

**UNIVERSIDADE DO VALE DO RIO DOS SINOS - UNISINOS
UNIDADE ACADÊMICA DE PESQUISA E PÓS-GRADUAÇÃO
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA
NÍVEL MESTRADO**

CINARA ISOLDE KOCH LEWINSKI

**UM LUGAR DE MEMÓRIA DA ESTRADA DE FERRO:
O CENTRO DE PRESERVAÇÃO DA HISTÓRIA FERROVIÁRIA DO
RIO GRANDE DO SUL – 1980/1990**

SÃO LEOPOLDO

2017

Cinara Isolde Koch Lewinski

**UM LUGAR DE MEMÓRIA DA ESTRADA DE FERRO:
O Centro de Preservação da História Ferroviária do
Rio Grande do Sul – 1980/1990**

Dissertação apresentada como requisito parcial
para obtenção do título de Mestre em História,
pelo Programa de Pós-Graduação em História
da Universidade do Vale do Rio dos Sinos –
UNISINOS

Orientadora: Prof.^a Dra. Eloísa Helena Capovilla da Luz Ramos

São Leopoldo

2017

L672L Lewinski, Cinara Isolde Koch.
Um lugar de memória da estrada de ferro: o centro de preservação da história ferroviária do Rio Grande do Sul – 1980-1990 / Cinara Isolde Koch Lewinski – 2017.
311 f. : il. ; 30 cm.

Dissertação (mestrado) – Universidade do Vale do Rio dos Sinos, Programa de Pós-Graduação em História, São Leopoldo, 2017.
“Orientadora: Prof.^a Dra. Eloísa Helena Capovilla da Luz Ramos.”

1. Ferrovias – Rio Grande do Sul. 2. Patrimônio cultural. 3. Memória. I. Título.

CDU 981.65:656.2

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)
(Bibliotecária: Bruna Sant’Anna – CRB 10/2360)

Cinara Isolde Koch Lewinski

**UM LUGAR DE MEMÓRIA DA ESTRADA DE FERRO:
O Centro de Preservação da História Ferroviária do
Rio Grande do Sul – 1980/1990**

Dissertação apresentada como requisito parcial
para obtenção do título de Mestre em História,
pelo Programa de Pós-Graduação em História
da Universidade do Vale do Rio dos Sinos –
UNISINOS

Aprovado em

BANCA EXAMINADORA

Marcus Vinicius Beber – UNISINOS

Marta Rosa Borin – UFSM

Zita Rosane Possamai – UFRGS

Dedico este trabalho aos ferroviários e a todos que lutam pela preservação do patrimônio histórico da estrada de ferro brasileira.

AGRADECIMENTOS

Muitas pessoas fizeram parte dessa caminhada e, que de uma maneira, contribuíram para a realização deste trabalho e me fizeram acreditar que valeu a pena percorrer toda a trajetória do curso de mestrado em História.

Inicialmente, gostaria de agradecer a minha família. Aos meus pais, o meu reconhecimento pela sua dedicação e amor incondicional. Aos meus irmãos, Daniel pela tradução para o inglês e ajuda técnica; ao Fábio, que de uma maneira indireta também participou do processo.

Aos professores que colaboraram na minha formação em História na Unisinos, tanto na graduação como no mestrado. Ao Programa de Pós-Graduação em História pela oportunidade de estudo e pesquisa. Também quero agradecer os professores responsáveis pela seleção para o ingresso no curso de Mestrado, Dr. Pedro Ignácio Schmitz, Dra. Marluza Marques Harres e Dra. Eloísa Helena Capovilla da Luz Ramos por acreditarem no meu projeto.

Aos professores da banca de qualificação, Dra. Marta Rosa Borin e Dr. Marcus Vinícius Beber pelas considerações feitas a partir da leitura do trabalho que contribuíram para o desenvolvimento da escrita. Agradeço a CAPES pela bolsa de pesquisa concedida que me possibilitou cursar o mestrado. Espero ter fornecido e/ou suscitado ideias para que outras pesquisas sobre as instituições museológicas e/ou patrimônio ferroviário sejam elaboradas.

Ao Museu do Trem de São Leopoldo pela disponibilização das fontes para a pesquisa e a Prefeitura Municipal de São Leopoldo por ter autorizado a licença para me ausentar das minhas funções de historiógrafa e me dedicar ao mestrado. Ao pessoal do Museu Histórico Visconde de São Leopoldo, Museu Júlio de Castilhos e Museu da Comunicação Hipólito da Costa por sua dedicação, apesar da escassez de recursos financeiros e de pessoal que, como a maioria dos espaços museológicos tem enfrentado nos dias atuais.

A minha professora e orientadora Eloisa Helena Capovilla da Luz Ramos por dividir seu conhecimento, sua sabedoria, sua tranquilidade e generosidade. Sou grata pelas suas palavras de positividade e pelas sugestões que iluminaram os caminhos pelos quais deveria seguir na pesquisa.

Aos meus colegas e amigos de caminhada acadêmica pelas ideias compartilhadas, pelas trocas de experiências e pelas conversas animadas nos momentos de intervalo das disciplinas. Aos queridos amigos 'Best' que conheci no mestrado, Bruna, Cyanna, Fabiane e Gustavo. A amizade, solidariedade e parceria de vocês tornaram mais leves os momentos de ansiedade e angústia.

A Jainny Lewinski, sobrinha e futura arquiteta, pela planta baixa da exposição e a troca de ideias sobre a perspectiva do espaço expositivo. Ao meu cunhado Jair Lewinski pelo empréstimo da filmadora para a coleta das fontes testemunhais. As pessoas que deram as entrevistas para relatar suas experiências de vida relacionadas à ferrovia e ao Centro de Preservação da História Ferroviária do Rio Grande do Sul. Ao acolher seus depoimentos me senti muito lisonjeada pela confiança depositada e grata por terem me fornecido subsídios importantes para a escrita da dissertação.

A todas as pessoas que de forma indireta participaram do processo de escrita da dissertação e aos amigos e familiares pela compreensão por minhas ausências no convívio para me dedicar à pesquisa.

Ao meu marido, Ricardo José Lewinski pelo amor, paciência, companheirismo e por acreditar nos meus projetos de vida e estar sempre ao meu lado, nos momentos alegres e nos momentos difíceis. Tu és um dos presentes que a vida me trouxe.

Aos meus filhos, Sofia e Lucas, meus tesouros, motivos do meu viver e buscar o conhecimento e ser uma pessoa melhor. Sofia, agora que conclui o trabalho, tu não precisas mais falar que a mãe só estuda. Prometo que vou tentar estudar um pouco menos. Lucas, não irei mais ficar tanto tempo na frente do computador, garanto que vou brincar mais contigo, pois “[...] a vida é trem-bala parceiro. E a gente é só passageiro prestes a partir...” (Vilela, 2017).

O documento não tem em si sua própria identidade, provisoriamente indisponível, até que o ósculo metodológico do historiador resgate a Bela Adormecida de seu sono programático. E, pois, a questão do conhecimento que cria o sistema documental. O historiador não faz o documento falar: é o historiador quem fala e a explicitação de seus critérios e procedimentos é fundamental para definir o alcance de sua fala. Toda operação com documentos, portanto, é de natureza retórica. Não há por que o documento material deva escapar destas trilhas, que caracterizam qualquer pesquisa histórica. (MENESES, 1998, p. 95).

RESUMO

Esta dissertação tem por objetivo analisar o discurso produzido pelo Centro de Preservação do Patrimônio Histórico Ferroviário no Rio Grande do Sul na década de 1980. O tema surgiu da necessidade de se desenvolver um estudo sobre o patrimônio cultural ligado ao Museu do Trem, a partir das carências constatadas mediante o exame da documentação pertinente ao assunto. Sendo assim, o Museu do Trem, antiga Estação Ferroviária de São Leopoldo, passou a ser o nosso objeto de pesquisa, pois, abrigou o Centro de Preservação da História Ferroviária do nosso Estado. A pesquisa é embasada teoricamente na história cultural e a metodologia sobre o estudo do Programa de Preservação do Patrimônio Histórico está concentrada em dois focos: na pesquisa documental e na pesquisa que abrange as fontes testemunhais em um exercício de microanálise. Por meio dessas fontes, pretendemos analisar as políticas patrimoniais em torno do Programa de Preservação do Patrimônio Histórico, seus objetivos, seus interesses e o que buscou preservar do patrimônio ferroviário no Rio Grande do Sul, além de verificar a trajetória do Programa em nosso Estado, na década de 1980. Portanto, este trabalho tem a pretensão de contribuir para os estudos sobre a constituição do patrimônio ferroviário gaúcho e para as discussões sobre as relações entre poder político, patrimônio cultural e memória ferroviária.

Palavras-chave: Museus Ferroviários. Patrimônio Cultural. Memória.

ABSTRACT

This theme aims to analyze the discourse produced by Rio Grande do Sul Preservation Center of Railway Heritage in the 1980s. This work came from the need to develop a study on the cultural heritage linked to the Train Museum, from the shortcomings found by examining the documentation relevant to the subject. As such, Train Museum, formerly São Leopoldo Railway Station, became our object of research, as it housed the Preservation Center of Railway History of our State. The research is based theoretically on cultural history and the methodology on the study of the Heritage Preservation Program is concentrated in two focuses: documentary research and research that covers the sources of witness in a microanalysis exercise. With these sources, we intend to analyze the patrimonial policies around the Program of Preservation of the Historical Patrimony, its objectives, its interests and what it tried to preserve of the rail patrimony from Rio Grande do Sul, and moreover checking the trajectory of Program in our State, in that decade. Therefore, this work intends to contribute to the studies on the constitution from gaucho rail heritage and to the discussions about relations between political power, cultural heritage and railway memory.

Keywords: Railway Museums. Cultural heritage. Memory.

LISTA DE FIGURAS

| | |
|--|-----|
| Figura 1 - Organograma-Preserve | 41 |
| Figura 2 - Localização de São Leopoldo no Mapa do Rio Grande do Sul | 53 |
| Figura 3 - Entorno do Sítio Histórico do Museu do Trem de São Leopoldo (2017)..... | 54 |
| Figura 4 - Vista Aérea do Sítio Histórico do Museu do Trem de São Leopoldo/RS | 61 |
| Figura 5 - Planta Baixa do Sítio Histórico do Museu do Trem de São Leopoldo-RS..... | 72 |
| Figura 6 - Planta da 1ª Exposição do CPHFRGS | 119 |
| Figura 7 - Planta Baixa e Localização da Exposição Externa | 138 |
| Figura 8 - O Catálogo do Centro de Preservação da História da Ferrovia no Rio Grande do Sul .. | 140 |

LISTA DE FOTOGRAFIAS

| | |
|--|-----|
| Fotografia 1 - Estação de São Leopoldo no final do séc. XIX | 49 |
| Fotografia 2 - Estação Ferroviária de Porto Alegre no final do séc. XIX | 62 |
| Fotografia 3 - Vista Frontal da Estação Ferroviária de São Leopoldo por volta da Década de 1920 | 63 |
| Fotografia 4 - Vista Frontal da Estação Ferroviária de São Leopoldo durante e depois da Reconstrução, em 1985 | 64 |
| Fotografia 5 - Entrada Principal da Estação Ferroviária de São de São Leopoldo (1985) | 65 |
| Fotografia 6 - Parte Interna do Prédio antes da Intervenção em 1985 | 66 |
| Fotografia 7 - Vista Frontal do Museu do Trem-SL durante a Reconstrução | 68 |
| Fotografia 8 - Vista da Plataforma da Estação Ferroviária de São Leopoldo antes e depois da Intervenção do Preserve/fe na década de 1980 | 70 |
| Fotografia 9 - Vista da Estação Ferroviária de São Leopoldo em 1980 | 70 |
| Fotografia 10 - Casa do Agente de Estação que foi Demolida durante a Intervenção na Década de 1980 | 71 |
| Fotografia 11 - Reserva Técnica | 79 |
| Fotografia 12 - Funcionários do CPHFRGS (1985) | 81 |
| Fotografia 13 - Telegrama Emitido na Estação Ferroviária de Diretor Augusto Pestana | 90 |
| Fotografia 14- Documento Emitido na Estação Ferroviária de Cacequi | 90 |
| Fotografia 15 - Documento Emitido na Estação Ferroviária de Rio Grande | 91 |
| Fotografia 16 - Ficha Catalográfica do CPHFRGS (frente) | 96 |
| Fotografia 17 - Ficha Catalográfica do CPHFRGS (verso) | 97 |
| Fotografia 18 - Museu do Trem de São Leopoldo nos Anos Oitenta | 106 |
| Fotografia 19 - Convite de Inauguração do CPHFRGS | 107 |
| Fotografia 20 - Desfile pelas Principais Ruas de São Leopoldo antes da Solenidade de Inauguração do CPHFRGS | 109 |
| Fotografia 21 - No Museu do Trem, a História das Ferrovias | 110 |
| Fotografia 22 - Autoridades no Ato da Inauguração do CPHFRGS | 111 |
| Fotografia 23 - Objetos Expostos no Espaço Temático 1 | 120 |
| Fotografia 24 - Miniatura de Locomotiva a Vapor | 120 |
| Fotografia 25 - Espaço Temático 2 e Álbuns Temáticos | 124 |
| Fotografia 26 - Objetos Expostos no Espaço Temático 3 | 126 |
| Fotografia 27 - Cadeira Utilizada pelos Diretores da Auxiliaire | 127 |

| | |
|--|-----|
| Fotografia 28 - Farol Farroupilha | 129 |
| Fotografia 29 - Objetos Expostos no Espaço Temático 4 | 130 |
| Fotografia 30 - Lanternas | 132 |
| Fotografia 31 - Farol e Sinos | 132 |
| Fotografia 32- Objetos do Espaço Temático 6 | 135 |
| Fotografia 33 - Bancos no Sítio Histórico do Museu do Trem | 137 |
| Fotografia 34 - Equipamento Pesado da Ferrovia | 137 |
| Fotografia 35 - Roteiro de Exposições do CPHFRGS | 143 |
| Fotografia 36 - Os Álbuns | 146 |
| Fotografia 37 - Imagem do Álbum sobre Obras de Arte (Pontes)..... | 147 |
| Fotografia 38 - Imagem do Álbum sobre Arquitetura..... | 147 |
| Fotografia 39 - Imagem do Álbum sobre os Ferroviários | 148 |
| Fotografia 40 - Imagem do Álbum de Carros, Vagões e Locomotivas..... | 148 |
| Fotografia 41 - Imagem do Álbum Restauração do Prédio da Estação São Leopoldo | 149 |
| Fotografia 42 - Primeira Exposição do PresERVE/FE no Centro de Preservação da História Ferroviária do Rio Grande do Sul em 1985..... | 151 |
| Fotografia 43 - Primeira Exposição do PresERVE/FE no Centro de Preservação da História Ferroviária do Rio Grande do Sul em 1985..... | 152 |

LISTA DE QUADROS

| | |
|--|-----|
| Quadro 1 - 16 Centros e Núcleos de Preservação em Oito Anos de Preserve/fe | 42 |
| Quadro 2 - Edificações Salvaguardadas pelo Preserve/fe | 45 |
| Quadro 3 - Acervo Doado por Particulares e Transferências | 93 |
| Quadro 4 - Bens Tombados | 94 |
| Quadro 5 - Painel 1: Texto 1 | 121 |
| Quadro 6 - Painel 2: Texto 2 | 122 |
| Quadro 7 - Painel 2: Texto 3 | 122 |
| Quadro 8 - Painel 3: Texto 4 | 124 |
| Quadro 9 - Painel 7: Texto 5 | 130 |
| Quadro 10 - Painel 8: Texto 6 | 131 |
| Quadro 11 - Painéis 9 e 10: Texto 7 | 133 |

LISTA DE TABELAS

| | |
|---|-----|
| Tabela 1 - Unidades Cadastrais Correspondentes a Terrenos e Edificações não Operacionais da Extinta RFFSA | 44 |
| Tabela 2 - Desempenho dos Centros de Preservação e Núcleos Históricos..... | 171 |
| Tabela 3 - Número de Visitantes e Escolas no CPHFRGS no Período de Gestão do Preserve/fe.. | 172 |

LISTA DE SIGLAS

| | |
|-----------|--|
| ABPF | Associação Brasileira de Preservação Ferroviária |
| CBTU | Companhia Brasileira de Trens Urbanos |
| CCP | Comissão de Coordenação das Atividades do Preserve |
| CGU | Controladoria-Geral da União |
| CLT | Consolidação das Leis do Trabalho |
| CP | Centros de Preservação |
| CPHFRGS | Centro de Preservação da História Ferroviária do Rio Grande do Sul |
| DNER | Departamento Nacional de Estradas de Rodagem |
| DNIT | Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes |
| DPHAN | Departamento do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional |
| ENGEFER | Empresa de Engenharia Ferroviária S.A. |
| IPHAN | Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional |
| MHVSL | Museu Histórico Visconde de São Leopoldo |
| MT | Ministério dos Transportes |
| PORTOBRÁS | Empresa de Portos do Brasil S.A. |
| PRESERFE | Programa de Preservação do Patrimônio Histórico Ferroviário |
| PRESERVE | Programa de Preservação do Patrimônio Histórico |
| RFFSA | Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima |
| SL | São Leopoldo |
| SPHAN | Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional |
| SR6 | Superintendência Regional - Porto Alegre |
| SUNAMAM | Superintendência Nacional da Marinha Mercante |
| UNESCO | Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura |

SUMÁRIO

| | |
|---|------------|
| 1 INTRODUÇÃO | 18 |
| 2 POLÍTICAS PATRIMONIAIS QUE INCIDEM SOBRE A PRESERVAÇÃO DO PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO NO BRASIL | 34 |
| 2.1 O Preserve/fe e a Criação dos Centros e Núcleos de Preservação da História da Ferrovia | 38 |
| 3 A CONSTITUIÇÃO DO CENTRO DE PRESERVAÇÃO DA HISTÓRIA FERROVIÁRIA DO RIO GRANDE DO SUL NA DÉCADA DE 1980 | 51 |
| 3.1 A Escolha de um Local para o CPHFRGS – São Leopoldo entra em Cena | 53 |
| 3.2 A Intervenção na Antiga Estação Ferroviária de São Leopoldo pelo Preserve/fe..... | 60 |
| 3.3 O Patrimônio Ferroviário Gaúcho: o Acervo Constituído no CPHFRGS na Década de 1980 | 74 |
| 3.3.1 Definição de Museu pelo Preserve/fe e as Características Fundamentais do CPHFRGS | 76 |
| 3.3.2 Funcionários do Preserve/fe e Ferroviários Envolvidos no Processo de Constituição do Acervo do CPHFRGS..... | 81 |
| 3.3.3 Os Bens que se Tornaram o Acervo Ferroviário do CPHFRGS | 85 |
| 3.3.4 O que Significou a Musealização do Acervo do CPHFRGS | 93 |
| 3.4 A Associação dos Termos ‘Memória Ferroviária’ e ‘Memória’ com a Preservação do Acervo Ferroviário pelo Preserve/fe | 99 |
| 3.4.1 No CPHFRGS foi utilizado o Termo <i>Memória</i> e <i>Memória Ferroviária</i>?..... | 103 |
| 4 A NARRATIVA PRODUZIDA NA INAUGURAÇÃO E NA PRIMEIRA EXPOSIÇÃO DO CENTRO DE PRESERVAÇÃO DA HISTÓRIA FERROVIÁRIA DO RIO GRANDE DO SUL | 105 |
| 4.1 Um Evento Preparado para Ficar na História: a Inauguração do CPHFRGS..... | 106 |
| 4.2 A Narrativa Produzida na Primeira Exposição do CPHFRGS | 114 |
| 4.2.1 O Cenário Expositivo Interno..... | 116 |
| 4.2.2 A Organização do Acervo Externo do CPHFRGS durante os Anos 1980/1990..... | 136 |
| 4.3 O Material Distribuído/Disponível para o Público..... | 139 |
| 4.4 Análise global da Primeira Exposição do CPHFRGS em 1985..... | 151 |
| 4.5 Para além do Discurso Oficial: o CPHFRGS como Espaço de Rememoração e Lugar de Representação da História Ferroviária Gaúcha..... | 156 |
| 4.6 Análise da Perspectiva do CPHFRGS a Respeito da Recepção de Público | 168 |

| | |
|---|------------|
| 4.7 O Preservec/fe no Rio Grande do Sul: um Programa Preservacionista Gradativamente Desprestigiado..... | 175 |
| 5 CONSIDERAÇÕES FINAIS..... | 179 |
| REFERÊNCIAS | 185 |
| APÊNDICE A - FONTES PARA A PESQUISA | 198 |
| ANEXO A - PLANTA DA RECONSTRUÇÃO DA ANTIGA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE SÃO LEOPOLDO-RS | 202 |
| ANEXO B - PLANTA DO RECINTO DA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE SÃO LEOPOLDO (1942)..... | 203 |
| ANEXO C - EIXOS TEMÁTICOS DA EXPOSIÇÃO DO CPHFRGS EM 1985 | 204 |
| ANEXO D - TERMOS DE AUTORIZAÇÕES DE USO DAS ENTREVISTAS | 208 |
| ANEXO E - TRANSCRIÇÃO DAS ENTREVISTAS DE HBS E RCS | 218 |
| ANEXO F - DOCUMENTOS ADMINISTRATIVOS | 230 |
| ANEXO G - NOTÍCIAS DE JORNAIS | 292 |

1 INTRODUÇÃO ¹

É reconhecida a importância e a relação do patrimônio cultural ² com a construção da identidade ³ e da memória coletiva ⁴. Com a crescente homogeneização da dimensão cultural ⁵ das sociedades e com a fragilidade dos Estados Nacionais ⁶, devido aos efeitos da mundialização, os debates sobre o assunto estão cada vez mais presentes no nosso dia a dia. Nesse sentido, ganha centralidade neste trabalho a análise a respeito dos discursos construídos a partir da constituição do patrimônio ferroviário gaúcho pelo Preserve/fe ⁷. O programa referido, implementado pelo governo federal, durante a sua atuação criou entre outros, o Centro de Preservação da História Ferroviária do Rio Grande do Sul (CPHFRGS) que organizou vários projetos ⁸ dentro e fora da instituição museológica no âmbito estadual. O Museu do Trem de

¹ Todas as citações presentes neste texto preservam as características ortográficas e gramaticais assim como as construções sintáticas originais.

² Atualmente, a Constituição Federal do Brasil, de acordo com o art. 216. “[...] considera patrimônio cultural brasileiro os bens de natureza material e imaterial, tomados individualmente ou em conjunto, portadores de referência à identidade, à ação, à memória dos diferentes grupos formadores da sociedade brasileira, nos quais se incluem: I - as formas de expressão; II - os modos de criar, fazer e viver; III - as criações científicas, artísticas e tecnológicas; IV - as obras, objetos, documentos, edificações e demais espaços destinados às manifestações artístico-culturais; V - os conjuntos urbanos e sítios de valor histórico, paisagístico, artístico, arqueológico, paleontológico, ecológico e científico”. (BRASIL, 1988a).

³ “As identidades são fabricadas, inventadas, o que não quer dizer que sejam, necessariamente, falsas. As identidades, enquanto sensação de pertencimento, são elaborações imaginárias que produzem coesão social e reconhecimento individual. Identidades asseguram e confortam, sendo dotadas de positividade que permite a aceitação e o endosso. Identidades fundamentam-se em dados reais e objetivos, recolhendo traços, hábitos, maneiras de ser e acontecimentos do passado, tal como lugares e momentos. Com tais elementos, a identidade implica na articulação de um sistema de idéias imagens que explica e convence. Mais do que isso, a identidade se mostra e se exhibe em ritos e práticas sociais, e se dá a ver, como no caso dos monumentos, feitos para lembrar”. (PESAVENTO, 2008a, p. 4).

⁴ “A memória coletiva é frequentemente o produto de um empilhamento de estratos memoriais muito diversos, podendo essas camadas sedimentares ser alteradas quando das perturbações de memória. Dessa forma, se pode admitir que *Les lieux de mémoire*, [...], nos falam realmente de algumas modalidades de memória coletiva (memória real, memória-Estado, memória-nação, memória-cidadão, memória-patrimônio), os lugares são na maior parte das vezes a condensação de memórias plurais mais ou menos antigas, frequentemente conflituosas e interagindo umas com as outras”. (CANDAUI, 2013, p. 91-92, grifo do autor).

⁵ O procedimento de normalização planetária dos lugares de vida e das atividades rompe as ligações e em um mesmo movimento, exclui os estabelecimentos e as paisagens humanas de sua função simbólica, garantidora da diferença e da identidade, transformando-se em sinônimo de perda e cujo horizonte é uma sociedade globalizada. (CHOAY, 2011, p. 30).

⁶ Furmann (2011) discutiu em um de seus artigos a ideia de crise do Estado nacional associada ao termo *globalização*. Nesse sentido, a figura do Estado-nação teria perdido suas características elementares em favor de novas formas de poderes, ou seja, deixando de ser um ente soberano para ser um ente subordinado a vontade internacional. Porém, no mesmo texto expõe as reflexões de Milton Santos que julga que não está havendo o enfraquecimento do Estado, ao contrário, continua do mesmo modo, mas com objetivos diversos dos interesses dos cidadãos.

⁷ Como Matos (2015), seguiremos a mesma estratégia utilizando o termo ‘Preserve/fe’ sempre que citarmos o programa, pois foi criado em 1980, pelo Ministério dos Transportes, mas a partir de 1986, deixou de ser ministerial e passou a ser denominado como Preserfe, atuando somente na preservação do patrimônio ferroviário, por intermédio da RFFSA.

⁸ Dentre os projetos executados pelo CPHFRGS podemos citar o Trem da Cultura (edição Farroupilha), os minicentros em Santa Maria, Cruz Alta e Rio Grande e os projetos educativos e culturais.

São Leopoldo ⁹ foi escolhido como nosso objeto de pesquisa porque abriga o CPHFRGS, desde a década de 1980. Apesar do Preserve/fe ter sido extinto no final dos anos 1990, ele deixou marcas profundas no patrimônio cultural e na narrativa da trajetória da ferrovia. Esse programa difundiu e imprimiu uma história da estrada de ferro gaúcha a partir de um discurso institucional e dos projetos executados pelo Programa em nosso Estado. Até hoje, por exemplo, a história da criação da Estrada de Ferro (linha Porto Alegre-Novo Hamburgo) dá destaque à arquitetura da Estação de São Leopoldo trazida da Europa. A seguir está o texto sobre o assunto encontrado no portal da prefeitura de São Leopoldo-RS ¹⁰.

Em 1869, houve uma concorrência para decidir quem seria responsável pela implantação da estrada de ferro no trecho de São Leopoldo até a Capital. A empresa ‘The Porto Alegre & New Hamburg Brazilian Railway Company Limited’, incorporada pelo inglês John MacGinity, venceu o projeto que deu início às obras da primeira ferrovia do Estado. Assim, a Assembléia Legislativa decretou a Lei 685, aprovando contrato com os britânicos e, em 26 de novembro de 1871, foi lançada a pedra fundamental da futura estação de São Leopoldo. Então, em 14 de abril de 1874 foi inaugurada a secção da estrada compreendida entre a capital gaúcha e São Leopoldo, com uma extensão de 33.756 metros. A estrutura para a construção das estações de São Leopoldo e de Porto Alegre foi trazida da Inglaterra, chegando em São Leopoldo pelo Rio dos Sinos. Interessante destacar que, pelo medo de índio com flechas incendiárias, a estação veio com suas paredes recobertas por uma capa de zinco. (SÃO LEOPOLDO, [2016?]).

A missão do Museu do Trem-SL, também anunciada nos meios de comunicação é a seguinte:

Tem por finalidade assegurar a dimensão do Museu como território de salvaguarda e difusão da história da R.F.F.S.A. (Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima) no Rio Grande do Sul, propiciando o fortalecimento e a manifestação das identidades, a percepção crítica e reflexiva, a produção de conhecimento, a promoção da dignidade humana e a oportunidade de lazer. (SÃO LEOPOLDO, [2016?]).

Percebe-se que, mesmo havendo algumas mudanças de orientação sobre a função da instituição, após a extinção do Preserve/fe, ainda prevalece a história oficial da ferrovia gaúcha construída pela RFFSA. Os agentes do programa governamental não deram relevância para as

⁹ No dia 26 de novembro de 1976, foi inaugurado o Museu do Trem, sendo estabelecido em um convênio entre a RFFSA. (Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima) e o Museu Histórico Visconde de São Leopoldo. O Museu ficou instalado na Estação ferroviária de São Leopoldo, que ainda estava em funcionamento. O prédio tornou-se unicamente sede do Museu em 1980, quando a estação ferroviária foi desativada. Dois anos mais tarde, a RFFSA iniciou um longo processo de restauro para abrigar o CPHFRGS. (CARDOZO; ZAMIN, 2002).

¹⁰ Então, em 1991, foi firmado o comodato entre a RFFSA e a Prefeitura de São Leopoldo, sendo que a última passa a administrar o Museu por intermédio do Departamento de Cultura, hoje Secretaria da Cultura e do Turismo.

memórias partilhadas ¹¹ da sociedade e, sendo assim, não se apropriaram essencialmente dela. Mesmo que tenham se passado mais de três décadas após a criação do CPHFRGS, ainda há muito para ser pesquisado sobre a estrada de ferro gaúcha de maneira que as memórias das comunidades por onde passou o trem e as lembranças dos ferroviários possam ser devidamente contempladas ¹² nos museus. Sendo assim, o que prevaleceu e ainda permanece incorporado é o interesse pela preservação do patrimônio material ¹³ da instituição museológica. Então, o projeto do Programa de Preservação do Patrimônio Histórico do Ministério dos Transportes, tendo como objetivo inicial de “conhecer, preservar, restaurar e reunir o acervo para documentar a evolução e tecnologia dos transportes no Brasil”. (REDE FERROVIÁRIA FEDERAL S.A., 198- a), deixou um legado que ainda está muito presente no patrimônio cultural ferroviário gaúcho e na história da estrada de ferro do Rio Grande do Sul.

Essas observações foram verificadas no decorrer do meu trabalho como historiógrafa no Museu do Trem de São Leopoldo e foi quando surgiu o interesse em pesquisar sobre o assunto. Atuando na área de pesquisa da instituição percebi que havia a necessidade de conhecer a forma como se constituiu o acervo. No decorrer da investigação, constatei que seria importante estudar o período de 1980 a 1990, quando o mencionado programa organizou o CPHFRGS no Museu do Trem-SL, pois foi naquele momento que se ampliou o acervo tridimensional ¹⁴, documental ¹⁵ e audiovisual ¹⁶ da instituição. Então, começamos a buscar fontes bibliográficas, fotografias e documentos que pudessem responder às seguintes perguntas: O que desencadeou o surgimento de políticas patrimoniais que contemplaram o patrimônio cultural ferroviário gaúcho? De que forma e como o governo federal conduziu a constituição

¹¹ “Podemos admitir que a sociedade produz as percepções fundamentais que por meio de analogias, ligações entre lugares, pessoas, ideias, etc., suscitam recordações que podem ser partilhadas por vários indivíduos e até mesmo por uma sociedade inteira”. (CANDAUI, 2013, p. 90).

¹² Nos repositórios das universidades existem diversos trabalhos sobre os ferroviários e as ferrovias. Dentre eles, se destacam os livros *Os Trabalhadores da VFRGS* e *Fragmentos da História Ferroviária Brasileira* de João Rodolpho Amaral Flôres. Também encontramos trabalhos sobre a influência da ferrovia no surgimento e/ou desenvolvimento das cidades, como o de Danielle Faccin sobre *A influência da ferrovia na estruturação urbana de Santa Maria/RS*. Além disso, há muitos trabalhos de conclusão de curso (TCC) sobre as estações de Montenegro, Campo Bom, Sapiranga e Taquara, entre outros.

¹³ O Decreto-Lei nº 25 de 30/11/1937 instituiu o tombamento de bens móveis e imóveis, ato administrativo pelo poder público capaz de impedir a demolição de edifícios públicos considerados de valor excepcional, ou seja, de referências para a memória nacional. Porém, só nos artigos 215 e 216 da Constituição de 1988, está prevista a proteção aos bens culturais de natureza imaterial e por questões operacionais esta divisão de definição de bens de natureza material e imaterial é mantida pelos profissionais do Ministério da Cultura que se ocupam desse assunto. (ABREU, 2006-2007).

¹⁴ De acordo com a descrição do inventário do CPHFRGS, o acervo tridimensional é composto por peças de diversos materiais: metal, madeira, vidro, porcelana, têxteis, etc. (BRASIL, 2008).

¹⁵ Conforme Aróstegui (2006), a documentação escrita corresponde a dois grandes campos: a documentação de arquivo; a documentação bibliográfica e hemerográfica.

¹⁶ Segundo a descrição do inventário do CPHFRGS, o acervo audiovisual é composto por fitas de vídeos, slides de retroprojektor, negativos de vidro e fotografias impressas. (BRASIL, 2008).

desse acervo¹⁷? Quais foram as representações do discurso impresso na patrimonialização e na divulgação dos bens não operacionais da ferrovia¹⁸ no Rio Grande do Sul? Como a narrativa expográfica do CPHFRGS [através das representações] teve a potencialidade de suscitar memórias a respeito da ferrovia na comunidade e nos ferroviários?

Procurando respostas para essas questões, buscamos teses e dissertações sobre o tema a fim de verificar qual o recorte dado pelos pesquisadores no que tange ao patrimônio cultural ferroviário nacional. Rio de Janeiro, São Paulo, Minas Gerais e Paraná são os estados que mais possuem pesquisas voltadas para o tema. Nessas análises, o que predominam são as discussões relevantes em torno das políticas patrimoniais e a preservação e/ou abandono do acervo ferroviário de suas regiões. Alguns desses trabalhos - como o de Carvalho (2010), Prochnow (2014) e Matos (2015) - contribuíram em alguns aspectos para este estudo e, por isso, tiveram suas pesquisas incluídas nesta dissertação principalmente, as voltadas para o patrimônio cultural no Brasil, dos quais os núcleos e centros instituídos antes, durante e após a desestatização da RFFSA¹⁹ foram analisados.

Maria Cecília de Alvarenga Carvalho (2010), em sua dissertação de mestrado, fez importantes considerações sobre as contradições e ambiguidades que abrangem a questão do patrimônio cultural na contemporaneidade, propondo-se a conhecer as causas da patrimonialização das ferrovias e o papel ativo do Estado Brasileiro “[...] que tempos antes empreendeu esse cenário de ruína, vem a recuperá-lo agora sob eufemismo da memória e do patrimônio cultural, [...]”. (CARVALHO, 2010, f. 57). Além disso, elaborou ideias sobre a preservação no âmbito da ideologia e do discurso que “[...] exclui-se do passado e da memória a dimensão do conflito, da dominação, do poder e das lutas sociais”. (CARVALHO, 2010, f. 107). Então, percebendo as narrativas que permeiam o patrimônio cultural ferroviário sob essa perspectiva, Carvalho (2010) forneceu subsídios para analisar a construção discursiva do Preserve/fe no Rio Grande do Sul como programa federal.

Enquanto isso, Prochnow (2014) aproximou-se do nosso trabalho, a partir de uma questão identificada no cotidiano da prática profissional da Superintendência do IPHAN em Pernambuco, sobre a qual elaborou um estudo “[...] para compreender o percurso histórico do

¹⁷ “[...] podemos concluir que o acervo museológico é composto por documentos (peças, objetos, artefatos) que intencionalmente são guardados, pois providos de um valor documental que lhes foi intencionalmente atribuído”. (SMIT, 2011 apud Padilha, 2014, p.21).

¹⁸ Esses objetos, passado o seu uso primário, funcional e utilitário segundo a razão pelo qual foram criados, foram armazenados por meio da seleção para a sua devida preservação e fruição.

¹⁹ A Lei nº 9.491, de 9 de setembro de 1997, sobre o Programa Nacional de Desestatização (PND), promoveu várias mudanças para tornar as malhas ferroviárias atrativas para as concessionárias. Dentre as ações governamentais implantadas pelo referido plano estava a destinação dos bens operacionais para o DNIT e dos bens não operacionais para diversos órgãos ou entidades, como o IPHAN. (BRASIL, 1997).

conceito de memória ferroviária, sua enunciação legal e atuação administrativa”. (PROCHNOW, 2014, f. 7). Dessa maneira, sua dissertação foi importante à discussão sobre o conceito de memória ferroviária, pois sua pesquisa baseia-se no fato de que os centros de preservação criados entre 1981 a 1992 não adotaram o termo *memória*, muito menos o de *memória ferroviária*. Portanto, foi preciso investigar a afirmação de Prochnow (2014) e buscar fontes para verificar a aplicação desses termos no programa implementado pelo governo federal em nosso Estado.

Outro trabalho importante ao diálogo de saberes é o de Lucina Ferreira Matos (2015) que, em um dos capítulos da sua tese, pesquisou sobre a contribuição da RFFSA à edificação do passado ferroviário. A partir da documentação produzida pela Secretaria Executiva do Ministério dos Transportes e pela RFFSA, Matos (2015) afirmou que “[...] a narrativa museológica e histórica aplicada nos ambientes também, refletem as concepções e conceitos que sustentam o trabalho do Preserve/fe postos a disseminar a história dos transportes”. (MATOS, 2015, f. 96). Então, a partir da descrição do projeto estatal e do resumo dos centros e núcleos históricos implantados sob a coordenação da RFFSA, a autora apresentou o programa federal de maneira bastante ampla. Apesar de nosso trabalho ter se diferenciado da tese mencionada, por utilizar um recorte de pesquisa em âmbito estadual e usar no estudo fontes oficiais e não oficiais ²⁰, as nossas abordagens interligaram-se em determinados momentos da dissertação.

Como a ênfase da nossa pesquisa está situada no Rio Grande do Sul, também se buscaram estudos em nosso Estado sobre o assunto e constatamos que existem poucas pesquisas referenciando o acervo ferroviário e, nesses escassos trabalhos ²¹, não há indícios de nenhuma análise sobre a atuação do Preserve/fe no patrimônio cultural ferroviário gaúcho, na década de 1980. Então, percebendo a carência de estudos sobre o tema na documentação consultada, nós apresentamos esta dissertação por acreditarmos na relevância da pesquisa pela perspectiva histórica e por corroborar com a ideia de Manuelina Maria Duarte Cândido (2012), de que os museus são parte da experiência e produção humana e por isso, “[...] são fenômenos que possuem historicidade e podem ser objetos desse tipo de estudo”. (CÂNDIDO, 2012, p. 57).

²⁰ As fontes oficiais seriam os documentos e publicações emitidas por entidades do Governo Federal a respeito do Preserve/fe e dos centros e núcleos de preservação criados por ele e as fontes não oficiais são aquelas que não foram produzidas pelos órgãos governamentais.

²¹ Dentre os trabalhos consultados está o *Museu Ferroviário de Santa Maria/RS – Proposta de Plano Museológico*, de Tatiane dos Santos Felipetto (2016), onde mencionou o Museu do Trem de São Leopoldo. Como não era seu o objeto de estudo, apresentou uma descrição superficial da instituição na atualidade. (FELIPETTO, 2016).

Além disso, são historicamente produzidas e se encontram inseridas em uma temporalidade que transcorrerá durante toda a existência do objeto no museu, criando novos sentidos e significados. Pensar a historicidade não somente da nossa herança, mas das ideias e mentalidades envolvidas nos processos de musealização, é um papel irrefutável do historiador dentro dos museus. (CÂNDIDO, 2012, p. 57).

Então, os museus acabam trazendo referências tangíveis organizadas pela museografia²² e que podem ser interpretadas como uma espécie de sinopse da sociedade onde estão instaladas, pois, por meio do discurso construído com a reunião de objetos salvaguardados, é possível seguir essa sociedade no tempo. (BITTENCOURT, 2003). Assim, as experiências já adquiridas podem transformar-se com o tempo por meio da reelaboração dos acontecimentos passados para torná-los presentes. (KOSELLECK, 2006). Da mesma forma, as exposições passam a ser a reinterpretação dos eventos ocorridos, com a perspectiva do momento em que estão sendo organizadas. Conseqüentemente, a primeira exposição do CPHFRGS na década de 1980 diz muito sobre a sociedade que estabeleceu a instituição. Além disso, a seleção de objetos para a constituição do patrimônio cultural ferroviário também representou um ato intencional de salvaguardar, conservar e restaurar aquilo que foi considerado digno de preservação e, portanto, foi escolhido o legado que seria deixado para as gerações futuras. Nesse sentido, é preciso determinar como alguns agentes envolvidos no processo elaboraram o discurso que seria perpetuado sobre a ferrovia gaúcha e como fizeram uso dela na construção de uma narrativa de si mesmos. Portanto, conforme Chartier (1990):

As percepções do social não são de forma alguma discursos neutros: produzem estratégias e práticas (sociais, escolares, políticas) que tendem a impor uma autoridade à custa de outros, por elas menosprezados, a legitimar um projecto reformador ou a justificar, para os próprios indivíduos, as suas escolhas e condutas. (CHARTIER, 1990, p. 17).

Da mesma forma, Chagas (2002) também reforça a ideia de que não existe neutralidade no discurso que resulta de um processo de construção onde o “[...] poder é semeador e promotor de memórias e esquecimentos” (CHAGAS, 2002, p. 44), portanto a seleção de bens a serem patrimonializados utiliza-se de determinadas representações e reconstruções do passado no presente decorrente da vontade política de indivíduos e grupos vinculados a determinados interesses (CHAGAS, 2002). Desse modo, buscamos a compreensão das influências que acarretaram na preservação do patrimônio cultural ferroviário que passou a ganhar maior

²² O termo tende a ser usado com frequência para designar a arte da exposição. Diante disso, muitos profissionais denominam *expografia*, justamente para especificá-la dentro da museografia. Ou seja, o *programa museográfico* vai além do que é visível no museu. Engloba a definição dos conteúdos da exposição e os seus imperativos, assim como o conjunto de relações funcionais entre os espaços de exposição e os outros espaços do museu. (DESVALLÉES; MAIRESSE, 2013).

destaque na esfera pública e o entendimento das políticas patrimoniais do período que tornou os espaços musealizados mais acessíveis ao público. Contudo, foi dada evidência à preocupação governamental com a preservação do patrimônio cultural da ferrovia, que surgiu com a necessidade de estabelecer os critérios para a definição de bens móveis e imóveis de valor artístico, histórico e cultural referentes à ferrovia que deveriam ser patrimonializados²³ pelo Ministério dos Transportes. Além disso, foram analisadas as representações e as estratégias que, por meio das relações entre poder, patrimônio cultural, memória e história da ferrovia legitimaram o discurso do Preserve/fe em nosso Estado. Deste modo, considerando o CPHFRGS como um documento/monumento²⁴, o trabalho foi organizado de tal forma que buscamos averiguar na trajetória da instituição a intencionalidade consciente e/ou inconsciente da constituição do documento (LE GOFF, 1990; RIEGL, 2014), as condições de sua produção histórica e as relações de poder ali estabelecidas.

De acordo com tais pressupostos, Riegl (2014) em 1903 conferiu ao monumento²⁵, na perspectiva do valor histórico²⁶, o testemunho de um período de estágio da evolução humana pertencente ao passado. Por ser considerado como portador de uma dimensão documental, o autor do livro ‘O Culto Moderno dos Monumentos’ sugere que o monumento “[...] deve ser o mais fiel possível ao aspecto original que lhe foi dado no momento da criação”. (RIEGL, 2014, p.15-16). Ainda que, proponha que o monumento original precise “[...] manter a própria autenticidade ‘para uma futura atividade de restituição histórico-artística’” (RIEGL, 2014, p. 16), admite as transformações com respeito às interpretações, às quais o monumento passa a ser suscetível devido às imposições do tempo, como parte de sua própria história e fundamento de sua existência. Nesse sentido, Riegl (2014) nos ajudou a pensar sobre o uso da atribuição de valor histórico para a determinação da salvaguarda do antigo recinto da estação ferroviária de

²³ Segundo Chuva (2012), o ato de patrimonialização consiste em selecionar um bem cultural (objetos e práticas) por meio da atribuição de valor de referência cultural para um grupo de identidade. Então, uma nova trajetória impõe-se aos bens instituídos como patrimônio que passam a ser submetidos a uma nova ordem jurídico-legal, bem como as condições de existência diferenciadas, marcada por essa singularidade. (CHUVA, 2012).

²⁴ Consideramos o CPHFRGS como documento/monumento porque a instituição é o nosso objeto de pesquisa, mas ao mesmo tempo, é um instrumento de preservação do antigo recinto ferroviário de São Leopoldo (monumento histórico), um legado da sociedade.

²⁵ Conforme Riegl (2014, p. 24), é a “[...] composição de arte ou escrita (documento), ‘criada pela mão do homem’ e que presentifica na consciência das gerações posteriores um evento ou pessoa”. Dentro dessa definição, Riegl (2014) estabeleceu diferenças entre os monumentos produzidos intencionalmente e as produções não intencionais. Os primeiros, com o valor de memória, são constituídos para lembrar um determinado momento do passado, e os últimos são produzidos sem essa finalidade, porém são concedidos os sentidos de rememoração pelo sujeito moderno.

²⁶ Riegl (2014, p. 25) caracteriza-o da seguinte forma: “[...] trata-se de um valor objetivo, todo acontecimento do passado constitui um elo insubstituível, irremovível, de uma corrente evolutiva e os mais representativos dentre eles são os que dizemos ter valor histórico”.

São Leopoldo e a sua ressignificação como ‘instrumento de preservação’²⁷, cujo valor histórico do seu prédio foi um dos critérios essenciais na escolha do local para a implantação do CPHFRGS.

Le Goff (1990), em seu texto *Documento/ Monumento* também abordou a questão da intencionalidade consciente e/ou inconsciente da constituição do documento²⁸. Na busca de sua desnaturalização, chamou a atenção para a ideia de que enquanto monumento²⁹ “[...] é um produto da sociedade que o fabricou segundo as relações de forças que aí detinham o poder” (LE GOFF, 1990, p. 245) que “[...] resulta do esforço das sociedades históricas para impor ao futuro – voluntária ou involuntariamente – determinada imagem de si próprias”. (LE GOFF, 1990, p. 548-549). Desse modo, para que seja evidenciada a memória coletiva e que o historiador consiga recuperá-la, seria necessário à sua análise enquanto documento/monumento, ou seja, “[...] acercando-se de uma perspectiva ‘crítica’, em que o próprio patrimônio é percebido como histórica e socialmente determinado”. (CASTRIOTA, 2015, p. 49).

O documento não é inócuo. É antes de mais nada o resultado de uma montagem, consciente ou inconsciente, da história, da época, da sociedade que o produziram, mas também das épocas sucessivas durante as quais continuou a viver, talvez esquecido, durante as quais continuou a ser manipulado, ainda que pelo silêncio. (LE GOFF, 1990, p. 548).

Assim, partindo da concepção de documento/monumento, procuramos seguir em direção ao que Le Goff (1990) preconizou, analisando criticamente as condições da produção histórica e as relações de poder estabelecidas no CPHFRGS, desmitificando o seu significado aparente, a partir da indagação dos diversos valores envolvidos na seleção dos bens não operacionais da ferrovia que foram patrimonializados. Para analisar esses aspectos, também utilizamos Choay (2006) que indicou uma mercantilização do patrimônio, a partir da relação da sociedade com seus monumentos (históricos ou não), porque “[...] as escolhas não são orientadas por uma visão do passado” (CHOAY, 2006, p. 35), mas servem bem às estratégias políticas e empresariais. Segundo a autora, o patrimônio constituído com esses propósitos não destaca a importância dos monumentos para os indivíduos e sociedades.

²⁷ Choay (2006) considera os museus, inventários, tombamento e reutilização como instrumentos de preservação de monumentos históricos.

²⁸ Os fundadores da revista *Annales* insistiram sobre a necessidade de ampliar a noção de documento da seguinte maneira: “[...] com tudo o que, pertencendo ao homem, depende do homem, serve o homem, exprime o homem, demonstra a presença, a atividade, os gostos e as maneiras de ser do homem”. (LE GOFF, 1990, p. 541).

²⁹ “O monumento tem como característica o ligar-se ao poder de perpetuação, voluntária ou involuntária, das sociedades históricas (é um legado à memória coletiva) e o reenviar a testemunhos que só numa parcela mínima são testemunhos escritos”. (LE GOFF, 1990, p. 537).

Esses memoriais gigantes, relíquias e relicários ao mesmo tempo, continuam, no entanto, sendo excepcionais, assim como os fatos que eles trazem à memória dos homens. Marcas que basta escolher e saber nomear, elas testemunham, além disso, a progressiva dissociação que se opera entre a memória viva e o saber edificar. (CHOAY, 2006, p. 24).

Nora (1993), também percebeu essa dissociação entre a memória e a constituição do patrimônio, pois afirma que, uma vez mantida a nossa memória viva, não teríamos necessidade de lhe consagrar lugares porque não haveria memória regida pela história (NORA, 1993). “Tudo o que é chamado de clarão de memória é a finalização de seu desaparecimento no fogo da história. A necessidade de memória é uma necessidade da história”. (NORA, 1993, p. 12). Então, para o autor, “[...] os lugares de memória nascem e vivem do sentimento que não há memória espontânea, [...]” (NORA, 1993, p. 12) e por isso, há necessidade de criar operações que não são naturais, como espaços de rememoração, celebrações, etc. Corroborando essas ideias, percebemos a constituição dos museus como uma operação que não é natural e, sendo assim, “o tempo dos lugares, é esse momento preciso onde desaparece um imenso capital que nós vivíamos na intimidade de uma memória, para só viver sob o olhar de uma história reconstituída”. (NORA, 1993, p. 12). A partir desse ponto, aproximamos nossa reflexão às ideias defendidas por Nora (1993), pois nos fez pensar que podemos olhar para o CPHFRGS como uma instituição que o governo federal buscou instituir como um dos lugares de memória. Por intermédio da investigação das ações do Preserve/fe à consolidação das narrativas de caráter histórico da ferrovia gaúcha e ao questionamento de sua função de construtor do conhecimento histórico, observamos o patrimônio ferroviário sendo ressignificado permanentemente como patrimônio, cuja a relação conflituosa entre lembrança e o esquecimento fez parte desse processo.

Partindo dessa premissa, Halbwachs (2006), na década de quarenta do séc. XX, lembrou que as memórias são construções dos grupos sociais que definem o que é digno de ser lembrado e os lugares onde essa memória será preservada. (HALBWACHS, 2006). Além disso, nos diz que a “[...] representação histórica que tenhamos construído que nos seja exterior, ou seja, todo este processo de construção da memória passa por um referencial que é o sujeito”. (HALBWACHS, 2006, p. 78). Como construções das memórias dos grupos sociais, Roger Chartier (1990) sugere que as representações são sempre determinadas pelos interesses de grupo que as forjam e diante disso, “[...] a representação é um instrumento de um conhecimento mediato que faz ver um objeto ausente através da sua substituição por uma imagem capaz de reconstituir em memória e de figurar tal como ele é”. (CHARTIER, 1990, p. 20). Então:

As lembranças podem, a partir desta vivência em grupo, ser reconstruídas ou simuladas. Podemos criar representações do passado assentadas na percepção de outras pessoas, no que imaginamos ter acontecido ou pela internalização de representações de uma memória histórica. (CHARTIER, 1990, p. 17).

Assim sendo, para Halbwachs (2006) as memórias seriam incorporadas pela história à medida que fossem deixando de existir como memória que se constitui em um elo de pertença entre os grupos, ligando o passado ao presente com projeções para o futuro. Segundo Le Goff (1990), que também considera a memória e a história de maneiras distintas, a conversão da memória (da qual a documentação escrita não está inclusa) para o olhar histórico (do qual a documentação escrita é um dos instrumentos utilizados) é desencadeada por uma obsessão pelo “[...] medo de uma perda de memória, de uma amnésia coletiva”. (LE GOFF, 1990, p. 473). Então, essa incursão da memória por meio das comemorações, da patrimonialização, do dever de memória geram dispositivos sob a forma de legislação, arquivos que evidenciam a memória como representação do passado. (FERREIRA, 2012).

A construção de um passado legítimo passa por mecanismos de institucionalização que formalizam a interação entre as políticas de memória e os grupos sociais que serão, em última instância, aqueles que o reelaboraram para transmiti-lo às gerações futuras. (FERREIRA, 2012, p. 14).

Dessa maneira para Ferreira (2012), o apelo de um ‘dever de memória’ e a diversidade de memórias comuns podem, por vezes, ser conflitivas no momento de construir politicamente o passado, pois, conforme Candau (2013) “[...] armadilha consiste em induzir a existência de uma memória partilhada a partir da constatação de atos memoriais”. (CANDAU, 2013, p. 86). Do mesmo modo, Le Goff (1990) faz ressalvas com relação aos usos do passado: “[...] a memória coletiva é não somente uma conquista é também um instrumento e um objeto de poder”. (LE GOFF, 1990, p. 477). Portanto, é necessário buscar os sujeitos denominadores da memória coletiva: “[...] Estados, meios sociais e políticos, comunidades de experiências históricas ou de gerações, levadas a constituir os seus arquivos em função dos usos diferentes que fazem da memória”. (LE GOFF, 1990, p. 474). Então, a partir de Candau (2013), Halbwachs (2006) e Le Goff (1990), estaremos atentos aos usos que o Preserve/fe fez das múltiplas memórias com relação à ferrovia no CPHFRGS.

Sendo assim, para demonstrarmos neste trabalho que os documentos não são neutros e, da mesma forma, as condições de produção dos documentos/monumentos não são imparciais, a dissertação foi dividida em três dimensões distintas e integradas: global, nacional e local. Considerando a esfera mais ampla, apresentamos em nossa dissertação apontamentos sobre as decisões tomadas pela UNESCO por meio de várias medidas dentre elas, a Carta de Veneza

(1964)³⁰. As orientações desse documento e de outros emitidos pelas Nações Unidas juntamente com as demandas que surgiram com a mundialização³¹ tiveram influência na promoção de mudanças com relação ao patrimônio cultural em nível mundial. No Brasil, a repercussão dessas alterações levou o governo federal brasileiro a ajustar as suas deliberações com uma definição de patrimônio ampliada.

Além disso, em nível nacional, as decisões políticas tomadas pelo Estado brasileiro tornaram o patrimônio ferroviário obsoleto, o que desencadeou seu desmonte e sua privatização. Então, perante esse cenário surgiu a exigência de uma legislação específica para o patrimônio ferroviário, que ainda não havia na década de 1980, e de um órgão responsável que desse destino aos bens não operacionais da estrada de ferro. Diante dessa situação, o governo federal conduziu a patrimonialização do acervo ferroviário a partir do *Preserve/fe*, um Programa federal com organização, normas e diretrizes próprias, que determinou os critérios de seleção dos objetos que deveriam ser salvaguardados. Além disso, o programa preservacionista teve a incumbência de inventariar os acervos ferroviários, que outrora eram bens ativos operacionais³² da estrada de ferro. O *Preserve/fe* implantou núcleos e centros de preservação da história dos transportes em vários estados do país e, por intermédio deles, divulgou um discurso construído a partir do espólio da ferrovia, inculcando as ideias de avanço tecnológico e maior participação da sociedade nas políticas patrimoniais. Então, esse testemunho material ressignificado como patrimônio serviu para construir uma história ferroviária única, sobretudo quando diz respeito à sua atividade econômica de transporte, destacando-se os trens, os trilhos, as oficinas e as estações. (FURTADO, 2015). No entanto, o *Preserve/fe* não contemplou como patrimônio todos os bens não operacionais da estrada de ferro brasileira que se encontravam e se encontram pulverizados por todo o território nacional e, da mesma maneira, a história oficializada pelo *Preserve/fe* não abarcou várias retóricas sobre as memórias ferroviárias espalhadas por nosso país.

Partindo das suposições supracitadas, elaborou-se uma pesquisa em uma dimensão local com o intuito de buscar outras explicações sobre o discurso construído a partir da constituição

³⁰ A Carta de Veneza foi instituída no II Congresso Internacional de Arquitetos e de Técnicos de Monumentos Históricos, realizado em Veneza de 25 a 31 de maio de 1964. Esse documento ampliou a noção de ‘monumento histórico’, incluindo os objetos que adquiriram significação cultural com o tempo, como uma obra arquitetônica ou também um sítio, urbano ou rural. Portanto, a Carta considera o patrimônio construído de qualquer época, inclusive a arquitetura recente, difundindo o respeito e a integridade da configuração de seus espaços. Para isso, são propostos princípios fundamentais que deveriam guiar todas as intervenções e que servem de base para a preservação de obras e conjuntos arquitetônicos. (KÜHL, 2010).

³¹ Segundo Choay (2011), a mundialização generaliza as relações internacionais nos domínios político, econômico e cultural, “normalizando as culturas em detrimento de suas diferenças”. (CHOAY, 2011, p. 30).

³² Esses objetos ainda conservam o uso primário, funcional e utilitário, segundo a razão pela qual foram criados.

do patrimônio ferroviário gaúcho no CPHFRGS, instituído pelo programa ministerial para difundir a narrativa histórica da ferrovia gaúcha. Então, com a finalidade de analisar criticamente o projeto do Preserve/fe, não nos restringimos somente à fonte documental da instituição. Procuramos fontes testemunhais, pois acreditamos que o “[...] testemunho da memória é o fiador da existência de um passado que foi e não é mais” (CHARTIER, 2009, p.23) e, por conseguinte vemos como um contributo para entendermos a narrativa do CPHFRGS não somente pela perspectiva institucional, mas também sob o aspecto de fontes não oficiais. Dessa maneira, as fontes testemunhais possibilitaram a busca das estratégias ³³ produzidas pelos agentes envolvidos e, diante delas, identificamos “[...] as relevâncias dentro das normas que permitiram que as pessoas se movessem no interior dos modelos e das possibilidades”. (REVEL, 1998, p. 28). Porém, não se renunciou ao macro e, por isso, a partir da história cultural, foram analisadas as representações ³⁴ que se produziram por intermédio da exposição do acervo constituído na instituição museológica. Desse modo, corroboramos a sugestão de Revel:

[...] que o meio de compreender esses processos em sua maior complexidade é apreendê-los em diversos níveis. O significado histórico e social do Estado não se situa unicamente no nível macro, tampouco somente no nível micro. Situa-se em todos os níveis em que pode ser identificada a implementação do processo estatizante. Cada um propõe, para o Estado, uma imagem diferente, e esta não se superpõe às imagens que podem ser constituídas em outros níveis. (REVEL, 2010, p. 443).

Desta forma, “[...] ganhamos conhecimento ao oscilarmos continuamente entre o geral e o específico, o macro e o micro, a repetição e a diferença”. (TOMICH, 2011, p. 50). Partindo dessa ideia, pesquisamos em linhas gerais as ações do Preserve/fe em vários estados brasileiros, dando ênfase às singularidades do CPHFRGS, o qual foi analisado fazendo parte de um todo, mas não representando a imagem do todo. Para isso, utilizamos algumas tabelas numéricas para que pudéssemos ter uma visão mais geral do programa governamental e também para entendermos melhor as especificidades em nível local, pois concordamos com as considerações de Levi (1992) de que o conhecimento pode ser construído sem que não seja necessário desprezar o quantitativo, mesmo que o qualitativo predomine no trabalho, uma vez que

³³ O termo expressa um indivíduo que age a partir de uma ‘racionalidade limitada’, ou seja, a partir dos recursos limitados que o seu lugar na trama social lhe compete, em contextos nos quais sua atitude depende da interação com ações alheias. Portanto, o controle sobre o seu resultado é limitado por uma perspectiva de constante incerteza. (ESPADA, 2006, p. 262).

³⁴ Segundo Ginzburg (2001), a representação é um termo ambíguo, pois, ela pode tanto ser a realidade representada, ou seja, anuncia uma ausência, como também pode tornar visível a realidade representada e, portanto, implica presença. Ou, ao contrário, pode ser a realidade ausente que se pretende representar. Essa última precede a intenção de fazer um retrato para transmitir algo, isto é, a ideia da imagem como representação no sentido moderno do termo, e a qual se utilizou neste trabalho. (GINZBURG, 2001).

acreditamos na construção do discurso histórico que “[...] não deveria ser encarado meramente em termos de escolha entre história qualitativa, individualizada, e aquela história quantitativa, cuja ambição é estabelecer e comportamento coletivo formal”. (LÉVI, 1992, p. 152). Sendo assim, para estudarmos leis, regularidade as representações que determinaram o discurso produzido no CPHFRGS pelo Preserve/fe oscilamos entre o macro e o micro, utilizando a história cultural como embasamento teórico metodológico.

Como a Nova História Cultural “[...] tem por principal objeto identificar o modo como em diferentes lugares e momentos uma determinada realidade cultural é construída, pensada, dada a ler” (CHARTIER, 1990, p. 16-17), nós a usamos para examinar os processos que envolveram a produção e a divulgação da história da ferrovia pelo Preserve/fe em nosso Estado, revelando assim os aspectos discursivos simbólicos do governo federal a partir da noção de representações e de práticas.

As representações do mundo social assim construídas, embora aspirem à universalidade de um diagnóstico fundado na razão, são sempre determinadas pelos interesses de grupo que as forjam. Daí, para cada caso, o necessário relacionamento dos discursos proferidos com a posição de quem os utiliza. (CHARTIER, 1990, p. 17).

Nesse caso, o Estado brasileiro é o maior agente de preservação desse processo, em um momento em que o nacionalismo é suprido pela noção de direitos culturais como nova forma de legitimação política. Nesse contexto, o governo federal brasileiro se encontra em uma situação onde cada vez mais deixa de ser o único ator social nas questões de patrimônio. Com o novo panorama no campo do patrimônio, houve a ampliação da noção desse conceito sob a ideia de sua democratização, o que leva à superposição das noções de bem patrimonial e bem cultural com uma importante conotação política. (FONSECA, 2009).

No caso específico de bens que referem classes de objetos antes excluídas do universo da estética, como as obras da tecnologia industrial- estações ferroviárias, etc. São bens que eram excluídos nos critérios da história factual, centrada no evento político e nos feitos das classes dirigentes e não se destacavam pelo seu valor artístico excepcional e passaram a se tornar passíveis de tombamento. (FONSECA, 2009, p. 194).

Devemos ainda considerar o momento político vivido no Brasil na década de 1980, quando o nosso país estava passando por um momento de transição, da ditadura para o regime democrático, que coincidiu com a crise econômica internacional ³⁵. Nesse contexto político, houve a criação do Ministério da Cultura, durante o governo de José Sarney, órgão concebido

³⁵ Momento de transição: em 1979, com a Lei da Anistia, em 1982, com as eleições diretas para governador e com as campanhas pelas Diretas. Em 1984, o governo militar manteve relativo controle do processo que levou à eleição de Tancredo Neves e à Nova República, que durou até 1990. (FONSECA, 2009).

pela vontade política. Por não ter sido reivindicado pela sociedade ou mesmo pelos setores ligados à cultura, não chegou a modificar a apatia da classe política e da sociedade diante desse ministério durante a Nova República. A eleição nas urnas de Fernando Collor de Mello, em 1989, deu a esse presidente poder político para, dentre outras ações malsucedidas, realizar o desmantelamento da área da cultura, que interrompeu toda a atuação que o Estado vinha desenvolvendo através de suas instituições. (FONSECA, 2009). Assim, o PresERVE/FE instituído em 1980, que refletiu a ideologia e os valores do governo federal no período de abertura política cessou suas atividades na década de 1990.

Assim sendo, analisando as ações do PresERVE/FE no Rio Grande do Sul a partir do CPHFRGS, objetivamos compreender o discurso histórico oficial da ferrovia gaúcha por meio do acervo ferroviário patrimonializado pelo governo federal. Consideramos, por isso, o CPHFRGS como um documento/monumento e desse modo, a dissertação foi organizada de tal forma que buscamos averiguar na instituição durante a década de 1980 a intencionalidade consciente e/ou inconsciente da sua constituição, as condições de sua produção histórica e as relações de poder ali estabelecidas. Considerando Chartier (1990), Le Goff (1994) e Riegl (2014) como os principais referenciais teóricos deste trabalho, analisaremos os discursos produzidos pelo Centro de Preservação do Patrimônio Histórico Ferroviário no Rio Grande do Sul na década de 1980.

Com esse intuito, o segundo capítulo inicialmente tratará a respeito das políticas patrimoniais que também contemplaram a preservação do patrimônio cultural ferroviário no Brasil. Nesse sentido queremos abordar de que maneira o governo federal se organizou através do PresERVE/FE para reconhecer e reunir o material histórico do modal ferroviário. Deste modo, queremos apresentar um panorama geral das ações do programa nos centros de preservação do país. Para empreender esses estudos, a documentação administrativa do PresERVE/FE, que se encontra no Museu do Trem de São Leopoldo/RS, foi fundamental para investigarmos o assunto. O escopo do segundo capítulo será averiguar também as questões que se apresentavam à proteção de monumentos, principalmente dos bens móveis e imóveis da estrada de ferro brasileira e demonstrar que o governo federal por intermédio do PresERVE/FE, foi um dos maiores agentes no processo de patrimonialização do acervo ferroviário brasileiro, antes do IPHAN³⁶ assumir legalmente a responsabilidade por esse patrimônio.

³⁶ Em 30/11/1937 foi promulgado o Decreto-Lei nº25, que criou o SPHAN (Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional). Em 1946, o SPHAN passou a denominar-se DPHAN (Departamento do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional) e em 1970, o DPHAN transformou-se em IPHAN (Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional). O IPHAN é dividido em SPHAN (Secretaria), na condição de órgão normativo, e na Fundação Nacional Pró-Memória (FNPM), como órgão executivo (FONSECA, 2009). Portanto, devido à

O terceiro capítulo apresentará a análise da constituição do CPHFRGS na década de 1980, e com esse objetivo foi organizado para evidenciar, primeiramente, o discurso da escolha do local a partir do valor histórico atribuído à centenária estação ferroviária de São Leopoldo. Na sequência, são analisadas algumas ações dos agentes do Preserve/fe nas intervenções do Sítio Histórico do Museu do Trem para abrigar o CPHFRGS, com o intuito de transformar o recinto de valor histórico em um lugar de memória da ferrovia gaúcha. Também, é considerada nesta parte do trabalho, a maneira como se instituiu o acervo do CPHFRGS em São Leopoldo e como o Preserve/fe utilizou os termos *memória* e *memória ferroviária* para difundir o passado da ferrovia gaúcha a partir do seu patrimônio. Com o desígnio de expor essa pesquisa, o conjunto metodológico utilizado abrangeu estudos da documentação e das fotografias³⁷ administrativas do CPHFRGS, encontradas no acervo do Museu do Trem de São Leopoldo e que foram usadas no trabalho conforme estavam identificadas na indexação da instituição; e das publicações do programa preservacionista e dos periódicos do Vale dos Sinos localizados no acervo do MHVSL. Além disso, a análise estendeu-se para as fontes testemunhais³⁸ constituídas a partir de entrevistas³⁹ produzidas especialmente para a escrita desta dissertação. Sendo assim, pretendemos verificar as representações produzidas na constituição do CPHFRGS pelo Preserve/fe por intermédio da narrativa museológica e histórica aplicada para refletir sobre as concepções que sustentavam o trabalho do Preserve/fe .

O quarto capítulo tem por finalidade refletir sobre as representações construídas a partir do discurso produzido pelo Preserve/fe no Museu do Trem de São Leopoldo/RS. Com esse escopo examinamos a organização da solenidade de inauguração do CPHFRGS e suas relações com a memória, onde observamos que a institucionalização das “[...] representações da ancestralidade, em que o passado é reelaborado, estão presentes”. (WEBER, 2014, p.72). Além disso, será analisada a primeira exposição de longa duração organizada pelo Preserve/fe no CPHFRGS (1985) o que inclui estudar a disposição dos objetos e seus suportes, por meio dos registros fotográficos produzidos pelos agentes do programa preservacionista na década de

mudança de nomenclatura no decorrer da década de oitenta, resolvemos utilizar esporadicamente os dois termos concomitantemente: SPHAN/IPHAN.

³⁷ “Toda e qualquer fotografia, além de ser um resíduo do passado, é também um testemunho visual no qual se pode detectar – tal como ocorre nos documentos escritos [...]” (KOSSOY, 2001, p.153). “No que toca à imagem fotográfica, uma série de dados poderão ser reveladores, posto que jamais mencionados pela linguagem escrita da história.” (KOSSOY, 2001, p.154).

³⁸ Neste trabalho não tivemos a pretensão de utilizar a metodologia da história oral.

