pareceres elaborados pelos técnicos do ETMP notamos um particular esforço de explicitar a relação entre a economia cafeeira do século XIX com o transporte ferroviário e os interesses privados que, segundo Rodriguez (2004), influenciaram o traçado e implantação da principal via férrea, a então Estrada de Ferro Dom Pedro II, demonstrando, por meio de mapas, a proximidade das estações com as fazendas próximas, correlacionando, dessa forma, os bens.

Após a contextualização histórica, os pareceres trazem as descrições arquitetônicas (estilo, tipologia e técnica construtiva), de redação livre para os técnicos. Esse campo revela que ainda se faz necessário amadurecer o olhar institucional sobre o patrimônio industrial. Um dos indicativos da análise é a recorrência da avaliação se o bem é ou não excepcional de maneira a qualificar esses bens considerando apenas a “qualidade arquitetônica” do imóvel.

Um exemplo dessa maneira de perceber o patrimônio alicercado nos valores estéticos ocorreu no Parecer Técnico nº 4/2010 relativo ao Conjunto Ferroviário de Quatis, elaborado pelo IPHAN/RJ (Figuras 28 a 31), que possui como elementos, a estação, um galpão, Casa da Turma e conjunto de residências. O parecer técnico fundamenta-se nas análises estéticas da estação, reconhecendo-a como eclética com predominância de elementos neoclássicos, ainda que “simples”, avaliando que o conjunto residencial e a Casa da Turma estariam descaracterizadas, não havendo, por isso, valor cultural digno de nota, ao final, a inscrição abrangeu apenas a estação.

**Figura 28** – Conjunto Ferroviário de Quatis – Estação Ferroviária



Fonte: IPHAN (2008).

**Figura 29** – Armazém



Fonte: IPHAN (2008).

**Figura 30** – Antiga Casa da Turma



Fonte: IPHAN (2008).

**Figura 31** – Conjunto residencial da extinta RFFSA localizado em frente à linha



Fonte: IPHAN (2008).

Tais situações encontradas ressaltam que ainda há um forte predomínio de uma visão construída no trabalho institucional voltado para a instrução de processos de tombamento, cuja tônica, ainda que com exceções, está apoiada em uma fundamentação que valoriza os aspectos

estéticos do monumento e a excepcionalidade (histórica e estética). A compreensão de Custódio (2015) indica os valores que estão atrelados ao Patrimônio Industrial:

Pela sua natureza, o PI é um testemunho do significado histórico dos valores da inovação e do trabalho, pertencente a grupos sociais à margem dos valores culturais tradicionais, com os quais se começaram a distinguir pelos contributos específicos na construção dos diferentes momentos da industrialização, materializados nas arquiteturas do trabalho, da produção e uso de máquinas, na organização e funcionamento das oficinas." (CUSTÓDIO, 2015, p. 87)

Outra questão perceptível por meio da análise documental se refere aos pareceres que reconhecem o valor cultural de bens operacionais. Tal ocorrência pôde ser identificada em momentos iniciais após a promulgação da Lei nº 11.483/2007, fator que permite questionar se a Lista de Patrimônio Cultural Ferroviário (LPCF) não era ainda bem compreendida, ou se esse reconhecimento indicava a necessidade de se preservar também bens operacionais.

Um caso ilustrativo da busca pelo reconhecimento do valor cultural de bens operacionais é o Conjunto Ferroviário de Barra do Piraí<sup>101</sup> (Figuras 32 a 34). O Parecer Técnico nº 007/2010, elaborado pelo ETMP, avalia como de valor cultural o Conjunto de Manutenção tendo destacado a Rotunda de Locomotivas<sup>102</sup>, construída em 1891 e ainda em funcionamento. Ao final do parecer, é explicitado que a declaração de valor cultural abrangeria os seguintes bens: Estação Central Ferroviária, Conjunto de Manutenção e a Rotunda de Locomotiva. A cessão para a Prefeitura Municipal seria apenas para a Estação Central de Barra do Piraí, imóvel não utilizado pela concessionária do trecho ferroviário. Por esse parecer nota-se um claro posicionamento de buscar o reconhecimento dos valores culturais, mesmo em bens operacionais. Nas trocas de correspondências internas constatamos o estabelecimento de um entendimento que o trâmite da valoração se destinava aos bens não operacionais, sendo que, para os demais casos, a orientação era a da aplicação de instrumentos complementares, como o tombamento, por exemplo. Ao final, a inscrição na LPCF abrangeu apenas a estação ferroviária.

---

<sup>101</sup> Rodriguez (2004) qualifica Barra do Piraí como o “coração” da então denominada Estrada de Ferro Central do Brasil. Esse importante entroncamento ferroviário permite a conexão com os estados de São Paulo e Minas Gerais.

<sup>102</sup> Rotundas são definidas como um tipo de oficina de reparação em forma circular ou semicircular e ao centro há um girador de locomotivas para colocar peças reparadas no interior. Fonte: < [www.transportes.gov.br/images/2015/06/preserfe.pdf](http://www.transportes.gov.br/images/2015/06/preserfe.pdf)>. Acesso em 29 de out. de 2017.

**Figura 32** – Estação Central de Barra do Pirai



Fonte: IPHAN (2008).

**Figura 33** – Oficina de Locomotivas / rotunda de Barra do Pirai



Fonte: IPHAN (2008).

**Figura 34** – Parte interna da rotunda de Barra do Pirai



Fonte: IPHAN (2008).

Outra situação que evidencia a busca pelo reconhecimento do valor cultural de bens operacionais é questão das obras de arte de engenharia<sup>103</sup>. Trata-se do Parecer Técnico nº 5/2010/ETMP referente ao Conjunto Ferroviário de Barão de Juparanã (Figuras 35 a 37), no

---

<sup>103</sup> O Inventário do Patrimônio Ferroviário dos Bens Imóveis do Rio de Janeiro classifica as obras de arte em correntes (sistemas de drenagem, bueiros e pontilhões) e em especiais (passarelas, passagens inferiores de veículos e de pedestres, pontes, viadutos e túneis).



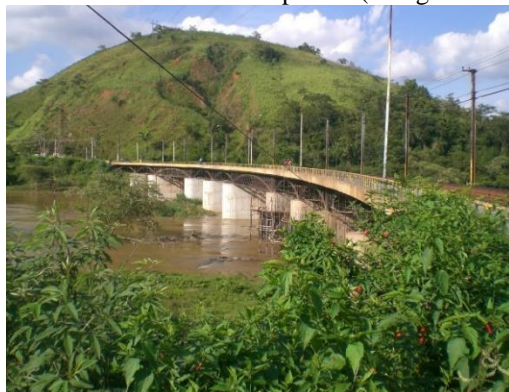
qual foram avaliados a Grua Fixa<sup>104</sup>, a Ponte Rodo Ferroviária de Barão de Juparanã, a Estação, a antiga Casa de Força, o Sobrado e o Galpão de Manutenção. Nesse parecer é reconhecido o valor de uma obra de arte da engenharia, contudo não houve discussão sobre essa questão e a ponte não foi inserida na Lista. Uma hipótese levantada é que essa decisão poderia indicar que as obras de arte são bens portadores de uma complexidade de gestão que não faz parte das ações institucionais no momento.

**Figura 35** – Estação de Juparanã, antes da recuperação



Fonte: IPHAN (2008).

**Figura 36** – Ponte Rodoferroviária de Juparanã (Antiga Ponte do Desengano)



Fonte: IPHAN (2008).

---

<sup>104</sup> A inserção de elementos que integram o cotidiano ferroviário, tal como a grua utilizada para remover peças de maior porte, já é uma questão interessante nesse processo.

**Figura 37** – Ponte do Desengano construída em 1866



Fonte EFDP [20-].

Verificamos também, que o interesse das prefeituras por determinados prédios influencia o processo de valoração, como no caso do Parecer Técnico nº 002/2010/IPHAN/RJ contendo a análise do Conjunto Ferroviário de São Fidelis composto pela Estação Ferroviária, Casa do Agente, garagem de Auto de Linha, Alojamento e Caixa d'Água. Nesse processo, embora o bem tenha sido inscrito na LPCF com todos os elementos do conjunto, consta uma orientação de que como a Prefeitura Municipal de São Fidelis havia demonstrado interesse apenas nas estações ferroviárias, somente estas deveriam ser valoradas, com o objetivo de desonerar o IPHAN da responsabilidade da gestão dos bens.

Como foi possível verificar na exposição relativa aos programas de preservação estatais Preserve/Preserfe, essa busca de parcerias já existia. Ao analisar a atuação do IPHAN através da Lei nº 11.483/2007 comparando com esses programas, Matos (2015, p. 170) considera que:

A atuação do Iphan, após a Lei nº 11.483/2007, não difere muito das medidas implantadas pelo Preserve/fe. Até as diretrizes para valoração dos bens podem ser aproximadas dos manuais de orientação para os bens ferroviários produzidos àquela época. Há um esforço similar ao desenvolvido nos anos 1980 para estabelecer parâmetros, trabalhar em rede e de forma colaborativa. O instituto, mesmo com todas as tentativas de acomodar a nova atribuição à sua expertise histórica, apresenta um quadro de dificuldades e contendas a ser ajustado. As principais mudanças ocorridas no Iphan, em função da lei, referem-se à obrigação de avaliar todo o espólio ferroviário com possíveis valores para patrimonialização; o estabelecimento de diretrizes para apreciação de objetos ferroviários; a criação de área administrativa específica para o trabalho com o espólio ferroviário; a implantação de novos mecanismos de acatamento; o estabelecimento de espaços formais de diálogo com a sociedade; além do tratamento de acervos documentais.

É importante ressaltar as tensões internas em relação à demanda de trabalho voltada para os bens ferroviários do espólio da RFFSA. Na área de abrangência do ETMP, a presença da ferrovia é marcante principalmente pela Estrada de Ferro Central do Brasil (EFCB), cujo entroncamento ferroviário localiza-se em Barra do Pirá. Os pareceres emitidos, em sua grande

maioria, foram elaborados pela equipe do Escritório, mas quando provocado, em 2013<sup>105</sup>, para dar continuidade à gestão dos bens já inscritos e avaliar os processos referentes às novas solicitações de inscrição, a argumentação apresentada foi no sentido de considerar a inviabilidade do ETMP de gerir esses processos devido ao reduzido número de profissionais, à necessidade de grandes deslocamentos que implicam em despesas (alimentação e estadia) e às demandas diárias que não permitiam assumir essa atividade.

Nesse sentido, por meio da análise dos pareceres técnicos foi possível identificar que a etapa de reconhecimento dos bens ferroviários enquanto patrimônio cultural passa a ser influenciada por motivações extrínsecas a este processo, tais como o interesse municipal ou mesmo o não reconhecimento de valor artístico, histórico e cultural em bens operacionais. É importante ressaltar que nos trâmites relativos à inscrição na LCPF há a previsão para compartilhamento dos bens operacionais.

Outra instituição que tem concorrido na preservação dos bens ferroviários é o Ministério Público Federal (MPF), mediante os Procedimentos Ministeriais, por meio dos quais convoca o IPHAN, as Prefeituras, as Concessionárias e demais agentes, com objetivo de acordarem em Termos de Ajustamento de Condutas (TAC), prevendo ações e prazos para salvaguarda dos bens culturais. Segundo Marcos Paulo de Souza Miranda [2013], a CF/88 conferiu ao MP legitimação e instrumentos para a defesa dos interesses coletivos<sup>106</sup>. Em relação ao patrimônio ferroviário, há casos como o do município de Cardoso Moreira cuja Ação Civil Pública (ACP) foi motivada por um cidadão que denunciou a demolição de bens inseridos na LCPF, situação que demonstra a importância da instituição para que a população possa se manifestar cobrando dos responsáveis a preservação de seus bens.

Um caso ilustrativo foi o Termo de Ajustamento de Conduta/TAC<sup>107</sup> realizado pela Procuradoria da República no Município de Resende/RJ envolvendo o Município de Resende<sup>108</sup>, a empresa concessionária e o IPHAN. O Município de Resende possui dois conjuntos ferroviários: o Pátio da Estação Agulhas Negras e o Pátio da Estação de Engenheiro Passos (Figuras 38 a 41), sendo que em ambos o trecho é operacional, embora os bens edificadas em questão não estejam sendo utilizados pela concessionária. Conforme situação

---

<sup>105</sup> Memorando nº 12/ETMP em 12 de março de 2013, consultado no Processo nº 01500.000618/2010-81.

<sup>106</sup> Miranda, M.P.S. A atuação do Ministério Público na Defesa do Patrimônio Cultural. Disponível em: <<http://www.urbanismo.mppr.mp.br/modules/conteudo/conteudo.php?conteudo=63>> Acesso em 19 nov. 2017.

<sup>107</sup> A autora agradece à Procuradoria de Resende por disponibilizar o TAC formalizado no dia 20 de abril de 2018, integrante do Inquérito Civil Público nº 1.30.008.000034/2011-09.

<sup>108</sup> Esse foi um caso que a autora pôde acompanhar quando lotada no Escritório Técnico Médio Paraíba.

exposta no TAC, em decorrência da linha ferroviária no Pátio da Estação de Agulhas Negras a única possibilidade para acessar o conjunto seria mediante a construção de uma passarela, cujo investimento é elevado. Nesse sentido, a concessionária prôpos a recuperação do galpão do Pátio da Estação de Agulhas Negras e a restauração da Estação Ferroviária de Engenheiro Passos, como medida compensatória. Nesses casos a intermediação do Ministério Público tem sido importante para promover uma medida que favoreça o interesse público.

**Figura 38** – Estação Ferroviária de Engenheiro Passos



Fonte: Raquel Beatriz Silva (2019).

**Figura 39** – Queda da cobertura



Fonte: Raquel Beatriz Silva (2019).

**Figura 40**– Galpão integrante do Conjunto Ferroviário de Agulhas Negras



Fonte: Fátima Belivilaqua (2010).

**Figura 41** – Estação ferroviária do Conjunto de Agulhas Negras.



Fonte: Arquivo Digital ETMP (2010).

Destacamos também, casos em que as valorações são motivadas por Inquérito Civil Público (ICP), a exemplo do Conjunto Ferroviário de Santana da Barra em Barra do Piraí<sup>109</sup> (Figura 42). Nesse caso, é importante refletir até que ponto a política de preservação desses bens não tem sido resultado dessas pressões, sem que, de fato, seja realizada uma reflexão de caráter ampliado sobre *quais bens se deseja de fato preservar*.

**Figura 42** – Conjunto Ferroviário de Santana



Fonte: IPHAN (2008).

Um dos objetivos centrais dessa investigação, tendo como base documental os PAV dos bens inscritos na LPCF, é verificar como tem sido feita a apropriação desses bens pelos municípios. Quais os usos têm sido pensados para esses patrimônios? Como o IPHAN tem orientado as prefeituras e em que medida os procedimentos são efetivos na reinserção destes bens no cotidiano dos municípios ou distritos em que estão localizados? É relevante salientar que a decisão final sobre a destinação desses bens é atribuição do município, porém a autorização e, antes, a definição de diretrizes gerais para a preservação do patrimônio ferroviário é papel institucional do IPHAN.

---

<sup>109</sup> O ICP nº 1.30.010.000194/2010-1 trata do Conjunto Ferroviário Santana da Barra.

A primeira interpretação sobre as possibilidades de uso realizada pela Instituição foi feita por meio da Minuta da Portaria nº 407/2010. Prochnow (2014) ao estudá-la evidencia que as possíveis destinações foram elencadas na seguinte ordem de prioridade:

- 1) Uso original ou que faça referência direta ao transporte ferroviário;
- 2) Uso de função similar e compatível à atividade de transporte ferroviário;
- 3) Usos ligados à preservação da memória ferroviária (museu, biblioteca, arquivos);
- 4) Usos ligados a outras finalidades culturais;
- 5) Usos ligados a funções da administração pública;
- 6) Outros usos, de caráter público, que não representem ameaça à integridade física do bem (PROCHNOW, 2014, p.32).

As diretrizes da Minuta da Portaria nº 407/2010 são mais amplas que o próprio artigo 9º da Lei nº 11.483/2007, que tem um direcionamento claro por usos culturais. É necessário refletir se esses centros de memória propostos, que na grande maioria das vezes são planejados de forma apartada do campo da museologia, conseguem cumprir sua função. Matos (2015) considera:

A memória ferroviária exige, segundo a legislação, a estruturação de espaços para divulgação/disseminação do passado da ferrovia, que podem ter a forma de museus, bibliotecas, arquivos ou outros espaços culturais. A proliferação desordenada desses espaços, porém, pode não garantir a preservação da memória ferroviária ou promover a edificação de espaços vazios de significado e compostos de peças e equipamentos sem relação com a localidade. Além de motivar uma “corrida” pela aquisição de peças no afã de garantir um quinhão da memória, impulsionada pela lógica do turismo e da busca de recursos financeiros públicos. (MATOS, 2015, p. 169)

A definição de uso é apresentada por meio de um ofício enviado pelas prefeituras municipais ao IPHAN com os seguintes itens solicitados pela Instituição: histórico do bem, contextualização local, justificativa, proposta de uso, projeto e indicação da viabilidade financeira. Nesse sentido, compreendendo que o espólio da RFFSA vem sendo tratado sobretudo como uma política de reuso dos bens ferroviários, ressaltamos a importância de que essa decisão seja participativa. A Instituição poderia solicitar a implementação de um debate com base em instrumentos democráticos.

Sobre a participação social, observamos que na etapa de reconhecimento dos valores a serem preservados dos bens é um trâmite técnico-burocrático e não conta com a participação das comunidades envolvidas. Por outro lado, ficam latentes situações em que os moradores buscaram outras formas para se manifestar, como, por exemplo, os moradores de Valença, que encaminharam cartas à Presidência da República demonstrando o desejo de que a Estação de Juparanã fosse recuperada. Outra situação que pode ser apontada foi a denúncia da demolição de edifícios integrantes do Conjunto Ferroviário localizado em Moreira Cardoso. Houve manifestação de interesse, também na reunião sobre o orçamento participativa, realizada em

julho de 2017<sup>110</sup>, no Município de Campos dos Coytacazes/RJ, em prol da reforma da Estação Dores de Macabu (VARGAS, 2017). Tais exemplos (Figuras 43 a 45) evidenciam que o patrimônio ferroviário é objeto de interesse da população.

**Figura 43** – Estação de Juparanã, recuperada em 2015 – Valença/RJ



Fonte: Raquel Beatriz (2017).

**Figura 44** – Conjunto Ferroviário de Cardoso Moreira



Fonte: Informação Técnica nº 215/2016/COTEC/IPHAN/RJ (2016).

**Figura 45** – Estação Ferroviária Dores de Macabu



Fonte: IPHAN (2008).

Uma iniciativa interessante desenvolvida pela SE/RJ abordada por Matos (2015) foi a criação do Fórum Permanente de Preservação do Patrimônio Cultural Ferroviário, em 2015, idealizado pelo então superintendente e arquiteto Ivo Barreto. Essa ação foi regulamentada pela Portaria nº 33, de 13 de julho de 2015<sup>111</sup> e contou com a participação de representantes das

<sup>110</sup> Disponível em: < [http://www.campos.rj.gov.br/exibirNoticia.php?id\\_noticia=40587](http://www.campos.rj.gov.br/exibirNoticia.php?id_noticia=40587). Acesso em 03 de nov. 2017.

<sup>111</sup> BRASIL. Dispõe sobre a instituição do Fórum Permanente de Preservação do Patrimônio Cultural Ferroviário no Estado do Rio de Janeiro Diário Oficial [da República Federativa do Brasil], Brasília, 17 de julho de 2015.

associações de preservação ferroviária, membros institucionais DNIT, SPU e prefeituras, visando ser um espaço de compartilhamento e divulgação das ações de preservação, conservação e salvaguarda do Patrimônio Ferroviário, assim como propor o desenvolvimento de ações conjuntas com os municípios fluminenses (BRASIL, 2015). O Fórum foi desarticulado em 2016<sup>112</sup>, segundo o Presidente da Comissão Pró-Memória da OAB-Magé Antônio Seixas (SEIXAS, 2017).

Outra questão percebida refere-se ao fato que embora haja o reconhecimento de valor artístico, histórico e cultural para conjuntos ferroviários inscritos na LPCF no estado do Rio de Janeiro, a exemplo do Conjunto Ferroviário de Barão de Juparanã e Conjunto Ferroviário de São Fidelis, constatou-se que o escopo das intervenções são majoritariamente direcionados às estações ferroviárias.

Outro tema importante na gestão dos bens ferroviários é: que tipo de tratamento deve ser dado às ruínas? Uma análise preliminar do conjunto aqui analisado indica o estado de conservação destes bens, conforme dados coletados nas Fichas de Campo Individual para Bens Imóveis<sup>113</sup>, as quais integram o Inventário dos Bens Imóveis do Patrimônio Ferroviário do Rio de Janeiro. Uma vez que há bens já valorados em estado de ruína, é importante refletir quais são as diretrizes de intervenção. Os resultados indicam um pequeno percentual nessa classificação<sup>114</sup> (Gráfico 2), mas que deve ser considerado, uma vez que esses tipos de bens necessitam de diretrizes específicas.

---

Disponível em: <<http://www.mpfbrasil.com.br/index.php/boas-noticias/no-brasil/200-portaria-n-33-de-13-de-julho-de-2015>>. Acesso em 23 de nov. de 2017.

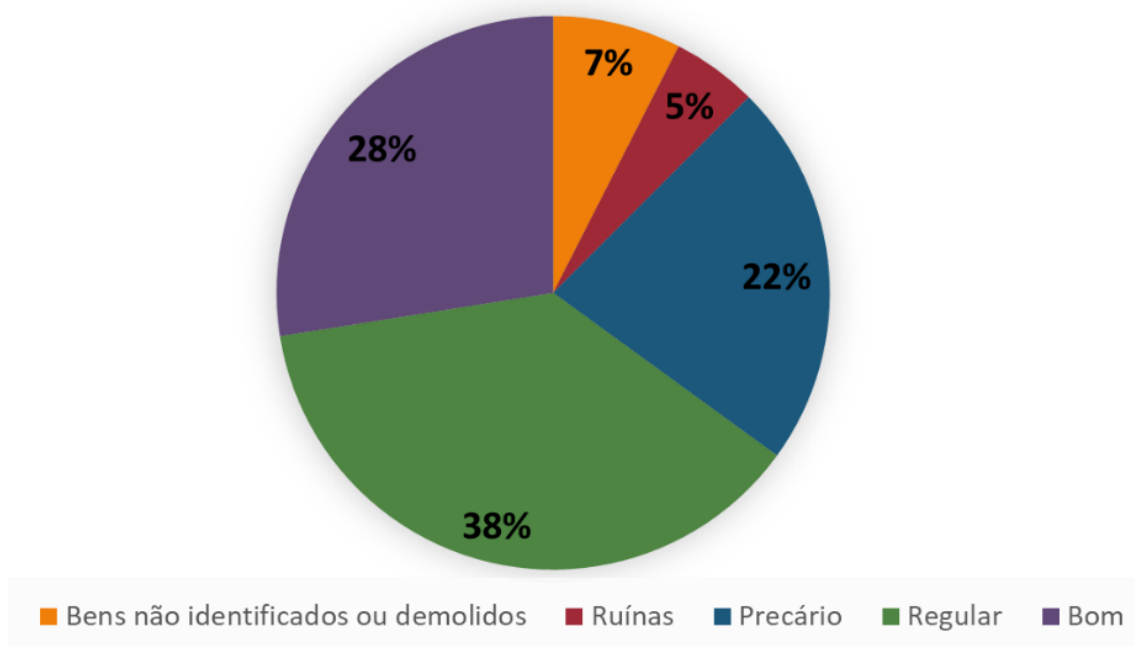
<sup>112</sup> Disponível em: <<http://www.jornalmileniovip.com.br/colunista/arquivo.php?cod=894>>. Acesso em 23 de nov. de 2017.

<sup>113</sup> Considerando que o Inventário dos Bens Imóveis do Patrimônio Ferroviário do Rio de Janeiro foi desenvolvido ao longo de 2008, com a passagem do tempo, podem ter ocorrido mudanças no estado de conservação dos bens.

<sup>114</sup> Essa proporção pode aumentar consideravelmente caso seja considerado todo o universo de bens ferroviários inventariados. A quantificação dos bens em estado de ruínas e a localização delas é importante para definir as formas de intervenção e quando é possível realizar investimentos públicos.



**Gráfico 2** – Demonstrativo do estado de conservação dos bens valorados pela SE/RJ



Fonte: Elaborado pela autora (2017).

Analizamos também uma experiência identificada durante as pesquisas documentais e que deve ser ressaltada principalmente pelo fato do IPHAN ter sido o órgão contratante, de projetos para recuperação de algumas estações ferroviárias. Um caso que proporciona reflexões pertinentes em relação à gestão do patrimônio ferroviário trata-se do Contrato nº 06/2011<sup>115</sup>, no qual foram contratados projetos de recuperação para as estações dos municípios de Rio Claro e Quatis. A escolha desses exemplares se deu pelo fato das prefeituras municipais terem atendido às solicitações da primeira chamada do Programa de Aceleração das Cidades Históricas (PACCH), embora essas cidades não tenham bens tombados em nível federal, foi possível programar investimentos devido à existência de patrimônio ferroviário. Os bens contemplados, a localização e os produtos contratos podem ser visualizados no Quadro 13.

**Quadro 12** – Contratação de Projetos de Recuperação para bens ferroviários

Bem e localização	Produtos contratados
Estação de Joaquim Leite – localizada no Km 139,103, endereço Pátio da Estação s/nº - Distrito de Joaquim Leite – Quatis/RJ;	<p><b>Identificação e Conhecimento dos bens:</b> cujo produto seria um relatório abrangendo a pesquisa histórica, análise tipológica e construtiva.</p> <p><b>Levantamento Físico:</b> representação gráfica do imóvel.</p> <p><b>Prospecções:</b> com objetivo de levantar dados físicos sobre o sistema construtivo, estado de conservação, alterações construtivas, aspectos estruturais dentre outros cujos dados apresentados em formato de relatório.</p> <p><b>Diagnóstico:</b> análise dos problemas identificados.</p>
Estação de Joaquim Leite - Km 139.103 Pátio da Estação s/nº Distrito de Joaquim Leite – Quatis/RJ	
Estação de Getulândia (Antiga Capelinha) – localizada no Km 84,508, endereço: Praça Tancredo Neves nº 509 – casa 1 – Distrito de Getulândia – Rio Claro / RJ	

<sup>115</sup> Arquivo do ETMP.

Bem e localização	Produtos contratados
Estação de Lídice (Antiga Alto da Serra e/ou Capivary) – Localizada no Km 45,996, endereço: Trevo da Estação nº 696- Distrito de Lídice – Rio Claro /RJ.	<b>Projeto de Intervenção:</b> projeto arquitetônico e complementares. <sup>116</sup> Previsão para ajustes e correções.
Estação sede de Rio Claro / RJ (Antiga Itaverá) – Localizada no Km 65,587, endereço: Rua Vicente Panaíno nº 501 – Bairro da Estação – Rio Claro/RJ	
<b>Valor do contrato:</b>	<b>R\$ 145.000,00</b>

Fonte: Elaborado pela autora com base nos dados do arquivo do ETMP.

Dentre os benefícios explicitados pelo Termo de Referência do Contrato, está elencada a possibilidade de posteriormente serem contratados serviços de restauração. Os demais aspectos positivos abordados no documento foram: recuperação da autoestima da população local em relação ao seu patrimônio e ações que beneficiariam a comunidade tanto pela possibilidade do uso desses locais, quanto pelo aumento de fluxo turístico. Nesse sentido, cumpre refletir se essa última justificativa realmente se sustentaria na prática, uma vez que Rio Claro e Quatis<sup>117</sup>, apesar de estarem inseridos na Região Turística de Agulhas Negras<sup>118</sup>, não se configuram como os principais destinos turísticos da região.

É necessário refletir também sobre o critério de escolha para os bens que receberam os benefícios. Nesse sentido, a LPCF não orientou tal definição, vez que os recursos foram direcionados para bens que não estão inscritos na Lista, tais como: Estação de Joaquim Leite, Alto das Pedras, Getulândia e a Estação sede de Rio Claro. Na Ata de Reunião relativa ao ICP nº 30.008.000991/2011-09 na Procuradoria da República em Resende/RJ, consta que há um parecer de valoração da Estação de Joaquim Leite localizada em Quatis. Esse parecer foi encontrado nos arquivos digitais do ETMP. Consultando as considerações finais do documento, percebe-se a orientação de contratação do projeto de restauração pelo IPHAN/ RJ, ou seja, situações como essa explicitam os interesses políticos envolvidos no reconhecimento do valor histórico, cultural e artístico da LPCF e evidenciam a falta de um planejamento global para priorizar os recursos financeiros públicos. As intervenções em bens ferroviários em áreas rurais se justificam nos casos de haver uma comunidade próxima e se planejadas para serem escolas,

<sup>116</sup> Os projetos complementares previram: consolidação estrutural, recuperação estrutural dos telhados, instalações elétricas e luminotécnica, combate a descargas atmosféricas (SPDA), hidrossanitário, drenagem pluvial, telefonia e rede de lógica e projeto de prevenção e combate a incêndio.

<sup>117</sup> Pesquisa em aplicativo de viagem indicou um número baixo de atrativos turísticos, aproximadamente três para cada um dos municípios de Quatis e Rio Claro.

Na região do Médio Paraíba os municípios de Rio Claro, Barra do Pirai, Itatiaia, Resende, Rio das Flores, Valença e Vassouras vão participar da realização do Inventário de Ofertas Turísticas do Rio de Janeiro que visa identificar, levantar e registrar a infraestrutura de apoio turístico (ARAÚJO, 2015).

<sup>118</sup> Disponível em: < <http://mapa.turismo.gov.br/mapa/init.html#/home>>. Acesso em 02/11/2016.

postos de saúde, locais de reunião etc. As imagens abaixo demonstram os bens contemplados com recursos para contratação de projetos, destacando-se o isolamento da Estação do Alto do Rio das Pedras. Até o momento, apenas a Prefeitura de Rio Claro manifestou interesse em intervir no imóvel a partir do projeto desenvolvido.

**Figura 46** – Estação de Joaquim Leite



Fonte: Arquivo do ETMP (2014)

**Figura 47** – Estação do Alto do Rio das Pedras



Fonte: Arquivo do ETMP (2014)

**Figura 48** – Estação de Getulândia



Fonte: Arquivo do ETMP (2014)

**Figura 49** – Estação de Lídice



Fonte: Arquivo do ETMP (2014)

**Figura 50** – Estação sede de Rio Claro



Fonte: Arquivo do ETMP (2014)

Antes de iniciar a análise dos principais propostas de usos dados aos espaços ferroviários fluminenses, é importante conceituar o termo “culturalização”, uma vez que muito do que se pretende com esse legado esté, no entendimento estabelecido pela pesquisa, alicerçados nesse conceito. Lilian Fessler Vaz (2004, p. 31) informa sobre esse processo:

Nas últimas décadas vêm se difundindo diversos planos, projetos e políticas urbanas e culturais que se utilizam da cultura como estratégia principal. Seja tratando de preservação de sítios históricos, de ocupação de áreas degradadas ou vazias, de revitalização de áreas centrais ou periféricas, ou mesmo da expansão urbana, a tônica das intervenções recai na reabilitação ou na recriação de ambientes históricos, na construção de equipamentos culturais marcantes, no cuidadoso desenho dos espaços públicos, no uso da arte pública e da animação cultural, entre outros recursos. Os resultados desta “regeneração cultural” vêm sendo criticados e discutidos nos campos da arquitetura e do urbanismo, do planejamento e das ciências sociais. Criticam-se os conhecidos processos de gentrificação, mas também os novos processos para os quais vêm se cunhando novos termos: a estetização, a patrimonialização, a museificação, a midiáticação, a espetacularização, entre outras. O termo “culturalização”, vem sendo difundido referindo-se tanto a espaços revitalizados quanto à prática do planejamento que os engendra.

Essa abordagem tem origem nas modificações econômicas e sociais que ocorreram na passagem da cidade industrial para a pós-industrial. A autora ainda reflete que enquanto na cidade industrial era preciso adequar a cidade para a produção material, posteriormente, na passagem para a cidade pós-industrial, passou-se a buscar a produção imaterial, ou seja, “bens não materiais correntes: serviços, informações, símbolos, valores, estética, além de conhecimento e tecnologia” (VAZ, 2004, p. 32).

Em suma, a desindustrialização teve muitos impactos e Claudia Seldin (2017) explicita que a partir da década de 1970 muitas corporações multinacionais foram deslocadas para países recém industrializados, causando tanto nos EUA quanto na Europa Ocidental desaceleração econômica, desemprego e aumento da segregação espacial nas cidades. Frente a esses problemas, os políticos e profissionais de planejamento urbano conjugaram a cultura com as políticas de planejamento espacial a fim de criar novas formas de atrair recursos financeiros por meio de atividades culturais e de entretenimento, promovendo assim, a construção de edifícios e espaços para atender as novas demandas. Como a autora reflete: “a cultura transformaria-se, pois, em um instrumento potencialmente salvador das cidades em crise” (SELDIN, 2017, p. 44).

Nesse jogo de coisificação da cidade, o patrimônio é um artifício importante, pois conforme observa Ana Fernandes (2006, p. 58) “a história, a memória e a cidade transformam-se em supermercado de produtos e eventos produzidos para serem consumidos de maneira contínua e voraz”. A autora ainda considera que todo o aparato de criação de museus, tombamentos e registros indicam o papel do consumo cultural. Como Vaz (2004) avalia, a aplicação desse planejamento culturalizado por meio da regeneração cultural tem se difundido em inúmeras cidades, de tal forma que cada vez mais se recorre ao uso do *marketing*, ou seja, a imagem da cidade é vendida apoiando-se na tríade lazer, serviços e consumo.

A partir dessa breve explanação conceitual, a pesquisa avança para a investigação de quais seriam as principais destinações dadas aos bens ferroviários que estão inscritos na LPCF, a fim de compreender os discursos dessas iniciativas. Nesse sentido, os ofícios nos quais as prefeituras manifestaram as proposições para os bens foram analisados e os usos foram identificados e classificados da seguinte forma:

Culturais: grande variabilidade de termos é utilizada para designar proposições no sentido de fazer destes bens equipamentos culturais.

Residenciais<sup>119</sup>: referentes a bens valorados que possuem permissionários da RFFSA para fins habitacionais.

Centros comunitários: podem ser espaços apropriados de diversas maneiras pela comunidade.

Biblioteca: essa categoria foi destacada devido à carência desses equipamentos, principalmente em áreas rurais e pequenos centros urbanos<sup>120</sup>. Outra consideração para separar essa categoria é o fato de que é um uso voltado para os moradores.

Centro turístico e cultural: o termo foi utilizado pela compreensão de que era um caso singular da Estação Engenheiro Passos – Resende/RJ, localizada na Rodovia Presidente Dutra, local cuja recuperação faz sentido se for planejada como ponto de apoio aos motoristas ou mesmo como um aglutinador de informações culturais e turísticas da região.

Bens não considerados nas propostas: constituem Conjuntos Ferroviários valorados, mas cuja proposta não abrangeu a totalidade de bens edificadas.

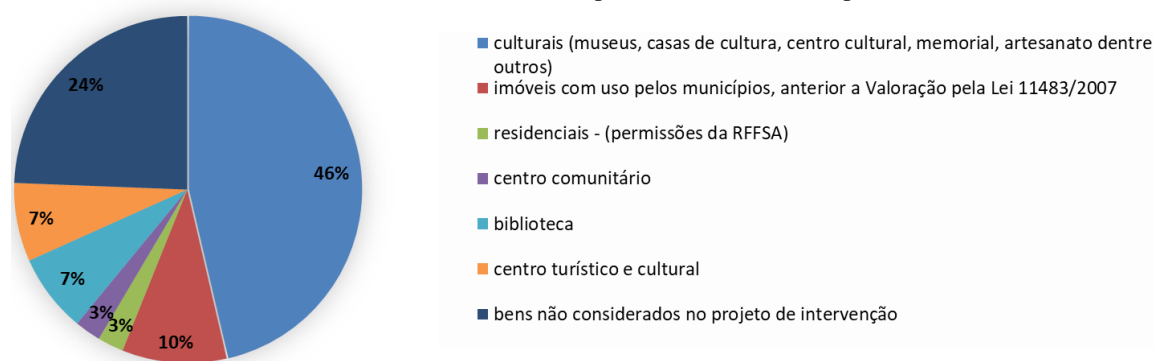
Os resultados obtidos a partir da análise demonstram que de fato há um predomínio da destinação de usos culturais para o conjunto de bens valorados pela SE/RJ. Revelou, também, que não há um planejamento global para os conjuntos ferroviários valorados, uma vez que o foco das ações recai, na maioria das vezes, sob as estações ferroviária (Gráfico 3). Nesse sentido, é necessário refletir se a redação do Art. 9º da Lei nº 11.483/2007 não tem limitado as possibilidades de usos desses bens.

---

<sup>119</sup> É importante ressaltar que a orientação nesses casos é a abertura de processo administrativo a fim de averiguar a regularização da situação dos permissionários na aquisição do bem nos casos das Casas dos Agentes. Há para esses bens uma tipologia de imóvel isolado e casos em que as dependências destinadas ao agente integram o edifício da Estação. No segundo exemplo a orientação é no sentido de garantir a permanência das famílias mediante convênios sem constituir direito de posse aos sucessores. Ambas as situações ocorreram na área de abrangência do ETM, entretanto tais casos estão sendo acompanhados pela área jurídica do IPHAN.

<sup>120</sup> Para maiores informações sobre a carência desses espaços sugere-se a consulta de uma reportagem do G1 intitulada “ Brasil tem uma biblioteca pública para cada 33 mil habitantes”, de 2017 (REIS, T., 2017).

**Gráfico 3** – Demonstrativo de usos para os bens valorados pela SE/RJ



Fonte: Elaborado pela autora (2017).

Outro aspecto que está intimamente associado à percepção do patrimônio enquanto capital simbólico é a atuação das empresas concessionárias na preservação do legado ferroviário. Um exemplo desse fato é a premiação da Revista Ferroviária<sup>121</sup>, de 2018, com a categoria de Melhor Grupo/Instituição/Empresa com investimento em Preservação Ferroviária. Naquele ano a premiação em questão foi obtida por uma operadora concessionária. A atuação das empresas privadas no campo da memória se coloca como um instrumento, tanto de reparação quanto de atenuação de conflitos advindos do próprio cotidiano de uma cidade ferroviária (acidentes, barulho, pó e transtornos cotidianos), assim como a busca de uma imagem de um passado auréo.

Após a demonstração de diversas questões suscitadas pela análise dessa documentação se torna perceptível o quão complexa é a aliança entre preservação e gestão. Esse quadro somado com uma análise realista da capacidade institucional, frente à grande carga numérica de bens ferroviários, torna urgente a reavaliação na forma de atuar sobre esse legado. Casar as variáveis de interesse das prefeituras municipais com a identificação e seleção de bens com valor cultural torna-se uma tarefa hercúlea. Nesse sentido, seria mais eficaz se a Instituição, conforme recomendação de Freire (2017), pudesse se concentrar em preservar os **lugares centrais das redes ferroviárias**, assim definido:

Resumidamente, a identificação e hierarquização dos pátios caracterizados como lugares centrais de uma rede estão relacionadas à frequência em que ocorrem as funções centrais que ele abriga, bem como à sua capacidade em estabelecer interações com os demais pátios com os quais se relacionam na rede. Estes são aspectos que demonstram fortemente a área de influência e de polarização de cada lugar central, e, em decorrência, determinar o grau de hierarquia que cada pátio exerce em relação aos demais com os quais mantém relação na rede. Os lugares centrais com mais elevados grau hierárquico serão aqueles que ofertam serviços raros e dispõem de equipamentos de mais alta especificidade. (FREIRE, 2017, p. 212)

<sup>121</sup> Sugere-se consultar o Regulamento do Prêmio da Revista Ferroviária 2018.

Assim, a autora propõe uma metodologia com critérios claros para a seleção de bens privilegiando os aspectos técnicos do funcionamento das ferrovias, sendo assim, o IPHAN poderia pautar sua política de preservação no reconhecimento, seleção e salvaguarda desses lugares centrais.

Outra observação realizada pela autora diz respeito aos demais lugares não centrais, pois para tais espaços também caberia algum tipo de acautelamento visto sua importância na leitura desse patrimônio. Tal observação gera a reflexão de que não seria possível que as prefeituras solicitassem diretamente para a SPU a cessão de lugares mais correlacionados com a escala local, de maneira a efetivamente compartilhar a competência comum dada pela Constituição Federal de 1988 que atribui à União, Estados, Distrito Federal e Municípios a obrigação de proteger o patrimônio histórico, cultural, artístico, turístico e paisagístico.

A defesa do desenvolvimento de instâncias municipais a partir de diretrizes traçadas em âmbito nacional pode permitir, ainda, uma maior interligação entre as políticas de preservação e planejamento municipal. Como pontua José Manuel Lopes Cordeiro (2011), o legado industrial geralmente possui antigas instalações fabris que ocupam grandes áreas e estão localizadas em áreas centrais, ou seja, essas regiões são atrativas para a especulação imobiliária, que é responsável pela demolição de muitos exemplares. Mas há também casos de abandono de regiões industriais que constituem problemas urbanos. O autor avalia que nesses casos em que se constate o valor patrimonial deveria ser assegurada a preservação do bem e das áreas adjacentes, sendo que os programas de requalificação deveriam ser fundamentados em avaliações profundas sobre o potencial econômico e cultural do patrimônio, de forma a conectar a preservação com as políticas urbanísticas.



### **3. Bens ferroviários como patrimônios: algumas reflexões sobre o uso**

### 3.1 Qual o lugar do uso no campo da preservação?

Uma vez que todos os edifícios que se restauram têm uma utilização, são destinados para um serviço, não se pode negligenciar este aspecto de utilidade, para fechar-se inteiramente no papel de restaurador de antigas disposições fora de uso. (VIOLLET-LE-DUC, 2006, p. 64)

Conforme demonstramos nos capítulos anteriores, o patrimônio ferroviário possui uma complexidade própria dada sua relação com o território, funcionamento linear, variedade tipológica, entre outros aspectos. Ao observamos o conjunto dos bens ferroviários fluminenses inscritos na LPCF, em sua maioria estações de pequeno e médio porte, questionamos a multiplicação de centros culturais e espaços de memória, e, como consequência, o risco da “produção de espaços vazios de significado e compostos de peças e equipamentos sem relação com a localidade”, como pondera Matos (2015).

Outro ponto observado na análise da documentação que subsidia os processos de valoração é a forma de construção da destinação desses bens, realizada inicialmente por um ofício que deve trazer alguns itens obrigatórios (histórico do bem, contextualização local, justificativa, proposta de uso, projeto e indicação da viabilidade financeiras), não avaliando o contexto de entorno do bem, além dos aspectos decisórios, na grande maioria das vezes, não contemplarem participação social.

A fim de subsidiar a discussão do **uso** no patrimônio cultural ferroviário, é preciso compreender o lugar que essa temática teve ao longo do tempo na constituição do campo da preservação. Para investigar essa trajetória, analisaremos alguns dos principais teóricos e cartas patrimoniais que abordam o patrimônio arquitetônico e urbanístico, incluindo os documentos específicos direcionados ao patrimônio industrial.

Qual o lugar do uso no campo da preservação? O que se pretende nesta seção é, partindo da compreensão do uso como um meio de se preservar o patrimônio cultural – independentemente das escolhas teóricas-metodológicas que guiam as intervenções –, reforçar que as definições em relação às possibilidades de uso ocupam um lugar importante para o êxito das intervenções. Sendo uma ação prioritária, sobretudo nas intervenções com verbas públicas, se faz necessário compreender o uso como um processo com diversas etapas.

Um dos autores que fundamentam a análise, e que se detém sobre a questão do uso no campo da preservação é o arquiteto Cyro Corrêa Lyra (2016). Ao investigar a constituição do campo por meio de revisão bibliográfica, o autor destaca a importância das ações do período

do Quatrocento, ocorridas em Roma em prol da defesa das obras de épocas passadas, através das bulas pontificais<sup>122</sup>, e também o reuso na manutenção de muitos edifícios ao longo do tempo:

Em Roma, entremeados com as ruínas, alguns edifícios sobreviveram por terem sido adaptados a usos diversos daqueles para os quais foram concebidos. São exemplos notáveis o antigo *tepidarium* das Termas de Diocleciano, que foi convertido em templo cristão, o teatro de Marcelo, transformado em habitação coletiva, e o mausoléu de Cecília Metela, situado na Via Ápia, adaptado a torre de defesa. (LYRA, 2016, p. 20)

O autor, com base na evolução do pensamento preservacionista proposto por Françoise Choay, destaca que na primeira metade do século XIX houve um afastamento da discussão da reutilização dos edifícios antigos, e que esse processo estaria na origem do pensamento preservacionista francês (LYRA, 2016, p. 21). Ao referenciar Choay (2006, p. 161), cita uma reflexão de Ludovic Vitet<sup>123</sup> (1802-1873) “o uso é uma espécie de vandalismo lento, insensível, despercebido, que arruína e deteriora quase tanto quanto a brutal devastação”. Esse posicionamento radical de Vitet tinha como contexto adaptações abusivas ocorridas na França, a exemplo da torre em que Joana D’Arc foi mantida prisioneira pelos franceses, que recebeu como novo uso um restaurante com pista de dança.

Após esse posicionamento mais radical, se fez necessário recuperar e restaurar inúmeros edifícios, conforme observa Lyra (2016). Nessa experiência verificou-se a importância do uso para obter uma preservação efetiva. No verbete sobre restauração de Viollet-le-Duc (1814-1879) essa mensagem fica bem clara:

Uma vez que todos os edifícios nos quais se empreende uma restauração tem uma destinação, são designados para uma função, não se pode negligenciar esse lado prático para se encerrar totalmente no papel de restaurador de antigas disposições fora de uso. Proveniente das mãos do arquiteto, o edifício não deve ser menos cômodo do que era antes da restauração. Com bastante frequência os arqueólogos especulativos não levam em conta essas necessidades e culpam veementemente o arquiteto de ter cedido às necessidades do presente, como se o monumento que lhe é confiado fosse seu, e como se ele não tivesse que cumprir os programas que lhe são dados. (VIOLLET-LE-DUC, 2006, p. 64).

Choay (2006) avalia a postura mais intervencionista de Viollet-Le-Duc (1814-1879) se disseminou por mais países, ao contrário da corrente representada por John Ruskin (1819-1900), mais predominante na Inglaterra. Na visão do crítico de arte britânico, a restauração era

---

<sup>122</sup> A partir do papa Martinho V (1369-1431) se sucederam bulas pontificais com a finalidade de restaurar e proteger os edifícios antigos. Mas a autora indica que a atuação era paradoxal, pois mesmo que a Igreja se pronunciasse a favor da preservação atuavam constantemente a favor da devastação de Roma e das antiguidades. CHOAY, F. **A alegoria do patrimônio**. Tradução de Luciano Vieira Machado. 3. ed. São Paulo: Estação Liberdade : Unesp, 2006.p.53.

<sup>123</sup> O pensamento de Vitet estava conectado com seus interesses pessoais como estudioso de arqueologia e, por isso, sua atenção era voltada para as ruínas, não para os monumentos íntegros.

um procedimento indesejável e, por isso, discussões mais aprofundadas sobre o uso não foram efetuadas. Sobre as restaurações, nas palavras de Ruskin<sup>124</sup> “Nós não temos o mínimo direito de fazê-lo. Eles não são nossos. Eles pertencem em parte àqueles que os construíram, em parte a todas as gerações da humanidade que nos sucederão” (RUSKIN, 2008, p. 83).

Camilo Boito (1835-1914) aprofundou as discussões das intervenções em monumentos históricos. Choay (2006) reconhece que sua formação nos campos da engenharia, arquitetura e história contribuíram para o desenvolvimento de suas teorias. Boito sintetizou os pensamentos antagônicos de Ruskin, William Morris e Viollet-le-Duc culminando na corrente do “restauro científico” ou filológico<sup>125</sup>.

Adiante, as contribuições de Alois Riegl (1858-1905) complexificaram a discussão acerca do monumento histórico, tendo enfatizado a questão do uso. Como Choay (2006, p. 168) ressalta, a tripla formação de jurista, filósofo e historiador permitiu uma abordagem até então não efetuada, com a investigação de quais seriam os valores atribuídos pela sociedade aos monumentos históricos e como esses fundamentariam a prática da preservação<sup>126</sup>.

Riegl identificou uma série de valores divididos em dois grupos: “memorização” e “contemporaneidade” (Figura 51). Choay ressalta que esses valores nem sempre são harmônicos entre si:

A análise de Riegl revela, pois, as exigências simultâneas e contraditórias dos valores de que o monumento histórico foi cumulando ao longo dos séculos. Com toda a lógica, o valor de anciandade, último a surgir, exclui o de novidade e ameaça também o valor de uso e o histórico. Mas o valor de uso contraria frequentemente o valor artístico relativo e o histórico. (CHOAY, 2006, p. 170).

---

<sup>124</sup> RUSKIN, J. **A lâmpada da memória**. Tradução de Maria Lucia Bressan Pinheiro. Cotia: [s.n.], 2008.

<sup>125</sup> Restauração arqueológica ou arquitetônica.

<sup>126</sup> A restauração tem seu lugar legitimado, todavia deveria ser efetuada quando todos os demais meios de salvaguarda, manutenção, consolidação, concertos, dentre outros tiverem fracassado. Em relação ao processo restaurativo, estabeleceu os seguintes princípios: distinção entre a parte restaurada e original, necessidade de documentação e publicização do processo restaurativo, mínima intervenção e defesa de níveis de intervenção de acordo com o tipo de bem.

**Figura 51** – Valores de Riegl



Fonte: Elaborado pela autora com base nas informações de Choay (2006).

Pelo exposto, compreende-se que Riegl classificou os valores artísticos e de uso no grupo de valores relativos à contemporaneidade. Em relação ao valor de uso:

[...] um valor terreno “de uso” relativo às condições materiais de utilização prática dos monumentos. Consubstancial ao monumento sem qualificação, segundo Riegl, esse valor de uso é igualmente inerente a todos os monumentos históricos, quer tenham conservado seu papel memorial original e suas funções antigas, quer tenham recebido novos usos, mesmo que museográficos. A ausência do valor de uso é o critério que distingue do monumento histórico tanto as ruínas arqueológicas, cujo valor é essencialmente histórico, quanto a ruína, cujo interesse reside fundamentalmente na ancianidade. (CHOAY, 2006, p. 169)

Outro pensador importante para a formação do campo preservacionista foi Gustavo Giovannoni (1873-1947). Choay (2006, p. 195) ressalta que Giovannoni foi o primeiro a pensar o “patrimônio urbano”. A sua formação de arquiteto, urbanista e engenheiro lhe permitiram olhar a cidade como um organismo estético, cujos monumentos não poderiam ser tratados de maneira isolada de seu entorno. A teoria desenvolvida por Giovannoni influenciou na elaboração da Carta de Atenas (1931) e na Carta de Restauro Italiana (1932). Em suma as diretrizes de preservação e seu entendimento em relação ao uso são as seguintes:

Em primeiro lugar, todo fragmento urbano antigo deve ser integrado num plano diretor (piano regolatore) local, regional e territorial, que simboliza sua relação com a vida presente. Nesse sentido, seu valor de uso é legitimado, ao mesmo tempo, do ponto de vista técnico, por um trabalho de articulação com as grandes redes primárias de ordenação, e do ponto de vista humano “pela manutenção do caráter social da população”. (CHOAY, 2006, p. 200, grifos nossos)

A Carta de Atenas (1931) abordou o uso nas considerações iniciais, prevendo que se mantivesse a utilização dos monumentos assegurando, assim, a vida do mesmo. Em sua análise sobre a documentação Lyra diz:

A maioria dos arquitetos que participaram do CIAM de Atenas era europeia. Defensores da renovação da arquitetura e urbanismo, esses arquitetos tinham como

objetivo a divulgação de um ideário funcionalista que só se aplicasse a áreas de expansão das cidades existentes ou à construção de novas. Para eles, o patrimônio a ser preservado era a obra excepcional, a catedral e o palácio. Na carta não são mencionados o reaproveitamento e a adaptação do entorno dessas obras, constituído na maioria dos casos de um casario medieval, geralmente degradado e insalubre, mas admite, “em certo casos, embora considere lamentável a demolição de casas insalubres [...]” (LYRA, 2016, p. 24).

Seguindo na compreensão dos principais teóricos do campo da restauração e dada a abrangência até os dias atuais da ‘Teoria de Restauração’, publicada originalmente em 1963, por Cesare Brandi (1906-1988), é importante abordar como o uso é posto nessa linha metodológica. No prefácio da edição brasileira da obra em questão, Giovanni Carbonara<sup>127</sup> destaca como preceito fundamental da restauração, a priorização da instância estética, o que coloca o bem na condição de obra de arte, ou seja, o restabelecimento funcional não é o objetivo principal do processo restaurativo. Sobre o uso:

Mas, quando se tratar, ao contrário, de obra de arte, mesmo se entre as obras de arte haja algumas que possuam estruturalmente um objetivo funcional, como as obras de arquitetura e, em geral, os objetos da chamada arte aplicada, claro está que o restabelecimento da funcionalidade, se entrar na intervenção de restauro, representará, definitivamente, só um lado secundário ou concomitante, e jamais o primário e fundamental que se refere à obra de arte como obra de arte. (BRANDI, 2016, p. 26).

A Carta de Veneza<sup>128</sup> (1964), conforme já foi exposto, simboliza a ampliação da noção de monumento histórico que passou a englobar as obras modestas com significação cultural.

Em relação ao uso orienta:

Artigo 5º - A conservação dos monumentos é sempre favorecida por sua destinação a uma função útil à sociedade; tal destinação é portanto, desejável, mas não pode nem deve alterar a disposição ou decoração dos edifícios. É somente dentro destes limites que se deve conceber e se pode autorizar as modificações exigidas pela evolução dos usos e costumes (CARTA DE VENEZA, 1964).

As análises de Lyra (2016) ressaltam que não há no documento a definição do que seria a função útil e que a segunda parte do artigo indica que não se deve alterar a disposição ou decoração dos edifícios, permitindo, assim, a compreensão de que o bem permaneça inalterado. Em relação ao uso, o mesmo pondera que: “o uso não é uma concessão, mas uma necessidade fundamental para a conservação, e, como a realidade tem mostrado, mesmo que inadequado, pode ser melhor que a ausência de utilização” (LYRA, 2016, p. 25).

As Normas de Quito (1967) trazem de forma direta a problemática da conservação e utilização econômica dos monumentos. O documento prevê a necessidade de a preservação e

---

<sup>127</sup>Giovanni Carbonara, arquiteto italiano, escreveu a introdução da edição brasileira da “Teoria da Restauração” de Cesare Brandi traduzida por Beatriz Mugayar Kühl.

<sup>128</sup> É importante ter em mente ao analisar esses documentos as diferenças entre cartas, resoluções e declarações. Conforme Kühl (2008, p. 26) as cartas adotadas pela Assembleia Geral do ICOMOS possuem caráter indicativo ou prescritivo; já as resoluções e as declarações têm como objetivo expor e dar subsídio a uma dada discussão.

utilização dos monumentos serem estabelecidas em conjunto com os planos de desenvolvimento. Assim, a utilização dos bens é vista com um meio de valorização:

Em síntese, a valorização do patrimônio monumental e artístico implica uma ação sistemática, eminentemente técnica, dirigida a utilizar todos e cada um desses bens conforme sua natureza, destacando e exaltando suas características e méritos até colocá-los em condições de cumprir plenamente a nova função a que estão destinados. (NORMA DE QUITO, 1967)

As Normas de Quito (1967) interpretam o turismo como uma possibilidade de gerar benefícios econômicos e sociais. No documento são previstos alguns instrumentos de valorização, tais como: união dos interesses cultural e econômico-turístico, estabelecimento de legislação, organização técnica e planejamento nacional. O documento também demonstra a complexidade de se intervir nos bens culturais e que a restauração por si só não é suficiente para a sua conversão em atrativo turístico:

Do ponto de vista exclusivamente turístico, os monumentos são parte do equipamento que se dispõe para operar essa indústria numa região determinada, mas à medida em que o monumento possa servir ao uso a que se lhe destina já não dependerá apenas de seu valor intrínseco, quer dizer, da sua significação ou interesse arqueológico, histórico ou artístico, mas também das circunstâncias adjetivas que concorram para ele e facilitem sua adequada utilização. Daí que as obras de restauração nem sempre sejam suficientes, por si só, para que um monumento possa ser explorado e passe a fazer parte do equipamento turístico de uma região. Podem ser necessárias outras obras de infraestrutura, tais como um caminho que facilite o acesso ao monumento ou um albergue que aloje os visitantes ao término de uma jornada de viagem. Tudo isso, mantido o caráter ambiental da região. (NORMAS DE QUITO, 1967)

A Carta do Restauo (1972) estabelece os critérios das restaurações arquitetônicas. Em relação a utilização dos edifícios monumentais foi previsto que:

Sempre com o objetivo de assegurar a sobrevivência dos monumentos, vem-se considerando detidamente a possibilidade de novas utilizações para os edifícios monumentais antigos, quando não resultarem incompatíveis com os interesses histórico-artísticos. As obras de adaptação deverão ser limitadas ao mínimo, conservando escrupulosamente as formas externas e evitando as alterações sensíveis das características tipológicas da organização estrutural e sequencia dos espaços internos. (CARTA DE RESTAURO, 1972 ).

A Declaração de Amsterdã (1975) ressalta a importância da proteção do patrimônio arquitetônico, buscando superar a ação pontual sobre os monumentos e sítios isolados. Outra questão a ser destacada é o entendimento da conservação do patrimônio arquitetônico como algo que permite economizar os recursos. A preservação deve ser efetuada em conjunto com o planejamento urbano, incluindo a população, desde as etapas de estudo até os momentos decisórios. Em relação ao uso:

Ficou demonstrado que as construções antigas podem receber novos usos que correspondam às necessidades da vida contemporânea. A isso se acrescenta que a conservação atrai artistas e artesãos bem qualificados, cujo talento e conhecimento devem ser mantidos e transmitidos. Finalmente, a reabilitação do habitar existente contribui para a redução das invasões de terras agrícolas e permite evitar ou atenuar

sensivelmente os deslocamentos da população, o que constitui um benefício social muito importante na política de conservação. (DECLARAÇÃO DE AMSTERDÃ, 1975, grifos nossos)

A Recomendação de Nairóbi (1976), reitera muitos temas abordados na Declaração de Amsterdã sobre a salvaguarda dos conjuntos históricos ou tradicionais e explicita a necessidade de uma série de medidas nos planos: jurídicos e administrativo; técnicas, econômicas e sociais; pesquisa, ensino e informação e, por fim, cooperação internacional. Na parte de medidas jurídicas e administrativas, o documento enfatiza a necessidade da legislação impedir o aumento especulativo dos valores imobiliários, por meio de medidas de planejamento urbano, como direito de preempção, intervenção compulsória, ordenamento territorial e o estabelecimento de sanções em caso de danos. Em relação à participação social e o uso nas ações de revitalização cultural:

A proteção e a restauração deveriam ser acompanhadas de atividades de revitalização. Seria, portanto, essencial manter as funções apropriadas existentes e, em particular, o comércio e o artesanato e criar outras novas que, para serem viáveis a longo prazo, deveriam ser compatíveis com o contexto econômico e social, urbano, regional ou nacional em que se inserem. O custo das operações de salvaguarda só podem ser colocados corretamente se houver a referência a essas duas escalas de valor. Essas funções teriam que se adaptar às necessidades sociais, culturais e econômicas dos habitantes, sem contrariar o caráter específico do conjunto em questão. Uma política de revitalização cultural deveria converter os conjuntos históricos em polos de atividades culturais e atribuir-lhes um papel essencial no desenvolvimento cultural das comunidades circundantes. (RECOMENDAÇÃO DE NAIRÓBI, 1976)

Ao analisar a Carta de Nairóbi, Lyra (2016) destaca que dentre as ações que abordam a temática do uso, é perceptível um direcionamento para os usos comerciais que valorizam o artesanato e novas funções culturais (museus, bibliotecas, galerias de arte) conectados com a conversão em pólos culturais. Uma questão importante levantada pelo autor foi a ausência da menção do uso habitacional.