³⁹ As entrevistas não foram feitas a partir de questões objetivas, mas, a partir do tema central e com critérios para a seleção dos depoentes pré-estabelecidos. O tema sobre o CPHFRGS foi proposto para duas categorias de entrevistados: integrantes da comunidade leopoldense e ferroviários envolvidos com a instituição na década de oitenta. Ao todo, foram entrevistadas dez pessoas que foram identificadas por letras para preservar sua identidade.

oitenta. Então, os objetos foram considerados nessa apreciação “como signos, do mesmo modo que as palavras de um discurso, quando são utilizados em uma exposição”. (DESVALLÉES; MAIRESSE, 2013, p.70). Do mesmo modo, as fotografias dentro da exposição são examinadas “[...] como portadoras de significados para além daquilo que é mostrado [...]”. (PESAVENTO, 2008b, p.99), ou seja, será considerada a intenção da divulgação do momento registrado nos retratos inseridos na exposição. E, finalmente, será verificada a influência da narrativa da primeira exposição na comunidade e, para isso, buscou-se nas fontes testemunhais e nos artigos publicados em jornais a apreensão do público que interagiu de maneiras diversas. Portanto, neste trabalho analisamos o CPHFRGS como uma instituição que representa a história da estrada de ferro a partir do ponto de vista do poder instituído pelo governo federal, mas ao mesmo tempo, como um lugar de guardar a memória regional e local da ferrovia.

2 POLÍTICAS PATRIMONIAIS QUE INCIDEM SOBRE A PRESERVAÇÃO DO PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO NO BRASIL

“Trata-se de perceber o potencial transformador de nosso patrimônio, que deverá ser continuamente relido e utilizado de forma libertadora”. (CASTRIOTA, 2009, p. 87).

“Originalmente ‘herança do pai’ no direito romano antigo, entendia-se como patrimônio de um particular o complexo de bens que tinham algum valor econômico, que podiam ser objeto de apropriação privada.” (CASTRIOTA, 2009, p.83). Com o passar do tempo, a expressão sofreu ampliação e atualmente, é utilizada em diversos termos que envolvem fenômenos muito mais extensos que a sua conotação inicial, o patrimônio cultural é um deles. No entanto, é apenas no campo da modernidade com a peculiar analogia que se estabelece com o tempo, surgirá a ideia de patrimônio cultural, que implica “[...] uma relação reflexiva com o passado e a tradição” (CASTRIOTA, 2009, p.61). Segundo Rodrigues (2008), sob a perspectiva do Direito, o patrimônio cultural não pode ser concebido com o desenvolvimento cultural subestimando o valor das experiências, das invenções artísticas e sociais consagradas pela tradição. Para o autor, tanto a arte erudita como também a arte popular evidenciam as marcas da história e da identidade de diversos grupos sociais que constituem a memória coletiva. Porém, ele destaca que as transformações conceituais ocorridas no patrimônio cultural não foram suficientes para torná-lo um conceito acabado, pois considera a preservação do patrimônio cultural como uma forma de exercício da cidadania e uma expressão da democracia. (RODRIGUES, 2008).

Além de patrimônio cultural, o *monumento* é outra expressão que nos remete à preservação dos vestígios do passado. Apoiados nas ideias de Riegl (2014) as quais por intermédio da análise dos valores atribuídos historicamente, estabeleceu no início do século XX as diferenças entre os monumentos produzidos intencionalmente e as produções não intencionais. Os monumentos com o valor de memória são constituídos para lembrar um determinado momento do passado, e os *monumentos históricos* são produzidos sem essa finalidade, porém são concedidos os sentidos de rememoração pelo sujeito moderno. O primeiro termo é sempre pensado sob a égide do ‘tempo cíclico, o segundo vai estar ligado à ideia do tempo histórico, linear e irreversível. (CASTRIOTA, 2009). Com esse sentido, Choay (2006) corroborou com as ideias de Riegl de que o monumento histórico não é instituído como tal, mas estabelecido posteriormente por intermédio do ponto de vista dos historiadores; logo, segundo

a autora, o monumento histórico pautar-se-ia de forma diferente com a memória viva e a duração, sendo estabelecido muito mais como objeto de saber e como tal, deveria ser estudado e registrado. Assim, uma vez reconhecido seu valor, também careceria ser preservado.

Riegl (2014) concebeu o monumento histórico, em 1903, como produto da sociedade moderna e tem como ponto-chave o conceito histórico moderno, desenvolvido pela noção de evolução, pela ideia de que “[...] toda atividade humana e todo destino humano, dos quais nos ficaram testemunhos ou conhecimento, pode aspirar, sem exceção, a ter um valor histórico”. (CHOAY, 2006, p. 26). Diante disso, faz-nos pensar que toda a cultura material ¹ produzida pela humanidade é passível de patrimonialização. Então, Riegl (2014) dessacraliza esse processo, colocando o homem como agente dessa ação e propondo a seleção do que deve ser considerado monumento histórico.

Porém, como não nos seria possível considerar a massa imensa de acontecimentos, dos quais foram conservados testemunhos mediatos ou imediatos e cuja quantidade aumenta ao infinito a cada instante, fomos obrigados a limitar a nossa atenção apenas aos testemunhos que nos parecem representar etapas mais evidentes no processo de evolução de um determinado ramo da atividade humana. (RIEGL, 2014, p. 32-33).

Assim, Riegl (2014), além de desnaturalizar a seleção dos bens culturais ², propõe critérios para a escolha do que será conferido o estatuto de monumento histórico e “[...] se debruça sobre a problemática dos processos que levam a um determinado período histórico a atribuir certo tipo de valor ao monumento”. (RIEGL, 2014, p. 11). Conforme Castriota (2009), a partir do final do séc. XVIII haveria todos os elementos essenciais para a instituição das políticas de patrimônio que se espalharam pelo mundo, de formas diferentes em diversos contextos nacionais, nos quais, tradicionalmente as políticas de preservação eram praticadas pelos Estados. Logo, com essas afirmações, suscita-nos a seguinte questão: O que era considerado como monumento histórico pelo Preserve/fe na década de 1980?

Ao longo dos anos vem se modificando o conceito de monumento histórico, que deixa de ser encarado como coisa monumental, extraordinariamente rica e imponente, e passa ser encarado também sob os prismas social e econômico, porquanto se trata de um marco de cultura, em que tais fatores responderam por sua edificação e permanência. Passa-se então a entender um monumento como algo que represente caracteristicamente a cultura do povo de uma região, num determinado período da história. Neste sentido, monumento pode ser tanto uma deslumbrante catedral, quanto

¹ “A expressão cultura material refere-se a todo segmento do universo físico socialmente apropriado. Aqui, no entanto, para simplificar, falar-se-á sobretudo do artefato, que é apenas um dos componentes - dos mais importantes, sem dúvida - da cultura material”. (MENESES, 1998, p. 100).

² Os bens culturais formam “[...] o conjunto de processos criadores e dos produtos criados que evidenciam as características distintas de pertencerem a tal sociedade e, permitir que esta seja conhecida e reconhecida através dele”. (GARCÍA; BELSUNCE, 1982 apud BELLOTTO, 2010, p.74-75).

uma simples e rústica casa de taipa. O valor real é a importância histórica e cultural e não a riqueza que ostenta em seus adornos. (BRASIL, 1991, p.12).

Esse trecho, retirado do manual de edificações produzido pelo Ministério dos Transportes em 1991, sugere como o patrimônio da ferrovia era entendido pelo *Preserve/fe*. Analisando o fragmento, evidenciamos o significado das palavras *cultura* e *monumento histórico* que o programa preservacionista imprimiu em seu projeto, pois as expressões destacam as várias concepções que o governo federal difundiu nos centros e núcleos de preservação. Ponderando sobre a conjuntura na qual se constituíram os bens ferroviários, a palavra *cultura* tem a definição de “[...] *kultur*, [...] desenvolvida desde o século XIX pela etimologia e a antropologia cultural, que a tornou sinônimo de ‘civilização’ ou, em outras palavras, de uma obra coletiva e criadora”. (CHOAY, 2011, p. 27, grifo do autor). Quando o termo é mencionado para designar outro momento, contudo, o *Preserve/fe* utiliza a denominação para reconhecer o valor político da cultura e como questão de Estado.

Já a segunda expressão, *monumento histórico*, foi utilizada para nomear o patrimônio ferroviário edificado. Seguindo as decisões tomadas pela UNESCO, por intermédio das medidas da Carta de Veneza (1964), o governo federal brasileiro passou a ajustar as suas deliberações com uma definição de patrimônio cultural ampliada pautando-se nos “[...] referenciais culturais dos povos, pela percepção dos bens culturais nas dimensões testemunhais do cotidiano” (FUNARI, 2006, p. 32); ou seja, “[...] muitos dos bens hoje protegidos- e listados como patrimônio cultural- sequer seriam considerados passíveis de qualquer tipo de proteção algumas décadas atrás”. (CASTRIOTA, 2009, p.96). Dessa forma, “essa abertura temática permitiu que construções menos prestigiadas ou mais populares, como moinhos, mercados públicos ou estações de trem, fossem reconhecidos como patrimônio”. (FUNARI, 2006, p. 32). As transformações da perspectiva positivista por pesquisas históricas ressaltando as construções e apropriações cotidianas de fenômenos sociais alargaram os bens compreendidos como patrimônio, os quais passaram a vincular-se a sujeitos comuns e demais objetos do cotidiano. Então, com a incorporação de novas concepções nas práticas de tombamento a partir da democratização da cultura, o patrimônio da ferrovia no Brasil³ passou a pertencer ao inventário dos bens a serem preservados. Assim sendo, a ferrovia que, por mais de um século era símbolo de modernidade e progresso estava sendo ressignificada como patrimônio cultural⁴, a partir do momento em que grupos sociais passaram a buscar uma representação de sua memória coletiva.

³ Esse trabalho não pretende discorrer sobre as políticas federais de preservação em marcha no país desde a década de 1930, mesmo sabendo que existem conexões com experiências anteriores exercidas principalmente pelo Minc., SPHAN/ DPHAN/ IPHAN, que influenciaram indiretamente no surgimento do *Preserve/fe*.

⁴ Aloísio Magalhães, ao assumir a direção do IPHAN em 1979, propõe uma associação do conceito antropológico de cultura às ações de uma política pública para o patrimônio, pois, acreditava que a identidade cultural brasileira

No entanto, começou-se a pensar efetivamente em uma política patrimonial sobre os bens ferroviários no Brasil a partir do momento em que a RFFSA foi incluída no Programa Nacional de Desestatização. Logo, todo o patrimônio ferroviário não operacional constituído a partir dos meados do séc. XIX, em nosso país, passou a ser responsabilidade do IPHAN⁵ e foi classificado conforme a portaria nº 407/2010 publicada pelo órgão encarregado para tal incumbência:

O patrimônio ferroviário oriundo da RFFSA engloba bens imóveis e móveis, incluindo desde edificações como estações, armazéns, rotundas, terrenos e trechos de linha, até material rodante, como locomotivas, vagões, carros de passageiros, maquinário, além de bens móveis como mobiliários, relógios, sinos, telégrafos e acervos documentais. Segundo inventário da ferrovia são mais de 52 mil bens imóveis e 15 mil bens móveis, classificados como de valor histórico pelo Programa de Preservação do Patrimônio Histórico Ferroviário (Preserfe), desenvolvido pelo Ministério dos Transportes, instituição até então responsável pela gestão da RFFSA. A gestão desse acervo constitui uma nova atribuição do Iphan e, para responder à demanda, foi instituída a Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário, por meio da Portaria Iphan nº 407/2010, com 639 bens inscritos até 15 de dezembro de 2015. (IPHAN, 2014).

Sendo assim, os bens ferroviários considerados de valor histórico ganharam destaque no Patrimônio Cultural Brasileiro devido à sua importância socioeconômica para a sociedade, porém, no desdobramento desse processo, vários museus ferroviários foram criados no Brasil durante a execução dos projetos do Preserve/fe, entre a década de 1980 e início dos anos 1990, ou seja, antes do IPHAN assumir a responsabilidade pela salvaguarda do acervo desse modal. Então, o governo federal conduziu a patrimonialização do acervo ferroviário por intermédio do Preserve/fe, um Programa federal que determinou os critérios de seleção dos objetos que deveriam ser salvaguardados e que também foi incumbido de inventariar os acervos ferroviários, que outrora eram bens ativos operacionais. Sendo assim, os centros de preservação constituídos pelo programa federal que conservaram o patrimônio ferroviário conceberam valores e sentidos que deixaram marcas profundas na concepção desses acervos. A partir do trecho extraído do catálogo do CPHFRGS, escrito por Carlos Aloysio Weber⁶, pode-se compreender melhor o que o governo federal pretendia transmitir mediante o patrimônio cultural ferroviário gaúcho:

estava em processo e o passado era importante quando tornava possível aquele procedimento (ABREU, 2006/2007).

⁵ 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 (BRASIL, 2007).

⁶ Presidente da Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima (29/03/1982-30/03/1985).

E nosso objetivo é preservar o que está e vem sendo tecnologicamente substituído, seguindo a filosofia do Ministério dos Transportes ao criar o PRESERVE, nesta homenagem àqueles que, com seu pioneirismo, ajudaram, desde o século passado, o progresso do nosso País. (BRASIL, 1985a, p. 11).

Portanto, percebemos claramente que a prática da preservação do patrimônio histórico passa a ser assunto do governo federal, com a preocupação em manter e conservar as edificações que são eleitas pelo seu legado histórico e cultural que evocavam “[...] uma memória que não é mais a do Estado-Nação”. (REIS, 2012, p. 59). Assim, os processos de modernização do espaço urbano e dos transportes desencadearam uma ansiedade que levou a uma “[...] obsessão com a memória e a preservação, entre a amnésia e a vontade de nada esquecer [...]”. (REIS, 2012, p. 60). Nesse contexto, surgiram os centros e núcleos de preservação do patrimônio ferroviário em alguns estados do Brasil criados pelo Preserve/fe.

Então, neste capítulo evidenciaremos esse assunto apoiados em Le Goff (1990) com a ideia de que “é preciso começar por desmontar, demolir esta montagem, desestruturar esta construção e analisar as condições de produção dos documentos-monumentos”. (LE GOFF, 1990, p. 549). Para iniciarmos esse processo foi necessário averiguarmos as ações do Preserve/fe em nível nacional ⁷ para entendermos melhor as especificidades do programa federal no Rio Grande do Sul. Então, para empreender esse assunto, o conjunto metodológico utilizado foi a pesquisa que abrangeu o estudo de publicações do Ministério dos Transportes e de documentos administrativos do CPHFRGS da década de oitenta para investigarmos as questões que se apresentavam à proteção dos bens móveis e imóveis da estrada de ferro brasileira, e que mais tarde passaram a ser responsabilidade do IPHAN.

2.1 O Preserve/fe e a Criação dos Centros e Núcleos de Preservação da História da Ferrovia

Tão relevante quanto construir estradas, portos, operar ferrovias e manter as vias fluviais de um imenso país como o Brasil, é o ato de preservar os registros desse grande desafio.

Dirigentes e técnicos do Ministério dos Transportes, desde 1980, vêm com incentivo e exemplo, o acervo que o Programa de Preservação do Patrimônio Histórico reuniu e organizou, nos diversos centros e núcleos instalados em diversos pontos do território nacional.

Mais importante que o testemunho material constituído, pelas máquinas, equipamentos, documentos textuais e fotográficos, é sem dúvida, o legado que nos deixaram os homens de envergadura, de Irineu Evangelista de Souza, o Barão de

⁷ Neste trabalho, a análise dos centros de preservação não será aprofundada, com exceção do CPHFRGS. O objetivo deste subcapítulo é reconhecer a instituição dentro de um programa nacional e demonstrar que não foi constituído de forma isolada.

Mauá, Cristiano Benedicto Ottoni, Francisco Pereira Passos, Mariano Procópio Ferreira Lage, Paulo de Frontin, André e Antonio Rebouças.
 Divulgar a obra desses brasileiros, que se dedicaram à implantação e melhoria dos meios de transportes no Brasil, é uma das tarefas que o Preserve cumpre, com o objetivo de informar e formar a atual e as futuras gerações.
 A administração do MT vem apoiando o Programa, que tem caráter permanente, e documenta, de maneira imparcial, a história deste Ministério e a atuação dos seus dirigentes e técnicos, como parte integrante da evolução dos meios de transportes no país. (BRASIL, 1988 b, p. 11).

Ao lermos esse discurso escrito por José Reynaldo Tavares ⁸, Ministro dos Transportes, percebemos as representações e as ideologias que estiveram presentes no ato de preservar o patrimônio ferroviário por intermédio do Preserve/fe. Apesar de declarar-se a imparcialidade do programa preservacionista, o fato é que o projeto não possui nenhuma neutralidade. Os centros e núcleos de preservação foram uma maneira encontrada pelo governo federal de salvaguardar aquilo que ele próprio tornou obsoleto e para justificar os novos planos de modernização para o país, dentre os quais estava inclusa a privatização dos trechos das ferrovias comercialmente mais rentáveis e o desmantelamento das linhas consideradas onerosas ⁹.

Dessa forma, o relato do Ministro dos Transportes deve ser analisado de acordo com a ideia de Chartier (1990), de que é preciso “[...] para cada caso, o necessário relacionamento dos discursos proferidos com a posição de quem os utiliza”. (CHARTIER, 1990, p. 17). Sendo assim, o discurso construído pelo Preserve/fe também deve ser observado do mesmo modo, pois quem o proferiu, por meio de publicações e outras documentações fornece representações, concebendo valores e concepções.

Dessas competências e usos culturais, os próprios textos políticos ou administrativos fornecem uma representação, por vezes explícita, na maioria dos casos implícita. Todos eles supõem um destinatário, uma leitura, uma eficácia. Seria necessário relê-los sob esta perspectiva, detectando o modo como têm em conta as capacidades supostas dos seus destinatários imaginados. (CHARTIER, 1990, p. 223-224).

Diante dessa citação, voltamos para as nossas perguntas: Para quem o discurso é proferido? Como o governo federal organizou-se para patrimonializar o acervo ferroviário no Brasil?

De acordo com o catálogo produzido pelo Preserve/fe em 1988, o Programa foi criado perante as críticas que o governo federal recebia a respeito do abandono e da “[...]deterioração de documentos, prédios e peças que representam a história dos transportes no Brasil, com a

⁸ Ministro dos Transportes do Brasil, de 1986 a 1990, no governo do presidente José Sarney.

⁹ O processo de privatização de empresas ferroviárias públicas ocorreu no mesmo período em vários países da América Latina, ou seja, a patrimonialização do acervo ferroviário brasileiro não foi um caso isolado, porém o Preserve/fe atuou somente no Brasil.

agravante de parte desse material ser destinado à sucata sem nenhum estudo prévio”. (BRASIL, 1988b, p. 15). Conforme a notícia publicada pelo jornal do Grupo Folha em 09/10/2011, a Polícia Federal apresentou um relatório no qual fez denúncias à Controladoria Geral da União (CGU) sobre o desvio de conduta de servidores que possivelmente tinham participado da alienação irregular de bens da RFFSA:

Os bens levados a leilão pelo Dnit podem ter sido avaliados com os mesmos critérios dos processos licitatórios anteriores, classificando bens servíveis [...] como sucata, [...] promovendo o enriquecimento ilícito de alguns envolvidos em detrimento do erário, afirma relatório. (BRITO, 2011).

Welber Santos (apud MATOS, 2015, f. 211) em 2013, também se pronunciou sobre o assunto:

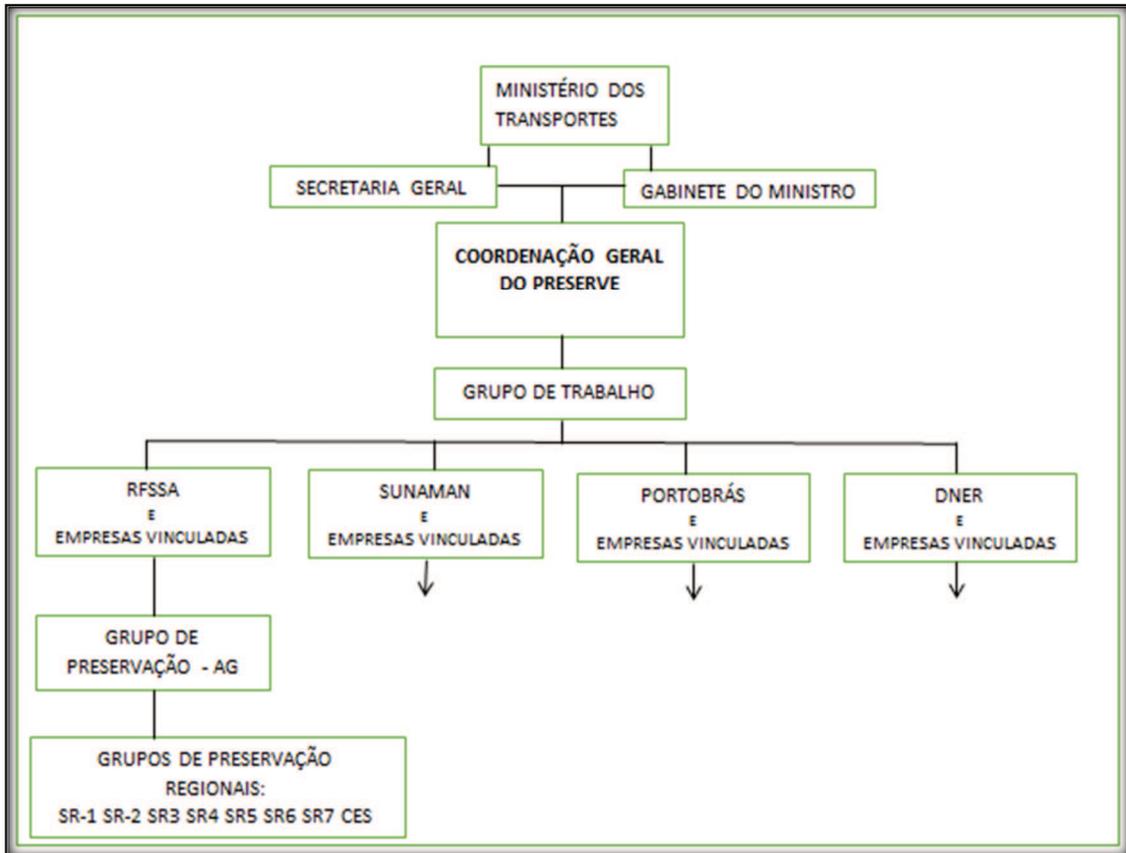
A patrimonialização, ou a museificação, da ferrovia na década de 1980 parece ter um sentido ambíguo, ou ambivalente. Ao contrário do discurso encontrado na documentação oficial sobre a criação dos centros, de que seriam instituições de reconhecimento da importância desses meios de transporte historicamente, me parece mais um esforço institucional do estado autoritário para se fazer parecer reconhecedor do legado por ele mesmo sucateado e, por outro lado, uma pequena vitória da sociedade civil inconformada com a dilapidação dos bens e as erradicações dos ramais ferroviários desde a década de 1960. (MATOS, 2015, f. 211).

Sendo assim, havia uma preocupação por parte do governo federal, incluída e da direção da RFFSA, em demonstrar para a sociedade ações que suavizariam o caráter negativo das privatizações e evidenciar se-iam ações com relação à preservação do patrimônio histórico da ferrovia - principalmente documental e as edificações em desuso. (PROCHNOW, 2014). Então, foi instituído o Programa de Preservação do Patrimônio Histórico do Ministério dos Transportes, por intermédio da Portaria nº 292, de 24 de abril de 1980, da Secretaria Geral, a qual incumbiu um grupo de Trabalho¹⁰ com representantes da ENGEFER, SUNAMAM, PORTOBRÁS, DNER, RFFSA, e para coordenar esse grupo foi nomeada Maria Elisa Carrazzoni¹¹ que ficou encarregado de implantar o Preserve do Ministério dos Transportes. (BRASIL, 1988b).

¹⁰ No Ministério dos Transportes funcionou o Grupo de Trabalho com a tarefa de implantar o Preserve. Para melhor desenvolvimento dos trabalhos foram criados Grupos de Preservação nas Regionais e Divisão Especial nos Subúrbios do Grande Rio (RJ) dos quais havia representantes das áreas de Engenharia, Patrimônio, Material e Operações que trabalhavam interligados com os órgãos da Comunicação Social. Além, da atuação dos servidores da RFFSA, também integrava o Preserve o pessoal especializado, contratado por tarefa, tais como: Museólogos, Pesquisadores, Restauradores, Fotógrafos e Programadores Visuais. (BRASIL, 1982a).

¹¹ “Em 1979, convocada pelo Ministério dos Transportes para organizar o trabalho de preservação do patrimônio histórico daquela pasta, sugeriu a criação do Programa de Preservação do Patrimônio Histórico do Ministério dos Transportes, Preserve”. (CARRAZZONI, 2001, p. 186).

Figura 1 - Organograma-Preserve



Fonte: RFFSA (198-b).

O organograma apresenta a amplitude que o projeto inicial ambicionava e também demonstra que já havia uma mobilização em torno da preservação do patrimônio ferroviário, estabelecidos em grupos de preservação regionais da RFFSA. Dentre esses grupos, estava o SR6, do qual o Rio Grande do Sul fazia parte. Em 1º de fevereiro de 1983, a Portaria nº126 do Ministério dos Transportes, constituiu em caráter permanente o Programa de Preservação do Patrimônio Histórico do Ministério dos Transportes- Preserve, organizando a CCP ¹², com a finalidade de coordenar o planejamento, o desenvolvimento, a inauguração e o acompanhamento das atividades do Programa nas entidades vinculadas ao Ministério dos Transportes. A CCP possuía uma secretaria executiva que tinha a seguinte estrutura: coordenação técnica (chefiada pelo secretário executivo com formação em museologia e constituído por profissionais da área de museologia, belas artes, arquitetura e engenharia) e serviços auxiliares (dirigido por chefe e contando com pessoal administrativo de nível médio). Além disso, o Preserve/fe absorveu o pessoal do quadro permanente e CLT de cada órgão

¹² Comissão de Coordenação das Atividades do Preserve. (BRASIL, 1988b).

participante (BRASIL, 1988b).¹³ Portanto, o que era para ser um projeto com o objetivo de conhecer o material histórico do Ministério dos Transportes, de preservar a história do Ministério supracitado e de documentar a evolução tecnológica de todos os modais transformou-se em programa. Então, o programa federal buscou preservar a memória do desenvolvimento de todos os meios de transportes no Brasil, por meio da salvaguarda de bens avaliados históricos e representativos de cada modal. Desses bens, conforme os dados levantados no catálogo em 1988, sob a coordenação de Maria Elisa Carrazzoni, foram construídos 16 centros e núcleos de preservação em oito anos de Preserve/fe:

Quadro 1 - 16 Centros e Núcleos de Preservação em Oito Anos de Preserve/fe

| Centros de Preservação da História Ferroviária e os Núcleos da História Portuária | Estados contemplados |
|--|-----------------------------|
| Museu do Porto de Manaus | AM |
| Núcleo da História Portuária de Belém | PA |
| Núcleo da História Portuária do Rio de Janeiro | RJ |
| Núcleo da História Portuária de Belém | PA |
| Núcleo da História Portuária de Pernambuco | PE |
| Museu Ferroviário de São João Del Rey | MG |
| Museu do Trem de Recife | PE |
| Centro de Preservação da História Ferroviária do Ceará | CE |
| Núcleo da História Ferroviária de Juiz de Fora | MG |
| Centro de Preservação da História Ferroviária do Paraná e Santa Catarina | PR |
| Centro de Preservação da História Ferroviária do Rio Grande do Sul | RS |
| Centro de Preservação da História Ferroviária do Rio de Janeiro | RJ |
| Núcleo de Preservação da História Ferroviária de Paranapiacaba | SP |
| Núcleo Histórico Ferroviário de Miguel Pereira | RJ |
| Museu do Porto e da cidade de Imbituba | SC |
| Núcleo Histórico da Divisão Operacional- Campos | RJ |

Fonte: Brasil (1988b).

¹³ Sendo assim, Maria Elisa Carrazzoni formou um grupo multidisciplinar, porém não contratou nenhum historiador na equipe do CCP, o que demonstra que a história da ferrovia foi construída pelo Estado por aqueles profissionais.

A partir do quadro nº 1, evidenciamos a predominância pela preservação dos bens ferroviários, demonstrando a disposição que o programa seguiria mais adiante. Segundo o governo federal, a continuidade somente com o modal ferroviário foi possível graças ao material que ainda estava disponível, sendo que alguns ainda faziam parte de bens ativos operacionais da RFFSA. Mas, “por um lado, é preciso pensa-la como a análise do trabalho de representação, isto é, das classificações e das exclusões que constituem, na sua diferença radical, as configurações sociais e conceptuais próprias de um tempo ou de um espaço”. (CHARTIER, 1990, p. 27).

Essa mudança de orientação também trouxe transformações estruturais no programa governamental. Em 1986, o Preserve/fe deixou de ser ministerial e passou a ser administrado pela RFFSA¹⁴, que adotando as bases das diretrizes instituídas no programa inicial, desenvolveu o Setor de Preservação do Patrimônio Histórico Ferroviário – Preserfe¹⁵, assumindo a responsabilidade pela manutenção e orientação dos trabalhos referentes à preservação na empresa. Com esse intuito, o Preserve/fe engajou-se na busca de preservar o patrimônio histórico da ferrovia e assim, propiciou a ressignificação dos objetos que outrora representavam modernidade e evolução, mas que, com as mudanças nas estruturas políticas, sociais e econômicas passaram a se tornar obsoletas.

Os bens não operacionais da RFFSA selecionados para serem ressignificados como patrimônio, foram utilizados para compor as exposições e para fazer parte da reserva técnica nos espaços organizados pelo programa de preservação. Com o desígnio de divulgar a história e edificar uma cultura da preservação ferroviária, o Preserve/fe deliberou sobre a escolha e a conservação dos objetos e símbolos do passado, construindo um discurso que ficou materializado nos centros e núcleos de preservação. Então, o programa preservacionista fortemente influenciado por questões políticas e ideológicas definiu o que seria ressignificado como patrimônio e, portanto, não deu atenção patrimonial a todos os bens ferroviários. Segundo os dados quantitativos levantados pela Secretaria do Patrimônio da União foram transferidos à União cerca de 52 mil unidades cadastrais correspondentes a terrenos e edificações não-operacionais da extinta RFFSA, distribuídos em 19 Estados em mais de mil municípios em todo o país, sendo que as regiões Sudeste e Sul possuíam o maior número do patrimônio ferroviário.

¹⁴ “Sendo uma das entidades participantes junto ao Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, a Petrobrás e Empresas vinculadas. Foi uma das pioneiras no desenvolvimento do Projeto, considerando o seu grande número de material histórico e a sensibilidade do ferroviário para com a sua história”. (RFFSA, [198- a]).

¹⁵ Foi criado através da resolução da Diretoria de Patrimônio, em 05 de setembro de 1985 (RFFSA, 1986, f.2). Setor de Preservação do Patrimônio Histórico Ferroviário ligado a Superintendência de Patrimônio e mais tarde transformado em Gerência. (BRASIL, 1988b).

Do total das unidades cadastrais, o Rio Grande do Sul correspondia a 5,08 % dos edifícios e a 6,12% dos terrenos cadastrados no Brasil.(BRASIL, 2009).

Tabela 1 - Unidades Cadastrais Correspondentes a Terrenos e Edificações não Operacionais da Extinta RFFSA

| UF | Nº de registros cadastrais/edificações | Nº de registros cadastrais/terrenos | Total de registros cadastrais |
|----------------|--|-------------------------------------|-------------------------------|
| AL | 264 | 245 | 509 |
| BA | 941 | 641 | 1 582 |
| CE | 479 | 427 | 906 |
| MA | 154 | 128 | 282 |
| PB | 152 | 144 | 296 |
| PE | 667 | 508 | 1 175 |
| PI | 224 | 265 | 489 |
| SE | 82 | 58 | 140 |
| RN | 224 | 243 | 467 |
| ES | 254 | 83 | 337 |
| MG | 2 750 | 2 775 | 5 525 |
| RJ | 7 431 | 3 003 | 10 434 |
| SP | 4 601 | 6 263 | 10 864 |
| PR | 2 121 | 1 259 | 3 380 |
| RS | 1 271 | 1 696 | 2 967 |
| SC | 1 729 | 917 | 2 648 |
| DF | 12 | 24 | 36 |
| GO | 125 | 194 | 319 |
| MS | 832 | 1 185 | 2 017 |
| Sem informação | 708 | 7 657 | 8 365 |
| Total | 25 021 | 27 715 | 52 736 |

Fonte: Brasil (2009, p. 3).¹⁶.

Porém, antes desse levantamento o governo federal já tinha uma ideia da dimensão do patrimônio mediante dados obtidos pelo Preserve CBTU, que foi implantado por meio da resolução do Diretor-Presidente nº0057, de 20 de fevereiro de 1985. O Preserve CBTU formou um Grupo de Trabalho Permanente na Administração Central com o desígnio de planejar, coordenar e controlar, no âmbito da empresa, as atividades do Programa. A atividade prioritária desse Grupo de Trabalho era organizar, a partir de pesquisas, um Inventário de Edificações de Interesse Histórico da CBTU, com o objetivo de reunir dados históricos e arquitetônicos sobre as estações. Além disso, tinha o intuito de obter um diagnóstico da situação dos imóveis, com a finalidade de servir de base para futuras restaurações, reformas e melhorias. No entanto, as

¹⁶ Nessa tabela estão quantificadas algumas informações, pois pretende-se dar uma visão ampla do patrimônio ferroviário contabilizado até o ano de 2007 e dessa forma, entender com maior clareza a proposta deste trabalho. Nesse sentido, conforme Grenier (1998, p. 192), “Se ela não pode validar por si mesma, pode conferir uma plausibilidade variável às afirmações propostas”.

pesquisas do PresERVE CBTU não favoreceram somente o campo de preservação cultural, mas também outras áreas interessadas nos bens patrimoniais da empresa. (BRASIL, 1988b). Assim sendo, o PresERVE/fe já possuía alguns dados sobre a dimensão do patrimônio ferroviário e conforme, o trecho retirado do documento administrativo do CPHFRGS, tornou-se a justificativa pela forma como se organizou o Programa: “Devido ao numeroso acervo que deveria ser preservado em todas as superintendências regionais, optou-se pela criação dos Centros de Preservação a nível de Estados e núcleos históricos a nível de cidades”. (RFFSA, [198- a]). Desse modo, as antigas construções ferroviárias foram restauradas e adaptadas para receber os vários centros de preservação da história da ferrovia no Brasil, como podemos verificar no quadro 2:

Quadro 2 - Edificações Salvaguardadas pelo PresERVE/fe

| Ano da inauguração | Centros e Núcleos de Preservação da História Ferroviária | Ano da inauguração do(s) prédio(s) | Edificações salvaguardadas pelo PresERVE/fe |
|---------------------------|---|---|---|
| 1981 | Centro de Preservação da História Ferroviária de Minas Gerais (São João Del Rey - MG) | 1881 | Conjunto da Estação de São João Del Rey, exemplo da arquitetura do final séc. XIX |
| 1982 | Centro de Preservação da História Ferroviária do Ceará (Fortaleza-CE) | Início do séc.XX | Antigo prédio da administração das Oficinas de Demóstenes Rockert |
| 1982 | Centro de Preservação da História Ferroviária do Paraná e Santa Catarina- Curitiba (PR) | 1885 | Antiga Estação Central Ferroviária de Curitiba |
| 1982 | Centro de Preservação da História Ferroviária de Pernambuco (Recife - PE) | 1888 | Estação central de Recife com influências europeias na arquitetura |
| 1984 | Centro de Preservação da História Ferroviária do Rio de Janeiro (Rio de Janeiro - RJ) | 1907 | Antigo galpão de pintura de carros de passageiros das oficinas de locomoção da E. F. C.B. |
| 1985 | Núcleo Histórico Ferroviário de Campos (Rio de Janeiro - RJ) | 13.07.1875 | Estação de Campos |
| 1985 | Núcleo Histórico Ferroviário de Juiz de Fora (MG) | Possivelmente construída em 1910 | Antigo prédio da estação Leopoldina |
| 1985 | Centro de Preservação da História Ferroviária de São Leopoldo (RS) | 1874 | Estação pré-fabricada vinda da Inglaterra e armazém de São Leopoldo |

| | | | |
|------|---|---|--|
| 1986 | Centro de Preservação da História Ferroviária de São Paulo (Paranapiacaba - SP) | Os prédios datam do final do séc. XIX e início do séc. XX | Conjunto Urbano Vila Ferroviária de Paranapiacaba que arquitetonicamente segue o estilo inglês. A exposição do acervo foi instalada no Castelinho (antiga moradia do engenheiro-chefe) |
| 1987 | Núcleo Histórico Ferroviário de Miguel Pereira (Rio de Janeiro - RJ) | 1898 | Antiga estação de Estiva |
| 1989 | Museu Ferroviário Regional de Bauru (São Paulo – SP) | Início do séc. XX | Antigo escritório da Diretoria Administrativa da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil |
| 1989 | Núcleo Histórico Ferroviário de Belo Horizonte (MG) | Por volta de 1896 | Antiga residência do Conde de Santa Marinha |
| 1990 | Centro Ferroviário de Cultura de Além Paraíba e de Volta Grande (PROFAC / CEFEC) (Rio de Janeiro- RJ) | 1871 8/10/1874 | Antigo armazém de cargas da Estação de Porto Novo Estação de Volta Redonda inaugurada por D. Pedro II |
| 1992 | Centro Ferroviário de Cultura de Barbacena (PROFAC / CEFEC) (MG) | 15/11/1931 | Estação Ferroviária de Barbacena |

Fonte: (BRASIL, 1988b, p. 15).

Legenda: Elaborado pela autora, com base em informações encontradas no catálogo do acervo documental do Museu do Trem.

No quadro 2, percebemos claramente a preferência por antigas construções ferroviárias com características de influência europeia para serem restauradas e adaptadas para receberem os vários centros de preservação da história ferroviária no Brasil. Sendo assim, a arquitetura das edificações era o foco de maior preocupação no projeto elaborado pelo Preserve/fe. Riegl (2014) no início do século XX, já teria percebido que o valor de antiguidade seria o principal critério, “[...] em virtude da imediatez com qual se apresenta a todos, da facilidade com que se oferece à apropriação das massas e da sedução fácil exercida por ele”. (RIEGL, 2014, p. 14).

Ao analisar os centros e os núcleos de preservação listados no quadro e inaugurados pelo Preserve/fe até 1988 podemos observar o predomínio de antigos edifícios, mas também havia a predileção pelos acervos que remetiam às empresas que administravam as linhas antes de serem incorporadas a RFFSA para expor ao público. Dessa forma, podemos presumir que Maria Elisa Carrazzoni tinha a pretensão de apresentar o acervo antigo para o deleite do

visitante e para desenvolver a ideia de evolução tecnológica do modal ferroviário. Dentre as peças destacadas nos centros e núcleos de preservação pela coordenadora do programa, estavam a locomotiva *Marta-Rocha*, utilizada no período da II Guerra Mundial e que se encontrava no Centro de Preservação da História Ferroviária do Ceará; a locomotiva *Baroneza*, o carro do Imperador; o carro usado pelo Rei Alberto da Bélgica quando esteve em visita ao país, em 1920; e o carro do presidente Getúlio Vargas, utilizado na década de 1930. As últimas peças estavam expostas no Centro de Preservação da História Ferroviária do Rio de Janeiro, as quais Maria Elisa Carrazzoni exalta na apresentação desse centro preservação com a seguinte afirmação: “[...] os carros nobres, assim chamados por terem sido construídos para servir a altos dignitários tais como reis, papas e governantes, são, sem dúvida, o ponto alto do acervo reunido no Engenho de Dentro”. (BRASIL, 1984 apud MATOS, 2015, f. 119).

Então, evidenciamos e corroboramos as ideias defendidas por Matos (2015, f. 105) que “[...] a Rede toma para si a competência de eleger datas e fatos entre o manancial de referências do passado, construindo uma memória a partir da hierarquia de objetos, eventos e personagens do passado”. No entanto, também já havia algumas ações indo em direção ao que mais tarde o texto constitucional de 1988 preconizaria sobre as novas orientações com relação às noções de cultura:

O texto constitucional de 1988 reorienta as noções de cultura e de patrimônio, que abandonam a estreita vinculação com ‘fatos memoráveis da História do Brasil’ (noção atrelada firmemente ao passado), e insere o sentido do ‘patrimônio cultural’ e a memória dos grupos sociais. (CARVALHO, 2014, p. 19) .

Analisando o registro de Maria Elisa Carrazzoni, secretária-executiva do Preserve/fe, na apresentação do catálogo do CPHFRGS observamos algumas mudanças na orientação da noção de patrimônio e também evidenciamos a questão da valorização do homem, o que sugere vinculação com algumas ideias da concepção ruskiniana que inclui “[...] os ‘conjuntos urbanos’ no campo da herança histórica a ser preservada [...]” (CHOAY, 2006, p. 141) e independente de “[...] quaisquer que tenham sido a civilização ou o grupo social que o erigiram, ele se dirige igualmente a todos os homens ”. (CHOAY, 2006, p. 142).

Mas, nosso objetivo não é apenas a preservação do testemunho material: é acima de tudo a valorização do homem, daquele que, vencendo obstáculos de toda ordem e em todos os níveis, soube adaptar a tecnologia dos transportes, vinda de países em estágio de desenvolvimento mais adiantado, as nossas necessidades. Desde o Engenheiro ao mais simples trabalhador de linha, ao marinheiro, ao operário das oficinas de manutenção, o nosso trabalho procura mostrar os traços da Inteligência, do preparo técnico e da dedicação que deixaram na sua vida profissional. (BRASIL, 1985a, p. 9).

No catálogo do Ministério dos Transportes 1980-1988, encontramos informações sobre o Centro de Preservação da História Ferroviária do Paraná e Santa Catarina- Curitiba (PR), onde foi abordada a história da Rede de Viação Paraná-Santa Catarina criada em 1940, e nela também encontramos evidências que demonstraram a tendência de ampliação da noção de patrimônio. Dentro da narrativa sagraram-se, entre seus personagens ilustres as figuras dos engenheiros João Teixeira Soares e Antônio Pereira Rebouças, construtores ferroviários que trabalharam no referido trecho. Do mesmo modo, Matos (2015) aponta que no Centro de Preservação da História Ferroviária de Pernambuco foi ressaltada a iniciativa dos trabalhadores da ferrovia em guardar as peças antigas da Rede, especialmente do engenheiro Genaro Campelo de Souza. No catálogo da instituição mencionada se sobressai o relato do presidente da RFFSA, Carlos Aloysio Weber, o qual destacou que “todas as peças e demais documentos de valor, podem hoje ser reunidos, devido à ação isolada de ferroviários dedicados que, através dos tempos trataram de guardá-los em salas e depósitos da empresa”. (BRASIL, 1982b).

Então, “[...] seguindo as diretrizes do Preserve/fe, promoveu a restauração dos prédios e revitalização do seu entorno, planejado para receber os centros e núcleos de preservação da história ferroviária. Muitos prédios foram adaptados no seu interior para receber e constituir um núcleo museológico. As áreas externas desses espaços foram urbanizadas. Algumas receberam as locomotivas, os vagões e peças de médio porte. Sendo assim, as instituições foram adaptadas com o intuito de promover uma cultura ferroviária. No Núcleo da História Ferroviária de Juiz de Fora, MG, por exemplo, o antigo prédio da estação Leopoldina foi reformado para receber a exposição e o acervo no térreo. No segundo módulo, o antigo auditório foi adaptado para transformar-se em um espaço onde pudessem ser apresentadas peças teatrais e no projeto consta que a antiga gráfica seria um espaço cultural interdisciplinar destinado às atividades artísticas. Dessa maneira, os centros e núcleos de preservação passaram a cumprir o que Maria Elisa Carrazzoni declarou na primeira inauguração do Preserve, no Centro de Preservação da História Ferroviária de Minas Gerais (São João Del Rei - MG): “[...] mais moderna estrada de ferro brasileira liga assim o presente ao passado formando um elo para melhor situar o visitante e, também documentando o avanço técnico no setor de transportes ferroviários”. (BRASIL, 1988b, p. 19).

Assim, as edificações ferroviárias foram escolhidas pela sua importância adquirida para a comunidade local, a estrutura existente e pelo apelo social, mas principalmente devido ao valor histórico e arquitetônico dos prédios reconhecidos pelo Preserve/fe. Por sua importância na construção de memórias individuais e coletivas foram consideradas de grande valor histórico, pois cidades desenvolveram-se e outras surgiram em torno das estações e dos trilhos

da ferrovia, portanto, ganharam status como sendo o símbolo ¹⁷ do desenvolvimento urbano. Dessa forma, a estação de São Leopoldo-RS foi um desses espaços eleitos por ser considerada “[...] um dos lugares, dotados de carga simbólica que os diferencia e identifica [...]” (PESAVENTO, 2008a, p. 5) para abrigar a história da ferrovia no Rio Grande do Sul.

Fotografia 1 - Estação de São Leopoldo no final do séc. XIX



Fonte: Museu do Trem de São Leopoldo ([1874-1990]).

Legenda: Vista lateral da estação ferroviária de São Leopoldo no final do séc. XIX.

Fica evidente no relato do engenheiro Antonio Carrion Vidal de Oliveira, Superintendente Regional – Porto Alegre, a importância de preservar-se a antiga edificação.

Mas as realizações ferroviária de São Leopoldo por ter o status de ser um dos símbolos do desenvolvimento tecnológico e econômico do Brasil; as experiências, as lutas e os legados dos que nos antecederam empregando outros métodos de trabalho e vivendo outro estágio tecnológico ainda não se apagaram e puderam ser resgatados a fim de que possamos transmiti-los às gerações que nos sucederem. E para isso, cria-se o CENTRO DE PRESERVAÇÃO DA HISTÓRIA DA FERROVIA DO RIO

¹⁷ Para Le Goff, o termo “símbolo” não é mais uma “noção”, mas sim um “conceito” que pode ser utilizado quando o objeto analisado é remetido para um sistema de valores subjacente, histórico ou ideal. (Barros, 2011, p.53).

GRANDE DO SUL, que em São Leopoldo e em sua Estação Ferroviária pioneira abrigará a memória deste meio de transporte em solo gaúcho. (BRASIL, 1991, p. 12).

A partir da citação, podemos constatar que a antiga estação de São Leopoldo já fazia parte do âmbito do imaginário e, por isso, era caracterizada como um símbolo, ou seja, “[...] quando o objeto considerado é remetido para um sistema de valores subjacente, histórico ou ideal”. (LE GOFF, 1994 apud BARROS, 2011, p. 53). No entanto, percebemos a ferrovia como um exemplo de como os símbolos podem ser polivalentes (BARROS, 2011), pois outrora representava modernidade e desenvolvimento econômico e nas últimas décadas, transformou-se em patrimônio porque se tornou ultrapassada diante das novas tecnologias que a sociedade estava absorvendo. Então seguiremos o trabalho ponderando sobre a patrimonialização desse acervo ferroviário e no próximo capítulo, analisaremos alguns aspectos relevantes sobre a constituição do CPHFRGS para verificar as representações produzidas por intermédio da narrativa museológica e histórica aplicada para refletir sobre as concepções que sustentavam o trabalho do Preserve/fe .

3 A CONSTITUIÇÃO DO CENTRO DE PRESERVAÇÃO DA HISTÓRIA FERROVIÁRIA DO RIO GRANDE DO SUL NA DÉCADA DE 1980

“O exercício de poder constitui ‘lugares de memória’ que, por sua vez, passam a ser dotados de poder” (OLIVEIRA, 2008, p. 146).

No segundo capítulo deste trabalho, apresentamos o panorama geral do Preserve/fe com os seus centros de preservação instituídos no Brasil e procuramos demonstrar o papel ativo do Estado brasileiro nas questões relativas à patrimonialização do acervo ferroviário na década de 1980. Neste capítulo, tornaremos mais evidente essa afirmação por intermédio da explanação de como se constituiu o CPHFRGS no Museu do Trem de São Leopoldo pelo Preserve/fe.

Para cumprir a nossa proposta, seguiremos com o embasamento teórico na história cultural, utilizando uma metodologia que está centrada em dois focos: na pesquisa documental e na pesquisa em fontes testemunhais. Tendo em vista que “documento algum é neutro, e sempre carrega consigo a opinião das pessoas e/ou do órgão que o escreveu” (BACELLAR, 2005, p. 63) buscou-se analisar as fontes como produções humanas e conforme Bacellar (2005), “[...] ser historiador exige que se desconfie das fontes, das intenções de quem as produziu, [...]”. (BACELLAR, 2005, p. 64). Assim sendo, procuramos examinar tanto as fontes documentais como as fontes testemunhais de forma crítica e com a correta contextualização das mesmas.

Desse modo, encaramos as fontes testemunhais com o mesmo valor das fontes documentais e “[...] seguindo as correntes com inclinações a associar ao método o fato inevitável de que a subjetividade preside a pesquisa, procura-se justamente essa subjetividade” (AROSTEGUI, 2006, p. 536), pois é exatamente ela que “[...] é capaz de transmitir uma experiência coletiva, uma visão do mundo tornada possível em determinada configuração histórica e social”. (ALBERTI, 2005, p. 163). Sendo assim, a narrativa construída pelo Preserve/fe refletiu essa construção cultural, que está sempre sujeita a variações, tanto no tempo quanto no espaço. Nesse sentido, as fontes testemunhais proporcionam recursos relevantes para entender o discurso oficial produzido pelas autoridades ou agentes do Preserve/fe como um processo construído em um determinado contexto. Então, através da perspectiva de pessoas que vivenciaram o acontecimento, considerando as “[...] representações da realidade que cada um de nós se faz e são evidência de que agimos muito mais em função dessas representações do real que do próprio real [...]” (JOUTARD, 2000, p. 34), foram sugeridos caminhos e outras possibilidades de análise da narrativa histórica determinada no e pelo CPHFRGS. No entanto,

temos consciência das distinções feitas das documentações encontradas em arquivos e naquelas fontes testemunhais, pois “[...] estamos lidando com fontes vivas que, exatamente por serem vivas, são capazes [...] de trabalhar conosco num processo bidimensional”. (THOMPSON, 1998, p. 196). Com respeito à memória nesse processo, Meneses (1992) afirma que “a elaboração da memória se dá no presente [...]” e que “é do presente, sim que a rememoração recebe incentivo, tanto quanto as condições para se efetivar”. (MENESES, 1992, p. 11). Então, para utilizar as fontes testemunhais adotamos a sugestão de Meneses (1992) que propõe não somente o estudo do conteúdo (as representações) sob o ponto de vista da crítica da ideologia, mas também das estruturas e dos processos a ele articulados. Porém, para estudar as estruturas e os processos articulados, precisamos tornar evidente a definição de representação que adotaremos, para irmos mais adiante com o nosso trabalho.

Segundo Chartier (1991), pode-se ter um duplo entendimento das representações: tanto ela pode tornar presente o ausente; quanto pode dar-se por intermédio dos modos de exibição da própria presença. A representação ¹ “[...] está associada a um certo modo de ‘ver as coisas’, de dá-las a ver, de refigurá-las”. (BARROS, 2011, p. 48). Por isso, “[...] as representações são variáveis segundo as disposições dos grupos ou classes sociais; aspiram à universalidade, mas são sempre determinadas pelos interesses dos grupos que as forjam”. (CHARTIER, 1990, p. 17).

Bourdieu (1989) entende “[...] as representações como enunciados performativos que almejam que aconteça aquilo que enunciam [...]” isto é, compreende que a percepção do mundo social dos grupos que as forjam seja incorporada, por isso, o autor mencionado “considera que as relações de comunicação são sempre relações de poder que dependem do capital material ou simbólico acumulado pelos agentes”. (BOURDIEU, 1989, p. 11). Nesse sentido, acredita que a influência da divisão em classes sociais incide sobre a ideia de representação.

E enquanto instrumentos estruturados e estruturantes de comunicação e de conhecimento que os ‘sistemas simbólicos’, cumprem a sua função política de instrumentos de imposição ou de legitimação da dominação, que contribuem para assegurar a dominação de uma classe sobre outra (violência simbólica) [...]. (BOURDIEU, 1989, p. 11).

Tendo em vista as definições acima, buscaremos entender as práticas e representações que o Preserve/fe usou nos anos de sua atuação e que presidiram suas escolhas políticas. Por

¹ Conforme Chartier (1990), as representações também podem tornar presente um objeto, conceito ou pessoa ausente mediante sua substituição por uma imagem capaz de representá-los adequadamente. Há uma distinção radical entre o representado ausente e a imagem que o representa, sendo que esta última levanta questões como as das relações entre signo visível e o referente significado, bem como das compreensões e incompreensões do signo, que pelos lógicos de Port-Royal, que percebe aqui uma abertura para visualizar a pluralidade de apropriações das representações. (CHARTIER, 1990, p. 184-185).

isso, iniciamos o capítulo nos perguntando: *Como e por que foi eleita a antiga estação de São Leopoldo para abrigar o CPHFRGS?*

3.1 A Escolha de um Local para o CPHFRGS – São Leopoldo entra em Cena

Em primeiro lugar, para analisarmos essa questão vamos situar, no mapa, São Leopoldo, o município que recebeu o CPHFRGS:

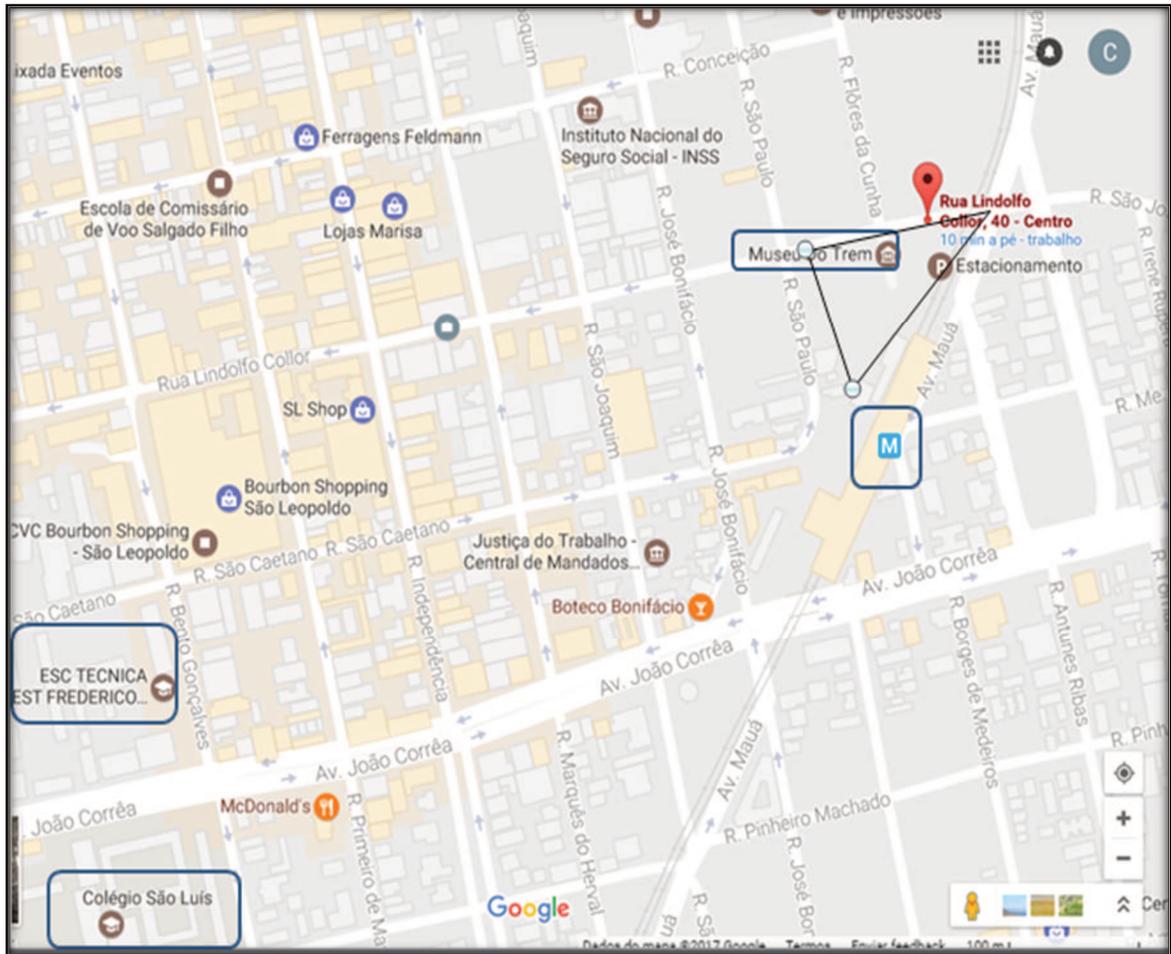
Figura 2 - Localização de São Leopoldo no Mapa do Rio Grande do Sul



Fonte: Localização... (2006).

E também localizar o Sítio Histórico do Museu do Trem no centro da cidade de São Leopoldo:

Figura 3 - Entorno do Sítio Histórico do Museu do Trem de São Leopoldo (2017)



Fonte: Adaptada de Museu do Trem... (2017).

Quando encontramos a posição do Sítio Histórico do Museu do Trem de São Leopoldo, local que abrigou o CPHFRGS como já foi dito anteriormente, percebemos que está em uma área de fácil acesso no município. Está localizado no centro de São Leopoldo, ao lado da estação da Trensurb (inaugurada em 2000). Também está próximo de várias escolas, dentre elas o Colégio São Luís e uma escola técnica. Além disso, ao sairmos da Av. Mauá e entrarmos na Av. João Corrêa teremos acesso à BR116; portanto, a instituição fica adjunta da principal via de acesso às outras cidades da região da Grande Porto Alegre. Assim sendo, a antiga estação ferroviária de São Leopoldo tinha uma localização favorável à instalação de um centro de preservação. De acordo com Matos (2015), esse elemento era um dos requisitos que contavam na seleção do espaço para abrigar os centros de preservação:

[...] em conta componentes de valor histórico, arquitetônico e outros como, por exemplo, o do fácil acesso, aliado ao número elevado de escolares na região. A localização desses núcleos museológicos junto à oficina e locais de trabalho retira o caráter elitista dessas instituições. (BRASIL, 1983 apud MATOS, 2015, f. 116).

No trecho acima, podemos constatar que existiam outros elementos que também determinavam a escolha do local para a execução dos projetos do Preserve/fe. O valor histórico e arquitetônico do prédio foi considerado, pois a conservação das antigas edificações² era um dos objetivos do Preserve/fe.

No catálogo do CPHFRGS (1985a), Maria Elisa Carrazzoni justifica a preferência pelo espaço eleito em nosso Estado pelo Preserve/fe associando-o a sua originalidade, a seu caráter único e a uma relação genuína com o passado. Selecionou a estação ferroviária de São Leopoldo para abrigar o CPHFRGS, porque buscou-se dar ao espaço uma visibilidade maior como um lugar de memória da ferrovia gaúcha, que como diz Nora (1993), é aquele lugar “[...] onde palpita ainda algo de uma vida simbólica”. (NORA, 1993, p. 14).

A escolha recaiu naturalmente sobre a Estação Ferroviária de São Leopoldo, em razão de seu significado para a história da ferrovia gaúcha. Foi ela a primeira estação e sua construção remonta à época da primeira linha que ligou a Capital da então Província de São Pedro à Colônia de São Leopoldo. (BRASIL, 1985a, p.9).

Outro item veio juntar-se ao apontado, dando valor à estação e conseqüentemente levando à sua consolidação como patrimônio e à sua preservação: o fato de ter vindo pré-fabricada da Inglaterra e ter um estilo vitoriano. Assim, a vinculação do valor arquitetônico com o fato de ser a primeira estação ferroviária do RS, o qual a historiografia corrobora, deu importância ao prédio possibilitando a sua salvaguarda pelo Preserve/fe, enquanto patrimônio histórico. Assim, a bibliografia do programa federal e os meios de comunicação utilizados por ele enfatizaram a importância da restauração da centenária estação ferroviária de São Leopoldo pelo seu valor histórico e arquitetônico. Já, nas fontes oficiais e, sobretudo, nas fontes não oficiais tornou-se evidente que a secretaria-geral do Ministério dos Transportes tinha o poder de definir em detalhes a organização técnica e administrativa do Programa (RFFSA, 1979, f. 4) e, portanto, decidir sobre o que deveria ser patrimonializado. CRTT, morador da cidade de São Leopoldo, contou-nos em sua entrevista que a vinda do CPHFRGS para o seu município foi possível graças ao contato que mantiveram com o pessoal do Preserve/fe na década de 1980, em Porto Alegre:

“Este prontamente se ofereceu a nos receber em Porto Alegre na Superintendência, no prédio da Superintendência da Rede e em vista disto, eu convidei o Professor do Museu Histórico, Telmo Lauro Müller a me acompanhar e fomos ambos a Superintendência, em data marcada e tal, tentando ver se conseguíamos a bendita locomotiva ou alguma uma coisa a mais se fosse possível. Não esperávamos na

² “[...] Programa objetiva o levantamento, o estudo, a classificação, a preservação, a restauração e a apresentação do material de valor histórico e artístico do Ministério dos Transportes.” (RFFSA, 1979, f. 2).

verdade muito né?! Mas, chegando lá, tivemos uma surpresa realmente incrível né? Que mudou totalmente o espectro da coisa, a dimensão do que nós estávamos buscando. Se encontrava no prédio da Rede nessa ocasião uma equipe do projeto Preserve do Ministério dos Transportes que na época era chefiado pelo ministro Eliseu Resende, se eu não me engano era esse o nome do ministro. E o Eliseu Resende havia criado esse projeto Preserve sob o comando de Maria Eliza Carrazzoni e essa equipe era encarregada então, de criar centros de memória ferroviária em diversos locais do Brasil, onde havia ou haveria sentido criá-los. Eles inclusive foram os responsáveis pela criação do Museu Ferroviário de São João Del Rey. Então, esse meu primo Daniel Lena Souto, apresentou-nos, nos colocou em contato com o pessoal do projeto Preserve. O interessante nisso, é que essa equipe do Preserve já estava indo embora do RS no dia seguinte. Haviam vindo para o estado e não haviam localizado nenhum objeto de interesse pra criar o centro ferroviário regional aqui. E isso nos animou a vamos dizer assim, a vender a nossa ideia né? De então, quem sabe conseguirmos trazê-los para São Leopoldo e que eles tentassem de repente fazer aqui e tal (São Leopoldo). [...]. Ficou então, combinado que viríamos todos a São Leopoldo. E assim viemos. Foi naquela manhã. [...]. Nos dirigimos com eles apresentando a cidade, foi lhes apresentado então, o sítio do atual Museu do Trem, como se encontrava na época, extremamente assim precário. [...]. Eu os levei então, na Galeria de Ernesto Frederico Schefel [...], em Novo Hamburgo. [...]. Na saída, após essa a visita, na rua em frente a galeria Schefel que Maria Eliza então, tomou a decisão e me disse: [...] nós havíamos a convencido, [...] ela disse em seguida, “eu vou fazer o Museu”. E a partir dali, a coisa toda se desenvolveu. [...]. E o encarregado, que me foi passado, foi um dos engenheiros que estava acompanhando a equipe do Preserve, era um engenheiro de Porto Alegre, não me recordo mais o nome. [...]. Enfim, “foi feito o Museu”.³ (DLS)

Mesmo que a escolha do local esteja relacionada ao movimento de um grupo da sociedade leopoldense, conforme o depoimento acima, os agentes do Preserve/fe ainda assim, eram as autoridades que detinham o poder de decisão sobre os bens que eram dignos de preservação, por intermédio da legislação e por meio de estratégias interligadas por diversos grupos sociais. Carlos Nelson Ferreira dos Santos, arquiteto e urbanista, em 1985 assinalava as limitações das políticas de preservação da época que, segundo ele, eram atribuídas aos técnicos do patrimônio quase como se fossem uma missão sacerdotal, pois “teriam o direito (o poder-saber) de analisar os edifícios e pronunciar veredictos a um determinado edifício e logo tratavam de sacralizá-lo frente aos respectivos contextos profanos”. (CASTRIOTA, 2009, p. 123). Outro relato interessante de examinar é o de HBS, ferroviário aposentado:

“[...] a Trensurb queria aquela parte para fazer a linha. Na época quem era o Ministro dos Transportes era o Cloraldino Severo. Então, ele é que fez a modificação, discutiu muito o traçado da engenharia ali do Museu do Trem para que a estação de São Leopoldo fosse no ar. Então, foi ali que houve a transformação assim, [...] do Museu do Trem continuar no local. Isso é que mais

³ Trecho retirado do relato da entrevista de DLS concedida no dia 05/09/2016, em POA.

ou menos eu acompanhei esse trabalho referente ao Museu do Trem porque chegava ao nosso conhecimento desses debates, dessas reuniões, mas o que posso dizer referente era isso aí, lá do Museu do Trem. Só sei que a luta foi muito grande porque eles tiveram que mudar toda a engenharia por causa da autorização do Banco Mundial para o financiamento do Trensurb. Então essa foi uma das coisas. E eu me lembro bem que o Trensurb também teve uma porcentagem da renda, não me lembro quanto é que foi, aí pra que marcasse o início do Trensurb com a RFFSA e então aí com esse fundo de caixa aí foi que entrou o Banco Mundial pra financiar o resto do trabalho do Trensurb. Isso posso dizer referente que chegou ao meu conhecimento lá nesse momento era esse da permanência do trem, lá que houve uma discussão muito grande. O trabalho lá do Museu do Trem parou porque era essa discussão. Não sabia se ia ficar ou não. Então, houve uma parada no serviço de assistência aos visitantes, toda a reforma foi trancada nesse projeto do Trensurb.”⁴ (HBS).

DLS, Superintendente de Produção da RFFSA, também contou suas lembranças sobre o episódio:

“Apareceu o Preserve querendo implantar um sistema, um Museu do Trem aqui do RS. E no início se pensava exatamente em utilizar a estação de São Leopoldo, mas havia divergências porque exatamente a linha do metrô iria passar por ali e evidentemente mexer em toda a estrutura do que existia na ocasião, com problemas, mas que existia. Então, o pessoal negociou bastante. Uma das ideias era trazer, tirar a estação de lá e colocar em outro lugar, possivelmente Porto Alegre, mas aí houve negociações e lá se acertou que o Trensurb passaria pelo mesmo local, que era um dos pontos importantes que deveria passar, deveria passar aereamente, iria passar em cima de pilotis pra não prejudicar a parte de baixo onde ficaria o Museu do Trem.”⁵ (DLS).

Como se pode notar nos fatos descritos, ocorreram tensões geradas pelo crescimento da cidade e a luta pela preservação de uma edificação ferroviária centenária de valor histórico e arquitetônico. Além disso, por intermédio dos depoimentos de HBS e de DLS⁶, podemos observar que não eram somente questões de preservação que estavam envolvidas no processo da permanência do prédio no local de origem. Não podemos negar que a reconstrução da estação ferroviária de São Leopoldo baseava-se também nas representações determinadas pelos interesses do grupo de quem as entrelaçam e, portanto “[...] as forças de comunicação são, de modo inseparável, sempre, relações de poder que dependem, na forma e no conteúdo, do poder material ou simbólico acumulado pelos agentes (ou pelas instituições) [...]”. (BOURDIEU, 1989, p. 11).

⁴ Trecho retirado do relato de HBS da entrevista concedida no dia 13/04/2016, em POA.

⁵ Trecho do relato de DLS retirado da entrevista concedida no dia 05/09/2016, em POA.

⁶ Não nos aprofundamos no estudo deste episódio porque desviaria o trabalho do seu escopo.

Nos meios de comunicação, a justificativa divulgada sobre a escolha da estação de São Leopoldo para abrigar o CPHFRGS foi a seguinte:

Assim, quando o Programa Preserve, do Ministério dos Transportes em andamento na RFFSA optou preservá-lo, levou em consideração, entre outros aspectos, o pioneirismo por ele representado, a iminência da passagem, sobre sua área, do Trem Metropolitano da Trensurb e o carinho com que a comunidade de São Leopoldo sempre demonstrou com o seu patrimônio cultural. (MUSEU, 1985a).

No catálogo do Ministério dos Transportes (1980-1988), Maria Elisa Carrazzoni relata o episódio da ameaça que o prédio estava sofrendo com o desenvolvimento urbano da cidade e demonstra a preocupação que o programa preservacionista tinha de salvaguardar a edificação ferroviária; porém oculta os interesses econômicos que estavam envolvidos no processo de preservação:

Com as obras para a implantação dos trens urbanos do Trensurb, a estação estava ameaçada de demolição, além de se encontrar em acentuado processo de deterioração. Para protegê-la da destruição, e tendo em vista o seu significado para a história da ferrovia gaúcha, foi escolhida pelo Preserve, para que nela se instalasse o Centro de Preservação da História Ferroviária do Rio Grande do Sul, inaugurado em 10 de março de 1985. (BRASIL, 1985a, p. 9).