A Carta de Burra (1980) traz em seu primeiro artigo algumas definições que aprofundam a discussão das intervenções e dos novos usos do patrimônio edificado:

- [...] - o termo conservação designará os cuidados a serem dispensados a um bem para preservá-lo as características que apresentem uma significação cultural. De acordo com as circunstâncias, a conservação implicará ou não a preservação ou a restauração, além da manutenção; ela poderá, igualmente, compreender obras mínimas de reconstrução ou adaptação que atendam às necessidades e exigências práticas. [...] - adaptação será o agenciamento de um bem a uma nova destinação sem a destruição de sua significação cultural. - o uso compatível designará uma utilização que não implique na mudança na significação cultural da substância, modificações que sejam substancialmente reversíveis ou que requeiram um impacto mínimo. (CARTA DE BURRA, 1980)

Na parte seguinte da Carta de Burra (1980), fica expresso: “Artigo 2º O objetivo da conservação é preservar a significação cultural de um bem, ela deve implicar as medidas de



segurança e manutenção, assim como disposições que prevejam sua futura destinação”. Diante do exposto, é perceptível que o documento ressalta a possibilidade de conciliar a preservação da significação cultural com um novo uso, desde que o mesmo seja compatível com o bem e atendam aos princípios de mínimo impacto e reversibilidade. Lyra (2016) ressalta o aprofundamento em relação às definições e delimitações relativas ao uso na Carta de Burra (1980).

A Conferência de Nara (1994) debateu a autenticidade e necessidade que as discussões sobre os valores patrimoniais sejam efetuadas a partir dos contextos culturais dos bens.

No ano seguinte foi realizada a reunião do Cone Sul resultando na Carta de Brasília, que traz essas discussões para a realidade latina-americana. Algumas questões podem ser percebidas como a defesa do respeito pela diversidade cultural. A autenticidade foi compreendida como sendo a correspondência entre o objeto material e seu significado, sendo que a mensagem ultrapassa a dimensão material do bem. Em relação aos novos usos:

A adoção de novos usos para aqueles edifícios de valor cultural é factível desde que exista reconhecimento apriorístico do edifício e diagnóstico preciso de quais intervenções aceita e suporta. Em todos os casos, é fundamental a qualidade da intervenção, e que os novos elementos a serem introduzidos sejam de caráter reversível e se harmonizem com o conjunto.

Em edifícios e conjuntos de valor cultural, as fachadas, a mera cenografia, os fragmentos, as colagens são desaconselhadas porque levam à perda de autenticidade intrínseca do bem. (CARTA DE BRASÍLIA, 1995)

A Declaração de Sofia (1996) enfatiza a ideia do respeito à pluralidade em relação ao patrimônio. O documento prevê a necessidade de se relacionarem as áreas culturais e os monumentos históricos com o entorno físico e a dimensão social e ressalta que “isto significa sua inserção nas diversas áreas do contexto histórico contemporâneo, nas diferentes atividades cotidianas, considerando sempre o conhecimento empírico e as habilidades da população”.

Assim, o documento prevê o enfrentamento do desafio econômico e o risco de que o turismo seja colocado como alternativa viável em todos os casos, salientando os riscos da comunidade local perder o patrimônio herdado. Há uma recomendação clara no estabelecimento dos usos turísticos:

As atividades turísticas, por outro lado, não podem pretender utilizar o patrimônio assegurando apenas o respeito ao seu significado e a sua mensagem. Para que esta fruição seja viável e válida, serão necessários sempre estudos analíticos e inventários completos, como o objetivo de explicitar os diversos significados do patrimônio no mundo contemporâneo e justificar as novas modalidades de uso a que se propõem. (DECLARAÇÃO DE SOFIA, 1996).

A Carta de Cracóvia (2000)<sup>129</sup> conceitua que a conservação se realiza por diferentes operações a saber: controle do meio ambiental, manutenção, reparação, restauro, renovação e a reabilitação. Os princípios de autenticidade e integridade são reiterados como importantes de serem mantidos e observados nos projetos de restauro. Em relação às intervenções para adaptação de um edifício aos novos usos, o documento indica que:

4 [...] Se for necessário para o uso adequado do edifício, podem-se incorporar elementos espaciais e funcionais, mas estes devem exprimir a linguagem da arquitectura actual. [...]

6. O objectivo da conservação dos monumentos e dos edifícios com valor histórico, que se localizem em meio urbano ou rural, é o de manter a sua autenticidade e integridade, incluindo os espaços interiores, o mobiliário e a decoração, de acordo com o seu aspecto original. Tal conservação requer um “projecto de restauro” apropriado, que defina os métodos e os objectivos. Em muitos casos, requer-se ainda um uso apropriado para os monumentos e edifícios com valor histórico, compatível com os seus espaços e o seu significado patrimonial. As obras em edifícios com valor histórico devem analisar e respeitar todas as fases construtivas pertencentes a períodos históricos distintos. (CARTA DE CRACÓVIA, 2000)

Outro aspecto abordado tange a gestão das cidades históricas e do património em geral, há a indicação da necessidade de controle das decisões tomadas, da ponderação em relação à adoção do turismo cultural e reiteração da necessidade de ampla participação social:

11. A gestão das cidades históricas e do património cultural em geral, tendo em conta os contínuos processos de mudança, transformação e desenvolvimento, consiste na adopção de regulamentos apropriados, na tomada de decisões, que implicam necessariamente escolhas, e no controlo dos resultados. Um aspecto essencial deste processo, é a necessidade de identificar os riscos, de antecipar os sistemas de prevenção apropriados e de criar planos de actuação de emergência. O turismo cultural, apesar dos seus aspectos positivos para a economia local, deve ser considerado como um risco. Deve prestar-se uma particular atenção à optimização dos custos envolvidos. A conservação do património cultural deve constituir uma parte integrante dos processos de planeamento económico e gestão das comunidades, pois pode contribuir para o desenvolvimento sustentável, qualitativo, económico e social dessas comunidades.

12. A pluralidade de valores do património e a diversidade de interesses requerem uma estrutura de comunicação que permita uma participação efectiva dos cidadãos no processo, para além dos especialistas e gestores culturais. Caberá às comunidades adoptar os métodos e as formas apropriadas para assegurar uma verdadeira participação dos cidadãos e das instituições nos processos de decisão (CARTA DE CRACÓVIA, 2000).

As reflexões acerca das teorias de conservação e restauração ainda estão em curso, com destaque para os questionamentos e proposições de Salvador Muñoz Viñas (2003) expostas no livro *Teoría contemporánea de la restauración*<sup>130</sup>. Um aspecto que se relaciona com a discussão

---

<sup>129</sup> Esse documento está disponível no site da instituição portuguesa *Património Cultural* de Portugal, por isso, a redação possui algumas diferenças em relação ao idioma.

Disponível em: <<http://www.patrimoniocultural.gov.pt/pt/patrimonio/cartas-e-convencoes-internacionais-sobre-patrimonio/>>. Acesso em 08 fev. 2019.

<sup>130</sup> Salvador Muñoz Viñas é professor na Universidade Politécnica de Valência na disciplina de Conservação e Restauração de Bens Culturais.

proposta nessa dissertação conecta-se às questões éticas da restauração, enfatizando a importância de se considerar a experiência e o saber do usuário, buscando uma atuação mais democrática:

De forma habitual, muchas personas vinculadas al trabajo de Restauración (restauradores, historiadores del arte, y desde hace un tiempo también físicos, químicos, biólogos, etc.) cuestionan la legitimidad de los no expertos para poder juzgar el trabajo realizado por su carencia de preparación o de información. Sin embargo, esa legitimidad existe. Cualquier individuo afectado por la alteración de un símbolo tiene no sólo derecho, sino también motivos y autoridad para hacer su opinión al respecto. Esto incluye al historiador experto en el tema o al erudito especializado, pero también al usuario habitual del símbolo. Los argumentos de tipo académico o tecnocientífico no deben convertirse en únicos en una actividad en la que el objetivo último es de tipo simbólico o comunicativo: esta forma de enfocar la cuestión es elitista y restrictiva. La ética contemporánea de la Restauración pretende contemplar el mayor número posible de formas de entender el objeto y atender equilibradamente a todas sus funciones: no sólo a las que cumple para los expertos, sino también a las que cumple para el resto de los *usuarios*, para su *target audience*, para su público. Desde el punto de vista ético, la mejor Restauración es la que proporciona más satisfacción a más gente, o aquella que produce una suma de satisfacciones mayor [...] Si los objetos del patrimonio pertenecen a una ciudad, a una nación, a la Humanidad, estos colectivos deberían ser atendidos; en este sentido, la presunción de que sobre el patrimonio de muchos sólo deben decidir los expertos es una forma de dominio tecnocrático - es decir, aristocrático. (VIÑAS, 2013, p. 162)

As questões específicas do patrimônio industrial são expressas na Carta de Nizhny Tagil (2003) e nos Princípios de Dublin (2011)<sup>131</sup>. A primeira aborda as formas de proteção legal do patrimônio industrial, destacando a necessidade de se estabelecer uma proteção abrangente que inclua as fábricas e máquinas, estruturas, áreas de resíduos e ruínas. Como é perceptível, houve a construção, ao longo do tempo, do entendimento de que os programas de conservação sejam integrados às políticas econômicas e urbanísticas, com participação das comunidades locais, reforçando-se essas diretrizes no caso específico do patrimônio industrial. Em relação aos sítios mais relevantes:

iii. Os sítios mais importantes devem ser integralmente protegidos e não deve ser autorizada nenhuma intervenção que comprometa a sua integridade histórica ou a autenticidade da sua construção. A adaptação coerente, assim como a reutilização, podem constituir formas apropriadas e econômicas de assegurar a sobrevivência de edifícios industriais, e devem ser encorajadas mediante controles legais apropriados, conselhos técnicos, subvenções e incentivos fiscais. (CARTA DE NIZHNY TAGIL, 2003).

Em relação à adaptação dos sítios industriais, a Carta de Nizhny Tagil (2003) indica:

iv. A adaptação de um sítio industrial a uma nova utilização como forma de se assegurar a sua conservação é em geral aceitável salvo no caso de sítios com uma particular importância histórica. As novas utilizações devem respeitar o material específico e os esquemas originais de circulação e de produção, sendo tanto quanto

---

VIÑAS, S. M. **Teoría contemporánea de la Restauración**. Madrid: Sintesis, 2013.

<sup>131</sup> As traduções foram feitas pela Associação Portuguesa de Patrimônio Industrial, por isso a escrita possui pequenas variações em relação ao nosso idioma.

possível compatíveis com a sua anterior utilização. É recomendável uma adaptação que evoque a sua antiga actividade.

v. Adaptar e continuar a utilizar edifícios industriais evita o desperdício de energia e contribui para o desenvolvimento económico sustentado. O património industrial pode desempenhar um papel importante na regeneração económica de regiões deprimidas ou em declínio. A continuidade que esta reutilização implica pode proporcionar um equilíbrio psicológico às comunidades confrontadas com a perda súbita de uma fonte de trabalho de muitos anos.

vi. As intervenções realizadas nos sítios industriais devem ser reversíveis e provocar um impacto mínimo. Todas as alterações inevitáveis devem ser registadas e os elementos significativos que se eliminem devem ser inventariados e armazenados num local seguro. Numerosos processos industriais conferem um cunho específico que impregna o sítio e do qual resulta todo o seu interesse.

Na introdução do documento Princípios de Dublin (2011), é ressaltada a vulnerabilidade dessa tipologia por inúmeros motivos, tais como: desconhecimento, percepções negativas, questões ambientais e complexidade. Em relação às estruturas ou aos sítios industriais com reconhecida importância patrimonial e em atividade, a Carta prevê que:

8. No caso das estruturas industriais ou de sítios de importância patrimonial que se encontram em actividade, deve reconhecer-se que o seu contínuo uso e funcionamento pode retirar algum do seu significado patrimonial e, por conseguinte, devem-se proporcionar condições adequadas para a sua sustentabilidade física e económica, como instalações operacionais de produção ou de extracção. Ao implementar regulamentos actuais, tais como códigos de construção, requisitos ambientais ou estratégias de redução de risco para enfrentar as ameaças de origem natural ou humana, as suas características técnicas específicas devem ser respeitadas. [...]

10. A manutenção do uso original ou de uma nova utilização compatível constitui a solução de conservação mais frequente e, muitas vezes, a mais sustentável para assegurar a conservação de sítios ou estruturas de património industrial. Os novos usos devem respeitar os elementos significativos existentes, como os equipamentos, os padrões de circulação ou a distribuição das actividades. [...]

11. Sempre que possível, as intervenções físicas devem ser reversíveis e respeitar o carácter histórico do sítio, e os vestígios ou marcas que para tal contribuem. [...]

12. Em caso de obsolescência, desmantelamento e / ou adaptação de sítios ou estruturas industriais de interesse patrimonial, os processos industriais devem ser documentados, particularmente quando os seus componentes tiverem de ser demolidos e as máquinas removidas. A sua forma material, o seu funcionamento e localização, assim como a sua função no processo industrial, devem ser exaustivamente documentadas. Histórias orais e / ou escritas de pessoas ligadas a estes processos de trabalho devem ser também recolhidas. (TICCIH, 2011, grifos nossos)

A Carta de Sevilha (2018) traz algumas problemáticas importantes para a reflexão sobre o uso, dentre as quais destacamos:

1. Interviniendo críticamente: las arquitecturas y los paisajes industriales. El impacto de la generalización de las prácticas de intervención arquitectónica y paisajística en los espacios industriales aconseja revisar los criterios de intervención para establecer un marco consensuado en el que se pueda conciliar la conservación de sus valores, la activación de sus potencialidades y la sostenibilidad del proyecto junto a la diversificación de nuevos usos. [...] 6. Construyendo el territorio: el patrimonio de las obras públicas. Las estrechas relaciones existentes entre las arquitecturas de la industrialización, las infraestructuras de las obras públicas, del transporte y de la energía, junto a los equipamientos sociales y residenciales derivados de la industrialización, conforman una trama y un paisaje, que deben integrarse en las estrategias de protección. [...] 4. Ordenando el territorio: las geografías del Patrimonio

Industrial. La diversidad de los marcos geográficos en los que se enclavan los testimonios del patrimonio industrial y los diferentes intereses de los agentes socioeconómicos que en ellos interactúan nos exigen identificar sus lógicas territoriales, medioambientales y las afecciones del planeamiento urbano y regional.

5. Interpretando la obsolescencia: conceptos, relatos y formatos. La imparable acumulación de los restos materiales y de los testimonios inmateriales de la cultura industrial derivada de la aceleración histórica producida desde la primera Revolución Industrial y de la vertiginosa obsolescencia inherente al actual sistema económico, necesitan de una renovación de los sistemas de conservación, museología y museografía.

6. Construyendo el territorio: el patrimonio de las obras públicas. Las estrechas relaciones existentes entre las arquitecturas de la industrialización, las infraestructuras de las obras públicas, del transporte y de la energía, junto a los equipamientos sociales y residenciales derivados de la industrialización, conforman una trama y un paisaje, que deben integrarse en las estrategias de protección. [...] 8. Gestionando se mantiene: cómo conseguir unas buenas prácticas. La problemática de la financiación inicial y del sostenimiento económico posterior de los espacios intervenidos del Patrimonio Industrial es uno de los factores cruciales de la gestión de los proyectos, tanto en lo que se refiere a los agentes que intervienen como en la definición de programas de usos viables, siendo necesario establecer un banco de buenas prácticas. 9. Participando se incluye: el patrimonio no tiene dueño, es de todos. La generación de un nuevo modelo de sociedad más abierta y participativa en los temas que afectan al patrimonio cultural y a sus paisajes demanda la obligación de diseñar modelos participativos que, en el caso del Patrimonio Industrial, favorezcan los procesos de apropiación social por parte de las comunidades y entidades del entorno de estos bienes (CENTRO DE ESTUDIOS ANDALUCES; TICCIH ESPAÑA; ESCUELA TÉCNICA DE ARQUITECTURA DE LA UNIVERSIDAD DE SEVILLA, 2019, p. 18-20).

Esse documento traz aspectos pertinentes para as discussões desenvolvidas no presente trabalho. Inicialmente, destacamos a previsão da sustentabilidade da intervenção conjugada com a previsão da diversificação de usos, reconhecendo que os bens industriais conformam uma paisagem e uma trama que devem ser integradas na gestão territorial, bem como, o fortalecimento da necessidade de modelos participativos nas decisões sobre a preservação do Patrimônio Industrial.

É perceptível que muitas das orientações presentes nas duas primeiras cartas (Carta de Nizhny Tagil e Princípios de Dublin), especificamente direcionadas para o patrimônio industrial, abordam a temática da definição de novos usos, mantendo a coerência com o entendimento construído ao longo do tempo no campo da preservação. A Carta de Sevilha (2018) avança em alguns entendimentos, ao conseguir abordar com maior clareza as problemáticas específicas do patrimônio industrial, com ênfase na necessidade de participação social.

Uma questão que se pode destacar como recorrente em relação ao patrimônio industrial está ligada às perdas econômicas da população local pela extinção dos postos de trabalho, sendo que a reutilização pode propiciar ganhos econômicos para a comunidade. A Carta de Nizhny

Tagil (2003) ressalta a importância de atividades de divulgação (publicações, exposições, uso de diferentes mídias) sobre os bens, a fim de facilitar o acesso e promover o turismo.

Diante do exposto, podemos perceber que o entendimento em relação ao lugar do uso, no campo da preservação, foi se modificando ao longo do tempo. Inicialmente o uso era percebido de forma polarizada e os bens culturais eram compreendidos como intocáveis, ou seu uso era realizado de forma indiscriminada. Como observa Kühl (2008), a percepção consolidada é a do uso como um meio de preservação, e não como um fim em si mesmo. O tema do uso enfrentou diversos dilemas ao longo do tempo:

- a) Em relação à sustentabilidade econômica das atividades de preservação - incentivo do turismo cultural na década de 1960 e posterior revisão devido aos resultados nem sempre satisfatórios, desgaste da fórmula de equipamentos culturais e estímulo para usos polifuncionais (moradia, trabalho e atividades cotidianas).
- b) A participação social é reconhecida como fundamental nas diversas etapas das ações em bens culturais edificados nas cartas e convenções analisadas. Entretanto, a aplicabilidade dessa orientação tem inúmeras dificuldades. Os debates recentes sobre o escopo teórico da restauração colocam em xeque o predomínio das decisões centralizadas apenas no saber técnico.
- c) O patrimônio industrial possui desafios próprios devido à escala que muitos desses bens possuem; a perda econômica em muitos locais ainda é perceptível e, nesse sentido, o reuso passa a ser uma importante ferramenta para o estabelecimento de cidades mais sustentáveis, assim como contribui com ações para incentivar o retorno de postos de trabalho.

### 3.2 O uso dos patrimônios ferroviários: o quê ou como definir?

[...] Na verdade, já não é tão prioritário tombar edifícios monumentais. Ninguém sabe o que fazer com eles e começa a ficar difícil inventar e conservar tantos museus. Muito mais urgente é manter as cidades vivas, oxigenar sua água, em vez de trocá-la de vez, deixando apenas os peixes e alguns enfeites no aquário. Os urbanistas começam a duvidar de ações revolucionárias que viram tudo de pernas para o ar, mas que deixam intocada a sua capacidade de designar sim e não (SANTOS, 1986, p. 61).

Tendo o questionamento que intitula essa subseção como fio condutor da discussão aqui proposta – O uso dos patrimônios ferroviários: o quê ou como definir? –, será refletido se a questão possui apenas uma dimensão de uma dada destinação ou se seria um processo mais amplo e complexo.

Como o arquiteto, urbanista e antropólogo Carlos Nelson F. Santos (1986) já advertia em seu texto “Preservar não é tombar, renovar não é por tudo abaixo” sobre a problemática – o que fazer com os edifícios e áreas urbanas tombadas? –, enfatizando o desgaste da fórmula de transformação dos bens tombados em espaços museais, a questão permanece extremamente atual. Como visto, a busca pela sustentabilidade nos aspectos socioeconômicos esteve sempre presente no campo da preservação de bens culturais. Santos (1986) aduzia que visando a preservação de áreas urbanas, nem sempre se consideram os interesses dos moradores das mesmas, especialmente das populações pobres. Em suas palavras:

É uma pena que, em geral, quando se pensa em “preservar” uma área urbana qualquer, tudo o que se invente logo implique tirar aquela gente pobre que está lá, encardindo, incomodando. Ninguém pensa que seções inteiras de nossas cidades não estariam aí, em pé, se não fossem usadas por hoteizinhos, oficinas, lojinhas, prostitutas, bares, depósitos, manufaturas, clubes e associações, cabeças de porco... Pardieiros sim, mas vivos, funcionando. Se alguém quiser saber a diferença, deixe uma casa nova em folha vazia, sem uso nenhum por uns cinco anos. Virará uma ruína. Temos que agradecer, portanto, às camadas mais pobres. Há quase duzentos anos são os maiores guardiães do nosso patrimônio. Já é tempo de tentar retribuir-lhes o favor, dignificando os espaços em que vivem e trabalham, sem espoliá-los (SANTOS, 1986, p. 63).

A situação levantada por Santos (1986) demonstra a relação nem sempre harmônica entre a função social de um imóvel, a memória e o direito à cidade. Inicialmente, é preciso compreender que a Constituição Federal brasileira em seu Art. 5º assegura o direito à propriedade mediante o cumprimento de sua função social. A função social para as propriedades urbanas é assim definida:

Art. 182. A política de desenvolvimento urbano, executada pelo Poder Público municipal, conforme diretrizes gerais fixadas em lei, tem por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantir o bem-estar de seus habitantes.

[...]

§ 2º A propriedade urbana cumpre sua função social quando atende às exigências fundamentais de ordenação da cidade expressas no plano diretor (BRASIL, 1988).

Em suma, o princípio de função social busca a prevalência do interesse comum sobre o interesse individual da propriedade. Nesse sentido, a exploração econômica da propriedade em ambos contextos, rural e urbano, deve obedecer alguns padrões mínimos estabelecidos nos planos diretores municipais que visam a manutenção de um ambiente equilibrado nas dimensões social e ambiental.

A regulamentação dos artigos 182 e 183 da Política Urbana ocorreu apenas em 10 de julho de 2001 com a aprovação da Lei nº 10.257, conhecida como Estatuto das Cidades, que estabelece alguns pilares para um adequado e eficiente planejamento urbano, como o combate da especulação imobiliária por meio de instrumentos jurídicos que dificultem a retenção de solo urbano não edificado, subutilizado ou não utilizado, e a gestão democrática das cidades por meio da participação social em audiências, conselhos, planos diretores e outros. Outro fundamento da legislação em questão é a procura pela justa distribuição dos benefícios e ônus do processo de urbanização, ou seja, superar a realidade de algumas cidades brasileiras com investimentos concentrados em determinadas áreas. Por fim, foi prevista a regularização fundiária e urbanização de áreas ocupadas por população de baixa renda.

O artigo de Fabrício O. Zanoli (2017), traz algumas considerações sobre as dimensões relativas à função social e memorial tanto da cidade quanto de bens arquitetônicos tombados. Seu estudo aborda o movimento O Centro Antigo Sangra<sup>132</sup> que ocorre em Salvador/BA se posicionando contra as proposições de um programa de revitalização urbana<sup>133</sup> lançado pela Prefeitura Municipal e pelo IPHAN intitulado *Revitaliza*, cuja tônica visa à introdução de usos voltados para o atendimento das necessidades de turistas com maior renda em detrimento dos moradores, resultando em uma proposta excludente.

Em seguida, o autor enfoca o caso do Forte de São Paulo, imóvel tombado pelo IPHAN localizado em Salvador<sup>134</sup>, com uma ocupação de aproximadamente dezoito famílias. Nesse caso, existe uma ação civil pública com uma proposta para que o Serviço de Patrimônio da

---

<sup>132</sup> FERNANDES, A.; FIGUEIREDO, G. C.; HUAPAYA, E. **Práticas coletivas e o direito à cidade em Salvador, Bahia**. Salvador: Universidade Federal da Bahia. Faculdade de Arquitetura. Programa de Pós-graduação, 2017. 72 p

<sup>133</sup> As intervenções para o Centro Histórico de Salvador foram abordadas em reportagem realizada pelo The Intercept. Disponível em: < <https://theintercept.com/2019/04/21/salvador-centro-historico-pelourinho/>>. Acesso em: 06 mai. 2019.

<sup>134</sup> Bem inscrito nos Livros do Tombo das Belas Artes e Histórico, em 1938, conforme o processo de tombamento nº 0155-T-38.



União (SPU) ceda a área para fins de regularização fundiária ao órgão que se comprometer com a realocação dos ocupantes para realização das obras. Nesse impasse, o IPHAN alegou a impossibilidade de participar de uma negociação para regularização fundiária ou mesmo do projeto de habitação de interesse social. Por meio desse exemplo, é possível compreender que em certos casos as ações relativas à regularização fundiária são mais urgentes. Nesse sentido, é fundamental que a Instituição incorpore a dimensão urbanística em sua atuação, ou ao menos a discuta em suas ações.

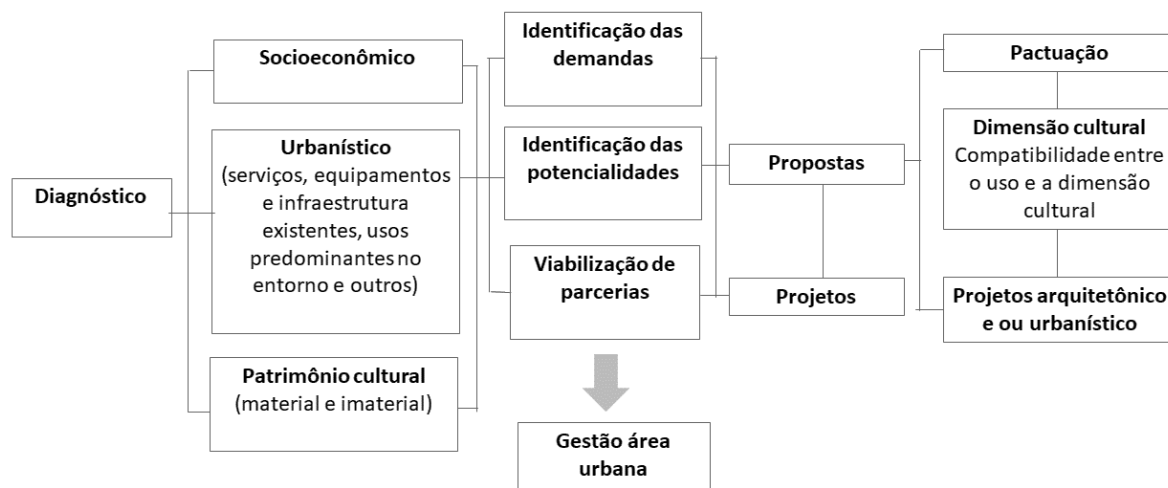
Muitas das destinações sobre o patrimônio cultural edificado ou em áreas urbanas é influenciado pelo processo de mercantilização das cidades, sendo ainda necessário aprofundar os estudos de como essas abordagens impactam as ações realizadas nas cidades de pequeno e médio porte brasileiras, contexto da maioria das cidades fluminenses analisadas nesta pesquisa. Jacques (2004) avalia que podem conviver nos discursos relativos a uma mesma cidade correntes antagônicas como o incentivo de áreas para a especulação imobiliária e propostas preservacionistas para os centros históricos, ressaltando que muitas vezes os patrocinadores de ambas são os mesmos, atuando de forma não inclusiva em relação às demandas da população. A análise da autora sobre o espaço produzido:

Neste novo processo urbano do mundo globalizado a cultura vem se destacando como estratégia principal da revitalização urbana pois esses particularismos culturais geram slogans que podem marcar um lugar singular no competitivo mercado internacional, onde cidades do mundo inteiro disputam turistas e investimentos estrangeiros. Essa contradição – as imagens de cidades, a princípio fruto de culturas distintas, que curiosamente acabam se parecendo cada vez mais entre si – pode ser explicada: cada vez mais essas cidades precisam seguir um modelo internacional extremamente homogeneizador, imposto pelos financiadores multinacionais dos grandes projetos de revitalização urbana. Este modelo visa basicamente o turista internacional – e não o habitante local – e exige um certo padrão mundial, um espaço urbano tipo, padronizado. Como já ocorre com os espaços padronizados das cadeias dos grandes hotéis internacionais, ou ainda dos aeroportos, das redes de *fast food*, dos *shopping centers*, dos parques temáticos ou dos condomínios fechados, que também fazem com que as grandes cidades mundiais se pareçam cada vez mais, como se formassem todas uma única imagem [...] (JACQUES, 2004, p. 24).

O uso dos patrimônios ferroviários seria uma questão de qual uso? Ou o questionamento passaria pela forma de defini-lo? Frente ao exposto, as questões aqui postas passam pela discussão de como tomar as decisões em relação a um novo uso de um bem protegido e a percepção de que a escolha do novo uso deve ser vista como uma etapa importante e integrante do processo de intervenção nesse bem, sendo que se essa decisão for efetuada de forma inclusiva, pode ser um poderoso antídoto contra as ações homogeneizantes efetuadas no espaço urbano.

Ao apreender o uso como uma processo decisório (Figura 52) que compreende as etapas de diagnóstico, propostas e pactuação, a fim de alimentar a execução dos projetos arquitetônico e/ou urbanístico, assim como a gestão (definição da forma de funcionamento da área ou edificação) potencializam-se as probabilidades de êxito.

**Figura 52** – A etapas da definição do uso



Fonte: Elaborada pela autora.

Incorporar o saber de quem mora na área ou no imóvel nesse processo pressupõe uma aproximação da Instituição com o morador, tanto na etapa de diagnóstico quanto nas demais fases de elaboração das propostas e pactuação para que, de fato, haja uma participação ativa. A realização desse trabalho deve ser pensada a partir da constituição de uma equipe interdisciplinar (com profissionais das áreas da geografia, história, arquitetura, urbanismo, educação, ciências sociais, entre outras), conforme as necessidades específicas de cada contexto.

Juliana Guaraná e Sonia Fleury (2008) informam que no Brasil a noção de participação social ganha importância no final da década de 1970 com o movimento em prol da democratização. Nesse processo, a atuação de movimentos populares, a exemplo do movimento sindical paulista, foi determinante para a queda da ditadura. Tendo esse contexto de mobilização da sociedade civil, a Constituição Federal de 1988 incorporou quatorze princípios participativos<sup>135</sup>.

<sup>135</sup> Dentre os quatorze princípios estabelecidos, encontra-se o de participação da sociedade civil em deliberações sobre políticas públicas relacionadas a crianças e adolescentes, assistência social e saúde, por meio dos chamados conselhos setoriais. Esses conselhos foram criados no interior do Poder Executivo, contando com a participação da sociedade civil e com a presença de representantes de provedores de serviços privados – no caso, representantes dos sistemas nacionais de assistência social e saúde. O papel dos participantes nos conselhos setoriais seria

Dentre as áreas de políticas sociais que utilizam como instrumento participativo os conselhos, se destacam os Conselhos de Saúde e de Orçamento Participativo<sup>136</sup>. Tais instrumentos esbarram em uma série de limitações que dificultam e comprometem o pleno funcionamento dos mesmos.

Guaraná e Fleury (2008) enfatizam que as relações patrimonialistas, personalistas e clientelistas atuam sobre os canais de participação popular e, muitas vezes, se sobrepõem a uma efetiva participação cidadã. Entretanto, mesmo reconhecendo que apenas introduzir canais participativos não efetiva o pleno direito à participação, é importante o estímulo e o fortalecimento dos mesmos a fim de continuar a caminhada em prol da efetivação da democracia.

Com o objetivo de refletir sobre novas práticas na forma de desenvolver projetos de intervenções, com ênfase no caráter participativo, destacamos o projeto coletivo de intervenções urbanísticas e social, denominado Campos Elísios Vivo, realizado para uma área do bairro Campos Elísios, em São Paulo. A escolha desse projeto ocorreu por considerarmos uma experiência de boas práticas principalmente na etapa de reconhecimento do território e da produção participativa das propostas. A partir das reflexões produzidas sobre esse estudo propõe-se pensar alguns aspectos dos processos decisórios que poderiam ser aplicados aos patrimônios ferroviários.

A intervenção proposta<sup>137</sup> é uma iniciativa do Fórum Aberto Mundaréu da Luz, um coletivo constituído em maio de 2017 com diversos grupos e instituições com atuação na área<sup>138</sup>. O objetivo do coletivo é propor alternativas para a região a partir do diálogo com

---

deliberar, juntamente com o poder público, sobre políticas a serem adotadas, exercer controle direto e regular as ações do governo.

GUARANÁ, J.; FLEURY, S. Gestão participativa como instrumento de inclusão democrática: o caso dos Comitês Gestores de Bairro do Programa Nova Baixada. **RAE-Revista de Administração de Empresa**, v. 48, p. 94-103, jul. 2008. Disponível em: <<http://bibliotecadigital.fgv.br/ojs/index.php/rae/article/view/36695/35471>>. Acesso em: 26 jun. 2019.

<sup>136</sup> A experiência pioneira com Orçamento Participativo ocorreu em Porto Alegre/RS a partir de 1989.

<sup>137</sup> Disponível em:< <https://mundareudaluz.org/camposeliseosvivo/>>. Acesso em 23 de fev. 2018.

<sup>138</sup> No site estão listados os seguintes grupos integrantes do Fórum Aberto Mundaréu da Luz: Ação da Cidadania, Centro de Convivência É de Lei, Centro Gaspar Garcia de Direitos Humanos, Companhia de Teatro Mungunzá, Companhia de Teatro Pessoal do Faroeeste, A Craco Resiste, Defensoria Pública de São Paulo, núcleos especializados: Promoção e Defesa dos Direitos das Mulheres (Nudem), Habitação e Urbanismo (Nehaburb), Cidadania e Direitos Humanos (NECDH), Direitos do Idoso e da Pessoa com Deficiência (Nediped), FLM – Frente de Luta por Moradia, Frente Estadual de Luta Antimanicomial (Feasp-SP), Goma Oficina, IAB-SP – Instituto de Arquitetos do Brasil/São Paulo, INNPD – Iniciativa Negra por uma Nova Política Sobre Drogas, Instituto Pólis, LabCidade – Laboratório Espaço Público e Direito à Cidade/FAUUSP, LabJUTA – Laboratório Justiça Territorial/UFABC, LEVV – Laboratório de Estudos da Violência e Vulnerabilidade Social/Mackenzie, Moradores e comerciantes das quadras 36, 37 e 38 do bairro Campos Elíseos, Mosaico – Escritório Modelo da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo/Mackenzie, Movimento Integra, Observatório de Remoções, A Próxima

moradores e comerciantes, visando a melhoria da qualidade de vida da população e do bairro. A documentação do projeto<sup>139</sup> ressalta o uso de eventos em espaços públicos, levantamentos de campo, reuniões com as diversas instituições que integram o coletivo e oficinas com os moradores para discutir as soluções, além de buscar a implementação do projeto (FÓRUM ABERTO MUNDARÉU DA LUZ, 2018).

Conforme mencionado, um dos fatores que podem ser destacados no projeto é a importância dada para a etapa de diagnóstico e conhecimento do território<sup>140</sup>, objeto das intervenções urbanísticas. As propostas abrangem a área de três quadras. Através da “leitura das condições cotidianas da vida no lugar, e em conjunto com a comunidade local” (FÓRUM ABERTO MUNDARÉU DA LUZ, 2018, p. 10), são elaborados os seguintes princípios norteadores:

- 1) Atendimento habitacional diversificado conforme a realidade social e econômica dos moradores;
- 2) Preservação das tipologias arquitetônicas existentes;
- 3) Intervenções sobre as áreas vazias e subutilizadas, prioritariamente, das quadras e das áreas envoltórias;
- 4) Realocação definitiva de famílias e indivíduos que precisarem deixar as casas e espaços comerciais hoje ocupados em função das obras previstas neste plano;
- 5) Elaboração, discussão e aprovação das propostas de intervenção junto à comunidade, em todos os âmbitos e espaços decisórios (FÓRUM ABERTO MUNDARÉU DA LUZ, 2018, p. 10).

A investigação do território e as proposições são construídas por meio do planejamento insurgente, assim definido pela pesquisadora Faranak Miraftab:

O planejamento insurgente avança essa tradição ao abrir a teorização do planejamento a outras formas de ação, para incluir não apenas formas selecionadas de ação dos cidadãos e de suas organizações sancionadas pelos grupos dominantes, as quais designo de espaços de ação convidados; mas também as insurreições e insurgências que o Estado e as corporações sistematicamente buscam colocar no ostracismo e criminalizar - que designo de espaços de ação inventados (MIRAFTAB, 2016, p. 368).

Ou seja, o projeto se apropria de formas de mobilização utilizadas pelos cidadãos nas mais diversas lutas e cujos movimentos sociais são na maioria das vezes criminalizados. Miraftab (2016) traz alguns exemplos de movimentos organizados de forma coletiva que utilizam formas criativas de visibilizar as demandas, a exemplo dos protestos em frente aos

---

Companhia de Teatro REPEP – Rede Paulista de Educação Patrimonial São Consciência, UMM – União dos Movimentos de Moradia.

<sup>139</sup> Disponível em: < [https://mundareudaluz.files.wordpress.com/2018/04/completo\\_caderno-plano-alternativo-luz-r09-2018-04-10\\_web1.pdf](https://mundareudaluz.files.wordpress.com/2018/04/completo_caderno-plano-alternativo-luz-r09-2018-04-10_web1.pdf)>. Acesso em 23 fev. 2018.

<sup>140</sup> Na reportagem de Luciano Velleda da Rede Brasil Atual, é possível compreender que a região abrangida pelo projeto apresenta muitos conflitos devido a concentração de usuários de drogas. Diante desse contexto o projeto partiu de um mergulho no território inserindo o conceito de moradia terapêutica a fim de incluir as pessoas com transtornos mentais e/ou usuário de drogas, sobretudo o crack (VELLEDA, 2018).

bancos para se posicionar contra penhoras e remoções<sup>141</sup>. O que a autora deseja enfatizar é como essas insurgências utilizam ações performativas que podem ser muito efetivas no atendimento das demandas.

O projeto de Campos Elísios reconhece os espaços de mobilização criados e que muitas vezes são criminalizados, a exemplo dos movimentos que reivindicam moradia. Tendo em vista que o projeto partiu da busca de um conhecimento profundo do território, foi preciso cuidar dos processos de mediação priorizando o uso de uma linguagem próxima a população, além de ser reconhecido o que já vinha sendo realizado. Uma experiência importante nesse sentido foi o uso de experiências cartográficas<sup>142</sup> construídas com pessoas que circulam na região, ativistas, pesquisadores e estudantes de escolas públicas. Tais experiências permitiram as seguintes contribuições:

- a) A evidente percepção de que esse é um território ocupado, onde existe vida. Sem negar a necessidade de transformações e melhorias, compreende-se a necessidade de que qualquer mudança seja pensada a partir da perspectiva daqueles que ali vivem, moram e circulam.
- b) O descontentamento com os espaços de participação institucional, tais como os conselhos gestores, que embora tenham sua importância não são suficientes para traduzir as demandas sociais em políticas públicas – inclusive contamos com a participação de alguns membros do Conselho Gestor das quadras 37 e 38. Uma das contribuições defende a “ampliação de canais de participação com a população moradora do centro como obrigatoriedade para implementação das políticas na região”, outra sugere “cartografias, rádios, lambes, aulas públicas para ampliar o diálogo entre os moradores e a cidade”.
- c) O histórico de ação do poder público no processo de “revitalização”, que fica evidente quando analisamos a linha do tempo. Ao longo das últimas décadas, as intervenções empregadas para alterar o território foram, majoritariamente: demolições e lacramento de imóveis, operações policiais, projetos urbanísticos e a construção de equipamentos culturais âncora.
- d) A relação direta entre as intervenções do poder público (principalmente nas esferas municipal e estadual), do mercado imobiliário e grandes empresas de outros setores no processo de revitalização. Visível, por exemplo, nas recentes parcerias público-privadas (Casa Paulista) e nos investimentos e intervenções realizadas pela Porto Seguro, entre eles o “Fórum Revitalização do Centro”, evento realizado em parceria com o jornal Folha de São Paulo no SESC 24 de maio. Durante o processo surgiram várias críticas ao favorecimento de grandes construtoras e a exigência de clareza na linguagem dos projetos urbanos e políticas públicas (FORÚM MUNDARÉU DA LUZ, 2018, grifos nossos).

---

<sup>141</sup>Para maiores esclarecimentos sobre o urbanismo insurgente consultar o texto de Miraftab (2016).

MIRAFTAB, F. Insurgência, planejamento e a perspectiva de um urbanismo humano. **Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais**, Recife, v. 18, p. 366-377, set-dez 2016. ISSN 3

<sup>142</sup> Informações sobre as cartografias sociais.

Disponível em:< mundareudaluz.org/2018/03/14/cartografia/>. Acesso em 23 de fev. 2019.

Na reportagem de Luciano Velleda, da Rede Brasil Atual, Raquel Rolnik, a arquiteta e urbanista integrante do coletivo, avalia como diferencial desse projeto o processo de intensa imersão no território:

Foi um processo muito lento, difícil, de aproximação e entendimento do que se passa ali, e junto com isso estabelecendo vínculos com os moradores, comerciantes e pessoas presentes na região. Foi através da construção desse vínculo e do aprofundamento que foi possível detectar quais são as questões presentes no bairro, para então poder, de forma propositiva, dar soluções urbanísticas e sociais para as questões de precariedades presentes na área.[...]

Começamos a nos juntar e pensar que seria necessário fazer uma ação coletiva para, primeiro, barrar e impedir um tipo de intervenção que estava violando de forma radical o direito das pessoas, e que também pudesse, pouco a pouco, construindo junto com elas, uma ação propositiva pra mostrar que é possível ter uma política na área com extremo respeito, não só à população, mas também ao patrimônio histórico material e imaterial presentes neste que é um dos bairros mais antigos de São Paulo (VELLEDA, 2018).

O exposto permite vislumbrar a possibilidade da realização de intervenções em áreas urbanas incorporando a população local desde a sua concepção. Ao refletirmos sobre o patrimônio ferroviário – e considerando que na grande maioria das vezes não se encontrará um cenário com uma comunidade mobilizada –, a intervenção proposta para o bairro de Campos Elísios oferece abordagens que se consideradas, ao menos em parte, podem contribuir para que as ações para garantir a sua preservação e, em especial, as destinações desses bens atendam às necessidades locais.

Uma questão a ser destacada no mencionado projeto diz respeito à centralidade da busca de maior compreensão das especificidades do território onde foi realizada a intervenção, observando-se um cuidado presente em todo o processo de ouvir a comunidade envolvida. Essa escuta pode ser feita por meio de várias ferramentas, como oficinas, eventos em espaços públicos e estreito contato com instituições e/ou ONGs que atuam no local, quando houver. Tais iniciativas podem ser pontos de partida para que os agentes envolvidos nas intervenções em bens culturais ferroviários desenvolvam suas estratégias de atuação.

A partir do estudo do projeto de Campos Elíseos Vivo, podemos pensar em algumas proposições para a questão do uso dos patrimônios ferroviários:

a) A Lei n. 11487, de 2007, por meio do artigo 9º, precisa ser compreendida tendo também como referência a necessidade de cumprimento de função social da propriedade. Dessa maneira, as definições sobre o que fazer devem ser pensadas e articuladas com as necessidades e potencialidades locais.

b) Os processos decisórios sobre os bens não podem ser unilaterais. É preciso utilizar maneiras de aproximação com as comunidades locais que sejam mais eficientes e criativas e

que promovam trocas de saber mais efetivas. Espaços como conselhos gestores, audiências públicas, fóruns etc. são importantes instrumentos, mas têm se mostrado insuficientes na promoção de uma participação social plena.

c) A equipe designada para pensar e discutir sobre os diversos tipos de patrimônio ferroviário, sempre que possível, deve ser interdisciplinar.

d) É importante que as intervenções em patrimônios ferroviários incorporem em seus escopos de atividades o desenvolvimento de um plano de gestão, a fim de definir as atividades a serem desenvolvidas no espaço, as possibilidades de geração de renda para a manutenção do bem, a viabilização de parcerias, dentre outros aspectos que podem ampliar a possibilidade êxito a médio e longo prazo.

### 3.3 Entre, modifique e amplie: pensar o uso de forma participativa

Conforme estudado ao longo desta seção, o uso no campo da preservação tem sua importância e deve estar submetido ao valor cultural do bem. Posteriormente, procuramos demonstrar a importância de se discutir o uso, seja de edifícios ou de áreas urbanas, de maneira colaborativa. Nessa etapa final, focaremos nos patrimônios ferroviários de modo a compartilhar algumas especificidades na utilização desses bens. Todavia, não é o objetivo desta pesquisa fazer um descritivo de projetos e intervenções, mas sim refletir sobre alguns caminhos possíveis. O intuito é que os agentes envolvidos em intervenções que tenham como foco o patrimônio ferroviário possam utilizar as reflexões aqui postas para seus próprios contextos.

Como já abordado, a problemática de lidar com as estruturas ferroviárias obsoletas ocorreu em diversos países. Alguns números contextualizam o panorama internacional:

A Grã-Bretanha, com seu enorme patrimônio ferroviário, é rica em exemplos de linhas abandonadas. Dados concernentes à British Rail apontam que, entre 1963 e 1976, 3.539 estações foram fechadas ao tráfego. Delas, 1.570 foram vendidas, com a consequente conclusão de que 1.951 estações se encontravam sem utilização. Na França, estima-se que 300 quilômetros de linhas ferroviárias foram desativadas, por ano, desde de 1960. Nos Estados Unidos, das cerca de quarenta mil estações construídas desde o século XIX, subsiste aproximadamente a metade, e grande parte delas não é mais utilizada. Em todos os países ocidentais o mesmo fenômeno se verifica. A desativação de linhas prossegue, geralmente, por não serem mais consideradas rentáveis. Suas estações são, muitas vezes abandonadas. Nas linhas modernizadas, com a crescente racionalização da rede ainda ativa, tem sido construídas novas edificações, sendo as antigas deixadas sem função (KÜHL, 1998, p. 233-234).

Atuar sob o legado edificado ferroviário tampouco é assunto restrito apenas ao campo da preservação. A manutenção das estruturas passíveis de serem reaproveitadas é também uma atitude responsável com as cidades, uma vez que a construção de novas edificações acarreta inúmeros danos ao meio ambiente. Mark Alan Hewitt (2019)<sup>143</sup> traz reflexões sobre a importância dos profissionais ligados a construção civil olharem para o acervo edificado existente, pois atuar sobre esses bens é, do ponto de vista ambiental, muito mais efetivo do que construir novos imóveis, mesmo que sustentáveis. Segundo dados fornecidos pelo autor, a sustentabilidade poderia ser alcançada se até o ano de 2050 se as novas construções fossem apenas 15% e os outros 85% fossem reformas ou trabalhos relacionados à manutenção de estruturas existentes. Nesse sentido, a agenda da arquitetura deve incorporar a importância de

---

<sup>143</sup> Disponível em: <<https://www.archdaily.com.br/br/910021/por-que-o-reuso-de-edificios-existent-pode-e-deve-ser-o-principal-foco-dos-arquit-etos>>. Acesso em 28 fev. 2019.



restaurar, reformar e adaptar imóveis já existentes como prerrogativas essenciais na redução do consumo de energia global das cidades (HEWITT, 2019).

A partir da compreensão de que olhar o existente é também uma ação alinhada com a busca de ações com menor impacto ambiental, a reutilização das estruturas ferroviárias é um fator importante, dada a sua inserção no território urbano que, em muitos casos, resulta na ocupação de grandes extensões.

Uma primeira situação a ser abordada são as linhas desativadas, tendo em vista que as oportunidades de reuso são muitas. Como assinala Kühn (1998, p.238), as linhas férreas são as primeiras a serem desativadas, sendo transformadas em estradas ou até mesmo sumindo do mapa. Mas a autora salienta a possibilidade de mesmo os pequenos trechos que permanecem poderem ainda servir à sua vocação de eixo de comunicação para pedestres, ciclistas ou trens turísticos e orienta que sempre que possível deve-se priorizar a preservação das “obras de arte” como pontes, túneis, viadutos e marcos.

O uso dos trechos de linhas desativadas como parques lineares tem inspiração no High Line Park em Nova York, de 2009, entretanto, essas experiências não podem ser aplicadas sem uma visão crítica devido ao risco de consequências como aumento dos aluguéis e expulsão da população pobre da área<sup>144</sup>. No Brasil é possível identificar em sites de pesquisa com o termo “parque linear ferrovia” a popularidade dessa proposta<sup>145</sup>. Nesse sentido, os programas desse tipo devem responder às demandas locais e em determinados contextos pode ser previsto o uso de instrumentos urbanísticos consanes na Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001 (Estatuto da Cidade), a exemplo da delimitação de zonas de interesse social, do IPTU progressivo no tempo; do parcelamento, da edificação ou utilização compulsórios, dentre outros.

Outra possibilidade é a recuperação de trechos para uso de trens de passageiros com finalidade turística, histórico-cultural e comemorativa, regulamentada no Brasil pela Resolução nº 359, de novembro de 2003 (AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES, 2003). Segundo essa resolução, o serviço pode ser prestado por entidades públicas ou privadas mediante a autorização da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT). Nos casos de

---

<sup>144</sup> O artigo das pesquisadoras Mariana Schiller e Paula Santoro (2017) “Por que o Minhocão não deve ser o nosso Parque High Line” aborda a contexto de criação do parque e os fatores que permitiram sua execução e o posicionamento das autoras em relação a uma aplicação de fórmula semelhante no caso brasileiro. Disponível em: < <http://www.labcidade.fau.usp.br/por-que-o-minhocao-nao-deve-ser-o-nosso-parque-high-line/#>>. Acesso em 28 fev. 2019.

<sup>145</sup> Alguns casos no Brasil podem ser encontrados em: Portal Prefeitura de Marília (2017) e Prefeitura de Irati (2012).

trechos de malhas concedidas, deverá ser firmado um Contrato Operacional Específico entre a concessionária e o permissionário responsável pela operação turística.

Nos casos de utilização em ocasiões comemorativas, a atividade também deve ser autorizada. O site da ANTT informa que há 22 linhas de trens turísticos e culturais<sup>146</sup> autorizadas entre 2004 e 2018. No Estado do Rio de Janeiro, apenas o trecho de Paraíba do Sul/Cavaru está autorizado desde 2004, mas não está operacional.

Thiago Allis (2006), em seu estudo sobre as ferrovias turísticas, estabelece os seguintes pontos de diferença entre os serviços de transporte de passageiros e as ferrovias turísticas:

Consideramos ainda como fatores distintivos das ferrovias turísticas os serviços agregados e a forma de comercialização. O que distingue uma ferrovia turística das demais, além de boa parte dos passageiros serem turistas, é a gama de serviços diferenciados de que dispõem os visitantes, como acompanhamento de que dispõem os visitantes, como acompanhamento de guias e distribuição de folhetos instrutivos. Em se tratando da comercialização, muitas das ferrovias turísticas dispõem de planos de marketing e canais de comercialização diferenciados, garantindo-lhes inserção mercadológica especial, tal como os produtos turísticos convencionais – como resorts e parques nacionais.

Disso resulta que as receitas por unidade de venda (passagem por turista) das ferrovias turísticas são, via de regra, muito maiores do que as das ferrovias tradicionais. Assim, o sucesso financeiro das entidades gestoras depende da receita proveniente da visitação turística, já que, por suas características, os trens não se adequam às demandas de passageiros convencionais (ALLIS, 2006, p. 123).

Nesse sentido, as ferrovias turísticas atendem um público específico, não integrando as respostas por demandas de transporte público da população local. Allis (2006, p. 221) ressalta a importância de pensar a estruturação das ferrovias turísticas dentro de “abordagens humanistas, atentas a um contexto global e, ao mesmo tempo, sensíveis às especificidades locais”.

Ao pensar a ferrovia como um produto turístico, passa a ser fundamental criar situações que coloquem o universo ferroviário para além das narrativas de um passado áureo e a estabilização de uma memória reconfortante. Uma experiência que permitiu à autora refletir sobre essa questão foi a viagem realizada entre a Estação Central e a Estação Luis Carlos, ambas localizadas em Guararema/SP (Figuras 53 a 56), sendo que em nenhum momento foram abordados os diversos tipos de trabalho que compõem esse universo e tampouco

---

<sup>146</sup> Alguns exemplos de linhas turísticas operacionais: São João Del Rei/Tiradentes (MG), São Lourenço/Soledade de Minas (MG), Passa Quatro/Coronel Fulgêncio (MG), Ouro Preto/Mariana (MG), Bento Gonçalves/Carlos Barbosa (RS), Tuburão/Imbituba/Urussanga (SC), Rio Negrinho/Rio Natal (SC), Piratuba/Marcelino Ramos (SC/RS), Brás/Moooca (SP), Campinas/Jaguariúna (SP), São José do Rio Preto/Eng. Schmitt (SP) e Guararema/Luiz Carlos (SP). Para verificar as demais linhas que possuem autorização, mas ainda não estão em operação, consultar Agência Nacional de Transportes Terrestres [2018?].

problematizadas as condições de vida dos trabalhadores. Ao fim, o que se solidifica na experiência é o passeio, a paisagem pela janela e o fascínio pelas máquinas.

**Figura 53** – Linha turística ferroviária em Guararema-SP



Foto: Lucas Fernandes Cardoso (2017).

**Figura 54** – Vista do pátio ferroviário da Estação Central de Guararema recuperado



Foto: Lucas Fernandes Cardoso (2017).

**Figura 55** – Vila de Luís Carlos recuperada para atender os visitantes



Foto: Lucas Fernandes Cardoso (2017).

**Figura 56** – Exposição Memórias da Ferrovia na Estação Luís Carlos Prestes



Foto: Lucas Fernandes Cardoso (2017).

A dimensão da memória do trabalho foi um aspecto revisto na Carta de Sevilha (CENTRO DE ESTUDIOS ANDALUCES; TICCIH ESPAÑA; ESCUELA TÉCNICA DE

ARQUITECTURA DE LA UNIVERSIDAD DE SEVILLA, 2019, p. 19), com o grande mérito de destacar a dimensão do conflito:

7. Recordando se avanza: los actores, los conflictos y las memorias. La relevancia que para el Patrimonio Industrial, como memoria del trabajo, tienen las relaciones y los conflictos laborales y sociales inherentes a los procesos de industrialización y desindustrialización, así como sus simbolizaciones, que deben ser incorporadas desde las miradas de la sociología y de la antropología, para insertarse en los proyectos y discursos patrimoniales.

E a reflexão sobre o discurso produzido é abordada no documento, a fim de buscarmos relatos mais inclusivos, assim como a incorporação do aspecto de luta das classes trabalhadoras:

12. La museología de la técnica, de la ciencia o de la industria, debe ser reconsiderada a la luz de sus inequívocas funciones como constructora de relatos que deben ser integrales e inclusivos y facilitar un espacio de generación de procesos activos y de relatos abiertos a la educación técnica de la ciudadanía.

[...] 21. Las reivindicaciones de la clase trabajadora que de una manera indudable han repercutido en la mejora de la calidad de vida de toda la ciudadanía mediante huelgas y otros movimientos de resistencia constituyen un núcleo referencial para explicar los espacios del trabajo (CENTRO DE ESTUDIOS ANDALUCES; TICCIH ESPAÑA; ESCUELA TÉCNICA DE ARQUITECTURA DE LA UNIVERSIDAD DE SEVILLA, p. 23-28).

O cotidiano de cidades ferroviárias é também caracterizado por questões específicas, oriundas do fato de ter um leito que segmenta o território urbano e que devem ser consideradas em possíveis intervenções sobre os bens ferroviários. Luciano Ferreira da Luz (2006) analisa a maneira pela qual as cidades paulistas de Bauru, Campinas, Jundiaí, Piracicaba, Ribeirão Preto, Santos, São Vicente, São José do Rio Preto, São José dos Campos e Sorocaba se relacionam com o meio de transporte ferroviário, de maneira a evidenciar os conflitos e incômodos causados pelas linhas operacionais e ociosas. O autor pontua algumas problemáticas das cidades ferroviárias que podem ser aplicadas para o universo fluminense:

a) Via permanente: os leitos operacionais precisam ser mantidos pela concessionária responsável, entretanto é comum serem identificados problemas relacionados ao acúmulo de lixo, queixas relativas à falta de segurança e congestionamento do tráfego. Os trechos que estão tendo operação ferroviária podem ter problemas relacionados ao acúmulo de lixo, depredação das estruturas ferroviária, ocupações, dentre outros.

b) Estações: nos trechos operacionais, são pouco incorporadas no cotidiano do transporte de cargas, tendo uso predominante como equipamento cultural, entretanto a maior parte dos edifícios e estações permanecem desocupada e em condições precárias de conservação.

c) Transposições e obras de arte: as passagens de nível são identificadas pelo autor como ponto crítico da convivência entre ferrovia e cidade devido ao risco de acidentes e conflitos de circulação.

d) Vedação de faixas: o autor indica que o Decreto n. 1.832, de 04 de março de 1996 obriga a instalação de vedações e dispositivos de isolamento da via. A problemática em relação a esse fato diz respeito à maneira de fazer essa vedação, uma vez que o uso de muros como solução é questionado pelos urbanistas por segregar e favorecer os usos ilegais como o consumo de drogas. As soluções adotadas são variadas (cerca vivas, alambrados e telas), sendo recorrentes as queixas relacionadas à segurança.

e) Entorno imediato de estações, áreas lindeiras da via, edifícios auxiliares, pátios e estacionamentos de trens: a manutenção dessas áreas, de acordo com Luz (2006), é dificultada pela falta de uso.

Essas questões demonstram a complexidade de cidades com ferrovias localizadas em seu perímetro urbano, sobretudo aquelas que possuem trechos operacionais. Nesse contexto, a atuação para a resolução desses conflitos passa pelas ações de vários órgãos e instâncias. A inclusão das concessionárias na discussão acerca da preservação dos patrimônios ferroviários é essencial tanto nas etapas de discussão, quanto na busca por parcerias. Conforme já expresso neste trabalho, as empresas têm percebido o ganho potencial em atuar sobre esse legado.

Ainda em relação ao trecho ferroviário, há áreas residuais de terrenos que ficam ociosas, trazendo como consequências o acúmulo de lixo e a falta de segurança. Esses espaços podem, por exemplo, ser transformados em pequenas hortas urbanas, praças com equipamentos de ginástica, brinquedos para as crianças, jardins, entre tantas outras possibilidades que contribuam para tornar as cidades um pouco mais acolhedoras. Novamente é importante reiterar a importância de serem viabilizadas parcerias com as empresas concessionárias de modo a efetivar melhorias nessas áreas, a exemplo de um trecho em Nova Iguaçu/RJ (Figura 57). Conforme dados divulgados no site da concessionária, a praça conta com espaços para caminhada, bancos, iluminação e área destinada ao plantio de árvores. Tal iniciativa auxilia, inclusive, no combate de vetores de doenças, como o mosquito *Aedes aegypti*, responsável pela transmissão de doenças como dengue, zika e chikungunya.

**Figura 57** – Área lindeira da ferrovia recuperada em Nova Iguaçu



Fonte: MRS (2016).

Kühl (1998) demonstra a possibilidade de serem utilizados antigos edifícios ferroviários no contexto operacional contemporâneo, a exemplo da Estação de Zurique, que estava condenada a ser demolida e no final dos anos 70 foi restaurada e reutilizada em sua função original (Figura 58). A autora enfatiza, ainda, a potencialidade da inserção de novos usos, como residencial, de escritórios, industrial, comercial, institucional, educacional e museal, desde que os projetos respeitem os valores atribuídos aos bens e pelos quais se pretende preservá-los.