Se a preocupação maior do Preserve/fe era preservar a antiga estação, em contrapartida, transformá-la em um museu potencializava a sua capacidade de evocação do passado ao qual se almejava atrelar. Dessa forma, houve uma tentativa de organizar um lugar de memória da ferrovia gaúcha, pois buscou-se aglutinar ali a possibilidade de ligação entre o passado da ferrovia e o seu presente, quando ela não está mais atuante. No entanto, o principal foco do Preserve/fe não foi o valor histórico da antiga estação de São Leopoldo, mas a arquitetura do prédio que foi o aspecto mais destacado. O programa governamental desenvolveu uma política patrimonial que valorizou aspectos formais do estilo arquitetônico sem destacar as relações sociais que tornaram possível o desenvolvimento do modal ferroviário nas décadas anteriores, como podemos observar nesse trecho escrito pelo gerente do Preserve/fe:

De acordo com o gerente, o arquiteto Cláudio Bacalhau, na apresentação, em 1991, do *Manual de preservação de edificações ferroviárias antigas*, 'era importante resguardar a memória da história da arquitetura no Brasil', pois a arquitetura ferroviária, para o PRESERFE, 'é um exemplo marcante da influência do prédio na evolução urbana'. (PROCHNOW, 2014, p. 25, grifo autor).

De acordo com RFFSA (1986),

O prédio pré-fabricado em madeira e zinco, foi importado da Inglaterra pelos seus empreiteiros John Mac Ginity, Dr. R. Cleary e John Bevan Smith New Hamburg (Brazilian) Railway Company Limited com o auxílio de Lord Hamilton e Sir James Brunlees. A arquitetura singular em relação aos demais prédios da região e mesmo do resto do Estado, testemunha a presença inglesa no Rio Grande do Sul. (RFFSA, 1986).

Portanto, o programa preservacionista ainda dava ênfase à parte física do acervo preservado e dificilmente trazia à discussão significados e valores mais complexos envolvendo a sociedade no processo de patrimonialização. Matos (2015) observou em sua tese, que o Preserve/fe mesmo não tendo a predominância de arquitetos, mas possuindo um quadro de funcionários multidisciplinares não conseguiu desvincular-se das raízes do modelo preservacionista implantado pelo Estado e desenvolvido pelo IPHAN nas décadas anteriores no que diz respeito à demasiada valorização do patrimônio arquitetônico. Desse modo, a autora propõe-nos a ideia de que tal entendimento estava bastante assimilado no *modus operandi* do campo preservacionista do período. Com relação ao CPHFRGS, observou-se uma excessiva valorização da estação e uma recorrente fetichização de objetos, com a qual apresenta as referências da ferrovia gaúcha. (MATOS, 2015).

Rodrigues (2010) em seu artigo *Patrimônio industrial, entre o fetiche e a memória* também apontou deficiências nos critérios dos tombamentos já realizados, por geralmente repousarem em antigos valores que dificilmente, segundo ela, “[...] consideraram as unidades fabris ou as vilas operárias em seu papel estruturador dos espaços urbanos”. (RODRIGUES, 2010, p. 38). Rodrigues (2010) acredita que a função do tombamento das estações é fazer compreender o “[...] contexto amplo que sustenta funcional e tecnologicamente o sistema ferroviário, composto de itens como armazéns, oficinas, residências, instalações mecânicas, [...]”. (RODRIGUES, 2010, p. 39). Sendo assim, de acordo com a autora, os critérios usados à seleção dos bens salvaguardados não ponderaram sobre a relação desses elementos na composição da paisagem urbana, quer esta se pautasse ou não ao traçado ferroviário. Essa falta de percepção do patrimônio ferroviário no conjunto urbano levou ao sucateamento de maquinário e equipamentos ferroviários, o que conduziu “[...] à perda dos valores essenciais da fábrica, ou, ao menos, à sua redução, e, com eles, reduzindo a memória dos processos sociais à materialidade das edificações fabris [...]”. (RODRIGUES, 2010, p. 39). Então, a autora julga que a falta dessa relação leva os objetos do patrimônio industrial a tornarem-se fetiches e “[...] revela nitidamente a tendência de consolidação da imagem nostálgica do passado e do tratamento unitário de partes, ainda preponderante sobre o tratamento dos sistemas industriais”. (RODRIGUES, 2010, p. 39). Dentro dessa perspectiva, podemos dizer que o CPHFRGS não

fugiu a essa regra, pois os agentes do Preserve/fe no RS deram maior destaque para a arquitetura do prédio da instituição do que para a memória dos processos sociais da ferrovia, tanto dos trabalhadores como da sociedade que utilizou esse meio de transporte.

Portanto, o processo de *restauração* da antiga estação ferroviária de São Leopoldo foi o ponto mais comentado na constituição do CPHFRGS. Acreditamos que além da valorização da arquitetura do prédio, a intervenção na edificação ferroviária deu maior visibilidade ao processo que se pretendia propor: a transformação do Sítio Histórico em lugar de memória da ferrovia gaúcha. Se em um primeiro momento (1976) interessava apenas abrigar um museu na estação ferroviária de São Leopoldo pelo valor histórico do prédio, a partir do instante em que o Museu do Trem- SL passa a abrigar o CPHFRGS procurou-se incidir sobre a instituição a marca de lugar de memória da ferrovia gaúcha, o que terá implicações nas representações que ela passará a construir e consagrar nos seus espaços.

3.2 A Intervenção na Antiga Estação Ferroviária de São Leopoldo pelo Preserve/fe

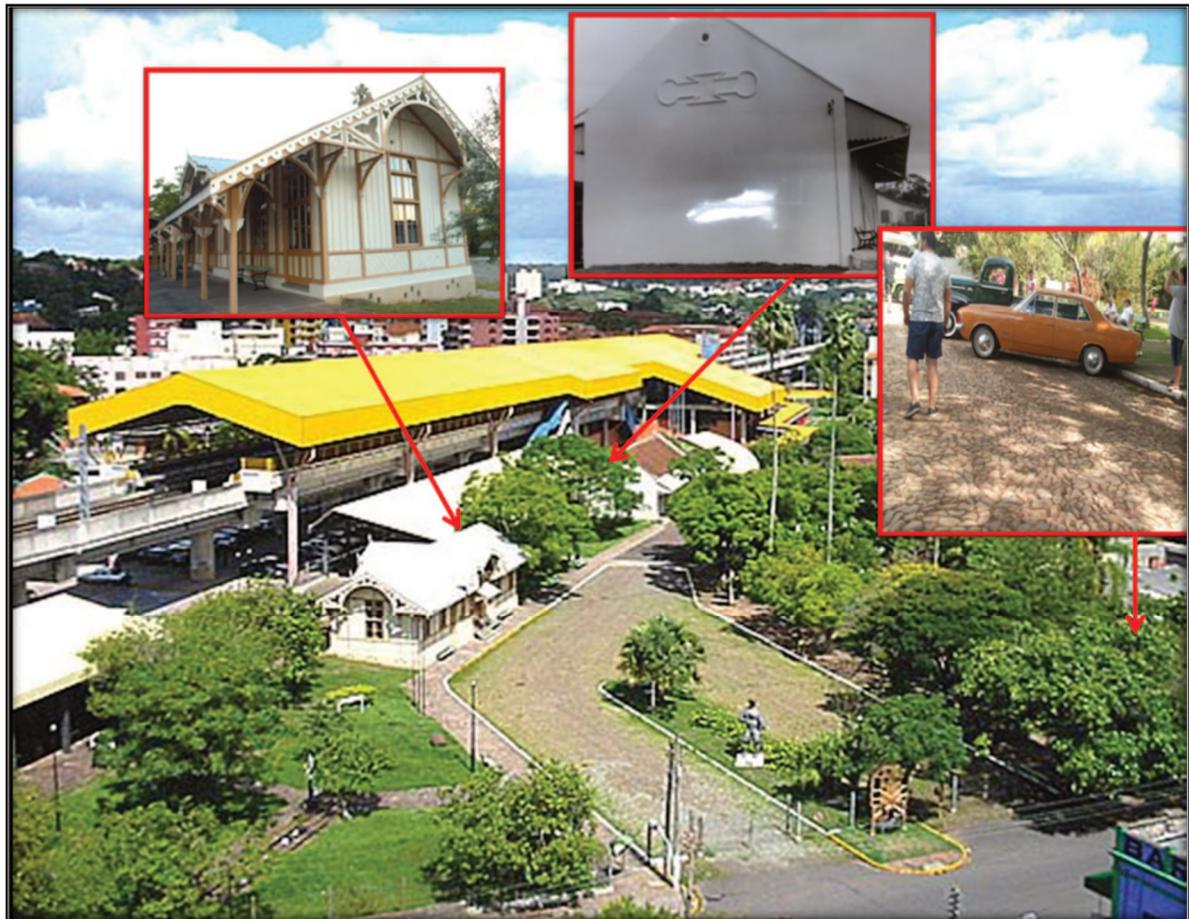
A intervenção nas antigas edificações ferroviárias de São Leopoldo seguiu as normas vigentes estipuladas pelo Preserve/fe. As normativas eram utilizadas por todos os centros e núcleos constituídos pelo programa preservacionista. Conforme Matos (2015), que teve acesso ao catálogo do Centro de Preservação da História Ferroviária do Ceará e de Pernambuco, o Preserve/fe fez uso das concepções teórico-metodológicas recomendadas pela UNESCO no que se refere à classificação, restauração, guarda e exposição do patrimônio com base na Carta Patrimonial de Veneza (1964) ⁷.

De acordo com o documento base do Icomos, fruto de congresso realizado em 1964, as edificações modestas que adquiriram significação cultural e humana no decorrer do tempo também devem ser conservadas. Além disso, recomenda-se que a arquitetura do monumento não pode ser vista de maneira isolada, pois é inseparável do ambiente onde se localiza. Sugere-se que uma equipe multidisciplinar trabalhe em prol da classificação, restauração, guarda e exposição do patrimônio, mas, indica arquitetos especializados para dirigirem as tarefas de conservação e restauração. Destaca ainda a ideia de que os monumentos devem ter uma função útil à sociedade, mas sem alterar o seu valor histórico e estético. Sendo assim, seguindo as indicações da Carta Patrimonial de Veneza a partir das recomendações da CCP, o Sítio do Museu do Trem de São Leopoldo que está localizado no antigo recinto da estação ferroviária

⁷ O texto da Carta Patrimonial de Veneza (1964) consta em anexo a recomendação nº 1 da CCP, no catálogo do Ministério dos Transportes de 1980-1988. (BRASIL, 1988b).

de São Leopoldo foi reconstruído. Portanto, destacamos algumas recomendações que encontramos nesse documento que consideramos importante para analisarmos a sua aplicação na intervenção da estação ferroviária de São Leopoldo e, que são relevantes para o estudo pela perspectiva do valor histórico.

Figura 4 - Vista Aérea do Sítio Histórico do Museu do Trem de São Leopoldo/RS



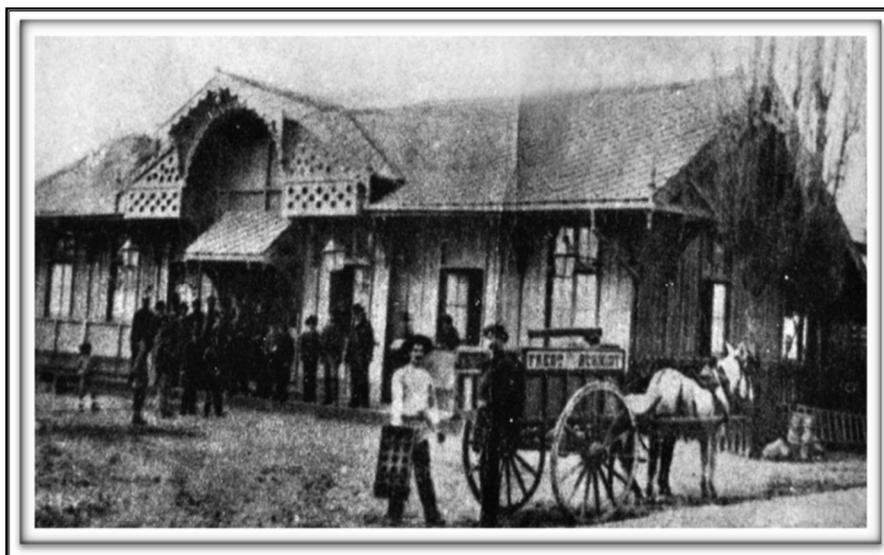
Fonte: Adaptada do Museu do Trem... (2017).

O Sítio do Museu do Trem de São Leopoldo que está localizado em uma área de 2937,02 m² foi restaurado. Nesse espaço há um prédio, onde funcionava a antiga estação ferroviária de São Leopoldo, com seus 194,81 m², a qual foi totalmente reconstruída pelo Preserve/fe para acolher a exposição permanente. No sítio, ainda se encontra o antigo armazém, com seus 250,36 m², que também foi restaurado, passando a abrigar a reserva técnica, o depósito de materiais, a cozinha e a administração. (RFFSA, 1985a). As intervenções que o Sítio Histórico, a antiga estação e o depósito ferroviário sofreram foram baseadas nas normas do *Manual de edificações* do Ministério dos Transportes, que forneceu instruções pertinentes à restauração determinando critérios básicos, dentre os quais havia recomendações para que a

integridade física dos prédios fosse preservada. Adotando essas orientações, a antiga estação de São Leopoldo foi reconstruída sob a administração do Preserve/fe, coordenada pelo engenheiro Nelson Pauli, secretário-executivo do programa governamental. (RESTAURAÇÃO, 1985). Devido a sua participação na operação, Pauli concedeu uma entrevista para o jornal Vale dos Sinos e relatou que acompanhou o trabalho de “restauração” do Museu do Trem, desde as primeiras decisões de gabinete e, juntamente com Rafael Saldanha Pila e outras pessoas, durante quatro anos passou a trabalhar nessa obra e conforme notícia publicada mencionou os seguintes aspectos referentes à restauração:

A restauração foi decidida em cima de uma fotografia só. Com base nisto, [...] passamos dois anos projetando e reprojando o prédio em plantas. Cada pequena peça tinha que ser cuidadosamente desenhada. [...]. Mas as dificuldades eram grandes. Como a foto era tirada de longe, havia detalhes que não se conseguia definir exatamente. [...]. Por sorte a algum tempo foi encontrada no Arquivo Público do Estado uma outra foto da estação de São Leopoldo. Só através dela é que foi possível descobrir que os desenhos eram estrelas de seis pontas e se conseguiu reproduzi-las. [...]. A estação foi ampliada com o tempo em mais um módulo [...] esta parte do prédio não foi reconstituída pois não fazia parte do projeto inicial. [...]. A telha foi outro drama. [...] Depois, ao iniciarmos a desmontagem para a restauração, encontramos uma telha original [...]. A telha original era de ardósia, uma rocha rudimentar de cor acinzentada. No seu lugar foram colocadas telhas de amianto produzidas especialmente pela Eternit. O trabalho de restauração iniciou com a recuperação do armazém de alvenaria para onde foram transferidos os materiais do museu, bem como peças que puderam ser recuperadas. Só depois é que se começou a desmontar o prédio. Praticamente toda a estação teve que ser refeita. Restaram de original o zinco que revestia as paredes, as madeiras que se conservaram e algumas aberturas. O resto foi tudo praticamente refeito com base nas fotos e materiais encontrados. (RESTAURAÇÃO, 1985).

Fotografia 2 - Estação Ferroviária de Porto Alegre no final do séc. XIX

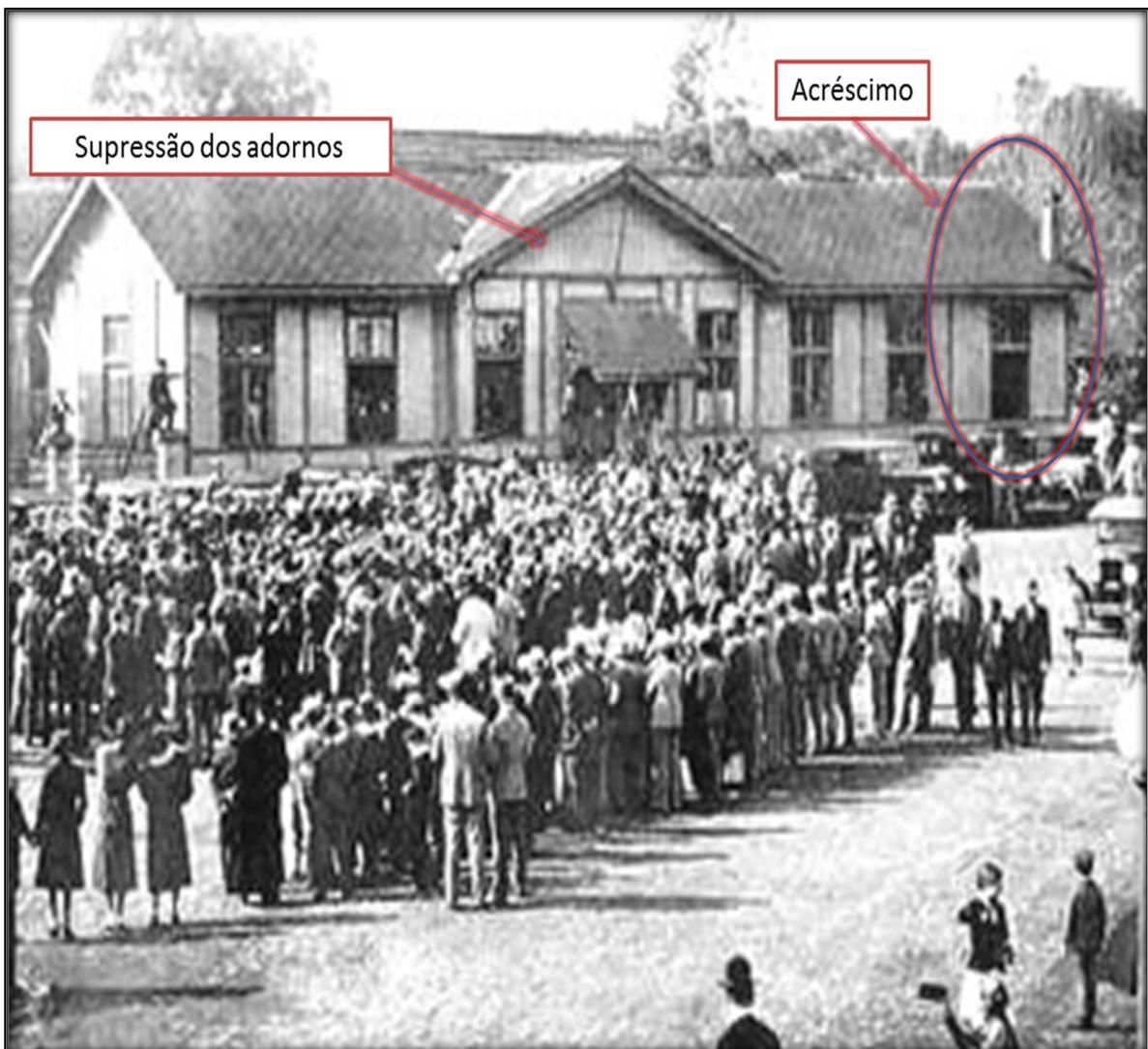


Fonte: Museu do Trem de São Leopoldo ([1874-1990]).

Uma das fotos utilizadas como fonte pelo Preserve/fe para a reconstrução foi da antiga estação ferroviária de Porto Alegre porque havia indícios de que a era idêntica ao prédio da

estação ferroviária de São Leopoldo, inaugurada em 1874. Segundo, Cardoso e Zamin (2002): “Os ingleses construíram a Estação de São Leopoldo de forma semelhante à de Porto Alegre. Em ambos os casos, as estruturas foram trazidas da Inglaterra para serem montadas aqui”. (CARDOSO; ZAMIN, 2002, p.55). Em seu livro *Patrimônio Ferroviário no RS*, as autoras ainda relatam que, conforme o pesquisador do Museu do Trem, a estação de Porto Alegre foi demolida na década de 1920 e o material resultante da demolição foi utilizado para a ampliação da estação ferroviária São Leopoldo. Na restauração de 1985, esses acréscimos foram retirados. (CARDOSO; ZAMIN, 2002).

Fotografia 3 - Vista Frontal da Estação Ferroviária de São Leopoldo por volta da Década de 1920



Fonte: Museu Histórico Visconde de São Leopoldo ([1874-1990]).
Comparando as fotografias nº3 e nº 4 podemos visualizar as alterações que o prédio da estação São Leopoldo sofreu desde 1874, no qual houve além da deterioração natural, acréscimo

de um módulo, supressão de elementos decorativos e ainda a substituição de sua cobertura original. Devido a essas transformações que a antiga estação de São Leopoldo sofreu, houve dúvidas por parte do Preserve/fe sobre a reconstrução ou não dos elementos decorativos. No catálogo do CPHFRGS, Carrazzoni declara que a decisão foi tomada levando em conta a memória afetiva da comunidade:

Decidimos pela reconstituição desses elementos levando em conta o critério por nós chamado ‘da memória afetiva’. Ao longo dos anos aquela comunidade havia recebido a imagem da estação com a decoração externa, imagem romântica transmitida em fotografias, cartazes e publicações diversas. Julgamos, pois, acertado devolver-lhe essa imagem. (BRASIL, 1985a, p. 9).

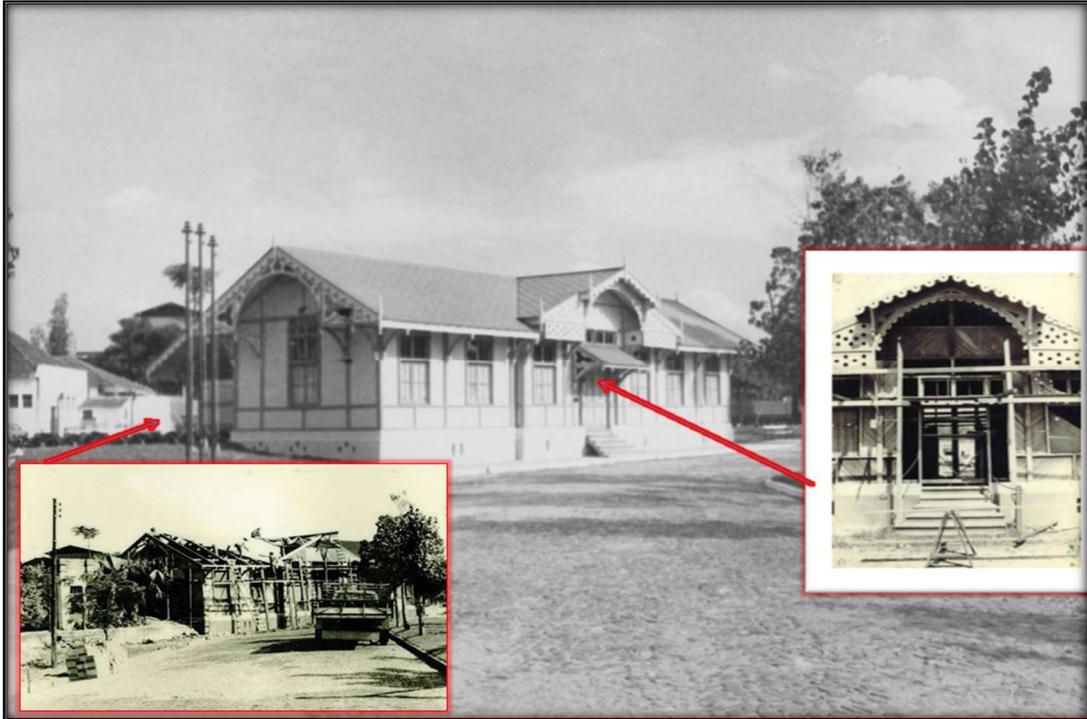
Diante dessa citação, percebemos que havia por parte do programa governamental um “dever” de memória que se traduziu na obrigação de se preservar uma parcela do patrimônio, “com suas exigências de conservação, de reabilitação e de comemoração”. (HARTOG, 2006, p. 266). Mas também ficou evidente que a seleção dos monumentos preservados era exercida por determinados agentes do Preserve/ fe e do mesmo modo, eram eles que definiram os critérios que orientaram e legitimaram o processo de atribuição de valores do patrimônio ferroviário. Nesse caso, Carrazzoni levou em consideração a “memória afetiva” da comunidade para decidir como seria feita a reconstrução da estação ferroviária de São Leopoldo, o que demonstra que “[...] o conhecimento que produzem não é mais que uma modalidade da relação que as sociedades mantêm com o passado”. (CHARTIER, 2009, p.21).

Então, para devolver à estação ferroviária de São Leopoldo a “imagem original” e recuperá-la para abrigar o CPHFRGS, os agentes do Preserve/fe fizeram todo um trabalho de reconstrução do Sítio Histórico do Museu do Trem-SL com embasamento nas recomendações da CCP⁸. Dentre elas, a recomendação nº 1 às entidades vinculadas foi a seguinte:

[...] – os prédios tombados a nível nacional, estadual ou municipal, tenham seus projetos de reforma ou restauração submetidos à aprovação dos organismos que declararam o referido tombamento;
- os prédios não tombados mas considerados de valor para a RFFSA ou comunidade onde estejam localizados, sejam reformados sempre conservando suas características originais; no caso de restaurações, que sigam as normas da carta de Veneza [...].
Esta Comissão recomenda que o trabalho de restauração de prédios seja sempre entregue à responsabilidade de arquitetos especializados em restauração. (BRASIL, 1988b, p.101)

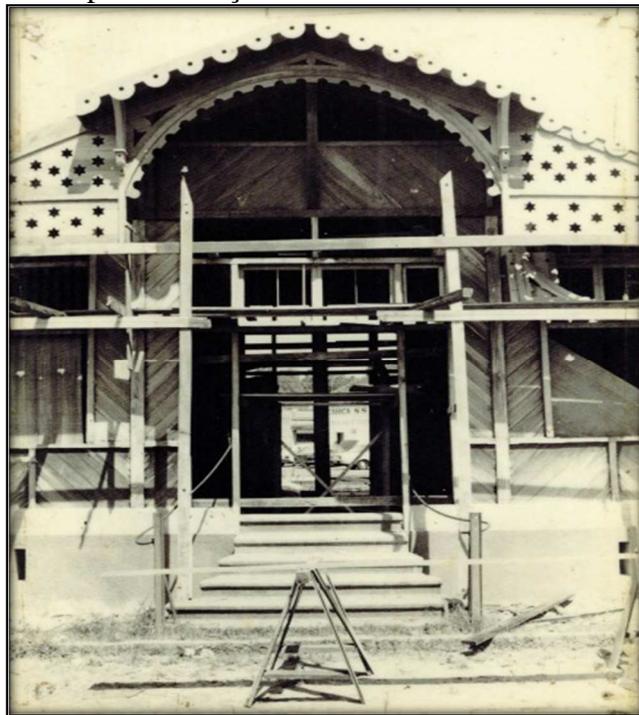
Fotografia 4 - Vista Frontal da Estação Ferroviária de São Leopoldo durante e depois da
Reconstrução, em 1985

⁸ Ver Anexo A - Planta da reconstrução da antiga estação ferroviária de São Leopoldo-RS (década de 1980). (RFFSA,[198-c]).



Fonte: Museu do Trem de São Leopoldo ([1874-1990]).

Fotografia 5 - Entrada Principal da Estação Ferroviária de São de São Leopoldo (1985)



Fonte: Museu do Trem de São Leopoldo ([1874-1990]).

Legenda: Imagem onde aparecem as estrelas mencionadas pelo engenheiro Pauli na entrevista para o Jornal VS.

Como já foi dito, havia sugestões determinadas pela CCP que obrigatoriamente deveriam ser seguidas pelos profissionais responsáveis pela intervenção do prédio passível de

restauração. As medidas que poderiam ser tomadas descritas no próprio manual foram englobadas em duas hipóteses:

- a) Conservar o elemento em questão, intervindo de forma a deter o processo de deterioração;
- b) Substituir o elemento em questão por um novo que mantenha as mesmas funções do anterior e a mesma forma. (BRASIL, 1991, p. 37).

Também consta no *Manual de edificações* a advertência com relação à substituição de elementos transformados, que só poderiam assumir a forma original se houvesse documentação suficiente para que se pudesse fazer tal procedimento de forma exata; caso contrário, teriam que ser mantidas com as alterações. No caso da edificação referida, optou-se pela substituição dos elementos, porém não havia documentação suficiente para fazer as alterações, como o próprio engenheiro Pauli declarou para o jornal. Quanto à intervenção na parte interna, o Preserve/fe optou pela criação de um espaço único devido à falta de informações sobre a situação original. De acordo com o *Manual de edificações*, a proposta do Preserve/fe previa a retirada das paredes que dividiam o espaço para que se obtivesse uma ampla sala para exposições do futuro museu, o que alterou suas características originais no seu interior. (BRASIL, 1991). Matos (2015) fez referência a esse trabalho de revitalização dos centros de preservação, demonstrando que o Preserve/fe preocupava-se com o uso dos bens históricos, logo, “[...] a revitalização refere-se a sua utilização, imprimindo-lhe novas funções compatíveis com suas características”. (BRASIL, 1991, p. 11).

Fotografia 6 - Parte Interna do Prédio antes da Intervenção em 1985



Fonte: Museu do Trem de São Leopoldo ([1874-1990]).

Legenda: Seta vermelha significa parede da estação ferroviária que dividia a bilheteria e a sala de espera que foi removida.

Se retomarmos algumas sugestões da Carta Patrimonial de Veneza (1964), base das recomendações da CCP, constatamos que houve uma inconsistência teórica, pois na reconstrução os agentes do Preserve/fe fizeram a edificação voltar à sua feição “primitiva”, ou seja, houve uma flagrante contradição entre a teoria e a prática. Segundo Kühn (2010), o documento referido volta-se aos “monumentos históricos” como definidos por Riegl no século XX, portanto a Carta recomenda que não se altere o valor histórico. Ou seja, de acordo com o documento, as intervenções ou acréscimos devem ser executados desde que fique aparente a diferença entre o original conservado e o que foi alterado com a intervenção para que possa evitar que sejam feitas cópias e também para demonstrar a trajetória do monumento no decorrer do tempo. No entanto, a Carta Patrimonial de Veneza tem um caráter prescritivo, abre margem para a flexibilização dos enunciados que podem ser adequados a diversas realidades e legislações existentes. (KÜHL, 2010).

Outro aspecto importante na reconstrução que precisa ser destacado foi a falta de participação da sociedade nas decisões tomadas pelo programa, o que contraria a noção de patrimônio cultural que preconizamos atualmente. Como não houve abertura para o diálogo na execução do restauro da centenária estação ferroviária de São Leopoldo, ocorreram algumas situações que geraram críticas por parte de alguns cidadãos leopoldenses.⁹ Um dos depoimentos que denuncia a forma como a estação ferroviária de São Leopoldo, inaugurada em 1874, foi tratada durante a intervenção na década de 1980 é o de CRTT:

“[...] por que o Museu, o prédio que está lá não é o prédio original. Infelizmente, por uma decisão completamente equivocada [...] a estação foi demolida e foi entregue um contrato pra uma empresa de marcenaria de São Leopoldo fazer uma cópia [...] Em resumo pra salvar a estação e o Museu, a estação foi posta abaixo. O que é uma contradição fantástica.”¹⁰ (CRTT).

⁹ Os relatos sobre as intervenções feitas pelo programa federal fez-nos lembrar as críticas de Montalembert. Esse homem, segundo Choay (2006), referiu-se ao clero e ao governo como os principais agentes do “vandalismo restaurador” e conferiu o primeiro prêmio de “vandalismo destruidor ao governo”. (CHOAY, 2006).

¹⁰ Trecho retirado do relato de CRTT da entrevista concedida no dia 20/08/2016, em São Leopoldo-RS.

Fotografia 7 - Vista Frontal do Museu do Trem-SL durante a Reconstrução



Fonte: Museu do Trem de São Leopoldo ([1874-1990]).

Legenda: Imagem com alteração feita pela autora.

Diante desse relato a pergunta de Pesavento (2008a) é bastante pertinente: “O que seria mais importante, conservar os materiais verdadeiros e originais, em desgaste, por razões de autenticidade, ou garantir a presença de uma imagem do passado, com o que se privilegiaria a dimensão do simbólico?” (PESAVENTO, 2008a, p. 11).

Então, para essa pergunta poderão existir diferentes respostas. No entanto, no caso específico é preciso ter em mente que o próprio Sítio Histórico do Museu do Trem-SL remete aos tempos em que a estação ferroviária funcionava e por isso, acreditamos que apesar da mal sucedida restauração revertida como reconstrução, continua cumprindo o seu papel, pois ainda é carregada de um valor simbólico. O Sítio Histórico do Museu do Trem é dotado de um valor afetivo que a comunidade conserva e de um valor simbólico vinculado ao seu passado, pois rememora a ferrovia gaúcha que foi relevante para o desenvolvimento econômico, político e social de muitas cidades que nasceram e de outras tantas que se transformaram com a estrada de ferro. Sendo assim, há razões para preservar esse lugar, pois é carregado de um valor simbólico, como aponta Pesavento (2008a):

[...] as paisagens são também culturais, ou seja, carregadas do simbólico. Se soubermos que em um determinado lugar algo de significativo, marcante ou excepcional ocorreu, se nos for transmitido um conhecimento de como era este espaço no passado, este lugar será por nós composto mentalmente como uma paisagem imaginária de sentido. Nós ‘veremos’ para além daquilo que é visto. Por uma operação mental, reconstituímos espaços, atores, práticas. (PESAVENTO, 2008a, p. 7).

Então, o depoimento de CRTT faz-nos questionar sobre a originalidade que o Sítio Histórico do Museu do Trem possui e também perceber a falta de diálogo dos agentes do Preserve/fe com a comunidade leopoldense para discutir sobre as intervenções que seriam feitas na área. Matos (2015) em sua dissertação assinala a ausência de debates sobre as especificidades dos bens industriais e ferroviários que “[...] permitiu que os trabalhos do Preserve/fe se alinhassem significativamente com as práticas vigentes [...]”. (MATOS, 2015, f. 103). Nesse sentido, Carvalho (2010) também levantou em seu trabalho a questão dos discursos legítimos que muitos agentes de preservação adotam: “[...] assim, pensando o patrimônio como discurso, e proferido pelo Estado, os órgãos de patrimônio e os técnicos envolvidos incorporam o discurso legítimo, autorizado e de autoridade, cuja ‘sacralidade’ limita possibilidades efetivas de sua contestação”. (CARVALHO, 2010, f.73). Outro relato que evidencia críticas com relação às intervenções do Sítio Histórico do Museu do Trem-SL e a falta de diálogo com a comunidade a respeito do processo é o de JAW, sócio ativo da Associação Brasileira de Preservação Ferroviária e morador leopoldense:

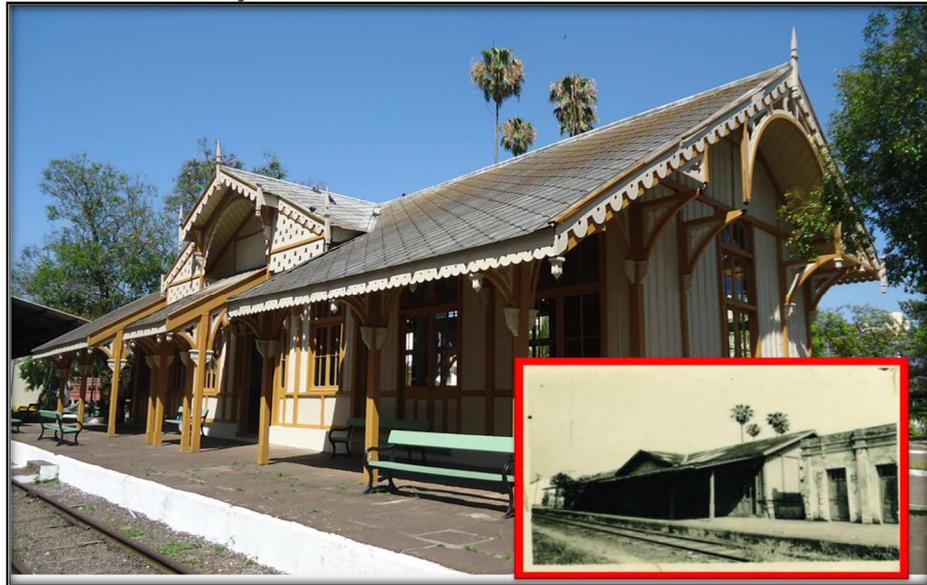
“[...] os antigos banheiros masculino e feminino. Tinha um prédio: que era de uma parte era o banheiro masculino e o outro era o banheiro feminino aquilo ali foi demolido. Também a parte, o muro que tinha em volta da estação, tinha umas colunas de cimento e com cinco barras de ferro entre os pilares. Então, isso aí tudo foi tirado. A casa do antigo agente também foi tirada que era na Rua Lindolfo Collor. [...]. De repente foi em função de projeto, que ela não iria se enquadrar [...] dentro do propósito que queriam pro Museu. Imagino eu. Daí ela foi retirada. Também tinha uma outra casa que servia de residência para ferroviários perto do armazém de cargas, em direção à avenida João Corrêa, de madeira também. A arquitetura semelhante à das paredes da estação e isso aí foi demolido também. [...]. Nesse período [...] Acredito que não havia interesse de manter dentro do projeto que tinha sido estabelecido para o Museu. Inclusive as linhas ferroviárias que tinha na estação elas não... foram eliminado... partes ...terceira linha da estação foi tirada. Eu acho que foi um erro. Não tinha que ter mexido na situação das linhas. Deveria ter mantido. Até penso que toda a área do museu deveria ser da Rua Lindolfo Collor até a Avenida João Corrêa, mantendo todo o pátio ferroviário.[...]. Se houvesse a intenção de fazer um projeto bem amplo, poderia ter mantido a casa do agente, poderia ter mantido essa outra residência. [...]. E tinha mais além desta residência, tinha mais uns três prédios de madeira [...] ao lado do leito da linha principal, entre essa casa em direção a João Corrêa, onde moravam ferroviários [...]. Aonde tá a bilheteria da Trensurb, hoje ali, na entrada da Trensurb.”¹¹ (JAW).

Então, a partir do exame do relato de JAW, do anexo B, das fotografias 9,10 e da planta baixa do Sítio Histórico do Museu do Trem (figura 5), podemos ter uma ideia das intervenções

¹¹ Trecho do relato retirado de JAW da entrevista concedida no dia 12/05/2016, em São Leopoldo/RS.

feitas na edificação em 1985, pelo Preserve/fe. No anexo B, é possível perceber que as casas dos ferroviários circuladas foram demolidas durante a revitalização, o que de certo modo alterou as possibilidades de reconstituição do passado da ferrovia, impedindo que alguns processos de socialização e de organização do trabalho não fossem reconhecidos nesse espaço.¹²

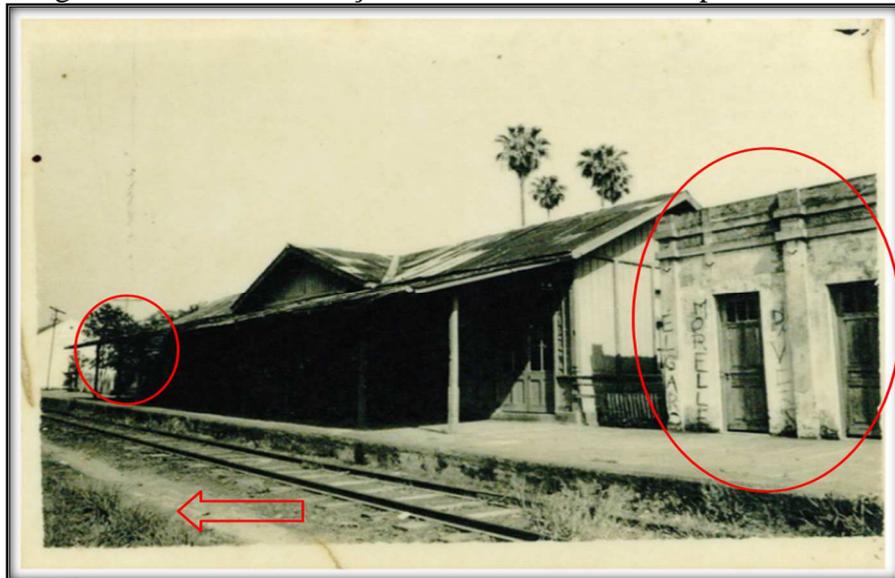
Fotografia 8 - Vista da Plataforma da Estação Ferroviária de São Leopoldo antes e depois da Intervenção do Preserve/fe na década de 1980



Fonte: Museu do Trem de São Leopoldo ([1874-1990]).

Legenda: Sobreposição de fotos feita pela autora.

Fotografia 9 - Vista da Estação Ferroviária de São Leopoldo em 1980



Fonte: Museu do Trem de São Leopoldo ([1874-1990]).

Legenda: A autora destacou os elementos que foram suprimidos na reconstrução de 1985.

¹² Ver Anexo B- Planta do recinto da estação ferroviária de São Leopoldo 1942 (Acervo do Museu do Trem-SL). (RFFSA, [198-d]).

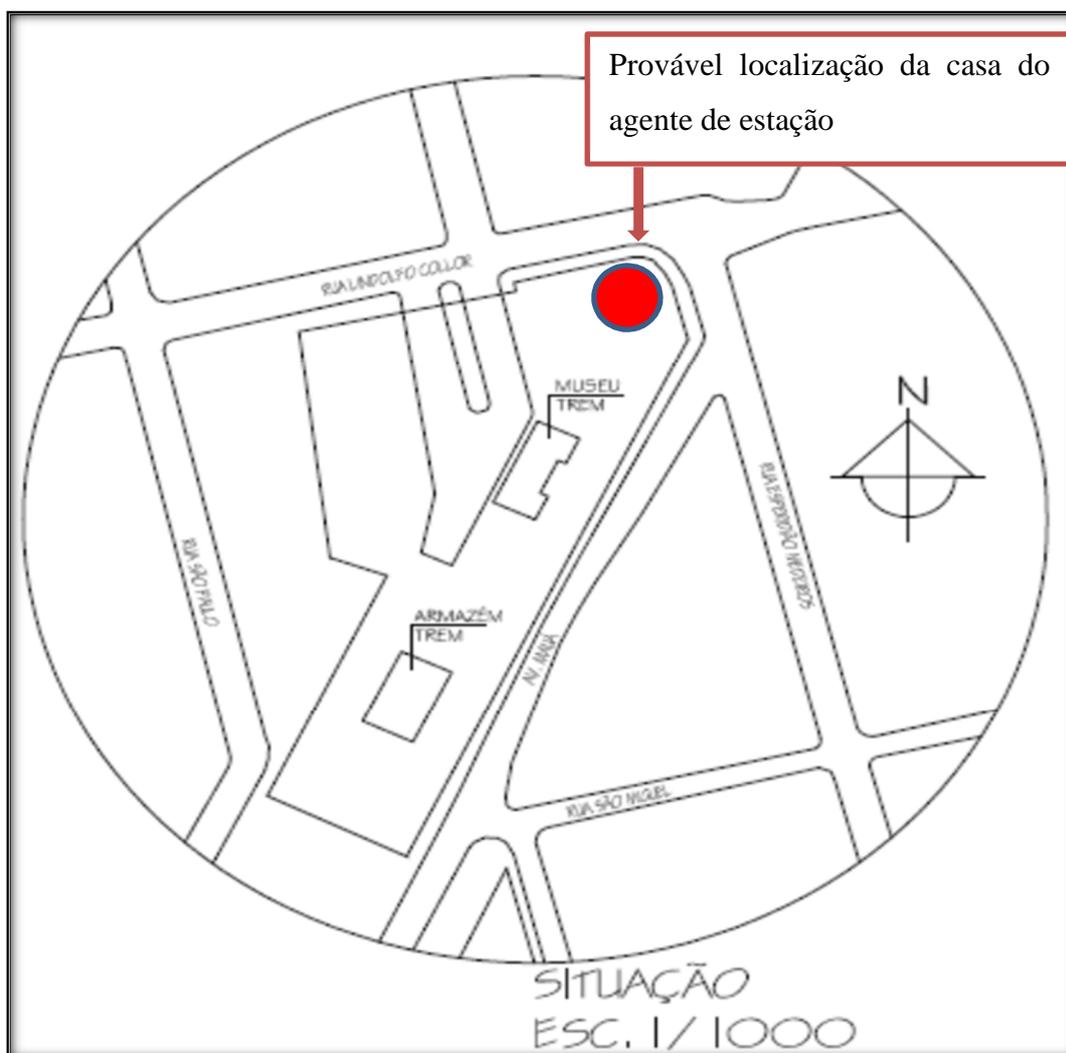
Fotografia 10 - Casa do Agente de Estação que foi Demolida durante a Intervenção na Década de 1980



Fonte: Museu do Trem de São Leopoldo ([1874-1990]).

A casa do agente de estação foi um dos prédios demolidos durante a reconstrução, o que novamente demonstra uma inconsistência ao usar a Carta de Veneza como embasamento para a intervenção que fora feita no Sítio Histórico do Museu do Trem-SL, pois ela recomenda que o monumento não seja visto de forma isolada; ou seja, também deve ser considerado o entorno no processo de preservação, uma vez que “o monumento é inseparável do meio onde se encontra situado bem assim, da história da qual é testemunho”. (BRASIL, 1988b, p.101). Além disso, a Carta sugere que as intervenções devem reconhecer o valor monumental, tanto os grandes conjuntos arquitetônicos quanto as obras modestas que adquiriram significação cultural e humana. Desse modo, a destruição das casas dos trabalhadores desqualifica esse critério, pois eram indícios do processo de sociabilidade que ocorria em torno da antiga estação ferroviária. Sendo assim, com a demolição de alguns testemunhos relevantes de gerações passadas impossibilitaram o presente e as gerações futuras de reconhecer algumas possibilidades de conhecimento que eles poderiam transmitir. (KÜHL, 2010).

Figura 5 - Planta Baixa do Sítio Histórico do Museu do Trem de São Leopoldo-RS



Fonte: Museu do Trem de São Leopoldo ([1874-1990]).

Legenda: Planta baixa com adaptações feita pela autora.

Com relação ao destino que foi dado à casa do agente de estação, CRTT relata sobre quem tomou a decisão de demolir a casa de um dos trabalhadores da ferrovia:

*“Havia um prédio na esquina da atual Rua Lindolfo Collor, [...] onde hoje tem a curvatura da calçada do Museu, ali havia um pequeno prédio em estilo antigo, onde funcionava um armazém [...] Mas, o fato é que ele foi demolido. Na época não se acreditou e a própria Maria Eliza, me lembro quando da visitação, que disse que esse prédio provavelmente teria que ser retirado, e disso me veio a memória, que esse prédio não constituía, não teria nenhum dano ao sítio. Na época, o sítio não era tombado.”*¹³(CRTT).

¹³ Trecho retirado do relato de CRTT da entrevista concedida no dia 20/08/2016, em São Leopoldo.

Sendo assim, a partir dos relatos de JAW e de CRTT podemos entender que a decisão do que é digno ou não de preservação passa por uma deliberação político-ideológica “que reflete valores e opiniões sobre quais são os símbolos que devem permanecer para retratar determinada sociedade ou momento, [...]”. (BRUSADIN, 2012, p. 38). Assim sendo, como aponta Pesavento, “[...] é necessário ter em conta as conjunturas, estes recortes temporais que assinalam época em que se definem políticas a partir de acertos de poder [...]” (PESAVENTO, 2008a, p.10) que determinam os lugares de memória, os espaços que julgam significativos de ser referência de rememoração. Possamai (2001) vai adiante, ressaltando que as políticas de patrimônio são como exercícios do poder simbólico, “[...] pois dificilmente acontecem contestações quanto ao valor dos monumentos que são objetos de proteção[...]”, portanto “[...] grupos específicos deliberam, de forma consciente e inconsciente, a respeito da história e da historicidade, da continuidade e ruptura”. (POSSAMAI,2001, p. 54). Já, Choay aponta outro viés a respeito da seleção de bens a serem preservados ou demolidos:

A consagração do monumento histórico não mereceria esse nome se limitasse ao reconhecimento de conteúdos e valores novos. Ela é, além disso, baseada num conjunto de práticas cuja institucionalização foi catalisada pelo poder das forças destrutivas, não mais deliberadas e ideológicas, mas inerentes à lógica da era industrial, que doravante ameaçam os monumentos históricos. Os monumentos que neles se encontram afiguram-se subitamente como obstáculos e entraves a serem eliminados ou destruídos para vagar lugar ao novo modo de urbanização [...]. (CHOAY, 2006, p.143-144).

Analisando a citação de Choay (2006), podemos observar a problemática da demolição das casas dos ferroviários sob outra perspectiva. Também podemos sugerir que a destruição delas poderia ter ocorrido porque teriam que dar lugar às obras da Trensurb.

Atualmente, temos uma visão distinta da época em que foram derrubadas as casas dos ferroviários no Sítio Histórico do Museu do Trem-SL. Entendemos que esses bens relacionam-se entre si e por isso, a salvaguarda da estação e do armazém é insuficiente para a concepção “[...] da rede de recebimento de matéria-prima, produção e escoamento que definem a atividade industrial”. (MENEGUELO, 2011, p. 1820). Sob essa perspectiva, o Sítio Histórico do Museu do Trem, que ainda assim é considerado um espaço significativo, de certo modo esvaziou-se de algumas possibilidades de reconstituição dos processos de produção e de organização do trabalho, uma vez que não preservou no ambiente vários elementos constitutivos dos espaços ferroviários que formavam dados importantes da paisagem da cidade.

Enfim, ficam evidentes as intenções dos agentes do Preserve/fe nesse espaço museológico com a reconstrução da estação ferroviária de São Leopoldo e com a sua

transformação em CPHFRGS. A intervenção nos prédios destacou e levou a estação e o armazém ferroviário de São Leopoldo a adquirirem significação como objetos que representam a própria ideia de patrimônio que o governo federal queria propor ao salvar essas edificações na década de oitenta. E a memória dos tempos áureos da ferrovia gaúcha veiculada com as informações históricas sobre o recinto produziu um discurso oficial da história da estrada de ferro. Porém, esse discurso precisou de vestígios do passado para ser difundido e, portanto, foi feito um trabalho de coleta e seleção do acervo que deveria ser preservado para reconstruir a história da ferrovia gaúcha.

3.3 O Patrimônio Ferroviário Gaúcho: o Acervo Constituído no CPHFRGS na Década de 1980

Como já foi visto, o Sítio Histórico do Museu do Trem de São Leopoldo foi recuperado e a antiga estação ferroviária foi reconstruída para abrigar o CPHFRGS. Neste sentido, a influência das ações do campo do patrimônio foi importante nesse processo, pois o espaço supracitado passou a ser evidenciado não somente como um ambiente de valor histórico, mas também houve uma busca para legitimá-lo como lugar de memória da ferrovia gaúcha. Vargas (2012) também observou as influências das ações do campo do patrimônio e em seu artigo sobre a restauração do prédio do Mercado Público de Porto Alegre aponta-nos sobre as mudanças nas “[...] significações auferidas pelos grupos sociais em relação aos objetos que representam seu patrimônio, criando novos parâmetros para a apropriação simbólica do bem patrimonial pelos agentes sociais”. (VARGAS, 2012, p.118). Pensando a partir desse viés, acreditamos que é possível discorrer da mesma forma a respeito dos materiais históricos da VFRGS/RFFSA que foram transferidos para o CPHFRGS, pois esses elementos sofreram uma transformação funcional com as ações do campo do patrimônio e passaram a ser apropriados simbolicamente de um modo diferente pelos agentes sociais. Sendo assim, o estudo da condição de produção do acervo do CPHFRGS passa a fazer parte do nosso trabalho na medida em que é observado como uma demonstração das práticas sociais e processos de representação pelo Preserve/fe na década de oitenta.

Além disso, consideramos que o patrimônio não se define pela materialidade dos objetos, mas pela transformação que se atua na consciência social no momento em que determinada categoria de materiais ganham outro estatuto, ou seja, é retirada do uso cotidiano e passa a ter a função de vestígio de um tempo que não é mais o presente. (LEENHARDT, 2011). Conforme Leenhardt (2011), “essa reorganização da temporalidade, a cada vez que se

concretiza em um ato de conservação patrimonial, aponta para a obsolescência dos produtos da atividade humana”. (LEENHARDT, 2011, p.11). Hartog (2006) vai além, pois acredita que “o patrimônio é um recurso para o tempo de crise”. (HARTOG, 2006, p. 272). Nesse sentido, podemos ter como exemplo o patrimônio industrial que está sendo ressignificado “[...] através da elaboração de discursos sobre o valor de tais objetos, que saindo do espaço do trabalho entram no da contemplação e da memória”. (LEENHARDT, 2011, p.10). Dentro da caracterização do patrimônio industrial, encontramos os remanescentes ferroviários brasileiros que foram patrimonializados simultaneamente com a perda de atribuições funcionais dos antigos imóveis da ferrovia, que segundo Carvalho (2010) “[...] passam a ser ressignificados e revalorizados sob a ênfase de atributos de valor sócio cultural e tratada como ‘elemento bucólico do passado’ [...]”. (CARVALHO, 2010 p.55).

Então, para refletirmos sobre o valor histórico atribuído ao acervo ferroviário do CPHFRGS que foi constituído na década de oitenta, precisamos nos atentar para as concepções sobre a definição de patrimônio concebida pelo Preserve/fe e a função que destinavam aos museus que administravam, pois, “[...] ao falarmos de patrimônio estamos lidando com história, memória e identidade, conceitos inter-relacionados cujos conteúdos são definidos e modificados ao longo do tempo”. (OLIVEIRA, 2008, p. 114). Dessa maneira, iniciamos a análise a partir da perspectiva que o SPHAN/IPHAN tinha sobre o patrimônio na década de oitenta, utilizando o *Guia dos bens tombados* como fonte. Na apresentação da publicação organizada pelo SPHAN/IPHAN, Carrazzoni¹⁴ (1987) explicou que estava havendo toda uma valorização do passado e com esse intuito faz o seguinte relato na publicação:

Há portanto uma renovação, em matéria de monumentos tombados: ao lado dos prédios e conjuntos arquitetônicos, os documentos da evolução tecnológica começam a ser preservados. O início da industrialização do país é cada vez mais objeto de estudos cuidadosos. As indústrias guardam seus primeiros documentos e máquinas, e organizam seus pequenos museus. (CARRAZZONI, 1987, p.12).

Ao observarmos o que foi escrito, compreendemos que nesse período o patrimônio ainda estava fortemente associado ao patrimônio material que documenta a existência da história nacional e a valorização do passado (ABREU, 2006-2007). Porém, já havia algumas alterações que significaram a vinculação da temática da preservação à questão do desenvolvimento. Essas mudanças de orientação com relação ao objeto e à perspectiva nas políticas de preservação

¹⁴ Carrazzoni era funcionária do governo federal e enquanto coordenava o Preserve/fe também organizou o *Guia dos Bens Tombados* pelo SPHAN/IPHAN. (CARRAZZONI, 2001).

refletiram na transformação dos critérios de bens que mereciam ser conservados. (FONSECA, 2009).

Então, foi nesse momento de reorientação nas políticas de preservação que Maria Elisa Carrazzoni, museóloga, foi solicitada pelo Ministério dos Transportes para planejar e coordenar o trabalho de preservação do patrimônio histórico e indicou a criação do Preserve. (CARRAZZONI, 2001). Carrazzoni já tinha uma longa trajetória no campo da museologia¹⁵ e devido a isso, podemos crer que a concepção de patrimônio que norteou o trabalho do Preserve/fe Brasil estava vinculada principalmente com as ideias vindas da Europa na década de oitenta e, desse modo, supomos que tenham utilizado os museus europeus como referência para embasar os seus projetos. Então, sob essa perspectiva o Preserve/fe coordenado por Carrazzoni incumbiu cada setor estatal da administração indireta do poder executivo, responsável pelas áreas afins, a tarefa de reunir o material histórico com o intuito de agrupar os remanescentes de cada modal de transporte em local adequado. (BUZELIN, 2010). No entanto, havia um apego afetivo dos superintendentes e funcionários e possivelmente ninguém quis abrir mão dos seus guardados. Então, conjecturamos que a coordenação do Preserve/fe resolveu criar os centros de preservação em vários Estados. Sendo assim, a intermediação do Estado na questão do patrimônio ferroviário mobilizou “[...] outros atores que não exclusivamente os agentes do estado, e outros valores que não apenas o de nacionalidade” (FONSECA, 2009, p.168); ou seja, foram incorporados aos bens não operacionais selecionados pelo Preserve/fe um valor simbólico de referência a uma identidade coletiva, tendo em vista a unidade política do Estado federativo.

3.3.1 Definição de Museu pelo Preserve/fe e as Características Fundamentais do CPHFRGS

Antes de falar sobre a implantação do CPHFRGS, é necessário fazer considerações sobre a função dessa instituição. Notadamente, muitas pessoas pensam que museu é lugar de guardar coisas velhas, devido à impressão de que esses locais preservam o passado. “No entanto, longe de preservarem um significado eterno inerente a objetos, eles atribuem novos significados a objetos que foram retirados do tempo e do espaço em que foram originalmente produzidos.” (SANTOS, 2002, p. 117). A partir da rotina de: “marcar, registrar uma memória,

¹⁵ Conforme Carrazzoni (2001), o seu interesse foi despertado para a área da museologia depois de uma viagem para a Europa. Fez o único curso de museologia do país na década de sessenta e recebeu uma bolsa de estudos do governo francês para estudar educação nos museus. Como funcionária do Ministério da Educação e Cultura foi designada para trabalhar no Museu Histórico Nacional na década de sessenta, no Museu Nacional de Belas Artes como diretora -1970. Também organizou o *Guia dos bens tombados* após deixar a direção do Museu Nacional de Belas Artes. (CARRAZZONI, 2001).

que é a informação- uma informação que serve para uma ação futura” (RÚSSIO, 1984, p.63) que os profissionais da instituição atribuem significado aos objetos. Os museus são agências classificadoras: eles reordenam os objetos que selecionam, segundo critérios próprios. Os objetos, ao serem incorporados ao acervo de um museu perdem os vínculos com seus contextos de origem e passam a ser vestígios portadores de informação. Deste modo, os museus “[...] estão sempre construindo novas narrativas a partir dos objetos que selecionam, sejam estes oriundos do passado ou do presente” (SANTOS, 2002, p.117) e apesar da aparência, socialmente descompromissada, os museus jamais foram e são naturais e socialmente inocentes. (MENESES, 1994). Contudo, houve e há mudanças do significado de museus através dos tempos e “[...] talvez possam ser compreendidas como uma trajetória entre a abertura de coleções privadas à visitação pública ao surgimento dos museus na acepção moderna, como instituições a serviço do público”. (JULIÃO, 2002, p.27).

No *Guia dos museus do Brasil*, organizado por Carrazzoni (1978), um ano antes de ser chamada para trabalhar no projeto do Ministério dos Transportes, encontramos a definição de museu preconizada na época: “O ICOM reconhece a qualidade de museu a qualquer instituição permanente que conserve e apresente coleções de objetos de caráter cultural ou científico, para fins de estudo, educação e satisfação”. (CARRAZZONI, 1978, p.08). Então, a partir dessa definição podemos entendê-la como resultado dos debates que se intensificaram em torno do papel dos museus nas sociedades contemporâneas em vários eventos, dentre os quais estão a IX Conferência realizada em Paris e Grénoble, em 1971, e a Mesa Redonda de Santiago do Chile, em 1972. A nova museologia que surgiu das discussões passou a propor um museu que deveria estar a serviço dos homens. “Em vez do museu ‘de alguma coisa’, o museu ‘para alguma coisa’: para a educação, a identificação, a confrontação, a conscientização, enfim, museu para uma comunidade, função dessa mesma comunidade.” (JULIÃO, 2006, p.25). De certo modo, o movimento de renovação dos museus ecoou no Brasil, nos anos setenta e oitenta, com empreendimentos que buscaram revitalizar várias instituições, adaptando-as aos parâmetros da nova museologia preconizados a partir das discussões supracitadas. Podemos ver a repercussão dos debates no Brasil através da publicação do Globo de 1971, onde Carrazzoni apresenta as suas conclusões sobre o IX Congresso Internacional de Museus para os leitores:

[...] que uma das principais conclusões dos congressistas foi justamente a de que é preciso esquecer o conceito tradicional de que o museu serve, apenas, para perpetuar os valores ligados à preservação da herança cultural e natural do homem, pois no mundo contemporâneo os museus têm, cada vez mais, um importante papel educativo. (CARRAZZONI, 2001, p.122).

Então, a nova museologia propôs, sobretudo, “[...] a implantação de serviços educativos, referenciados no princípio da participação do público na construção de relações culturais”. (JULIÃO, 2006, p.26). Também “aprimorou-se e desenvolveu-se o conhecimento utilizado na instalação de medidas de segurança e conservação, bem como teorias relativas à construção de museus, [...]”. (SANTOS, 2002, p.120). Sendo assim, os museus são instituições de seu tempo e constituídas e mantidas com objetivos distintos.

Os museus, apesar de terem o privilégio de lidar com significados simbólicos, são parte de nossa sociedade e devem ser compreendidos, em parte, pelas transformações por que ela passa. Para melhor compreendermos o que são, para que servem e a quem servem os museus brasileiros é sempre necessário considerar os diversos elementos do passado e do presente que se combinam em sua constituição. (SANTOS, 2002, p.133).

Então, para entender a perspectiva adotada nos museus implantados pelo Preserve/fe buscamos no livro escrito por Carrazzoni, *Anos 70: o museu sob o regime autoritário* a definição de museu concebida pela coordenadora do Preserve/fe, que diz o seguinte: “Há um elo entre os museus e as cidades. Tal elo é o resultado da ligação histórica que os une; sem dúvida os museus são o reflexo de um país e testemunham o nível cultural da elite governante.” (CARRAZZONI, 2001, p.19). Como podemos notar, o sentido de museus adotado pela coordenadora não fugia do *modus operandi* do período. Na época que em que Carrazzoni atuou como museóloga era comum levantar a hipótese, através da visita a maioria dos museus históricos, de que a matéria-prima com que se faz a narrativa museológica utilizava como fonte os móveis da elite, os objetos de luxo e os materiais simbólicos do poder. (MENESES, 1994). Portanto, os centros e núcleos do Preserve/fe refletiram, em parte, a realidade dos museus do período, voltados para uma ação em um sentido que “[...] política não existe ou, talvez, existindo uma política, seja exatamente uma política para se preservar o status quo, e de conduzir toda a sociedade com uma leitura do passado, de um passado hermético de uma classe social”. (RÚSSIO, 1984, p.88).

No Rio Grande do Sul, a instalação do CPHFRGS seguiu as normas e diretrizes aplicadas pelo Preserve/fe e, de acordo com a documentação administrativa pesquisada (RFFSA, 1986a), o projeto previa a instituição do centro de preservação em um dos recintos que apresentavam valor histórico e arquitetônico para reunir o material histórico da ferrovia. O projeto possuía a ideia de que “um centro de preservação tem que ter objetivos bem definidos para o seu bom desenvolvimento. Como o próprio nome diz ele tem uma finalidade básica que é preservar para não restaurar e também para não se perder.” (RFFSA, 1986a, f.4). Com esse intuito, os agentes do Preserve/fe preocuparam-se em criar um museu, institucionalmente concebido dentro de um

programa específico de “ pesquisa da história do desenvolvimento tecnológico” (RFFSA, 1986a, f.4), difusão da cultura ferroviária, preservação e valorização do patrimônio.

Sendo assim, o CPHFRGS desde o início foi caracterizado como centro de preservação, pois seguia as diretrizes do Preserve/fe, das quais determinava que “[...] seu espaço pode ser ‘instalado em qualquer área desde que ofereça boas condições para a guarda de peças e documentos’” (RFFSA, 1986a, f.4). Além disso, as normas do programa sugeriam que o centro de preservação poderia integrar: um núcleo museológico, uma biblioteca, uma fototeca e um arquivo para documentos históricos. Já, para ser considerado museu pelo Preserve/fe era necessário ter um núcleo museológico com a seguinte composição: espaço expositivo interno (para peças de pequeno e médio porte), espaço expositivo externo com abrigo (para a guarda de peças de grande porte) e depósito (organizado para duplicatas e peças que venham a ser arrecadadas). (RFFSA, 1981). Além disso, de acordo com as normas e diretrizes, tinha que ter um espaço condigno e uma coleção importante, devidamente estudada e catalogada (RFFSA, 1981). Além disso, deveria cumprir outras exigências:

[...] deverá ser aberto permanentemente, ter pessoal treinado, segurança adequada e horário de funcionamento dentro das normas universais quer dizer, aberto durante todos os dias da semana, inclusive, sábados e domingos, com a segunda-feira, dedicada à limpeza e bloqueado ao público. (RFFSA, 1986a).



Fonte: Museu do Trem de São Leopoldo ([1874-1990]).

Legenda: Vista lateral e parcial da parte frontal do depósito do Sítio Histórico do Museu do Trem-SL reconstruído (externa). Imagem parcial da parte interna do depósito, onde se encontrava a reserva técnica (espaço destinado a abrigar o material histórico que não se encontrava em exposição) - 1985.

Então, perseguindo a intitulação de museu, o CPHFRGS ampliou o seu acervo para exposição ao público e para a composição da reserva técnica ¹⁶, tendo como base as técnicas e narrativas empregadas no campo da museologia ¹⁷ e da museografia ¹⁸ coordenada por Maria Elisa Carrazzoni e desse modo, a instituição adotou a seguinte definição de museu:

Instituição permanente, sem fins lucrativos, aberto ao público, a serviço da sociedade e seu desenvolvimento que coleta, conserva pesquisa, comunica e expõe para proposta de estudo e educação destacando a evidência material do homem e seu meio ambiente. (ICOM). (RFFSA, 1986a, f.4).

A partir dessa definição e das diretrizes do Preserve/fe, a museóloga responsável pelo CPHFRGS buscou enquadrar a instituição dentro das normas estabelecidas e com esse intuito emitiu várias documentações administrativas. Conforme relatório redigido por Clarissa Oliveira de Carvalho, o CPHFRGS estava dentro das normas prescritas, já que o mesmo apresentava núcleo museológico. No mesmo documento, ainda reforçou a ideia de que a instituição poderia

¹⁶ Esses depósitos só passaram a chamar-se reserva técnica em meados da década de 70. (SANTOS, 2006).

¹⁷ “Museologia: uma ciência aplicada, a ciência do museu. Ela o estuda em sua história e no seu papel na sociedade, nas suas formas específicas de pesquisa e de conservação física, de apresentação, de animação e de difusão, de organização e de funcionamento, de arquitetura nova ou musealizada, nos sítios herdados ou escolhidos, na tipologia, na deontologia.” (Rivière, 1981 apud Desvallées, 2013, p.61).

¹⁸ “Em se tratando de uma descrição atual, é aquilo que concerne à administração do museu, à salvaguarda (conservação preventiva, restauração e documentação) e à comunicação (exposição e educação).” (DESVALLÉES, 2013, p.58).

ser caracterizada como museu ¹⁹ porque possuía além de peças, documentos administrativos e materiais fotográficos (RFFSA, 1986a, f. 5). Nos relatórios anuais podemos averiguar que a instituição sempre buscava seguir as diretrizes do Preserve/fe e preocupava-se com a difusão das informações. Deste modo, priorizava os seguintes objetivos:

- Conscientizar a população face a necessidade de conservar e preservar bens culturais (móveis e imóveis).
- Integrar o Museu na comunidade em que está inserido através do desenvolvimento de atividades educativo-culturais.
- Fazer reconhecimento do material histórico ferroviário encontrado em recintos ferroviários do Estado.
- Estimular funcionários e ex-funcionários da RFFSA, a doarem materiais históricos através das transferências ou doações particulares.
- Incentivar funcionários do Museu para participarem em cursos, palestras, simpósios, congressos, etc. da área museológica. (RFFSA, 1985a).

Ao averiguarmos os objetivos, constatamos que havia a preocupação em fazer o inventário das peças de interesse histórico do CPHFRGS para depois utilizá-las como recurso na narrativa museológica. Também existiam metas de criar uma cultura ferroviária, a partir da conscientização da população frente à preservação do acervo ferroviário. Por meio das visitas guiadas, difundiam a história da ferrovia e para isso, buscavam integrar o museu à sociedade, propondo um museu feito “para a comunidade” e não “com a comunidade”. Sendo assim, o CPHFRGS como muitos outros museus de história “[...] devem sua abertura à vontade política de colocar algumas lembranças no primeiro plano da consciência coletiva e, se for o caso, após uma pacificação, uma reconciliação - no mínimo, um processo de transição”. (POULOT, 2013, p. 81).

3.3.2 Funcionários do Preserve/fe e Ferroviários Envolvidos no Processo de Constituição do Acervo do CPHFRGS

Fotografia 12 - Funcionários do CPHFRGS (1985)

¹⁹ Na nossa análise o CPHFRGS será considerado museu, pois o termo “tanto pode designar a instituição quanto o estabelecimento, ou o lugar geralmente concebido para realizar a seleção, o estudo e a apresentação de testemunhos materiais e imateriais do Homem e do seu meio”. (Desvallées; Mairesse, 2013, p.64).



Fonte: Museu do Trem de São Leopoldo ([1874-1990]).

Legenda: Funcionários do CPHFRGS (grupo administrativo e agentes especiais de segurança) em frente ao prédio da reconstruída estação ferroviária de São Leopoldo/RS (maio / 1985).

Carrazzoni durante a sua trajetória profissional sempre demonstrou o interesse em formar uma equipe multidisciplinar como no MNBA, conseguindo formar um quadro com diversos profissionais, no qual trabalhavam museólogos, professores, artistas plásticos, arquitetos, além de todo o pessoal de apoio. (CARRAZZONI, 2001). Após, a criação do Preserve, Carrazzoni lutou para que no quadro do MT fossem incluídas museólogas, o que se concretizou na década de 1980 com a inserção dos profissionais de Museologia nos quadros da RFFSA e na CBTU. (CARRAZZONI, 2001). Considerava importante ter museólogos para executar os trabalhos de rotina do museu que para ela, resumia-se na pesquisa constante do acervo, no tombamento, na organização dos fichários e na conservação das obras (CARRAZZONI, 2001). No que compete às funções de cada profissional, Carrazzoni acreditava que o museólogo e o historiador, mais do que outros profissionais, tinham o dever e o compromisso com a verdade. O primeiro para ela preserva e divulga os testemunhos da História; enquanto o segundo é narrador e intérprete dos fatos que aqueles testemunhos corroboram. (CARRAZZONI, 2001). No entanto, atualmente sabemos que o estudo da cultura material não está vinculado à valorização do passado, mas às referências patrimoniais que são

produzidas “[...] e se encontram inseridas em uma temporalidade que transcorrerá durante toda a existência do objeto no museu, criando novos sentidos e significados”. (CÂNDIDO, 2012, p. 58).

Com relação à equipe do CPHFRGS, podemos dizer que procurou seguir as normas do *Preserve/fe*, mesmo não tendo todos os profissionais com qualificação para exercer as tarefas em uma instituição museológica. De acordo com a entrevista publicada no jornal *VS*, Maria Thereza Kahl Fonseca comenta que o trabalho em um museu não se restringe somente à restauração de um prédio. Para ela, o principal objetivo era a restauração das memórias da ferrovia do Estado e com esse intuito a equipe do CPHFRGS foi organizada para trabalhar na manutenção e pesquisa do acervo que estava sendo transferido para São Leopoldo. (RESTAURAÇÃO, 1985, p.6). De acordo com o documento administrativo, o organograma da equipe do CPHFRGS em 1985 era dividido da seguinte forma:

- 1 museóloga: responsável pela administração do Museu.
- 5 agentes de administração: um dos agentes é responsável por toda a parte burocrática. Os outros agentes são responsáveis pela parte técnica no que diz respeito a museologia e à museografia sob a orientação e supervisão da museóloga.
- 3 auxiliares de serviços gerais: são responsáveis pela limpeza e reparos no espaço físico do Museu. Também são responsáveis no transporte e limpeza do acervo seguindo a orientação da museóloga.
- 5 agentes especiais de segurança: responsáveis pela segurança.” (RFFSA, 1985a).

Como podemos notar, não havia historiadores na equipe e por esse motivo o estudo da cultura material vinculou-se mais com o universo tangível, o que trouxe prejuízos no estudo pela perspectiva histórica. Outro dado importante a destacar é a formação dos profissionais que atuavam no CPHFRGS. Conforme as fontes documentais, os agentes administrativos ficaram encarregados de executar tarefas no campo da museologia e da museografia sob a supervisão de uma museóloga, executando tarefas como separação, limpeza superficial e tombamento do acervo documental, tridimensional e fotográfico, além de desenvolverem atividades de recepção ao público. Essas informações evidenciam a falta de recursos humanos qualificados no Brasil para trabalhar nos espaços museológicos na década de oitenta. A partir desse quadro institucional, o CPHFRGS formou um determinado acervo, procedendo à seleção do que deveria ser considerado peça de museu. Desse modo, podemos entender que o produto das escolhas realizadas pelos atores sociais envolvidos está diretamente relacionado às significações que estes atribuem aos objetos, ao próprio museu e ao que ele deveria conter, ou seja, que história este deveria contar. (POSSAMAI, 2001).

Aqui também é importante destacar não somente os agentes autorizados que participaram dos projetos do *Preserve/fe*, mas também aqueles que não constam na

documentação. No processo de patrimonialização do acervo pelo Preserve/fe não encontramos nenhuma documentação sobre a atuação do SPHAN/IPHAN no programa preservacionista do Ministério dos Transportes, mas sabemos que devido à solicitação da Secretaria Executiva do programa preservacionista foi tombado pelo SPHAN o complexo Ferroviário de São João Del Rey, no dia 29/12/1986. Como já citado, o IPHAN passou a ser responsável pelos bens históricos da RFFSA a partir de 2007 e, portanto, leva-nos à conjectura de que todo o trabalho do governo federal de conservação dos materiais históricos da ferrovia estava centrado no Preserve/fe até a sua extinção. Sendo assim, reconhecendo o principal agente do processo de patrimonialização do acervo ferroviário na década de oitenta nos leva a identificar e entender os valores percebidos/envolvidos que definem seus objetivos e motivam suas ações, mas também nos faz perceber que o Preserve/fe não foi o único agente de preservação.

Essas representações estão presentes entre os atores fora do campo, naquelas significações individuais atribuídas aos objetos e, por conseguinte, ao museu e também no interior do campo, entre aqueles profissionais e funcionários encarregados das tarefas práticas e simbólicas [...]. (POSSAMAI, 2001, p.89).

Com relação às significações aplicadas ao acervo, temos que considerar que os agentes do Preserve/fe tiveram a contribuição de ferroviários que também atribuíram valor histórico aos objetos selecionados, porém, estavam apoiados na evocação do coletivo que se faz presente em muitas de suas lembranças. Dar um novo significado para os vestígios da estrada de ferro no CPHFRGS significou para os trabalhadores da ferrovia uma confiança maior na exatidão dessa rememoração, “[...] como se uma mesma experiência fosse recomeçada, não somente pela mesma pessoa, mas por várias”. (HALBWACHS, 1990, p. 25). Dessa forma, muitos ferroviários contribuíram na constituição do acervo no CPHFRGS a partir da seleção, do deslocamento e da preservação do material histórico, como podemos notar em vários trechos do depoimento de HBS:

“Essa foi uma coisa que a gente botou que eu carreguei daqui pra lá muito material como sino, quase todo aquele material que tá lá a gente carregou daqui [Antiga Estação de Augusto Pestana] prá lá mais com o auxílio do pessoal da via permanente, nesta altura eu já não tava mais na via permanente. Eu já tava mais ligado ao... departamento de comunicação social. A minha trajetória foi essa [...] no Museu do Trem.

A gente ajudou muito ela [museóloga do CPHFRGS]. [...] ela não tinha muito conhecimento do que era o material que era e aí a gente pode e ela pode organizar também da maneira que mais ela achava melhor para a apresentação lá dentro do Museu. Isso aí contribuiu muito. [...].

[...] nessa parte da classificação quem fazia era a... Clarissa que discutia muito com a gente o que era mais importante de ser cuidado de que sei então, a gente

contava a história da alguma coisa que tem lá. Referente ao andamento da Maria Fumaça foi isso, que mais aproximou a discussão entre a gente com essa parte.”²⁰ (HBS).

Notadamente, houve uma condução na construção de sentidos por parte dos agentes do Preserve/fe mesmo havendo a colaboração de ferroviários no processo de patrimonialização. Isso fica mais evidente na entrevista de HBS quando relatou sobre as conversas com a museóloga do CPHFRGS, nas quais explicava aos trabalhadores que a ferrovia já tinha feito o seu papel e que a função dos bens da ferrovia, naquele momento, era transformar em discussão o progresso do Brasil; ou seja, podemos supor que a obsolescência do acervo ferroviário e o avanço tecnológico do nosso país resultaram na patrimonialização dos materiais histórico da estrada de ferro o que demonstra que “[...] muitas vezes escondem os verdadeiros motivos que levam ‘escolhas expressas em projetos políticos historicamente constituídos’, nos quais determina os bens e aqueles condenados ao esquecimento”. (FUNARI; PELEGRINI, 2006, p. 57).

3.3.3 Os Bens que se Tornaram o Acervo Ferroviário do CPHFRGS

De acordo com Carta de Nizhny Tagil (2003):

O património industrial compreende os vestígios da cultura industrial que possuem valor histórico, tecnológico, social, arquitectónico ou científico. Estes vestígios englobam edifícios e maquinaria, oficinas, fábricas, minas e locais de processamento e de refinação, entrepostos e armazéns, centros de produção, transmissão e utilização de energia, meios de transporte e todas as suas estruturas e infra-estruturas, assim como os locais onde se desenvolveram actividades sociais relacionadas com a indústria, tais como habitações, locais de culto ou de educação. (ICOMOS, 2006, p. 37-38).

Dentro do universo de estudo do patrimônio industrial podemos encontrar “[...] os bens imóveis e móveis integrados ou deslocados, os bens arquivísticos, iconográficos, fotográficos, fonográficos ou cinematográficos [...]” (ICOMOS, 2006, p.38) que de algum modo estavam vinculados direta ou indiretamente à empresa. Desse modo, teremos uma variedade de fontes que nos permitem ter um entendimento global do patrimônio industrial, o qual nem sempre foi tema de estudos. Devido à ampliação irreversível desde a década de 1970, quando se iniciou a inclusão e a abertura à história recente e, em seguida, à história presente (POULOT, 2013), as coleções e os sítios históricos tornaram-se objetos de pesquisa com maior recorrência. “O passado - que o movimento moderno havia pretendido exorcizar - retorna aos museus, que voltam a conectar-se ao sentido do lugar ou da aura a preservar e manter.” (POULOT, 2013, p. 122).

²⁰ Trecho do relato de HBS retirado da entrevista concedida no dia 15/12/2015, em POA.

Nesse sentido, o Preserve/fe constituiu os centros e núcleos de preservação nos antigos edifícios da RFFSA e desse modo, conforme depoimento de MA: “[...] *buscar justamente preservar esse patrimônio, que era muito rico. Numa empresa Estatal de mais de 100 anos, tínhamos na ocasião, tudo que é possível imaginar em termos de mobiliário e equipamen operacional.*”²¹ Para constituir o CPHFRGS, o Sítio Histórico do Museu do Trem –SL foi recuperado, a antiga estação ferroviária de São Leopoldo e o antigo armazém do recinto foram preparados para receber e reunir o acervo histórico da VFRGS/ RFFSA que estavam pulverizados por todo o Estado. Mas, temos que considerar que já havia lugares de guarda do acervo na RFFSA organizados pelos ferroviários antes de serem transferidos para o CPHFRGS, conforme depoimento de CRTT:

*“O Museu do Trem pela informação que eu tive na época foi uma iniciativa do ex-prefeito Henrique Prieto que procurou salvar a estação quando a RFFSA desativou a linha até SL [...]. Na ocasião então, foi montada uma estrutura bastante precária com um objetivo claro de salvar o prédio em si. Mas sem nenhum maior benefício em termos de equipamento, de estrutura de funcionamento. Era uma coisa realmente muito simples e que foi a base e a origem para se construir alguma coisa melhor, como se conseguiu mais tarde.”*²² (CRTT).

JAW ao ser questionado sobre o que existia no Museu do Trem de São Leopoldo antes do Preserve/fe agir no espaço, contou-nos que somente recordava que havia linhas que sobraram, a plataforma e o hidrante que abastecia as locomotivas a vapor com água²³. Sobre o mesmo assunto, DLS relembra o seguinte:

*“Com relação, como montar o acervo ali pro museu. Já no prédio da RFFSA já existia assim um início de museu. O pessoal ia juntando peças ia guardando lá, mas não era muito organizado. Não tinha assim um trabalho de uma museóloga, por exemplo, como teve na montagem desse museu de São Leopoldo. Então, o pessoal ia montando, guardando, vendo que uma coisa interessante e aí o pessoal resolveu ir juntando.”*²⁴(DLS).

O Preserve/fe fez propaganda para coletar inúmeros objetos entre as comunidades. Segundo Buzelin (2010), em toda a RFFSA houve uma campanha para a preservação e recuperação dos objetos de valor histórico, na qual era solicitado aos ferroviários aposentados que contribuíssem, “[...] com peças e elementos pessoais de seu tempo profissional (carteiras,

²¹ Trecho do relato de MA, jornalista da Comunicação Social da RFFSA. Trecho da entrevista feita no dia 03/03/2016, em POA.

²² Trecho do relato de CRTT, morador de São Leopoldo. Entrevista concedida no dia 20/08/2016, em São Leopoldo.

²³ Compilação do relato de JAW, morador de São Leopoldo. Entrevista concedida no dia 12/05/2016, em São Leopoldo.

²⁴ Trecho do relato de DLS retirado da entrevista concedida no dia 20/08/2016, em POA.

uniformes, ferramentas, etc.), até então guardados por valor sentimental, [...]” (BUZELIN, 2010). Além disso, havia ferroviários que avisavam sobre a existência de materiais históricos abandonados nos recintos do interior do Estado, antes mesmo do Preserve/fe iniciar os seus trabalhos, demonstrando o seu interesse em preservar a memória da empresa ferroviária:

“Então a Rede Ferroviária tinha um rico acervo da sua história que estava espalhado. Então, no caso do RS, aí a gente não tinha como. E volta e meia surgia alguém lá alguém interessado, um engenheiro ou alguém mesmo da própria parte mais subalterna, vamos dizer assim, avisava:- Olha aqui em tal lugar, em tal estação, numa pequena estação tem um relógio que a gente gostaria de preservar porque é uma relíquia histórica. Então aquilo ficava solto, eles não sabiam pra onde encaminhar. Aí começo um encaminhamento que foi direcionado pra empresa na sede da empresa que era na Rua Voluntários da Pátria 1358, em POA. Hoje e ali se encontra o prédio da Secretaria da Justiça e é o DETRAN de POA. [...] Então, esse material começou a repassar do interior para nós. Nós começamos a criar um pequeno acervo junto ao edifício Sede num depósito. [...] E também na outra sala, eu encontrei pessoalmente um rico acervo de telegramas trocados durante a revolução de 1930 quando Getúlio Vargas subiu de trem pro RJ prá fazer a revolução de 1930, inclusive telegramas de Getúlio Vargas com Oswaldo Aranha, etc. Tudo passado através dos nossos telégrafos. Então, VFRGS. Isso tudo tava nesse no nosso edifício em alguns locais assim, separados, mas assim num depósito, numa sala, etc. Então, hoje se encontra no Museu do Trem. E aí começou-se então, a juntarmos esse material, reunir esse material junto ao edifício Sede e aí começou o processo do Preserve/fe.”²⁵ (MA).

Sendo assim, podemos deduzir que o acervo constituído no CPHFRGS em quase sua totalidade era constituído por peças, documentos, livros e audiovisuais recolhidos nos recintos do interior, nos acervos instituídos em alguns prédios da RFFSA por iniciativa dos próprios funcionários da empresa e por doação de particulares. Apesar da ação de salvaguarda ter iniciado de forma aleatória pelos funcionários da RFFSA, com o propósito de rememorar uma época em que a ferrovia estava operando, a partir da veneração dos seus tempos áureos e os bons momentos que nela ocorreram, a tentativa de constituir um lugar da memória ferroviária gaúcha só foi possível por intermédio da iniciativa do governo federal. Então para compreendermos melhor a função do CPHFRGS, em primeiro lugar é preciso entender a preservação de bens culturais pelo Estado como uma prática política seletiva (FONSECA, 2009) e considerar que “a interpretação desses valores se dava dentro dos limites conceituais e das condições políticas vigentes, e era legitimada pela autoridade de quem os atribuía”. (FONSECA, 2009, p.169).

²⁵ Trecho do relato de DLS retirado da entrevista concedida no dia 20/08/2016, em POA.

Assim, pode-se ver que o museu ocupa um lugar especial na gestão da memória dos indivíduos, mas também de grupos e instituições sociais. Lugar para lembrar, para comemorar e celebrar e lugar onde se operam as escolhas do que deve ser lembrado ou esquecido, perpetuado para o futuro ou relegado à morte e ao desaparecimento. (POSSAMAI, 2001, p. 109).

O museu, assim, não apenas constrói significações em torno do objeto, mas também reforça os sentidos já previamente existentes antes do material ser introduzido na instituição. (POSSAMAI, 2001). Nessa atribuição de valores aos vestígios percebidos pelo homem ou criados por ele, o CPHFRGS estabeleceu também uma noção de patrimônio pela simples razão de que atribuiu aos objetos da ferrovia significados, funções e valores onde estiveram presentes diversas representações, das quais foram “[...] elaboradas no sentido de enunciar e definir uma determinada realidade”. (POSSAMAI, 2001, p.89).

*“Aí, quando apareceu a necessidade de criar um acervo pra esse museu que estava sendo montado em São Leopoldo , partiu desses que já existia parte em Porto Alegre, parte em outros pontos do interior, cada um tinha um pouquinho dentro escritório, coisa e tal. E tinham pessoas que tinham um acervo pessoal, assim que foram vendo que e doando pra esse museu. Então, se juntou muita coisa. É depois isso aí teve que ser selecionado pra ver o que era importante, o que não era dentro de uma tecnologia que só o pessoal que trabalha em museu entende. Então, foi organizado lá fotografias. Eles tinham bastante fotografias também até porque na época a rede tinha muitos locais onde ela guardava toda a sua papelada. E ela na época lá, eram três ou quatro lugares porque a Rede tinha ainda o prédio central aquele que fica na Voluntários da Pátria . Ela era distribuída por vários lugares da cidade, o principal era o edifício Eli, o edifício que fica hoje ali perto da na nova rodoviária ali que é uma casa comercial hoje que tinha um grande parte da Rede, tinha outra parte que onde ficava a direção que ficava no Palácio do Comércio e tinha também na rua ali perto [...] da estação rodoviária, ali tinha um outro prédio que tinha era ocupado pela Rede. Cada um tinha os seus papéis. Guardavam todos os arquivos e mais coisas. E aí quando foi pra passar pro novo e mais como tinha muita coisa prá guardar em Pestana mesmo. Na estação de Pestana tinha mais um local lá que guardava um monte de papelada. E aí quando a Rede foi pro prédio novo, que ficou pronto. Aí ela tinha que se livrar de tudo isso aí então foi muita coisa foi indo fora. Toda essa parte de papéis e coisa. A parte mais importante que era de pessoal , isso aí foi preservado, mas se perdeu muita coisa que teve que ir fora porque não cabia no novo prédio. Claro que se criou em Pestana também se aumentou a parte de guardar papelada, e se levou pra lá uma parte, mas grande parte foi fora. Então aí se perdeu muita coisa nessa transferência. Mas, mesmo assim como tinha mais outros locais no interior que tinham informações e documentos que comprovam daquela época Foi isso que foi feito. Pra se juntar e conseguir dar uma ideia do que foi antigamente a ferrovia.
[...] Essa montagem desse museu foi importante pra conseguir vamos dizer assim, a parte mais importante ser transferida pra lá que é todas as informações sobre a existência anterior, do que se fazia antigamente. Eu acho que isso aí representa*

muito para o RS ter esse museu aí, ativo e sempre assim, vamos dizer, melhorando.”
²⁶ (DLS).

Sendo assim, a constituição do acervo do CPHFRGS não foi uma ação patrimonialista inócua, pois imprimiu significados na medida em que esta dá testemunho “[...] dos valores que reinavam no momento de sua aquisição ou doação e vai exercer influência sobre qualquer tentativa no sentido de reorientar a instituição, de lhe atribuir, se for o caso, uma nova pertinência”. (POULOT, 2013, p.33). Então, o processo de musealização dos materiais históricos da ferrovia teve um caráter seletivo e político, carregado de subjetividades, vinculado a interesses pelos quais o Preserve/fe ficou encarregado de difundir os valores. “Por outro lado, do ponto de vista documental, a natureza empírica das fontes não pode ser desconsiderada.” (MENESES, 1994, p.16). Além disso, é preciso lembrar que o programa preservacionista garantiu a preservação do que de outra forma talvez tivesse desaparecido.

Mas, nem todo o material histórico teve mesmo destino. Houve várias denúncias que revelaram que a própria ferrovia descartara em grandes quantidades velhos sinos, aparelhos de telégrafos, relógios, marcadores, entre outros objetos que até então eram substituídos naturalmente por seus sucessores tecnológicos. (BUZELIN, 2010). Assim sendo, certas representações se sobressaem e definem o que deve ser conservado e recolhido, “[...] tem consequências para o que é destacado no museu como pertencente ao passado, assim como define as histórias que devem ali ser contadas”. (POSSAMAI, 2001, p.130).

A sua presença ou a sua ausência nos fundos dos arquivos, numa biblioteca, num terreno, dependem de causas humanas que não escapam de forma alguma à análise, e os problemas postos pela sua transmissão, longe de serem apenas exercícios de técnicos, tocam, eles próprios, no mais íntimo da vida do passado, pois o que assim se encontra posto em jogo é nada menos do que a passagem da recordação através das gerações. (LE GOFF, 1990, p.545).

Isso denota que preservar um vestígio do passado é perpetuar para as gerações futuras os significados a ele associados, pois a musealização pondera a informação apresentada pelos objetos em termos de documentalidade ²⁷, testemunhalidade e fidelidade. (CURY, 2005). Sendo assim, nenhum documento é neutro, pois sua produção e sua preservação são resultados de uma intencionalidade consciente ou inconsciente (LE GOFF, 1990), e isso demonstra que “[...] memória, preservação, musealização são atos políticos e temos de assumi-los como tal, [...]”. (RÚSSIO, 1984, p.88). No relato de LCV isso fica muito manifesto, principalmente quando

²⁶ Trecho do relato de DLS retirado da entrevista concedida no dia 20/08/2016, em POA.

²⁷ Documentalidade faz referência 05/09/2016 à capacidade do objeto museológico de ensinar algo a alguém. (CURY, 2005).

descreve o destino dos telegramas da VFRGS que não ficaram guardados no CPHFRGS, o que demonstra que funcionários da empresa ferroviária determinavam o que poderia ser lembrado, evidenciando que tinham consciência de que preservar um vestígio do passado seria eternizá-lo para as gerações futuras. :

*“Aí um dia comentando com alguém lá e tal, alguém que tinha cargo de chefia. Eu também um dia descobri um monte dessas cópias de telegramas então, mandei jogar tudo na fornalha de uma locomotiva à vapor porque eu não queria me comprometer. Bom, comprometer com o quê? Aqui ficou a pergunta até hoje. Foi uma lâstima porque também poderia ser um acervo que nós podia contar. Infelizmente, tava com medo.”*²⁸(LCV).

Entretanto, infelizmente essa atitude era uma prática recorrente dos funcionários da RFFSA e muitos documentos que atualmente poderiam responder a muitas perguntas não foram salvaguardados por receio do significado que poderiam ter nos dias de hoje. Porém, alguma coisa foi salva do esquecimento e alguns desses documentos, materiais audiovisuais e tridimensionais foram recolhidos de vários locais do Estado e abrigados no CPHFRGS, como podemos conferir nos documentos abaixo:

Fotografia 13 - Telegrama Emitido na Estação Ferroviária de Diretor Augusto Pestana

RFFSA - SR 6

BT-15

TELEGRAFO

RECEPCAO Estação D. A. PESTANA

Data Hora

Telegrafista CARIMBO

TELEGRAMA PROCEDENTE de

Número 1311... Palavras Data 6/3/85 Hora

Endereço AGENTE

M. G. S. 1119. G. S. T. R. 1. 1. 1. R R R F 6

VENCE ARMAZENAGEM NESTA A PARTIR DE 28-11-84
 FATURA SEM FATURAMENTO Nº 46.276 DE 22-11-84 -
 PROCEDENTE DE SANTA MARIA CONTENDO UMA CAIXA DE
 MADEIRA COM MODELOS ANTIGOS FORA DE USO REMETENTE
 MOP6 3.000 e DESTINATÁRIO R R F 6
 ORGANIZADO IC 46 Nº 43

R.F.F.S.A. - SUP. ST. PASTORAL
 TSP-01
 07 MAR 1985
 TELECOMUNICAÇÕES
 Hora - PORTO ALEGRE

PRADO LIMA
 AGENTE

MINISTRO 324 500 BR. 1-100 82/83

Fonte: Museu do Trem de São Leopoldo ([1874-1990]).

Fotografia 14- Documento Emitido na Estação Ferroviária de Cacequi

²⁸ Trecho da entrevista de LCV, jornalista da Comunicação da RFFSA. Entrevista concedida no dia 06/02/2017, em POA.

RFFSA
SR 6

Transporte em Serviço
Eletuado em trem de (1)

(1) Carga ou Passageiro

DA estação de **Caacemi** PARA a estação de **Porto Alegre** Nº 37118

Remetente **Agente** Destinatário **RRF-6** 2ª VIA Conhecimento

| Quant. de Volumes | DESIGNAÇÃO DO MATERIAL | Nº dos Carros | PESOS | | Observações | SERIE B |
|-------------------|--------------------------------|---------------|-----------|---------|----------------------------------|---|
| | | | Bruto | Líquido | | |
| | Acamp. Lâmpião de Tenda | | 06 | | Tora de uso. Para o Museu | RECEBI 03 de 11 de 1982 ASSINATURA: Agente (est. p. expedição): <i>[Assinatura]</i> RECEBI de de 19... ASSINATURA: Agente (estação destino): |

Data de expedição **03 de 11 de 1982** RECEBI de carter ou volumes acima conforme de de 19...

Ano do remetente **1982** Assinatura do destinatário

Categoria **A.A.E.E** Categoria

A 1ª VIA é enviada à Contadoria com a respectiva requisição (carta, mem. ou teleg.) - A 2ª VIA serve de conhecimento - A 3ª VIA acompanha o material - A 4ª VIA fica no talão.

Fonte: Museu do Trem de São Leopoldo ([1874-1990]).

Fotografia 15 - Documento Emitido na Estação Ferroviária de Rio Grande

REDE FERROVIÁRIA FEDERAL S.A.
Superintendência Regional - Porto Alegre

4ª VIA - PÚBLICO, CONTA E AVISO

DESPACHO DE PEQUENAS EXPEDIÇÕES
(TRAPEGO PRÓPRIO)

A ORDEM NÃO PORTADOR

NOTA FISCAL Nº **20-21/629**

MERCADORIAS ANIMAIS ENCOMENDAS

SERIE **05** Nº **75162** DATA **22/10/84**

CONDIÇÕES DO FRETE

PROCEDENCIA **RIO GRANDE 3/2**

DESTINO **43400**

REMETENTE **ALV-970**

ENDEREÇO **Arquiteto Augusto - estação**

DESTINATÁRIO **RUA 6.2000 (PRESENTES)**

ENDEREÇO

| QUANT. | ESPECIE | MARCA | DESIGNAÇÃO | PESO | DISTANCIA (KM) | TARIFA | RAZAO | FRETE |
|-----------|---------------|-------|-------------------|------------|----------------|-------------|-------|-------|
| 03 | bandas | | de arcação | 120 | 897 | 1449 | | |

VALOR DECLARADO

TOTAL DO FRETE

OBSERVAÇÕES **debito nos/74.000**

TAXAS

TOTAL A PAGAR

RUBRICA/RESPONSAVEL **Jussara 57762**

QUANTIA POR EXTENSO **nos int.**

MATRÍCULA

TV 43-2

Fonte: Museu do Trem de São Leopoldo ([1874-1990]).

A partir dos depoimentos e da documentação administrativa, podemos averiguar que as peças da ferrovia vieram de vários municípios do RS, como de Diretor Pestana, Cacequi e Rio Grande. Desses bens ferroviários recolhidos foram escolhidos vestígios que preferencialmente recordavam a ocupação das regiões, a evolução das cidades, o desenvolvimento tecnológico e da história nacional. Sendo assim, os materiais históricos que constituíram as coleções: acessórios, arquitetura, equipamento, iconografia, miniatura, mobiliário, numismática, passagem, placas, relógio, sinalização, telefone/telégrafo foram selecionados no CPHFRGS para comunicar sentidos e valores determinados pelo Preserve/fe. Chamou-nos atenção, contudo, o seguinte fato: as peças da instituição eram oriundas de diversos locais do Estado e, no entanto, na documentação do Museu do Trem-SL não consta essa informação. Buscamos nas fichas de catalogação alguma informação e encontramos uma orientação que deixava claro que não se tinha interesse em discriminar a origem física; porém, exigia-se a descrição da procedência histórica (VFRGS/RFFSA). (RFFSA, 1986a). Presumimos, então que a falta de identificação da origem física da maior parte das peças tenha ocorrido devido à ideia de representação de unidade que se pretendia transmitir no discurso produzido com a constituição do CPHFRGS.

No entanto, o material histórico do CPHFRGS não era composto somente pelo acervo tridimensional. Também existiam documentos ²⁹ e audiovisuais ³⁰ que foram resultados das atividades funcionais das entidades públicas VFRGS/RFFSA. Tanto os documentos como os audiovisuais foram produzidos “[...] com a finalidade de informar, dispor, provar e testemunhar”. (BELLOTTO, 2010, p.77-78.) Sendo assim, os centros de preservação criados no Brasil pelo Preserve/fe foram organizados para receber diversos tipos de acervos, o que se tornou uma característica dessas instituições . Então, o CPHFRGS é uma instituição museológica com a qualidade de possuir um acervo eclético e é um exemplo do que Meneses (1994) aponta nessa situação: “Paradoxal é que possam até mesmo ocorrer casos de pacífica convivência entre documentos e objetos históricos, na mesma instituição”. (MENESES, 1994, p.21). A entrevista da museóloga do Preserve/fe Maria Thereza Kahl Fonseca para o jornal VS dá-nos indícios de que os agentes do governo federal intencionalmente buscavam todos esses materiais históricos com diversas tipologias :

²⁹ Seus suportes são tradicionais apresentados em forma de documentos avulsos, livros técnicos e históricos, revistas informativas ou técnicas, telegramas ou desenhos técnicos, etc.

³⁰ Os audiovisuais são compostos por fotografias em papel, negativos de vidro, vídeos em fita cassete e slides.

Há muitos documentos abandonados atualmente na Estação Nilo Peçanha em Porto Alegre, que começarão a ser catalogados e guardados para que historiadores e pesquisadores possam desenvolver sua recuperação.

Duas locomotivas Maria Fumaça deverão ser trazidas para ocupar os trilhos reimplantados em frente a estação. Uma virá de Santa Maria e a outra de Tubarão(SC). Haverá também um vagão onde serão apresentados audiovisuais didáticos para quem quiser visitar o museu. (RESTAURAÇÃO, 1985, p.6).

Após a inauguração, o acervo do CPHFRGS continuou ampliando-se a partir de doações de acervos pela comunidade e de ferroviários, mas, principalmente, por meio de transferências de materiais históricos dos recintos ferroviários para a instituição, como podemos perceber no quadro 3:

Quadro 3 - Acervo Doado por Particulares e Transferências

| PERÍODO | ACERVO DOADO POR PARTICULARES E TRANSFERÊNCIAS | QUANTIDADE |
|-----------------------|--|---|
| MAR./ DEZ. DE 1985 | ACERVO TRIDIMENSIONAL | 21 |
| 1986 | PEÇAS, TRANSFERÊNCIA DE CONJUNTO DE LOUÇAS, DOCUMENTOS DO DEPÓSITO DA RFFSA DE DIRETOR PESTANA E FOTOGRAFIA DE PARTICULARES. | 12 PEÇAS E O NÚMERO DOS OUTROS ITENS NÃO FORAM INFORMADOS |
| 1987 | PEÇAS E MATERIAL FOTOGRÁFICO | NÃO INFORMADO |
| 1988 | FOTOGRAFIAS, PEÇAS E PRINCIPALMENTE DOCUMENTOS. | NÃO INFORMADO |
| 1989 | FOTOGRAFIAS, PEÇAS E PRINCIPALMENTE DOCUMENTOS TRANSFERIDOS. | QUANTIDADE NÃO INFORMADO |

Fonte: Elaborado pela autora, com base em RFFSA (1985, 1986b, 1987a, 1988, 1989).

3.3.4 O que Significou a Musealização do Acervo do CPHFRGS

Como já foi visto, os Centros diferenciavam-se de museus por possuírem características mais flexíveis e conforme investigação de Matos (2015), “[...] os centros e núcleos assumiram a configuração de complexos com multiespaços nos quais eram dispostos bens móveis, materiais rodantes, documentos e demais objetos”. (MATOS, 2015, f.203). Dessa forma, os

centros de preservação no Brasil seguiam algumas atribuições básicas estabelecidas nas diretrizes do Preserve/fe:

- 1- Tombar, fichar e catalogar todo o acervo, compreendendo peças, documentos e fotografias, segundo as normas museológicas e a metodologia implantada pelo Preserve/MT;
- 2- Conservar e expor ao público o acervo histórico;
- 3- Cuidar da manutenção do prédio em que se instalam;
- 4- Organizar e manter a reserva técnica, assim como os arquivos, as mapotecas e as bibliotecas;
- 5- Promover a restauração de peças, documentos e fotografias, sempre cuidando para que a mesma seja feita por técnicos especializados;
- 6- Programar e executar exposições temporárias que dinamizam os centros;
- 7- Promover integração Museu/Escola através de visitas orientadas;
- 8- Dinamizar a relação Museu/Comunidade, promovendo ou cedendo os espaços de centro de preservação para que neles sejam realizadas atividades culturais;
- 9- Integrar os centros de preservação a programações turísticas a nível regional. (RFFSA, 1986a).

A partir da leitura das atribuições averiguamos que a documentação emitida sobre o objeto era a primeira responsabilidade que os centros de preservação deveriam cumprir, pois “[...] constitui um meio de acesso informacional aos bens culturais, que subsidia a gestão do acervo e o desenvolvimento de diferentes atividades do museu, nas áreas de pesquisa, educação e difusão”. (JULIÃO, 2006, p.97). Desse modo, o acervo ferroviário depois de ser selecionado e recolhido para o CPHFRGS vinculou-se a uma documentação a seu respeito, com o objetivo de interpretar as informações contidas e de criar um instrumento de pesquisa, na forma de inventário e de fichas de catalogação. A documentação seguia as *Diretrizes para a instalação dos centros de preservação da história ferroviária* elaboradas pela coordenadora Carrazzoni, onde constam as normas museológicas e a metodologia implantada pelo Preserve/MT, das quais todos os centros deveriam utilizar para organizar os arquivos e fichas de maneira padronizada ³¹. Conforme entrevista de MTKF, “[...] o acervo ferroviário não era diversificado, portanto não havia necessidade de adequação.” ³² Dessa maneira, o acervo selecionado e recolhido para o CPHFRGS foi inscrito no Livro Tombo, recebendo fichas catalográficas que descreviam algumas informações sobre o material histórico. Nos anos de atuação do Preserve/fe no CPHFRGS foram registrados os bens que chegavam à instituição. De acordo com as informações coletadas nos relatórios anuais elaborados pela diretora e museóloga Clarissa Oliveira de Carvalho, os números de bens registrados de 1985-1989 foram estes:

Quadro 4 - Bens Tombados

³¹ Ver fotografia nº 16 e nº17.

³² Trecho do relato de MTKF, museóloga do Preserve/fe. Entrevista concedida no dia 11/03/2016, por e-mails.

| PERÍODO | BENS TOMBADOS | Nº DE BENS TOMBADOS |
|------------------------|--|----------------------------|
| MAR. A DEZ. DE 1985 | ACERVO TRIDIMENSIONAL + ACERVO DOCUMENTAL + FOTOGRAFIAS | 972+172+752 |
| 1986 | ACERVO TRIDIMENSIONAL+ FOTOGRAFIAS | 61+1160 |
| 1987 | PEÇAS E MATERIAL FOTOGRÁFICO, DOCUMENTOS, LIVROS | 3552 |
| 1988 | CONCLUSÃO DO TOMBAMENTO DO ACERVO RECEBIDO DESDE 1985 | NÃO INFORMADO |
| 1989 | CONCLUSÃO DO TOMBAMENTO DO ACERVO RECEBIDO DESDE 1985 | NÃO INFORMADO |

Fonte: Elaborado pela autora, com base em RFFSA (1985, 1986b, 1987a, 1988, 1989).

Com relação ao tombamento, MTKF em seu depoimento deixou claro que o Preserve/fe não tinha poder de tomba qualquer bem móvel da União, mas podia fazer o inventário das peças de interesse histórico que fariam parte do CPHFRGS. Sendo assim, para Carrazzoni *tomb* seria fazer um registro em Livro Tombo e em seu desdobramento que seriam as fichas técnicas de todo o material histórico incorporado que entrasse no centro de preservação (RFFSA, 1986a). Nesse caso, *tomb* teria o sentido de inventariar. “O código de inventário corresponde ao registro individual de identificação e controle do objeto dentro do Acervo do Museu, podendo combinar letras e números, conforme critérios preestabelecidos.” (JULIÃO, 2006, p.48). Segundo, os critérios pré-estabelecidos no CPHFRGS o início do código corresponde ao número de acervos já incorporados, seguido do ano da inclusão do objeto na instituição e da quantidade de objetos da mesma coleção já catalogados. Cada coleção recebeu uma letra ou abreviação. Os relógios, por exemplo, eram identificados com a letra R (RFFSA, 1986a). Então, no Livro Tombo³³ e nas fichas catalográficas foram inscritos os vestígios do passado

³³ Por meio da pesquisa no livro tombo do CPHFRGS percebemos que foi na época do Preserve/fe que se constituiu quase que na totalidade o acervo da instituição. A dimensão do acervo foi inventariada no ano de 2008, já na gestão da prefeitura Munc. de São Leopoldo. No documento constam os seguintes dados: Total do acervo bibliográfico (livros e publicações): 344 unidades. Total do acervo documental (pertencentes aos departamentos da VFRGS/RFFSA): 1738 unidades. Total de fotografias: 8744 unidades. Total de caixas de slides: 110, dentre elas, 4 vazias. Total do acervo tridimensional: 1112 itens, conforme Termo de Permissão de Uso (TPU): 837 itens localizados, 275 itens não localizados e 343 itens a aditar (inventário de 2008). Colocamos esses dados, para apresentar de forma quantitativa o acervo doado e transferido para o Museu do Trem na década de oitenta. (BRASIL, 2008).

considerados de valor histórico para as ferrovias e sobre eles foi registrado aquilo que foi considerado importante colocar em destaque ³⁴.

Quando nós musealizamos objetos, ou seja, quando recolhemos objetos como testemunhos, nós os musealizamos porque eles são testemunhos, são documentos e têm fidelidade. São critérios que nos orientam, portanto, no reconhecimento de determinados vestígios, de determinados resíduos, de dados concretos ou de registros de fatos menos materiais, que simplesmente vamos pôr em evidência. (RÚSSIO, 1984, p. 61).

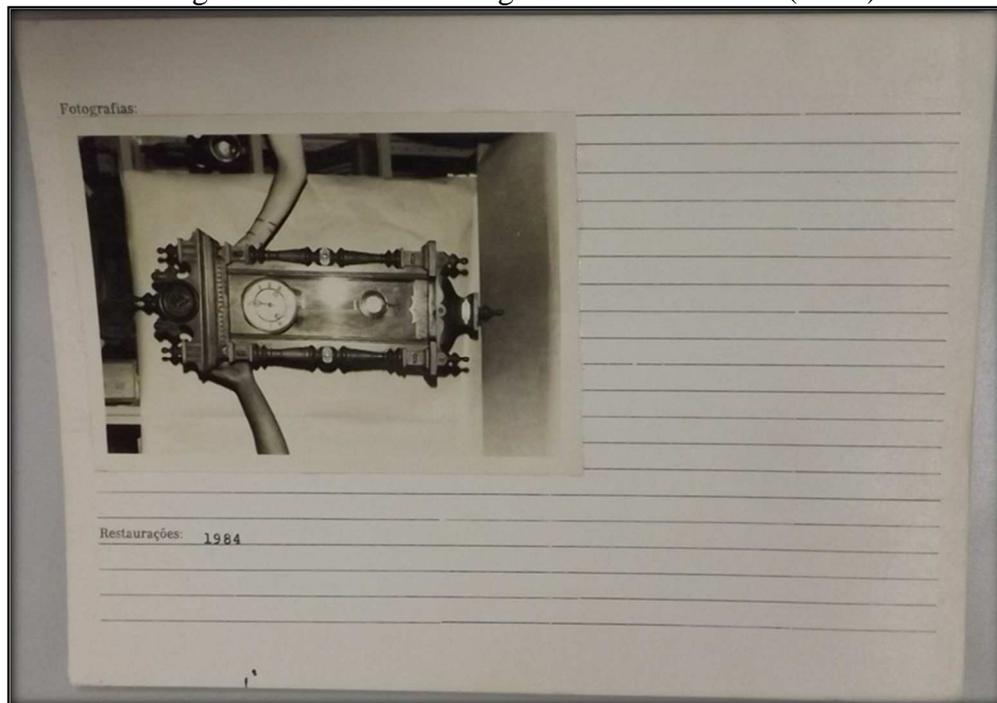
Fotografia 16 - Ficha Catalográfica do CPHFRGS (frente)

| REDE FERROVIÁRIA FEDERAL S.A. Superintendência Regional Porto Alegre | | CLASSIFICAÇÃO DE PEÇAS DO MUSEU | |
|---|--|---------------------------------|----------|
| Peça: | RELÓGIO (de parede) | Nº de Registro: | 2.983.92 |
| Origem da Fabricação: | | Ano: | |
| Fabricante: | | | |
| Marca: | UNGHANS/5 / J (no marcador) / V. F. R. G. S OFF TELEG Nº 19 | | |
| Material: | madeira, metal, louça, vidro | | |
| Dimensões: | mostrador: diâm. 1,45cm; caixa: comp. 3,35cm; larg. 1,66cm; alt. 96cm | | |
| Descrição: | Mostrador em louça; números em algarismos romanos; pêndulo em metal com medalhão em louça decorado com letras R e A ladeados de motivos vegetais; caixa com laterais torneadas e aplique torneado na parte superior com medalhão em relevo reproduzindo o focinho de leão estilizado; aplique torneado na parte inferior; apliques de metal. | | |
| Estado de Conservação: | excelente | | |
| Gráfica SR6 - 500 Fichas - 03/83 | | | |

Fonte: Museu do Trem de São Leopoldo ([1874-1990]).

³⁴ O Livro Tombo e as fichas catalográficas serviram como fonte para averiguarmos a quantidade de acervo que entrou no período que o Preserve/fe atuou e também sobre a tipologia das coleções do acervo tridimensional.

Fotografia 17 - Ficha Catalográfica do CPHFRGS (verso)



Fonte: Museu do Trem de São Leopoldo ([1874-1990]).

Na ficha catalográfica podemos observar a técnica de informação museográfica ³⁵ que predominava na documentação sobre o acervo do CPHFRGS. O catálogo é visto por nós como um documento importante, pois foi utilizado como meio de comunicação típico e objetivo para difusão das pesquisas e propostas do museu, utilizando seus próprios meios de interpretação. “Em geral, os museus criam as fichas catalográficas conforme suas necessidades informacionais e seu perfil.” (YASSUDA, 2009, f.58). Como se pode observar na ficha catalográfica (fotografia nº 16 e 17), o método adotado no CPHFRGS não diferia da prática da maioria dos museus “[...] tradicionalmente centradas nas propriedades físicas dos objetos, [...]”. (FERREZ, 1991, p.09). Priorizando as informações intrínsecas do objeto, os agentes do Preserve/fe deixaram muitas lacunas com relação às informações referentes aos seus contextos. Segundo Ferrez (1991), a assimilação dos elementos extrínsecos é tão ou mais importante que as intrínsecas, pois reconstituem a história do objeto e, portanto, é a razão de seu valor histórico na instituição. Isso significa que se a documentação negligencia essas informações, “[...] os museus, sobretudo os de caráter histórico, correm o risco de ser repositórios de objetos sem

³⁵ As referências bibliográficas utilizadas pela museóloga e diretora do CPHFRGS para embasar os estudos técnicos organizacionais da instituição conforme as normas do Preserve/fe foram: -Programa de Preservação do Patrimônio Histórico do Ministério dos Transportes – Documento nº1 /1980-1982 – RFFSA - Orientação para o tombamento de acervo- Museu Ferroviário de Curitiba/PR - Relatório de classificação técnica – Museu ferroviário de Curitiba/PR - Polígrafo: Museologia – Museu Histórico Julio de Castilhos/RS - Museologia e museografia – Universidade do Rio de Janeiro/RJ. (RFFSA, 1986a).

passado, que só poderão ser analisados e interpretados por suas propriedades físicas, limitando o trabalho da Museologia / Museografia de comunicar”. (FERREZ, 1991, p.06). Sendo assim, “[...] o registro de tais informações seria uma forma de perpetuação da memória vinculada ao artefato, assim, em diferentes épocas e por diferentes grupos, podem-se atribuir sentidos diferentes aos objetos”. (YASSUDA, 2009, f.108).

A sua presença ou a sua ausência nos fundos dos arquivos, numa biblioteca, num terreno, dependem de causas humanas que não escapam de forma alguma à análise, e os problemas postos pela sua transmissão, longe de serem apenas exercícios de técnicos, tocam, eles próprios, no mais íntimo da vida do passado, pois o que assim se encontra posto em jogo é nada menos do que a passagem da recordação através das gerações. (LE GOFF, 1990, p.545).

Então, o Preserve/fe utilizou-se dos centros de preservação para rememorar “a evolução e tecnologia dos transportes no Brasil” “visando sua recuperação como fonte de informação para o público em geral e pra os estudiosos, particularmente” (BUZELIN,2010); logo, foi organizado um acervo para ser usado como fonte primária, “isto é todos os testemunhos deixados por uma época sem duvidar de sua utilização futura pelos historiadores”. (NORA, 1993, p.22). Portanto, a constituição do acervo ferroviário gaúcho não foi uma reunião ao acaso de curiosidades, mas uma série de seleções dos objetos antes e durante a atuação do Preserve/fe para compor o acervo do CPHFRGS em razão do seu valor histórico para os pesquisadores e como recurso para a instrução pública. Conforme Julião (2006), nesse processo, os museus estabelecem-se como lugares por excelência, nos quais se formaliza a transformação dos objetos em documentos ou bens culturais. Por meio dessa mudança, os materiais perdem a sua função utilitária, mas migram para “[...] o campo ideológico que os consagra como relíquias, raridades ou curiosidades, destinados a fazer lembrar acontecimentos, para o âmbito cognitivo, tornando-se suportes de informação, a partir das quais é possível construir conhecimento”. (JULIÃO, 2006, p.100).

Portanto, “o objeto museológico, enquanto representação da memória adquire um valor simbólico dentro do âmbito a que denominamos patrimônio cultural” (YASSUDA, 2009, f.68), cuja atribuição depende em parte da própria posição dos agentes concedentes desse predicado na sociedade, da sua época e da sua organização mental “[...] que, insere-se numa situação inicial que é ainda menos ‘neutra’ do que a sua intervenção traz [...]”. (LE GOFF, 1990, p.549). Nesse sentido, Matos (2015) adverte que nas práticas preservacionistas do Preserve/fe há uma conexão direta com os materiais históricos “[...] não por acaso decorrente dos modelos existentes no que se refere à preservação de legados históricos e artísticos, vigentes até a década de 2000, época em que os bens culturais ou imateriais assumem importância no meio protetivo

e preservacionista”. (MATOS, 2015, f.199). Então, o CPHFRGS seguiu os modelos existentes com respeito à preservação, como podemos averiguar no depoimento de MA ³⁶ que nos contou que não havia interesse pelos agentes do Preserve/fe em trabalhar com história oral. Além disso, declarou que a preservação foi pensada mais no sentido de preservação dos bens materiais.

Então, os agentes do Preserve/fe preocupados em preservar os vestígios (arquivos, objetos, etc.) que tinham por vocação fixar o passado nos centros de preservação divulgaram o termo *memória ferroviária* em combinação com a preservação de objetos referentes à ferrovia e às estratégias de difusão da história ferroviária. Portanto, o acervo ferroviário foi conservado pelos agentes do Preserve/fe para construir uma narrativa que além de rememorar o desenvolvimento das cidades e da evolução tecnológica, também serviu para saudar os atos perpetrados pelo Estado nacional como empreendedor da conquista do território e do desenvolvimento econômico. (PROCHNOW, 2014). Isso é perceptível por meio da análise da narrativa, onde é possível perceber o caráter legitimador que o discurso do Preserve/fe buscava a partir da utilização da expressão *memória ferroviária* incorporada aos bens da estrada de ferro brasileira. São as implicações que o termo sofreu ao ser utilizado pelos agentes do programa preservacionista que serão consideradas a partir de agora.

3.4 A Associação dos Termos ‘Memória Ferroviária’ e ‘Memória’ com a Preservação do Acervo Ferroviário pelo Preserve/fe

Ao analisar as fontes, percebemos que inicialmente, o Preserve não empregava a expressão, como podemos averiguar no trecho da Portaria nº 292, de 24 de abril de 1980, da Secretaria Geral que cria o Programa de Preservação do Patrimônio Histórico, contudo, menciona que o principal objetivo do projeto era “conhecer o material histórico do Ministério dos Transportes, cuidar da sua preservação e restauração e reuni-lo em local apropriado, no sentido de documentar a evolução da tecnologia dos transportes do Brasil”. (BRASIL, 1982a, p.11). Anos depois da inauguração do programa preservacionista, o Ministério dos Transportes, mediante a Portaria nº 126 de 01 de fevereiro de 1983, resolve:

Instituir o PRESERVE – Programa de Preservação do Patrimônio Histórico do Ministério dos Transportes, que tem como objetivo a preservação do acervo histórico da evolução tecnológica dos meios de transportes no Brasil, especialmente as atividades de localização e identificação de documentos e peças de valor histórico e

³⁶ Trecho do relato de MA, jornalista da Comunicação Social da RFFSA. Entrevista feita no dia 03/03/2016, em POA.

artístico e as de promoção da recuperação e restauração de material e construções para a memória do Setor. (BRASIL, 1985b, p.60).

Ao compararmos as duas portarias - nº 292 e nº 126 -, observamos que o objetivo principal de localizar e preservar o acervo histórico da evolução tecnológica dos meios de transporte no Brasil permanece sendo o mesmo, mas ao lermos a portaria criada em 1980 não constatamos o termo *memória ferroviária*. Conjecturamos que o fato do grupo de coordenação do programa estar constituindo-se e reconhecendo o material histórico no período que compreende entre 1980 -1983 leva-nos a acreditar que o uso da expressão na portaria não foi feito por esse motivo. Já na portaria de 1983 consta a utilização desse termo devido às transformações que o projeto sofreu; ou seja, na medida em que a coordenação do Preserve foi tomando conhecimento do acervo que havia sido guardado por alguns funcionários e nas superintendências regionais, tão logo compreendeu o forte apego que tinham com esse patrimônio. Essa afeição era percebida pela preocupação que os ferroviários tinham em manter a presença de seus acervos nas suas regionais para transmitir as recordações da ferrovia local para as gerações futuras. Acreditamos que ao reconhecer a afeição que os ferroviários tinham com os seus pertences, o grupo de coordenação modificou o projeto.

Essas alterações podem ser vistas na portaria estabelecida em 1983. O formato do programa transformou-se, pois não se menciona mais a ideia de reunir o material histórico em um local apropriado, pois, conforme Buzelin (2010) a proposta inicial contemplava a formação de um Museu Nacional dos Transportes, cuja sede seria em Brasília, DF. Então, supomos que coordenação ao manter o acervo nas suas regionais acabou reconhecendo a importância das *memórias* em torno da ferrovia. Sendo assim, concluímos que o termo *memória* foi citado pela primeira vez na documentação oficial do Preserve em 1983 devido ao reconhecimento do valor histórico para as comunidades que resguardavam o acervo ferroviário. No entanto, no ofício fica evidente que o patrimônio ferroviário equivale à memória ferroviária; isto é: a memória ferroviária é o patrimônio ferroviário; o patrimônio ferroviário é a memória ferroviária. (PROCHNOW, 2014).

O termo mencionado também é encontrado em outros documentos do programa preservacionista, como no relatório de atividades do Preserve 1980-1984, nos catálogos³⁷ de inauguração do Centro de Preservação da História Ferroviária de Recife e do Centro de Preservação da História Ferroviária do Rio Grande do Sul. Nos relatórios de atividades, José Carlos Dias de Freitas³⁸ faz menção à preservação da memória dos transportes como um tributo

³⁷ Não tivemos acesso a todos os catálogos de outros centros de preservação.

³⁸ Secretário-Geral e Presidente da Comissão de Coordenação das Atividades do Preserve.

a todos os ascendentes que salvaguardaram o patrimônio. (BRASIL, 1985b). No catálogo do Centro de Preservação da História Ferroviária de Recife, Gilberto Freyre apresenta a publicação congratulando o Ministério dos Transportes por prestigiar cada vez mais a preservação da memória dos transportes brasileiros. (BRASIL, 1982b). Já, no catálogo do Centro de Preservação da História Ferroviária do Rio Grande do Sul o termo *memória* foi utilizado com bastante frequência nos comentários de apresentação. Como no texto de Cloraldino Soares Severo ³⁹ que emprega a expressão em diversas ocasiões:

[...] vem cuidando o Ministério dos Transportes cuidando, também, da valorização do homem, através da preservação da memória de suas ações e realizações, ao longo dos tempos. (BRASIL, 1985a, p.07).

No Rio Grande do Sul, a preservação da memória dos nossos ascendentes nos possibilita identificar o extraordinário papel sócio-econômico da ferrovia [...]. (BRASIL, 1985a, p.07).

[...] e o passado, perpetuado na memória dos feitos de nossos antepassados, resguardados e reunidos na velha estação, [...]. (BRASIL, 1985a, p. 7).

Como podemos examinar, o Ministro dos Transportes utiliza a expressão *memória* principalmente, com o sentido de relembrar os acontecimentos gloriosos do passado, o que nos remete às ideias de Candau (2016) sobre a memória longa ⁴⁰. De acordo com o autor, a memória longa apresenta as memórias fortes de uma coletividade que organiza uma representação de suas características, de sua história e de seu porvir referenciando “[...] a origem da ideologia dos ‘velhos bons tempos’, nostalgia de um passado idealizado [...]”. (CANDAU, 2016, p. 88). Sendo assim, esse esforço em perpetuar os fatos, os personagens ou os momentos cristalizados foi feita a partir das escolhas e hierarquizações dos acontecimentos que deveriam ser lembrados. Portanto, foi utilizada a expressão *memória* na reconstrução do passado que valorizou os tempos mais antigos e apresentada tanto no catálogo do CPHFRGS como nas outras publicações do Preserve/fe que já foram mencionadas. No entanto, o programa preservacionista articulou de várias maneiras o emprego da expressão *memória*. Além de representar a nostalgia dos “velhos bons tempos” nas suas publicações, também aparece com frequência à vinculação do termo com o suporte de recordação do passado da estrada de ferro brasileira.

[...] o Centro de Preservação da História da Ferrovia do Rio Grande do Sul, que em São Leopoldo e em sua Estação Ferroviária pioneira abrigará a memória deste meio de transporte em solo gaúcho. (BRASIL, 1985a, p.12).

³⁹ Ministro dos Transportes no período que compreende a 11 de maio de 1982 até o dia 14 de março de 1985.

⁴⁰ “A memória longa ignora a cronologia rigorosa da História e suas datas precisas que balizam o fluxo do tempo.” (CANDAU, 2016, p.87).

Esse fragmento foi retirado do catálogo do CPHFRGS, escrito pelo engenheiro Antonio Carlos Carrion Vidal de Oliveira que nos dá a impressão de desprover da memória o seu caráter dinâmico, pois ao analisarmos o trecho percebemos que ele desenvolveu a tendência de reduzir a *memória* objetivamente a seus vetores e fica evidente a conotação de que “[...] as coleções arquivísticas são tomadas por ‘memória da indústria no país’[...]”. (MENESES, 1992, p.19). Sendo assim, consideramos que a *memória* foi matizada pelo Superintendente Regional da RFFSA de forma conservadora, pois valeu-se da fetichização para transformar a *memória* em instrumento de legitimação potenciada pelo valor “cultural” (MENESES, 1992), o que não difere das concepções de *memória* que eram habitualmente utilizadas pelo Estado e por seus técnicos na década de oitenta. Nesse sentido, estamos considerando a memória como uma construção social como uma intervenção de elaborações e reelaborações do passado no campo coletivo.

Como um constructo social, a memória também revela representações incluídas no âmbito afetivo. Com essa acepção, os objetos são vetores com atribuições de potencializar a rememoração e a celebração por meio da mobilização da área afetiva, pois têm a capacidade de fazer lembrar “uma época, ou alguém, evocar o nome de uma pessoa pública, evocar valores e virtudes, comemorar acontecimentos, tornar presente um grupo ou instituição, imortalizar uma pessoa, venerar alguma coisa ou alguém”. (POSSAMAI, 2001, p.98). O trecho de apresentação de Maria Elisa Carrazzoni no catálogo do CPHFRGS aborda essa questão ao fazer referência à reconstrução da estação com um significado simbólico: “Decidimos pela reconstituição desses elementos levando em conta o critério por nós chamado de ‘memória afetiva’”. (BRASIL, 1985a, p.09).

Então, o Preserve/fe utilizou com bastante frequência os termos *memória* e *memória ferroviária* vinculando-os aos “velhos bons tempos” e ao material histórico preservado por ela e, desse modo, também potencializou o desencadeamento da memória afetiva nas pessoas. Nesse sentido, Buzelin (2010) coloca em seu blog o sentimento de gratidão pelo programa preservacionista por ter contribuído para a preservação do patrimônio histórico e memorial ferroviário, pois segundo o autor, o projeto não se deteve somente às locomotivas e aos vagões, mas também ao fato de ter abordado vários temas ligados à ferrovia. (BUZELIN, 2010).

Portanto, estamos falando de uma *memória ferroviária* que estava sendo apreendida e utilizada para agir na preservação do patrimônio ferroviário e pela qual os interesses em sua enunciação publicados em catálogos e periódicos serviram para legitimar a narrativa governamental “[...] que buscavam convencer a população de que as ferrovias eram passado e de que o moderno seriam as rodovias”. (PAULA, 2000 apud PROCHNOW, f.24). Nesse

sentido, buscou-se construir um discurso a partir do programa preservacionista com o intuito de convencer a sociedade de que o desmantelamento da ferrovia e a posterior privatização dela seria a melhor decisão tomada pelo Estado Nacional, ou seja, procurou-se mitigar o caráter negativo de tal empreendimento. (PROCHNOW, 2014).

3.4.1 No CPHFRGS foi utilizado o Termo *Memória e Memória Ferroviária*?

Anteriormente, pudemos ver que os termos *memória* e *memória ferroviária* foram constantemente utilizados nas publicações do Preserve/fe. Agora, instigados pela ideia de Prochnow (2014) que em sua dissertação afirma que os termos mencionados não foram utilizados pelos centros de preservação criados entre 1981 e 1992, seguiremos falando sobre os usos das expressões, porém analisando seus empregos na documentação administrativa do CPHFRGS.

Prochnow (2014) a partir da metodologia proposta por Koselleck para uma história dos conceitos buscou elementos significativos para abordar o conceito de *memória ferroviária* e atenta em seu trabalho “[...] para o fato de que os centros de preservação criados entre 1981 e 1992 não adotaram o termo memória, muito menos o de memória ferroviária”. (PROCHNOW, 2014, p.26). No entanto, contestamos a sua afirmação adotando as ideias de Candau (2016) e Halbwachs (2006) sobre memória e considerando que utilizamos outras fontes documentais que certamente não foram usadas por Prochnow (2014). Ao contrário do que assegura, no CPHFRGS na década de 1980, sob a direção da museóloga Clarissa Oliveira de Carvalho e coordenada pela secretaria executiva do programa, utilizou-se do termo *memória* na documentação administrativa do CPHFRGS. Ao averiguarmos as fontes, constatamos que houve menção do termo *memória* com bastante frequência, porém não foi utilizada a expressão *memória ferroviária* nos documentos administrativos da instituição pesquisados, como podemos observar:

Logo, museu e bandeira são bens materiais relacionados com as tradições culturais de um povo. Sendo assim, devemos respeitá-los, pois a bandeira nacional é o nosso símbolo maior e o Museu do Trem é um bem que resguarda parte da nossa memória. (RFFSA, 1987b)

Preservar a memória do Ministério dos Transportes é conhecer e desenvolver tecnologia para o avanço do país. (RFFSA, 1987c).

Nos trechos retirados de fontes documentais, podemos perceber o uso do termo *memória* no CPHFRGS e, mediante sua análise, a partir das ideias de Halbwachs (2006), Catroga (2001) e Candau (2016), conseguimos refletir a respeito da importância das memórias reconstruídas e

reconstituídas que buscam novos consensos nacionais e sociais, o que fica evidente principalmente no primeiro fragmento que associa um símbolo nacional com a missão do museu. Também percebemos que o CPHFRGS coloca-se como o legítimo detentor da memória da estrada de ferro e desse modo, dispõe-se a apresentá-la para o público conhecê-la. No entanto, devemos considerar que as lembranças evocadas na documentação são representações parciais dos eventos do passado da ferrovia gaúcha e não se tratam do real acontecido como aparentemente os trechos sugerem. Sabe-se, contudo, que a memória institucionalizada pelos agentes do Preserve/fe no RS é socialmente construída, “[...] é óbvio que toda documentação também o é” . (POLLAK, 1989, p. 207). Portanto, a memória da estrada de ferro foi sempre permeada por escolhas feitas pela instituição do que é digno de ser lembrado ou não, porém, através das emoções que, segundo Halbwachs (2006) “[...] tendem a desabrochar em imagens e representações coletivas” (Halbwachs, 2006, p.123), o CPHFRGS conseguiu certa adesão social, fato que foi fortemente influenciado pelo importante papel que estava exercendo na proteção do patrimônio ferroviário.

Portanto, o Preserve/fe conseguiu constituir o CPHFRGS em um local de valor histórico, a primeira estação ferroviária do Rio Grande do Sul, e nela organizou um acervo de relevância qualitativa e quantitativa da estrada de ferro, sob o desígnio de que estava preservando a história e a memória da ferrovia. Sendo assim, o acervo formado na instituição foi concebido para guardar as recordações da estrada de ferro, sob o ponto de vista do governo federal. Fica a dúvida que Halbwachs (2006) aborda em seu livro *Memória coletiva* e que tentaremos responder através do estudo da inauguração e da primeira exposição do CPHFRGS: “Será que basta reconstruir (reconstituir) a noção histórica de um fato que certamente aconteceu, mas do qual não guardamos nenhuma impressão, para se constituir uma lembrança em todas as peças?” (HALBWACHS, 2006, p. 91).

4 A NARRATIVA PRODUZIDA NA INAUGURAÇÃO E NA PRIMEIRA EXPOSIÇÃO DO CENTRO DE PRESERVAÇÃO DA HISTÓRIA FERROVIÁRIA DO RIO GRANDE DO SUL

“Não há uma verdade que se auto apresente e que dispense a construção e o discurso. Se há discurso, há sujeito. Se há sujeito, há construção”. (REIS, 2003, p. 155).

Anteriormente, destacamos o valor histórico do antigo recinto da estação ferroviária de São Leopoldo e o tratamento do seu prédio que se adaptou às exigências do valor utilitário (RIEGL, 2014) abrigando um museu com espaço expositivo para a visitação. Com o objetivo principal de rememorar “[...] a evolução e tecnologia dos transportes no Brasil” (RFFSA, 1979, f.1) “[...] visando sua recuperação como fonte de informação para o público em geral e pra os estudiosos, particularmente” (RFFSA, 1979, f.1), os centros de preservação estabelecidos pelo Preserve/fe imprimiram representações a partir de um sistema ideológico articulado pelo próprio programa preservacionista. Os agentes do Preserve/fe tentaram tornar o CPHFRGS como lugar de memória da ferrovia gaúcha, por intermédio do qual passaram a reproduzir e a transmitir a partir dos suportes materiais sociais e simbólicos a recordação vivida como comemoração institucionalizada ¹.

Desse modo, na primeira parte deste capítulo, vamos estudar a organização da solenidade de inauguração e suas relações com a memória e a história, observando a institucionalização das “[...] representações da ancestralidade, em que o passado é reelaborado, estão presentes”. (WEBER, 2014, p.72). Além disso, analisaremos as representações construídas por meio da exposição museológica que explicita os objetivos do CPHFRGS, ou em outras palavras, que enuncia a versão da história da ferrovia que os seus organizadores pretendiam divulgar. Para esta parte da pesquisa, amparamo-nos principalmente em fotografias produzidas em 1985 e em documentos administrativos emitidos pelos próprios funcionários do Preserve/fe, que se encontram no Museu do Trem de São Leopoldo/RS. As fotografias aqui utilizadas como fontes são consideradas vestígios que foram produzidos com uma finalidade pré-determinada pelos agentes do Preserve/fe: a de conservar e atestar a festividade de inauguração do CPHFRGS e o seu espaço museológico instituído. Sendo assim, as fotografias não serão apreciadas como meras ilustrações, mas como um produto de um pensamento político

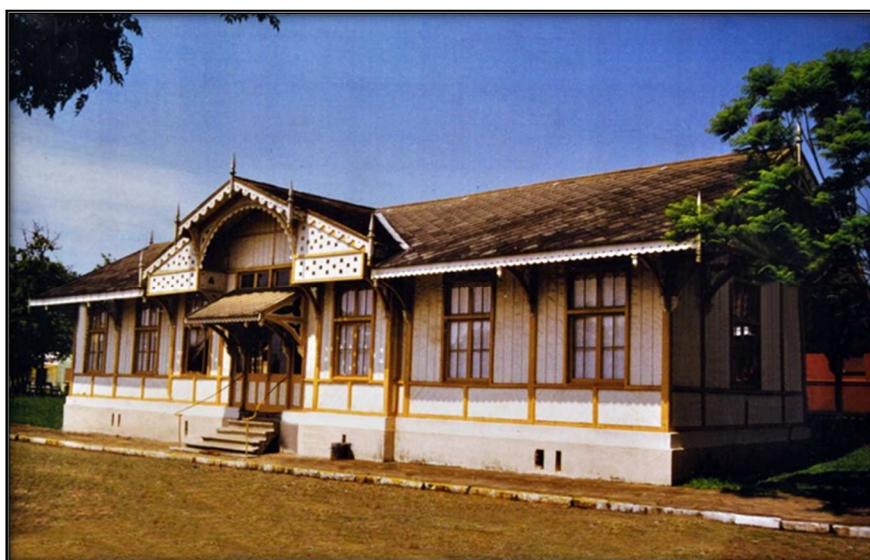
¹ “[...] domínio de repetição em que a memória pública aparece integrada num ordenamento do tempo comandado pelas políticas da memória”. (CATROGA, 2015, p. 14).

a que estavam atreladas. (KOSSOY, 2001). Como fonte essencial para discorrer sobre o assunto deste capítulo, a fotografia emitiu-nos uma série de dados que não poderiam jamais ser mencionados a partir da escrita, pois ela nos “[...] dá a noção precisa do microespaço e tempo representado, estimulando a mente à lembrança, a reconstituição, a imaginação”. (KOSSOY, 2001, p. 156).

Além disso, os objetos recolhidos às coleções e a formulação das exposições serão considerados como produções intelectuais e, desse modo, buscamos cruzar o valor de uso das peças expostas² com seu valor de representação, pois entendemos que não são objetos neutros já que “[...] a sua localização na exposição podem nos fornecer subsídios para a interpretação do discurso proposto pelo museu.” (LOPES, 2012, p.92). Portanto, poderemos refletir por meio dos vestígios, documentos, fotografias e memórias dos entrevistados sobre as condições que permitem sustentar um discurso histórico como representação e também examinar a maneira como a narrativa do CPHFRGS conduziu a apropriação da história da ferrovia pelos visitantes “[...] a uma nova norma de compreensão de si próprio e do mundo”. (CHARTIER, 1990, p.24).