**Figura 58** – Estação de Zurique/Suíça



Fonte: Rail Europe [20-?].

Uma questão rotineira a ser enfrentada nas intervenções em conjuntos ferroviários diz respeito às passagens subterrâneas. Tais lugares de passagem frequentemente apresentam problemas relacionados ao mau estado de limpeza das instalações, falta de luminosidade, ocorrência de crimes (roubos, estupros, furtos, lesão corporal e outros), que causam desconforto aos pedestres que precisam passar por esse caminho. Nesse sentido, é preciso que os projetos atuem sobre esses espaços a partir de uma dimensão urbanística.

O artigo de Bruna Renata C. de Barros e Fabiana Serra de Arruda (2017) analisa especificamente os problemas das passagens subterrâneas de Brasília, permitindo rebater tais questões no cotidiano ferroviário. As autoras analisam três intervenções bem sucedidas em passagens subterrâneas: a entrada da Estação do Metrô em Brasília/DF, a passagem subterrânea da Avenida Lauro Sodré no Rio de Janeiro/RJ e, por fim, a Galeria Júlio Moreira em

Curitiba/PR. Por meio desse estudo, podem-se pensar ações que favoreçam o uso das passagens subterrâneas:

a) A iluminação, limpeza e manutenção do ambiente devem ser uma preocupação constante.

b) Deve-se promover a acessibilidade para pessoas com deficiência por meio de elevadores, plataformas de escadas, escada rolante, corrimãos, pisos táteis e demais mecanismos necessários, conforme a NBR 9050.

c) É benéfico, nos casos em que for possível, a inserção de serviços como sapateiro, engraxate, amolador de utensílios, designer de sobancelhas etc., mediante algumas adaptações, a fim de proporcionar aumento no fluxo de pessoas, fator importante para a segurança do local. A busca por outras formas de apropriação destes espaços também pode ser realizada por meio da divulgação de arte, utilizando as paredes como suportes para grafites, quadros, dentre outras possibilidades apropriadas ao contexto.

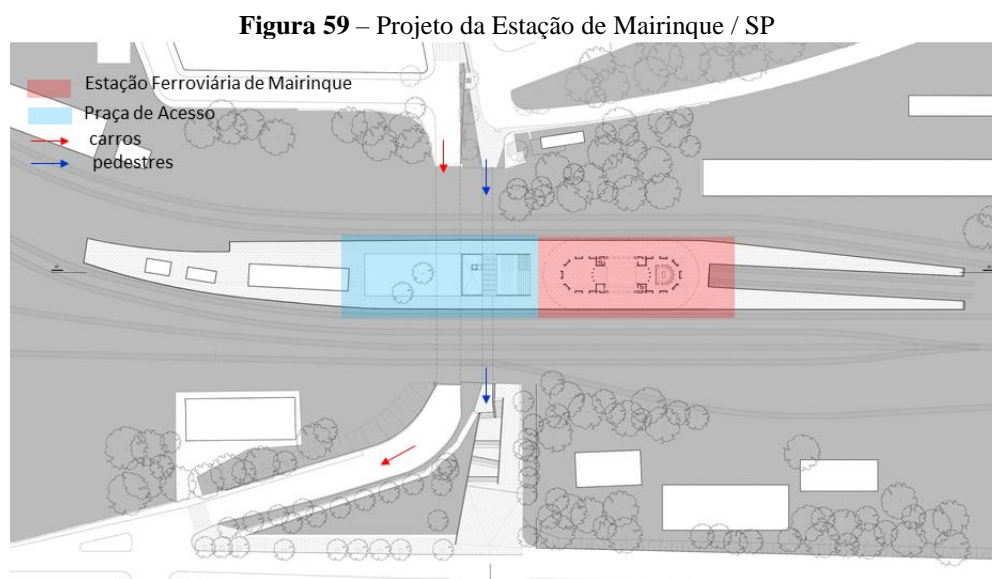
O recente concurso de projeto para a restauração de um bem tombado em âmbito estadual e federal, a Estação Ferroviária de Mairinque, em São Paulo, promovido pelo Programa de Incentivo à Cultura do Governo do Estado, teve como vencedora a proposta desenvolvida pelos escritórios Helena Ayoub Silva & Arquitetos Associados e SIAA. A Estação Ferroviária de Mairinque é implantada entre duas linhas férreas, configurando-se como uma ilha. Esse pátio conecta os dois lados da cidade por meio de passagens subterrâneas de carros e pedestres.

O projeto foi concebido de forma extremamente respeitosa, priorizando uma abordagem conservativa em relação ao bem tombado. A proposta direcionada à estação ferroviária é justificada no memorial:

Com relação à Estação de Mairinque, esta teve pequenas alterações, sobretudo no que se refere às aberturas e vedações, e apresenta marcas da falta de manutenção. Recentemente foram executados serviços de impermeabilização e um novo telhamento está sendo executado. A proposta é recuperar a condição primitiva em conformidade com o novo uso proposto (SIAA; HELENA AYOUB SILVA & ARQUITETOS ASSOCIADOS, 2014).

A intervenção proposta ocorre sobretudo no pátio ferroviário, interpretando-o como um elemento urbano. Tendo esse fio condutor, a proposta projetual, de acordo com o memorial do concurso, atua inicialmente com a intenção de recuperar a visualidade do bem por meio da substituição dos muros de concreto por material leve. Na área em torno da Estação de Mairinque é indicada a transformação da mesma em praça com espaços de convívio, tratamento paisagístico e ampliação do programa museológico com reuso dos vagões de carga e/ou passageiros, que poderão abrigar palestras ou projeções.

A proposta de abertura da passagem subterrânea é fundamental para a melhoria das condições de acesso ao bem e reintegração do mesmo à dinâmica urbana. Outro aspecto a ser enfatizado na intervenção das vias de acesso ao bem é o convívio harmonioso entre pedestres e automóveis, fortalecendo o papel do pátio como um ponto de conexão entre os dois lados da cidade, conforme a Figura 59.



Fonte: SIAA; Helena Ayoub Silva & Arquitetos Associados (2014).  
Nota: As indicações foram feitas pela autora conforme dados do projeto.

A proposição da abertura na área próxima à passagem subterrânea proporciona uma melhor qualidade espacial, além de resolver a questão da acessibilidade de forma integrada. Tais modificações permitem que os usuários possam utilizar a escadaria como lugar de descanso e de encontro, assim a passagem subterrânea se transforma em um lugar de permanência (Figuras 60 a 62).

**Figura 60 – Proposta de intervenção para a Estação Ferroviária de Mairinque**



Fonte: SIAA; Helena Ayoub Silva & Arquitetos Associados (2014).



**Figura 61** – Proposta de abertura da passagem subterrânea



Fonte: Fonte: SIAA; Helena Ayoub Silva & Arquitetos Associados (2014).

**Figura 62** – Vista do acesso proposto para a Estação Ferroviária de Mairinque



Fonte: Fonte: SIAA; Helena Ayoub Silva & Arquitetos Associados (2014).

Por fim, tendo em vista a discussão efetuada ao longo dessa seção, talvez uma das principais questões a ser destacada é a necessidade de se olhar as preexistências urbanas. Assim como Clarisse, uma das várias cidades imaginadas por Ítalo Calvino (1990, p. 98), cujos habitantes “ [...] agarravam-se a tudo o que podia ser retirado de onde estava e colocado em outro lugar com uma outra utilidade: as cortinas de brocado terminavam por servir de lençóis, nas urnas cinerárias de mármore, plantavam manjerição [...]”. Por meio de Clarisse é possível vislumbrar uma cidade que se refaz constantemente; as coisas adquirem novas funções, outros significados são produzidos. Não seria dessa forma também nas cidades reais?

É urgente atuar sobre as preexistências urbanas com o objetivo de melhorar a qualidade das cidades. Para além do campo da preservação é necessário que essa atuação considere o ponto de vista ambiental. Entretanto, é igualmente imperativo buscar formas de atuação mais participativas e que, sobretudo, considerem as especificidades locais.

Conforme apresentado, ao colocar a discussão do uso como um processo participativo as possibilidades de destinações provavelmente serão mais diversificadas do que a destinação

desses bens apenas como museus e equipamentos culturais com cafeteria, sala de exposição e reuniões. É importante ampliar o repertório de possibilidades de usos inserindo outros menos atendidos, como creches, escolas, postos de saúde e atividades de geração de renda, ou seja, destinações que também são importantes de serem propostas em edifícios com reconhecido valor cultural. Nesse sentido a crítica de Meneses sobre as propostas de uso para bens edificados de se faz pertinente:

[...] Mas as propostas (mesmo no caso de potencial funcional presente) eram todas de preservação com vistas à sua transformação em museus, “centros de criatividade”, espaços de lazer, bares, atélies de artistas... ( O Mercado Velho de Santo Amaro é, hoje, um centro cultural). É como se as qualidades reconhecidas nesses edifícios pudessem ser contaminadas por usos “ menos nobres” atribuídos ao trabalho e ao cotidiano. Compreende-se (embora não se justifique) a desvalorização do trabalho, associada a um alto padrão de desperdício numa sociedade que ainda tem muito o que fazer para superar sua herança escravocata. (MENESES, 2006, p. 38, grifos nossos).

Habitar os patrimônios é uma tarefa que engloba, como abordado, uma revisão das maneiras pelas quais os usos são definidos, assim como a inclusão de atividades consideradas não-nobres. É preciso contaminar os patrimônios com usos não-nobres, do cotidiano: é preciso contaminá-los de vida. Os patrimônios podem ser um instrumento importante na constituição de uma sociedade mais afeita ao respeito e à diversidade, ao estabelecimento de maneiras mais empáticas de ver o outro, mas para tal é preciso dialogar para além dos muros dos especialistas e, sobretudo, pensar nas mensagens que se está transmitindo aos usuários nessas intervenções.

## Considerações finais

Ao longo dessa pesquisa, buscamos compreender como as ferrovias no Brasil foram constituídas e quais interesses direcionam sua articulação no país. Como podemos perceber ao longo da seção 1, as ferrovias foram viabilizadas muito mais pelos interesses locais do que por uma visão de integração territorial. Os planos ferroviários ao longo do tempo sintetizaram os anseios que não conseguiam se sobrepor sob as forças prevaletentes dos interesses oligárquicos.

Durante o estudo sobre a constituição das ferrovias no Brasil, era recorrente a associação imediata entre elas e as mudanças nas relações de trabalho. Entretanto, ao se pensar o contexto da abolição da escravidão, não é difícil problematizar essa relação. Nesse sentido, ressaltamos por meio de pesquisas os indícios da presença de trabalho escravo, além, é claro, das péssimas condições dos trabalhadores, distantes de atenderem o trabalho livre. Ampliar os estudos referentes aos trabalhadores de base das ferrovias se mostra uma temática necessária para o desenvolvimento de estudos futuros, pois assim será possível construir outras narrativas que contraponham a história das ferrovias como sendo uma sucessão de feitos técnicos apenas de engenheiros.

Em relação ao contexto do desenvolvimento ferroviário, percebemos durante o estudo uma ausência de trabalhos que tentassem compreender o desenvolvimento ferroviário no estado do Rio de Janeiro de forma integral. Muitos estudos trazem uma visão fragmentada das linhas ferroviárias do estado e, nesse sentido, com a produção de alguns mapas, tentamos contribuir para o desenvolvimento de futuras pesquisas sobre o tema.

Foi possível perceber ao longo do estudo da evolução das ferrovias que o desenvolvimento das linhas férreas seguia as mudanças das plantações de café. O primeiro deslocamento partiu da cidade do Rio de Janeiro para a região então denominada Zona do Vale Sul Paraíba, no início do século XIX, com um padrão de exploração que utilizava grandes áreas de terras. O segundo deslocamento, já com a participação das ferrovias, foi em direção à Zona Serrana do Centro. A terceira mudança partiu de São Gonçalo para Zona Litorânea. E por fim abrangeu a Zona Norte Fluminense, havendo, nesse caso, um predomínio de pequenas e médias propriedades. Ao longo do estudo, foram apresentadas as principais ferrovias de cada região.

O processo de expansão de fronteiras agrícolas conjugado com a ferrovia impactou a urbanização do estado. Verificamos que a configuração da cidade do Rio de Janeiro, como centro coletor e exportador, foi ampliada pela ferrovia.

Na segunda seção, abordamos como as ferrovias passaram a ser objetos de memória. As ferrovias estão intimamente ligadas com a constituição do patrimônio industrial e o processo de alargamento daquilo que se entende como bem cultural. Por meio da análise de documentação específica, observamos um amadurecimento da conceituação de patrimônio industrial, em um processo que inclui cada vez mais os aspectos da memória do trabalho.

Ao avaliar as inscrições das linhas ferroviárias na Lista de Patrimônio Mundial, restou claro que as inscrições têm em comum o fato de estarem inseridas em paisagens espetaculares. Assim, o foco passa a ser sobretudo a arquitetura e a paisagem. Tais definições parecem guiadas por uma “visão monumental clássica”, que pouco diz sobre os aspectos ligados ao trabalho e o cotidiano das cidades ferroviárias.

Apreciando como os bens ferroviários foram abordados pelo campo da preservação no Brasil, notamos uma atuação mais voltada para a preservação das estações ferroviárias. A aplicação do instrumento do tombamento não preservou trechos ferroviários. A atuação das associações ferroviárias, é importante, pois além de solicitar a preservação de alguns bens ferroviários coloca em movimento a pauta preservacionista. Outras ações de preservação abordadas foram os programas estatais da Preserve/Preserfe desenvolvidos pela RFFSA, marcados sobretudo pelos Núcleos Ferroviários e a busca de parcerias com as prefeituras.

O estudo específico das atribuições impostas pela Lei nº 11.483/07 em um primeiro momento enfocou o processo de organização institucional frente à nova demanda de trabalho, tendo em vista um universo complexo do ponto de vista da diversidade e quantidade de bens. Ao demonstrarmos a implementação da Lista de Patrimônio Cultural Ferroviário (LPCF), enfatizamos que os trâmites abrangem várias instâncias e que há a necessidade de se fazerem pactuações. Embora a seleção para a LPCF tenha algumas similaridades com o tombamento, a instituição tem seu lugar deslocado para ser mais um gestor. Tendo em vista as limitações institucionais referentes ao número de recursos humanos e financeiros, não é difícil compreender as resistências frente à nova demanda de trabalho.

Examinando um conjunto de inscrições realizadas pela Superintendência IPHAN/RJ na Lista de Patrimônio Cultural Ferroviário, foi possível identificar muitas questões. Em relação ao reconhecimento de valores, percebemos uma desvalorização dos aspectos técnicos e funcionais em detrimento dos valores estéticos. A valorização das edificações utilitárias perpassa por trazer à tona as memórias dos trabalhadores.

Restou claro, também, que a associação entre a demanda das prefeituras e a seleção do bem coloca a Instituição em uma situação difícil. Prioriza-se a escolha dos bens que possuem demandas para serem utilizados e esse processo passa a ser movido, sobretudo, por interesses extrínsecos ao campo da preservação. A atuação direcionada para os bens ferroviários integrantes do espólio da RFFSA precisa passar por uma ampla discussão, a fim de que a Instituição possa atuar de maneira a favorecer o trabalho de reconhecimento, priorizando o amadurecimento da reflexão sobre o patrimônio industrial.

Em relação à discussão central desse trabalho, o uso, problematizamos a centralidade do ofício como instrumento de planejamento e reinserção do bem em seu cotidiano. Ao analisarmos as propostas para os bens reconhecidos como conjuntos ferroviários, percebemos que a grande maioria dos projetos propostos é direcionado apenas para as estações. Por meio da pesquisa documental realizada com os Processos Administrativos de Valoração do IPHAN/RJ, identificamos que na maioria das vezes as decisões sobre as destinações desses bens são processos unilaterais e não participativos. Em relação às destinações, a discussão da redação do Art. 9º da Lei nº 11.483/07 indica, no entender da autora, um direcionamento para usos como equipamentos culturais, especialmente espaços museológicos. Todavia, a compreensão desse artigo deve ser feita tendo também a referência da necessidade de cumprimento da função social da propriedade, questão que favoreceria o atendimento de necessidades locais mais variadas.

Por fim, enfocamos a questão do uso no campo da preservação ao longo do tempo. Trata-se de um percurso que teve posições mais extremadas, mas atualmente o entendimento é de que o uso é um meio de preservação, e não um fim em si. A partir da análise dos documentos internacionais que abordam o uso, parece fundamental compreender essas decisões como um processo.

Em relação ao uso, tentamos compreender alguns aspectos ligados à função social da propriedade e à função memorial, constatando que nem sempre essas dimensões convivem de forma harmônica. Nesse sentido, é importante a discussão sobre formas de atuação mais participativas, incorporando outros pontos de vista, além dos especialistas. Os casos apresentados, em especial o estudo do Projeto Campo Elíseos Vivo em São Paulo, tiveram o intuito de demonstrar possibilidades de atuação mais participativas e guiadas pelo respeito aos que moram no local, assim como aos patrimônios culturais existentes. Ao fim da discussão sobre o uso, demonstramos algumas especificidades das cidades ferroviárias com o objetivo de

colaborar no desenvolvimento de intervenções nesses patrimônios. Na maior parte das vezes não é possível atuar tendo em conta apenas o edifício.

Ao realizar essa pesquisa, restou latente a necessidade de ampliar as discussões referentes à formas de atuação guiadas por princípios participativos, inclusivos e interdisciplinares. Talvez esse seja o antídoto possível para as ações que visam o enobrecimento desses espaços, de forma a exercerem, de fato, sua função social

Ainda em relação aos bens ferroviários integrantes do espólio da RFFSA e a partir da pesquisa desenvolvida, é preciso reconhecer o esforço institucional do IPHAN para desempenhar efetivamente a demanda existente. Entretanto, essa frente de trabalho não é apenas uma demanda imposta pela Lei n. 11.483/2007, como também uma possibilidade de atuar sobre esses bens considerando as discussões que integram o patrimônio industrial e a memória do trabalho.

Assim esperamos que a discussão proposta no trabalho possa contribuir para a construção de formas de atuação mais colaborativas entre aqueles que possuem o “saber técnico” e aqueles que carregam consigo o “saber de quem mora” nas áreas objetos de intervenção. Uma última pretensão a ser levantada diz respeito, ao incentivo de que as intervenções em patrimônio edificado incluam, mediante o respeito aos valores a ele atribuídos, as demandas locais.

## Referências

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES. **Mapa do subsistema ferroviário federal.** [20-]. Disponível em: [http://www.antt.gov.br/ferrovias/arquivos/Mapa\\_do\\_Subsistema\\_Ferrovionario\\_Federal.html](http://www.antt.gov.br/ferrovias/arquivos/Mapa_do_Subsistema_Ferrovionario_Federal.html). Acesso em: 28 set. 2018.

\_\_\_\_\_. Resolução ANTT n. 359, de 26 de novembro de 2003. Dispõe sobre os procedimentos relativos à prestação não regular e eventual de serviços de transporte ferroviário de passageiros com finalidade turística, histórico-cultural e comemorativa. **Diário Oficial**, Brasília, 19 dez. 2003. Disponível em: <https://www.legisweb.com.br/legislacao/?id=99396>. Acesso em: 01 mar. 2019.

\_\_\_\_\_. **Trens turísticos e comemorativos.** [2018?]. Disponível em: [http://www.antt.gov.br/passageiros/Trens\\_turisticos\\_e\\_comemorativos.html](http://www.antt.gov.br/passageiros/Trens_turisticos_e_comemorativos.html). Acesso em: 01 mar. 2019.

ALLIS, T. **Turismo, patrimônio cultural e transporte ferroviário.** Dissertação (Mestrado em Integração da América Latina) - Programa de Pós-Graduação em Integração da América Latina, Universidade de São Paulo. São Paulo, p. 232. 2006.

ARANTES, A. A. O patrimônio cultural e seus usos: a dimensão urbana. **Habitus**, Goiânia, v. 4, n 1, p. 425-436, 2006.

ARAÚJO, P. R. Estado terá inventário das suas atrações turísticas. **O Globo**, 18 out. 2015. Disponível em: <https://oglobo.globo.com/rio/estado-tera-inventario-das-suas-atracoesturisticas-17809453>. Acesso em: 02 nov. 2018

ARRUDA, J. J. D. A. **A Revolução Inglesa.** 2ª. ed. São Paulo: Editora Brasiliense S.A, 1985. 100 p.

ATLAS F. BRIGUIET & CIA. Mapa do Estado do Rio de Janeiro em 1923. **Rio Turismo**, [2016?]. Disponível em: <http://www.rio-turismo.com/mapas/mapa-antigo.htm>. Acesso em: 17 ago. 2018.

BARROS, B. R. C. D.; ARRUDA, F. S. D. Utilização de passagens subterrâneas para pedestres: o caso do Eixo Rodoviário em Brasília. In: XXXI Congresso Nacional de Pesquisa em Transporte da ANPET, Recife. **Anais eletrônicos...** 2017. Disponível em: <<http://146.164.5.73:30080/tempsite/anais/completos/planejamento-territorial-do-transporte.pdf>>. Acesso em: 05 ago. 2019.

BAUMAN, Z. **Modernidade líquida.** Tradução de Plínio Dentzien. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2001. 258 p.

BERMAN, M. **Tudo que é sólido desmancha no ar:** a aventura da modernidade. Tradução de Carlos Felipe Moisés. São Paulo: Editora Schwarcz Ltda, 1982. 347 p.

BERNARDES, L. M. C. Considerações do sobre a Região do Rio de Janeiro. **Revista Brasileira de Geografia**, Rio de Janeiro, v. vol. 33, p. 99-107, 1971.

BOLOGNANI, Robson. Patrimônio ferroviário: aspectos legais. In: I Fórum Nacional do Patrimônio Cultural : Sistema Nacional de Patrimônio Cultural : desafios, estratégias e experiências para uma nova gestão, Ouro Preto/MG, 2009 / Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. **Anais eletrônicos ...** Brasília, DF : Iphan, 2012. Disponível em: <[http://portal.iphan.gov.br/uploads/publicacao/Anais2\\_vol3\\_ForumPatrimonio\\_m.pdf](http://portal.iphan.gov.br/uploads/publicacao/Anais2_vol3_ForumPatrimonio_m.pdf)>. Acesso em: 06 de março de 2017. P.42-55.

BRANDI, C. **Teoria da Restauração**. Tradução de Beatriz Mugayar Kühl. 4ª. ed. Cotia: Ateliê Editorial, 2016.

BRASIL. Decreto n. 101, de 31 de outubro de 1835. Autoriza o Governo a conceder a uma ou mais Companhias, que fizerem uma estrada de ferro da Capital do Império para as de Minas Gerais, Rio Grande do Sul, e Bahia, o privilégio exclusivo por espaço de 40 anos para o uso de carros para transporte de gêneros e passageiros, sob as condições que se estabelecem. **Coleção de Leis do Império do Brasil**, v. 1, p. 118, 1835. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-101-31-outubro-1835-562803-norma-pl.html>. Acesso em: 27 set. 2019.

\_\_\_\_\_. Decreto nº 641, de 26 de Junho de 1852, jun. 1852. Disponível em: <<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-641-26-junho-1852-558790-norma-pl.html>>. Acesso em: 16 jan. 2018.

\_\_\_\_\_. Decreto n. 2.450, de 24 de setembro de 1873. **Coleção de Leis do Império do Brasil**, v. 1, p. 386, 1873. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-2450-24-setembro-1873-551003-publicacaooriginal-67086-pl.html>. Acesso em: 04 jun. 2018.

\_\_\_\_\_. Decreto n. 5.561, de 28 de fevereiro de 1874. **Coleção de Leis do Império do Brasil**, v. 1, p. 151, 1874. Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-5561-28-fevereiro-1874-550146-publicacaooriginal-65785-pe.html>. Acesso em: 04 jun. 2018.

\_\_\_\_\_. Decreto n. 159, de 15 de janeiro de 1890. **Coleção de Leis do Império do Brasil**, v. 1, p. 67, 1890a. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-159-15-janeiro-1890-523603-publicacaooriginal-1-pe.html>. Acesso em: 09 jun. 2018.

\_\_\_\_\_. Decreto n. 524, de 26 de junho de 1890. **Coleção de Leis do Império do Brasil**, v. 1, p. 1418, 1890b. Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-524-26-junho-1890-523675-publicacaooriginal-1-pe.html>. Acesso em: 09 jun. 2018.

\_\_\_\_\_. Decreto n. 862, de 16 de outubro de 1890. **Coleção de Leis do Império do Brasil**, v. 1, p. 2855, 1890c. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-862-16-outubro-1890-523759-publicacaooriginal-1-pe.html>. Acesso em: 09 jun. 2018.



\_\_\_\_\_. Constituição (1988). **Constituição da República Federativa do Brasil**. Brasília, 5 out. 1988. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/Constituicao/Constituicao.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Constituicao/Constituicao.htm). Acesso em: 18 out. 2019.

\_\_\_\_\_. **Exposição de motivos interministerial n. 0005/MT/MP/MF/AGU sobre a Medida Provisória n. 353, de janeiro de 2007**. 11 jan. 2007a. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2007-2010/2007/Exm/EMI-5-MT-MP-MF-AGU.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2007/Exm/EMI-5-MT-MP-MF-AGU.htm). Acesso em: 05 nov. 2017.

\_\_\_\_\_. 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 05 de junho de 2001, e dá outras providências. **Diário Oficial** [da] República Federativa do Brasil, Brasília, 31 de maio de 2007.

\_\_\_\_\_. 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. **Diário**.

\_\_\_\_\_. Portaria n. 33, de 13 de julho de 2015. Dispõe sobre a instituição do Fórum Permanente de Preservação do Patrimônio Cultural Ferroviário no Estado do Rio de Janeiro. **Diário Oficial**, Brasília, 17 jul. 2015. Disponível em: <http://www.mpfbrasil.com.br/index.php/boas-noticias/no-brasil/200-portaria-n-33-de-13-de-julho-de-2015>. Acesso em: 23 nov. 2017.

\_\_\_\_\_. MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES; DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES. **Breve histórico sobre a evolução do planejamento nacional de transportes**. [2012]. Disponível em: <https://transportadormineiro.files.wordpress.com/2012/09/historico-do-planejamento-de-transportes.pdf>. Acesso em: 01 jun. 2018.

\_\_\_\_\_. MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES; SECRETARIA DE POLÍTICA NACIONAL DE TRANSPORTES; DEPARTAMENTO DE RELAÇÕES INSTITUCIONAIS. **Ferrovias: 150 anos no Brasil**. [2015]. Disponível em: <http://infraestrutura.gov.br/images/2015/06/preserfe.pdf>. Acesso em: 29 out. 2017. **Oficial [da República Federativa do Brasil]**, Brasília, 23 de dezembro de 2007

BRECHT, B. Perguntas de um operário que lê. **Recanto das Letras**, 08 out. 2011. Disponível em: <https://www.recantodasletras.com.br/poesias-patrioticas/3265594>. Acesso em: 09 abr. 2019.

CALVINO, I. **As cidades invisíveis**. Tradução de Diogo Mainardi. São Paulo: Companhia das Letras, 1990.

CECHIN, J. **A construção e operação das ferrovias no Brasil do Século XIX**. 1978. Tese (Mestrado) – Universidade Estadual de Campinas. Campinas, 1978.

CARTA DE BRASÍLIA. **Documento regional do Cone Sul sobre autenticidade**, 1995. Disponível em:

<<http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Carta%20Brasilia%201995.pdf>. Acesso em: 08 fev. 2019.

CARTA DE BURRA. **Conselho Internacional de Monumentos e Sítios - ICOMOS**, 1980. Disponível em: <<http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Carta%20de%20Burra%201980.pdf>>. Acesso em: 08 fev. 2019.

CARTA DE CRACÓVIA. **Princípios para a conservação e o restauro do patrimônio construído**, 2000. Disponível em: <<http://www.mcu.es/museos/docs/CartaDeCracovia.pdf>>. Acesso em: 07 fev. 2019.

CARTA DE RESTAURO. **Ministério da Instrução Pública Governo da Itália, 1972**. Disponível em: <<http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Carta%20do%20Restauro%201972.pdf>>. Acesso em: 07 fev. 2019.

CARTA DE VENEZA. **Conselho Internacional de Monumentos e Sítios**, 1964. Disponível em: <<http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Carta%20de%20Veneza%201964.pdf>>. Acesso em: 07 fev. 2019.

CECHIN, J. **A construção e operação das ferrovias no Brasil do Século XIX**. Tese (Mestrado) - Universidade Estadual de Campinas. Campinas, 1978.

CENTRO DE ESTUDIOS ANDALUCES; THE INTERNATIONAL COMMITTEE FOR CONSERVATION INDUSTRIAL HERITAGE-ESPAÑA (TICCIH ESPAÑA); ESCUELA TÉCNICA DE ARQUITECTURA DE LA UNIVERSIDAD DE SEVILLA. **Carta do patrimônio industrial de Sevilla**. 21 fev. 2019. Disponível em: <<https://www.centrodeestudiosandaluces.es/index.php?mod=actividades&cat=22&id=3417>>. Acesso em: 12 de mar. 2019.

CHOAY, F. **O Urbanismo: utopias e realidades, uma antologia**. Tradução de Dafne Nascimento Rodrigues. 6. ed. São Paulo: Perspectiva, 2005.

\_\_\_\_\_. **A alegoria do patrimônio**. Tradução de Luciano Vieira Machado. 3. ed. São Paulo: Estação Liberdade : Unesp, 2006.

CONFERÊNCIA DE NARA. **Conferência sobre autenticidade em relação a convenção do Patrimônio Mundial**. UNESCO, ICROM e ICOMOS, 1994. Disponível em: <<http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Conferencia%20de%20Nara%201994.pdf>>. Acesso em: 07 fev. 2019.