4.1 Um Evento Preparado para Ficar na História: a Inauguração do CPHFRGS

Fotografia 18 - Museu do Trem de São Leopoldo nos Anos Oitenta

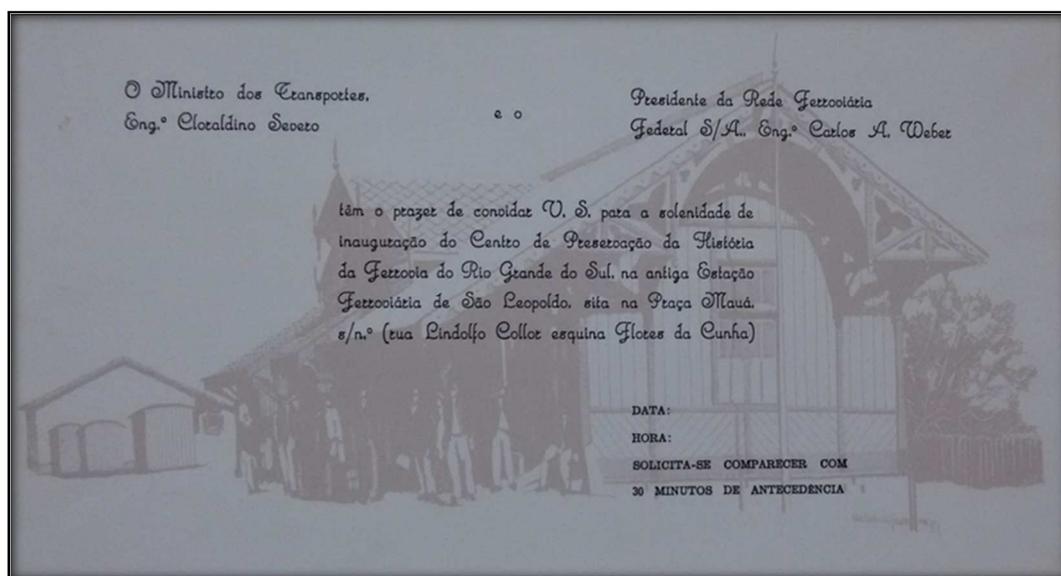


Fonte: Museu do Trem de São Leopoldo ([1874-1990]).

² “Os objetos no museu são desfuncionalizados e “descontextualizados”, o que significa que eles não servem mais ao que eram destinados antes, mas que entraram na ordem do simbólico que lhes confere uma nova significação (o que conduziu Krzysztof Pomian a chamar esses ‘portadores de significado’ de semióforos) e a lhes atribuir um novo valor – que é, primeiramente, puramente museal, mas que pode vir a possuir valor econômico. Tornam-se, assim, testemunhos (con) sagrados da cultura.” (DESVALLÉES; MAIRESSE, 2013, p.70).

Como já foi dito, a antiga estação de São Leopoldo foi reconstruída, onde já funcionava o Museu do Trem-SL, para abrigar o CPHFRGS. O objetivo era torná-lo um lugar de memória da ferrovia gaúcha e sua inauguração ocorreu no dia 9/03/1985. Organizada para tornar-se um evento preparado para ficar na História, a solenidade foi preparada para dar ênfase ao valor histórico do ambiente, já que foi a primeira estação ferroviária do Rio Grande do Sul e por esse motivo “[...] a imaginação o investe de uma aura simbólica”. (NORA, 1993, p.21). O Preserve/fe apropriou-se do significado que o espaço possuía e procurou eternizá-lo. Já o momento da inauguração do CPHFRGS evocou uma narrativa edificada pelos seus agentes, a partir de um “[...] acto memorial de representificação, suscitado a partir de ‘sinais’ que referenciam um ‘objecto ausente’ [...]”. (CATROGA, 2001, p.55). Então, a partir da documentação, periódicos e fotografias sobre a solenidade de inauguração do CPHFRGS, vão emergir alguns momentos desta comemoração que nos permitirão analisar a intencionalidade do Preserve/fe em utilizar os produtos ‘oficiais’³ da história para construir suas representações.

Fotografia 19 - Convite de Inauguração do CPHFRGS



Fonte: Museu do Trem de São Leopoldo ([1874-1990]).

A partir do convite de inauguração do CPHFRGS podemos perceber que os agentes do Preserve/fe tinham como proposta um forte apelo político no campo do patrimônio cultural e histórico. Segundo, LCV, jornalista da Comunicação Social da RFFSA, a data da comemoração foi planejada para ficar na história. Várias pessoas foram convidadas, dentre elas o Ministro dos

³ Os produtos oficiais da história são organizados em função das preocupações políticas do momento, visando a formação de uma história nacional produzida sob o ponto de vista dos detentores do poder.

Transportes Cloraldino Soares Severo; o governador do Estado do Rio Grande do Sul; o prefeito de São Leopoldo e os prefeitos da região ⁴. Conforme documentação administrativa, todos os ferroviários e familiares foram convidados para o evento por solicitação da Superintendência Regional. Também foram distribuídos convites especiais para instituições públicas e privadas. Além disso, foram utilizados meios de comunicação (rádio, televisão e jornal), cartazes e faixas alusivas para divulgar a celebração. Diante dessa mobilização, compareceu um grande número de ferroviários de Porto Alegre. Também estiveram presentes escolares municipais e estaduais e o público em geral. Conforme cálculo oficial, que consta na documentação administrativa do CPHFRGS, houve uma participação superior a 1200 pessoas na inauguração (RFFSA, 1985).

Aqui, cabe ressaltar o interesse que o governo federal assumiu com esse processo de revalorização da história e do patrimônio ferroviário gaúcho, “[...] já que implicam a entrada na cena pública de uma disputa sumamente complexa entre memórias, que envolvem novos ‘trabalhos de enquadramento’ que excedem os contornos da ‘história oficial’”. (LACARRIEU, 1999, p.148). Nesse sentido, o governo federal organizou uma narrativa para o evento que buscava criar uma imagem de um estado empreendedor, no qual “[...] a autoridade de um poder ou da dominação de um grupo dependem do crédito outorgado ou recusado às representações que proponham de si mesmos”. (CHARTIER, 2009, p.50). Diante de um trabalho de seleção daquilo que deveria ser lembrado, a “memória oficial” ⁵ difundida pelo programa preservacionista na inauguração sugeriu uma “memória enquadrada” ⁶, como podemos observar no trecho retirado do caderno especial do jornal Vale dos Sinos, publicado no dia 26/02/1985:

Ao fazer a retrospectiva da ferrovia no Rio Grande do Sul, através da exposição de peças da operação ferroviária, o Centro de Preservação da História Ferroviária do Rio Grande do Sul, obrigou-se, também a contar a história que se iniciou anos antes da inauguração da primeira estrada de ferro na Província de São Pedro. Nela, consta as gestões da Assembléia Provincial, exigência do comércio e da população, e que continua sendo escrita pelos ferroviários que hoje integram a Superintendência Regional – Porto Alegre na RFFSA (MUSEU, 1985a).

⁴ Trecho do relato da entrevista de LCV, jornalista da Comunicação Social da RFFSA, concedida no dia 06/02/2017, em POA.

⁵ Memória nacional organizada que resume a imagem que uma sociedade majoritária ou o Estado desejam passar e impor. (POLLAK, 1989, p.6)

⁶ “O trabalho de enquadramento da memória se alimenta do material fornecido pela história. Esse material pode sem dúvida ser interpretado e combinado a um sem-número de referências associadas; guiados pela preocupação não apenas de manter as fronteiras sociais, mas também de modificá-las, esse trabalho reinterpreta incessantemente o passado em função dos combates do presente e do futuro.” “Os rastros desse trabalho de enquadramento são os objetos materiais: monumentos, museus, bibliotecas, etc.” (POLLAK, 1989, p.8)

Então, a solenidade e o material produzido pelo Preserve/fe consagram esse passado, mas também procuraram legitimar-se como detentores da “história oficial”⁷ da ferrovia gaúcha. Por isso, o Preserve/fe intencionalmente produziu um discurso organizado em torno de grandes acontecimentos e personagens e sendo assim, reconstituiu na cerimônia os primórdios da história da primeira linha ferroviária gaúcha POA-NH, na qual destacou o contexto do local onde se originou a primeira estrada de ferro gaúcha. A partir da programação da solenidade de inauguração do CPHFRGS podemos averiguar as intenções que nortearam esse ato memorial. Primeiramente, os agentes do Preserve/fe procuravam o apoio da sociedade e, por isso, buscaram, por intermédio de jornais e emissoras de rádio, envolver o público que foi convidado a participar do desfile de carros antigos pelas principais ruas da cidade de São Leopoldo até o CPHFRGS. Segundo o jornal VS, publicado em 11 de março de 1985, o desfile foi puxado por um veículo Overland de 1927 e por um caminhão levando a banda típica alemã. Durante essa atividade a RFFSA distribuiu várias bandeirinhas com o símbolo da empresa para as crianças (NO MUSEU, 1985).

Fotografia 20 - Desfile pelas Principais Ruas de São Leopoldo antes da Solenidade de Inauguração do CPHFRGS



Fonte: Museu do Trem de São Leopoldo ([1874-1990]).

Outro momento que consideramos importante e analisamos como um ato simbólico quando da celebração foi o cumprimento do Ministro dos Transportes Cloraldino Severo a Carlos Mac Ginity, neto do empresário John Mac Ginity que foi proprietário da empresa

⁷ Essa denominação foi utilizada por nós para referenciar a história homogeneizante que foi institucionalizada pelo Preserve/fe, voltada para fatos e datas que muitas vezes enalteciam as ações do Estado.

construtora da ferrovia. A ocasião foi registrada e divulgada pelo jornal VS que buscou representar o encontro entre o passado, por meio da rememoração do início da ferrovia gaúcha com a construção da linha ferroviária POA-NH por John Mac Ginity e o presente, com um discurso nostálgico para representar a estrada de ferro que já foi e não é mais sinônimo de desenvolvimento econômico e progresso. Portanto, o CPHFRGS foi considerado o espaço para estabelecer um acordo entre o passado (ferrovia) e o presente (rodovia, Trensurb), ou seja, “[...] o seu significado último assenta numa concepção irreversível do tempo e aponta para a produção de efeitos consensualizadores” (CATROGA, 2001, p.63) que por sua vez “[...] encontram, na existência de representantes individuais ou coletivos, concretos ou abstratos, as garantias de sua estabilidade e de sua continuidade”. (CHARTIER, 2009, p.50).

Fotografia 21 - No Museu do Trem, a História das Ferrovias

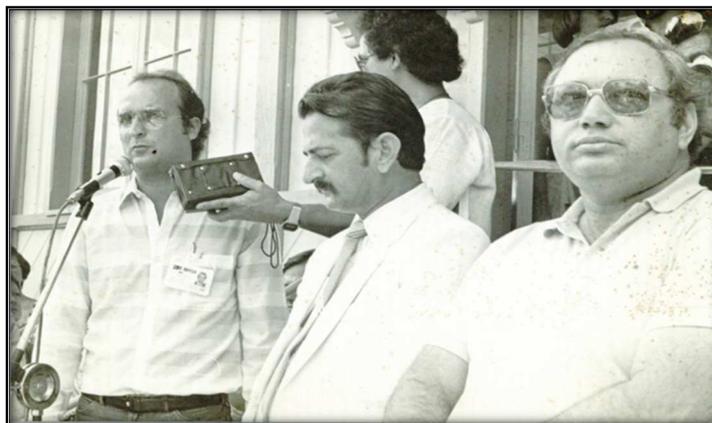


Fonte: Museu Histórico Visconde de São Leopoldo, ([1874-1990]).

Legenda: Imagem de Capa do Jornal VS registrando o cumprimento do Ministro dos Transportes Cloraldino Severo a Carlos Mac Ginity, neto do empresário que foi proprietário da empresa construtora da ferrovia, John Mac Ginity em frente ao CPHFRGS (NO MUSEU, 1985).

Considerando novamente a fonte documental, a cerimônia de inauguração do CPHFRGS seguiu o protocolo, então houve a execução do exórdio pela banda do exército e do hino nacional tocado pela banda do 19º Batalhão de Infantaria Motorizada de São Leopoldo. Mas, o destaque da cerimônia de inauguração foram os pronunciamentos das autoridades que foram divulgados nos meios de comunicação.

Fotografia 22 - Autoridades no Ato da Inauguração do CPHFRGS



Fonte: Museu do Trem de São Leopoldo ([1874-1990]).

Legenda: Autoridades da direita para a esquerda - Ministro dos Transportes Eng.º Cloraldino Soares Severo, Prefeito Municipal de São Leopoldo, Waldir Artur Schmidt e Antonio Carlos Carrion Vidal de Oliveira, Superintendente Regional da RFFSA durante o pronunciamento das autoridades na frente do prédio da antiga estação de trem de São Leopoldo.

Conforme a notícia publicada no Jornal VS, Antonio Carlos Carrion Vidal de Oliveira, Superintendente Regional da RFFSA iniciou os pronunciamentos, que foi divulgado da seguinte maneira:

[...] o superintendente Antonio Carlos Carrion Vidal de Oliveira foi o primeiro a discursar, fazendo um relato histórico sobre o surgimento desta primeira estação no interior do Estado em 1874, inclusive revestida de chapas de zinco nas paredes, porque informações da época alertavam para o perigo das ‘flechas incendiárias dos índios’. Com este museu, explica ele, ‘se pretendeu reunir o acervo disperso que levou à construção do sistema ferroviário gaúcho. É o maior legado que os antepassados deixaram: um profundo amor à ferrovia, e que colaborou para o desenvolvimento do Brasil. Além disso, agradeceu o Ministério dos Transportes pela realização da obra (NO MUSEU, 1985, p.3).

Já, o discurso do prefeito Waldir Schmidt foi apresentado pelo mesmo periódico da seguinte forma:

O prefeito Waldir Schmidt também discursou, fazendo um histórico sobre o surgimento e desenvolvimento dos transportes na cidade. Lembrou que pela estação reconstruída, agora Museu do Trem, passaram os militares que vieram combater os ‘Mucker’. Classificando a data como um dia ‘notável’ Waldir falou que o Museu ‘ é o orgulho de todos nós, e sabendo dos planos de recuperação, a Prefeitura Municipal a eles se juntou. São Leopoldo saberá compreender a importância deste momento (NO MUSEU, 1985, p.3).

E o pronunciamento do Ministro dos Transportes, Cloraldino Severo foi publicado com a seguinte descrição:

‘Vocês estão hoje testemunhando esta homenagem que fazemos ao passado’, afirmou Cloraldino Severo. ‘Aqui nasceu a primeira ferrovia gaúcha, que promoveu o desenvolvimento de toda esta região. Aquele trenzinho velho do passado permitiu o desenvolvimento. Serviu ao Rio Grande por muitos anos, e como tudo, chegou o seu momento de desaparecer’. Cloraldino lembrou que na década de 30 teve início o surgimento do ônibus no transporte, sob o protesto dos ferroviários, que não sabiam receber quietos esta modificação. ‘Os ônibus prestaram sua utilidade até agora. E o trem acaba de voltar. O Trensurb é o velho trem voltando, tão importante como o velho trem.[...] o ministro abordou o lado humano da obra, dizendo que a maior construção não têm significado se não tiver também um fundo social: ‘Esta casa é para que todos de São Leopoldo tenham um pouco de sua alma. Cheia de significado, cheia de alma, cheia de amor. Que esta cidade continue dando ao Rio Grande tudo o que tem dado’. [...] Peço às crianças para que sejam elas a cortarem esta fita, para simbolizar o encontro do passado e do futuro (NO MUSEU, 1985, p.3).

Analisando os atos previstos no protocolo da solenidade de inauguração do CPHFRGS podemos perceber a presença marcante de militares, os quais, no período em que ocorreu a comemoração ainda estavam no poder. Os discursos das autoridades das esferas municipal, regional e nacional reforçaram a existência da ditadura militar que persistia no Brasil. Então, considerando a conjuntura do nosso país na década de oitenta podemos entender melhor como se organizou a solenidade, pois “[...] os atrativos presentes nas festas são construídos a partir do presente, onde especialidades e temporalidades são reinventadas, ao passo que a memória se ajusta às necessidades de dado contexto”. (WEBER, 2014, p.73). Sendo assim, quem detinha os processos de produção simbólica desenvolvidos no CPHFRGS era o Estado (governo ditatorial) e, portanto, a história da ferrovia foi reescrita conforme os interesses dos grupos sociais envolvidos no processo. Nesse sentido, a ‘história oficial’, proposta nos discursos das autoridades, fez uma retrospectiva do passado da ferrovia como se fosse uma história do ‘real passado’ “[...] actuando como se, no caminho, não existissem buracos negros deixados pelo esquecimento”. (CATROGA, 2001, p.46). Notadamente as contribuições do saber histórico controlado na instituição ocultaram, deformaram ou esqueceram episódios do passado da ferrovia que poderiam comprometer a imagem de Estado empreendedor, unificador da nação e detentor da responsabilidade da segurança e do bem estar nacional.

Para deixar na história mais um empreendimento do governo federal, a comitiva e o Ministro dos Transportes visitaram o espaço expositivo da instituição, após a inauguração oficial do CPHFRGS. Nesta visita, o Ministro dos Transportes e comitiva colocaram em um

cofre ⁸ vários objetos: jornais do dia, dinheiro, selos, fotos da obra de reconstrução do prédio e da situação atual, catálogo do Centro, cartaz promocional do centro, convite para os atos inaugurais da obra e a ata de inauguração assinada pelas autoridades (RFFSA, 1985). Esse último documento possuía o seguinte teor:

Aos nove dias do mês de março de 1985 foram por nós inaugurado as obras de reconstrução do prédio da Estação Ferroviária de São Leopoldo e instalado no CPHFRGS. Estamos certos que, pela pujança do nosso Estado e pela perseverança de nosso povo, a nove de março de 2035, quando da abertura deste móvel, o Rio Grande do Sul estará vivendo na plenitude de sua riqueza. Para isso, certamente, terá em muito contribuído a ferrovia. Seguem-se as assinaturas de sua Excelência, o Senhor Ministro do Estado dos Transportes e das autoridades presentes (RFFSA, [198-e], p.3).

Sobre esse ato, o jornalista da Comunicação Social da RFFSA, LCV, relata-nos o seu propósito:

Em vista de preservar dados sobre a inauguração se criou uma espécie de pedra fundamental, mas essa pedra fundamental era composta de um cofre que era usado nas estações de antigamente. E nesse cofre se colocou jornais do dia, fotografias também do dia, selos, moeda, enfim o que pudesse mais ou menos caracterizar o dia da inauguração. Aquele cofre tinha uma inscrição em cima dizendo a finalidade dele e que deveria ser aberto em 50 anos. Infelizmente,... depois visitando logo o museu não encontrei o cofre e ninguém mais teve notícias do cofre. Uma parte importante da inauguração do Museu se perdeu. ⁹

Então, a partir do cruzamento entre as fontes documentais e testemunhais descrevendo esse momento da inauguração do CPHFRGS com o relato do viajante inglês ¹⁰ que testemunhara o lançamento da pedra fundamental da estação São Leopoldo em 1871, podemos constatar algumas semelhanças a partir de um trecho do livro de Mulhall: “O Sr. King, um hábil fotógrafo, tira uma fotografia da cerimônia no momento em que os Srs. Mac Ginity e Bevan Smith depositaram uma caixa contendo moedas, jornais locais e coisas deste tipo no buraco da pedra fundamental”. (MULHALL, 1974, p.85).

Mas, as semelhanças não ficam somente nesse ato, também são similares as intenções. O mesmo Estado que buscou deixar vestígios da solenidade do lançamento da pedra fundamental da estação de São Leopoldo em 1871, também o fez no evento da inauguração do CPHFRGS em 1985 para marcar o momento na História. Contraditoriamente, porém, no

⁸ De acordo com a documentação administrativa se tratava de um antigo cofre usado nos carros-bagagem da VFRGS.

⁹ Trecho retirado do relato da entrevista de LCV, jornalista da Comunicação Social da RFFSA, concedida no dia 06/02/2017, em POA.

¹⁰ O episódio é relatado por Michael Mulhall, um viajante inglês que, escreveu o livro *O Rio Grande do Sul e suas colônias alemãs*.

primeiro episódio foi celebrado o início das obras da ferrovia, enquanto o segundo exaltava o desmantelamento e a patrimonialização desse modal de transporte.

Enfim, a solenidade de inauguração do CPHFRGS foi planejada nos mínimos detalhes com o intuito de destacar o valor histórico do ambiente e a busca de legitimação do CPHFRGS como um lugar de memória da ferrovia gaúcha. Com esses objetivos, a celebração tinha que se apresentar para a comunidade como um grande evento porque inaugurou um espaço de preservação do patrimônio ferroviário; porém, precisamos estar atentos “[...] para não incorrer no equívoco de entender que o passado celebrado é tomado por aquilo que é” (WEBER, 2014, p.72). Também é necessário observar os atores que produziram o discurso e procuraram gerir a memória que “[...] é inseparável dos seus campos de objectivação e de transmissão - linguagem, imagens, relíquias, lugares, escrita, monumentos - e dos ritos que o reproduzem [...]”. (CATROGA, 2001, p.48).

4.2 A Narrativa Produzida na Primeira Exposição do CPHFRGS

Uma das várias maneiras de se construir/reconstruir o passado está nos espaços museológicos, a partir da exposição¹¹. Contudo, para entender a organização de uma exposição é necessário compreender, antes de mais nada, o que ela é. As exposições são um meio pelo qual os museus comunicam-se com o seu público e onde a instituição “[...] transmite a mensagem, através da linguagem específica das exposições, mediante a articulação de objetos-signos em discursos múltiplos e sobrepostos sobre a cultura e a natureza”. (PERICHI, 1997). Para Cury (2005) a exposição é “[...] a grande chance dos museus de se apresentarem para a sociedade e afirmarem a sua missão institucional”. (CURY, 2005, p.35). Então, como sendo um meio de comunicação¹² produzido nos museus históricos para difundir a construção do passado, as exposições merecem uma reflexão sobre como se dá nelas a escrita da história; porém, temos noção que “[...] as mensagens museológicas podem assim ser vistas como textos abertos ou estéticos, possibilitando múltiplas leituras e interpretações”. (HORTA, 1997, p.117). Como uma das atividades práticas dos museus, “[...] as exposições são atividades que reúnem e consolidam todos os trabalhos que caracterizam a vida dessas instituições. Por meio das

¹¹ “O termo *exposição* significa tanto o resultado da ação de expor, quanto o conjunto daquilo que é exposto e o lugar onde se expõe.” (DESVALLÉES, 2013, p. 42).

¹² No contexto dos museus, a comunicação aparece simultaneamente como a apresentação dos resultados da pesquisa efetuada sobre as coleções (catálogos, artigos, conferências, exposições) e como o acesso aos objetos que compõem as coleções (exposições de longa duração e informações associadas). (DESVALLÉES, 2013, p.35). Para Cury (2005) todas essas manifestações são, no museu, comunicação *lato sensu*. No *stricto sensu*, a principal forma de comunicação em museus é a exposição. (CURY, 2005, p. 34).

exposições, os museus se dão a conhecer pelo público em geral e se tornam por esse público conhecidos”. (PIMENTEL; COSTA, 2008, p.129).

Se pensarmos a exposição como um discurso, logo iremos concluir que, assim como em um texto escrito (frase, carta, livro etc.) todos os elementos – letras, palavras, espaços, sinais gráficos, autores, leitores, meios; sons e silêncios, produtores e receptores, lugares da escrita – são constituintes de seus sentidos. Em uma exposição todos os seus elementos são integrantes do seu discurso: os objetos em exibição, os textos de apresentação de seus realizadores (curadoria, dirigente institucional) e patrocinadores, bem como os explicativos (textos de núcleos temáticos, legendas das peças), as imagens complementares, a ficha técnica, o aparato de segurança das peças e do público (tanto os equipamentos quanto o pessoal), o mobiliário, o edifício, os agentes envolvidos (curadores, técnicos e demais autores), as instituições que realizam, promovem e patrocinam a mostra. (CONDURU, 2008, p.73).

Assim sendo, neste subcapítulo, embasamo-nos na história cultural para sustentar nossas explicações sobre as representações apresentadas na exposição de longa duração que foi aberta ao público no dia 9/3/1985¹³, inaugurando o espaço expositivo organizado pelo Preserve/fe. E, a partir dela analisaremos o discurso expográfico utilizando alguns elementos citados por Conduru (2008): a disposição dos temas no espaço, os objetos em exibição, os textos dos núcleos temáticos e o material distribuído para o público. Desse modo, acreditamos que “o importante na análise das expressões museológicas e museográficas é discutir o sentido da existência dos museus, do modo como se apresentam para às comunidades [...]”. (HORTA, 1997, p.118). Quanto à organização da descrição e à análise, optamos por utilizar uma delimitação dos temas propostos pelo programa preservacionista e como fontes principais, o roteiro e os registros fotográficos do espaço expositivo produzidos pelos funcionários do Preserve/fe. Cabe aqui dizer, que não estamos propondo-nos a realizar exame da historicidade das peças exibidas na exposição, mas fazer uma breve abordagem histórica delas para averiguarmos a forma como foram contextualizadas. Para entendermos melhor a narrativa da exposição proposta no CPHFRGS, observaremos os sentidos dados pelos agentes do Preserve/fe aos acervos e aos suportes da exposição no conjunto de cada “espaço temático”. Sendo assim, buscaremos a contrapelo ponderar as representações produzidas a partir da exposição, analisando as condições de sua produção, bem como a influência dela na apropriação pelo público sobre a trajetória da ferrovia.

¹³ Esta exposição foi mantida com a mesma configuração até 1990 quando o Preserve/ fe deixou de administrar o CPHFRGS devido a sua extinção no governo Collor.

4.2.1 O Cenário Expositivo Interno

O projeto inicial do CPHFRGS, de acordo com o relato de M T K F, “era preservar o edifício e instalar nele um centro de preservação com objetivo de divulgar através de exposição permanente a história da evolução tecnológica da ferrovia”¹⁴. Para isso, conforme o trabalho de Matos (2015), o Preserve/fe utilizou-se de documentos que alimentavam tanto as exposições quanto a produção de pesquisas sobre o desenvolvimento das estradas de ferro e sua relação com a história regional e com o território.(MATOS, 2015). Então, tomamos por base a documentação da ferrovia, sustentados pelas regras formuladas por Maria Elisa Carrazzoni, as quais serviam para todos os centros, e a partir dos objetos que tinham para trabalhar organizaram a primeira exposição do CPHFRGS. A museóloga MTKF ficou responsável pela pesquisa de conteúdo e pela seleção de acervo para a exposição. Enquanto isso, Sérgio Morais e Claudio Terêncio Bacalhau responsabilizaram-se pelo projeto arquitetônico¹⁵. Ficou a cargo da museóloga Clarissa Oliveira de Carvalho, contratada pela RFFSA no início do ano de 1985, a montagem de toda a exposição seguindo a planta do arquiteto. Para dar os retoques finais, vieram para o nosso Estado o arquiteto Sérgio Morais e a secretária-executiva do Preserve/fe . Desse modo, a exposição de longa duração (que permaneceu exposta até o final da gestão do Preserve/fe no CPHFRGS) ficou pronta para a inauguração, assim como as obras externas, orientadas pelo engenheiro Nelson Pauli.

Com o intuito de levar o visitante a ter uma experiência com a história da ferrovia ao entrar no Sítio Histórico, a exposição interna foi montada pelos agentes do Preserve/fe na reconstruída estação ferroviária de São Leopoldo, buscando “[...] reconstituir o ambiente de sua lembrança porque a recordação se apresenta neste mesmo ambiente”. (HALBWACHS,2006,p.46) . Na parte interna, o recinto foi planejado sem as divisórias que existiam enquanto o prédio funcionava como estação ferroviária. Ao longo desse espaço, os acervos de pequeno e médio porte foram distribuídos. A entrada para o prédio que conduziu à exposição interna dava-se principalmente pela porta central, em frente à praça do Sítio Histórico do Museu do Trem/SL.

O espaço expositivo seguiu um discurso histórico que passou a adotar um circuito narrativo, “[...] de modo que a visualização do passado passa a ser uma leitura da História”. (MAGALHÃES, RAMOS, 2008, p.53). Quanto ao circuito narrativo, o CPHFRGS utilizou-se

¹⁴ Trecho retirado do relato da entrevista de M T K F concedida no dia 26/12/2015 por e-mail.

¹⁵ Compilação de alguns trechos do relato da entrevista de M T K F concedida nos dias 26/12/2015 e 11/03/2016 por e-mail.

de eixos temáticos para contar a história da ferrovia seguindo as normas do Preserve/fe. De acordo com as regras do programa preservacionista no que se referem às narrativas históricas, os centros poderiam representar a origem do transporte ferroviário de forma universal ou restringindo ao universo nacional, porém era recomendado retratar a história ferroviária local, enfatizando a estrutura e operação da ferrovia. (MATOS, 2015, f.116). Conforme a documentação administrativa, os centros de preservação tinham como principal semelhança os temas que compõem todas as exposições permanentes sugeridas pelo Preserve/fe, como se lê no trecho abaixo :

[...] - a narrativa poderá abranger as origens do transporte ferroviário no mundo ou as origens do transporte ferroviário no Brasil e, a seguir a história do transporte ferroviário no Estado onde está sendo instalado o CP;

- o funcionamento da ferrovia deverá aparecer claramente explicado na narrativa. A importância da sinalização, da comunicação e horários deve ser enfatizada. (RFFSA, 1981, p. 2).

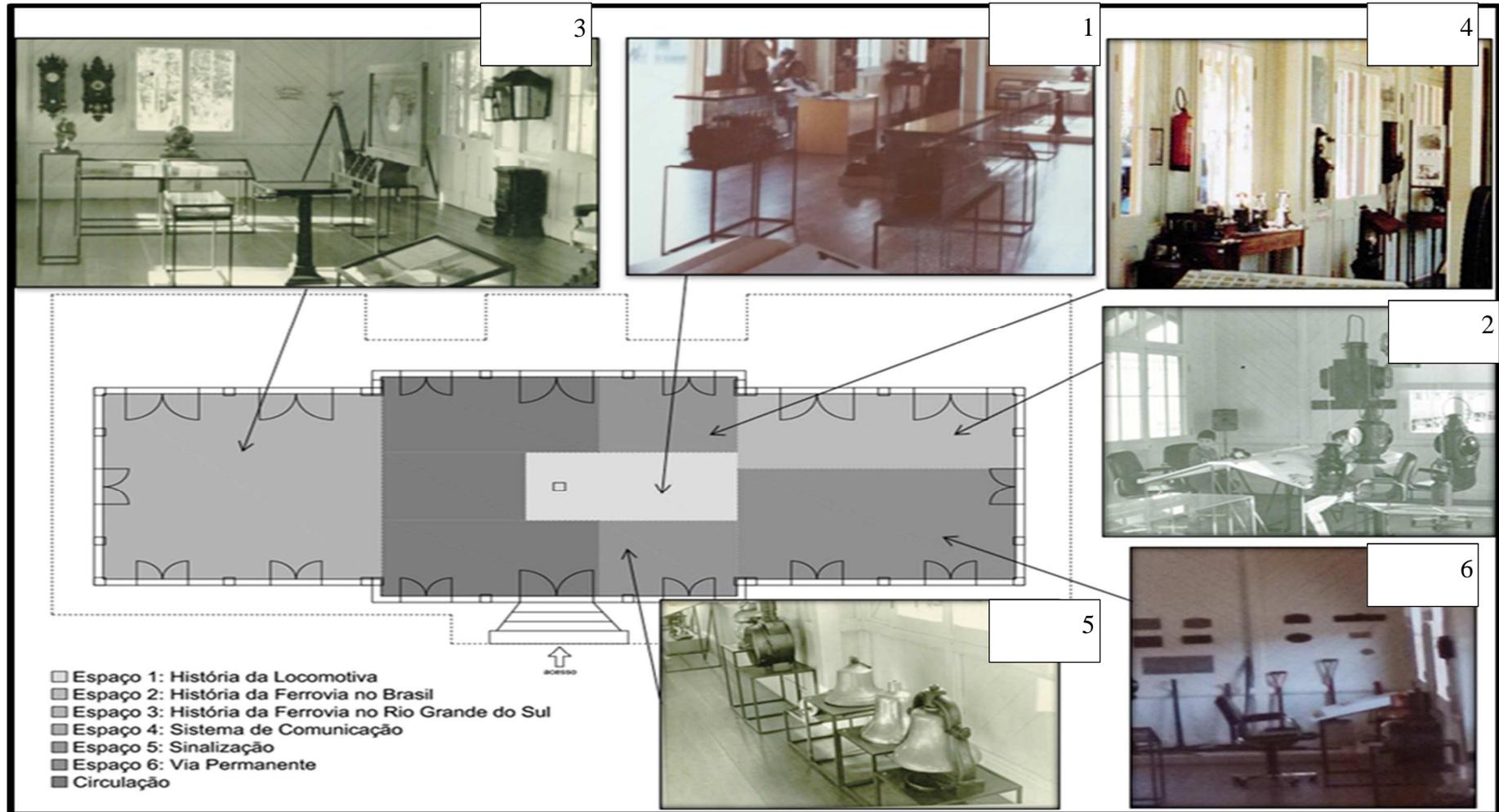
Além disso, dentro das regras estabelecidas constava que, o conteúdo teórico ou a narrativa da exposição deveria ser clara e objetiva e recomendava-se sempre que fosse possível, o uso de peças ferroviárias, fotos ou desenhos para ilustrar o tema apresentado (RFFSA, 1981, p. 2). Dessa maneira, o CPHFRGS seguia “[...] os modos reguladores das práticas discursivas da representação” (FOUCAULT, 1996, p.39) sugeridas pelo Preserve/fe. Sendo assim, os funcionários da instituição museológica deveriam “[...] ocupar determinada posição e formular determinado tipo de enunciados” (FOUCAULT, 1996, p.39) que, conforme as regras do programa preservacionista, definiam “[...] os gestos, os comportamentos, as circunstâncias, e todo o conjunto de signos que devem acompanhar o discurso; fixa, enfim, a eficácia suposta ou imposta das palavras, seu efeito sobre aqueles aos quais se dirigem, os limites de seu valor de coerção”. (FOUCAULT, 1996, p.39). Tal perspectiva leva a revelar os dispositivos institucionais que, em uma sociedade, têm por finalidade enquadrar a memória, regulando os espaços e as condutas. (CHARTIER, 1990).

A ideologia, de acordo com este uso, tem a ver com ‘poder’, com ‘controle social’ exercido sobre os membros de uma sociedade, geralmente sem que tenham consciência disso e muitas vezes sem que os próprios agentes implicados na produção e difusão de imagens que alimentam. (BARROS, 2011, p.54).

O resultado disso foi uma narrativa expográfica voltada para “[...] uma memória coletiva organizada que resume a imagem que uma sociedade majoritária ou o Estado desejam passar e impor”. (POLLAK, 1989, p.6). Segundo Pollak (1989), o trabalho de enquadramento da memória nutre-se do material fornecido pela história por diversas motivações, das quais uma

delas é manter o status quo. “Além de uma produção de discursos organizados em torno de acontecimentos e de grandes personagens, os rastros desse trabalho de enquadramento são os objetos materiais: monumentos, museus, bibliotecas etc.” (POLLAK, 1989, p.8-9). Portanto, estudaremos a construção do passado no discurso da exposição do CPHFRGS a partir das divisões estabelecidas e identificadas a partir do roteiro de exposições e das fotografias produzidas pelos agentes do Preserve/fe , analisando as estratégias utilizadas para difundir a “memória enquadrada” proposta pelo Estado brasileiro.

Figura 6 - Planta da 1ª Exposição do CPHFRGS

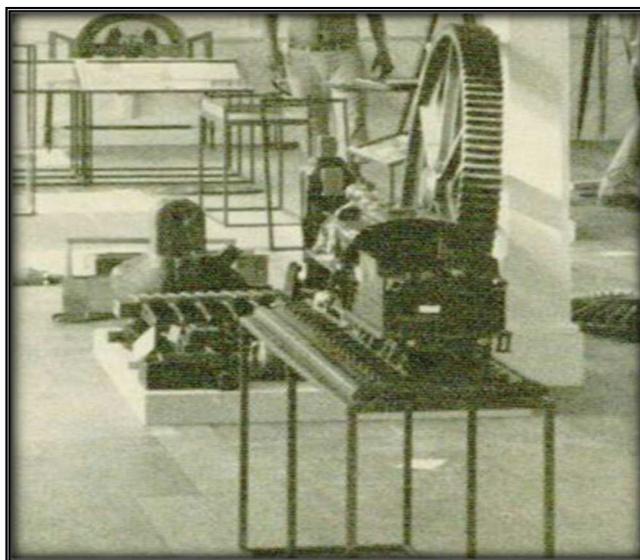


Fonte: Elaborada pela autora, com base nas fotografias do Museu do Trem.

Legenda: Desenho da planta baixa elaborada por Jainny Lewinski.

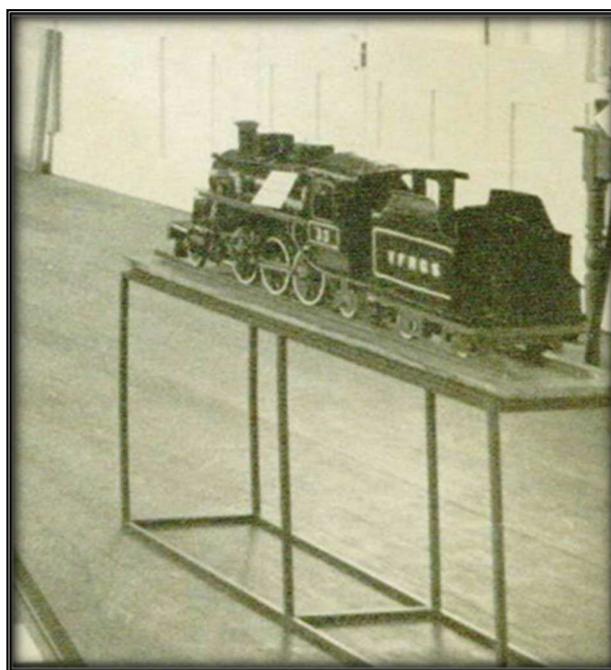
- Espaço Temático 1- Histórico da Locomotiva ¹

Fotografia 23 - Objetos Expostos no Espaço Temático 1



Fonte: Museu do Trem de São Leopoldo ([1874-1990]).

Fotografia 24 - Miniatura de Locomotiva a Vapor



Fonte: Museu do Trem de São Leopoldo ([1874-1990]).

Ao entrar pela porta de entrada principal, o visitante deparava-se com os objetos do espaço temático 1 que propositadamente foram organizados pelos agentes do Preserve/fe no

¹ No roteiro da exposição consta que em todos os painéis havia fotografias, porém não temos registro delas.

meio do ambiente expositivo , o que evidenciava ser o tema central . Esse espaço temático tinha como escopo representar a história da locomotiva e com esse intuito, os objetos escolhidos para compor esse eixo foram duas miniaturas de locomotiva a vapor, os modelos de fundição de peças do material rodante e um sino de locomotiva.

Esses objetos na exposição serviram como mera ilustração e desse modo, os agentes do Preserve/fe optaram por “[...] suportes aos quais já se está habituado, como os suportes verbais, não só para formular os conceitos, mas também para comunicá-los: nesta linha, de fato esvaziava-se a utilidade de um museu com acervo.” (MENESES, 1994, p.28). Com essa metodologia os objetos expostos subordinaram-se aos materiais impressos, tornando o uso do objeto metafórico, deixando de fazer sentido em si e passaram a compor textos tridimensionais (MAGALHÃES; RAMOS, 2008). “Mas torna inócuo o museu, por reduzir a exposição a uma exibição de objetos que apenas ilustram sentidos, conceitos, idéias, problemas que não foram deles extraídos, mas de outras fontes externas, independentes daquilo que se está apresentando.” (MENESES, 1994, p.28).

Quadro 5 - Paineis 1: Texto 1

A Locomotiva a vapor

A palavra ‘Locomotiva’ significa aquele que se move de lugar, designa a máquina cuja finalidade é rebocar vagões – (carga) e carros (passageiros). Tentando utilizar a máquina à vapor como fonte de energia RICHARD TREVITNICK construiu, em 1803/04 uma pequena locomotiva que chegou a percorrer 150 quilômetros de Londres a Plymouth.

GEORGE STEPHENSON, mecânico autodidata e maquinista de uma mina de carvão inglesa, dedicava suas horas de folga a fazer experiências com locomotivas. Convenceu o grupo de empresários que projetava a estrada de ferro de Stockton a Darlington, a substituir a tração animal pela tração à vapor. Foi então nomeado engenheiro desta estrada. Na inauguração, em 27 de setembro de 1825, a ‘Locomotion’, máquina criada por Stephenson rebocou um conjunto de carros e vagões.

Em 1830, a linha Liverpool-Manchester foi aberta e, para ela ROBERT STEPHENSON, filho de George, criou a famosa locomotiva ‘Rochete’.

Fonte: (RFFSA, [198- f]).

Quadro 6 - Paineis 2: Texto 2

A locomotiva Diesel

A locomotiva Diesel foi inventada por RUDOLF DIESEL em 1893. Utilizada pela primeira vez em 1923, essa locomotiva permite parada e partida imediata.

Fonte: (RFFSA, [198-f]).

Quadro 7 - Paineis 2: Texto 3

Locomotiva elétrica e diesel elétrica

A locomotiva elétrica surgiu a partir de 1890. Seu abastecimento é feito por corrente elétrica, fornecida pelas redes de Estrada de Ferro e retificada na locomotiva. A locomotiva Diesel-Elétrica, tem central elétrica própria, a corrente elétrica é fornecida por um gerador acionado por motor diesel.

Fonte: (RFFSA, [198-f]).

Esses textos contidos nos painéis foram utilizados pelos agentes do Preserve/fe como recursos que o CPHFRGS tinha para comunicar a mensagem que desejava transmitir para os visitantes. Os painéis explicativos nº 1 e nº 2 continham textos resumidos sobre as origens das locomotivas, provavelmente retirados de livros, que reafirmavam a contribuição dos ingleses para o desenvolvimento de tecnologias por terem construído as primeiras locomotivas. Cabe ressaltar a evidência dada à genialidade dos ingleses, propiciando o esquecimento das adaptações incríveis que os engenheiros brasileiros fizeram para criar moldes (moldes dos modelos em madeira), nas oficinas espalhadas pelo nosso Estado, que serviram para a fundição de peças para locomotivas, truques etc., adequando-se à necessidade e à realidade no período em que a ferrovia gaúcha estava encampada pelo Estado do RS. Sendo assim, o discurso oficializado no CPHFRGS tinha um propósito e dentro dele as memórias fragmentadas não foram absorvidas, pois a “[...] a memória depende de um modelo e o que não cabe nele é diluído no grande oceano do esquecimento”. (THEODORO, 1998, p. 6).

Com relação às miniaturas de locomotivas a vapor, ambas construídas por ferroviários em 1935 na cidade de Santa Maria para participarem de um concurso em homenagem ao

centenário da Revolução Farroupilha ² não foram inseridas na exposição com o desígnio de “[...] desvendar sua construção, transformações, usos e funções” (MENESES, 1994, p.27), mas colocadas em uma cadeia de ideais pelos padrões da narrativa empregada pelos agentes do Preserve/fe para rememorar a evolução e tecnologia dos transportes no mundo desvinculando a historicidade do objeto em si. Conforme Santos (2006), “[...] o discurso histórico, racional e moderno substitui a história que se apoiava na memória e onde a linguagem das palavras subordina o outro elemento da narrativa museológica, que é o objeto”. (SANTOS, 2006, p. 20).

Logo, supomos que as locomotivas a vapor são materiais históricos “[...] que têm como função principal recuperar uma imagem do passado” (SANTOS, 2006, p.20), mas, como as outras peças dessa temática poderiam ser substituídas por outros acervos históricos com o mesmo significado, pois o objeto insere-se na narrativa estabelecida pelos suportes materiais com textos. Conforme Bittencourt (2003), o problema na descontextualização dos objetos está na dificuldade de evidenciar as suas dimensões espacial, cronológica e social e, portanto, percebe-se claramente a pouca informação dos profissionais sobre a historicidade das peças e o pouco envolvimento na construção da história com os ferroviários, pois o que prevaleceu foi a história oficial da ferrovia, não a dos ferroviários. Assim sendo, nessa temática não houve uma problemática historicamente fundamentada, mas apresentada pelos painéis a partir de uma coletânea de datas e fatos, seguindo uma linha cronológica, destacando a seleção de alguns acontecimentos sem relação dialética com o presente e cuja consequência foi a emergência de um passado morto. Portanto, essa forma expositiva apresentada intencionalmente pelo Preserve/fe impôs “[...] a sua concepção do mundo social, os valores que são os seus, e os de seu domínio.” (CHARTIER,1990, p. 17).

² Em setembro de 1935, uma grandiosa celebração pelo centenário da Revolta Farroupilha aconteceu em Porto Alegre, no parque da Redenção, que envolveu todo o país e diversas delegações internacionais, lançando o evento a um patamar mundial e mostrando a cultura de nossos estados. A VFRGS foi uma das entidades que participou da Exposição. Com um pavilhão de 1500 m², construído pela empresa Dahne Conceição & Cia expôs suas locomotivas, carros, motores, meios de comunicação, produtos transportados, entre outros. A Inspeção Federal de Estradas e a Estrada de Ferro Central do Brasil tiveram um pavilhão também, de 300 m², marcando a importância do transporte para o país, e articulando com as atividades feitas nesse âmbito no Rio Grande do Sul. (UFRGS, 1999).

- Espaço Temático 2- História da Ferrovia no Brasil

Fotografia 25 - Espaço Temático 2 e Álbuns Temáticos ³



Fonte: Museu do Trem de São Leopoldo ([1874-1990])

Esse espaço temático diferencia-se do anterior por não ter peças expostas, porém nele existiam painéis com textos e fotografias que explicavam a história da ferrovia no Brasil e em frente a essa temática havia duas mesas com quatro álbuns, contendo textos e fotos.

Quadro 8 - Pannel 3: Texto 4

Coube a IRINEU EVANGELISTA DE SOUZA, Barão de Mauá, o privilégio de ter sido pioneiro na implantação das vias férreas no Brasil. Em 1852 recebeu privilégio do Governo Imperial para a construção e exploração de uma linha férrea entre a Baía de Guanabara e Fragoso, localidade próxima à Raiz da Serra de Petrópolis. Essa estrada foi inaugurada a 30 de abril de 1854 e nela andou a ‘Baroneza’, primeira locomotiva a trafegar no Brasil, assim denominada em homenagem a esposa do Barão.

Fonte: (RFFSA, [198-f]).

³ No espaço temático 2 haviam fotografias, porém não temos o registro delas. Os álbuns temáticos serão analisados posteriormente como materiais disponibilizados para o público.

Nesse espaço houve uma forte tendência em expor também a história [ou papel] do Estado brasileiro, valendo-se das iniciativas privadas para a construção das estradas de ferro no Brasil, dando a impressão de que “quando a história narra os grandes feitos humanos, concentrando-se em acontecimentos singulares e extraordinários que são contados e recontados, ninguém tem autoridade para transformar, modificar ou interpretar o que é contado”. (SANTOS, 2006, p.47). Assim sendo, na descrição histórica acima, recuperaram-se os momentos que consideravam os mais significativos, principalmente o marco da ferrovia no Brasil. Então, da mesma maneira que na temática 1 buscaram o marco inicial da história. Tanto o primeiro espaço como o segundo trataram somente de histórias de obras bem-sucedidas sem relatar as dificuldades encontradas na construção dos trechos das estradas de ferro brasileiras e também sem referenciar os trabalhadores ferroviários. Theodoro (1998) caracteriza a produção da “memória dos outros” como sendo confeccionada e alerta que produzir memória a partir de grandes monumentos e de grandes eventos políticos é fabricar a memória dos outros.

Nesse sentido, como argumenta Meneses (1994) perdeu-se a oportunidade de “[...] ensinar a fazer História (e aprender História, aprender a fazer História)” (MENESES, 1994, p. 39), pois os museus históricos são ambientes profícuos para “[...] transformar-se num recurso para fazer História com objetos e ensinar como se faz História com os objetos. Esta postura abre horizontes para infinitas possibilidades expositivas” (MENESES, 1994, p.39); porém, como aponta o mesmo autor (1994) “[...] o problema reside quando o que seria apoio se transforma em espinha dorsal” (MENESES, 1994, p.29) tornando os suportes da exposição responsáveis pela mensagem que a exposição pretende transmitir. “A possibilidade de estimular a ‘absorção de informação’ pode ser uma justificativa, ainda que frágil, para tal tipo de exposição. Sua presença exclusiva, porém, não justificaria a existência de um museu histórico.” (MENESES, 1994, p. 39).

A mensagem nesse espaço temático vai além dos painéis, tendo em vista a disposição do eixo temático dentro do espaço, porque também é um indicador de uma ordem particular e legítima da sociedade, onde podem ser apontadas separações ou integrações, dependendo do ponto de vista. Na disposição dos temas, como podemos ver na planta da primeira exposição do CPHFRGS (figura 6), em um dos lados do espaço encontramos a história da ferrovia no Brasil e, do lado oposto, a história ferroviária gaúcha. A organização dos eixos temáticos arrumados dessa maneira dá-nos a ideia de que a história da ferrovia do RS não está integrada com a história da ferrovia no Brasil, o que nos remete ao enraizamento sociocultural de quem produziu a exposição ⁴ ou daqueles para quem está produzindo-se o projeto expográfico.

⁴ A museóloga Maria Thereza Kahl Fonseca e os arquitetos Sergio de Moraes e Claudio Terêncio Bacalhau vieram do Rio de Janeiro para organizar a exposição do CPHFRGS.

Conforme Pesavento (1997), uma exposição ou “[...] vêm confirmar o seu caráter dialético, demonstrando que a realidade pode dar margem a mais de uma leitura ou, então, as coisas não são exclusivamente ‘isto’ ou ‘aquilo’, mas ‘isto’ e ‘aquilo’ ao mesmo tempo [...]”. (PESAVENTO, 1997, p.55).

Sendo assim, concluímos que nesse espaço temático houve também um distanciamento das representações com o conceito de memória, o que acreditamos que tenha dificultado a recuperação de imagens do passado capazes de gerar emoções, de “[...] refazer, reconstruir, repensar com imagens e ideias de hoje, as experiências do passado”. (BOSI, 1995 apud LOPES, 2012, p.167). Segundo Santos (1993), os museus têm reproduzido as práticas pedagógicas inadequadas utilizadas nas escolas a partir de uma “abordagem puramente factual nas exposições, principalmente nos museus históricos” (SANTOS, 1993, p.42) e nesse estudo parece-nos, cabe inseri-lo dentro das instituições que empregaram esta metodologia.

- Espaço Temático 3 : Histórico da Ferrovia no RS⁵

Fotografia 26 - Objetos Expostos no Espaço Temático 3



Fonte: Museu do Trem de São Leopoldo ([1874-1990]).

⁵ Não foram encontrados registros das fotos expostas nos painéis 5 e 6. Não foi mencionado na documentação encontrada se havia um texto para esse espaço temático.

Fotografia 27 - Cadeira Utilizada pelos Diretores da Auxiliaire



Fonte: Museu do Trem de São Leopoldo ([1874-1990]).

Esse espaço temático tinha como característica a grande diversidade de peças: relógios, maquete da ponte, teodolitos e níveis com tripé, porta copos do carro de passageiro, galo de ouro, máquina de calcular, máquina de escrever, extintor de incêndio, chapelaria, bilheteira, mesa de telefone, farol comemorativo do Centenário da Revolução Farroupilha, cofre de madeira, salamandra (aquecedor), cadeira do diretor da Auxiliaire, escafandro, placas, lampiões, faqueiro, vidro do carro Bento Gonçalves (vidraça de janela) e mesa (de jogos) do Carro Bento Gonçalves. Era destinado pelo Preserve/fe a diferenciar o CPHFRGS dos outros centros de preservação ferroviários, conforme documentação administrativa:

Cada um reflete o desenvolvimento sócio-econômico da região onde se encontram; mostram que as diferentes origens do capital que financiava a criação das ferrovias se refletia no material importado para o funcionamento das mesmas; enfatizam as diversas características da arquitetura ferroviária; preservam e exibem parte da documentação fotográfica. (RFFSA, 1986a, f. 5).

Como podemos notar, havia uma orientação para privilegiar a história da ferrovia local na constituição do discurso museológico. Primeiramente para distinguir o espaço museológico dos demais centros de preservação, e em segundo lugar para tornar o local mais atrativo para o público, pois um dos objetivos primordiais era informar e agradar os visitantes. Neste contexto, os agentes do Preserve/fe vão adequar sua narrativa de modo que as representações não fossem de forma alguma redutíveis à vontade dos produtores de discursos e normas (CHARTIER,

1990). Sendo assim esse eixo temático foi direcionado de acordo com o escopo do programa preservacionista que determinara a *historicidade* do objeto em si, estabelecendo as relações dele com a temática de forma aleatória.

Desse modo, foram reunidos nessa temática objetos de diferentes períodos, como a salamandra que era uma espécie de aquecedor que fora utilizada na residência do diretor da *Brazil Great Southern Railway* em Uruguaiana (período em que os ingleses gerenciavam os terminais localizados em Quarahim, na fronteira com o Uruguai e Itaqui) exposta no mesmo espaço temático da cadeira que servia aos diretores da estrada de ferro *Auxiliaire* no carro de inspeção (vestígio do período em que os belgas administravam a ferrovia) e com o galo de ouro, prêmio conferido pela VFRGS aos maquinistas e foguistas que conseguiam economizar carvão na ocasião que o Estado gaúcho gerenciava a estrada de ferro no RS. Esses exemplos demonstram que as peças desse tema não mantêm relação de tempo justamente porque são utilizadas por um discurso do presente que as precede. Assim sendo, a contextualização em parte não existe, já que os objetos não nos levam de volta ao passado, mas procuram fazer com que tenhamos uma determinada visão desse passado. Ao serem apresentados presos à narrativa do presente, perdem a capacidade de mostrarem-se como um fragmento do passado. (SANTOS, 2006).

Também percebemos que a mensagem perpetrada com o uso de objetos foi direcionada no mesmo sentido. Desse modo, para apresentar a história da estrada de ferro do Rio Grande do Sul, incluíram-se as peças (como farol farroupilha⁶; o vidro com o brasão da República Rio-Grandense⁷ e a mesa de jogos do carro Bento Gonçalves⁸) confeccionadas para festejar o centenário da Revolução Farroupilha em 1935 e integradas no mesmo eixo com vários elementos utilizados nas estações, nos escritórios, nas vias permanentes e nas oficinas. Então, os relógios⁹, o aparelho topográfico e teodolito¹⁰, os marcadores de passagens¹¹, a máquina de escrever Underwood nº 5, a chapelaria e a máquina de calcular¹² e o extintor de incêndio¹³ foram utilizados para representar a história da ferrovia rio-grandense. A exposição de muitas peças sem relação uma com as outras, expostas em um mesmo espaço temático, confundiu o

⁶ O farol de cauda era instalado no trem noturno, chamado de Trem Farroupilha conhecido como farol farroupilha.

⁷ O vidro com o brasão da República Rio-Grandense ornamentava o carro da administração do Trem Farroupilha.

⁸ A mesa utilizada pelos passageiros para jogos dentro do carro Bento Gonçalves.

⁹ Os relógios são de diferentes nacionalidades e foram utilizados nas estações férreas pela VFRGS.

¹⁰ O aparelho topográfico e o teodolito foram operados pelos engenheiros e/ou topógrafos para verificação do alinhamento do solo para posterior instalação dos trilhos.

¹¹ Os marcadores de passagens foram utilizados nas estações gaúchas.

¹² A máquina de escrever Underwood nº 5, a chapelaria e a máquina de calcular foram utilizadas nos escritórios da VFRGS.

¹³ O extintor de incêndio foi utilizado nas oficinas da VFRGS.

visitante, o que inibiu o potencial de pesquisa que o patrimônio industrial possui para gerar conhecimento. Sendo assim, a exposição não evidenciou as relações dos objetos com os lugares da ferrovia onde eram usados, e menos ainda as relações sociais, econômicas e políticas imbrincadas dentro da empresa. Portanto, não ficou claro que a ferrovia compreendeu vários espaços que não se resumiam às estações e aos depósitos ferroviários. Também não ficou evidente que havia diversos profissionais que atuavam na ferrovia: da construção à manutenção da via permanente, passando pelas tarefas de escritório e administrativas, pelo trabalho nas oficinas e até na condução das locomotivas. Além disso, a exposição não apresentou o ser ferroviário como sendo motivo de status e prestígio no período áureo da ferrovia. Também não se mencionou que no início do século XX, algumas funções eram ensinadas por intermédio das gerações familiares; posteriormente, a profissão passou a ser ensinada mediante o aprendizado em escolas profissionalizantes, também existiam cursos intensivos de classificação de cargos fornecidos pela empresa ferroviária. Em suma, a exposição não explicou o funcionamento da empresa e não desenvolveu uma perspectiva de que dentro da ferrovia já havia uma espécie de *cultura ferroviária*, que transmitia laços de solidariedade e pertencimento através das gerações. (FLÔRES, 2008).

Fotografia 28 - Farol Farroupilha



Fonte: Museu do Trem de São Leopoldo, ([1874-1990]).

Legenda: Farol Farroupilha, confeccionado nas oficinas da VFRGS em 1935 e instalado no *Trem Farroupilha*.

Os agentes do Preserve/fe, além de fazerem uso da metonímia, nos parece que também utilizaram alguns objetos como fetiche. Tratava-se das peças confeccionadas para festejar o centenário da Revolução Farroupilha. Essas peças estiveram expostas nos pavilhões do Parque

da Redenção em 1935¹⁴ e foram utilizadas como fetiche na exposição. Assim sendo, os objetos produzidos para festejar o centenário da Revolução Farroupilha como tantas outras peças antigas passaram “[...] na nossa contemporaneidade, decorando ambientes, integrando coleções ou institucionalizados no museu [...]”. (MENESES, 1994, p.19). Desse modo, essas peças tiveram os seus significados, usos e funções anteriores drenados, ou seja, perderam os sentidos e valores (cognitivos, afetivos, estéticos e pragmáticos) a ele atribuídos. (MENESES, 1994). Sendo assim, a exposição, “[...] actua como instrumento e objeto de poder (es) mediante a seleção do que se recorda e do que, consciente ou inconscientemente, se silencia”. (CATROGA, 2015, p. 74).

- Espaço Temático 4 - Sistema de Comunicação

Fotografia 29 - Objetos Expostos no Espaço Temático 4



Fonte: Museu do Trem de São Leopoldo, ([1874-1990]).

Quadro 9 - Pannel 7: Texto 5

Telefone

A telefonia é a transmissão elétrica do som, da fala. O telefone foi inventado por GRAHAN BELL, em 1876, na cidade de Boston, EUA. Foi Dom Pedro II que trouxe o telefone para o Brasil. O primeiro aparelho foi instalado no Paço de São Cristóvão, no Rio de Janeiro. Em 15 de novembro de 1879, o Decreto Imperial nº 7539, autorizou a criação da Companhia Telephonica do Brasil.

¹⁴ A
P
p

Fonte: (RFFSA, [198-f]).

Quadro 10 - Paineis 8: Texto 6

O Telégrafo

O telégrafo, inventado por SAMUEL MORSE (1791/1892) trouxe para as ferrovias benefícios extraordinários. Antes só podiam circular poucos trens, por intervalo de tempo, obedecendo a determinados horários. O movimento aumentou muito com a introdução do mesmo. A primeira ferrovia a usá-lo foi a Great Western Railway em 1839, na Inglaterra. No Brasil, o telégrafo foi implantado por GUILHERME CAPANEMA, em 1852.

Fonte: (RFFSA, [198-f]).

Cabe ressalva que, tanto esses textos como os outros apresentados em temas anteriores destacaram os inventores de algumas peças expostas no circuito expositivo interno da instituição e os personagens ilustres que possibilitaram a vinda desses equipamentos para o nosso país. Percebe-se então, uma retrospectiva linear relacionada com a lógica da *história dos vencedores* que banaliza a evocação “[...] com finalidade de restituir ao patrimônio coletivo os acontecimentos do pretérito [...]”. (CATROGA, 2015, p.37). Em contrapartida, os agentes do Preserve/fe ao escolherem as *versões oficiais* para abordarem o sistema de comunicação não agregaram as memórias fragmentadas sobre o assunto, deixando de destacar, também, a importância da comunicação e do transporte ferroviário para as cidades do interior que trouxe para elas o desenvolvimento social e econômico. Sendo assim, no CPHFRGS não ressoaram as histórias das comunidades por onde o trem passou. Não se mencionou que a comunicação entre as estações era importante na ferrovia, feita por intermédio do telégrafo e do telefone. Nas estações maiores, havia um telegrafista e nas menores o próprio agente da estação assumia entre outras responsabilidades, a tarefa de receber e enviar mensagens para várias estações, combinando horários, carregamentos e outros serviços. Também não houve referência sobre o uso dos telégrafos pela comunidade, que além de servir de comunicação entre as estações

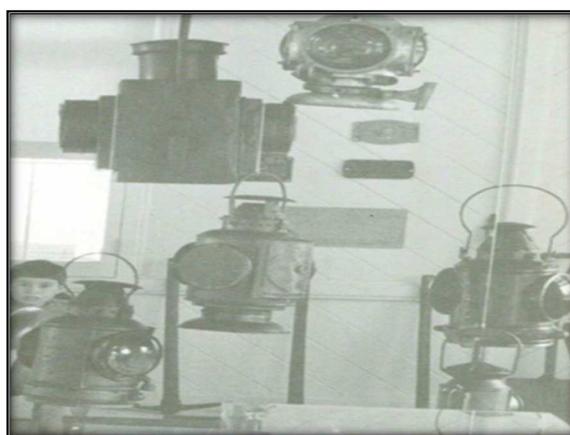
ferroviárias também se tornou um meio de comunicação para toda a cidade que recebia notícias diversas ¹⁵. Não se fez menção ao *seletivo*, uma espécie de telefone entre as estações próximas e bastante utilizado pelos ferroviários pela facilidade em transmitir mensagens. (CALLONI, 2010).

Então, nesse espaço temático fica evidente a relação de subordinação das peças ao tema, pois elas não mantêm uma ordem cronológica nem uma identidade temporal entre si, “[...] mas estão inseridos numa configuração que mostra, claramente, os temas arrumados segundo uma perspectiva que tem uma análise sobre a evolução de fatos como pressupostos”. (SANTOS, 2006, p.78). Sendo assim, os objetos servem como mera ilustração para demonstrar o desenvolvimento tecnológico que se operou na ferrovia brasileira, dentre os quais o atributo de antiguidade “[...] já o torna apto a expressar o passado de forma profunda e sensorialmente convincente [...]”. (MENESES, 1998, p.90). Além disso, a “coleta do acervo privilegiando determinados segmentos da sociedade – padrões de ‘cultura importados’” (SANTOS, 1993, p.42) também foram utilizados como estratégia pelo governo federal para propor uma imagem de Estado empreendedor do desenvolvimento tecnológico no Brasil.

Entre textos e imagens, entre cerimônias e discursos escritos, os laços são estreitos, convindo não separá-los dos diferentes meios de expressão de comunicação através dos quais o Estado (ou aqueles que são, ou pensam ser, os seus senhores) é representado. (CHARTIER, 1990, p.227-228).

- Espaço Temático 5- Sinalização

Fotografia 30 - Lanternas



Fonte: Museu do Trem de São Leopoldo, ([1874-1990])

Fotografia 31 - Farol e Sinos

¹⁵ Nesse caso, estamos nos referindo aos municípios do interior que não tinham linhas telefônicas.



Fonte: Museu do Trem de São Leopoldo, ([1874-1990]).

Quadro 11 - Painéis 9 e 10: Texto 7

A Sinalização

A sinalização ferroviária é um conjunto de métodos e meios através dos quais se promove a movimentação dos trens com rapidez, regularidade, segurança e economia. Sua função primeira é evitar colisão entre os trens.

No Brasil, o Regimento Provisório de Sinais, assinado por CRISTIANO BENEDICTO OTTONI, em 1858, instituiu os seguintes sinais de tráfego: o próprio apito das locomotivas, as bandeiras e as lanternas que a princípio eram manuais, utilizadas por guardas que ficavam ao longo da linha.

Fonte: (RFFSA, [198-f]).

Ao analisarmos o texto por parágrafos, percebemos que o primeiro informa-nos sobre o assunto abordado no eixo temático, enquanto que o outro destaca um personagem ilustre que instituiu os sinais de tráfego na ferrovia. Se compararmos esse texto com os de outras temáticas, observamos somente nele uma explicação sobre a funcionalidade dos objetos que compunham a temática. Embora ressalte-se essa distinção nesse eixo temático, as peças, no entanto, mantiveram-se como meras ilustrações dentro da exposição; ou seja, entendemos que “[...] os objetos não falavam mais por si sobre os homens e acontecimentos remotos, e a escrita textual foi a que ocupou esse lugar de fala”. (MAGALHÃES, RAMOS, 2008, p.52). O ponto fundamental não é precisamente a escrita textual sobre o tema, mas o fato de que se elaborou uma *narrativa épica*, expressão utilizada por Gonçalves (2007), por intermédio da qual o mundo representado é transferido para o pretérito, um passado que é inacessível. Assim sendo, em

nome da narrativa o texto deixou de ser suporte para ser responsável pela transmissão da mensagem subordinando o objeto. “O acervo não é mais quem dita a exposição; ele aparece como auxiliar à narrativa.” (SANTOS,2006, p.69). Desse modo, a memória tornou-se o produto de uma construção social que se eterniza em textos e narrativas, distante do tempo e da história que a originou. (SANTOS, 2006).

A exposição verdadeiramente histórica é aquela em que a comunicação dos documentos, por sua seleção e agenciamento, permite encaminhar inferências sobre o passado - ou melhor, sobre a dinâmica - da sociedade, sob aspectos delimitados, que conviria bem definir, a partir de problemas históricos. Inferências são abstrações, que não emanam da materialidade dos objetos, mas dos argumentos dos historiadores, referindo-se a propriedades materiais ‘indiciárias’ desses objetos e a informações sobre suas trajetórias. (MENESES, 1994, p.39).

Assim sendo, a exposição não proporcionou uma comunicação a partir de problemas históricos e desse modo, essa temática não evidenciou como as peças eram usadas na ferrovia para evitar acidentes ferroviários: que o sino era usado pelos maquinistas para avisar quando o trem aproximava-se de um cruzamento (encontro de uma rua e os trilhos); que os lampiões, fixados do lado externo das estações ferroviárias auxiliavam na visualização durante a noite a certa distância e que a lanterna de manobra era utilizada para orientar as manobras nas chegadas e partidas dos trens nas estações. Portanto, “[...] há nisso tudo uma questão de fundo político na relação que se faz entre memória e preservação (ou estudo) da memória, entre cultura e administração das instituições públicas chamadas culturais, como museus, arquivos, teatros, secretarias de cultura etc.”. (RAMOS, 2004, p.81) e, deste modo, podemos dizer que o Preserve/fe cunhou uma história oficial no CPHFRGS, na qual a exposição destacou o que interessava revelar e ocultou o que deveria ser camuflado.

- Espaço Temático 6 – Via Permanente¹⁶

Fotografia 32- Objetos do Espaço Temático 6



Fonte: Museu do Trem de São Leopoldo, ([1874-1990]).

Nesse eixo temático, o que o diferenciou dos outros temas foi a falta de identificação das peças. De acordo com a orientação do Preserve/fe, os objetos não deveriam receber etiquetas, porém o visitante receberia uma folha com a lista dos nomes das peças e algumas características delas (ver fotografia nº35) . No entanto, com relação aos materiais históricos desse tema não houve nem identificação e muito menos a caracterização delas. Sabe-se pelo roteiro da exposição ¹⁷ que havia coleção de trilhos, dormentes, peças de fixação e furador de dormente. Desse modo, os objetos da via permanente foram naturalizados dentro do conteúdo e da finalidade do discurso na exposição. Então, não houve um entendimento da historicidade das peças a partir de um processo histórico que o determina e lhe atribui sentido, “[...] mas a partir de características que o tornam uma espécie de continuação física de seu produtor, dos talentos, das habilidades físicas, das qualidades morais ou intelectuais daquele”. (PIMENTEL; COSTA, 2008, p.130). Isso também pode ser observado no trecho do relato de Cloraldino Severo Soares, Ministro dos Transportes da época, publicado no catálogo do CPHFRGS: “É com imensa satisfação que testemunhamos, através de obras de engenharia, de documentos e fotografias deixados e devidamente preservados, a inteligência e o esforço dos que nos antecederam na construção, [...]”. (PRESERVE 1985a, p. 7).

¹⁶ Não encontramos o texto 8 na documentação administrativa do Preserve/fe.

¹⁷ Ver anexo C.

Embora os ferroviários tenham sido lembrados como integrantes e responsáveis da espiral de progresso que a ferrovia produziu em nome do bem-estar social, a narrativa da exposição buscava seduzir os trabalhadores para diluir conflitos, minimizar os danos causados pelo desmonte e privatização das estradas de ferro. O discurso também serviu para autopromover a imagem do Estado como empreendedor e promotor do desenvolvimento econômico do Brasil. Além disso, a exposição foi utilizada para apresentar um Estado com um cunho democrático, como podemos observar no relato de Maria Elisa Carrazzoni – secretária-executiva do Preserve/fe. No catálogo do CPHFRGS ela anunciou a abertura do museu ao público e ao mesmo tempo buscou passar a ideia de igualdade de tratamento entre os indivíduos que fizeram parte da história da ferrovia, dando ênfase às adaptações produzidas pelos operários.

Aberto à visitação pública, todos poderão conhecer o trabalho dos pioneiros da ferrovia do Rio Grande do Sul, desde o Empreiteiro até o mais humilde de seus operários, que escreveram a história lançando trilhos, construindo pontes, viadutos, reparando máquinas e equipamentos, operando sistemas de comunicação e muito especialmente, como dissemos acima, adaptando a tecnologia importada às soluções locais. (PRESERVE, 1985a, p. 9).

Portanto, não seria interessante suscitar nos ferroviários a vontade de manter a ferrovia, mas de esclarecer que haviam cumprido o seu papel. Sendo assim, a história da ferrovia foi contada pelo viés do Estado nacional e para isso, privilegiaram determinados objetos e temas em detrimento de outros. Desse modo, várias memórias fragmentadas não foram absorvidas na narrativa expositiva, pois não couberam no escopo do Preserve/fe para serem contempladas. Por conseguinte, não se recordou que o trabalho na via permanente era tido como o mais árduo, pois envolvia abertura de trajetos e o assentamento dos trilhos em terrenos de difícil acesso e por serem executados sob climas severos e ao longo de grandes extensões territoriais. (FLÔRES, 2008). Consequentemente, várias memórias ficaram silenciadas porque não era conveniente inseri-las na história oficial do CPHFRGS.

4.2.2 A Organização do Acervo Externo do CPHFRGS durante os Anos 1980/1990

Na área externa, o Sítio Histórico do Museu do Trem de São Leopoldo/RS que corresponde a uma área de 2937,02 m², onde está incluída a reconstruída estação ferroviária de São Leopoldo e o armazém, foram expostos os materiais históricos de porte grande: o material rodante, de tração e equipamentos pesados da ferrovia. Conforme documentos do Preserve/fe, os materiais de porte grande foram transferidos para o CPHFRGS porque eram considerados

fundamentais para a tipologia do museu ferroviário. Dentre o acervo da exposição externa adquirida no período do Preserve/fe, estão a locomotiva tipo Doble- Ender dos EUA, adquirida em 1884 pela ferrovia; uma coleção de diferentes tipos de truques; um carro correio, dois carros de 2ª classe, um carro buffet, um carro de 1ª classe e um vagão leiteiro. Ao lado do depósito, foram expostos no gramado diferentes tipos de trilhos, pregos de linha e dormentes. Também havia bancos e outros equipamentos ferroviários pesados que foram colocados no pátio de forma aleatória.

Fotografia 33 - Bancos no Sítio Histórico do Museu do Trem



Fonte: Museu do Trem de São Leopoldo, ([1874-1990]).

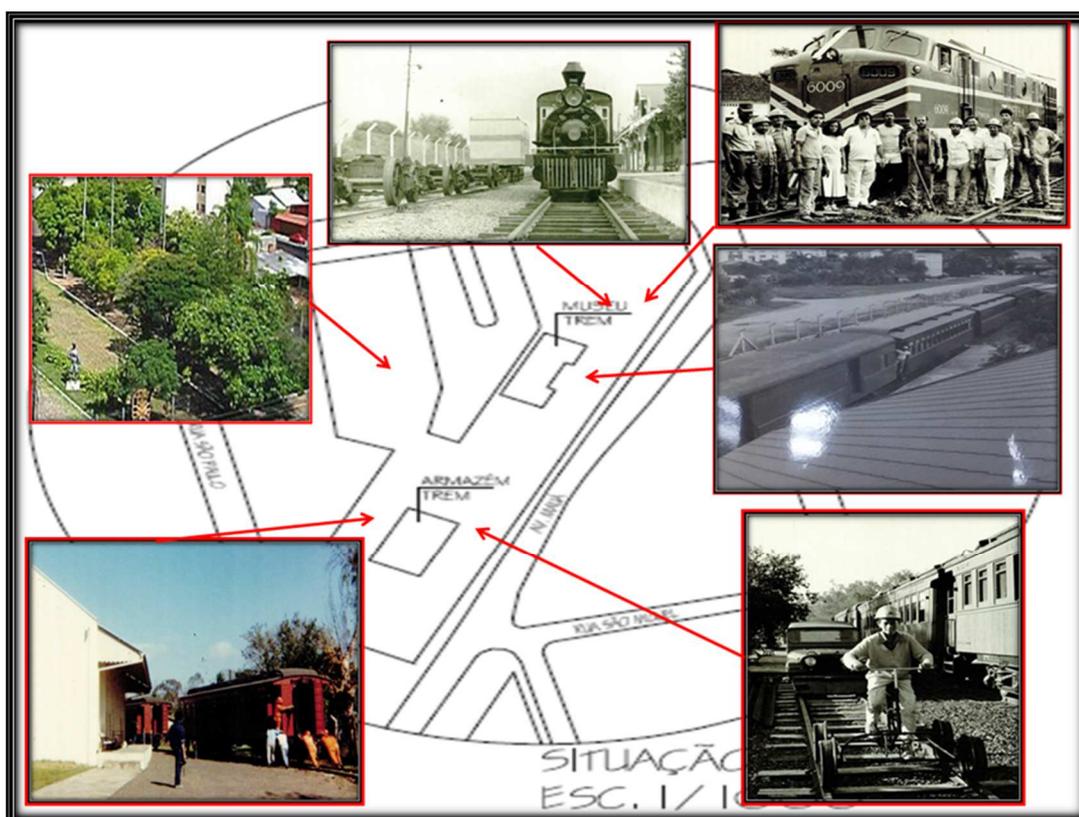
Fotografia 34 - Equipamento Pesado da Ferrovia



Fonte: Museu do Trem de São Leopoldo, ([1874-1990]).

A partir de 1987, o CPHFRGS recebeu a locomotiva a diesel nº 6009¹⁸, um jipe de linha que servia para inspecionar a malha ferroviária, uma bicicleta de linha, um trole e um triciclo que fora utilizado pelos trabalhadores de reparos (RFFSA, 1987a). De acordo com as fontes documentais, as peças da exposição externa foram exibidas com o objetivo de mostrar a evolução dos equipamentos ferroviários, o que demonstra que o acervo externo estava inserido juntamente com a exposição interna em uma única narrativa museológica. Além desse material, o CPHFRGS contava com três carros de passageiros adaptados para receber instituições culturais-educativas (MUSEU..., 1985b, p.6), modificados para desenvolver atividades educativo-culturais. Na figura nº 7 pode-se observar a parte externa do CPHFRGS, onde é possível visualizar a disposição do material rodante exposto: os prédios do antigo recinto ferroviário de São Leopoldo/RS e uma área verde denominada Praça John Mac Ginity. (RFFSA, 1985).

Figura 7 - Planta Baixa e Localização da Exposição Externa



Fonte: Montagem feita pela autora da Planta baixa e fotos (Museu do Trem de São Leopoldo/RS [1874-1990]).

¹⁸ Locomotiva que fazia parte do primeiro lote das locomotivas montadas e exportadas do Canadá. (RFFSA, 1987a).

Como podemos notar, o CPHFRGS adquiriu uma quantidade significativa de acervos de grande porte que eram utilizados pelos agentes do Preserve/fe para a execução de atividades *educativo-culturais* propiciando uma experiência dentro dos carros e em torno das locomotivas. Essas atividades tinham o intuito de trazer para os visitantes as impressões afetivas que tendiam a suscitar imagens e representações coletivas (HALBWACHS, 2006), pois os agentes do Preserve/fe sabiam que “[...] a história vivida se distingue da história escrita: ela tem tudo o que é necessário para constituir um panorama vivo e natural sobre o qual se possa basear um pensamento para conservar e reencontrar a imagem de seu passado”. (HALBWACHS, 2006, p. 90).

Então, na instituição existia a presença viva da memória que remetia à experiência, embora isso fosse feito somente pela rememoração de lembranças dos visitantes por intermédio da visualização do acervo externo, colocado de maneira aleatória. No entanto, no CPHFRGS o principal objetivo era difundir a história da ferrovia a partir da narrativa oficial que não tinha a intenção em utilizar uma abordagem crítica que permitisse a reflexão e a conscientização, pois a história nesse museu retomou a experiência e procurou revivê-la passionalmente. No período em que o Preserve/fe atuou na instituição havia uma tendência em “[...] apagar o movimento da memória, do tempo e da história; de afastar, mais e mais, os objetos de suas origens, fazendo com que se perca a sensação de que seus significados são nômades”. (SANTOS, 2006, p.130). Sendo assim, apesar do CPHFRGS oportunizar por intermédio do acervo a rememoração de lembranças dos visitantes relacionadas à ferrovia, a instituição assumiu como vocação de tornar-se um espaço que fez uso das memórias para fornecer informações que servissem de legitimação política e cultural pelo governo federal, pois conforme Pomian (1992), a organização dos elementos da memória acontece em função das preocupações pessoais e políticas do momento, demonstrando que a memória é um fenômeno construído.

4.3 O Material Distribuído/Disponível para o Público

A partir da ocasião “[...] que os objetos foram considerados como elementos de linguagem, eles permitem construir exposições-discursos, mas não são suficientes para sustentar tais discursos em todos os casos. É preciso, então, imaginar outros elementos de linguagem de substituição”. (DESVALLÉES; MAIRESSE, 2013, p.72). Do mesmo modo, podemos observar a necessidade encontrada pelos agentes do Preserve/fe em utilizar os suportes materiais na primeira exposição do CPHFRGS para compor juntamente com as peças da ferrovia uma narrativa museológica. Os suportes materiais como materiais impressos, catálogos

e roteiro de exposição ¹⁹ foram fornecidos para os visitantes pelos agentes do Preserve/fe para fixar sentidos e valores, priorizando uma determinada leitura sobre a “[...] atribuição de valor histórico, enquanto testemunho de um determinado espaço/tempo vivido por determinados atores; [...]”. (FONSECA, 2009, p.42) .

- O catálogo²⁰

Figura 8 - O Catálogo do Centro de Preservação da História da Ferrovia no Rio Grande do Sul



Fonte: Centro de Preservação da História da Ferrovia no Rio Grande do Sul (1985).

O catálogo foi produzido especialmente para a inauguração do CPHFRGS pelo Preserve/fe. Como já foi visto, Carrazzoni, secretária-executiva do programa, inspirou-se nos modelos europeus para implantar os centros de preservação e, desse modo, os catálogos produzidos para a inauguração das instituições criados pelo Preserve/fe eram similares dos catálogos dos museus europeus . Segundo Poulot (2013), que analisou o contexto dos museus europeus, a pesquisa erudita é a atividade principal que “[...] na tradição de descrição das obras ou dos objetos em geral, a preocupação erudita culmina, antes de tudo, na realização de catálogos [...]”. (POULOT, 2013, p.24). Na França, os catálogos eram produzidos durante a Revolução Francesa no intuito de democratizar tais obras para gerar saberes e a apreciação como uma forma de acabar com o vandalismo. Desse modo, supomos que com influência dos

¹⁹ Ver figura nº 35.

²⁰ Nosso intuito não é fazer uma análise aprofundada do catálogo. A publicação será examinada como um dos materiais distribuídos para o público dentro da proposta de trabalho do Preserve/fe vinculada à exposição do CPHFRGS, nosso objeto de pesquisa.

padrões de museus franceses Carrazzoni incluiu nos projetos dos centros a produção de catálogos para a divulgação dos espaços inaugurados.

O catálogo do CPHFRGS, preparado para a inauguração da instituição em 1985, destacou questões pontuais da ferrovia gaúcha fazendo uma retrospectiva dela, iniciando com informações sobre a origem da primeira estrada de ferro do Rio Grande do Sul inaugurada em 1874. Além disso, retomou a trajetória das novas estradas de ferro que foram construídas após a inauguração do trecho POA-SL, como a estrada de ferro Rio Grande-Bagé, a estrada de ferro POA- Uruguiana que passava por Santa Maria. Também destacou a aprovação ainda pelo Império brasileiro da estrada de ferro que ligaria o Rio Grande do Sul ao Paraná, tendo como ponto inicial em nosso Estado a cidade de Santa Maria, passando por Cruz Alta e Marcelino Ramos, que foi articulando-se com a linha procedente de Santa Catarina e mais tarde por São Paulo. Ainda descreveu sobre a progressão das estradas de ferro do Rio Grande do Sul com a construção das linhas secundárias e ramais alimentadores de linhas e troncos. Além disso, apresentou a história oficial e resumida da encampação da ferrovia em 1920, surgindo doravante a VFRGS. Também expôs os grandes projetos para a construção de estradas de ferro que somente foram concluídas na época da RFFSA, como a ligação Roca Sales-Passo Fundo e o Tronco Sul. E finalmente delineia os objetivos da RFFSA naquele momento (década de oitenta) que eram apenas investir na retificação dos traçados de suas instalações fixas e na melhoria geral do parque de material rodante (carros e vagões) e de tração (locomotivas), reforçando pontes, aumentando a capacidade de linhas. Enfim, o catálogo fez uma breve retrospectiva da história da evolução ferroviária no Rio Grande do Sul contada pela própria empresa.

Sendo assim, essa publicação preparada para a inauguração do CPHFRGS foi elaborada com o intuito de difundir a história da ferrovia com textos curtos e com enunciados simplificados, sendo suprimidos episódios e memórias que não couberam no discurso oficial no intuito de atingir um público maior. Entretanto, o catálogo nada mais foi do que “[...] a passagem de uma validação do discurso histórico, fundado no controle das operações que estão na base [...]” (CHARTIER, 1990, p.86), ou seja, os agentes do Preserve/fe queriam validar a sua história como relato verídico e a publicação foi uma maneira encontrada de “[...] articular a relação entre representações das práticas e práticas de representação”. (CHARTIER,1990, p. 86).

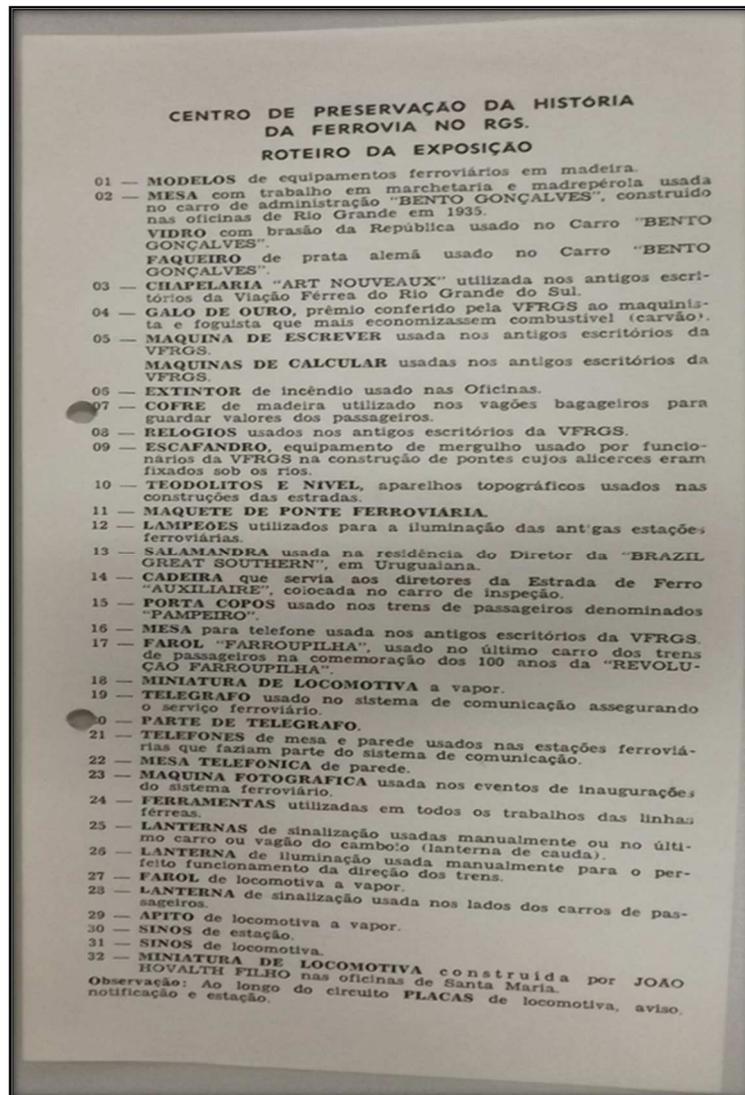
Então, o catálogo produzido pelo Preserve/fe foi uma forma de apreender o passado por intermédio da escrita, “[...] do qual os livros e as narrativas em geral nos apresentam apenas um quadro muito esquemático e incompleto”. (HALBWACHS, 2006, p. 79). Foucault (1971) vê esse enquadramento da memória com intenções pré-estabelecidas, cuja função é conservar ou produzir discursos, mas, para fazê-los circular em um espaço fechado, é preciso distribuí-los

somente segundo regras estritas, sem que seus detentores sejam despossuídos por essa distribuição. (FOUCAULT, 1971). Sendo assim, o Preserve/fe selecionou, comparou e classificou os acontecimentos passados “[...] segundo necessidades ou regras que não se impunham aos círculos dos homens que por muito tempo foram repositório vivo. Em geral a história só começa no ponto em que termina a tradição, momento em que se apaga ou se decompõe a memória social”. (HALBWACHS,2006, p.100-101).

- O Roteiro de Exposições

De acordo com as normas para a constituição dos centros de preservação estipulados pelo Preserve/fe , as peças da exposição não teriam etiquetas e, desse modo, seriam fornecidas folhas impressas que deveriam ser distribuídas na recepção para auxiliar o público. Então, no CPHFRGS os agentes do Preserve/fe organizaram um roteiro de exposições para informar os visitantes, o qual apresentava a relação do acervo com um número que correspondia à numeração colocada próxima de cada peça. O documento exibia o nome e a descrição de 32 peças que foram totalmente restauradas pelo especialista em restauração Ariston José Correia Filho (RFFSA, 1985).

Fotografia 35 - Roteiro de Exposições do CPHFRGS



Fonte: Museu do Trem de São Leopoldo, ([1874-1990]).

No roteiro de exposições, as informações repassadas ao público normalmente eram limitadas por dois campos, com a discriminação do objeto propriamente dito e o local onde foi utilizada a peça; porém, encontramos a descrição de outros itens, quando havia informações adicionais sobre o objeto, mas não podemos considerar como campos, pois se aplicavam a poucas peças. Acreditamos que isso seja importante destacar, pois “trata-se de uma maneira de delimitar campos de sentido, que além de direcionar leituras, é o indício da própria relação de dominação da letra diante do artefato”. (MAGALHÃES, RAMOS, 2008, p.70). Então, a escolha dos campos que são mais recorrentes na descrição das peças em exposição nos faz entender que “[...] não há produção cultural que não empregue materiais impostos pela tradição, pela autoridade ou pelo mercado e que não esteja submetida às vigilâncias e às censuras de quem tem poder sobre as palavras ou os gestos”. (CHARTIER, 1990, p.137).

Nesse sentido, os agentes do Preserve/fe preocuparam-se em transmitir, ao maior número de visitantes e no menor tempo possível, informações imediatamente apreensíveis sobre o passado histórico. Sendo assim, a exposição foi organizada com poucas informações, dispostas ordenadamente de acordo com a história oficializada e legitimada pelo governo federal, passíveis de serem absorvidas rapidamente pelo público visitante; porém, o roteiro de exposição proposto foi muito mais do que uma informação. “Está em jogo, então, a imposição da palavra na exposição de objetos, a proposição da escrita para posicionar restos e vestígios em espaços de lembrança”. (MAGALHÃES; RAMOS, 2008, p.71). O contato com as peças suscita várias lembranças das quais discorrem interpretações diversas e diante deste descontrole, é “[...] que a palavra vem para organizar, domesticar”. (MAGALHÃES; RAMOS, 2008, p.71). Entretanto, o problema não está no roteiro de exposições que se utiliza das palavras para dialogar com as peças, mas sim na maneira como foi usada no CPHFRGS. Não podemos esquecer que o discurso sobre a ferrovia federal é proferido pela própria empresa o que nos leva a ter em conta os condicionamentos e exigências que incidem das próprias formas nas quais são dadas a ler (CHARTIER, 1990) as informações disponibilizadas na exposição. Na ausência do emissor, a relação comunicativa tinha de ser regulada por intermédio dos suportes materiais expostos e distribuídos ao público para evitar que qualquer distorção de conteúdo atingisse o receptor. Conforme Foucault (1971): em “[...] toda a sociedade a produção do discurso é ao mesmo tempo controlada, selecionada, organizada e redistribuída por certo número de procedimentos que têm por função conjurar seus poderes e perigos, dominar seu acontecimento aleatório, esquivar sua pesada e temível materialidade.” (FOUCAULT, 1971, p.8-9).

Além disso, a necessidade de fornecer um roteiro para os visitantes com o nome e a descrição das peças demonstra que “[...] uma sociedade com memória coletiva comum, compartilhada, não haveria necessidade de peças identificadas” (MAGALHÃES; RAMOS, 2008, p. 68), ou seja, da *memória artificial*²¹. Conforme, Catroga (2001) e Pesavento (2008) “a História provoca, a partir de traços, representações que visam conhecer algo do que se sabe já não existir” (CATROGA, 2001, p.55), “reconfigurando uma temporalidade escoada” (PESAVENTO, 2008a) que podem ser dados a ler e a ver por intermédio dos discursos. Perante as representações produzidas nas narrativas instituídas pelo Preserve/fe podemos entender o “poder das palavras diante das coisas” e que por isso, não existe neutralidade na atitude de

²¹ “*Simônides* fixava assim dois princípios da memória artificial, segundo os antigos: a lembrança das imagens, necessária à memória, e o recurso a uma organização, uma ordem, essencial para uma boa memória.” (LE GOFF, 1990, p. 441).

nomear e descrever peças da exposição, pois direcionaram um sentido para aquilo que foi visto pelos visitantes no CPHFRGS.

Por diversas razões vinculadas sempre a certos posicionamentos políticos e procedimentos interpretativos no CPHFRGS valorizaram-se os objetos em um imbrincado projeto de comunicação que procurou suprir a carência de memória, a partir de textos informativos que remetiam à ideia de desenvolvimento tecnológico e, dessa forma, direcionando um sentido para a exposição, o que, necessariamente, implica uma preocupação de caráter educacional. Portanto, acreditamos que o material histórico escolhido pelos agentes do Preserve/fe considerou também o “[...] o potencial do objeto museológico de ensinar algo a, logicamente a alguém. Como testemunho, o objeto deve ser preservado: preservar para ensinar, preservar para comunicar” (CURY,2005, p.25) e porque diz respeito aos objetivos a serem alcançados quando pensamos em uma exposição de história, o que, necessariamente, implica uma preocupação de caráter educacional (MAGALHÃES; RAMOS,2008). Além do caráter educacional, “[...] a partir do momento em que a informação passa a ser comunicada, ela também passa a ser preservado, o conhecimento disseminado é uma forma de preservação da memória”. (YASSUDA, 2009, p.28).

- Os Álbuns²²

O documento, que contém algumas normas sobre a instalação de um centro de preservação, recomenda que, além de textos, também deve ter dentro do possível, peças, fotografias e/ou desenhos para ilustrar o tema. (RFFSA, 1981, f.2). Conforme, Pesavento (2008b): “[...] de um modo geral, consagrou-se no campo da história o predomínio do texto, da palavra e da retórica nos domínios da escrita, afirmando-se a tendência de utilizar a imagem como mera ilustração de um discurso”. (PESAVENTO, 2008b, p.108). Então, os agentes do Preserve/fe utilizaram várias fotografias ²³ na expografia em painéis e nos álbuns disponíveis para o manuseio pelo público. Este era um dos pontos altos da expografia naquele contexto e o único lugar dentro do museu onde o público podia interagir manuseando os álbuns.

²² Neste trabalho as fotografias não serão analisadas de maneira isolada, mas como parte integrante de um material disponibilizado para o público manusear dentro da proposta da narrativa expositiva.

²³ Como já foi dito, não encontramos nenhum registro das fotografias que faziam parte dos painéis. Com relação as fotos dos álbuns, sabemos que havia 10 fotos em cada um deles, porém também não temos como identificar a maioria das fotografias.

Fotografia 36 - Os Álbuns



Fonte: Museu do Trem de São Leopoldo, ([1874-1990]).

Conforme notícia publicada no Jornal ZH, esse material disponível para o público foi caracterizado da seguinte maneira:

Os grandes álbuns de fotografia plastificados e fixados em mesas que, dão o roteiro de toda a história da ferrovia no Estado, através de fotografias que registram sua arquitetura, obras de arte (pontes), a figura humana do ferroviário, os carros, vagões e locomotivas e, ainda, a Estação de São Leopoldo. (PORTO, 1985).

Já, na notícia veiculada no caderno especial do Jornal VS sobre o Museu do Trem esse material foi descrito da seguinte forma:

Para manuseio do público foram montados cinco álbuns de fotos antigas que incluem arquitetura, locomotivas, carros e vagões, obras de arte, o ferroviário e restauração do prédio da Estação de São Leopoldo. (MUSEU, 1985a).

Na entrevista com RJS ²⁴, conseguimos identificar algumas fotos ²⁵ que estavam nos álbuns e, conforme JAW, em muitas delas apareciam os funcionários da ferrovia trabalhando, como pudemos averiguar em algumas delas:

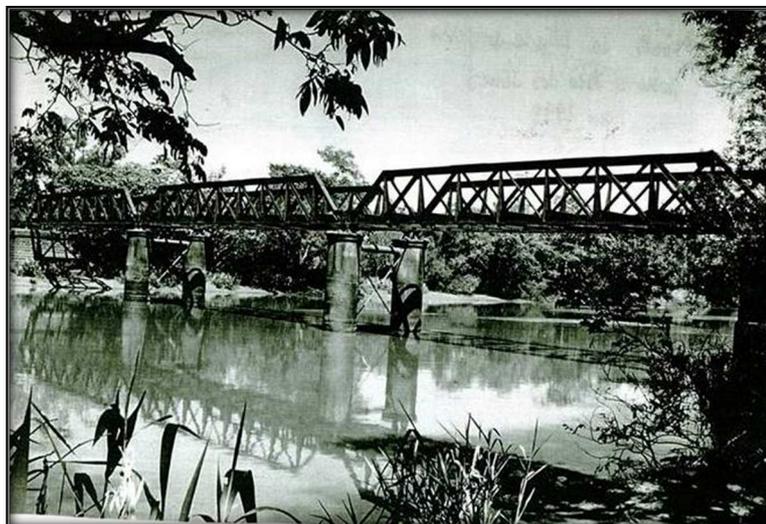
“Eu acho que especificamente não lembro se foi feito. Mas isso tava incluído já no próprio acervo fotográfico onde aparecia o pessoal trabalhando na via

²⁴ Trecho do relato da entrevista de RJS, ferroviária aposentada e ex-funcionária do CPHFRGS, concedida no dia 8/6/2017 por e-mail.

²⁵ Em nossa pesquisa, buscamos identificar pelo menos uma fotografia de cada álbum através das fontes testemunhais.

permanente, nas oficinas, né. Os ferroviários em si, agentes de trem, maquinista, foguista, chefe de trem. Todo o pessoal que fica envolvido na ferrovia automaticamente aparece em todo o acervo fotográfico que tem". (JAW).²⁶

Fotografia 37 - Imagem do Álbum sobre Obras de Arte (Pontes)



Fonte: Museu do Trem de São Leopoldo, ([1874-1990]).

Fotografia 38 - Imagem do Álbum sobre Arquitetura

²⁶ Trecho do relato da entrevista de JAW, morador de São Leopoldo, concedida no dia 12/05/2016, em São Leopoldo.



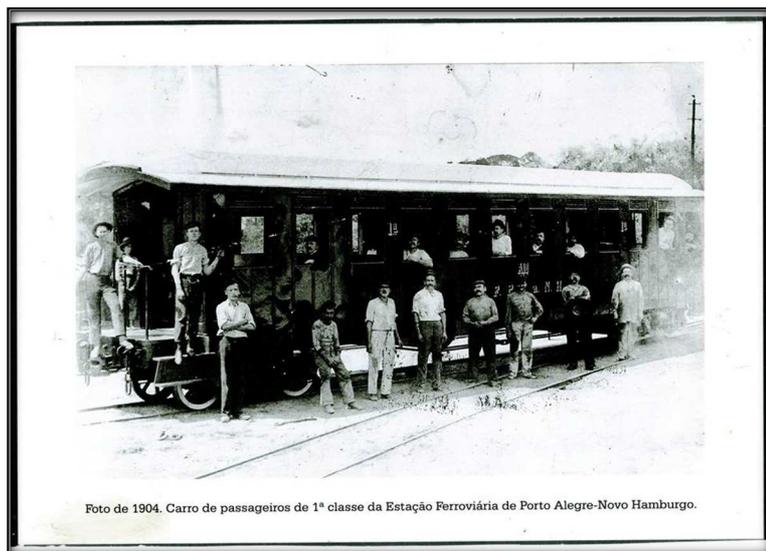
Fonte: Museu do Trem de São Leopoldo, ([1874-1990]).

Fotografia 39 - Imagem do Álbum sobre os Ferroviários



Fonte: Museu do Trem de São Leopoldo, ([1874-1990]).

Fotografia 40 - Imagem do Álbum de Carros, Vagões e Locomotivas



Fonte: Museu do Trem de São Leopoldo, ([1874-1990]).

Fotografia 41 - Imagem do Álbum Restauração do Prédio da Estação São Leopoldo



Fonte: Museu do Trem de São Leopoldo, ([1874-1990]).

No documento que estabelece algumas normas para a instalação de um centro de preservação consta que o museu deverá obedecer a várias regras e, dentre elas existe uma que sugere vários pontos que devem ser observados na construção da narrativa museológica: “– conteúdo teórico ou narrativa clara e objetiva, sempre que possível usando as peças para a ilustração do tema apresentado; ou fotos e desenhos; [...]” (RFFSA,1981, f.2). No entanto, parece-nos que apesar da orientação dada pela coordenação do Preserve/fe em utilizar as fotografias como meras ilustrações, os agentes do programa preservacionista fizeram uso delas como discursos para reconstituir a evolução tecnológica com o propósito de deixar mais claro

para o público, pois as “[...] imagens capturam aspectos da cultura material que seriam muito difíceis de serem reconstituídos de outra forma”. (BURKE, 2004, p.112). As leituras extraídas desses álbuns ²⁷ com fotografias privilegiaram os trabalhadores, a arquitetura dos recintos ferroviários, as pontes e o material rodante e de tração que eram apresentados para esboçar o desenvolvimento e a modernização das ferrovias. As várias fotografias presentes nos álbuns testemunham e confirmam os aspectos da história da ferrovia descritos nos textos e apresentados no catálogo do CPHFRGS, operando como outro texto não escrito, mas muito eloquente.

Conforme Kossoy (2001 apud Lopes, 2012) “[...] desde cedo os governos e grandes empresas comerciais requereram a presença do fotógrafo para que documentasse os seus feitos, [...]”, e sendo assim a realidade trazida pela fotografia é sempre uma realidade reconstruída. (PESAVENTO, 2008b). Parece não restar dúvida de que a proposta da instituição era apresentar um Estado empreendedor e responsável pelo desenvolvimento econômico e tecnológico que ocorreu por intermédio da ferrovia. Além de conceder importância às ações do Estado no período de crescimento da malha ferroviária, o álbum sobre a restauração do prédio da estação São Leopoldo mostrou como a criação de um centro de preservação atualiza as obras do governo federal no presente, garantindo visibilidade ao Ministério dos Transportes/RRFS, gestores do Preserve/fe, que administravam os centros de preservação e conservaram o patrimônio ferroviário brasileiro. “Assim, objetos e fotografias não são artefatos neutros e a sua localização na exposição podem nos fornecer subsídios para a interpretação do discurso proposto pelo museu.” (LOPES, 2012, p. 92).

Além disso, “o uso da imagem no processo de reconstrução da cultura material do passado, tanto em museus quanto em livros de história é recorrente, pois “o testemunho de imagens é ainda mais valioso porque elas revelam não apenas artefatos do passado (que em alguns casos foram preservados e podem ser diretamente examinados), mas também sua organização; [...]”. (BURKE, 2004, p.121). Além disso, a fotografia tem o potencial de encantar o seu receptor pelo modo mais rápido do que o texto de transmitir a mensagem:

E a essa condição de retenção de memória e de potencial evocativo, talvez pudéssemos agregar mais uma propriedade que caracteriza as imagens: elas seduzem, cativam,

²⁷ É possível verificar alguns ambientes da ferrovia e ter uma ideia superficial sobre as vias permanentes, o material rodante pertencente à empresa ferroviária e aos diversos profissionais que trabalhavam nela. Além disso, podemos visualizar a disposição dos materiais e dos funcionários e apreender algo a respeito da organização da ferrovia.

encantam; elas possibilitam uma comunicação imediata; são intensas; despertam a atenção; prendem o olhar; emocionam. (PESAVENTO, 2008b, p.119).

Portanto, os agentes do Preserve/fe utilizaram-se das fotografias nos painéis e nos álbuns para ilustrar a narrativa museológica porque ela possui capacidade de fazer elaborações visuais e mentais, de operar na esfera da verossimilhança (PESAVENTO, 2008b) e “[...] apesar de ser a fotografia a própria ‘memória cristalizada’[...]” (KOSSOY, 2001, p.152) ela não é mais do que “[...] frações do real visível de outrora que foram selecionadas para os devidos registros [...]”. (KOSSOY, 2001, p. 152).

4.4 Análise global da Primeira Exposição do CPHFRGS em 1985

Fotografia 42 - Primeira Exposição do Preserve/fe no Centro de Preservação da História Ferroviária do Rio Grande do Sul em 1985



Fonte: Museu do Trem de São Leopoldo, ([1874-1990]).

Legenda: Lado sul do prédio do Museu do Trem de São Leopoldo/RS.

Fotografia 43 - Primeira Exposição do Preserve/fe no Centro de Preservação da História Ferroviária do Rio Grande do Sul em 1985



Fonte: Museu do Trem de São Leopoldo, ([1874-1990]).

Legenda: Lado norte do prédio do Museu do Trem de São Leopoldo/RS.

Para analisar o discurso da primeira exposição do Preserve/fe no CPHFRGS, foi necessário percebermos de que forma essa narrativa foi exposta. Gonçalves (2009), no ensaio *Os museus e a cidade* cunhou características para alguns modelos de museus, como o *museu narrativo* e o *museu informação*. Partindo da diferenciação dos exemplos do autor referido, a primeira exposição do CPHFRGS aproximou-se mais de um *museu informação*, pois, de acordo com a documentação administrativa da instituição, as suas principais funções eram de pesquisa, comunicação e divulgação, com o escopo de construir uma cultura ferroviária e de difundir a história da ferrovia gaúcha. Para alcançar tais objetivos, se buscou representar uma história ferroviária única e homogeneizante e por ela tentou-se fazer entender de que estava incluindo “[...] as memórias de grupos hierarquicamente inferiores e a memória de indivíduos”. (GONÇALVES, 2009, p. 180). Isso se deve às reivindicações de maior participação e de representação cultural de grupos que outrora não eram contemplados: “[...] no discurso museológico desde os anos 1970 parecem indicar uma forte tendência no sentido de valorizar a dimensão abstrata dos objetos, sua capacidade de representar valores e ideias de diferentes grupos e categorias sociais”. (GONÇALVES, 2009, p.183-184).

Nesse sentido, o acervo ferroviário cumpria bem o seu papel porque tanto os ferroviários como as comunidades por onde passava o trem reconheciam algumas das peças expostas como parte do cotidiano que já não existia mais. Então, os objetos nesse modelo referido “costumam ser considerados por sua capacidade de representar ideias e valores sociais” (GONÇALVES, 2009, p.184) e por conseguir atingir a maior parte do público. Porém, o acervo servia de atrativo juntamente com os textos em painéis e álbuns fotográficos para construir uma cultura e história da ferrovia em consonância com os projetos do programa federal. Portanto, levando em consideração as marcas de quem a concebeu, o caráter de historicidade da exposição, dos sentidos intencionados pelos autores, “[...] veremos que o critério de escolha recaiu sobretudo aquilo que é digno de ser lembrado e sobre o que está de acordo com os valores já definidos, ou seja, com representações consolidadas coletivamente”. (SANTOS; CHAGAS, 2007, p.12). Então, o poder do museu está na capacidade de propiciar o conhecimento, mas também na competência de legitimar sistemas de valores, por intermédio da narrativa produzida e por isso, o discurso museográfico não tem a possibilidade de ser neutro, pois sempre carrega consigo os rastros de uma autoridade e/ou autoria, “[...] mesmo que o autor se esconda por trás de uma distante e pretensa objetividade”. (HORTA, 1997, p. 118). Então, “[...] as políticas públicas que se relacionam aos museus não se separam das táticas e estratégias políticas de desenvolvimento” (SANTOS; CHAGAS, 2007, p. 15). Portanto, a narrativa produzida pela exposição da instituição analisada seguia os mesmos padrões dos outros centros e núcleos, onde se cultivava a valorização de objetos e de personagens, com a finalidade de buscar elementos que os distinguíssem no conjunto ferroviário e no campo do patrimônio. Sendo assim, os agentes do Preserve/fe elegiam referenciais significativos de acordo com a memória oficializada, a partir de um complicado trabalho de seleção de objetos, monumentos e edificações, pois “[...] sabe-se que o recurso à fetichização²⁸ de objetos auxilia na edificação de tradições e memórias, o que era amplamente propagado pelo programa, com respaldo da Secretaria Executiva e da museóloga Maria Elisa Carrazzoni”. (MATOS, 2015, p.119). Foucault, a partir de vários estudos sobre as instituições, chama a atenção para a importância das pesquisas que relacionam o discurso como meio de entender as transformações, principalmente na análise de instituições. (O’BRIEN, 1992). Chartier (1990) também abordou a necessidade de estudar os discursos, sobre os quais alerta para a observação imprescindível do relacionamento das narrativas proferidas com a posição de quem os utiliza. (CHARTIER, 1990).

²⁸ “[...] todo o objeto é belo, simplesmente porque sobreviveu e devido a isso torna-se o signo de uma via anterior.” (BAUDRILLARD, 2006, p.91).

Com relação à história da ferrovia, é necessário indicar que o patrimônio ferroviário gaúcho passou a pertencer à RFFSA, em 1957. Da mesma forma, como outras empresas ferroviárias já existentes no Brasil, a VFRGS também passou pelo processo de estatização e conseqüentemente houve uma apropriação patrimonial e em certo sentido também simbólico pelo governo federal. No entanto, as reminiscências originais das ferrovias regionalizadas ainda eram muito significativas, cuja história e memória são compreensíveis somente do ponto de vista local. (FURTADO, 2015). Ainda hoje, em nosso Estado, estão muito presentes as memórias coletivas sobre a Viação Férrea do Rio Grande do Sul. Possivelmente, as lembranças afetivas das pessoas que vivenciaram o período se remetam mais à época anterior à década de 1950, devido ao vínculo direto da empresa com a sociedade, pois além de terem oferecido o serviço de transporte de cargas, também embarcavam passageiros nesses trens, o que deixou de ocorrer gradativamente com a encampação da RFFSA. O Preserve/fe, com a intenção de integrar os centros de preservação nas comunidades que os abrigavam, orientava os agentes a contemplar na exposição a história regional da ferrovia. Conforme documentação administrativa que diferenciava os centros de preservação, a divulgação do passado das ferrovias regionais refletiria o desenvolvimento socioeconômico da região, revelaria as diversas origens do capital que financiou a criação das ferrovias, as quais se diferenciavam pelos tipos de materiais importados que foram utilizados nesse modal, bem como pelas características arquitetônicas das edificações ferroviárias (RFFSA, 1981) .

Então, o Preserve/fe incentivava o uso do passado das ferrovias regionais, mas isso não quer dizer que o programa difundia uma narrativa heterogênea; ao contrário, o discurso construído manteve a “focalização cultural e homogeneização parcial das representações do passado, processo que permite supor uma partilha da memória em proporções mais ou menos grandes”. (CANDAUI, 2013, p.102). Assim, a história oficializada pelo programa federal negligenciou de alguma forma as memórias coletivas de passageiros e de ferroviários, como de HBS que em uma de suas entrevistas fez alusão à importância das estações:

“[...] a ferrovia [...] chamava atenção do ferroviário era a de que eles davam assistência a família e aí se tornavam um grupo porque as grandes cidades do nosso Rio Grande do Sul foi formado através da ferrovia: Santa Maria, Cruz Alta, Rio Grande, Passo Fundo [...], Ijuí, Santo Ângelo são as cidades que são assim... marcantes, como era aqui Canela, entendeu. Então, foram [...] cidades que foram agrupando pessoal em roda da estação e aí foi espalhando o resto.” (HBS) ²⁹.

²⁹ Trecho do relato da entrevista HBS, ferroviário aposentado, realizada no dia 15/12/2015, em POA.

Ou então, de JAW, morador de São Leopoldo, que descreveu a abrangência que os trilhos da ferrovia atingiam:

“[Estação] ³⁰ Rio dos Sinos era entroncamento, né, o que iria para Taquara, Gramado, Canela ia pra Montenegro, também Bento, Caxias, né. E também de Montenegro até [...] ligação com Barreto que ia para Santa Maria, interior do Estado, e até fora do Estado. Aqui até a década de 30 todo o tráfego que saía do RS ou vinha passava por São Leopoldo.” ³¹ (JAW).

Assim sendo, a importância que a ferrovia tomou no cenário econômico local também entrava no imaginário coletivo daquelas sociedades. O depoimento acima demonstrou o valor que a ferrovia possuía por permitir o acesso a todas as regiões do Estado por esse modal, e conforme a citação da entrevista de HBS apresentada anteriormente, ela ainda desencadeou o surgimento e ampliação de várias cidades gaúchas, sobretudo as do interior. Segundo Furtado (2015), a segunda onda colonizadora de ocupação do território brasileiro sob o lema do progresso foi impulsionada pelas estradas de ferro, trazendo consigo elementos originais da modernidade industrial. (FURTADO, 2015). Então, o discurso construído norteado por essas ideias também ficou materializado no CPHFRGS. No catálogo do CPHFRGS, produzido em 1985 pelo Preserve/fe, ficou evidente que o trabalho de proteção ao acervo ferroviário dava ênfase ao legado histórico, econômico e social deixados pelas estradas de ferro do Rio Grande do Sul. (PRESERVE, 1985a). Em nosso Estado, a ampliação da ferrovia deu-se até 1957, quando a VFRGS foi revertida à União, o que se tornou mais evidente com a crise e a privatização da ferrovia nacional. Então, o Preserfe/fe, com o intuito de apresentar ao público os tempos gloriosos da estrada de ferro organizou a primeira exposição da instituição com a maior parte do acervo com datação anterior a 1957, pois relembra os tempos áureos desse modal. Com isso, a construção da história da ferrovia local dos tempos mais antigos no CPHFRGS tornou-se o tema predominante na exposição instituída pelo Preserve/fe.

Sendo assim, a primeira exposição do CPHFRGS difundiu uma história reverenciando os tempos gloriosos da estrada de ferro gaúcha, apresentando um perfil institucional que se assemelha a ideia de Madeira (1997) que se refere ao “museu latino-americano, como filho obediente do museu europeu, [...] fazendo-se instituição voltada para o passado de maneira nostálgica [...]”. (MADEIRA, 1997, p.36). Além disso, ocultou seu caráter arbitrário ³² e de combinação com a manutenção com os sistemas de poder, pois de maneira geral demonstrou

³⁰ A palavra entre colchetes não foi dita pelo entrevistado, mas escrita pela autora para situar melhor o leitor.

³¹ Trecho do relato da entrevista feita com JAW em São Leopoldo, no dia 12/05/2016.

³² Marcel Mauss disse certa vez que o que é peculiar à perspectiva antropológica é que toda instituição, toda e qualquer prática ou discurso coletivo, será sempre *arbitrário*. (GONÇALVES, 2009).

que a estrada de ferro havia cumprido a sua função de dominar os espaços, ser socialmente apropriada e tornada parte da cotidianidade, mas, ao mesmo tempo, evidenciou de maneira implícita a decadência dos Estados Nacionais e dos sistemas industriais exauridos, o arruinamento das suas fronteiras e os modos de vida singulares das localidades diante da globalização, homogeneização e massificação da cultura. Enfim, esse testemunho material ressignificado como patrimônio serviu como instrumento de conhecimento e de comunicação, desempenhando um poder estruturante de construir uma realidade que tinha a tendência de estabelecer uma ordem, em particular do mundo social que conjectura aquilo “[...] a que Durkheim chama o conformismo lógico, quer dizer, uma concepção homogênea do tempo, do espaço, do número, da causa, que torna possível a concordância entre as inteligências”. (BOURDIEU, 1989, p. 9). Portanto, tanto os preparativos para a inauguração como a organização da primeira exposição podem ser entendidos como mecanismos de poder pelo qual as representações buscaram controlar e legitimar a imagem do governo federal a partir da narrativa expográfica estabelecida no CPHFRGS. O Preserve/fe incumbiu-se da tarefa de gerir a memória e a história da ferrovia com o intuito de enquadrá-las para minimizar os impactos negativos que a desativação e privatização das linhas ferroviárias estavam provocando para a sociedade. Então, os visitantes dos centros de preservação se apropriaram e retransmitiram as relações de poder propostas pelo Preserve/fe que perpassaram todas as classes sociais.

4.5 Para além do Discurso Oficial: o CPHFRGS como Espaço de Rememoração e Lugar de Representação da História Ferroviária Gaúcha

Se a exposição é entendida como a principal forma de comunicação em museus, pois, por intermédio dela o público tem a oportunidade de acesso às representações produzidas nos museus históricos, logo, precisamos atentar para as possibilidades das múltiplas leituras e interpretações a que as narrativas museológicas são suscetíveis (HORTA, 1997), pois “[...] podem ser lidos por um olhar diverso da intencionalidade pretendida na organização do espaço [...]”. (VARGAS, 2009, p.120). Chartier (1990) observa a necessidade de reflexão a respeito dessa apreensão e para tal “[...] uma noção parece ser útil, a noção de apropriação: porque permite pensar as diferenças na divisão, porque postula a invenção criadora no próprio cerne dos processos de recepção”. (CHARTIER, 1990, p.136). Assim, o autor referido propõe uma observação sobre as características práticas “[...] que se apropriam de modo diferente dos materiais que circulam em determinada sociedade” (CHARTIER, 1990, p.136), ou seja, a

maneira como os receptores [visitantes] podem ver e a pensar o real ³³. Nesse sentido, o CPHFRGS é uma instituição com certa duplicidade quando se trata da apreensão das informações pelos receptores, pois, para alguns como, por exemplo, para os ferroviários o museu ainda fala por objetos, “[...] produtos fragmentados no tempo e no espaço [...]” (SANTOS, 2006, p.127), mesmo que os agentes do Preserve/fe estivessem imprimindo outra retórica holística ³⁴ sobre a história da ferrovia. Em contrapartida, os visitantes e turistas que não tiveram nenhuma intimidade com os espaços ferroviários foram conduzidos à noção de uma história ligada à perspectiva de evolução e progresso. Então, para analisar a maneira como os receptores poderiam ter visto e pensado a exposição optamos por categorizar os visitantes em dois grupos: pessoas com algumas vivências vinculadas a ferrovia e aqueles que não tiveram nenhuma intimidade com os espaços ferroviários.

Ante o mencionado, buscamos a partir da noção de memória proposta pelos teóricos Candau (2016) e Halbwachs (2006), verificar como a narrativa expográfica do CPHFRGS teve a potencialidade de suscitar memórias a respeito da ferrovia na comunidade e nos trabalhadores da estrada de ferro e, desse modo, colocar o CPHFRGS como espaço de rememoração. No entanto, a instituição administrada pelo governo federal na década de oitenta instituiu uma história oficializada pelo Preserve/fe e, a partir dessa organização o CPHFRGS tornou-se o lugar por excelência de representação da história ferroviária gaúcha. Avaliando a influência da narrativa institucional da primeira exposição de longa duração da instituição museológica (1985/1990), buscamos nas fontes testemunhais e nos artigos publicados em jornais a apreensão do público sobre a exposição e seus diferentes olhares, analisando o CPHFRGS como uma instituição de representação da história da estrada de ferro levando em conta não só o poder representado pelo governo federal e seus agentes do Preserve/fe; mas, ao mesmo tempo, como um lugar de guardar a memória, uma vez que um museu “[...] expressa diferentes aspectos da sociedade em que está inserido e relaciona os objetos expostos com o que foi produzido ou guardado por tal sociedade”. (RAMOS; LOPES, 2010, p. 174).

Primeiramente, a seleção do local para a constituição do CPHFRGS pelos agentes do Preserve/fe levou em consideração e fez uso dos acontecimentos do passado, mas também utilizou-se de critérios que transitam na memória afetiva da comunidade. Sendo assim, o saudosismo da ferrovia, da qual a memória precede, foi um dos elementos essenciais para que

³³ “Mas, bem vistas as coisas, toda esta visão do tempo acaba por projectar e reproduzir, em entidades colectivas, o modo como cada eu se relaciona com o passado e com as expectativas de futuro.” (CATROGA, 2001,p.61).

³⁴ Segundo Candau (2016) no discurso antropológico e sociológico, as retóricas holísticas alimentam as configurações narrativas mais ou menos aptas a dar conta de certa realidade. (CANDAU, 2016, p.30).

os agentes do Preserve/fe legitimassem a patrimonialização do acervo na estação ferroviária de São Leopoldo/RS. Não foi por acaso que o CPHFRGS foi organizado no antigo recinto da estrada de ferro, pois o local mais lembrado do patrimônio ferroviário é, sem dúvida, a estação ferroviária que se tornou símbolo desse modal, pois ela se configurou como um lugar que, ao longo dos tempos, foi investido de participação social pela comunidade, como podemos observar no depoimento de LBR:

“O Museu do Trem em especial porque o Museu do Trem foi uma peça importante para o desenvolvimento da cidade. Foi a primeira linha de trem do RS. Ela ia de SL para a POA e não era o inverso. E eu tenho muita ligação com essa parte porque meu avô tinha navegação. Então, as mercadorias vinham da Colônia e vinham do interior e aí onde meu avô morava tinha um galpão grande e eram depositadas ali. Depois levadas em carroça até o trem e lá do trem então, era feita a conexão e eram entregues em vários locais.

Esta estação serviu para muita gente, por exemplo, eu morei na Rua Lindolfo Color. Segunda-feira de manhã, cinco horas da manhã às vezes me acordava com o barulho de marcha. Eram os recrutas que vinham de trem pra voltar pro quartel. Então era muito usado o trem”. (LBR).³⁵

Nesse relato podemos perceber o potencial de rememoração do local que abriga o CPHFRGS, pois “[...] justamente a imagem do espaço que, em função de sua estabilidade, nos dá a ilusão de não mudar pelo tempo afora e encontrar o passado no presente” (HALBWACHS, 2006, p.189) e por isso, tem a capacidade de suscitar “[...] o conjunto de lembranças reconhecidas por um determinado grupo”. (CANDAU, 2016, p.31). Dessa forma, “tais objetos que já se tinham tornado possuidores de um capital afetivo no seio do grupo que os possuía, passarão a acumular, também, um capital de memória ao serem rerepresentados ao público através das exposições”. (RAMOS; LOPES, 2010, p.174).

Então, quando era possível inserir as memórias sociais dentro do discurso oficial, o eco das lembranças da sociedade repercutia na história difundida pelo CPHFRGS, sendo que o Preserve/fe também promoveu, em parte, “[...] as memórias organizadoras, poderosas, fortes, por vezes monolíticas, que vão reforçar a crença de uma origem ou uma história comum ao grupo”. (CANDAU, 2016, p.77). Além da difusão pela história, as recordações ressoaram ainda mais fortes com a sua evocação por vestígios do passado e, por isso, podemos dizer que o conteúdo da memória nesse caso, tornou-se inseparável dos seus vetores de objetivação e de transmissão “– linguagem, imagens, relíquias, lugares, escrita, monumentos – e dos ritos que o reproduzem”. (RAMOS; LOPES, 2010, p. 174). Nesse caso, o CPHFRGS instalado na antiga

³⁵ Trecho retirado do relato da entrevista de LBR, moradora de São Leopoldo, concedida no dia 6/9/2016, em São Leopoldo.

estação ferroviária de São Leopoldo construiu um discurso a partir desses vestígios do passado, promovendo uma *escuta compartilhada* que desencadeou um “[...] processo que permite supor um compartilhamento de memória em proporções maiores ou menores”. (CANDAU, 2016, p. 46). Percebe-se essa *escuta compartilhada* em vários depoimentos que foram coletados para este trabalho, dentre os quais, as recordações de JAW que ao ser perguntado sobre o trabalho de inserção da comunidade dentro do CPHFRGS pelos agentes do Preserve/fe, relatou-nos o seguinte:

“[...] houve esse interesse em inserir a comunidade de São Leopoldo dentro do contexto ferroviário, do sítio, né. Do que representou a ferrovia para a cidade, pra comunidade. Ah, houve uma interligação da história da ferrovia com a história da imigração alemã. Então, foram duas coisas que se interagiram, se interligaram, porque aqui foi a primeira estação ferroviária. Foi berço da colonização alemã. Quase tudo começou na mesma época, né. Então, a ferrovia era extremamente importante para o desenvolvimento da cidade, né. Pra toda a riqueza da região, pelos alemães. Era tudo transportado via ferroviária [...]. Mas, a ferrovia teve um papel fundamental. Muita coisa que era produzida aqui saía de trem. Muita coisa chegava de trem. Então, houve, uma coisa complementou outra, digamos assim. Para o progresso da região foi fundamental a ferrovia.”(JAW).³⁶

Como podemos ver, os agentes do Preserve/fe fizeram uso do passado da edificação ferroviária entrelaçando-a com a história da imigração alemã nas práticas patrimoniais implementadas no CPHFRGS como uma maneira de despertar o interesse da comunidade pela preservação do patrimônio histórico salvaguardado na instituição. Desse modo, buscou-se nos espaços de visitação “[...] uma focalização cultural e homogeneização parcial das representações do passado” (CANDAU, 2016, p. 46), baseados em uma memória forte³⁷, ou seja, em ideias por muito tempo legitimadas no discurso da história local e, que se integravam de acordo com a narrativa proposta pelo Preserve/fe.

Sendo assim, o Preserve/fe expôs ao público os objetos da ferrovia na condição de objetos ressignificados como patrimônio histórico, a partir da reprodução de uma visão de mundo, por intermédio da qual se colocou como um *produtor autorizado* da memória a transmitir. Nesse sentido, o programa preservacionista empenhou-se em ser reconhecido pela sociedade como o depositário da *verdadeira* e legítima memória e história da ferrovia gaúcha. No entanto, pensamos que as representações relativas a esses atos de memória comunicadas e

³⁶ Trecho do relato da entrevista de JAW, morador de São Leopoldo, concedida no dia 12/05/2016, em São Leopoldo.

³⁷ “As sociedades caracterizadas por um forte e denso conhecimento recíproco entre seus membros são, portanto, mais propícias à constituição de uma memória coletiva- que será nesse caso uma memória organizadora forte [...]” (CANDAU, 2016, p.45).

transmitidas não podem ser afirmadas como compartilhadas (CANDAU,2016), e mesmo que pareça ser subtraída da experiência de atos de memória coletiva, como os museus, pois a “[...] a existência de atos de memória coletiva não é suficiente para atestar a realidade de uma memória coletiva. Um grupo pode ter os mesmos marcos memoriais sem que por isso compartilhe as mesmas representações do passado”. (CANDAU, 2016, p. 35). Nesse sentido, “os esquecimentos e os silêncios da história são reveladores desses mecanismos de manipulação da memória coletiva”. (LE GOFF, 1990, p. 427) como também dos recortes que cada sociedade faz para produzir “[...] de maneira a constituir um contexto fixo em que ela encerra e encontra suas lembranças”. (HALBWACHS, 2006, p. 188). Na primeira exposição do CPHFRGS, também identificamos acontecimentos que foram lembrados, mas, em contrapartida, outros necessariamente foram esquecidos na narrativa determinada pelo Preserve/fe. O relato de YD, ex-funcionária da RFFSA nos indicou o que viu e ouviu sobre a exposição:

“[...] estavam montando, né [...]. Eu achei espetacular. Eu achei uma coisa fantástica, né. Hoje eu não sei como é que está porque nunca mais fui. Não sei. Mas, tava muito bem organizado. [...]. Eu fui umas duas ou três vezes, né. Tava muito bonito, né. Mas, depois também diz que tinham muitas coisas que não estavam lá que deveriam estar e não estavam, né. Então, não sei como é que ficou.” (YD).³⁸

Em contrapartida, a representação do passado da ferrovia gaúcha apresentada no CPHFRGS nunca poderá ser alcançada em sua totalidade, mas sim sob diferentes perspectivas. Nesse sentido, a expografia forneceu vários subsídios que foram capazes de suscitar memórias, dentre eles os objetos, que puderam trazer lembranças e recordações, produto de experiências individuais ou coletivas. (SANTOS 2006). Mas também temos que considerar que memória pode ser pensada de uma maneira dinâmica e em constante transformação e por isso, “[...] produto de uma construção social que se eterniza em textos e narrativas, distante do tempo e da história que a gerou”. (SANTOS, 2006, p. 111). Além de fatores internos no museu também temos que destacar os externos que estão ligados “[...] ao caldo de cultura, as expectativas e valores dos visitantes [...]”. (MENESES, 1998, p. 98).

Advertimos, assim, que a experiência adquirida na visita a uma instituição museológica é construída continuamente, podendo resultar tanto dos conhecimentos prévios de cada visitante [‘o contexto pessoal’], da interação com o prédio do museu e com o acervo que foi selecionado e exposto [‘o contexto físico’], quanto dos contatos com indivíduos ou grupos envolvidos na visita [‘o contexto sociocultural’]. (ALMEIDA, 2004 apud LOPES, 2012, p. 156).

³⁸ Trecho do relato da entrevista de YD, ferroviária aposentada, concedida no dia 5/5/2016, em POA.

Diante de tantos fatores que influenciam na visita, as peças em exposição no CPHFRGS possuem nos processos de rememoração um papel importante, pois se todos os objetos em exposição são traços do passado, a sua leitura tanto pode ser ressuscitadora de memórias partilhadas³⁹ como mantenedora e transmissora de certos dados factuais compartilhados, as chamadas memórias institucionais⁴⁰, que por vezes podem limitar as possibilidades de interpretação do passado. (CANDAU, 2016). No CPHFRGS, tanto as memórias partilhadas como o passado formalizado estão presentes na exposição. A narrativa construída na exposição pelo Preserve/fe buscava apresentar o desenvolvimento tecnológico empreendido nos equipamentos ferroviários antigos, como podemos constatar no depoimento de JAW que relatou sobre os objetivos do CPHFRGS:

“Um pouco da história da ferrovia, né. O que era usado, como fazia as construções das linhas. Fundamentalmente a história da ferrovia, né. A memória ferroviária do Estado do Rio Grande do Sul.

Ah, sim, claro. O tipo de material usado na época, né pra construir uma ferrovia. Hoje em dia é tudo diferente. Mas, a ideia era mostrar na época antiga, como era construído uma ferrovia, os instrumentos usados. Tudo que era usado na estação.” (JAW).⁴¹

Entretanto, a transmissão do conhecimento pretendia criar nas pessoas a imagem da importância da memória ferroviária e assim, preservaram-se estações e nesses espaços criaram-se museus, atestando a vocação da política pública nos centros de preservação. O passado formalizado produzido pelo Preserve/fe, no entanto, em muitos momentos, cruzou-se com as memórias partilhadas da comunidade e dos ferroviários, pois os objetos têm uma trajetória e estão sujeitos às diferentes transformações; contudo, o seu valor de uso e o seu significado no contexto em que estavam inseridos antes de serem musealizados se perpetuam na memória do grupo. (YASSUDA, 2009). Então, a exposição do CPHFRGS acabou suscitando também a partilha de memórias sociais⁴², como as de HBS, ex-ferroviário:

“Porque a evolução tanto era que a base fundamental da ferrovia foi artesanal, tudo era feito braçal. Nada, nada era feito através de maquinário, ô... por exemplo assim ô [...] trazia e vinha, não! Tudo era feito dentro. Nós pegava o material... bruque (BRUTO) e aí a gente ia fazendo prá poder continuar o andamento da

³⁹ Supõe que um grupo de pessoas vivenciou uma experiência em comum. (CANDAU, 2013, p.86).

⁴⁰ “De uma maneira geral, todos os traços que têm por vocação ‘fixar’ o passado (lugares, escritos, comemorações, monumentos etc.) contribuem para a manutenção e transmissão da lembrança de dados factuais: estamos, assim, em presença de ‘passados formalizados’ e que, por essa razão, podem ser constitutivos de uma memória ‘educada’, ou mesmo ‘institucional’, e, portanto, compartilhada.” (CANDAU, 2016, p. 118).

⁴¹ Trecho do relato da entrevista de JAW, morador de São Leopoldo, concedida no dia 12/05/2016, em São Leopoldo.

⁴² “[...] como o ‘conjunto de lembranças reconhecidas por um determinado grupo [...]’ (CANDAU, 2016, p.31).

ferrovia. Esta era a maneira. Se olhar a história da ferrovia ah, ah... maneira [...] do desenvolvimento da ferrovia no Rio Grande do Sul aqui no RS era uma linha que tinha muito mais cousa do que as outras no Brasil. Sabe do que, do que... o ponto éh, éh... marcante da evolução do sistema todo como deveria ser sentado, foi aqui no RS que deu esse impulso de que o transporte na época era muito mais vantajoso na ferrovia do que era feita em carretas e o transporte era muito mais demorado naquele sentido. Agora, com a evolução que tá havendo da maneira...depois que foi implantado dentro do Brasil a industrialização então isso... , andou muito rápido e aí a ferrovia éh, éh...ficou parada no espaço nesse sentido e o outro pessoal avançou [...]. É isso aí, tá falando realmente, conforme, eu disse, o nosso objetivo era fazer o serviço andar, a nossa grande preocupação que nós sabia que tinha certeza de que aquilo que tava evoluindo nós tinha resultado da nossa sobrevivência, entendeu. E isso, a gente tinha consciência de que tanto é que quando a ferrovia foi o primeiro passo que tinha que entrar o funcionário, entrava na via permanente, na manutenção da ferrovia, depois é que ia passando. Então aí, chegava a maquinista, a guarda-freio, a telegrafista. Então, aí. Depois que foi criado essa divisão e aí sim, já houve concurso, entrava qualquer um e aí, já foi mais avançando pro lado do progresso também.” (HBS).⁴³

Halbwachs (2006) evidencia, na obra *Memória Coletiva*, a importância dos quadros sociais como fundamentais para alimentar a rememoração e, sob essa perspectiva, o programa preservacionista soube fazer uso do passado para legitimar as ideologias propostas a partir das representações organizadas na primeira exposição do CPHFRGS. Nesse sentido, o Preserve/fe utilizou-se do termo *memória ferroviária* que já havia sido criado pelos ferroviários e adotado pelas associações preservacionistas para validar o discurso construído entre as classes de trabalhadores da estrada de ferro. Sendo assim, a primeira exposição organizada pelo Preserve/fe trouxe várias recordações específicas à memória dos ferroviários, mas também houve esquecimentos no CPHFRGS, pois como instituição pública não pretendia problematizar alguns aspectos do universo social ⁴⁴ e, nesse caso, omitiu parte das memórias sociais da ferrovia, como as lembranças de HBS sobre a sua experiência na estrada de ferro gaúcha:

“Tem muito ferroviário aí que eles tão assim ôh...desorientado mas, que eles tinham tudo na mão e eles faziam valorizar, pelo esforço, pela presença, pelo estilo que a ferrovia dava a eles. O que trazia assim éh, éh,éh... a ferrovia assim, mais funcionando aqui chamava atenção do ferroviário era a de que eles davam assistência a família e aí se tornavam um grupo. O que me teve a maior faculdade [...] que eu tive foi a ferrovia... foi ela que me ensinou tudo[...] .Foi ela que me chamou a atenção do sistema da assistência : ah,ah...a família ferroviária, compreendeu. E depois eu fui trabalhar, saí do

⁴³ Trecho do relato da entrevista de JAW, morador de São Leopoldo, concedida no dia 12/05/2016, em São Leopoldo.

⁴⁴ Julião (2006) propõe que os artefatos em um sentido amplo — da criação de pequenas utilidades a construções complexas, como caminhos, cidades, etc. —, na pesquisa nos museus devam ser considerados como produtos que testemunham as condições de vida e trabalho, as necessidades e satisfações sociais, mas que também figuram como elementos que criam condições, induzem e participam das relações sociais (JULIÃO, 2006, p.99).

departamento da via permanente, que era a parte de sustentação da ferrovia e fui trabalhar num outro setor, uma outra visão e aí, que eu fui tomar mais ou menos conhecimento da realidade da ferrovia com é que era.

Era qual é? Fazer o trem andar [...]. Fazer o trem desenvolver [...] Só prá ter assim..., um rápido relato é que aqui (POA) saía uns quantos trens. Saía trem de manhã, saía ao meio-dia e saía noite saía (O TREM) noturno, isso diretamente para Santa Maria. Agora, prá outras cidades daqui também saía. Saía prá Taquara, saía prá Caxias, compreendeu. Passava em São Leopoldo. São Leopoldo era a cidade ali que dava o desvio, tanto prá Caxias, como prá.[...], entendeu. Então, isso tudo [...] foi enfraquecendo. Então, a gente não tinha [...] assim..., um acesso de discussão. Era fazer o serviço e deu.” HBS.⁴⁵

Então, tanto para HBS como para os outros ferroviários que visitaram a exposição e/ou ajudaram na montagem da sua estrutura física no CPHFRGS na década de oitenta, só restavam as lembranças da ferrovia em operação, pois “[...] o que se espera para o futuro está claramente limitado de uma forma diferente do que foi experimentado no passado. As expectativas podem ser revistas, as experiências feitas são recolhidas”. (KOSELLECK, 2006, p.311). Em virtude da exposição ter sido organizada com tal perspectiva, levou os ferroviários e as comunidades por onde o trem passou a distanciarem-se do processo real vivenciado para apoiar as representações feitas pelo Preserve/fe nos centros de preservação de maneira passiva. Desse modo, a passagem de uma memória viva para o passado rememorado por um distanciamento (CANDAU, 2016) torna a narrativa dos eventos passados mais fáceis de serem manipulados, pois nenhum discurso mantém uma relação transparente com a realidade que apreende. (CHARTIER, 1990). Portanto, tanto os funcionários como os visitantes eram levados a participar como sujeitos passivos, ou seja, induzidos a perceber o acervo disposto ao longo do espaço e articulado com recursos comunicativos a legitimar a ideologia dominante. (BITTENCOURT, 2003).

É o que fazem os indivíduos que elaboram a exposição museológica: eles procuram tornar confiável o texto que constroem, e trata-se de um texto particularmente complexo, pois envolve uma relação entre fatos lingüísticos e extralingüísticos. A pedagogia praticada pelo Museu baseia-se em um processo comunicativo no qual os visitantes são colocados diante de um texto no qual irão introduzir dados sensíveis, que são suas próprias emoções. É preciso, assim, que o texto não deixe dúvidas, e que todos quantos entrem nas salas tenham a certeza de que ali está a história, comprovada por intermédio de seus testemunhos. Desta maneira, o Museu ensina seus visitantes a ler e entender seu texto, composto por objetos materiais. Aquele deve, por conseguinte, ser suficientemente claro para que o ato comunicativo seja estabelecido e a mensagem transmitida. E, principalmente, para que o observador possa distorcê-lo sem modificar a mensagem essencial, ainda que o emissor não esteja presente para regular a relação comunicativa. (BITTENCOURT, 2003, p.162).

⁴⁵ Trecho do relato da entrevista de HBS, ferroviário aposentado da RFFSA, concedida no dia 15/12/2015, em POA.

Assim sendo, na exposição do CPHFRGS, foi instituído um discurso museológico pelo qual os objetos reunidos juntamente com os suportes materiais destinavam-se a veicular uma mensagem, “[...] que não é uma referência objetiva externa ao discurso, mas, é sempre construída na e pela linguagem” (CHARTIER, 2009, p.47-48), por isso, é importante observar as formas de apreensão das representações emitidas pelo público em museus. Como já foi demonstrado, havia visitantes no CPHFRGS que tiveram alguma vivência nos recintos ferroviários, mas também existiam aqueles que não demonstravam ter uma memória partilhada sobre a ferrovia ⁴⁶. Então, buscamos nos relatos de jornalistas algumas impressões sobre a primeira exposição da instituição para verificarmos como ela era vista por alguém que a observou não tanto em um sentido de rememoração, mas como uma fonte de informação, como o relato encontrado no caderno especial do jornal VS, publicado em 26/02/1985, sob o título *Museu do Trem* (MUSEU, 1985a), composto por oito páginas, dentre as quais destacaremos os trechos que descrevem o material apresentado na exposição:

Vagões ferroviários restaurados nos moldes da VFRGS, uma locomotiva à vapor, bancos de estação e uma balança fazem parte da exposição externa.