CORDEIRO, J. M. L. Desindustrialização e salvaguarda do patrimônio industrial: problema ou oportunidade? **Oculum Ensaio: revista de arquitetura e urbanismo**, Campinas, 13, n. Pontifícia Universidade Católica de Campinas, Programa de Pós-Graduação em Urbanismo, Janeiro-Junho 2011. 154-165.

COSTA, E. V. D. **Da monarquia à república: momentos decisivos**. 6ª. ed. São Paulo: Fundação Editora da UNESP, 1999.

CURY, V. M. **História da Industrialização no século XIX**. Rio de Janeiro: UFRJ, 2006. 184 p.

CUSTÓDIO, J. Patrimônio Industrial Conceitos de hoje, valores de futuro. **Revista do Patrimônio - RP**, Lisboa, p. 82-94, dez. 2015. ISSN 21829330.

DECLARAÇÃO DE AMSTERDÃ. **Conselho da Europa, 1975**. Disponível em: <<http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Declaracao%20de%20Amsterda%CC%83%201975.pdf>>. Acesso em: 07 fev. 2019.

DECLARAÇÃO DE SOFIA. **IX Assembleia Geral do ICOMOS, 1996**. Disponível em: <<http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Declaracao%20de%20Sofia%201996.pdf>>. Acesso em: 07 fev. 2019.

EFDP. Ponte do Desengano. **Biblioteca Nacional Digital**, [20-]. Disponível em: [http://objdigital.bn.br/acervo\\_digital/div\\_iconografia/icon373814/icon1107016.jpg](http://objdigital.bn.br/acervo_digital/div_iconografia/icon373814/icon1107016.jpg). Acesso em: 27 nov. 2017.

EL-KAREH, A. C. **Filha branca de mãe preta: a Companhia da Estrada de Ferro D. Pedro II 1855-1865**. Petrópolis: Vozes, 1982. 154 p.

FERNANDES, A.; FIGUEIREDO, G. C.; HUAPAYA, E. **Práticas coletivas e o direito à cidade em Salvador, Bahia**. Salvador: Universidade Federal da Bahia, 2017. 72 p.

FERREIRA, D. M.; PINTO, S. C. S. A crise dos anos de 1920 e a Revolução de 1930. In: FERREIRA, J.; DELGADO, D. A. N. **O tempo do liberalismo excludente: da Proclamação da República à Revolução de 1930**. 3ª. ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2008. p. 387-417.

FIGUEIREDO, V. G. B. Gestão sustentável da paisagem cultural: legados e lições da experiência de Paranapiacaba. **Revista CPC**, n. 18, p. 28-55, dez. 2014/abr. 2015. DOI: <https://doi.org/10.11606/issn.1980-4466.v0i18p29-55>. Disponível em: <http://www.revistas.usp.br/cpc/article/view/74963>. Acesso em: 30 nov. 2018.

FILHO, N. G. R. **Quadro da Arquitetura no Brasil**. 10. ed. São Paulo: Editora Perspectiva S.A, 2004.

FINGER, A. E. **Um Século de Estradas de Ferro – Arquiteturas das ferrovias no Brasil entre 1852 e 1957**. Tese (Doutorado) - Universidade de Brasília. Brasília, p. 465. 2013.

FONSECA, M. C. L. **O Patrimônio em processo: trajetória da política federal de preservação no Brasil**. 2. ed. Rio de Janeiro: Editora UFRJ, 2005.

FÓRUM ABERTO MUNDARÉU DA LUZ. **Campos Elísios Vivo um projeto urbanístico e social elaborado com a comunidade Fórum Mundaréu da Luz**. São Paulo, abr. 2018.

Disponível em: [https://mundareudaluz.files.wordpress.com/2018/04/completo\\_caderno-plano-alternativo-luz-r09-2018-04-10\\_web1.pdf](https://mundareudaluz.files.wordpress.com/2018/04/completo_caderno-plano-alternativo-luz-r09-2018-04-10_web1.pdf). Acesso em: 18 out. 2019.

FREDERICO, Samuel. Território e cafeicultura no Brasil: uma proposta de periodização. **GEOUSP Espaço e Tempo**, v. 21, n. 1, p. 73-101, 2017. DOI: <https://doi.org/10.11606/issn.2179-0892.geousp.2017.98588>. Disponível em: <https://www.revistas.usp.br/geousp/article/view/98588>. Acesso em: 19 set. 2018.

FREIRE, M. E. L. **Patrimônio ferroviário: a preservação para além das estações**. 2017. 263 f. Tese (Doutorado em Desenvolvimento Urbano) - Universidade Federal de Pernambuco. Centro de Artes e Comunicação. Recife. 2017.

GIESBRECHT, R. M. EFCB: Linha auxiliar. **Estações Ferroviárias do Brasil**, [2012?]. Disponível em: [http://www.estacoesferroviarias.com.br/efcb\\_rj\\_auxiliar/efcb\\_linhaauxiliar\\_rj.htm](http://www.estacoesferroviarias.com.br/efcb_rj_auxiliar/efcb_linhaauxiliar_rj.htm). Acesso em: 12 set. 2018.

\_\_\_\_\_. Linha de Pirai/RJ. **Estações Ferroviárias do Brasil**, 26 mar. 2017. Disponível em: [http://www.estacoesferroviarias.com.br/rmv\\_linha\\_barra\\_pirai.htm](http://www.estacoesferroviarias.com.br/rmv_linha_barra_pirai.htm). Acesso em: 23 out. 2019.

\_\_\_\_\_. Linha de Vassouras/RJ. **Estações Ferroviárias do Brasil**, 17 mar. 2019a. Disponível em: [http://www.estacoesferroviarias.com.br/efcb\\_rj\\_auxiliar\\_ramais/vassouras.htm](http://www.estacoesferroviarias.com.br/efcb_rj_auxiliar_ramais/vassouras.htm). Acesso em: 23 out. 2019.

\_\_\_\_\_. Linha Alta Teresópolis/RJ. **Estações Ferroviárias do Brasil**, 14 maio 2019b. Disponível em: [http://www.estacoesferroviarias.com.br/efl\\_rj\\_cantagalo/altoter.htm](http://www.estacoesferroviarias.com.br/efl_rj_cantagalo/altoter.htm). Acesso em: 13 set. 2018.

\_\_\_\_\_. Linha de Barra Mansa/RJ (RMV). **Estações Ferroviárias do Brasil**, 17 maio 2019c. Disponível em: [http://www.estacoesferroviarias.com.br/rmv\\_tronco/barmansa.htm](http://www.estacoesferroviarias.com.br/rmv_tronco/barmansa.htm). Acesso em: 24 out. 2019.

\_\_\_\_\_. Linha de Sumidouro/RJ. **Estações Ferroviárias do Brasil**, 09 ago. 2019d. Disponível em: [http://www.estacoesferroviarias.com.br/efl\\_ramais\\_1/sumidouro.htm](http://www.estacoesferroviarias.com.br/efl_ramais_1/sumidouro.htm). Acesso em: 23 out. 2019.

\_\_\_\_\_. Linha de Oliveira Botelho, antiga Suruby, de Resende/RJ. **Estações Ferroviárias do Brasil**, 23 ago. 2019e. Disponível em: [http://www.estacoesferroviarias.com.br/efcb\\_rj\\_ramaisp/olivbotelho.htm](http://www.estacoesferroviarias.com.br/efcb_rj_ramaisp/olivbotelho.htm). Acesso em: 23 out. 2019.

GRUPO DE ESTUDOS DE HISTÓRIA DA TÉCNICA (GEHT). **Carta de Campinas**. 29 jun. 1998. Disponível em: <https://cordioli.files.wordpress.com/2011/06/declara-geht-carta-de-campinas.pdf>. Acesso em: 30 mar. 2018.

GUARANÁ, J.; FLEURY, S. Gestão participativa como instrumento de inclusão democrática: o caso dos Comitês Gestores de Bairro do Programa Nova Baixada. **RAE-Revista de Administração de Empresa**, v. 48, p. 94-103, jul. 2008. Disponível em:

<<http://bibliotecadigital.fgv.br/ojs/index.php/rae/article/view/36695/35471>>. Acesso em: 26 jun. 2019.

HEWITT, M. A. Por que o reuso de edifícios existentes pode (e deve) ser o principal foco dos arquitetos. **ArchDaily**, 27 jan. 2019. Disponível em: <https://www.archdaily.com.br/br/910021/por-que-o-reuso-de-edificios-existent-pode-e-dever-ser-o-principal-foco-dos-arquitetos>. Acesso em: 28 fev. 2019

HEYMANN, L. Q. O “devoir de mémoire” na França contemporânea: entre memória, história, legislação e direitos. **Repositório Digital FGV**, Rio de Janeiro, p. 27, 2006. Disponível em: <<http://bibliotecadigital.fgv.br/dspace/handle/10438/6732?show=full>>. Acesso em: 25 out. 2018.

HOBSBAWM, E. J. E. **A Era das Revoluções: Europa 1789-1848**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1977. 366 p.

\_\_\_\_\_. **A Era do Capital 1848-1875**. Tradução de Luciano Costa Neto. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1982.

\_\_\_\_\_. **Da Revolução Industrial Inglesa ao Imperialismo**. Tradução de Donaldson Magalhães Garschagen. 5ª. ed. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 2000. 325 p.

ICONAUTA. Auguste & Louis Lumière: L'Arrivée d'un train à La Ciotat (1897). **Youtube**, 15 dez. 2009. Disponível em: [https://www.youtube.com/watch?v=zaO\\_H2cUh60](https://www.youtube.com/watch?v=zaO_H2cUh60). Acesso em: 10 maio 2018.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Brasil: 500 anos de povoamento**. Rio de Janeiro: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE, 2000.

\_\_\_\_\_. **Ata da 35ª reunião do Conselho Consultivo do patrimônio cultural**. Rio de Janeiro: IPHAN, 2002. Disponível em: [http://portal.iphan.gov.br/uploads/atas/2002\\_\\_03\\_\\_35a\\_reunio\\_ordinria\\_\\_22\\_de\\_agosto.pdf](http://portal.iphan.gov.br/uploads/atas/2002__03__35a_reunio_ordinria__22_de_agosto.pdf). Acesso em: 30 nov. 2018.

\_\_\_\_\_. **Inventário dos bens imóveis do patrimônio ferroviário do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: IPHAN, 2008.

\_\_\_\_\_. **Patrimônio ferroviário**. [2014]. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/127>. Acesso em: 26 out. 2019.

\_\_\_\_\_. Recomposição do quadro de servidores do IPHAN é tema de reunião no Senado. **Portal Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional**, 24 ago. 2016. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/noticias/detalhes/3775/recomposicao-do-quadro-de-servidores-do-iphan-e-tema-de-reuniao-no-senado>. Acesso em: 08 nov. 2017.

\_\_\_\_\_. **Edital de Seleção de Mestrado Profissional em Patrimônio Cultural do IPHAN.**, 2016. Disponível em: <[http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Edital\\_de\\_Selecao\\_do\\_MestradoProfissional2016.pdf](http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Edital_de_Selecao_do_MestradoProfissional2016.pdf)>. Acesso em: 13 mar. 2019.

JACQUES, P. B. Patrimônio cultural urbano: espetáculo contemporâneo? **Revista RUA - Revista de Urbanismo e Arquitetura**, Salvador, v. 6, nº 1, p. 32-39, 2003.

\_\_\_\_\_. Espetacularização urbana contemporânea. **Cadernos PPG-AU/FAUFBA**, Salvador, p. 23-29, out. 2004.

JEUDY, H.-P. **Espelho das cidades**. Tradução de Rejane Janowitz. Rio de Janeiro: Casa da Palavra, 2005.

KOENIGSWALD, G. Mappa geral da viação ferrea dos estados do Rio de Janeiro, São Paulo e Minas Geraes. **Biblioteca Digital Luso-brasileira**, 1896. Disponível em: <https://bdlb.bn.gov.br/acervo/handle/20.500.12156.3/50099>. Acesso em: 24 nov. 2017.

KÜHL, B. M. **A arquitetura do Ferro e a arquitetura ferroviária em São Paulo**: reflexões sobre sua preservação. São Paulo: Ateliê Editorial: Fapesp, 1998.

\_\_\_\_\_. **Preservação do Patrimônio Arquitetônico da Industrialização**: Problemas Teóricos de Restauo. Cotia: Ateliê Editorial, 2008.

\_\_\_\_\_. Notas sobre a Carta de Veneza. **Anais do Museu Paulista: História e Cultura Materia**, São Paulo, v. 18, p. 287-320, 2010. ISSN 2. Disponível em: <<http://www.revistas.usp.br/anaismp/article/view/5539>>. Acesso em: 16 jan. 2018.

\_\_\_\_\_. Patrimônio industrial: algumas questões em aberto. **Arq.urb Revista Eletrônica de Arquitetura e Urbanismo**, São Paulo, v. 3, p. 23-30, 2010. Disponível em: <[http://www.usjt.br/arq.urb/numero\\_03/3arqurb3-beatriz.pd](http://www.usjt.br/arq.urb/numero_03/3arqurb3-beatriz.pd)>. Acesso em: 07 março 2018.

LAMEGO, A. R. **O homem e a serra**. Rio de Janeiro: CNG, 1963. 454 p.

LAMOUNIER, M. L. Ferrovias, agricultura de exportação e mão-de-obra no Brasil no século XIX. **História econômica & História de empresas**, Rio de Janeiro, v. III, p. 43-76, 2000. Disponível em: <<http://www.abphe.org.br/revista/index.php/rabphe/article/view/124>>. Acesso em: 01 nov. 2017.

\_\_\_\_\_. **Entre a escravidão e o trabalho livre. Escravos e imigrantes nas obras de construção das ferrovias no Brasil do século XXIX**, Brasília (DF), 9, n.4, dezembro 2008. 215-245. Disponível em: <<https://econpapers.repec.org/paper/anpen2008/200807211117010.htm>>. Acesso em: 06 fev. 2018.

LANNA, A. L. D. **A transformação do trabalho: a passagem para o trabalho livre na Zona da Mata Mineira 1870-1920**. Dissertação ( Mestrado em História) - Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Estadual de Campinas. Campinas, p. 168. 1985.

\_\_\_\_\_. Ferrovias no Brasil 1870-1920. **História econômica & história de empresas**, 2005. 7-40. Disponível em: <<http://www.abphe.org.br/revista/index.php/rabphe/article/view/179>>. Acesso em: 30 Nov. 2017.

LEANDRO , M. D. L.; SILVA , F. C. D. A estrada de ferro de Bragança e a colonização da zona bragantina no estado do Pará. **Novos Cadernos NAEA**, Belém, v. 15, p. 143-174, dez. 2012 2012.

LESSA, S. N. **Trem-de-ferro: do cosmopolitismo ao sertão**. Dissertação ( Mestrado)-Departamento de História, Universidade Estadual de Campinas. Campinas, São Paulo, p. 243. 1993.

LIMONAD, E. **Os lugares de urbanização: o caso do interior fluminense**. Tese ( Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal de São Paulo. São Paulo. 1996.

LINS, A. P. M. D. B. D. C. **As Ferrovias como Patrimônio Cultural Mundial: Os Estados-partes, a UNESCO e o Valor Universal Excepcional**. Tese (Doutorado) - Centro de Artes e Comunicação, Universidade Federal de Pernambuco. Recife, p. 228. 2015.

LUZ, L. F. **Os trilhos nas áreas urbanas: conflitos, desafios e oportunidades em dez cidades paulistas**. Dissertação (mestrado) – Departamento de Geografia da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo. São Paulo, 2006. 255 p.

LYRA, C. C. **Preservação do patrimônio edificado: a questão do uso**. Brasília: IPHAN, 2016.

MATOS, L. F. **Estação da memória : um estudo das entidades de preservação ferroviária do Estado do Rio**. Dissertação (mestrado) - Centro de Pesquisa e Documentação de História, Fundação Getúlio Vargas. Rio de Janeiro. 2010. 153 p.

\_\_\_\_\_. **Memória Ferroviária: da mobilização social à política pública de patrimônio**. Tese (Doutorado em História) - Centro de Pesquisa e Documentação de História, Fundação Getúlio Vargas. Rio de Janeiro, 201. 197 p.

MATOS, O. N. D. **Café e Ferrovias: a evolução ferroviária de São Paulo e o desenvolvimento da cultura cafeeira**. Campinas, SP: Pontes, 1990. 178 p.

MEDEIROS, J. Iphan, um oásis republicano. **Carta Capital**, São Paulo, n. 929, fev. 2012. Disponível em: <https://www.cartacapital.com.br/revista/929/iphan-um-oasis-republicano>. Acesso: 08 nov. 2017.

MELO, H. P. D. A Zona Rio Cafeeira: uma expansão pioneira. **Revista Brasileira de Gestão e Desenvolvimento Regional**, Taubaté, v. 4, n. 3, p. 49-82, ago 2008.

MENEGUELLO, C. Patrimônio industrial como tema de pesquisa. **Anais do I Seminário Internacional História do Tempo Presente**, Flórianópolis, 2011. 1819-1834. Disponível em: <<http://eventos.udesc.br/ocs/index.php/STPII/stpi/schedConf/presentations>>. Acesso em: 01 março 2018.

MENESES, U. T. B. D. A cidade como bem cultural: áreas envoltórias e outros dilemas, equívocos e alcance da preservação do patrimônio ambiental urbano. In: MORI, V. H., *et al.* **Patrimônio: atualizando o debate**. São Paulo: IPHAN, 2006. p. 240.

\_\_\_\_\_. O campo do Patrimônio Cultural: uma revisão de premissas. IPHAN. I Fórum Nacional do Patrimônio Cultural: Sistema Nacional do Patrimônio Cultural: desafios, estratégias e experiências para uma nova gestão. **Anais**, vol.1. Ouro Preto: IPHAN. 2006. p. 35-76.

MIRAFTAB, F. Insurgência, planejamento e a perspectiva de um urbanismo humano. **Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais**, Recife, v. 18, p. 366-377, set-dez 2016. ISSN 3.

MIRANDA, M.P.S. **A atuação do Ministério Público na Defesa do Patrimônio Cultural**. Disponível em: <<http://www.urbanismo.mppr.mp.br/modules/conteudo/conteudo.php?conteudo=63>> Acesso em 19 nov. 2017.

MORAIS, S. S. **A Arquitetura das Estações Ferroviárias da Estrada de Ferro Central do Brasil no Século XIX –1858-1900**. Dissertação (Mestrado em Arquitetura) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo – Universidade Federal do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, p. 198. 2002.

\_\_\_\_\_. do Patrimônio Ferroviário na RFFSA. **Anais. Seminário Histórico e Cultural Ferroviário**, Brasília, p. 45-51. 2007.

MRS. O lixão que virou praça. **Portal MRS**, 08 set. 2016. Disponível em: <https://www.mrs.com.br/post-blog-mrs/o-lixao-que-virou-praca/>. Acesso em: 08 mar. 2019.

MUNDARÉU DA LUZ. **Cartografias**. 17 mar. 2018. Disponível em: <https://mundareudaluz.org/2018/03/14/cartografia/>. Acesso em: 23 fev. 2019.

NATAL, J. L. A. **Transporte, ocupação do espaço e desenvolvimento capitalista no Brasil: história e perspectivas**. Tese (Doutoramento em Economia) - Universidade Estadual de Campinas. Campinas, p. 356. 1991.

NETO, J. R. C.; GIBERTONI, F. C.; GIANNECCHINI, C. 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**, São Paulo, 2012. Disponível em: <[http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/VI\\_coloquio\\_t6\\_avancos\\_desafios.pdf](http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/VI_coloquio_t6_avancos_desafios.pdf)> . Acesso em: 06 março 2017.

NEVES, M. D. S. O Brasil na virada do século XIX para o século XX. In: FERREIRA, J.; DELGADO, L. D. A. N. **O tempo do liberalismo excludente: da Proclamação da República à Revolução de 1930**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, v. 1, 2008. p. 13-44.

NORMA DE QUITO. Organização dos Estados Americanos (OEA), 1967. Disponível em: <<http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Normas%20de%20Quito%201967.pdf>> . Acesso em: 04 fev. 2019.

PANDOLFI, D.. Os anos 1930: as incertezas do regime. In: FERREIRA, J.; DELGADO, L. D. A. N. **O tempo do nacional-estatismo: do início da década de 1930 ao apogeu do Estado Novo**. 2ª. ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2007. p. 12-37.



PAULA, D. A. D. As ferrovias no Brasil: análise do processo de erradicação de ramais. **Actas del II Congreso de Ferrocarriles**, Aranjuez, 2000.

\_\_\_\_\_. **Fim de Linha: a extinção de ramais da Estrada de Ferro Leopoldina, 1955 - 1974**. Tese (Doutorado em História) - Universidade Federal Fluminense. Niterói, p. 356. 2000.

PEIXOTO, G. R. A arquitetura do café. In: BICCA, B. E. P.; BICCA, P. R. S. **Arquitetura na Formação do Brasil**. Brasília: UNESCO, Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, 2008. p. 198-231.

PORTAL PREFEITURA DE MARÍLIA. **Prefeitura apresenta projeto de “parque linear” para linha férrea que “corta” Marília**. 30 jul. 2017. Disponível em: <http://www.marilia.sp.gov.br/prefeitura/prefeitura-apresenta-projeto-de-parque-linear-para-linha-ferrea-que-corta-marilia/>. Acesso em: 26 jun. 2019.

PREFEITURA DE IRATI. Orla da ferrovia é preparada para futuro parque linear. **Radio Najuá**, 13 dez. 2012. Disponível em: <https://radionajua.com.br/noticia/noticias/irati-e-regiao/orla-da-ferrovia-preparada-para-futuro-parque-linear/16445/>. Acesso em: 26 jun. 2019.

RECOMENDAÇÃO DE NAIRÓBI. Organização das Nações Unidas, 1976. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Recomendacao%20de%20Nairobi%201976.pdf>. Acesso em: 07 fev. 2019.

REIS, R. M. A produção burocrática da técnica? Reflexões iniciais sobre forma e linguagem em documentos da política brasileira de Classificação Indicativa. **30ª Reunião Brasileira de Antropologia**, João Pessoa, p. 17, 2014. Disponível em: [http://www.30rba.abant.org.br/simposio/view?ID\\_MODALIDADE\\_TRABALHO=2&ID\\_SIMPOSIO=9](http://www.30rba.abant.org.br/simposio/view?ID_MODALIDADE_TRABALHO=2&ID_SIMPOSIO=9). Acesso em: 2017 21 outubro.

ROCHA, Isabel. **Arquitetura Rural do Médio Vale do Paraíba Fluminense no Séc. XIX**. In Revista Gávea, nº 1, Rio de Janeiro: PUC-RJ, 1984.

ROCHA, V.; CASTRO, Z. Em risco no Pelourinho. **The Intercept Brasil**, 22 abr. 2019. Disponível em: <https://theintercept.com/2019/04/21/salvador-centro-historico-pelourinho/>. Acesso em: 06 maio 2019.

RODRIGUES, R. Reforma da antiga estação Leopoldina é alvo de disputa judicial. **O Globo**, 04 mar. 2017. Disponível em: <https://oglobo.globo.com/rio/reforma-da-antiga-estacao-leopoldina-alvo-de-disputa-judicial-21157493>. Acesso em: 10 nov. 2017.

RODRIGUEZ, H. S. **A formação das Estradas de Ferro no Rio de Janeiro - O Resgate de sua Memória**. Rio de Janeiro: Memória do trem, 2004. 192 p.

ROMANO, Talita. O sistema ferroviário brasileiro. **Logística Sem Fronteira**, 01 maio 2018. Disponível em: <https://logisticasemfronteiras.com.br/sistema-ferroviario-brasileiro>. Acesso em: 28 set. 2018.

RUSKIN, J. **A lâmpada da memória**. Tradução de Maria Lucia Bressan Pinheiro. Cotia: [s.n.], 2008.

RYKWERT, J. **A sedução do lugar: a história e o futuro da cidade**. Tradução de Valter Lellis Siqueira. São Paulo: Martins Fontes, 2004. 399 p.

SANT'ANNA, M. **A cidade- atração: A norma de preservação de centros urbanos no Brasil dos anos 90**. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) – Universidade Federal da Bahia, Faculdade de Arquitetura. Salvador, p. 399. 2004.

\_\_\_\_\_. Patrimônio material e imaterial: dimensões da mesma ideia. In: GOMES, M. A. A. F.; CORRÊA, L. **Reconceituações Contemporâneas do Patrimônio**. Salvador: EDUFBA, v. 1, 2011. p. 193-198.

SANTOS, C. N. F. Preservar não é tomar, renovar não é por tudo abaixo. **Revista Projeto**, São Paulo, 1986. 59-63.

SCHILLER, M.; SANTORO, P. F. Porque o Minhocão não deve ser o nosso Parque High Line. **LabCidade**, 19 set. 2017. Disponível em: <http://www.labcidade.fau.usp.br/por-que-o-minhocao-nao-deve-ser-o-nosso-parque-high-line/#>. Acesso em: 28 fev. 2019.

SEIXAS, A. Desafios e perspectivas do patrimônio cultural ferroviário: o caso da Estrada de Ferro Mauá. **Jornal Milênio Vip**, n. 162, ago./set. 2017. Disponível em: <http://www.jornalmileniovip.com.br/colunista/arquivo.php?cod=894>. Acesso em: 23 nov. 2017.

SELDIN, C. **Imagens urbanas e resistências: das capitais de cultura às cidades criativas**. 1ª ed. Rio de Janeiro: Rio Books, 2017.

SIAA; HELENA AYOUB SILVA & ARQUITETOS ASSOCIADOS. Museu Estação de Marinho. **SIAA**, 2014. Disponível em: <http://siao.arq.br/projeto/restauro-da-estacao-ferroviaria-de-mairinque/#anchor3724>. Acesso em: 08 maio 2019.

SILVA, L. Baixada Fluminense como vazio demográfico? População e território no antigo município de Iguaçú (1890/1910). **Revista Brasileira de Estudos de População**, Belo Horizonte, v. 34, n. 2, p. 415-425, maio/ago. 2017. DOI: <http://dx.doi.org/10.20947/s0102-3098a0024>. Disponível em: [http://www.scielo.br/scielo.php?pid=S0102-30982017000200415&script=sci\\_abstract&tlng=es](http://www.scielo.br/scielo.php?pid=S0102-30982017000200415&script=sci_abstract&tlng=es). Acesso em: 11 abr. 2019.

SILVA, M. M. F. **Expansão dos transportes interiores**. Rio de Janeiro: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, 1947. 412 p.

SILVA, M. W. D. **A formação de territórios ferroviários no Oeste Paulista, 1868-1892, 1868-1892**. Tese (Doutorado em Geografia) - Universidade Federal do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, p. 311. 2008.

SILVEIRA, M. R. **A importância geoconômica das Estradas de Ferro no Brasil**. Tese (Doutorado em Geografia) - Universidade Estadual Paulista. Presidente Prudente, p. 454. 2003.

SMITH, L. El "espejo patrimonial"¿ Ilusión narcisista o reflexiones múltiples? **Antipoda. Revista de Antropología y Arqueología**, Bogotá, p. 39-63, Enero-Junio 2011.

SOARES, A. Glossário. **Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes**, 31 maio 2016. Disponível em: <http://www.dnit.gov.br/ferrovias/glossario-de-termos-ferroviarios/glossario.pdf/view>>. Acesso em: 09 out. 2017

SOTO, J. L. L. Los ferrocarriles y el patrimonio mundial. Del monumento al paisaje cultural. **Anais VI Congresso de História Ferroviária**, Vitória, 2012. Disponível em: <<http://www.docutren.com/HistoriaFerroviaria/Vitoria2012/comunicaciones.asp>>. Acesso em: 07 maio 2018.

SOUZA, R. A. D.; PRATES, H. F. O processo de Desestatização da RFFSA: principais aspectos e primeiros resultados. **Revista BNDES**, p. 1-18, 1997. Disponível em: <[http://www.bndes.gov.br/SiteBNDES/bndes/bndes\\_pt/Galerias/Convivencia/Publicacoes/Consulta\\_Expressa/Setor/Privatizacao/199712\\_11.html](http://www.bndes.gov.br/SiteBNDES/bndes/bndes_pt/Galerias/Convivencia/Publicacoes/Consulta_Expressa/Setor/Privatizacao/199712_11.html)>. Acesso em: 04 dez. 2017.

STEIN, J. S. **Vassouras: um município brasileiro do café, 1850-1900**. Tradução de Vera Bloch Wrobel. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1990.

TELLES, P. C. S. **História da engenharia no Brasil (séculos XVI a XIX)**. Rio de Janeiro: Livros Técnicos e Científicos Editora S. A., 1984.

THE INTERNATIONAL COMMITTEE FOR THE CONSERVATION OF THE INDUSTRIAL HERITAGE (TICCIH). **Carta de Nizhny Tagil sobre o patrimônio industrial**. Tradução de Jose Manuel Lopes Cordeiro. 2003. Disponível em: [ticcih.org/wp-content/uploads/2013/04/NTagilPortuguese.pdf](http://ticcih.org/wp-content/uploads/2013/04/NTagilPortuguese.pdf). Acesso em: 17 mar. 2017.

\_\_\_\_\_. **Os princípios de Dublin**. Tradução de Jose Manuel Lopes Cordeiro. Assembléia Geral do ICOMOS, 17., 28 nov. 2011. Disponível em: [ticcih.org/wp-content/uploads/2017/12/Principios-de-Dublin.pdf](http://ticcih.org/wp-content/uploads/2017/12/Principios-de-Dublin.pdf). Acesso em: 08 mar. 2017.

TOPIK, S. **A presença do Estado na Economia Política do Brasil de 1889-1930**. Tradução de Gunter Altmann. Rio de Janeiro: Record, 1987.

UNESCO. **Carta de Cracóvia**. Princípios para a conservação e o restauro do patrimônio construído. 26 out. 2000. Disponível em: <http://www.mcu.es/museos/docs/CartaDeCracovia.pdf>. Acesso em: 07 fev. 2019.

\_\_\_\_\_. **The world heritage list**. 1992-2019. Disponível em: <http://whc.unesco.org/en/list/%3E..> Acesso em: 07 maio 2018.