Internamente foi programada uma exposição de peças da operação ferroviária, desde modelos em madeira utilizados na fundição de peças das antigas locomotivas, que a estrada produzia para diminuir a importação, partes de sistemas de comunicação, sinalização, aparelhos e ferramentas de via permanente, bem como painéis que contam a evolução das ferrovias no mundo, no Brasil e no Rio Grande do Sul.

Para manuseio do público foram montados cinco álbuns de fotos antigas que incluem arquitetura, locomotivas, carros e vagões, obras de arte, o ferroviário e restauração do prédio da Estação de São Leopoldo.

No museu será colocada à o catálogo do Centro de Preservação da História Ferrovia, do qual é contada a evolução deste meio de transporte no Rio Grande do Sul, desde os seus primórdios até os dias atuais é que é documentada por fotografias de rara beleza. (MUSEU, 1985a).

Sendo assim, podemos notar que houve uma descrição do espaço dividido por temas ordenados com peças, textos e fotografias que visavam fornecer o maior número de informações possíveis tanto para o visitante [jornalista] como o profissional para os leitores. Ao relatar o espaço expositivo, o visitante pareceu-nos estar captando a história da estrada de ferro a partir dos objetos que atraem a atenção e, eles aparecem atrelados aos textos que reconstituíram alguns momentos da história da ferrovia de forma resumida, mas pouco disse sobre o funcionamento dela. A lembrança do jornalista caracterizou-se mais como uma percepção do espaço do que um conjunto de reflexões propriamente dito. Segundo Halbwachs (2006), “[...] enquanto

⁴⁶ A recepção depende de diversos fatores “Parece, entretanto, que a verdadeira tarefa do museu é a da transmissão, entendida como uma comunicação unilateral no tempo, com o objetivo de permitir a cada um se apropriar da bagagem cultural que assegura a sua humanidade e sua inserção na sociedade”. (DESVALLÉES, 1998, p. 37).

percepções – limita-se a reproduzir os objetos exteriores, não contêm nada mais do que esses objetos e não podem nos conduzir além deles” (HALBWACHS, 2006, p.53-54); ou seja, o relato não ampliou a compreensão da história da ferrovia de forma a construir os sentidos do patrimônio cultural da ferrovia de forma crítica, entretanto seguiu, ou melhor, situou a descrição da exposição do CPHFRGS na ordem do discurso do Preserve/fe.

Outra descrição sobre a primeira exposição da instituição foi publicada no jornal Zero Hora com o título *Lazer: um passeio na velha São Leopoldo* cuja notícia, assinada por Jussara Porto, apresentou diversos pontos turísticos do município referido. Com relação à história da ferrovia, destacou a restauração do CPHFRGS e a sua inauguração no dia 09/03/1985. Sobre a inauguração, deu ênfase à ação de Cloraldino Severo e outras autoridades em guardar vários objetos em um velho cofre utilizado nos carro-bagagens da RFFSA, dentre eles: jornais do dia, moedas selos, fotos, cartazes e um documento assinado pelos presentes. Segundo o relato da jornalista, o cofre deveria ser aberto depois de 50 anos da inauguração do CPHFRGS. Também descreveu o que observou no sítio: a estação, o armazém, a guarita e o prédio onde ficavam os sanitários. Dos acervos externos, destacou a locomotiva, os cinco vagões e os bancos de passageiros. Na exposição interna, registrou a sua impressão a respeito desse espaço, sobre o qual relatou que é possível conhecer toda a história da VFRGS, que mais tarde foi incorporada à União. Além disso, expôs que havia um roteiro de objetos que estavam listados e enumerados, dos quais apresentou alguns e, assim detalhou a exposição do CPHFRGS:

[...] os objetos são variados. Vão desde as placas de locomotivas, avisos, notificações e estações, que estão colocadas na parede até peças como um telégrafo, relógios, mesa telefônica de parede, telefones, ferramentas, lanternas de sinalização e iluminação, apito, sinos de bronze, máquina fotográfica, escafandro, teodolitos e níveis (aparelhos topográficos usados nas construções das estradas) até a mesa com trabalho em marchetaria e madreperla, usado no carro administração Bento Gonçalves, construído nas oficinas do Rio Grande do Sul, em 1935.

Os grandes álbuns de fotografia plastificados e fixados em mesas que, dão o roteiro de toda a história da ferrovia no Estado, através de fotografias que registram sua arquitetura, obras de arte (pontes), a figura humana do ferroviário, os carros, vagões e locomotivas e, ainda, a Estação de São Leopoldo. Do lado de fora, a imagem do prédio restaurado, pintado em amarelo claro e queimado, contrasta com a cor preta da locomotiva nº11 e, mais atrás, seus vagões cor de telha. Dentro dos vagões de 2ª classe, os bancos de madeira verde claro sacodem a memória, que povoa seus 64 lugares, trazendo de volta uma nostálgica e romântica época das grandes viagens de trem. Assim como também acontece no vagão restaurante de 1ª classe com seus 12 lugares, com mesas, mais as cadeiras reversíveis, estofadas em couro preto.

Para os que chegaram a provar o gosto de ver o mundo passar através da janela do trem, de habituar os passos ao seu balanço e o ouvido aos sons de seus sinos, apitos e seu típico ruído nos trilhos, uma visita ao museu pode significar uma gostosa volta ao passado. E, para os mais jovens, além de propiciar contato com esta etapa da nossa cultura, também a descoberta de novas emoções, que poderão ser vividas em outros locais onde as ferrovias ainda sobrevivem. (PORTO, 1985).

Na notícia anterior sobre a exposição do CPHFRGS, houve uma compreensão da história da ferrovia a partir da memória consagrada, mediante os objetos e seus suportes “[...] como formas específicas de legitimar determinadas representações e identidades sociais nos museus”. (JULIÃO, 2006, p. 103). Nesse relato publicado de Jussara Porto, encontramos, além do discurso da memória consagrada por meio das peças, a oportunidade de utilizar os remanescentes ferroviários como equipamentos culturais vinculados ao turismo cultural, pois a jornalista propõe visitas não só ao CPHFRGS, mas a outros espaços onde houve projetos de apropriação dos bens culturais da ferrovia e dos quais transformou o CPHFRGS e os outros espaços em destinos de bucólicos passeios turísticos.

Então, o relato da jornalista não deixa de ser mais uma retomada das lembranças de outrora, por meio de um passado nostálgico da ferrovia, reconstituído a partir da descrição dos objetos que nos transmitem a sensação de que a memória histórica ⁴⁷ é homogênea. Logo, a “memória” da ferrovia gaúcha retratada na notícia nada mais foi do que a réplica da história e da memória oficializada instituída pelo Preserve/fe, ou seja, a notícia veiculada divulgou por meio das atribuições de valores conferidas aos objetos procedida “[...] de sua colocação em uma cadeia de idéias, conceitos ou processos, determinados pelos padrões culturais que ditaram sua criação, ou pelos padrões culturais ditados pelos que os utilizaram”. (HORTA, 1989 apud BITTENCOURT, 2003, p.159). No entanto, sabemos que toda intervenção na exposição é de natureza retórica. Não há por que o museu escapar destas trilhas, que caracterizam qualquer pesquisa histórica, pois a “[...] a história pretende dar uma representação adequada da realidade que foi e já não é”. (CHARTIER, 2009, p.24). “Assim, embora os objetos permitam a ‘guarda’ ou a ‘preservação’ de determinadas memórias ou fragmentos do passado, eles não são mais do que representação de um passado que não poderá ser alcançado em sua totalidade.” (LOPES, 2012, p.92). Além disso, também encontramos outra notícia sobre a exposição do CPHFRGS no arquivo do Museu do Trem intitulada *Assalto ao trem*, publicada por Alceu Feijó, no jornal VS, da qual extraímos alguns trechos:

O Museu do Trem em São Leopoldo, no fundo da Avenida Lindolfo Collor, é um negócio bem feito. Nem parece ser da Rede Ferroviária Federal, tão decadente e tão desorganizada. Um local amplo, muito limpo, indicando que é muito bem administrado. Um lugar muito agradável para matar as saudades de um tempo que passou e para ensinar aos jovens o que era um trem.

No interior da estação, uma variedade curiosa de aparelhos e objetos oferecem maior autentificação (*sic*) ao local. A máquina fotográfica que era usada para fotografar os grandes acontecimentos do sistema ferroviário. Mesa telefônica, telégrafo. Faqueiro

⁴⁷ Conforme Halbwachs (2006), por meio da memória histórica que será deixada uma impressão “[...] a impressão em si é uma marca superficial, feita de fora, sem relação com minha memória pessoal e minhas impressões de criança.” (HALBWACHS, 2006, p. 80).

de prata usado no restaurante do carro de Bento Gonçalves, construído nas oficinas de Rio Grande em 1935, para transportar as grandes autoridades que vinham ao Rio Grande do Sul. O escafandro usado para assentar os pilares das pontes no fundo dos rios. Até um apito de locomotiva, aquele apito melancólico, triste, que anunciava as chegadas e as partidas dos trens.

No pátio, as locomotivas e os vagões. Percorrê-los, hoje, é um passeio nostálgico para os sessentões, muito agradável. As mesinhas do carro-restaurante. Tudo certo como era antes, quando os cavalheiros vestidos com seus guarda-pós brancos para evitar a fuligem, resguardando seus trajes de casimira inglesa aguardavam o momento do embarque. É um museu que tem pouco para se ver, mas muito para se sentir, ao contrário de outros museus que mostram objetos, fatos de muito tempo, muito longe das gerações ainda vivas. Em outros estados brasileiros o trem ainda não é uma realidade, mas para nós é uma saudade.

É o típico lugar para os vovôs levarem os netos e se vangloriarem de sua juventude e contarem a história de um meio de locomoção, em extinção entre nós, mas que foi de grande importância para o desenvolvimento do Rio Grande. (FEIJÓ, 1987).

Dentre todas as notícias com relatos sobre a exposição do CPHFRGS utilizadas em nosso trabalho, essa foi a única que encontramos no Museu do Trem de São Leopoldo sobre o assunto, e por isso, analisamos de uma maneira diversa das outras porque, além de legitimar o discurso do Preserve/fe na instituição a partir da divulgação da publicação, também teve a aceitação do texto por parte dos funcionários. Sendo assim, a notícia veicula não somente o relato do visitante jornalista Alceu Feijó, “[...] mas sim sempre o resultado de uma construção simbólica e linguística, e considera que toda a prática, seja qual for, se situa necessariamente na ordem do discurso”. (CHARTIER, 2009, p.48). Então, a descrição sobre a exposição feita pelo jornalista Alceu Feijó inicia com a comparação contraditória entre o CPHFRGS, o qual elogia o trabalho que estava sendo executado na instituição, e a RFFSA, a qual fez críticas severas, reforçando a ideia de uma ferrovia sucateada e decadente. Contudo, a maior parte da reportagem destinou-se a circunscrever o espaço expositivo a partir do “culto da saudade”⁴⁸, “[...] apoiando-se na capacidade que os objetos recolhidos possuíam de evocar lembranças [...]”. (SANTOS, 2006, p.38). Partindo dessa perspectiva, registrou a pesquisa de algumas peças na busca do “autêntico” para dar à história oficializada pelo Preserve/fe um caráter de cientificidade “[...] no desejo nostálgico de reviver o passado com a vontade de evidenciar a veracidade do mesmo”. (SANTOS, 2006, p.37). Nesse sentido, Alöis Riegl já apontava que o critério maior era o valor de antiguidade do objeto, identificado pelas marcas do tempo, imediatamente perceptível, o oposto do valor histórico, que remete a um conhecimento. (MENESES, 1994).

⁴⁸ Termo utilizado por Myrian Sepúlveda dos Santos (2006) para se referir a experiência de Gustavo Barroso no Museu Histórico Nacional e, que talvez possa ser usado neste trabalho para designar a percepção do jornalista Alceu Feijó que no nosso entendimento tornou os objetos da exposição do CPHFRGS autônomos dos seus contextos, ou seja, “[...] a experiência, a relação homem-natureza, é substituída pela articulação do simbólico em torno do que é antigo, exótico ou raro”. (SANTOS, 2006, p.37).

Deste modo, a notícia vinculou bens históricos da ferrovia a uma experiência que não existia mais em nosso Estado em que “o elo entre o passado e o presente foi construído pelo desejo da experiência que os fragmentos recolhidos do mundo real possibilitavam”. (SANTOS, 2006, p.37). Sendo assim, o jornalista argumentou sobre as possibilidades de lembrar-se de memórias coletivas por meio dos objetos da exposição do CPHFRGS que remetiam à história do tempo presente que, conforme Halbwachs (2006): “É nesse passado vivido, bem mais do que no passado apreendido pela história escrita, em que se apoiará mais tarde a sua memória”. (HALBWACHS, 2006, p.90).

Nesse caso, os visitantes que possuíam experiências de vida em torno da ferrovia perceberam as representações apresentadas na primeira exposição incluídas no âmbito afetivo, “[...] às lembranças, aos elos com outras pessoas, que permitem atribuir aos objetos uma capacidade rememorativa e celebrativa”. (POSSAMAI, 2000, p.33). Enquanto isso, os relatos dos jornalistas que apresentaram a exposição de uma maneira diversa da comunidade e dos ferroviários evidenciaram as representações instituídas pelo Preserve/fe, demonstrando que os meios de comunicação serviram para difundir a história e a memória da ferrovia oficializada pelo governo federal. Enfim, nos centros de preservação instituídos pelo Preserve/e o passado foi formalizado a partir da normatização dos “[...] discursos enquadrados em uma pretensa positividade da história ferroviária, das sociabilidades ferroviárias, do passado ferroviário, entre outros”. (PROCHNOW, 2014, p.16). Portanto, as diversas representações apresentadas na primeira exposição do CPHFRGS suscitaram as memórias nos visitantes que por vezes se combinavam com a história oficializada pelo programa federal com o intuito de levar os seus receptores a acreditarem que a “memória ferroviária” apresentada nos centros de preservação era uma memória coletiva ⁴⁹.

4.6 Análise da Perspectiva do CPHFRGS a Respeito da Recepção de Público

Os debates a respeito da recepção de público e o potencial dos museus com relação às questões educativas ocorriam em tempos anteriores à criação dos centros de preservação ⁵⁰. Santos (2009) assinala que já havia na IX Conferência Geral do ICOM em Paris e Genoble, em 1971, a preocupação com as questões pedagógicas relacionadas aos museus devido à grande

⁴⁹ A memória coletiva é o esforço que um determinado grupo social obtém ao articular e localizar as lembranças em quadros sociais comuns. O produto desse trabalho é uma espécie de conjunto de lembranças compartilhadas que são o conteúdo da memória coletiva. (HALBWACHS, 2006).

⁵⁰ Nesta dissertação não pretendemos fazer uma retrospectiva aprofundada sobre as questões pedagógicas nos museus, pois sabemos que já havia debates anteriores sobre o assunto e que não serão abordados neste trabalho.

demanda de escolas que visitavam as instituições, o que gerou uma apreensão no período, como aponta a autora:

[...] ainda em relação às questões pedagógicas, é que há uma preocupação, já àquela época, em transformar a visita guiada em um momento de aprendizagem, estimulando o aluno a comparar estilos e formas, a contextualizar relações conexões entre arte e ciência, velho e novo, entre uma civilização e outra, chamando-se a atenção para a necessidade de realização de exposições, com base na interdisciplinaridade. (SANTOS, 2009, p.99).

Além disso, a conferência que ocorreu em 1971 marcou uma nova proposta da museologia que buscava inserir os anseios por mudanças na instituição, refletindo as transformações que estavam ocorrendo na sociedade, como Santos (2009) descreve:

Nos trabalhos ali apresentados chamam-se a atenção para o fato de que os museus deveriam deixar de atuar como coletores passivos para se tornarem participantes ativos. Nesse sentido, sugerem a realização de exposições que apresentem os problemas e as contradições culturais das minorias. Enfatizam também a necessidade de interação do museu com o meio onde está inserido, destacando a realização de programas que abordem problema da vida cotidiana, buscando a realização de atividades conjuntas com sindicatos, cooperativas do meio rural, fábricas, etc. (SANTOS, 2009, p.100).

A sugestão, portanto, era inserir os visitantes como parte integrante do museu e da sua organização e, desse modo, passa a ser visto como agente ativo do processo (SANTOS 2009). No Brasil, porém, nem sempre as diretrizes e metas informadas nos documentos oficiais transformaram-se em ações concretas, isto é havia um descompasso entre o discurso e a prática, dos organismos oficiais. (SANTOS 2009). Temos como exemplo, uma notícia publicada no jornal Globo em 1971 (CARRAZZONI, 2001), sobre o relato de Carrazzoni, representante do Brasil na IX Conferência Geral do ICOM:

Ela conta que uma das principais conclusões dos congressistas foi justamente a de que é preciso esquecer o conceito tradicional de que o museu serve, apenas, para perpetuar os valores ligados à preservação da herança cultural e natural do homem, pois no mundo contemporâneo os museus têm, cada vez mais, um importante papel educativo. (CARRAZZONI, 2001, p.122).

É claro que várias experiências relatadas no Congresso não poderão ser aproveitadas de imediato pelos museus brasileiros. Muitas vezes, são adaptadas às condições específicas do local ao qual serve o museu e não se adaptam a qualquer outro. (CARRAZZONI, 2001, p.124).

Nesse caso, o discurso proferido pela coordenadora do Preserve/fe deve ser inserido dentro da perspectiva de Chartier (1990) que propõe que as representações do mundo social são sempre determinadas pelos interesses do grupo que as forjam e por isso, deve-se ter um olhar

atento à posição de quem as utiliza. Sendo assim, o Preserve/fe sob a coordenação de Carrazzoni, imprimiu uma gestão de memória no CPHFRGS a partir da seleção do que deveria ser lembrado e esquecido sobre os fatos do passado da ferrovia e, desse modo, atualizou as representações do passado, ignorando os problemas cotidianos da população; porém, de acordo com os imperativos políticos do governo federal do período. Sendo assim, no início dos anos 1980, o museu ainda era considerado elitista, mas estava havendo mudanças com o intuito de evidenciar o popular e as grandes exposições e com a intenção de difundir a cultura em nosso país. Carrazzoni (2001) argumenta que, a partir da segunda metade do século XX, os museus latino-americanos buscaram “[...] uma atuação museal mais abrangente e dinâmica, privilegiando o presente fundamentado no passado histórico e com vistas ao futuro, numa interação renovadora entre museu/ público/acervo”. (CARRAZZONI, 2001, p.101). Nesse sentido, Mattos (2015) aponta para a preocupação de que o Preserve/e tinha em vincular os novos espaços ferroviários com a população e com a cidade e, com esse intuito o programa preservacionista buscou desenvolver nos centros de preservação atividades educativas e culturais. De acordo com coordenadora do Preserve/fe, o papel educativo dos museus é importante nos países desenvolvidos e necessário naqueles em desenvolvimento. Então, “os museus inseridos no contexto do patrimônio histórico e artístico nacional enquanto veículo investigador, preservador, divulgador dos testemunhos culturais constitutivos de suas coleções museológicas, desempenha importante função na educação não tradicional”. (CARRAZZONI, 2001, p. 101).

Nesse sentido, entende-se que era de igual importância desenvolver atividades culturais, educativas e lúdicas voltadas para o público infantil, criando uma identidade com os futuros consumidores da tradição ferroviária. O programa preservacionista no âmbito da ferrovia também adquiriu um caráter formador. Eram desenvolvidas atividades de capacitação técnica na área da preservação ferroviária e, como já descrito, também eram editadas publicações para cumprir tal função. Entendo que a perspectiva era fomentar um campo específico de especialistas, criando uma cultura da preservação no universo ferroviário. (MATTOS, 2015, f.102).

Como foi evidenciado, a IX Conferência Geral do ICOM, em 1971, já apontava para o crescimento do público, principalmente o escolar. Além disso, já mencionamos a importância que o Preserve/fe imprimia nos centros de preservação em desenvolver atividades educativas e culturais nos espaços administrados por ele para aumentar o número de público. Isso fica mais acentuado na tabela nº 2 publicada pelo Preserve/fe, no catálogo divulgado em 1988, onde o programa preservacionista apresentou o desempenho dos centros de preservação e no qual enalteceu o

excelente resultado devido às atividades elaboradas para atender o público escolar ⁵¹ e as visitas guiadas para atender o público em geral com exposições temporárias. ⁵²

Tabela 2 - Desempenho dos Centros de Preservação e Núcleos Históricos

| LOCAL | | Nº VISITANTES |
|---------|------------------|---------------|
| CENTROS | SÃO JOÃO DEL REY | 16 270 |
| | RECIFE | 15 355 |
| | FORTALEZA | 1 412 |
| | CURITIBA | 13 617 |
| | RIO DE JANEIRO | 7 114 |
| | SÃO LEOPOLDO | 18 425 |
| NÚCLEOS | PARANAPIACABA | 18 186 |
| | BELO HORIZONTE | 6 515 |
| | CAMPOS | 310 |
| | JUIZ DE FORA | 650 |
| | MIGUEL PEREIRA | 1 050 |
| TOTAL | | 98 904 |

Fonte: RFFSA (1988b).

Ante a oficialização do CPHFRGS, o museu sediado na estação e no armazém de São Leopoldo iniciou uma intensa programação com o objetivo primordial de informar e agradar o público. Seguindo vários estudos “[...] que atribuem aos museus que preservam o lugar de origem uma maior popularidade e aceitação por parte do público [...]” (SANTOS, 2006, p.121), a exposição de longa duração foi organizada na antiga estação ferroviária de São Leopoldo. Essa exposição, juntamente com as atividades educativas e culturais, tinha por finalidade possibilitar o acesso do público aos bens culturais. Desse modo, havia uma preocupação em contemplar o público geral e, para isso, o espaço foi adaptado às exposições de curta e longa duração que buscavam apresentações seletivas e didáticas. O sucesso da primeira exposição do CPHFRGS foi avaliado quantitativamente pela museóloga Clarissa Oliveira de Carvalho, que demonstrou, a partir do número de visitantes do CPHFRGS, que o objetivo maior de resguardar e perpetuar o testemunho material dos feitos dos nossos antepassados foi atingido (RFFSA,

⁵¹ Nesta dissertação não temos o intuito de analisar as atividades educativas e culturais, mas estamos considerando como ações paralelas à exposição de longa duração, foco do nosso trabalho. Portanto, não nos deteremos a cada atividade educativa feita e também não abordaremos sobre as exposições de curta duração organizadas no CPHFRGS para atrair o público. Sendo assim, as atividades educativas e culturais foram citadas devido à influência no resultado do número de visitantes no CPHFRGS.

⁵² Neste trabalho não analisaremos as exposições temporárias que foram executadas na década de oitenta pelo Preserve/fe dentro e fora do âmbito do CPHFRGS.

1986b). Sendo assim, juntamente com as exigências relativas ao sucesso de suas exposições e atividades educativas, avaliado em termos de número de visitantes, outras demandas eram formuladas ao CPHFRGS no que se refere à manutenção do *status quo*.

Tabela 3 - Número de Visitantes e Escolas no CPHFRGS no Período de Gestão do Preserve/fe

| ANO | NÚMERO DE VISITANTES | QUANTIDADE DE INSTITUIÇÕES EDUCACIONAIS E CULTURAIS |
|-----------------|----------------------|---|
| MAR./ DEZ. 1985 | 20380 | 111 |
| 1986 | 13997 | 88 |
| 1987 | 20420 | 99 |
| 1988 | 14350 | 79 |
| 1989 | 13018 | 94 |

Fonte: Elaborado pela autora, com base em RFFSA (1985, 1986b, 1987a, 1988, 1989).

Então, o CPHFRGS fazia um controle anual do público a partir de um livro de registros⁵³ para a prestação de contas de suas atividades para a coordenação do Preserve/fe e pelo número de visitantes, acreditamos que as peças expostas e os temas abordados, assim como o local onde foi organizada a instituição tenham sido determinantes para a grande procura pelos visitantes nos primeiros anos de existência. Segundo a reportagem *Museu do Trem recebe 100 pessoas por dia*, publicada pelo Jornal Vale dos Sinos, em 20 de março de 1985, a museóloga Clarissa Oliveira de Carvalho informou o número de visitantes do Museu do Trem desde a sua “inauguração”, em 09 de março de 1985, estimando que nos finais de semana a instituição tenha recebido 500 visitantes e 100 durante os dias de semana. Também declarou que o perfil da maioria dos visitantes do CPHFRGS, eram turistas alemães (população da região do Vale dos Sinos) e ex-ferroviários que queriam mostrar às crianças os objetos que fizeram parte do seu dia a dia. Também relatou sobre a importância de montar projetos de exposições temporárias que visariam dinamizar o atendimento das crianças no museu e, portanto, essas exposições com tempo determinado de funcionamento serviriam para atrair o público que já visitou o museu e buscava outras novidades. Além disso, a funcionária da instituição apontou a locomotiva e os

⁵³ O controle e o registro do número de visitantes e de usuários nesse espaço são de fundamental importância para a avaliação de suas ações, para a memória da instituição e da exposição, além de ser documentação para a prestação de contas de suas atividades. (WERNECK, 2010, p. 20).

vagões como os objetos preferidos das crianças e do público em geral ⁵⁴. Ainda, declarou que o público do CPHFRGS era diversificado e, igualmente era diferente a predileção quanto aos objetos preferidos pelo público em geral. (MUSEU, 1985d, p.4).

Apesar da menção sobre os objetos favoritos pelo público, entretanto, parece-nos que a mencionada publicação sobre a instituição divulgou a exposição de maneira a exibir as peças mais atraentes para os visitantes, que tinham valor de uso a tornarem-se um espetáculo. Sabe-se que experiências afetivas, sensoriais, intuitivas e cognitivas podem ser vivenciadas nos museus, todavia “deixemos claro que o afetivo não é simplesmente gostar, mas também ter esse sentimento voltado para os temas tratados e objetivos propostos para a atividade programada”. (ALMEIDA, 1997, p.51). Então, na perspectiva do Preserve/fe, os objetos expostos eram dissociados de seus processos históricos e, desse modo, o público apreendia distintamente a exposição. A partir dessa reportagem, buscamos averiguar como o público selecionava os objetos mais apreciados e, para obter informações a respeito do assunto, fizemos uma entrevista com uma ex-funcionária da instituição, propondo três grupos de visitantes [público geral, escolares e ferroviários]. Conforme, a fonte testemunhal, obtivemos o seguinte relato:

*“-Será que conseguiria listar os dez objetos que mais chamavam a atenção na exposição de longa duração pela ordem de preferência do público em geral?
- Miniatura de Locomotiva a Vapor, Miniatura de locomotiva, Escafandro, Galo de Ouro, Maquete de Ponte, Máquina fotográfica, Telefone, Telegrafo, Sinos Farol Farroupilha.
- Quais eram os 6 objetos mais comentados pelos escolares?
-Miniatura de Locomotiva a Vapor, Miniatura de Locomotiva, Escafandro, Galo de Ouro, Telégrafo e Telefone.
- Quais eram os 6 objetos mais comentados pelos ferroviários?
-Telegrafo, Telefones, Ferramentas, Lanternas Manuais, Lanternas de Sinalização e Sinos”*.⁵⁵

Ante as respostas, percebem-se distinções e semelhanças com relação às preferências entre o público geral, escolares e ferroviários. O público geral e o escolar optaram por objetos tomando como referência os aspectos de valor de antiguidade, “[...] pautados em valores românticos, saudosistas e exóticos [...]” (SANTOS, 1993, p.126), o que nos propõe que a primeira exposição do CPHFRGS primava “[...] por camuflar, por ignorar a existência de uma sociedade dividida em interesses econômicos e políticos não apenas diversos, mas conflitantes” (SANTOS, 1993, p.126); ou seja, a miniatura de locomotiva a vapor, o escafandro entre outros objetos apreciados pelo público geral eram objetos que foram descontextualizados e expostos

⁵⁴ O público geral constitui-se pela população da região do Vale dos Sinos, turistas de municípios de outras regiões do RS e de outros Estados.

⁵⁵ Trecho retirado da entrevista de RCS, ferroviária aposentada, concedida por e-mail no dia 28/3/2017.

com informações incompletas que dificultaram a construção do processo histórico, “[...], pois são constituídos de uma mera descrição física dos objetos, como se estes fossem o resultado de um processo cultural, em um determinado contexto”. (SANTOS, 1993, p.127). Sendo assim, os objetos ficaram envoltos em “[...] fatos de outrora, tão curto, geral e pobre de sentido como a maioria das inscrições que lemos sobre os túmulos”. (HALBWACHS, 2006, p.74). São apenas narrações, compilações que levaram o museu a ser transformado em fornecedor de dados. A exposição então assumiu uma condição de conhecimento acabado, em que só cabe ao visitante aderir ao processo “para o qual meramente se solicita a adesão do visitante”. (RAMOS, 2004).

Contudo, observa-se a distinção entre os objetos preferidos pelo público geral e o escolar e as peças preferidas pelos ferroviários. Primeiramente, as exposições tinham o caráter institucional público, vindo do governo federal (MATOS, 2015) e, então, um dos objetivos do Preserve/fe com relação aos ferroviários era informá-los sobre os seus trabalhos. Nessa perspectiva, o ferroviário era visto como um visitante do CPHFRGS; porém, distinguia-se das outras categorias, pois “[...] o local recebeu a marca do grupo, e vice-versa”. (HALBWACHS, 2006, p.159). Então, o ferroviário observou a exposição como se estivesse reencontrando cada objeto que fez parte do seu cotidiano e o lugar que ele encontra no conjunto relembra uma maneira de ser comum de muitas pessoas do seu grupo. (HALBWACHS, 2006). Desse modo, as peças da exposição têm um sentido que só é inteligível para os ferroviários, “[...] porque todas as partes do espaço que ele ocupou correspondem a outros tantos aspectos diferentes da estrutura e da vida de sua sociedade, pelo menos o que nela havia de mais estável”. (HALBWACHS, 2006, p.159). Portanto, entre os objetos preferidos pelos ferroviários destacam-se aqueles que faziam parte do seu cotidiano, pois destacavam “[...] as lembranças dos eventos e das experiências que dizem respeito à maioria de seus membros e que resultam de sua própria vida [...]” (HALBWACHS, 2006, p.51), conseqüentemente os objetos em exposição tinham um sentido de rememoração e não de espetacularização como nos outros grupos. Chartier já sugeria em suas obras que há diferentes apropriações do público que são “[...] socialmente determinadas de maneiras desiguais segundo costumes, classes, inquietações: diferenças também dependentes de princípios de organização e diferenciação socialmente compartilhados”. (CARVALHO, 2010, p.157).

Nesse sentido, “[...] reativa a tensão que existe necessariamente entre o universo do íntimo e o que nos liga ao espaço simbólico público. Ele reabre o leque das relações entre indivíduo e coletividade”. (LEENHARDT, 2011, p.18). Vargas (2009) denominou essa analogia patrimonial que “compreende um jogo metaforicamente triangular de interação e influência mútua entre sujeitos sociais, objetos e cenário [...]” (VARGAS, 2009, p.120), este

último entendido por nós como o espaço expositivo. Sendo assim, para o autor referido, a relação patrimonial abrange tanto a conservação do material histórico como também “[...] a leitura que o sujeito faz deste objeto, bem como a influência que o local onde o objeto está disponível ao olhar do sujeito exerce tanto sobre este quanto sobre aquele”. (VARGAS, 2009, p. 120). Em nosso estudo de caso, ao situar uma relação patrimonial entre o público e os objetos que constituem a exposição estamos abordando um processo de conhecimento a partir da interação informativa que tal condição oferece. Poulot (2013) observa que as leituras sociológicas pragmáticas dos amadores mostram “[...] que a visita ao museu é uma atividade complexa, nem somente de lazer, nem apenas aprendizado, implicando maneiras de enunciar e pôr em prática determinados interesses e valores”. (POULOT, 2013, p.139).

Enfim, mesmo havendo interpretações diferenciadas pelos visitantes, o Preserve/fe utilizou a nova existência dada aos objetos na exposição do CPHFRGS para impor uma dominação simbólica, a partir das leituras do passado com argumentos legitimadores em prol dos interesses do governo federal e fez pressupor que o ato de olhar as peças expostas da ferrovia equivaleria a conhecer a história e a memória da estrada de ferro.

4.7 O Preserve/fe no Rio Grande do Sul: um Programa Preservacionista Gradativamente Desprestigiado

Como se pode notar, durante a administração do Preserve/fe no CPHFRGS , período que compreendeu a década de oitenta , a ação do Estado no sentido de proteger os bens culturais da ferrovia foi centralizadora e autônoma, sendo que os mecanismos de que a sociedade dispunha para se fazer representar politicamente nesse espaço institucionalizado era limitado. De algum modo, era natural que os agentes do Preserve/fe que participavam de um governo autoritário com alguma dose de ambiguidade, tivessem um inevitável compromisso com o regime político vigente. No entanto, mesmo sendo uma instituição pública não conseguiu evitar, de certo modo, um isolamento no que se refere a sua gestão perante o aparelho estatal e na sua relação com a sociedade e isso ocorreu devido à conjuntura pela qual o Brasil estava passando. Em primeiro lugar, as mudanças do papel do Estado diante da globalização enfraqueceram o nacionalismo que, conforme Fonseca (2005), era um dos motivos pelo qual os governos utilizavam a política de preservação como recurso de legitimação:

[...], pois, embora não se possa dizer que a política de preservação, iniciada no Estado Novo, tenha se reduzido a ser mais um reforço ideológico de um nacionalismo do Estado, ou que seu objetivo tenha sido apenas o de legitimar projetos de governos

autoritários, o fato é que a idéia de fomentar um sentimento de nacionalidade está na base da noção de patrimônio. (FONSECA, 2005, p.218- p.219).

Desse modo, as questões políticas, sociais e econômicas do país afetaram significativamente os investimentos aplicados no CPHFRGS, demonstrando desde o início da gestão do Preserve/fe um certo desprestígio do programa preservacionista dentro do Ministério dos Transportes/RFFSA. Nos relatórios emitidos pela museóloga e diretora Clarissa Oliveira de Carvalho, percebemos de certa maneira um descaso do Estado desde o início dos trabalhos da instituição. Já nos primeiros relatórios, a diretora do CPHFRGS relatava problemas de iluminação, segurança, necessidade de manutenção do acervo e dos prédios, além da falta de um espaço adequado para desenvolver atividades (RFFSA, 1985).

No relatório de 1985, consta que o Museu não apresentava a infraestrutura adequada para desenvolver o trabalho de visitas guiadas e já apresentava problemas estruturais e de deterioração do acervo externo. Ainda, há o relato da falta de infraestrutura adequada para o desenvolvimento de atividades educativas e culturais mais elaboradas. Nesse mesmo documento, ainda havia uma solicitação de espaços fechados, iluminação adequada e instrumentos técnicos. No final de 1986, a diretora do CPHFRGS descreveu que houve um decréscimo na produção devido à falta de funcionários, pois tiveram a perda de dois agentes administrativos e um agente de serviço geral (RFFSA, 1986b). No ano de 1987, no relatório foi solicitada a manutenção dos prédios do CPHFRGS. A diretora da instituição também relatou sobre o local inadequado onde estava guardado o material e requeria com certa urgência a construção da segunda etapa do projeto arquitetônico no recinto, pois alegava que não havia condições mínimas (tanto técnicas, físicas e de pessoal) para o desenvolvimento dos trabalhos (RFFSA, 1987). No relatório de 1988, consta que havia no quadro do CPHFRGS uma museóloga, duas agentes de administração e quatro agentes de segurança (RFFSA, 1988). Já, em 1989, nenhum projeto educativo-cultural foi executado na instituição em face da contenção de despesas exigida pela SR-6. No último relatório emitido pela instituição sob a gestão do Preserve/fe, consta que, em seu quadro de funcionários, havia somente uma museóloga, um agente de administração e quatro agentes de segurança. Além disso, tem-se o registro de que nenhum projeto educativo-cultural foi executado devido à contenção de despesas exigida pela SR-6 (RFFSA, 1989).

No entanto, o conhecimento sobre as dificuldades enfrentadas pelo CPHFRGS durante a gestão do Preserve/fe não se restringiu ao âmbito institucional e tornaram-se públicas. A notícia publicada por Alexandre Gusmão ([198-]) sobre o Museu do Trem nos dá indícios de que a crise enfrentada pelo CPHFRGS repercutia na mídia e o jornalista saiu em defesa da instituição

fazendo uma crítica ao nosso país: “Implantamos as coisas com uma capacidade louca, mas na hora de manter, a falha é terrível”. Depois descreveu sobre a perda gradativa da dinamicidade do museu e sobre o fechamento do mesmo nos finais de semana (GUSMÃO, [198-]). No jornal VS, de 4/12/1989, foi publicada uma notícia sobre o fechamento do Museu nos finais de semana devido aos cortes da RFFSA com a redução do número de funcionários do CPHFRGS. Ainda na publicação há um relato sobre o possível convênio entre prefeitura de São Leopoldo e Trensurb para garantir a manutenção do espaço museológico (MUSEU, 1989, p.4). Na notícia veiculada pelo Jornal VS, no dia 03/07/1990, foi informado oficialmente o fechamento do Museu do Trem que ocorreu no dia 02 de julho de 1990 pelo Departamento do Patrimônio Histórico da RFFSA e a demissão dos funcionários que ainda faziam parte da equipe, mesmo diante de protestos por parte de algumas autoridades da prefeitura municipal de São Leopoldo (REDE, 1990). Então, o CPHFRGS viu-se frente a uma nova realidade e indicava o “[...] desmantelamento da área da cultura, no início do governo Collor, que produziu uma quebra na continuidade de uma política estatal que se caracterizava pela estabilidade”. (FONSECA, 2005, p. 218). Segundo Buzelin (2010):

Com a crise dos anos 90, a reformulação da RFFSA, em decorrência dos novos projetos governamentais visando a sua desestatização, o setor foi, aos poucos, esvaziado e verdade seja dita, desprestigiado. Recursos começaram a faltar. Ou, na verdade, deixaram de serem contemplados para o setor. Projetos foram procrastinados e, aos poucos, os espaços existentes perdiam sua qualidade, uma vez que a manutenção exigente a qualquer espaço museográfico não pode prescindir de regularidade. E não se trata de uma manutenção simples. (BUZELIN, 2010).

Enfim, em 1991, foi firmado o comodato entre a RFFSA e a Prefeitura de São Leopoldo, que passou a administrar o Museu por intermédio do seu Departamento de Cultura. (CARDOSO; ZAMIN, 2002). Enquanto isso, em alguns recintos ferroviários do Brasil houve uma última tentativa de revitalização do setor a partir da criação do PROFAC - Programa Ferroviário de Ação Cultural, o qual, segundo Buzelin (2010) “[...] cuja proposta visava uma parceria entre a RFFSA e prefeituras para a restauração de estações e nelas a criação de centros de referência cultural, os CEFECs - Centros Ferroviários de Cultura”.

Com o processo de desestatização, como os museus e centros de preservação existentes estavam ligados às superintendências que seriam fracionadas para as concessões, logo, de imediato, após o processo, tais espaços foram sumariamente fechados. Os ‘museus da RFFSA’ passaram aos chamados ativos não-operacionais, portanto, sem qualquer interesse por parte das concessionárias. Desta forma, o Preserve perdia uma grande parte do fundamento de sua existência, embora tal setor não existisse apenas para coordenar tais espaços. Mas o inevitável quase-fim estava às portas. Ou o fim, em muitos aspectos. (BUZELIN, 2010).

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Nesta dissertação, o assunto que ganhou centralidade foi a análise dos discursos construídos a partir da constituição do Centro de Preservação da História Ferroviária do Rio Grande do Sul pelo Preserve/fe. A escolha do Museu do Trem de São Leopoldo como objeto de pesquisa parte da mesma proposta de Meneses (1994) que sugere que a própria instituição deve ser o primeiro documento histórico a ser indagado em um museu. Então, buscamos nesta investigação averiguar os traços do CPHFRGS e os valores que se associaram ao processo de sua instituição e da formação de seu acervo na década de oitenta. Considerando, o CPHFRGS como uma construção histórico-sociocultural, uma instituição pública analisada a partir da perspectiva de que estava inserida em um projeto nacional, cujo propósito era ressignificar os bens não operacionais da ferrovia transformando-os em patrimônio cultural. Como na década de 1980, ainda não havia leis para preservar especificamente o acervo ferroviário e o SPHAN/IPHAN legalmente não tinha a responsabilidade de salvuardá-lo, o programa governamental teve a função de iniciar o levantamento, a preservação, a difusão da cultura ferroviária e a divulgação da história da estrada de ferro no Brasil. O Preserve/fe criou vários centros e núcleos de preservação no país, atuando de maneira descentralizada, pois teve que levar em conta as memórias afetivas e o apego que os ferroviários possuíam com o acervo já constituído nas superintendências, antes mesmo do programa preservacionista existir. O CPHFRGS, como equipamento público, assumiu a vocação de se tornar um espaço de fornecimento de informações que servia de legitimação política e cultural para o governo federal brasileiro. Apesar de se declarar a imparcialidade do programa preservacionista, o fato é que o projeto não possuía nenhuma neutralidade. Os centros e núcleos de preservação foram uma maneira encontrada pelo governo federal de salvuardar aquilo que ele próprio tornou obsoleto e para justificar os novos planos de modernização para o país, dentre os quais estava inclusa a privatização dos trechos da ferrovia comercialmente mais rentáveis e o desmantelamento das linhas consideradas onerosas. Conforme Welber Santos, no entanto, a patrimonialização do acervo ferroviário na década de oitenta também foi uma vitória da sociedade civil inconformada com a dilapidação dos bens e a erradicação de muitos ramais ferroviários desde a década de 1960.

No entanto, julgamos que o programa preservacionista além de reconhecer, preservar e divulgar a memória e a história da ferrovia tinha também como principal objetivo organizar um Inventário de Edificações de Interesse Histórico da CBTU, apoiados por pesquisas, com a finalidade de reunir dados históricos e arquitetônicos sobre as estações para posteriormente

servir de barganha durante a privatização. Sendo assim, as ações de patrimonialização e os projetos de privatização estão implicitamente entrelaçados na atuação do Preserve/fe.

No Rio Grande do Sul, o Preserve/fe trabalhou efetivamente no Museu do Trem de São Leopoldo, local que abrigou o CPHFRGS. Como já foi explanado, a escolha dos lugares para implantação dos centros e núcleos considerou a importância adquirida pela ferrovia para a comunidade local, a estrutura existente e o apelo social, mas principalmente o valor histórico (RIEGL, 2014) e arquitetônico das edificações. Desse modo, a estação ferroviária de São Leopoldo-RS foi um desses espaços eleitos para abrigar a história ferroviária local, enfatizando a estrutura e a operação da estrada de ferro, por intermédio do CPHFRGS. Apesar da relevância do Sítio Histórico do Museu do Trem de São Leopoldo para a história da ferrovia, o processo de restauração da antiga estação de São Leopoldo foi o ponto mais comentado na constituição da instituição pelo Preserve/fe. Acreditamos que a intervenção na edificação ferroviária deu maior visibilidade ao processo de sua transformação em lugar de memória da ferrovia gaúcha. Se, em um primeiro momento (1976), interessava apenas abrigar um museu na estação ferroviária de São Leopoldo pelo valor histórico do prédio, a partir do momento em que o Museu do Trem de São Leopoldo passou a abrigar o CPHFRGS incidiu sobre a instituição a tentativa de torná-la a marca de lugar de memória da ferrovia gaúcha, o que teve implicações nas representações que passou a construir e a consagrar nos seus espaços desde a década de oitenta.

Então, o Museu do Trem de São Leopoldo, ao acolher o CPHFRGS, passou a ressignificar os bens não operacionais da ferrovia tornando-os acervo da instituição, mas também elaborou a passagem da memória dos objetos à história da estrada de ferro. A trajetória da ferrovia, que era rememorada por fragmentos de memória pela sociedade, “[...] abrigada no gesto e no hábito, nos ofícios onde transmite os saberes do silêncio, nos saberes do corpo [...]” (NORA, 1993, p.14) foi substituída por uma história institucionalizada pelo Preserve/fe, ou seja, construída pela própria empresa [Ministério dos Transportes/RFFSA] que gerou os vestígios históricos. O programa preservacionista veiculou a memória dos tempos áureos da ferrovia gaúcha com as informações históricas sobre o recinto e, desse modo, produziu um discurso oficial sobre a história da estrada de ferro. Esse discurso construído /reconstruído verticalmente, porém, precisou de vestígios do passado para ser difundido e, portanto, foi feito um trabalho de coleta e seleção do acervo que deveria ser preservado. Apesar da relevância que o Programa de Preservação do Patrimônio Histórico teve para a preservação do acervo ferroviário que pode ser salvaguardado, não se pode negar o caráter discricionário dessa instituição. E assim, como em outros Estados, o projeto elaborado para o Rio Grande do Sul

também privilegiou a preservação de acervos que remetiam a determinados aspectos da história ferroviária que muitas vezes negligenciaram o ponto de vista das sociedades por onde o trem passou. Assim sendo, o CPHFRGS tornou-se um espaço de representação de um Estado historicamente marcado pela concentração de poderes que soube fazer uso do museu para legitimar-se. Nesse sentido, o programa preservacionista empenhou-se em ser reconhecido pela sociedade como o depositário da “verdadeira” e legítima memória e história da ferrovia gaúcha. Parece não restar dúvida de que a proposta da instituição era apresentar um Estado empreendedor e responsável pelo desenvolvimento econômico e tecnológico por intermédio da ferrovia. Além de conceder importância às ações do Estado no período de crescimento da malha ferroviária, a constituição do próprio CPHFRGS na década de oitenta demonstrou a capacidade do governo federal de relembrar as obras no presente, o que garantiu a visibilidade ao Ministério dos Transportes/RFFSA, gestores do Preserve/fe, que administraram os centros de preservação e conservaram o patrimônio ferroviário brasileiro.

Sendo assim, o estudo da constituição do CPHFRGS foi analisado como documento/monumento (Le GOFF, 1990), na medida em que foi observado como uma manifestação das práticas sociais e processos de representação do Preserve/fe e, por isso, tornou-se nosso objeto de estudo. Além disso, como monumento histórico foi considerado o processo de ressignificação do lugar que abrigou a instituição, referenciada como patrimônio pelo seu valor histórico. Desse modo, observamos as representações e os propósitos que conduziram à incorporação de objetos sendo determinados pelo Estado brasileiro e sob o ponto de vista dele, ou seja, o modo como se organizou o acervo foi traçado pelo principal agente do processo: o Preserve/fe. Portanto, a memória que o CPHFRGS propôs era totalizadora, pois se colocava como a legítima detentora da memória da estrada de ferro e, dessa maneira, dispôs-se a apresentá-la para o público conhecê-la. Com relação às significações aplicadas ao acervo, temos que considerar que os agentes do Preserve/fe tiveram a contribuição de ferroviários que também atribuíram valor histórico aos objetos selecionados, porém, apoiados na evocação do coletivo que se faz presente em muitas de suas lembranças. Dar um novo significado para os vestígios da estrada de ferro no CPHFRGS significou para os trabalhadores da ferrovia uma confiança maior na exatidão dessa rememoração e, dessa forma, contribuíram à constituição do acervo no CPHFRGS. Se em um primeiro momento existiam acervos ferroviários em vários recintos na capital e no interior do Rio Grande do Sul salvaguardados pelos próprios ferroviários com o intuito de preservar a memória da ferrovia, tempos depois o Preserve/fe elaborou uma política preservacionista organizando o CPHFRGS para construir uma história e memória da ferrovia por meio da exposição com um discurso nacional e em alguns momentos regional. Em

virtude da exposição ter sido organizada pelo programa preservacionista, levou os ferroviários e as comunidades por onde o trem passou a distanciarem-se do processo real vivenciado para apoiar as representações feitas pelo Preserve/fe nos centros de preservação de maneira passiva. Notadamente, houve uma condução na construção de sentidos por parte dos agentes do Preserve/fe mesmo havendo a colaboração de ferroviários no processo de patrimonialização. Sendo assim, a constituição do acervo do CPHFRGS não foi uma ação patrimonialista inócua, pois imprimiu significados na medida em que a musealização dos materiais históricos da ferrovia tinham um caráter seletivo e político, carregado de subjetividades, vinculado a interesses pelo qual o Preserve/fe ficou encarregado da atribuição de valores. Em contrapartida, do ponto de vista documental, é preciso lembrar que o programa preservacionista garantiu a preservação do que de outra forma talvez tivesse desaparecido.

No entanto, este trabalho conseguiu evidenciar com maior clareza o discurso construído a partir da análise da exposição, momento em que se observou que os agentes do Preserve/fe agiram em conformidade com o *status quo*, pois a história oficializada pelo programa governamental buscou mecanismos políticos e estratégicos para construir a ideia de uma nação que se modernizava, porém não expôs os problemas que a população estava vivenciando. Dessa forma, a partir da patrimonialização do acervo ferroviário gaúcho excluiu do passado e da memória a dimensão do conflito, da dominação, do poder e das lutas sociais (CARVALHO, 2010). Então, na perspectiva do Preserve/fe, os objetos expostos eram dissociados de seus processos históricos e, desse modo, o público apreendia distintamente a exposição. Todavia, não foi um discurso construído a nível local, mas abrangeu todos os centros de preservação. Isso fica muito evidente em nosso trabalho quando demonstramos que os agentes do Preserve/fe vindos do Rio de Janeiro que, já haviam feito o mesmo trabalho em outros centros de preservação da ferrovia situados outros estados também planejaram a exposição no CPHFRGS. Portanto, a narrativa produzida pela exposição da instituição analisada seguia os mesmos padrões dos outros centros e núcleos. Consequentemente, muitas das memórias da comunidade e dos ferroviários não foram absorvidas pela narrativa expográfica. Então, a exposição ao mesmo tempo em que trouxe memórias dos tempos gloriosos da ferrovia para o público também fez questão de suprimir os problemas enfrentados e as lutas dos ferroviários por melhores condições de trabalho. Também silenciou episódios que ocorreram no cotidiano das comunidades por onde passavam os trens durante o período da ditadura. No entanto, quando foi possível inserir as memórias sociais no discurso oficial enquadrado no CPHFRGS, o eco das lembranças da comunidade e dos ferroviários repercutia na instituição. Então, apesar das ambiguidades que envolveram o discurso produzido a partir do patrimônio cultural ferroviário

percebeu-se que a história oficializada pelo Preserve/fe no Rio Grande do Sul atingia o público de maneiras distintas, pois teve a potencialidade de suscitar memórias a respeito da ferrovia na comunidade e nos trabalhadores da estrada de ferro e, desse modo, colocar o CPHFRGS como espaço de rememoração. Entretanto, a instituição administrada pelo governo federal na década de oitenta instituiu uma história oficializada pelo Preserve/fe e, a partir dessa organização o CPHFRGS tornou-se o lugar por excelência de representação da história ferroviária gaúcha.

Sendo assim, as exposições tinham o caráter institucional público, sob o ponto de vista instituído pelo governo federal e, portanto, também foi uma maneira encontrada pelo Preserve/fe de informar os ferroviários sobre os seus trabalhos. Nessa perspectiva, o ferroviário foi visto como um visitante do CPHFRGS; porém, distinguia-se das outras categorias, pois a estrada de ferro foi um local que fazia parte do cotidiano desse grupo. Desse modo, a exposição vem confirmar o seu caráter dialético, demonstrando que pôde dar margem a mais de uma leitura, pois temos que considerar os fatores externos que estão ligados “[...] ao caldo de cultura, as expectativas e valores dos visitantes”. (MENESES, 1998, p. 98). Contudo, as representações propostas na instituição levavam a passagem de uma memória viva para o passado rememorado por um distanciamento que tornou a narrativa dos eventos passados mais fáceis de serem manipulados pelo governo federal, pois nenhum discurso mantém uma relação transparente com a realidade que apreende (CHARTIER, 1990).

Na narrativa museológica, buscaram-se apenas os aspectos funcionais ou tecnológicos embora tenhamos percebido também a falta dos aspectos vinculados às relações sociais e ao significado simbólico das estruturas. Notamos a presença da reverência ao legado deixado pelos nossos antepassados, principalmente, a demasiada importância dada à arquitetura das edificações ferroviárias. Então, podemos dizer que o CPHFRGS sendo abrigado pelo prédio centenário, que na década de 1980 foi consolidado como patrimônio e instituído como lugar de memória da sociedade rio-grandense, passou a acolher, necessariamente, a memória da empresa VFRGS/RFFSA, a partir de uma história única e oficializada construída também pelo Preserve/fe. Nesse sentido, o Preserve/fe pode ser caracterizado como elitista por não ter aberto um diálogo com o público, promovendo uma reflexão sobre a diversidade cultural das regiões, a desigualdade social e econômica do nosso país.

Na exposição, percebemos nitidamente que os objetos guardados pelos funcionários nos recintos do interior e nos escritórios e prédios da Capital deixaram de ser fonte de ensinamentos entre gerações. Nesse caso, nos parece, que articulou elementos de difusão e aceitação das imagens impostas pelo Preserve/fe. As peças antigas da ferrovia que foram expostas reforçaram as crenças e as ideias que se buscavam socializar: de que a ferrovia cumprira o seu papel e, por

isso, só lhe restavam a patrimonialização. Sob o pretexto de resolver problemas no futuro, a ação de museificação do patrimônio ferroviário pelo governo federal no presente ganhou ascendência sobre o passado e o apropriou segundo seus interesses. Ao mesmo tempo, o presente foi considerado meramente transitório e deste modo, o Estado brasileiro isentou-se de suas responsabilidades, intervenções e omissões com relação ao patrimônio operacional e não operacional da ferrovia.

Enfim, este trabalho deixou vários assuntos em aberto para futuras pesquisas; no entanto, buscou-se historicizar, desnaturalizar a constituição do CPHFRGS como lugar de produção e circulação de narrativas e submetê-lo a um discurso crítico. Aqui não tivemos a pretensão de apagar os traços ideológicos passados da instituição, mas de propor uma verificação da historicidade dos processos de composição do CPHFRGS subordinados à vontade política patrimonialista do governo federal e sujeita às lutas de representação do passado da ferrovia e as disputas de poder pela legitimação da história oficial da estrada de ferro. Portanto, procuramos converter o CPHFRGS em objeto de História para entender os valores e normas estabelecidos no ato fundacional da instituição que influenciaram na organização do espaço museológico e as suas implicações na função do Museu do Trem nos dias atuais dentro de um contexto mais amplo do que o âmbito institucional.

REFERÊNCIAS

- ABREU, Regina. Patrimônio cultural: tensões e disputas no contexto de uma nova ordem discursiva. In: ABREU, Regina (Org.). **Apostila seminários temáticos arte e cultura popular**. 1. ed. Rio de Janeiro: Museu Casa do Pontal, 2006-2007. p. 54-63.
- AGUERRE, Marina. Lazos de bronce y mármol. In: AZNAR, Yayo WECHSLER, Diana (Comp.). **La memoria compartida: Espanha y la Argentina en la construcción de un imaginario cultural: 1898-1950**. Buenos Aires: Paidós, 2005. p. 47-76.
- ALBERTI, Verena. **Ouvir contar: textos em história oral**. Rio de Janeiro: FGV, 2004.
- ALBERTI, Verena. Histórias dentro da História. In: Pinsky, Carla Bassanezi. **Fontes Históricas**. São Paulo: Contexto, 2005. p. 155-202.
- ALMEIDA, Adriana Mortara. Desafios da relação museu-escola. **Comunicação & Educação**, São Paulo, n. 10, p. 50-56, set./dez.1997.
- AMADO, Janaína; FERREIRA, Marieta de Moraes (Org.). **Usos & abusos da história oral**. 4. ed. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2001.
- AROSTEGUI, Júlio. Métodos e técnicas na pesquisa história. In: AROSTEGUI, Júlio (Org.). **A pesquisa histórica**. Bauru: Ed. EDUSC, 2006. p. 513-559.
- BACELLAR, Carlos. Uso e mau uso dos arquivos. In: PINSKY, Carla Bassanezi (Org.). **Fontes históricas**. São Paulo: Contexto, 2005. p. 23-80.
- BARRANHA, Helena (org.) **Patrimônio cultural: conceitos e critérios fundamentais**. 1. ed. Lisboa: IST Press, 2016. Disponível em: < <http://istpress.tecnico.ulisboa.pt/node/428>>. Acesso em: 26 jun. 2017.
- BARBOSA, Neilia Marcelina; OLIVEIRA, Anna Luízia Barcellos de; Ticle Maria Letícia Silva. **Ação educativa em museus**. Belo Horizonte: Secretaria de Estado e de Cultura/Superintendência de Museus de Minas Gerais, 2010.
- BARROS, José D'Assunção. A nova história cultural – considerações sobre o seu universo conceitual e seus diálogos com outros campos históricos. **Cadernos de História**, Belo Horizonte, v. 12, n. 16, p. 38-63, 1. sem. 2011.
- BARROS, José D'Assunção. História cultural: um panorama teórico e historiográfico. **Textos de História**, Brasília, DF, v. 11, p. 145-171, 2003.
- BELLOTTO, Heloísa Liberalli. A função social dos arquivos e o patrimônio documental. In: PINHEIRO, Áurea da Paz; PELEGRINI, Sandra C.A. **Tempo, memória e patrimônio cultural**. EDUFPI: Piauí, 2010. p.73-86.
- BITTENCURT, José. Cada coisa em seu lugar. Ensaio de interpretação do discurso de um museu de história. **Anais do Museu Paulista**, núm. 8-9, 2003, p. 151-176 Universidade de São Paulo, São Paulo, Brasil.
- BOURDIEU, Pierre. **O poder simbólico**. Rio de Janeiro: Difel, 1989.

BRASIL. Câmara dos Deputados. **Legislação sobre patrimônio**. 2. ed. Brasília, DF: Câmara dos Deputados, Edições Câmara, 2013. Disponível em: <<http://bd.camara.gov.br/>>. Acesso em: 04 nov. 2016.

BRASIL. Constituição (1988). **Patrimônio Cultural Brasileiro**. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/uploads/legislacao/Constituicao_Federal_art_216.pdf> Acesso em: 26 de set. 2016.

BRASIL. **Decreto- lei nº 25, de 30 de novembro de 1937**. Organiza a proteção do patrimônio histórico e artístico nacional. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/Del0025.htm>. 1937. Acesso em: 17 abr. 2016.

BRASIL. **Lei nº 9.491, de 9 de setembro de 1997**. Altera procedimentos relativos ao Programa Nacional de Desestatização, revoga a Lei nº 8.031, de 12 de abril de 1990, e dá outras providências. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L9491.htm. 1997>. Acesso em 14 ago. 2016.

BRASIL. **Lei nº11483, de 31 de maio de 2007**. Dispõe sobre a revitalização do setor ferroviário. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2007/lei/111483.htm. 2007>. Acesso em: 23 de ago. 2015.

BRASIL. Ministério de Planejamento. Secretaria do Patrimônio da União. **Programa de destinação do patrimônio da extinta RFFSA para apoio ao desenvolvimento local**. Brasília, DF, 2009. Disponível em: <<http://www.rffsa.gov.br/principal/Destinacao%20do%20Patrimonio%20da%20RFFSA.PDF> Acesso em:21 abr. 2016.

BRASIL. Ministério dos Transportes. **Documento Nº 1 1980-1982** (Preserve - Programa de Preservação do Patrimônio Histórico do Ministério dos Transportes,). Brasília: PRESERVE, CCP, 1982a.

BRASIL. Ministério dos Transportes. **Inventariança da extinta Rede Ferroviária Federal S.A. –RFFSA**. Inventário de bens móveis de valor histórico, artístico e cultural do Museu do Trem São Leopoldo-RS. Porto Alegre: Unidade Regional Porto Alegre, 2008.

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

BRASIL. Ministério dos Transportes. **Museu do Trem** (Recife-1982).[S.l.]: Gráfica Riex, 1982b.

BRASIL. Ministério dos Transportes. Rede Ferroviária Federal. Preserve. **Manual de preservação de edificações ferroviárias antigas**. 1. ed. Rio de Janeiro: Rede Ferroviária Federal, 1991.

BRASIL. Ministério dos Transportes/ Rede Ferroviária Federal S.A. – Superintendência Regional de Porto Alegre. **Centro de Preservação da História da Ferrovia no Rio Grande do Sul**. 1. ed. Porto Alegre: Ed. Gráfica Metrópole, 1985a.

BRASIL. Ministério dos Transportes/Rede Ferroviária Federal S.A. MT Preserve. Comissão de Coordenação das Atividades. **Relatório de Atividades 1980-1984**. Brasília: PRESERVE, CCP, 1985b.

BAUDRILLARD, Jean. **O sistema dos objetos**. São Paulo: Perspectiva, 2006.

BRITO, Agnaldo. Trem da RFFSA era vendido como sucata, mesmo sendo 'servível'. **Folha de São Paulo**, São Paulo, 9 out. 2011. Disponível em: <<http://www1.folha.uol.com.br/mercado/987862-trem-da-rffsa-era-vendido-como-sucata-mesmo-sendo-servivel.shtml>>. Acessado em: 19 out. 2016.

BRUSADIN, Leandro Benedini. O turismo e a história sob a ótica do patrimônio cultural. In: CHUVA, Márcia; NOGUEIRA, Antonio Gilberto Ramos. **Patrimônio cultural: políticas e perspectivas de preservação no Brasil**. Rio de Janeiro: Mauad X: FAPERJ, 2012. p. 35-46.

BURKE, Peter. Testemunha ocular: história e imagem. Bauru: Ed. EDUSC, 2004.

BUZELIN, José Emílio de Castro H. **O preserve/preserfe**. [S.l.], 2010. Disponível em: <<http://almanaquedarffsa.blogspot.com.br>>. Acesso em: 30 jul. 2016. Blog: Almanaque da RFFSA, v. 5, cap. 22-i.

CALLONI, Humberto. **Nos trilhos da história da ferrovia: entrevista com Paulo Nilton de Carvalho**. Rio Grande: Ed. FURG, 2010.

CANDAU, Joël. Memórias e amnésias coletivas. In: CANDAU, Joël. **Antropologia da memória**. Lisboa: Instituto Piaget, 2013. p. 83 - 122.

CANDAU, Joel. **Memória e identidade**. São Paulo: Contexto, 2016.

CÂNDIDO, Manuelina Maria Duarte. Museus, história e interdisciplinaridade. In: CHUVA, Márcia; NOGUEIRA, Antonio Gilberto Ramos. **Patrimônio cultural: políticas e perspectivas de preservação no Brasil**. Rio de Janeiro: Mauad X: FAPERJ, 2012. p. 57 -66.

CARDOSO, Alice; ZAMIN, Frinéia. **Patrimônio ferroviário no Rio Grande do Sul**. Inventário das estações: 1874-1959. Porto Alegre: Pallotti, 2002.

CARRAZZONI, Maria Elisa. **Guia dos Museus do Brasil**. 2. ed. Rio de Janeiro: Expressão e Cultura AGGS- Indústrias Gráficas, 1978.

CARRAZZONI, Maria Elisa (coord.). **Guia dos bens tombados**. 2. ed. Rio de Janeiro: Expressão e Cultura, 1987.

CARRAZZONI, Maria Elisa. **Anos 70: um Museu de Arte sob Regime Autoritário**. Rio de Janeiro: SENAI /RJ – CFP Artes Gráficas, 2001.

CARVALHO, Cristina Amélia Pereira de. **Políticas públicas da cultura e administração participativa**. Porto Alegre: Ministério da Cultura/UFRGS/EA, 2014. Disponível em: <<http://pt.slideshare.net/JanSouz/apostila-02-politicas-publicas-e-administrao-pblica-participativa-diagramada-v7-1>>. Acesso em: 06 de set. 2016.

CARVALHO, Maria Cecília de Alvarenga. **Memória social e patrimônio ferroviário em Além Paraíba**. 2010. 175 f. Dissertação (Mestrado em Ciências Sociais) - Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2010. Documento em PDF.

CASTRIOTA, Leonardo Barci. A via crítica no patrimônio cultural: uma perspectiva comparativa. In: ZANCHETI, Silvio Mendes; AZÊVEDO, Gabriela Magalhães; NEVES,

Carolina Moura. (Org.). **A conservação do patrimônio no Brasil: teoria e prática**. 1ed. Olinda: Centro de Estudos da Conservação Integrada, 2015. v. 1, p. 49-64.

CASTRIOTA, Leonardo Barci. **Patrimônio cultural: conceitos, políticas, instrumentos**. São Paulo: Annablume; Belo Horizonte: IEDS, 2009.

CATÁLOGO do Centro de Preservação da História da Ferrovia do Rio Grande do Sul. In: GOOGLE IMAGENS. Mountain View: Google, 2017. Disponível em: <<http://vfco.brazilia.jor.br/livros/img/preserveRS.jpg>>. Acesso em: 17 jul. 2017.

CATROGA, Fernando. Memória e história. In: PESAVENTO, Sandra Jatahy (Org.). **Fronteiras do milênio**. Porto Alegre: Ed. UFRCS, 2001. p. 43-70.

CATROGA, Fernando. **Memória história e historiografia**. Rio de Janeiro: Ed. FGV, 2015.

CENTRO DE PRESERVAÇÃO DA HISTÓRIA DA FERROVIA NO RIO GRANDE DO SUL. **[Imagem do catálogo]**. Porto Alegre, 1985. Disponível em: <<http://vfco.brazilia.jor.br/livros/img/preserveRS.jpg>>. Acesso em: 17 maio 2017.

CHAGAS, Mario. Memória e poder: dois movimentos. **Revista Lusófona**, [S.l.], v. 19, n. 19, p. 43-81, 2002.

CHARTIER, Roger. **A beira da falésia: a história entre incertezas e inquietudes**. Porto Alegre: Ed. UFRGS, 2002.

CHARTIER, Roger. **A história cultural: entre práticas e representações**. Lisboa: DIFEL, 1990.

CHARTIER, Roger. O mundo como representação. **Estudos Avançados**, São Paulo, v. 5. n. 11, jan./abr. 1991.

CHOAY, Françoise. **A alegoria do patrimônio**. 3. ed. São Paulo: Estação Liberdade: UNESP, 2006.

CHOAY, Françoise. **O patrimônio em questão: analogia para um combate**. Belo Horizonte, MG: Fino Traço, 2011.

CHUVA, Márcia. Preservação do patrimônio cultural no Brasil: uma perspectiva histórica, ética e política. In: CHUVA, Márcia; NOGUEIRA, Antonio Gilberto Ramos. **Patrimônio cultural: políticas e perspectivas de preservação no Brasil**. Rio de Janeiro: Mauad X: FAPERJ, 2012. p. 67-78.

CONDURU, Roberto. Por uma translucidez crítica. Pensando a curadoria. In: JULIÃO, Letícia (Coord.); BITTENCOURT, José Neves (Org.). **Cadernos de diretrizes museológicas 2: mediação em museus: curadorias, exposições, ação educativa**. Belo Horizonte: Secretaria de Estado de Cultura de Minas Gerais, Superintendência de Museus, 2008. p.72-79.

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

DESVALLÉES, André; MAIRESSE, François (Ed.). **Conceitos-chave de museologia**. Trad. Bruno Brulon Soares e Marília Xavier. São Paulo: Comitê Brasileiro do Conselho

Internacional de Museus: Pinacoteca do Estado de São Paulo: Secretaria de Estado da Cultura, 2013.

FEIJÓ, Alceu. Assalto ao trem. **Jornal VS**, São Leopoldo, 4 out. 1987.

FELIPETTO, Tatiane dos Santos. **O Museu Ferroviário de Santa Maria/RS** - proposta de plano museológico. 2016. Dissertação (Mestrado em Patrimônio Cultural) - Universidade de Santa Maria, Santa Maria, 2016. Documento em PDF.

FERREIRA, Maria Leticia Mazzucchi. Entre memória e patrimônio: a difícil gestão do passado. **Historiae**, Rio Grande, v. 3, n. 3, p. 9-26, 2012.

FERREZ, Helena Dodd. Documentação museológica: teoria para uma boa prática. In: FÓRUM DE MUSEUS DO NORDESTE, IV, Recife, 1991. Anais... Recife, Fundação Joaquim Nabuco, Museu do Homem do Nordeste, 1991. Disponível em: <http://www.nucleodepesquisadosexvotos.org/uploads/4/4/8/9/4489229/ferrez_h_d._documento_museologica._teoria_para_uma_boa_pratica.pdf>. Acesso em: 20/06/2017.

FLÔRES, João Rodolpho Amaral. **Os trabalhadores da V.F.R.G. S**: profissão, mutualismo, cooperativismo. Santa Maria: Pallotti, 2008.

FONSECA, Maria Cecília Londres. **O patrimônio em processo**: trajetória da política federal de preservação no Brasil. 2. ed. Rio de Janeiro: Ed. UFRJ: Minc-.Iphan, 2005.

FRANCO, Sérgio da Costa. O trem. **Jornal Zero Hora**, Porto Alegre, 23 set. 1987.

FOUCAULT, Michel. **A ordem do discurso**. São Paulo: Edições Loyola, 1996.