VARGAS, R. Moradores de Dores apontam demandas em audiência pública do orçamento participativo. **Prefeitura de Campos**, 11 jul. 2017. Disponível em: [http://www.campos.rj.gov.br/exibirNoticia.php?id\\_noticia=40587](http://www.campos.rj.gov.br/exibirNoticia.php?id_noticia=40587). Acesso em: 03 nov. 2017.

VAZ, A. B. P.; FONSECA, M. B. Uma introdução ao estudo da Companhia Estrada de Ferro Melhoramentos do Brasil. **Revista Mosaico**, p. 49-58, Jul./Dez 2015.

VAZ, L. F. A "culturalização" do planejamento e da cidade novos modelos? **Cadernos PPG-AU/FAUFBA**, Salvador, p. 31-42, 2004.

VELLEDA, L. Projeto coletivo propõe solução urbanística e social inovadora para a Cracolândia. **Rede Brasil Atual**, 05 abr. 2018. Disponível em: <https://www.redebrasilatual.com.br/cidadania/2018/04/projeto-coletivo-propoe-solucao-urbanistica-e-social-inovadora-para-a-cracolandia/>. Acesso em: 25 fev. 2019.

VILLELA, G. Em 1925, Brasil vive ‘assombroso aumento’ do número de automóveis. **O Globo**, 02 maio 2014. Disponível em: <http://acervo.oglobo.globo.com/em-destaque/em-1925-brasil-vive-assombroso-aumento-do-numero-de-automoveis-12367744>. Acesso em: 16 jun. 2018.

VIÑAS, S. M. **Teoría contemporánea de la Restauracion**. Madrid: Sintesis, 2013.

VIOLLET-LE-DUC, E. E. **Restauração**. Tradução de Beatriz Mugayar Köhl. Cotia: Ateliê Editorial, 2006.

ZANOLI, F. O. **Ocupação popular em patrimônio: a luta pelo direito a cidade e o conflito com a memória**. Encontro Nacional da Associação Nacional de Pós-Graduação e Pesquisa em Planejamento Urbano e Regional. Anais. São Paulo: FAU USP. 2017.

## **Anexos**

### Anexo 01 – Quadro com associações ferroviárias

Nome	Fundação	Sede	Regionais	Página Internet
ABPF – Associação Brasileira de Preservação Ferroviária	1977	Campinas/SP	São Paulo/SP; Rio de Janeiro/RJ; Santa Catarina/SC; Sul de Minas/MG	www.abpf.org.br www.abpf.com.br
APMF – Associação de Preservação da Memória Ferroviária	08/12/1984	São Paulo		Site não localizado
Sociedade Nacional Movimento Trem de Ferro	1986	Salvador		<a href="http://www.verdetrem.com.br/site/conteudo/verdetrem/verdetrem.php">http://www.verdetrem.com.br/site/conteudo/verdetrem/verdetrem.php</a>
AENFER Associação de Engenheiros Ferroviários	6/03/1992	Rio de Janeiro		www.aenfer.com.br
Sociedade de Pesquisa para a Memória do Trem-Memória do Trem	07/11/1992	Rio de Janeiro		www.trem.org.br
AFPF – Associação Fluminense de Preservação Ferroviária	30/04/1999	Rio de Janeiro		Site não localizado
APMCP – Associação de Preservação da Memória da Companhia Paulista	2000	Jundiaí		Site não localizado
ABOTTC – Associação Brasileira de Operadoras de Trem Turístico e Cultural	2000	Rio de Janeiro		www.abottc.com.br
ANPF – Associação Nacional de Preservação Ferroviária	03/03/2001	Sabaúna/SP		www.anpf.com.br
Movimento Nacional dos Amigos do Trem – Amigos do Trem	05/06/2001	Juiz de Fora/MG		<a href="http://www.amigosdotrem.com.br/">http://www.amigosdotrem.com.br/</a>
MPF – Movimento de Preservação Ferroviária	22/03/2003	Rio de Janeiro		www.trembrasil.org.br/
ONGtrem – Transporte e Ecologia em Movimento	2004	Belo Horizonte		<a href="http://www.ongtrem.org.br/index.php?pagina=quemsomos">http://www.ongtrem.org.br/index.php?pagina=quemsomos</a>
GFPF – Grupo Fluminense de Preservação Ferroviária	07/2008	Rio de Janeiro		
AMUTREM – Associação de Amigos do Museu do Trem do Rio de Janeiro		Rio de Janeiro		Site não localizado
Grupo de Amigos da Great Western of Brazil Railway		Recife		Site não localizado
SPPF – Sociedade de Pesquisa e Preservação Ferroviária		São Paulo		www.sppf.org.br

Fonte: Lucina Ferreira Matos (2010, p. 27)

## Anexo 02 – Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário em âmbito nacional

Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário (15.12.2015)			
Bens declarados valor histórico, artístico e cultural nos termos da Lei nº 11.483/07 e da Portaria IPHAN nº 407/2010			
UF	Município	Identificação do Bem	Data de inscrição
AL	Quebrangulo	Estação Ferroviária de Quebrangulo	10/09/2007
AL	Quebrangulo	Armazém	10/09/2007
AL	Quebrangulo	Depósito	10/09/2007
AL	Palmeira dos Índios	Estação Ferroviária de Palmeira dos Índios	10/09/2007
AL	Palmeira dos Índios	Armazém	10/09/2007
AL	Palmeira dos Índios	Casa do Agente	10/09/2007
AL	Palmeira dos Índios	Depósito	10/09/2007
AL	Palmeira dos Índios	Garagem II	10/09/2007
AL	Palmeira dos Índios	Armazém II	10/09/2007
AL	Maceió	Estação Ferroviária de Jaraguá	18/11/2008
AL	Maceió	Galpão de armazenamento I	18/11/2008
AL	Maceió	Área central coberta	18/11/2008
AL	Maceió	Galpão de armazenamento II	18/11/2008
AL	Maceió	Anexo dos Galpões	18/11/2008
AL	Maceió	Galpão geminado	18/11/2008
AL	Maceió	Terreno	18/11/2008
AL	União dos Palmares	Armazém/Depósito	11/11/2009
AL	Paulo Jacinto	Conjunto Ferroviário da Esplanada	28/05/2013
AL	Piranhas	Estação Ferroviária de Piranhas/AL	Em Homologação
BA	Alagoinhas	Estação Ferroviária São Francisco	26/08/2008
BA	São Félix	Estação Ferroviária de São Félix	03/02/2009
BA	Salvador	Antigo Posto Médico	11/11/2009
BA	Serrinha	Estação de Serrinha	29/04/2014
BA	Serrinha	Antigo Clube Recreativo dos Ferroviários	29/04/2014
BA	Serrinha	Depósito	29/04/2014
BA	Serrinha	Casa	29/04/2014
BA	Serrinha	Caixa d' água	29/04/2014
BA	Iaçu	Estação Ferroviária de João Amaro	Em Homologação
BA	Cachoeira	Estação Ferroviária de Cachoeira	Em Homologação
CE	Fortaleza	Estação Ferroviária de João Felipe	11/12/2008
CE	Fortaleza	Centro de Controle e Operações da RFFSA	11/12/2008
CE	Fortaleza	Associação dos Ferroviários Aposentados do Ceará	11/12/2008
CE	Fortaleza	Antigo Serviço de Pessoal	11/12/2008
CE	Fortaleza	Galpão 6	11/12/2008
CE	Fortaleza	Escritório CBTU/Antigo treinamento	11/12/2008
CE	Fortaleza	Almoxarifado CBTU	11/12/2008
CE	Fortaleza	Galpões 3, 4 e 5	11/12/2008

<b>Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário (15.12.2015)</b>			
Bens declarados valor histórico, artístico e cultural nos termos da Lei nº 11.483/07 e da Portaria IPHAN nº 407/2010			
<b>UF</b>	<b>Município</b>	<b>Identificação do Bem</b>	<b>Data de inscrição</b>
CE	Fortaleza	Chalé da Inventariança	11/12/2008
CE	Fortaleza	Antiga Via Permanente	11/12/2008
CE	Redenção	Estação Ferroviária de Antônio Diogo	11/11/2009
CE	Quixadá	Estação Ferroviária	11/11/2009
CE	Quixadá	Oficina de Manutenção	11/11/2009
CE	Granja	Estação Ferroviária de Granja	14/04/2010
CE	Quixeramobim	Estação Ferroviária de Prudente de Moraes	14/04/2010
CE	Quixeramobim	Casa do agente ferroviário de Prudente de Moraes	14/04/2010
CE	Quixeramobim	Estação Ferroviária de Uruquê	14/04/2010
CE	Senador Pompeu	Estação Ferroviária de Senador Pompeu	10/05/2010
CE	Senador Pompeu	Ponte Ferroviária	10/05/2010
CE	Tururu	Estação Ferroviária de Tururu	30/10/2010
CE	Piquet Carneiro	Estação	12/12/2012
CE	Baturité	Garagem de Auto de linha	12/12/2012
CE	Baturité	Estação Ferroviária de Baturité	12/12/2012
CE	Baturité	Armazém em Baturité	12/12/2012
CE	Baturité	Oficina de carros e vagões	12/12/2012
CE	Itapiúna	Estação de Caio Prado	06/12/2012
CE	Carire	Estação Ferroviária de Carire	19/10/2012
CE	Aurora	Prédio da Estação Ferroviária de Aurora	31/12/2012
CE	Aurora	Estação Ferroviária de Ingazeiras	24/12/2012
CE	Quixada	Prédio da estação Ferroviária de Quieiroz	12/12/2012
CE	Martinópolis	Prédio da Estação Ferroviária de Martinópolis	12/12/2012
CE	Uruoca	Estação Ferroviária de Uruoca	03/05/2013
CE	Senador Sá	Terreno na Esplanada de Senador Sá	29/04/2013
CE	Massapê	Estação Ferroviária de Massapê	13/03/2013
CE	Missão Velha	Edificação Ferroviária de Missão Velha	28/05/2013
CE	Fortaleza	Estação de Parangaba	03/05/2013
CE	Lavras da Mangabeira	Estação Ferroviária de Lavras da Mangabeira	16/04/2014
CE	Lavras da Mangabeira	Casa do Agente Ferroviário de Lavras da Mangabeira	16/04/2014
CE	Crateús	Oficina/Garagem	16/04/2014
CE	Crateús	Estação de Crateús	16/04/2014
CE	Crateús	Armazém	16/04/2014
CE	Crateús	Armazém	16/04/2014
CE	Quixeramobim	Estação Ferroviária de Quixeramobim	06/04/2014
CE	Aracoiaba	Estação Ferroviária de Aracoiaba	16/04/2014
CE	Barbalha	Edificação da Estação Ferroviária de Barbalha	16/04/2014
CE	Maranguape	Estação Ferroviária de Maranguape	16/04/2014



<b>Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário (15.12.2015)</b>			
Bens declarados valor histórico, artístico e cultural nos termos da Lei nº 11.483/07 e da Portaria IPHAN nº 407/2010			
<b>UF</b>	<b>Município</b>	<b>Identificação do Bem</b>	<b>Data de inscrição</b>
CE	Guaiúba	Estação Ferroviária da sede do Município de Guaiúba	21/10/2014
CE	Acopiara	Estação Acopiara	21/10/2014
CE	Capistrano	Estação Ferroviária de Capistrano	10/09/2014
CE	Baixios	Edificação da Estação Ferroviária de Baixios	21/10/2014
CE	Ipueiras	Estação Ferroviária de Engenheiro João Thomé	12/09/2014
CE	Ipueiras	Estação Ferroviária de Ipueiras	12/09/2014
CE	Nova Russas	Estação Ferroviária de Novas Russas	09/12/2014
CE	Nova Russas	Armazém	09/12/2014
CE	Crateús	Estação Ferroviária do Distrito de Ibiapaba	06/02/2015
CE	Crateús	Casa do Agente	06/02/2015
CE	Piquet Carneiro	Estação Ferroviária de Ibicuã	Em Homologação
CE	Iguatu	Estação Ferroviária de Suassurana	Em Homologação
ES	Vila Velha	Terreno em Argolas	29/08/2008
ES	Vila Velha	Estação de Vitória	29/08/2008
ES	Alfredo Chaves	Estação Ferroviária de Matilde	03/09/2008
ES	Alfredo Chaves	Girador (rotunda)	03/09/2008
ES	Alfredo Chaves	Caixa d'água - Reservatório	03/09/2008
ES	Alfredo Chaves	Ponte metálica	03/09/2008
ES	Alfredo Chaves	Imóvel I - (descrito como "dois imóveis")	03/09/2008
ES	Alfredo Chaves	Imóvel II - (descrito como "dois imóveis")	03/09/2008
ES	Domingos Martins	Estação Domingos Martins	12/05/2010
ES	Domingos Martins	Terreno	12/07/2010
ES	Domingos Martins	Terreno	12/07/2010
ES	Domingos Martins	Casa de Turma	12/07/2010
ES	Domingos Martins	Área	12/07/2010
ES	Domingos Martins	Estação Ferroviária,ET Faixa erradicada Perm. AH Pref	12/07/2010
ES	Domingos Martins	Terreno do Pátio de Domingos Martins	10/05/2010
ES	Domingos Martins	Terreno da Estação de Domingos Martins	10/05/2010
ES	Domingos Martins	Terreno da Casa de Turma	10/05/2010
ES	Domingos Martins	Área Remanescente em Paul/Ocupada pelas Obras passionistas S.A	10/05/2010
ES	Alfredo Chaves	Estação Ferroviária de Matilde	10/09/2014
ES	Alfredo Chaves	Pátio Ferroviário de Matilde	10/09/2014
GO	Pires do Rio	Estação Ferroviária de Pires do Rio	10/12/2008
GO	Pires do Rio	Caixa d'água	10/12/2008
GO	Vianópolis	Estação Ferroviária de Ponte Funda	10/05/2010
GO	Pires do Rio	Edificação denominada Oficina da Goiás (Oficina de Manutenção e Abastecimento)	10/05/2010

<b>Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário (15.12.2015)</b>			
Bens declarados valor histórico, artístico e cultural nos termos da Lei nº 11.483/07 e da Portaria IPHAN nº 407/2010			
<b>UF</b>	<b>Município</b>	<b>Identificação do Bem</b>	<b>Data de inscrição</b>
GO	Pires do Rio	Edificação denominada Prédio do Chamador (Prédio/Casa do Chamador)	10/05/2010
GO	Vianópolis	Estação Ferroviária de Caraíba	10/05/2010
GO	Vianópolis	Estação Ferroviária de Tavares	10/05/2010
GO	Silvânia	Edifício da antiga Estação Ferroviária de Silvânia	04/12/2012
GO	Urutaí	Estação Ferroviária de Urutaí	03/10/2014
MA	Santa Rita	Pátio Ferroviário	31/12/2008
MA	Santa Rita	Estação Ferroviária de Recurso	31/12/2008
MA	Santa Rita	Pátio Ferroviário de Carema	31/12/2008
MA	Santa Rita	Estação Ferroviária de Carema	31/12/2008
MA	Santa Rita	Armazém isolado (oficina mecânica)	31/12/2008
MA	Caxias	Estação de Caxias	31/12/2008
MA	Caxias	Armazém 1	31/12/2008
MA	Caxias	Armazém 2	31/12/2008
MA	Rosário	Edificação denominada Carpintaria da Estação de Rosário.	22/10/2010
MA	Rosário	Edificação denominada Serralheria (Ferraria) da Estação de Rosário,	22/10/2010
MA	Rosário	Edificação denominada oficina do Carmo (Manutenção de Vagões e Locomotivas).	22/10/2010
MA	Rosário	Edificação denominada Armazém da Estação de Rosário,	22/10/2010
MA	Rosário	Terreno comercial	22/10/2010
MA	Codó	Armazem	12/04/2013
MA	Codó	Estação de Passageiros de Codó	12/04/2013
MG	Juiz de Fora	Estação de Mariano Procópio	10/09/2007
MG	Juiz de Fora	Armazém	10/09/2007
MG	Juiz de Fora	Seletivo	10/09/2007
MG	Brumadinho	Estação Ferroviária de Marinhos	11/11/2009
MG	Uberaba	Edificação em alvenaria com área construída de 9,88 m <sup>2</sup> - abrigo para trole	08/05/2012
MG	Uberaba	Edificação em alvenaria com área construída de 103,85 m <sup>2</sup>	08/05/2012
MG	Uberaba	Edificação em alvenaria com área construída de 103,85 m <sup>2</sup>	08/05/2012
MG	Uberaba	Estação de Peirópolis com área construída de 204,70 m <sup>2</sup>	08/05/2012
MG	Uberaba	Edificação em alvenaria com área construída de 40,75 m <sup>2</sup>	08/05/2012
MG	Gouveia	Pátio da Estação de Barão do Guaicuhy	08/05/2012
MG	Gouveia	Estação de Barão do Guaicuhy	08/05/2012

<b>Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário (15.12.2015)</b>			
Bens declarados valor histórico, artístico e cultural nos termos da Lei nº 11.483/07 e da Portaria IPHAN nº 407/2010			
<b>UF</b>	<b>Município</b>	<b>Identificação do Bem</b>	<b>Data de inscrição</b>
MG	Candeias	Casa do Agente Ferroviário	08/05/2012
MG	Candeias	Antiga Estação Ferroviária de Candeias, Candeias, MG	08/05/2012
MG	Guarani	Casa do Agente Ferroviário	04/12/2012
MG	Guarani	Armazém	04/12/2012
MG	Guarani	Estação Guarany	04/12/2012
MG	Guarani	Estrada Vicinal Rio Pomba, KM 4.669	04/12/2012
MG	Juiz de Fora	Estação Ferroviária de Santos Dumont	24/12/2012
MG	Juiz de Fora	Estação Ferroviária da Central do Brasil	27/12/2012
MG	Juiz de Fora	Estação Ferroviária de Leopoldina	24/12/2012
MG	Santana do Deserto	Prédio da Estação Ferroviária de Serraria	12/12/2012
MG	Araçai	Estação Ferroviária de Araçai	29/04/2013
MG	Passa Quatro	Estação Ferroviária de Passa Quatro	12/04/2013
MG	Passa Quatro	Estação Ferroviária de coronel Fulgêncio	12/04/2013
MG	Passa Quatro	Estação Ferroviária de Manacá	12/04/2013
MG	Passa Quatro	Depósito de Materiais,	12/04/2013
MG	Passa Quatro	Residência do Empregado	12/04/2013
MG	Passa Quatro	Terreno da Estação Ferroviária de Coronel Fulgêncio	12/04/2013
MG	Passa Quatro	Terreno da Estação Ferroviária de Manacá	12/04/2013
MG	Passa Quatro	Terreno da estação Ferroviária de Passa Quatro	12/04/2013
MG	Santana do Deserto	Prédio da Estação de Serraria	10/06/2013
MG	Santana do Deserto	Trecho Operacional, Trecho inicial Tres rios e trecho final Juiz de fora	10/06/2013
MG	Além Paraíba	Estação de São José e Casa do Agente com 138 m <sup>2</sup>	29/04/2013
MG	Curvelo	Estação Ferroviária de Curvelo	06/02/2015
MG	Cláudio	Estação de Cláudio no Pátio da Estação de Cláudio, km 337,864	15/04/2014
MG	Belmiro Braga	Estação Ferroviária de Sobragi	29/04/2014
MG	Conceição do Pará	Terreno do Pátio	29/04/2014
MG	Leopoldina	Estação Ferroviária de Abaiaba	16/04/2014
MG	Leopoldina	Terreno da Estação Ferroviária de Abaiaba	16/04/2014
MG	Tiradentes e São João Del Rei	Terreno do Pátio da Estação de Tiradentes	29/04/2014
MG	Tiradentes e São João Del Rei	Estação Ferroviária de Tiradentes	29/04/2014
MG	Tiradentes e São João Del Rei	Pátio da Estação Ferroviária de Chagas Dória	29/04/2014
MG	Tiradentes e São João Del Rei	Estação Ferroviária Chagas Dória	29/04/2014
MG	Tiradentes e São João Del Rei	Pátio da Estação Ferroviária de São João del Rei	29/04/2014
MG	Tiradentes e São João Del Rei	Estação Ferroviária de São João Del Rei	29/04/2014

<b>Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário (15.12.2015)</b>			
Bens declarados valor histórico, artístico e cultural nos termos da Lei nº 11.483/07 e da Portaria IPHAN nº 407/2010			
<b>UF</b>	<b>Município</b>	<b>Identificação do Bem</b>	<b>Data de inscrição</b>
MG	Tiradentes e São João Del Rei	Alojamento para manobrador/guarda chaves	29/04/2014
MG	Tiradentes e São João Del Rei	Prédio do antigo armazém da Carpintaria e Ferraria	29/04/2014
MG	Tiradentes e São João Del Rei	Galpão do antigo almoxarifado	29/04/2014
MG	Tiradentes e São João Del Rei	Casa de Bomba de Óleo	29/04/2014
MG	Tiradentes e São João Del Rei	Galpão da Oficina Mecânica e Ferraria	29/04/2014
MG	Tiradentes e São João Del Rei	Galpão para manutenção de locomotivas	29/04/2014
MG	Tiradentes e São João Del Rei	Galpão para revisão mecânica	29/04/2014
MG	Tiradentes e São João Del Rei	Galpão para seção de carros e vagões	29/04/2014
MG	Tiradentes e São João Del Rei	Instalação Sanitária	29/04/2014
MG	Tiradentes e São João Del Rei	Galpão do posto de iluminação	29/04/2014
MG	Tiradentes e São João Del Rei	Guarita para guarda - chaves	29/04/2014
MG	Monte Belo	Estação de Monte Belo	29/05/2014
MG	Belo Horizonte	Edificação com benfeitoria em alvenaria Residência	29/04/2014
MG	Belo Horizonte	Edificação com benfeitoria em alvenaria Residência	29/04/2014
MG	Belo Horizonte	Edificação com benfeitoria em alvenaria Residência	29/04/2014
MG	Barbacena	Estação Ferroviária de Barbacena	10/09/2014
MG	Itabirito	Edificação com área de 221,00m <sup>2</sup> (Dormitório)	10/09/2014
MG	Formiga	Estação Ferroviária de Bugios	29/05/2014
MG	Formiga	Estação Ferroviária de Formiga	29/05/2014
MG	Formiga	Antigo depósito de ferramentas e Obra e Casa do rádio.	29/05/2014
MG	Formiga	Estação Ferroviária de Timboré	29/05/2014
MG	Formiga	Terreno	29/05/2014
MG	Caparaó	Prédio da Estação de Caparaó	10/09/2014
MG	Várzea da Palma	Estação Ferroviária de Várzea da Palma	10/09/2014
MG	Várzea da Palma	Estação Ferroviária de Buritis	10/09/2014
MG	Seritinga	Prédio da Estação Ferroviária de Seritinga	10/09/2014
MG	São Vicente de Minas	Estação Ferroviária, localizada a rua Marechal Floriano Peixoto s/n - Centro município de São Paulo Vicente de Minas	Em Homologação
MG	Lagoa da Prata	Prédio da Estação de Lagoa da Prata	Em Homologação
MG	Santa Juliana	Prédio da Estação de Zelandia	10/09/2014
MG	Itaúna	Estação Ferroviária de Santanense	21/10/2014
MG	Itaúna	Oficina	21/10/2014
MG	Sacramento	Residência	21/10/2014
MG	Sacramento	Residência	21/10/2014
MG	Sacramento	Residência	21/10/2014
MG	Sacramento	Residência	21/10/2014

<b>Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário (15.12.2015)</b>			
Bens declarados valor histórico, artístico e cultural nos termos da Lei nº 11.483/07 e da Portaria IPHAN nº 407/2010			
<b>UF</b>	<b>Município</b>	<b>Identificação do Bem</b>	<b>Data de inscrição</b>
MG	Sacramento	Residência	21/10/2014
MG	Sacramento	Estação Ferroviária de Cipó	21/10/2014
MG	Sacramento	Armazém	21/10/2014
MG	Antônio Prado de Minas	Prédio da Estação de Antônio Prado de Minas	10/09/2014
MG	Belo Horizonte	Casa do Conde de Santa Marinha	03/10/2014
MG	Belo Horizonte	Escritório da Oficina RCV	03/10/2014
MG	Belo Horizonte	Alojamento da Tração	03/10/2014
MG	Belo Horizonte	Oficina Eletrotécnica	03/10/2014
MG	Belo Horizonte	Oficina	03/10/2014
MG	Belo Horizonte	Depósito de Material	03/10/2014
MG	Belo Horizonte	Posto de abastecimento	03/10/2014
MG	Juatuba	Estação Ferroviária de Juatuba	Em Homologação
MG	Prados	Estação Ferroviária de Prados	09/12/2014
MG	Guaranésia	Estação Ferroviária de Guaranésia	28/01/2015
MG	Pedro Leopoldo	Estação Ferroviária de Pedro Leopoldo	06/02/2015
CE	Sobral	Estação Ferroviária de Humberto Monte	16/04/2015
MG	Itumirim	Estação Ferroviária de Itumirim	Em Homologação
MG	Monte Santo de Minas	Caixa D'água	15/05/2015
MG	Monte Santo de Minas	Estação Ferroviária de Monte Santo de Minas	15/05/2015
MG	Nazareno	Estação Ferroviária de Nazareno	Em Homologação
MS	Campo Grande	Terreno do Prédio Administrativo da extinta RFFSA	06/05/2008
MS	Campo Grande	Prédio Administrativo da extinta RFFSA	06/05/2008
MS	Campo Grande	Terreno do Prédio Administrativo da extinta RFFSA	03/02/2009
MS	Campo Grande	Prédio Administrativo da extinta RFFSA	03/02/2009
MS	Aquidauana	Estação Ferroviária de Aquidauana	06/02/2009
MS	Aquidauana	Estação Ferroviária de Taunay	06/02/2009
MS	Miranda	Estação Ferroviária de Miranda	06/02/2009
MS	Aquidauana	Estação Ferroviária de Porto Esperança	26/05/2009
MS	Aquidauana	Estação Ferroviária de Piraputanga	26/05/2009
MS	Corumbá	Estação Ferroviária de Corumbá	26/05/2009
MS	Campo Grande	Residência EFNOB/RFFSA	18/12/2009
MS	Campo Grande	Escola Álvaro Martins Neto ("Batatinha")	03/02/2010
MS	Campo Grande	Residência para empregado	09/02/2010
PB	São João do Rio do Peixe	Estação Ferroviária de São João do Rio do Peixe	11/11/2009
PB	Duas Estradas	Estação ferroviária de Duas Estradas	02/06/2010
PB	Duas Estradas	Armazém	03/06/2010

<b>Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário (15.12.2015)</b>			
Bens declarados valor histórico, artístico e cultural nos termos da Lei nº 11.483/07 e da Portaria IPHAN nº 407/2010			
<b>UF</b>	<b>Município</b>	<b>Identificação do Bem</b>	<b>Data de inscrição</b>
PB	Duas Estradas	Terreno do pátio da Estação Ferroviária de Duas Estradas	04/06/2010
PB	Duas Estradas	Trecho de ferrovia, estimado em 6 km	05/06/2010
PB	Patos	Estação Ferroviária de Patos	18/01/2011
PB	Mari	Estação Ferroviária de Mari	08/05/2012
PB	Mari	Terreno de Pátio, com 11.200 m <sup>2</sup>	08/05/2012
PB	João Pessoa	Oficina/Almoxarifado	Em Homologação
PB	João Pessoa	Armazém	Em Homologação
PB	João Pessoa	Depósito de Material da Via Permanente	Em Homologação
PB	João Pessoa	Escritório/Sede da Via Permanente	Em Homologação
PB	João Pessoa	Estação Ferroviária	Em Homologação
PB	João Pessoa	Pátio	Em Homologação
PE	Recife	Terreno	19/05/2009
PE	Recife	Galpão	19/05/2009
PE	Recife	Estação Central do Recife	19/01/2010
PE	Recife	Anexo 01	19/01/2010
PE	Recife	Anexo 02	19/01/2010
PE	Recife	Estação do Brum	19/01/2010
PE	Recife	Armazém com características de casario no Pátio Ferroviário de Cinco Pontas	19/01/2010
PE	Pombos	Estação Ferroviária de Pombos	19/01/2010
PE	Vitória de Santo Antão	Pátio Ferroviário de Vitória de Santo Antão	19/01/2010
PE	Vitória de Santo Antão	Estação Ferroviária de Vitória de Santo Antão	19/01/2010
PE	Vitória de Santo Antão	Armazém	19/01/2010
PE	Gravatá	Estação Ferroviária de Gravatá	19/01/2010
PE	Bezerros	Estação Ferroviária de Bezerros	19/01/2010
PE	São Caetano	Estação Ferroviária de São Caetano	19/01/2010
PE	Caruaru	Pátio Ferroviário de Caruaru	19/01/2010
PE	Caruaru	Estação Ferroviária de Caruaru	19/01/2010
PE	Caruaru	Armazém	19/01/2010
PE	Pesqueira	Estação Ferroviária de Pesqueira	19/01/2010
PE	Pesqueira	Estação de Mimoso	19/01/2010
PE	Pesqueira	Armazém de Mimoso	19/01/2010
PE	Petrolina	Estação Ferroviária de Petrolina (aguardando informação da Superintendência se foi valorada a estação nova ou a antiga)	19/01/2010
PE	Maraial	Estação de Maraial	19/01/2010
PE	Pombos	Edificação denominada Depósito	23/08/2010
PE	Pombos	Edificação denominada WC	23/08/2010
PE	Pombos	Edificação denominada Casa do Agente	23/08/2010

<b>Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário (15.12.2015)</b>			
Bens declarados valor histórico, artístico e cultural nos termos da Lei nº 11.483/07 e da Portaria IPHAN nº 407/2010			
<b>UF</b>	<b>Município</b>	<b>Identificação do Bem</b>	<b>Data de inscrição</b>
PE	Jaboatão dos Guararapes	Galpões do Pátio de Jabotão dos Guararapes	19/12/2012
PE	Jaboatão dos Guararapes	Garagens de Vagões do Pátio de Jabotão dos Guararapes	19/12/2012
PE	Jaboatão dos Guararapes	Parcela do Pátio Ferroviário de Jabotão dos Guararapes	19/12/2012
PE	Jaboatão dos Guararapes	Oficina mecânica do Pátio de Jabotão dos Guararapes	19/12/2012
PE	Jaboatão dos Guararapes	Guarita do Pátio de abotão sos Grararapes	19/12/2012
PE	Jaboatão dos Guararapes	Oficina de Fundição do Pátio de Jabotão dos Gararapes	19/12/2012
PE	Jaboatão dos Guararapes	Escritório da Oficina do Pátio de Jabotão dos Gararapes	19/12/2012
PE	Jaboatão dos Guararapes	Estação Ferroviária do Pátio de Jabotão dos Gararapes	19/12/2012
PE	Paudalho	Sanitário	05/03/2013
PE	Paudalho	Estação de Paudalho	05/03/2013
PE	Paudalho	Fração do Pátio (2.000 m², entorno a estação)	05/03/2013
PE	Arcoverde	Depósito (de acordo com o inventário corresponde a uma das 4 garragens de troller conjugadas)	24/07/2014
PE	Arcoverde	Garagem de troller	24/07/2014
PE	Arcoverde	Depósito	24/07/2014
PE	Arcoverde	Posto de abastecimento	24/07/2014
PE	Arcoverde	Depósito (de acordo com o inventário corresponde a uma das caixas d'água)	24/07/2014
PE	Arcoverde	Armazém	24/07/2014
PE	Arcoverde	Garagem de troller	24/07/2014
PE	Arcoverde	Garagem de troller	24/07/2014
PE	Arcoverde	Depósito	24/07/2014
PE	Arcoverde	Estação Ferroviária de Arcoverde	24/07/2014
PE	Arcoverde	Fração do terreno do pátio	24/07/2014
PE	Recife	Área operacional do Pátio Ferroviário das Cinco Pontas	17/03/2015
PI	Teresina	Pátio Ferroviário de Teresina	27/08/2008
PI	Teresina	Estação Ferroviária de Teresina	27/08/2008
PI	Teresina	Armazém 1	27/08/2008
PI	Teresina	Armazém 2	27/08/2008
PI	Teresina	Casa do Agente com Anexo	27/08/2008
PI	Piracuruca	Estação Ferroviária de Piracuruca	18/12/2009

<b>Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário (15.12.2015)</b>			
Bens declarados valor histórico, artístico e cultural nos termos da Lei nº 11.483/07 e da Portaria IPHAN nº 407/2010			
<b>UF</b>	<b>Município</b>	<b>Identificação do Bem</b>	<b>Data de inscrição</b>
PI	Piracuruca	Esplanada de Piracuruca	18/12/2009
PI	Parnaíba	Cx D1água em concreto	14/05/2013
PI	Parnaíba	Casa do Motor Bomba	14/05/2013
PI	Parnaíba	Antiga Lanchonete	14/05/2013
PI	Parnaíba	Antiga Cooperativa	14/05/2013
PI	Parnaíba	Antigo Armazém Isolado	14/05/2013
PI	Parnaíba	Antiga Casa do Agente	14/05/2013
PI	Parnaíba	Estação Ferroviária de Parnaíba	14/05/2013
PI	Parnaíba	Antiga Carpintaria	14/05/2013
PI	Parnaíba	Antigo arquivo	14/05/2013
PI	Parnaíba	Antigo Posto Médico	14/05/2013
PI	Parnaíba	Antigo Prédio da Administração	14/05/2013
PI	Parnaíba	Antigo Posto telefônico e Estação de Rádio	14/05/2013
PI	Parnaíba	Antigo Escritório de Locomoção	14/05/2013
PI	Parnaíba	Antiga Garagem de Veículos e Depósito	14/05/2013
PI	Parnaíba	Antigo Banheiro Central e Depósito	14/05/2013
PI	Parnaíba	Antigo Almoarifado	14/05/2013
PI	Parnaíba	Antiga Tipografia	14/05/2013
PI	Parnaíba	Antiga Oficina Ferroviária	14/05/2013
PI	Parnaíba	Galpão Garagem	14/05/2013
PI	Parnaíba	Esplanada de Parnaíba	14/05/2013
PR	Curitiba	Edifício Engenheiro Teixeira Soares	06/08/2008
PR	Apucarana	Terreno	14/08/2008
PR	Apucarana	Estação Ferroviária de Pirapó	14/08/2008
PR	Apucarana	Casa I	14/08/2008
PR	Apucarana	Casa II	14/08/2008
PR	Apucarana	Casa III	14/08/2008
PR	Mandaguari	Pátio da Estação Ferroviária de Mandaguari	28/10/2008
PR	Mandaguari	Casa I	28/10/2008
PR	Mandaguari	Casa II	28/10/2008
PR	Mandaguari	Casa III	28/10/2008
PR	Mandaguari	Casa IV	28/10/2008
PR	Mandaguari	Armazém I	28/10/2008



<b>Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário (15.12.2015)</b>			
Bens declarados valor histórico, artístico e cultural nos termos da Lei nº 11.483/07 e da Portaria IPHAN nº 407/2010			
<b>UF</b>	<b>Município</b>	<b>Identificação do Bem</b>	<b>Data de inscrição</b>
PR	Mandaguari	Armazém II	28/10/2008
PR	Mandaguari	Estação Ferroviária de Mandaguari	28/10/2008
PR	Curitiba	Terreno I	19/02/2009
PR	Curitiba	Terreno II	19/02/2009
PR	Curitiba	Terreno III	19/02/2009
PR	Curitiba	Estação Ferroviária de Curitiba	19/02/2009
PR	Ibiporã	Terreno I	09/03/2009
PR	Ibiporã	Terreno II	09/03/2009
PR	Ibiporã	Estação Ferroviária de Ibiporã	09/03/2009
PR	Paranaguá	Estação Ferroviária de Paranaguá	28/04/2009
PR	Ibiporã	Casa I (alvenaria)	12/05/2009
PR	Ibiporã	Casa II (madeira)	12/05/2009
PR	Ibiporã	Casa III (alvenaria)	12/05/2009
PR	Ibiporã	Casa IV (alvenaria)	12/05/2009
PR	Paulo Frontin	Casa em alvenaria	24/11/2010
PR	Paulo Frontin	Casa em alvenaria	24/11/2010
PR	Paulo Frontin	Casa em alvenaria	24/11/2010
PR	Paulo Frontin	Casa em alvenaria	24/11/2010
PR	Paulo Frontin	Casa em alvenaria	24/11/2010
PR	Paulo Frontin	Casa em alvenaria	24/11/2010
PR	Paulo Frontin	Casa em alvenaria	24/11/2010
PR	Paulo Frontin	Casa em alvenaria	24/11/2010
PR	Curitiba	Área de terreno ocupado pela Garagem de Automotrizes de Curitiba	11/11/2009
PR	Santo Antônio da Platina	Estação Ferroviária de Platina	11/11/2009
PR	Curitiba	Terreno	24/11/2009
PR	Curitiba	Prédio da Escola Municipal Durival de Brito	24/11/2009
PR	Paulo Frontin	Estação Ferroviária de Paulo Frontin	18/12/2009
PR	Castro	Terreno	21/05/2010
PR	Castro	Estação Ferroviária de Castro	21/05/2010
PR	Castro	Sanitário no pátio da Estação Ferroviária de Castro	21/05/2010
PR	Lapa	Estação Ferroviária de Lapa	23/08/2010
PR	Lapa	Edificação denominada Armazém	23/08/2010
PR	Lapa	Estação Ferroviária de Lavrinha	23/08/2010
PR	Santo Antônio da Platina	Casa de alvenaria nº 1	24/11/2010
PR	Santo Antônio da Platina	Casa de alvenaria nº 2	24/11/2010
PR	Santo Antônio da Platina	Casa de alvenaria nº 3	24/11/2010

<b>Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário (15.12.2015)</b>			
Bens declarados valor histórico, artístico e cultural nos termos da Lei nº 11.483/07 e da Portaria IPHAN nº 407/2010			
<b>UF</b>	<b>Município</b>	<b>Identificação do Bem</b>	<b>Data de inscrição</b>
PR	Santo Antônio da Platina	Casa de alvenaria nº 4	24/11/2010
PR	Santo Antônio da Platina	Casa de alvenaria nº 5	24/11/2010
PR	Rolândia	Terreno 9 desmembrado de uma área maior de 26.806,13 m² onde está situado o Armazém (NBP 5203240-0) do Pátio da Estação de Rolândia, PR;	16/12/2010
PR	Rolândia	Terreno 7 desmembrado de uma área maior de 26.806,13 m² onde está situada uma Casa de alvenaria (NBP 5203233-7) do Pátio da Estação de Rolândia, PR;	17/12/2010
PR	Rolândia	Terreno sem determinação de área onde está localizada a Estação de Rolândia, PR	18/12/2010
PR	Rolândia	Casa de alvenaria, edificada sobre o Terreno 7	19/12/2010
PR	Rolândia	Armazém de alvenaria, edificado sobre o Terreno 9	20/12/2010
PR	Rolândia	Edificação da Estação Ferroviária de Rolândia	21/12/2010
PR	Santa Mariana	Casa 01	28/05/2013
PR	Santa Mariana	Armazém	28/05/2013
PR	Santa Mariana	Estação Ferroviária de Santa Mariana	28/05/2013
PR	Santa Mariana	Casa 03	28/05/2013
PR	Santa Mariana	Casa 05	28/05/2013
PR	Santa Mariana	Casa 02	28/05/2013
PR	Teixeira Soares	Parte 2 da Edificação em madeira com 182,50 m², localizada no Pátio da Estação de Teixeira Soares	29/04/2013
PR	Teixeira Soares	Parte 1 da Edificação em madeira com 182,50 m², localizada no Pátio da Estação de Teixeira Soares	29/04/2013
PR	Teixeira Soares	Parte de área de terreno com 10.933,00 m²	29/04/2013
PR	Piraí do Sul	Parte da Estação em madeira de Piraí com área de 176,36m²	15/04/2014
PR	Piraí do Sul	Casa de madeira com 67,00m²	15/04/2014
PR	Piraí do Sul	Armazém em madeira	15/04/2014
PR	Piraí do Sul	Áreas de terrenos não operacionais nº 1, nº2, nº3 e nº 6, com área de 7.137,27 m², 8.048,50m², 1.650,53m² e 231,73m².	15/04/2014
PR	Jaguariaíva	Estação de Jaguariaíva	10/09/2014
PR	Inácio Martins	Área de terreno com 10.050,00m²	10/09/2014
PR	Inácio Martins	Casa 03 em alvenaria	10/09/2014
PR	Inácio Martins	Casa 04 em alvenaria	10/09/2014
PR	Inácio Martins	Casa 05 em alvenaria	10/09/2014
PR	Inácio Martins	Casa 06 em alvenaria	10/09/2014
PR	Inácio Martins	Casa 07 em alvenaria	10/09/2014

<b>Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário (15.12.2015)</b>			
Bens declarados valor histórico, artístico e cultural nos termos da Lei nº 11.483/07 e da Portaria IPHAN nº 407/2010			
<b>UF</b>	<b>Município</b>	<b>Identificação do Bem</b>	<b>Data de inscrição</b>
PR	Inácio Martins	Casa 08 em alvenaria	10/09/2014
PR	Inácio Martins	Casa 09 em alvenaria	10/09/2014
PR	Inácio Martins	Casa 10 em alvenaria	10/09/2014
PR	Inácio Martins	Casa11 em alvenaria	10/09/2014
PR	Inácio Martins	Casa 12 em alvenaria	10/09/2014
PR	Inácio Martins	Casa 13 em alvenaria	10/09/2014
PR	Inácio Martins	Casa 14 em alvenaria	10/09/2014
PR	Inácio Martins	Casa 15 em alvenaria	10/09/2014
PR	Inácio Martins	Estação em alvenaria de Góes Artigas com área de 240,00m <sup>2</sup> , sendo que área apenas 120,00m <sup>2</sup> é não operacional	10/09/2014
PR	Curitiba	Depósito/Garagem de Automotrizes	Em Homologação
PR	Curitiba	Área de terreno com 19.579,02 m <sup>2</sup>	Em Homologação
PR	Morretes	Área de terreno com 495,00 m <sup>2</sup>	28/01/2015
PR	Morretes	Área de terreno com 2578,00 m <sup>2</sup>	28/01/2015
PR	Morretes	Área de terreno com 13635,00 m <sup>2</sup>	28/01/2015
PR	Morretes	Casa em alvenaria	28/01/2015
PR	Morretes	Casa em alvenaria	28/01/2015
PR	Morretes	Casa em alvenaria	28/01/2015
PR	Morretes	Casa em alvenaria	28/01/2015
PR	Morretes	Casa em alvenaria	28/01/2015
PR	Morretes	Casa em alvenaria	28/01/2015
PR	Morretes	Casa em alvenaria	28/01/2015
PR	Morretes	Parte da Estação de Morretes com 623,00 m <sup>2</sup>	28/01/2015
PR	Morretes	Casa Pernoite em alvenaria com 200,00m <sup>2</sup>	28/01/2015
RJ	Rio de Janeiro	Terreno - Museu do Trem	13/04/2007
RJ	Rio de Janeiro	Museu do Trem	13/04/2007
RJ	Quatis	Estação Ferroviária de Quatis	26/09/2007
RJ	Rio de Janeiro	Estação Ferroviária Barão de Mauá	27/08/2008
RJ	Rio Claro	Estação Ferroviária de Lídice	09/03/2009
RJ	São Gonçalo	Terreno da Estação Ferroviária de Ipiiba	09/03/2009
RJ	São Gonçalo	Prédio da Estação Ferroviária de Ipiiba	09/03/2009
RJ	São Fidélis	Casa do Agente	19/01/2010
RJ	São Fidélis	Armazém	19/01/2010
RJ	São Fidélis	Alojamento	19/01/2010
RJ	São Fidélis	Caixa d'água - Reservatório	19/01/2010
RJ	Magé	Terreno da Antiga Estação Receptora e Transmissora de Bongaba	19/01/2010
RJ	Magé	Terreno da Antiga Estação de Guia de Pacobaíba (I)	19/01/2010

<b>Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário (15.12.2015)</b>			
Bens declarados valor histórico, artístico e cultural nos termos da Lei nº 11.483/07 e da Portaria IPHAN nº 407/2010			
<b>UF</b>	<b>Município</b>	<b>Identificação do Bem</b>	<b>Data de inscrição</b>
RJ	Magé	Terreno da Antiga Estação de Guia de Pacobaíba (II)	19/01/2010
RJ	Magé	Antiga Estação Transmissora de Guia de Pacobaíba	19/01/2010
RJ	Magé	Casa Grupo Gerador	19/01/2010
RJ	Magé	Museu Ferroviário	19/01/2010
RJ	Magé	Casa do Agente	19/01/2010
RJ	Magé	Casa do Operador	19/01/2010
RJ	Magé	Casa nº 1, Estação Real de Mauá	19/01/2010
RJ	Magé	Casa nº 2, Estação Real de Mauá	19/01/2010
RJ	Magé	Casa nº 3, Estação Real de Mauá	19/01/2010
RJ	Magé	Casa nº 4, Estação Real de Mauá	19/01/2010
RJ	Magé	Terreno km 59	19/01/2010
RJ	Magé	Terreno km 58,7	19/01/2010
RJ	Magé	Terreno km 4	19/01/2010
RJ	Magé	Terreno km 4,2	19/01/2010
RJ	Magé	Terreno km 59	19/01/2010
RJ	Magé	Terreno km 49	19/01/2010
RJ	Magé	Terreno A	19/01/2010
RJ	Magé	Terreno B	19/01/2010
RJ	Magé	Terreno C	19/01/2010
RJ	Magé	Terreno	19/01/2010
RJ	Magé	Edificação I	19/01/2010
RJ	Magé	Edificação II	19/01/2010
RJ	Valença	Terreno	05/02/2010
RJ	Valença	Terreno da oficina	05/02/2010
RJ	Valença	Oficina	05/02/2010
RJ	Valença	Terreno da carpintaria	05/02/2010
RJ	Valença	Carpintaria	05/02/2010
RJ	Valença	Terreno da administração	05/02/2010
RJ	Valença	Administração	05/02/2010
RJ	Valença	Terreno sem identificação	05/02/2010
RJ	Valença	Edificação sem identificação	05/02/2010
RJ	Valença	Terreno da estação	05/02/2010
RJ	Valença	Estação Barão de Juparanã	05/02/2010
RJ	Valença	Sobrado Art-Deco	05/02/2010
RJ	Valença	Grua ou Guindaste fixo	05/02/2010
RJ	Itaguaí	Estação Ferroviária de Itaguaí	23/02/2010
RJ	Itaguaí	Terreno da Parada Ferroviária de Vila Geni	23/02/2010
RJ	Mangaratiba	Plataforma da antiga Estação Ferroviária de Coroa Grande	23/02/2010

Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário (15.12.2015)			
Bens declarados valor histórico, artístico e cultural nos termos da Lei nº 11.483/07 e da Portaria IPHAN nº 407/2010			
UF	Município	Identificação do Bem	Data de inscrição
RJ	Mangaratiba	Encontro da antiga Estação Ferroviária de Coroa Grande	23/02/2010
RJ	Vassouras	Estação Ferroviária de Aristides Lobo (antiga Ypiranga)	21/05/2010
RJ	Vassouras	Casa do Agente (antiga Ypiranga)	21/05/2010
RJ	Vassouras	Estação Ferroviária de Barão de Vassouras	21/05/2010
RJ	Cardoso Moreira	Terreno - Pátio da Estação de Cardoso Moreira	01/06/2010
RJ	Cardoso Moreira	Antiga Casa de Turma I	01/06/2010
RJ	Cardoso Moreira	Antiga Casa de Turma II	01/06/2010
RJ	Cardoso Moreira	Estação Ferroviária de Cardoso Moreira	01/06/2010
RJ	São Fidélis	Estação Ferroviária de São Fidélis	28/06/2010
RJ	São Fidélis	Estação Ferroviária de Pureza	28/06/2010
RJ	Barra do Pirai	Estação Ferroviária Central de Barra do Pirai (com gare e passagem subterrânea)	27/07/2010
RJ	Japeri	Estação Ferroviária de Japeri	02/08/2010
RJ	Miguel Pereira	Terreno, composto de um campo de futebol identificado como "Central Atlético Clube" e antiga Casa do Engenheiro Residente	17/08/2010
RJ	Miguel Pereira	Edificação	17/08/2010
RJ	Resende	Terreno	24/11/2010
RJ	Resende	Edificação (Estação de Engenheiro Passos) 40%,	24/11/2010
RJ	Resende	Edificação (Estação de Engenheiro Passos) 60%,	24/11/2010
RJ	Resende	Edificação (Armazém)	24/11/2010
RJ	Resende	Terreno	24/11/2010
RJ	Resende	Edificação situada no Pátio de Agulhas Negras (Estação Agulhas Negras), 80%	24/11/2010
RJ	Resende	Edificação (Carpintaria e Ferraria)	24/11/2010
RJ	Resende	Edificação (Depósito e Banheiros)	24/11/2010
RJ	Resende	Edificação (Antigo Almoxarifado 317)	24/11/2010
RJ	Santo Antônio de Pádua	Pátio Ferroviário de Santo Antônio de Pádua	14/04/2010
RJ	Santo Antônio de Pádua	Estação	14/04/2010
RJ	Santo Antônio de Pádua	Prédio Administrativo	14/04/2010
RJ	Santo Antônio de Pádua	Garagem	14/04/2010
RJ	Santo Antônio de Pádua	Alojamento	14/04/2010
RJ	Cardoso Moreira	Caixa d'água	12/07/2010
RJ	Campos dos Goytacazes	Estação Ferroviária de Dores de Macabu, localizada na Praça da Estação, s/nº, distrito de Dores de Macabu	08/05/2012
RJ	Campos dos Goytacazes	Estação Ferroviária de Santa Maria, localizada no KM380,408 da linha litoral, Distrito de Santa Maria	08/05/2012

<b>Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário (15.12.2015)</b>			
Bens declarados valor histórico, artístico e cultural nos termos da Lei nº 11.483/07 e da Portaria IPHAN nº 407/2010			
<b>UF</b>	<b>Município</b>	<b>Identificação do Bem</b>	<b>Data de inscrição</b>
RJ	Campos dos Goytacazes	Estação Ferroviária de Santo Eduardo, localizada no KM 386,808 da linha do litoral, distrito de Santo Eduardo	08/05/2012
RJ	Mangaratiba	Estação Ferroviária de Itacuruçá	08/05/2012
RJ	Barra do Pirai	Prédio da Estação Ferroviário	19/12/2012
RJ	Barra do Pirai	Casa ao lado da estação	19/12/2012
RJ	Macaé	Estação Ferroviária de Glicério	19/12/2012
RN	Natal	Terreno	08/04/2009
RN	Natal	Armazém da Antiga Carpintaria	08/04/2009
RN	Natal	Parcela de terreno da Estrada de Ferro Central do Rio Grande do Norte	08/04/2009
RN	Natal	Administração da Estrada de Ferro Central do RN	08/04/2009
RN	Frutuoso Gomes	Casa do Agente Ferroviário	18/06/2010
RN	Frutuoso Gomes	Estação Ferroviária de Frutuoso Gomes	18/06/2010
RN	Natal	Antiga Rotunda	03/10/2014
RN	Natal	Oficina metálica	03/10/2014
RS	Rio Pardo	Estação Ferroviária de Rio Pardo	10/09/2007
RS	Rio Pardo	Armazém	10/09/2007
RS	Rio Pardo	Sanitário	10/09/2007
RS	Rio Pardo	Caixa d'água - Reservatório	10/09/2007
RS	Caxias do Sul	Pátio Ferroviário de Forqueta	28/03/2008
RS	Caxias do Sul	Estação Ferroviária de Forqueta	28/03/2008
RS	Caxias do Sul	Faixa de domínio da ferrovia incluindo a área da Estação de Devio Rizzo	28/03/2008
RS	Caxias do Sul	Estação Ferroviária de Devio Rizzo	28/03/2008
RS	Caxias do Sul	Terreno	28/03/2008
RS	Caxias do Sul	Estação Ferroviária de Caxias do Sul	28/03/2008
RS	Caxias do Sul	Casa do Agente	28/03/2008
RS	Caxias do Sul	Depósito de Mercadorias	28/03/2008
RS	Caxias do Sul	Edifício do Depósito de Locomotivas	28/03/2008
RS	Caxias do Sul	Caixa d'água - Reservatório	28/03/2008
RS	Caxias do Sul	Casa de madeira	28/03/2008
RS	Caxias do Sul	Casa I	28/03/2008
RS	Caxias do Sul	Casa II	28/03/2008
RS	Caxias do Sul	Casa III	28/03/2008
RS	Caxias do Sul	Casa IV	28/03/2008
RS	Herval	Estação Ferroviária de Bazílio	06/08/2008
RS	Herval	Armazém	06/08/2008
RS	Pelotas	Terreno	12/08/2008
RS	Pelotas	Estação Ferroviária	12/08/2008
RS	Pelotas	Sanitário na Praça Rio Branco	12/08/2008

<b>Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário (15.12.2015)</b>			
Bens declarados valor histórico, artístico e cultural nos termos da Lei nº 11.483/07 e da Portaria IPHAN nº 407/2010			
<b>UF</b>	<b>Município</b>	<b>Identificação do Bem</b>	<b>Data de inscrição</b>
RS	Jaguari	Armazém de Cargas	29/05/2014
RS	Jaguari	Prédio da Estação Ferroviária	29/05/2014
RS	Santa Maria	Terreno com área de 1.736,92m <sup>2</sup> e benfeitorias com 799,00m <sup>2</sup> .	19/05/2014
RS	Santa Maria	Edifício do Centro de Formação Profissional	19/05/2014
RS	Santa Maria	Prédio da Antiga Estação Ferroviária de Santa Maria	16/04/2014
RS	Santa Maria	Área de 1735,15 m <sup>2</sup> , na Rua Manuel Ribas, 1213, em Santa Maria/ Rs / com benfeitoria de NBP nº 6201772-0 com 1.485,93 m <sup>2</sup> , antiga sede da Associação dos Empregados da Viação Férrea.	10/09/2014
SC	Tangará	Prédio da Estação Ferroviária de Tangará	31/12/2008
SC	Porto União	Estação Ferroviária de Porto União	01/12/2009
SC	Porto União	Armazém 1	01/12/2009
SC	Porto União	Armazém 2	01/12/2009
SC	São Bento do Sul	Estação Ferroviária de Rio Natal	19/01/2010
SC	Jaraguá do Sul	Estação Ferroviária Nereu Ramos	14/04/2010
SC	Matos Costa	Estação Ferroviária de Matos Costa	26/04/2010
SC	Matos Costa	Armazém	26/04/2010
SC	Matos Costa	Restaurante da Estação	26/04/2010
SC	Matos Costa	Armazém	26/04/2010
SC	Matos Costa	Edificação 1	26/04/2010
SC	Matos Costa	Edificação 8	26/04/2010
SC	Matos Costa	Casa 4	26/04/2010
SC	Matos Costa	Casa 5	26/04/2010
SC	Matos Costa	Casa 6	26/04/2010
SC	Matos Costa	Casa 7	26/04/2010
SC	Matos Costa	Terreno I	26/04/2010
SC	Matos Costa	Terreno II	26/04/2010
SC	Matos Costa	Terreno III	26/04/2010
SC	Morro da Fumaça	Casa do Agente Ferroviário	26/04/2010
SC	Piratuba	Terreno	26/04/2010
SC	Piratuba	Estação Ferroviária de Piratuba	26/04/2010
SC	Rio do Sul	Estação Ferroviária de Rio do Sul	26/04/2010
SC	Rio do Sul	Armazém	26/04/2010
SC	Urussanga	Terreno	26/04/2010
SC	Urussanga	Estação Ferroviária de Urussanga	26/04/2010
SC	Laguna	Terreno	26/04/2010
SC	Laguna	Estação Ferroviária de Laguna	26/04/2010
SC	Laguna	Armazém (garagem máquinas)	26/04/2010
SC	Canoinhas	Armazém	26/04/2010

<b>Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário (15.12.2015)</b>			
Bens declarados valor histórico, artístico e cultural nos termos da Lei nº 11.483/07 e da Portaria IPHAN nº 407/2010			
<b>UF</b>	<b>Município</b>	<b>Identificação do Bem</b>	<b>Data de inscrição</b>
SC	Canoinhas	Estação Ferroviária de Marcílio Dias	26/04/2010
SC	Canoinhas	Casa	26/04/2010
SC	Canoinhas	Restaurante	26/04/2010
SC	Canoinhas	Armazém	26/04/2010
SC	Canoinhas	Terreno Área A	26/04/2010
SC	Canoinhas	Terreno Área B	26/04/2010
SC	São Bento do Sul	Terreno	26/04/2010
SC	São Bento do Sul	Estação Ferroviária de Serra Alta	26/04/2010
SC	Caçador	Estação Ferroviária de Caçador Nova	21/05/2010
SC	Caçador	Armazém	21/05/2010
SC	Maracajá	Casa para empregado	08/03/2012
SC	Maracajá	Casa para empregado	08/03/2012
SC	Maracajá	Casa para empregado	08/03/2012
SC	Maracajá	Casa para empregado	08/03/2012
SC	Maracajá	Casa para empregado	08/03/2012
SC	Maracajá	Casa para empregado	08/03/2012
SC	Maracajá	Casa para empregado	08/03/2012
SC	Maracajá	Casa para empregado	08/03/2012
SC	Maracajá	Terreno Faixa domínio	08/03/2012
SC	Içara	Antiga casa do agente, conhecida como casa do sapateiro	24/01/2012
SC	Irineópolis	Estação Ferroviária de Valões	19/12/2012
SC	São Francisco do Sul	Estação Ferroviária de São Francisco do Sul	12/12/2012
SC	Indaial	Estação Central de Indaial	15/05/2015
SE	Boquim	Estação Ferroviária de Boquim	17/07/2008
SE	Boquim	Caixa d'Água	17/07/2008
SE	Boquim	Casa do Maquinista em Boquim	17/07/2008
SE	Boquim	Casa do Agente Ferroviário em Boquim	17/07/2008
SE	Propriá	Estação Ferroviária Velha de Propriá (Tiro de Guerra)	19/01/2010
SE	Propriá	Terreno da Estação Velha de Propriá	19/01/2010
SE	Aracaju	Área de no Pátio Ferroviário de Aracaju, onde estão os Galpões	19/01/2010
SE	Aracaju	Rotunda	19/01/2010
SE	Aracaju	Galpão Carpintaria	19/01/2010
SE	Aracaju	Galpão Torneiros	19/01/2010
SE	Aracaju	Galpão Ferraria	19/01/2010
SE	Aracaju	Galpão Recuperação	19/01/2010
SE	Aracaju	Galpão Ferramentas	19/01/2010
SE	Aracaju	Caixa d'Água no Pátio Ferroviário de Aracaju	19/01/2010



<b>Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário (15.12.2015)</b>			
Bens declarados valor histórico, artístico e cultural nos termos da Lei nº 11.483/07 e da Portaria IPHAN nº 407/2010			
<b>UF</b>	<b>Município</b>	<b>Identificação do Bem</b>	<b>Data de inscrição</b>
SE	Aracaju	Estação Ferroviária de Aracaju	19/01/2011
SP	Cruzeiro	Pátio Ferroviário da Estação Central de Cruzeiro	30/10/2007
SP	Cruzeiro	Estação Central de Cruzeiro	30/10/2007
SP	Cruzeiro	Terreno I	30/10/2007
SP	Cruzeiro	Terreno II	30/10/2007
SP	Cruzeiro	Estação Ferroviária de Rufino de Almeida	30/10/2007
SP	Cruzeiro	Estação Ferroviária do Perequê	30/10/2007
SP	Cruzeiro	Faixa de terreno do Pátio da Estação Ferroviária de Perequê	30/10/2007
SP	Cruzeiro	Rotunda	30/10/2007
SP	Sumaré	Antiga Subestação de Sumaré	31/12/2008
SP	São José do Rio Preto	Estação Ferroviária de São José do Rio Preto	06/10/2009
SP	Avaré	Antiga Estação Ferroviária de Avaré	08/12/2014
SP	Ribeirão Preto	Estação Ferroviária de Ribeirão Preto	10/12/2014