FUNARI, Pedro Paulo Abreu; PELEGRINI, Sandra de Cássia Araújo. **Patrimônio histórico e cultural**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2006.

FURMANN, Ivan. Globalização e Estado: dimensões e dilemas. **Revista Jus Navigandi**, Teresina, ano 16, n. 3077, 4 dez. 2011. Disponível em: <<https://jus.com.br/artigos/20555>>. Acesso em: 26 set. 2016.

FURTADO, José Geraldo Esquerdo. **História e memória entre ruínas**: o patrimônio ferroviário de Além Paraíba. 2015. 179f. Tese (Doutorado em Memória Social) - Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2015. Documento em PDF.

GINZBURG, Carlo. Micro-história: duas ou três coisas que sei a respeito. In: _____. **O fio e os rastros**: verdadeiro, falso, fictício. São Paulo: Companhia das Letras, 2007. p. 249-279.

GINZBURG, Carlo. Representação: a palavra, a ideia, a coisa. In: _____. **Olhos de madeira**: nove reflexões sobre a distância. São Paulo: Companhia das Letras, 2001.

GONÇALVES, José Reginaldo Santos. Monumentalidade e cotidiano: os patrimônios culturais como gênero de discurso. In: _____. **Antropologia dos objetos**: coleções, museus e patrimônios. Rio de Janeiro: IPHAN, 2007. p. 139-158.

GONÇALVES, José Reginaldo Santos. Os museus e a cidade. In: ABREU, Regina; CHAGAS, Mario (Org.). **Memória e patrimônio**: ensaios contemporâneos. Rio de Janeiro: Lamparina, 2009. p. 171-186

GRENER, Jean-Yves. A história quantitativa ainda é necessária. In: BOUTIER Jean e JULIA, Dominique (Org.). **Passados recompostos**: campos e canteiros da história. Rio de Janeiro: Ed. UFRJ /Ed. FGV, 1998. p. 193-182.

GUSMÃO, Alexandre. **Para salvar um museu**. [S.l., 198-]. Recorte.

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

HARTOG, François. Tempo e Patrimônio. In: **Varia História**, Belo Horizonte, vol. 22, nº 36, Jul./Dez 2006. p.261-273.

HORTA, Maria de Lourdes Parreiras. Panorama da museografia no Brasil. In: ARNAUT, Jurema Kopke Eis; Almeida, Cícero Antonio Fonseca de. **Museografia**: a linguagem dos museus a serviço da sociedade e de seu patrimônio cultural, Rio de Janeiro: IPHAN/OEA, 1997. p.110-132.

IMAGEM aérea do Museu do Trem de São Leopoldo. In: In: GOOGLE IMAGENS. Mountain View: Google, 2017. Disponível em: <https://www.google.com.br/search?q=Imagem+a%C3%A9rea+do+Museu+do+Trem+de+S%C3%A3o+Leopoldo&source=lnms&tbm=isch&sa=X&ved=0ahUKEwjCq9O7ltXVAhUFhpAKHW1TCSwQ_AUICygC&biw=1345&bih=643#imgsrc=UKYFDA8VxSqelM>. Acesso: 30 jun. 2017.

INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL (Iphan). **Patrimônio ferroviário**. Brasília, DF, 2014. Disponível em: <<http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/127>>. Acesso em: 11 ago. 2016

JOUTARD, Philippe. Desafios à história oral do século XXI. In: FERREIRA, Marieta de Moraes; FERNANDES, Tânia Maria; ALBERTI, Verena (Org.). **História oral**: desafios para o século XXI. Rio de Janeiro: FGV, 2000. p. 31-45.

JULIÃO, Letícia. Apontamentos sobre a história do museu. In: **Caderno de diretrizes museológicas 1**. Brasília: Ministério da Cultura / Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional/ Departamento de Museus e Centros Culturais, Belo Horizonte: Secretaria de Estado da Cultura/ Superintendência de Museus, 2006. 2º Edição, p.17-30.

KOSELLECK, Reinhart. “Espaço de experiência” e “horizonte de expectativa”: duas categorias históricas. In: KOSELLECK, Reinhart. **Futuro passado**: contribuição à semântica dos tempos históricos. Rio de Janeiro: Contraponto: Ed. PUC-Rio, 2006. p.305-327.

KOSSOY, Boris. **Fotografia & História**. São Paulo: Ateliê Editorial, 2001.

KÜHL, Beatriz Mugayar. Patrimônio industrial: algumas questões em aberto. **Anais do Museu Paulista**, São Paulo, v. 18. n. 2, p. 287-320, jul./dez. 2010.

LE GOFF, Jacques. **História e memória**. Tradução Bernardo Leitão et al. Campinas: Editora da UNICAMP, 1990. (Coleção Repertórios).

LEENHARDT, Jacques. Teoria e prática do patrimônio. In: BERND, Zilá; SANTOS, Nádya Maria Weber (org.) **Bens culturais: temas contemporâneos**. Porto Alegre: Editora Movimento, 2011.

LÉVI, Giovanni. Sobre a micro-história. In: BURKE, Peter (Org.). **A escrita da história**. Novas perspectivas. São Paulo: UNESP, 1992. p. 133-161.

LEWINSKI, Cinara Isolde Koch. **O que é o Preserve/fe ? E como se constituiu o Centro de Preservação da História Ferroviária do Rio Grande do Sul na década de 1980?**. MOSAICO (RIO DE JANEIRO) , v. 8, p. 103, 2017.

LEWINSKI, Cinara Isolde Koch . **A constituição do Centro de Preservação da História Ferroviária do Rio Grande do Sul de Oitenta**. História Unicap , v. 3, p. 482-491, 2016.

LEWINSKI, Cinara Isolde Koch. **O discurso do Centro de Preservação da História Ferroviária do RS na década de 1980**. In: II Colóquio Discente de Estudos Históricos Latino-Americanos, 2017, São Leopoldo. II Colóquio Discente de Estudos Históricos Latino-Americanos-Conexões Brasil e América Latina. Porto Alegre: Forma Diagramação, 2017. p. 873-888.

LEWINSKI, Cinara Isolde Koch. **O estudo da constituição do patrimônio ferroviário gaúcho através das narrativas não oficializadas**. In: I ENCONTRO DISCENTE DE HISTÓRIA UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE DO SUL, 2016, PORTO ALEGRE. Aedos- Revista do corpo discente do PPG- História UFRGS, 2016. v. 8. p. 368-373.

LIMA, Henrique Espada Rodrigues. **“Questões de escala: Giovanni Levi”** In: _____. **A micro história italiana: escalas, indícios e singularidades**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2006. p. 225-276.

LIMA, Tatiane. Monumentos à imigração alemã no sul do Brasil: representações da identidade teuto-brasileira. In: REINHEIMER, Dalva. NEUMANN, Rosane Marcia. (Org.). **Patrimônio histórico nas comunidades teuto-brasileiras: história, memória e preservação**. São Leopoldo: Oikos, 2014. p.164-172.

LOCALIZAÇÃO de São Leopoldo. In: **GOOGLE IMAGENS**. Mountain View: Google, 26 jun. 2006. Disponível em:
<https://pt.wikipedia.org/wiki/S%C3%A3o_Leopoldo#/media/File:RioGrandedoSul_Municip_SaoLeopoldo.svg> Acesso em: 9 dez. 2016.

LOPES, Maine Barbosa. **O Museu Nacional de la Inmigración: história, memória e representação**- Buenos Aires,1985-2003. São Leopoldo: Oikos, 2012.

MADEIRA, Iara Valdetaro. Os museus e seus acervos como agentes de educação e do desenvolvimento cultural. In: ARNAUT, Jurema Kopke Eis; Almeida, Cícero Antonio Fonseca de. **Museografia: a linguagem dos museus a serviço da sociedade e de seu patrimônio cultural**, Rio de Janeiro: IPHAN/OEA, 1997. p.38-50.

MAGALHÃES, Aline Montenegro; RAMOS, Francisco Régis Lopes. De objetos a palavras (reflexões sobre curadoria de exposições em Museus de História). In: JULIÃO, Leticia (Coord.); BITTENCOURT, José Neves (Org.). **Cadernos de diretrizes museológicas 2:**

mediação em museus: curadorias, exposições, ação educativa. Belo Horizonte: Secretaria de Estado de Cultura de Minas Gerais, Superintendência de Museus, 2008. p. 50- 71.

MATOS, Lucina Ferreira. **Memória ferroviária**: da mobilização social à política pública de patrimônio. 2015. Tese (Doutorado em História, Política e Bens Culturais) -- Fundação Getúlio Vargas, Rio de Janeiro, 2015. Documento em PDF.

MENEGUELLO, Cristina. Patrimônio Industrial como tema de pesquisa. In: SEMINÁRIO INTERNACIONAL HISTÓRIA DO TEMPO PRESENTE, 1., Florianópolis, 2011. **Anais...** Florianópolis: UDESC; ANPUH SC; PPGH, 2011. p. 1819-1834.

MENESES, Ulpiano T. Bezerra. **Memória e Cultura Material**: Documentos Pessoais no Espaço Público. In: Estudos Históricos. Rio de Janeiro, v. 11, n. 21, p. 89-104, 1998.

MENESES, Ulpiano T. Bezerra. A História, cativa da memória? Para um mapeamento da memória no campo das Ciências Sociais. **Revista Instituto de Estudos Brasileiros**, SP, nº 34, 9-24, 1992.

MENESES, Ulpiano T. Bezerra. **Do teatro da memória ao laboratório da História**: a exposição museológica e o conhecimento histórico. In: Anais do Museu Paulista. São Paulo. N. Ser. v.2 p.9-42 jan./dez. 1994.

MUSEU do Trem restaurado até o final desta semana. **Jornal VS**, São Leopoldo, n. 1942, p. 1, 31 jan. 1985b.

MUSEU do Trem. **Jornal VS**, São Leopoldo, 26 fev. 1985a.

MUSEU do Trem será inaugurado no sábado. **Jornal VS**, São Leopoldo, 01 mar. 1985c.

MUSEU do Trem recebe 100 pessoas por dia. **Jornal VS**, São Leopoldo, 20 mar. 1985d.

MUSEU fecha nos finais de semana. **Jornal VS**, São Leopoldo, 4 dez. 1989.

MUSEU DO TREM. In: **GOOGLE MAPS**. Mountain View: Google, 2017. Disponível em: <[https://www.google.com.br/maps/place/Museu+Do+Trem/.](https://www.google.com.br/maps/place/Museu+Do+Trem/)> Acesso em: 28 de abr. 2017.

MUSEU DO TREM DE SÃO LEOPOLDO. [**Fotografias históricas**]. São Leopoldo, [1874-1990]. Imagens de uso interno da instituição.

MUSEU HISTÓRICO VISCONDE DE SÃO LEOPOLDO. [**Fotografias históricas**]. São Leopoldo [1874-1990]. Imagem de uso interno da instituição

NORA, Pierre. “Entre Memória e História: a problemática dos lugares”. **Projeto História**, São Paulo, n. 10, p. 07-28, dez. 1993.

O'BRIEN, Patrícia. A história da cultura de Michel Foucault. In: HUNT, Lynn (Org.). **A nova história cultural**. Trad. Jefferson Luiz Camargo. São Paulo: Martins Fontes, 1992. p. 33-62.

OJEDA, Caroline Martins. Memória e história oral na contemporaneidade e seus usos para a história do tempo presente. **Aedus**, nº15, v.6, Jul./Dez. 2014.

OLIVEIRA, Lúcia Lippi. **Cultura é patrimônio**: um guia. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2008.

PADILHA, Renata Cardozo. **Documentação Museológica e Gestão de Acervo**. Florianópolis: FCC, 2014.

PERICHI, Ciro Caraballo. Que é museografia? In: ARNAUT, Jurema Kopke Eis; Almeida, Cícero Antonio Fonseca de. **Museografia**: a linguagem dos museus a serviço da sociedade e de seu patrimônio cultural, Rio de Janeiro: IPHAN/OEA, 1997. p. 17-37.

PESAVENTO, Sandra Jatahy. **Exposições Universais**: espetáculos da modernidade do séc. XIX. São Paulo: Editora Hucitec, 1997.

PESAVENTO, Sandra Jatahy. História, memória e centralidade urbana. **Rev. Mosaico**, Rio de Janeiro, v. 1, n. 1, p. 3-12, jan./jun. 2008a.

PESAVENTO, Sandra Jatahy. O mundo da imagem: território da história cultural. In: PESAVENTO, Sandra Jatahy; SANTOS, Nádia Maria Weber; ROSSINI, Mirian de Souza (Orgs.). **Narrativas, imagens e práticas sociais**: percursos em história cultural. Porto Alegre: Asterisco, 2008. p.99-122 b.

PIMENTEL, Thaís Velloso Cougo; COSTA Thiago Carlos. Monografias tridimensionais: a experiência curatorial nas exposições de média e curta do museu histórico Abílio Barreto. In: JULIÃO, Leticia (Coord.); BITTENCOURT, José Neves (Org.). **Cadernos de diretrizes museológicas 2**: mediação em museus: curadorias, exposições, ação educativa. Belo Horizonte: Secretaria de Estado de Cultura de Minas Gerais, Superintendência de Museus, 2008. p.128-145.

POLLAK, Michael. Memória, esquecimento, silêncio. **Estudos Históricos**, Rio de Janeiro, v. 2, n. 3, p. 3-15, 1989.

POLLACK, Michell. Memória e identidade social. In: **Revista Estudos Históricos**. Rio de Janeiro: FGV, vol. 5, n. 10, 1992. p. 200-212.

PORTO, Jussara. Lazer: um passeio na velha São Leopoldo. *Jornal Zero Hora*, Porto Alegre, ano XXII, nº 7206, 08 jun. 1985.

POSSAMAI, Zita Rosane. **Nos bastidores do museu**: patrimônio e passado da cidade de Porto Alegre. Porto Alegre: EST Edições, 2001.

POULOT, Dominique. **Museu e museologia**. Belo Horizonte: Autêntica Editora, 2013.

PROCHNOW, Lucas Neves. **O Iphan e o patrimônio ferroviário**: a memória ferroviária como instrumento de preservação. 2014.177f. Dissertação (Mestrado Profissional em Preservação do Patrimônio Cultural) -- Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, Rio de Janeiro, 2014. Documento em PDF.

RAMOS, Eloisa Helena Capovilla da Luz; LOPES, Maíne Barbosa. Lugares de memória da imigração na América Latina: As hospedarias dos imigrantes de São Paulo e Buenos Aires. In: **Maracanan**, Rio de Janeiro, nº 6, p. 171-182, 2010.

RAMOS, Francisco Régis Lopes. **A danação do objeto: o museu no ensino de história.** Chapecó: Argos, 2004.

REDE Ferroviária. **Jornal VS**, São Leopoldo, 03 jul. 1990.

REDE FERROVIÁRIA FEDERAL (RFFSA) (Brasil). **Centro de Preservação da História Ferroviária do Rio Grande do Sul com a denominação: Rede Ferroviária Federal S.A** conta a sua história através do Museu do Trem-SL. [Documento administrativo]. São Leopoldo, [198-a].

REDE FERROVIÁRIA FEDERAL (RFFSA) (Brasil). **Estudos técnico-organizacionais do CPHFRGS.** [Documento administrativo]. São Leopoldo, 1986.

REDE FERROVIÁRIA FEDERAL (RFFSA) (Brasil). **Organograma do Preserve.** [Documento administrativo]. São Leopoldo, [198-b].

REDE FERROVIÁRIA FEDERAL (RFFSA) (Brasil). **Planta da reconstrução da antiga estação ferroviária de São Leopoldo-RS** (década de 1980). [Documento administrativo]. São Leopoldo, [198-c].

REDE FERROVIÁRIA FEDERAL (RFFSA) (Brasil). **Diretrizes para a instalação de centros de preservação da história ferroviária.** [Documento administrativo]. Brasília, 1981.

REDE FERROVIÁRIA FEDERAL (RFFSA) (Brasil) . **Planta do recinto da estação ferroviária de São Leopoldo** (VFRGS) - 1942. [Documento histórico]. São Leopoldo, [198-d].

REDE FERROVIÁRIA FEDERAL (RFFSA) (Brasil). **Relatório do CPHFRGS** (Período de março a junho de 1985). [Documento administrativo]. São Leopoldo, 1985. Documento não paginado.

REDE FERROVIÁRIA FEDERAL (RFFSA) (Brasil). **Relatório do CPHFRGS -1986.** [Documento administrativo]. São Leopoldo, [1986b]. Documento não paginado.

REDE FERROVIÁRIA FEDERAL (RFFSA) (Brasil). **Relatório do CPHFRGS -1987.** [Documento administrativo]. São Leopoldo, [1987a]. Documento não paginado.

REDE FERROVIÁRIA FEDERAL (RFFSA) (Brasil). **Relatório do CPHFRGS -1988.** [Documento administrativo]. São Leopoldo, [1988]. Documento não paginado.

REDE FERROVIÁRIA FEDERAL (RFFSA) (Brasil). **Relatório do CPHFRGS -1989.** [Documento administrativo]. São Leopoldo, [1989]. Documento não paginado.

REDE FERROVIÁRIA FEDERAL (RFFSA) (Brasil). **Programa de Preservação do Patrimônio Histórico e Artístico do Ministério dos Transportes – PRESERVE.** [Documento administrativo]. Brasília, 1979.

REDE FERROVIÁRIA FEDERAL (RFFSA) (Brasil). **O projeto educativo *Dia da Independência: Vamos Pintar?*** [Documento administrativo]. São Leopoldo, 1987b. Documento não paginado.

REDE FERROVIÁRIA FEDERAL (RFFSA) (Brasil) **A exposição temporária extramuros Preservando nossa memória**. [Documento administrativo]. São Leopoldo, 1987c. Documento não paginado.

REDE FERROVIÁRIA FEDERAL (RFFSA) (Brasil). **Programação da solenidade de inauguração do CPHFRGS**. [Documento administrativo]. São Leopoldo, [198- e].

REDE FERROVIÁRIA FEDERAL (RFFSA) (Brasil). **Desenvolvimento do roteiro de exposição**. [Documento administrativo]. São Leopoldo, [198- f]. Documento não paginado.

REIS, José Carlos. **História e teoria**: historicismo, modernidade, temporalidade e verdade. Rio de Janeiro: FGV, 2003.

REIS, José Carlos. O tempo histórico como “representação intelectual”. **Revista do Patrimônio** (Histórico e Artístico Nacional), Rio de Janeiro, n 34, p. 45-66, 2012.

RESTAURAÇÃO do Museu do Trem termina nesta semana. **Jornal VS**, São Leopoldo, n. 1942, p. 6, 31 jan. 1985.

REVEL, Jacques. Microanálise e construção do social. In: REVEL, Jacques (Org.). **Jogos de escalas**: a experiência da microanálise. Rio de Janeiro: FGV, 1998. p. 15-38.

REVEL, Jacques. Micro-história, macro-história: o que as variações de escala ajudam a pensar em um mundo globalizado. **Revista Brasileira de Educação**, Rio de Janeiro, v. 15, n. 45, p. 434- 444, set./dez. 2010.

RIEGL, Alöis. **O culto moderno dos monumentos**: a sua essência e a sua origem. São Paulo: Perspectiva, 2014.

RODRIGUES, Francisco Luciano Lima. Patrimônio Cultural. In: **Patrimônio cultural**: a propriedade dos bens culturais no Estado democrático de direito. Fortaleza: Universidade de Fortaleza, 2008. p.34-59.

RODRIGUES, Marly. **Patrimônio industrial, entre o fetiche e a memória**. Revista eletrônica de Arquitetura e Urbanismo - número 3/ primeiro semestre de 2010, p.38. Disponível em: <www.usjt.br/arq.urb./numero_03/4arqurb3-marly.pdf>. Acesso em: 27 de out. 2016.

RÚSSIO, Waldisa. Cultura, patrimônio e preservação. In: ARANTES, Antonio Augusto (Org.). **Produzindo o passado**: estratégias de construção do patrimônio cultural. São Paulo: Editora Brasiliense, 1984. p. 59-78.

SANJAD, Nelson; BRANDÃO, Carlos Roberto. A exposição como processo comunicativo na política curatorial. In: JULIÃO, Letícia (Coord.); BITTENCOURT, José Neves (Org.). **Cadernos de diretrizes museológicas 2**: mediação em museus: curadorias, exposições, ação educativa. Belo Horizonte: Secretaria de Estado de Cultura de Minas Gerais, Superintendência de Museus, 2008. p.26-35.

SANTOS, Myrian Sepúlveda dos; CHAGAS, Mário de Souza. A linguagem de poder dos museus. In: ABREU, Regina; CHAGAS, Mário de Souza; SANTOS, Myrian Sepúlveda dos. **Museus, coleções e patrimônios**: narrativas polifônicas. Rio de Janeiro: Garamond, Minc./IPHAN/DEMU, 2007. p. 12-19.

SANTOS, Myrian Sepúlveda dos. Museu e políticas de Memória. In: **Cadernos de Sociomuseologia**, nº 19,2002. p.115-137.

SANTOS, Myrian Sepúlveda dos. A escrita do passado em museus históricos. Rio de Janeiro: Garamond, MinC, IPHAN,DEMU,2006.

SANTOS, Maria Célia Teixeira Moura. Reflexões sobre a nova museologia.In: **Cadernos de Sociomuseologia**, [S.l.], v. 18, n. 18, june 2009. Disponível em: <<http://revistas.ulusofona.pt/index.php/cadernosociomuseologia/article/view/363>>. Acesso em: 30 jun. 2017.p.93-138.

SANTOS, Maria Célia Teixeira Moura. **Repensando a ação cultural e educativa dos Museus**.2. ed. Ampl. Salvador: Centro Editorial e Didático da UFBA,1993.

SÃO LEOPOLDO. Prefeitura Municipal. **Museu do trem**. São Leopoldo, [2016?]. Disponível em: <http://www.saoleopoldo.rs.gov.br/?titulo=SecretariaseGabinetes&template=conteudo&categoria=1&codigoCategoria=1&idConteudo=1647&tipoConteudo=INCLUDE_MOSTRA_CONTEUDO>. Acesso em: 14 jun. 2016.

SILVA, Camila. **Do passado ao futuro: a escrita comemorativa do Centenário Farroupilha na imprensa porto-alegrense**. 2012.155f. Dissertação (Mestrado Programa de Pós-Graduação em História)—Universidade do Vale do Rio dos Sinos, 2012. Documento em PDF.

THEODORO, Janice. Memória e esquecimento: nos limites da narrativa. In: **Revista Tempo Brasileiro**. Rio de Janeiro: out.- dez. 1998, n. 135. p. 61 a 73.

THOMPSON, P. **A voz do passado: história oral**. 2. ed. São Paulo: Paz e Terra, 1998.

TOMICH, Dale. **A ordem do tempo histórico: a longue durée e a micro-história**. Almanack, São Paulo, n. 2, p. 38-51, dez. 2011.

UM passeio de férias até o Museu do Trem. **Jornal VS**, São Leopoldo, 15 jan. 1987, p.6.

UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE DO SUL (UFRGS). Pró-reitora de Extensão da UFRGS. **Arquitetura Comemorativa: Exposição do Centenário Farroupilha 1935**. Porto Alegre: Pró-Reitoria de Extensão; Faculdade de Arquitetura. Gape, 1999.

VARGAS, Pedro R. N. F. O uso do conceito de relação patrimonial nos estudos sobre representações do patrimônio: entre o objeto e o processo de patrimonialização. **Historiae**, Rio Grande, v. 3, n. 3, p. 113-136, 2012.

VILELA, Ana. **Trem bala**. [S.l.], 2016. Disponível em: <<https://www.lettras.mus.br/ana-vilela/trem-bala/>>. Acesso em: 10 ago. 2017.

WEBER,Rosiwithia . Festas, celebrações e lugares de memória.In: REINHEIMER, Dalva. NEUMANN, Rosane Marcia. (Org.). **Patrimônio histórico nas comunidades teuto-brasileiras: história, memória e preservação**. São Leopoldo: Oikos, 2014.p.69-75.

WERNECK, Ana Maria Azeredo Furquim; Costa, Thiago Carlos; Pereira, Angelina Gonçalves de Faria. **Planejamento e Gestão de Exposições em Museus**: Caderno 03. Belo Horizonte: Secretaria de Estado de Cultura/Superintendência de Museus e Artes Visuais de Minas Gerais, 2010.

YASSUDA, Sílvia Nathaly. **Documentação museológica** : uma reflexão sobre o tratamento descritivo do objeto no Museu Paulista. 2009. 123f. Dissertação (Mestrado Programa de Pós-Graduação em Ciência da Informação) -- Faculdade de Filosofia e Ciências ,Marília, 2009. Documento em PDF.

APÊNDICE A - FONTES PARA A PESQUISA

Acervo do Museu do Trem-SL

BRASIL. Ministério dos Transportes. **Documento Nº 1 1980-1982** (Preserve - Programa de Preservação do Patrimônio Histórico do Ministério dos Transportes,). Brasília: PRESERVE, CCP, 1982.

BRASIL. Ministério dos Transportes. Inventariança da extinta Rede Ferroviária Federal S.A. – RFFSA. **Inventário de bens móveis de valor histórico, artístico e cultural do Museu do Trem São Leopoldo-RS**. Porto Alegre: Unidade Regional Porto Alegre, 2008.

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

BRASIL. Ministério dos Transportes. **Museu do Trem** (Recife-1982).[S.l.]: Gráfica Riex, 1982.

BRASIL. Ministério dos Transportes. Rede Ferroviária Federal. Preserve. **Manual de preservação de edificações ferroviárias antigas**. 1. ed. Rio de Janeiro: Rede Ferroviária Federal, 1991.

BRASIL. Ministério dos Transportes/ Rede Ferroviária Federal S.A. – Superintendência Regional de Porto Alegre. Centro de Preservação da História da Ferrovia no Rio Grande do Sul. 1. ed. Porto Alegre: Ed. Gráfica Metrôpole, 1985a.

BRASIL. Ministério dos Transportes/Rede Ferroviária Federal S.A. MT Preserve. Comissão de Coordenação das Atividades. **Relatório de Atividades 1980-1984**. Brasília: PRESERVE, CCP, 1985b.

CARRAZZONI, Maria Elisa. **Guia dos Museus do Brasil**. 2ª ed. Rio de Janeiro: Expressão e Cultura AGGS- Indústrias Gráficas, 1978.

CARRAZZONI, Maria Elisa (coord.). **Guia dos bens tombados**. 2. ed. Rio de Janeiro: Expressão e Cultura, 1987.

CARRAZZONI, Maria Elisa. **Anos 70: um Museu de Arte sob Regime Autoritário**. Rio de Janeiro: SENAI /RJ – CFP Artes Gráficas, 2001.

FEIJÓ, Alceu. Assalto ao trem. **Jornal VS**, São Leopoldo, 4 out. 1987.

GUSMÃO, Alexandre. **Para salvar um museu**. [(198-)].

FRANCO, Sérgio da Costa. O trem. **Jornal Zero Hora**, Porto Alegre, 23 set. 1987.

MUSEU DO TREM DE SÃO LEOPOLDO. [**Fotografias históricas**]. São Leopoldo, [1874-1990]. Imagens de uso interno da instituição.

MUSEU do Trem recebe 100 pessoas por dia. **Jornal VS**, São Leopoldo, 20 mar. 1985d, p.4.

MUSEU fecha nos finais de semana. **Jornal VS**, São Leopoldo, 4 dez. 1989, p. 4.

REDE FERROVIÁRIA FEDERAL (RFFSA) (Brasil). **Centro de Preservação da História Ferroviária do Rio Grande do Sul com a denominação: Rede Ferroviária Federal S.A** conta a sua história através do Museu do Trem-SL. [Documento administrativo]. São Leopoldo, [198-a].

REDE FERROVIÁRIA FEDERAL (RFFSA) (Brasil). **Estudos técnico-organizacionais do CPHFRGS.** [Documento administrativo]. São Leopoldo, 1986.

REDE FERROVIÁRIA FEDERAL (RFFSA) (Brasil). **Organograma do Preserve.** [Documento administrativo]. São Leopoldo, [198-b].

REDE FERROVIÁRIA FEDERAL(RFFSA) (Brasil). **Planta da reconstrução da antiga estação ferroviária de São Leopoldo-RS** (década de 1980). [Documento administrativo]. São Leopoldo, [198-c].

REDE FERROVIÁRIA FEDERAL (RFFSA) (Brasil). **Diretrizes para a instalação de centros de preservação da história ferroviária.** [Documento administrativo]. Brasília, 1981.

REDE FERROVIÁRIA FEDERAL (RFFSA) (Brasil). **Planta do recinto da estação ferroviária de São Leopoldo (VFRGS) - 1942.** [Documento histórico]. São Leopoldo, [198-d].

REDE FERROVIÁRIA FEDERAL (RFFSA) (Brasil). **Relatório do CPHFRGS** (Período de março a junho de 1985). [Documento administrativo]. São Leopoldo, 1985. Documento não paginado.

REDE FERROVIÁRIA FEDERAL (RFFSA) (Brasil). **Relatório do CPHFRGS -1986.** [Documento administrativo]. São Leopoldo, [1986b]. Documento não paginado.

REDE FERROVIÁRIA FEDERAL (RFFSA) (Brasil). **Relatório do CPHFRGS -1987.** [Documento administrativo]. São Leopoldo, [1987]. Documento não paginado.

REDE FERROVIÁRIA FEDERAL (RFFSA) (Brasil). **Relatório do CPHFRGS -1988.** [Documento administrativo]. São Leopoldo, [1988]. Documento não paginado.

REDE FERROVIÁRIA FEDERAL (RFFSA) (Brasil). **Relatório do CPHFRGS -1989.** [Documento administrativo]. São Leopoldo, [1989]. Documento não paginado.

REDE FERROVIÁRIA FEDERAL (RFFSA) (Brasil). **Programa de Preservação do Patrimônio Histórico e Artístico do Ministério dos Transportes – PRESERVE.** [Documento administrativo]. Brasília, 1979.

REDE FERROVIÁRIA FEDERAL (RFFSA) (Brasil). **O projeto educativo *Dia da Independência: Vamos Pintar?*** [Documento administrativo]. São Leopoldo, 1987b. Documento não paginado.

REDE FERROVIÁRIA FEDERAL (RFFSA) (Brasil) **A exposição temporária extramuros *Preservando nossa memória.*** [Documento administrativo]. São Leopoldo, 1987c. Documento não paginado.

REDE FERROVIÁRIA FEDERAL (RFFSA) (Brasil). **Programação da solenidade de inauguração do CPHFRGS.** [Documento administrativo]. São Leopoldo, [198- e].

REDE FERROVIÁRIA FEDERAL (RFFSA) (Brasil). **Desenvolvimento do roteiro de exposição**. [Documento administrativo]. São Leopoldo, [198- f]. Documento não paginado.

UM passeio de férias até o Museu do Trem. **Jornal VS**, São Leopoldo, 15 jan. 1987, p.6.

Acervo do Museu Histórico Visconde de São Leopoldo

MUSEU HISTÓRICO VISCONDE DE SÃO LEOPOLDO. [**Fotografias históricas**]. São Leopoldo [1874-1990]. Imagem de uso interno da instituição

MUSEU do Trem restaurado até o final desta semana. **Jornal VS**, São Leopoldo, n. 1942, p. 1, 31 jan. 1985b.

MUSEU do Trem será inaugurado no sábado. **Jornal VS**, São Leopoldo, 01 mar. 1985c.

NO MUSEU do Trem, a história das ferrovias. **Jornal VS**, São Leopoldo, n. 1968, p. 3, 11 mar. 1985.

RESTAURAÇÃO do Museu do Trem termina nesta semana. **Jornal VS**, São Leopoldo, n. 1942, p. 6, 31 jan. 1985.

Acervo do Museu de Comunicação Social Hipólito José da Costa

PORTO, Jussara. Lazer: um passeio na velha São Leopoldo. **Jornal Zero Hora**, Porto Alegre, ano XXII, nº 7206, 08 jun. 1985.

Acervo pessoal de LBR, moradora leopoldense

MUSEU do Trem. **Jornal VS**, São Leopoldo, 26 fev. 1985a.

REDE Ferroviária. **Jornal VS**, São Leopoldo, 03 jul. 1990.

Entrevistas:

CRTT, morador de São Leopoldo. Entrevista concedida no dia 20/08/2016, em São Leopoldo.

DLS, superintendente de produção da RFFSA. Entrevista concedida no dia 05/09/2016, em Porto Alegre.

HBS, ferroviário aposentado. Entrevista concedida nos dias 15/12/2015 e 13/04/2016, em Porto Alegre.

JAW, morador de São Leopoldo. Entrevista concedida no dia 12/05/2016, em São Leopoldo.

LBR, moradora de São Leopoldo. Entrevista concedida no dia 06/09/2016, em São Leopoldo

LCV, jornalista da Comunicação da RFFSA. Entrevista concedida no dia 06/02/2017, em POA.

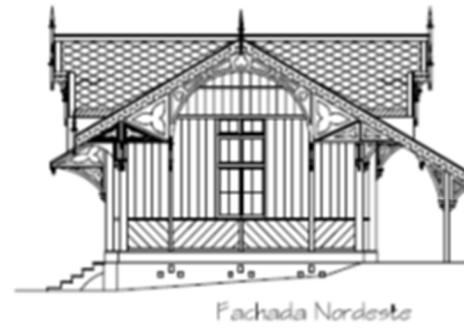
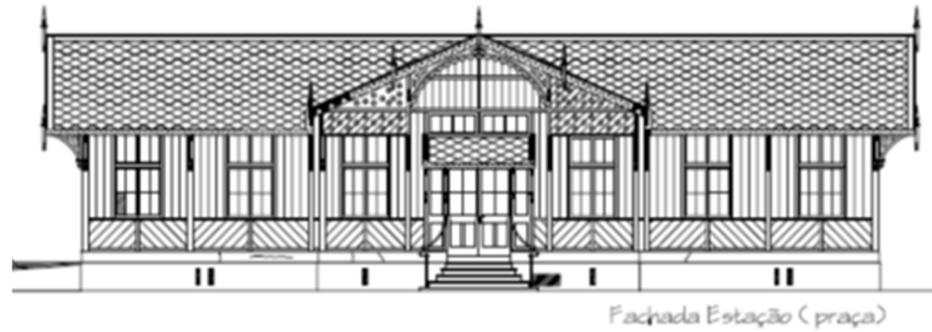
MA, jornalista da Comunicação Social da RFFSA. Entrevista concedida no dia 03/03/2016, em POA.

MTKF, museóloga do Preserve/fe. Entrevista concedida nos dias 26/12/2015 e 11/03/2016, por e-mails.

RCS, ferroviária aposentada. Entrevista concedida nos dias 21/03/2017, 28/3/2017, 8/6/2017, por e-mails.

YD, ferroviária aposentada. Entrevista concedida no dia 05/05/2016, em POA.

ANEXO A - PLANTA DA RECONSTRUÇÃO DA ANTIGA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE SÃO LEOPOLDO-RS



PREFEITURA MUNICIPAL DE SÃO LEOPOLDO
SECRETARIA MUNICIPAL DE CULTURA

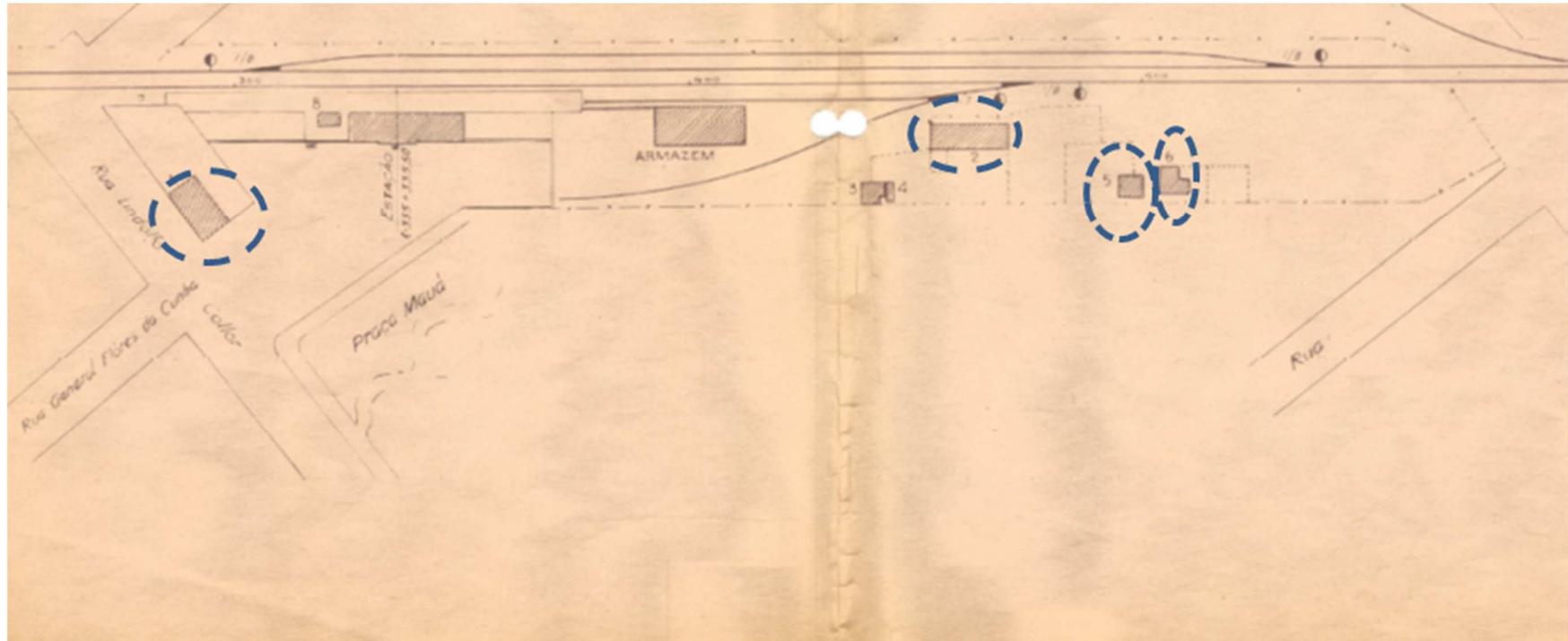


PROJETO DE RECONSTRUÇÃO DO MUSEU DO TREM

PLANTA BÁSICA E FACHADAS

02

Fonte: RFFSA ([198-c]).

ANEXO B - PLANTA DO RECINTO DA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE SÃO LEOPOLDO (1942)

Fonte: RFFSA (1942).

Legenda: Os prédios circulosados são as casas dos ferroviários que foram demolidas durante a revitalização do Sítio Histórico do Museu do Trem-SL pelo Preserve/fe.

ANEXO C - EIXOS TEMÁTICOS DA EXPOSIÇÃO DO CPHFRGS EM 1985**PROJETO PARA MONTAGEM DO NÚCLEO MUSEOLÓGICO DO
CENTRO DE PRESERVAÇÃO DE SÃO LEOPOLDO - S R 6**

DESENVOLVIMENTO DO ROTEIRO DA EXPOSIÇÃO

- 1 - Histórico da Locomotiva
 - 1.1 - Locomotiva à Vapor
Painél 1 - Texto 1
Peças: Miniatura de Locomotiva à Vapor
Molde de Madeira
Sino de Locomotiva à Vapor
 - 1.2 - Locomotiva Diesel
Painel 2 - Texto 2
Fotografia
 - 1.3 - Locomotiva Elétrica e Diesel Elétrica
Painel 2 - Texto 3
Fotografia

- 2 - Histórico da Ferrovia no Brasil
 - 2.1 - 1ª Ferrovia
Painel 3 - Texto 4
Fotografia

- 3 - Histórico da Ferrovia no Rio Grande do Sul
Painéis 5 e 6 - Texto e Fotografia
Peças: Relógios
Pá simbólica (a ser doada pelo Museu Histórico Visconde
São Leopoldo)
Maquete de Ponte
Teodolitos e Níveis com Tripé
Porta Copos de Carro de Passageiro
Galo de Ouro
Máquina de calcular

Máquina de Escrever
Extintor de Incêndio
Chapeleira
Bilheteira
Mesa de Bilhetes
Farol Comemorativo ao 1º Centenário da Rev. Farroupilha
Cofre de Madeira
Salamandra (aquecedor)
Escafandro
Placas (serão definidas posições e o local)
Lampiões
Faqueiro (um talher de cada tipo)
Vidro do Carro Bento Gonçalves (janela)
Mesa do Carro Bento Gonçalves

4. Sistema de Comunicação

4.1 - Telefone

Painel 7 - Texto 5

4.2 - Telégrafo

Painel 8 - Texto 6

Peças: Telégrafo e Telefone

5. Sinalização

Paineis 9 e 10 - Texto 7

Fotografia

Peças - Lanternas

Sinos

Bandeiras (?)

6. Via Permanente

Paineis 11 e 12 - Texto 8

Fotografia

Peças: Coleção de Trilhos, Dormentes e Peças de Fixação

Furador de Dormente

Ferramentas

7. Álbuns Fotográficos

7.1 - Arquitetura

Texto de Introdução

Fotos Legenda

7.2 - Obras de Arte

Texto de Introdução

Fotos Legenda

7.3 - Material Rodante e de Tração

Texto de Introdução

Fotos Legenda

7.4 - Oficinas - Mão de Obra

Texto de Introdução

Fotos Legenda

7.5 - Restauração da Estação de São Leopoldo

Texto: Histórico do Prédio e critérios adotados na
Restauração

Fotos Originais

Fotos da Estação antes da Restauração

Foto da Restauração - Evolução do Trabalho

Fotos da Estação Restaurada

8. Plataforma

Peças - Bancos de Estação

Balança

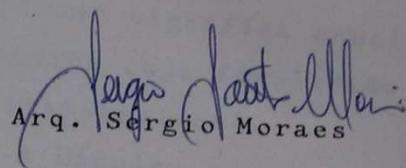
Poderá ser selecionado no acervo peças que possam
permanecer na plataforma

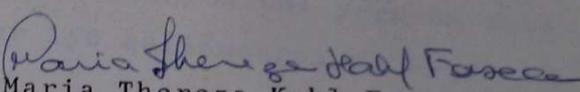
Obs.: As peças não terão etiquetas, as informações serão dadas
através de folhas impressas, que serão distribuídas na entra
da, com fotografia de cada objeto;

Os textos explicativos serão utilizados na medida do necessá
rio, apenas para introduzir os diferentes assuntos;

As fotos Legenda serão usadas em pequena quantidade.

Porto Alegre, 18 de outubro de 1984


Arq. Sergio Moraes


Muséóloga Maria Thereza Kahl Fonseca

ANEXO D - TERMOS DE AUTORIZAÇÕES DE USO DAS ENTREVISTAS

TERMO DE AUTORIZAÇÃO DE USO DA ENTREVISTA

DATA(S) DA(S) ENTREVISTA(S):

(nome, estado civil, documento de identidade), concordo em participar como voluntário e declaro para os devidos fins que cedo os direitos da minha entrevista, gravada (digitalizada) (t data(s) 20/08/2016 para Cinara Isolde Koch Lewinski, responsável pelo projeto de pesquisa para a dissertação intitulada “Programa de Preservação do Patrimônio Histórico no Rio Grande do Sul na década de 1980”, a usá-las para divulgar e publicar, para fins acadêmicos e culturais, integralmente ou em partes, sem restrições de prazos e limites de citações, desde a presente data. Da mesma forma, autorizo o uso de terceiros ouvi-la e usar citações, vinculando o controle ao Museu do Trem de São Leopoldo que irá receber e guardar o material produzido por meio das(s) entrevista(s).

Em caso de concordância com as considerações expostas, solicitamos que assine este “Termo de Autorização de Uso da Entrevista” no local indicado abaixo. Desde já agradecemos sua colaboração e nos comprometemos com a disponibilização dos resultados obtidos nesta pesquisa, tornando-os acessíveis a todos os participantes.

Jaimeira Isolde Koch Lewinski

Pesquisador (a)

Mestranda do curso de História (UNISINOS)

Eu, Cláudio Roberto Travençolo, assino o termo de autorização, após esclarecimento e concordância com os objetivos e condições da realização da pesquisa “Programa de Preservação do Patrimônio Histórico no Rio Grande do Sul na década de 1980”, permitindo, também, que os resultados gerais deste estudo sejam divulgados.

São Leopoldo, 20 de agosto de 2016

Cláudio Roberto Travençolo

Assinatura do Pesquisado/da Pesquisada

TERMO DE AUTORIZAÇÃO DE USO DA ENTREVISTA

DATA(S) DA(S) ENTREVISTA(S):

DANIEL LEVA SOUTO concordo em participar como voluntário e declaro para os devidos fins que cedo os direitos da minha entrevista, gravada (digitalizada) (transcrita) data(s) 05/09/2016 para **Cinara Isolda Koch Lewinski**, responsável pelo projeto de pesquisa para a dissertação intitulada "**Nos trilhos da preservação: a constituição do acervo ferroviário gaúcho pelo Governo Federal na década de 1980**", ausá-las para divulgar e publicar, para fins acadêmicos e culturais, integralmente ou em partes, sem restrições de prazos e limites de citações, desde a presente data. Da mesma forma, autorizo o uso de terceiros ouvi-la e usar citações, vinculando o controle ao Museu do Trem de São Leopoldo que irá receber e guardar o material produzido por meio das(s) entrevista(s).

Em caso de concordância com as considerações expostas, solicitamos que assine este "Termo de Autorização de Uso da Entrevista" no local indicado abaixo. Desde já agradecemos sua colaboração e nos comprometemos com a disponibilização dos resultados obtidos nesta pesquisa, tornando-os acessíveis a todos os participantes.

Leimara Isolda Koch Lewinski

Pesquisador (a)

Mestranda do curso de História (UNISINOS)

Eu, Daniel Leva Souto, assino o termo de autorização, após esclarecimento e concordância com os objetivos e condições da realização da pesquisa "**Nos trilhos da preservação: a constituição do acervo ferroviário gaúcho pelo Governo Federal na década de 1980**", permitindo, também, que os resultados gerais deste estudo sejam divulgados.

São Leopoldo, 05 de setembro de 2016

Daniel Leva Souto

Assinatura do Entrevistado(da) Entrevistada

TERMO DE AUTORIZAÇÃO DE USO DA ENTREVISTA

DATA DA ENTREVISTA: 12/05/16

João Antônio Winkler, casado
 nº 9049.876379 concordo em participar como voluntário e declaro para os devidos fins que cedo os direitos da minha entrevista, gravada no dia 12 de Maio de 2016 para **Cinara Isolde Koch Lewinski**, responsável pelo projeto de pesquisa de sua dissertação intitulada "Programa de Preservação do Patrimônio Histórico no Rio Grande do Sul na década de 1980", a usá-la para divulgar e publicar, para fins acadêmicos e culturais, integralmente ou em partes, sem restrições de prazos e limites de citações, desde a presente data. Da mesma forma, autorizo o uso de terceiros ouvi-la e usar citações, vinculando o controle ao Museu do Trem de São Leopoldo que irá receber e guardar o material produzido por meio da entrevista.

Em caso de concordância com as considerações expostas, solicitamos que assine este "Termo de Autorização de Uso da Entrevista" no local indicado abaixo. Desde já agradecemos sua colaboração e nos comprometemos com a disponibilização dos resultados obtidos nesta pesquisa, tornando-os acessíveis a todos os participantes.

Dimara Isolde Koch Lewinski

Pesquisador (a)

Mestranda do curso de História (UNISINOS)

Eu, João Antônio Winkler, assino o termo de autorização, após esclarecimento e concordância com os objetivos e condições da realização da pesquisa "Programa de Preservação do Patrimônio Histórico no Rio Grande do Sul na década de 1980", permitindo, também, que os resultados gerais deste estudo sejam divulgados.

São Leopoldo, 12 de Maio de 2016.

João

Assinatura do Pesquisado/da Pesquisada

TERMO DE AUTORIZAÇÃO DE USO DA ENTREVISTA

DATADAENTREVISTA: 15/12/2015

HÉLIO BUENO DA SILVEIRA
CASADO, rg. 3007810934, concordo em participar como voluntário e declaro para os devidos fins que cedo os direitos da minha entrevista feita no dia 15/12/2015 e da transcrição da mesma para **Cinara Isolde Koch Lewinski**, responsável pelo projeto de pesquisa para a dissertação intitulada "Programa de Preservação do Patrimônio Histórico no Rio Grande do Sul na década de 1980", ausá-las para divulgar e publicar, para fins acadêmicos e culturais, integralmente ou em partes, sem restrições de prazos e limites de citações, desde a presente data. Da mesma forma, autorizo o uso de terceiros ouvi-la e usar citações, vinculando o controle ao Museu do Trem de São Leopoldo que irá receber e guardar o material produzido por meio das(s) entrevista(s).

Em caso de concordância com as considerações expostas, solicitamos que assine este "Termo de Autorização de Uso da Entrevista" no local indicado abaixo. Desde já agradecemos sua colaboração e nos comprometemos com a disponibilização dos resultados obtidos nesta pesquisa, tornando-os acessíveis a todos os participantes.

Cinara Isolde Koch Lewinski

Pesquisador (a)

Mestranda do curso de História (UNISINOS)

Eu, **HÉLIO BUENO DA SILVEIRA**, assino o termo de autorização, após esclarecimento e concordância com os objetivos e condições da realização da pesquisa "Programa de Preservação do Patrimônio Histórico no Rio Grande do Sul na década de 1980", permitindo, também, que os resultados gerais deste estudo sejam divulgados.

Porto Alegre, 15 de dezembro de 2015



Assinatura do Pesquisado/da Pesquisada

TERMO DE AUTORIZAÇÃO DE USO DA ENTREVISTA

DATA(S) DA(S) ENTREVISTA(S):

Lilian Blauth Rossi, _____ concordo em participar como voluntário e declaro para os devidos fins que cedo os direitos da minha entrevista, gravada (digitalizada) (transcrita) data(s) 06/09/2016 para **Cinara Isolda Koch Lewinski**, responsável pelo projeto de pesquisa para a dissertação intitulada **"Nos trilhos da preservação: a constituição do acervo ferroviário gaúcho pelo Governo Federal na década de 1980"**, ausá-las para divulgar e publicar, para fins acadêmicos e culturais, integralmente ou em partes, sem restrições de prazos e limites de citações, desde a presente data. Da mesma forma, autorizo o uso de terceiros ouvi-la e usar citações, vinculando o controle ao Museu do Trem de São Leopoldo que irá receber e guardar o material produzido por meio das(s) entrevista(s).

Em caso de concordância com as considerações expostas, solicitamos que assine este "Termo de Autorização de Uso da Entrevista" no local indicado abaixo. Desde já agradecemos sua colaboração e nos comprometemos com a disponibilização dos resultados obtidos nesta pesquisa, tornando-os acessíveis a todos os participantes.

Joimara Inês de Koch Lewinski

Pesquisador (a)

Mestranda do curso de História (UNISINOS)

Eu, Lilian Blauth Rossi, assino o termo de autorização, após esclarecimento e concordância com os objetivos e condições da realização da pesquisa **"Nos trilhos da preservação: a constituição do acervo ferroviário gaúcho pelo Governo Federal na década de 1980"**, permitindo, também, que os resultados gerais deste estudo sejam divulgados.

São Leopoldo, 06 de setembro de 2016

Lilian Blauth Rossi

Assinatura do Entrevistado/da Entrevistada

TERMO DE AUTORIZAÇÃO DE USO DA ENTREVISTA

DATA(S) DA(S) ENTREVISTA(S):

Luis Carlos Vaz concordo em participar como voluntário e declaro para os devidos fins que cedo os direitos da minha entrevista, gravada (digitalizada) (transcrita) data(s) 06/02/2017 para **Cinara Isolde Koch Lewinski**, responsável pelo projeto de pesquisa para a dissertação intitulada "**Nos trilhos da preservação: a constituição do acervo ferroviário gaúcho pelo Governo Federal na década de 1980**", ausá-las para divulgar e publicar, para fins acadêmicos e culturais, integralmente ou em partes, sem restrições de prazos e limites de citações, desde a presente data. Da mesma forma, autorizo o uso de terceiros ouvi-la e usar citações, vinculando o controle ao Museu do Trem de São Leopoldo que irá receber e guardar o material produzido por meio das(s) entrevista(s).

Em caso de concordância com as considerações expostas, solicitamos que assine este "Termo de Autorização de Uso da Entrevista" no local indicado abaixo. Desde já agradecemos sua colaboração e nos comprometemos com a disponibilização dos resultados obtidos nesta pesquisa, tornando-os acessíveis a todos os participantes.

Cinara Isolde Koch Lewinski

Pesquisador (a)

Mestranda do curso de História (UNISINOS)

Eu, Luis Carlos Vaz, assino o termo de autorização, após esclarecimento e concordância com os objetivos e condições da realização da pesquisa "**Nos trilhos da preservação: a constituição do acervo ferroviário gaúcho pelo Governo Federal na década de 1980**", permitindo, também, que os resultados gerais deste estudo sejam divulgados.

São Leopoldo, 06 de fevereiro de 2017

[Assinatura]
Assinatura do Entrevistado/da Entrevistada

TERMO DE AUTORIZAÇÃO DE USO DA ENTREVISTA

DATA(S) DA(S) ENTREVISTA(S): 26/12/2015 e 11/03/2016

Maria Thereza Kahl Fonseca

Maria Thereza Kahl Fonseca, documento de identidade (não informado), concordo em participar como voluntário(a) e declaro para os devidos fins que cedo os direitos das minhas entrevistas nos dias 26/12/2015 e 11/03/2016, através de trocas de mensagens pela internet, e das transcrições das mesmas para Cinara Isolda Koch Lewinski, responsável pelo projeto de pesquisa para a dissertação intitulada "Programa de Preservação do Patrimônio Histórico no Rio Grande do Sul na década de 1980", ausá-las para divulgar e publicar, para fins acadêmicos e culturais, integralmente ou em partes, sem restrições de prazos e limites de citações, desde a presente data. Da mesma forma, autorizo o uso de terceiros lê-la e usar citações, vinculando o controle ao Museu do Trem de São Leopoldo que irá receber e guardar o material produzido por meio das(s) entrevista(s).

Em caso de concordância com as considerações expostas, solicitamos que assine este "Termo de Autorização de Uso da Entrevista" no local indicado abaixo. Desde já agradecemos sua colaboração e nos comprometemos com a disponibilização dos resultados obtidos nesta pesquisa, tornando-os acessíveis a todos os participantes.

Cinara Isolda Koch Lewinski

Pesquisador (a)

Mestranda do curso de História (UNISINOS)

Eu, Maria Thereza Kahl Fonseca, assino o termo de autorização, após esclarecimento e concordância com os objetivos e condições da realização da pesquisa "Programa de Preservação do Patrimônio Histórico no Rio Grande do Sul na década de 1980", permitindo, também, que os resultados gerais deste estudo sejam divulgados.

São Leopoldo, 13 de abril de 2016

Maria Thereza Kahl Fonseca

Assinatura do Pesquisado/da Pesquisada

TERMO DE AUTORIZAÇÃO DE USO DA ENTREVISTA

DATA DA ENTREVISTA: 03/03/2016

Marloni Auler, RG nº 1002640835, concordo em participar como voluntária e declaro para os devidos fins que cedo os direitos da minha entrevista, gravada (digitalizada) (transcrita) data(s) 03/03/2016 para Cinara Isolde Koch Lewinski, responsável pelo projeto de pesquisa para a dissertação intitulada "UM LUGAR DE MEMÓRIA DA ESTRADA DE FERRO: O CENTRO DE PRESERVAÇÃO DA HISTÓRIA FERROVIÁRIA DO RIO GRANDE DO SUL NA DÉCADA - 1980/1990", a usá-las para divulgar e publicar, para fins acadêmicos e culturais, integralmente ou em partes, sem restrições de prazos e limites de citações, desde a presente data. Da mesma forma, autorizo o uso de terceiros ouvi-la e usar citações, vinculando o controle ao Museu do Trem de São Leopoldo que irá receber e guardar o material produzido por meio das(s) entrevista(s).

Em caso de concordância com as considerações expostas, solicitamos que assine este "Termo de Autorização de Uso da Entrevista" no local indicado abaixo. Desde já agradecemos sua colaboração e nos comprometemos com a disponibilização dos resultados obtidos nesta pesquisa, tornando-os acessíveis a todos os participantes.

Cinara Isolde Koch Lewinski

Pesquisador (a)

Mestranda do curso de História (UNISINOS)

Eu, Marloni Auler, assino o termo de autorização, após esclarecimento e concordância com os objetivos e condições da realização da pesquisa "UM LUGAR DE MEMÓRIA DA ESTRADA DE FERRO: O CENTRO DE PRESERVAÇÃO DA HISTÓRIA FERROVIÁRIA DO RIO GRANDE DO SUL NA DÉCADA - 1980/1990", permitindo, também, que os resultados gerais deste estudo sejam divulgados.

Porto Alegre 27 de JULHO de 2017

Marloni Auler

Assinatura da Entrevistada

TERMO DE AUTORIZAÇÃO DE USO DA ENTREVISTA

DATA(S) DA(S) ENTREVISTA(S): 21/03/2017, 28/3/2017, 8/6/2017.

Rejane Costa da Silva

Rejane Costa da Silva, documento de identidade nº **1014274714**, concordo em participar como voluntária e declaro para os devidos fins que cedo os direitos das minhas entrevistas nos dias 21/03/2017, 28/3/2017, 8/6/2017 através de trocas de mensagens por e-mails e das transcrições das mesmas para **Cinara Isolde Koch Lewinski**, responsável pelo projeto de pesquisa para a dissertação intitulada “UM LUGAR DE MEMÓRIA DA ESTRADA DE FERRO: O Centro de Preservação da História Ferroviária do Rio Grande do Sul na Década de Oitenta”, a usá-las para divulgar e publicar, para fins acadêmicos e culturais, integralmente ou em partes, sem restrições de prazos e limites de citações, desde a presente data. Da mesma forma, autorizo o uso de terceiros lê-la e usar citações, vinculando o controle ao Museu do Trem de São Leopoldo que irá receber e guardar o material produzido por meio das(s) entrevista(s).

Em caso de concordância com as considerações expostas, solicitamos que assine este “Termo de Autorização de Uso da Entrevista” no local indicado abaixo. Desde já agradecemos sua colaboração e nos comprometemos com a disponibilização dos resultados obtidos nesta pesquisa, tornando-os acessíveis a todos os participantes.

Cinara Isolde Koch Lewinski

Pesquisador (a)

Mestranda do curso de História (UNISINOS)

Eu, REJANE COSTA DA SILVA, assino o termo de autorização, após esclarecimento e concordância com os objetivos e condições da realização da pesquisa “UM LUGAR DE MEMÓRIA DA ESTRADA DE FERRO: O Centro de Preservação da História Ferroviária do Rio Grande do Sul na Década de Oitenta”, permitindo, também, que os resultados gerais deste estudo sejam divulgados.

Cidreira, 13 de Julho de 2017

Rejane Costa da Silva

Assinatura da Entrevistada

TERMO DE AUTORIZAÇÃO DE USO DA ENTREVISTA

DATA DA ENTREVISTA: 05/05/16

Yvone Dornelles Cardoso,
 concordo em participar como voluntária e declaro para os devidos fins que cedo os direitos da minha entrevista, gravada no dia 05 de Maio de 2016 para **Cinara Isolda Koch Lewinski**, responsável pelo projeto de pesquisa de sua dissertação intitulada "Programa de Preservação do Patrimônio Histórico no Rio Grande do Sul na década de 1980", ausá-la para divulgar e publicar, para fins acadêmicos e culturais, integralmente ou em partes, sem restrições de prazos e limites de citações, desde a presente data. Da mesma forma, autorizo o uso de terceiros ouvi-la e usar citações, vinculando o controle ao Museu do Trem de São Leopoldo que irá receber e guardar o material produzido por meio da entrevista.

Em caso de concordância com as considerações expostas, solicitamos que assine este "Termo de Autorização de Uso da Entrevista" no local indicado abaixo. Desde já agradecemos sua colaboração e nos comprometemos com a disponibilização dos resultados obtidos nesta pesquisa, tornando-os acessíveis a todos os participantes.

Cinara Isolda Koch Lewinski

Pesquisador (a)

Mestranda do curso de História (UNISINOS)

Eu, Yvone Dornelles Cardoso, assino o termo de autorização, após esclarecimento e concordância com os objetivos e condições da realização da pesquisa "Programa de Preservação do Patrimônio Histórico no Rio Grande do Sul na década de 1980", permitindo, também, que os resultados gerais deste estudo sejam divulgados.

Porto Alegre, 05 de Maio de 2016.

Yvone D. Cardoso

Assinatura do Pesquisado/da Pesquisada

ANEXO E - TRANSCRIÇÃO DAS ENTREVISTAS DE HBS E RCS**TRANSCRIÇÃO DA ENTREVISTA DE HBS**

DATA DA ENTREVISTA: 15/12/2015.

LOCAL: Grêmio Esportivo Ferrinho

CIDADE: Porto Alegre-RS

ENTREVISTA:

HISTORIADORA: Bom, qual é o seu nome completo?

ENTREVISTADO: Meu nome completo é HBS

HISTORIADORA: E a sua idade?

ENTREVISTADO: Eu nasci dia (...) 22 de 06 [DE JUNHO] de 42 [DE 1942].

HISTORIADORA: Naturalidade?

ENTREVISTADO: Sou natural de Cruz Alta.

HISTORIADORA: Quando o senhor atuou no Museu do Trem?

ENTREVISTADO: Olha, eu não sei exatamente, mas a gente entrou funcionando lá, foi no início da reforma da estação lá. E aí, a gente iria fazer uma reforma também lá nos armazéns, mas não deu tempo e o... e as condições da Rede Ferroviária também passou. Eu não sei te informar assim exato a data. A única coisa que eu sei assim, é que na abertura [...] da reforma que a gente fez lá, quem fez a inauguração lá quando na época era o ministro do transporte era o Cloraldino Severo. Ele foi uma das pessoas que mais lutou pra que o Museu continuasse ali naquele local o que a estrutura do Trensurb era ali arrecuar a estação de lá e aí ele [...] foi um dos ministros que mais se encarregou e se desempenhou para que o Trensurb fizesse a elevação de que era então que eu sei. Do que tomei conhecimento era de que a estrutura toda do Trensurb eles tiveram que aumentar e depois caíram na realidade também que aí eles puderam fazer da estação prá lá no ar por causa do terreno. Essa é a conclusão que eu cheguei. Mas na época, foi uma das coisas que a gente conseguiu fazer foi a transformação lá do Museu e colocar o resto de alguns acervos que tavam lá ainda, tchê.[...]E conseguiu tá lá e conseguiu instalar também lá é a reforma a gente conseguiu também fazer. Foi duas pessoas assim, que foi fundamental naquela, não digo assim ô... do material lá que a gente fez que tinha outras pessoas que tavam mais encarregadas na parte da administração eh... a (PIGARREOU) e a gente pode fazer foi duas pessoas foi a... dona Carmem Grimaldi foi uma das pessoas que trabalhou lá e depois veio uma museóloga a Clarissa. Foi ela uma das mais que pode assim ô... organizar melhor e de uma

forma que a gente pudesse ter a satisfação de participar naquele dia da inauguração. Essa foi uma coisa que a gente botou que eu carreguei daqui pra lá muito material como sino, quase todo aquele material que tá lá a gente carregou daqui (ANTIGA ESTAÇÃO DE AUGUSTO PESTANA)prá lá mais com o auxílio do pessoal da via permanente , nesta altura eu já não tava mais na via permanente. Eu já tava mais ligado ao... departamento de comunicação social. A minha trajetória ela foi essa desse sentido no Museu do Trem.

HISTORIADORA: A museóloga Clarissa, já falecida, pedia a contribuição de vocês, no sentido de organização do acervo?

ENTREVISTADO: Não, ela pedia muito. A gente ajudou muito ela. Ajudava ela a classificar, ela não tinha muito conhecimento do que era o material que era e aí a gente pode e ela pode organizar também da maneira que mais ela achava melhor para a apresentação lá dentro do Museu. Isso aí contribuiu muito. [...]

HISTORIADORA: Vocês também contribuíram na seleção do que iria ser preservado, do que ficaria?

ENTREVISTADO: É exatamente. Nesse aspecto, ela [...] pediu muito o auxílio também. Da parte do pessoal e da parte da administração da empresa. (PIGARREOU). Naquela época, foi oficializado a preservação ferroviária do que a gente não era então, haveria muito só daquele negócio de boa vontade de fazer e trazer alguma coisa que a gente conseguiu. Então, essa foi uma das maneiras fundamental dá assim ô... e continuar aquele marco... do Museu do Trem.[...] Sua simbologia

HISTORIADORA: E os objetos que foram selecionados tinham algum critério, por antiguidade, por estado de conservação ou por importância daquele objeto?

ENTREVISTADO: Nesse ponto eu não sei porque a gente colocava e naquelas alturas não havia um grande estudo de qualificação do material, assim não havia muito assim. Era tudo na base do olhar e ver que aquela peça era fundamental para a preservação. Esta foi uma das coisas que a gente pode analisar naquela importância do que a gente tava vendo, que tava havendo um progresso muito grande na maneira de transporte. A gente tomava conhecimento de que o avanço do transporte rodoviário tava avançando muito mais rápido e faltou também um estudo profundo para acompanhar essa evolução que tava acontecendo e o resultado tá aí [...]. Não houve discussão nesse sentido porque é da seguinte forma: ...o transporte rodoviário, eles discutem muito a maneira de ação e a ferrovia não discutia a maneira de ação.

HISTORIADORA: Então, da mesma forma, os critérios de seleção também foram feitos desta mesma forma. Não se discutiu muito a ação do que seria preservado. Da mesma forma,

quando a ferrovia estava atuante também não se discutia muito sobre as iniciativas que deveriam ser tomadas?

ENTREVISTADO: Não, nessa parte da classificação quem fazia era a... Clarissa que discutia muito com a gente o que era mais importante de ser cuidado de que sei então, a gente contava a história da alguma coisa que tem lá. Referente ao andamento da Maria Fumaça foi isso, que mais aproximou a discussão entre a gente com essa parte. Porque assim, a gente tinha uma visão de que o sistema já tava mais ou menos assim caindo pro lado do progresso e da evolução que tava acontecendo tanto na ferrovia, como em diversos assuntos que tocasse sobre o transporte. Então, a gente tava dessa maneira que a gente discutia com a Clarissa também era o cuidado também da navegação. Então a gente discutia muito com ela sobre essa maneira porque a ferrovia quando foi, teve o seu grande auge do sistema ele tinha muito mais uma sustentação. Então, era isso nessas alturas também era a gente não tinha essa visão. E a gente discutia muito com a Clarissa e a ela foi colocando esse negócio pra nós no sistema que assim ô... que evoluía o nosso país. Também que não poderia só ficar fechado entre a ferrovia. A ferrovia ela chegou... ela disse uma vez para nós que a ferrovia já tinha feito o seu papel, mas que esse papel, mas que esse papel nós tinha que transformar também em discussão do progresso que tava avançando no país. Porque a evolução tanto era que a base fundamental da ferrovia foi artesanal, tudo era feito braçal. Nada, nada era feito através de maquinário, ô... por exemplo assim ô... trazia e vinha, não! Tudo era feito dentro. Nós pegava o material... bruto(BRUTO) e aí a gente ia fazendo prá poder continuar o andamento da ferrovia. Esta era a maneira. Se olhar a história da ferrovia ah, ah... maneira [...]do desenvolvimento da ferrovia no Rio Grande do Sul aqui no RS era uma linha que tinha muito mais coisa do que as outras no Brasil. Sabe do que, do que... o ponto éh, éh... marcante da evolução do sistema todo como deveria ser sentido, foi aqui no RS que deu esse impulso de que o transporte na época era muito mais vantajoso na ferrovia do que era feita em carretas e o transporte era muito mais demorado naquele sentido. Agora, com a evolução que tá havendo da maneira ...depois que foi implantado dentro do Brasil a industrialização então isso... , andou muito rápido e aí a ferrovia éh, éh...ficou parada no espaço nesse sentido e o outro pessoal avançou e faltou éh, éh,éh...essa maneira de ação dentro da ferrovia. Tanto é que...ôh,ôh,ôh... que todas as maneiras que eu tenho me expressado. Quantas faculdades do Rio Grande do Sul não tiveram uma cadeira exclusivamente da ferrovia. Nós vamo ficar patinando no resto do nosso desenvolvimento do nosso país, da maneira que a gente talvez não sei se a gente vai conseguir fazer. Mais essa é a realidade. Por que se nós tocar éh, éh,éh...nas profissões que nós temo é qualificada no Brasil através com ah,ah,ah... com o critério adotado pelo sistema de administração de nosso país, qualquer,[...]

função tem sempre o registro de quem? Do ministério da educação e a ferrovia não tem [GESTO NEGATIVO COM A CABEÇA]. A ferrovia exclusivamente, assunto de ferrovia, não tem cadeira. Não sei se como o Brasil é muito grande, não sei se alguma faculdade no Brasil. Eu digo isso, porque há pouco tempo uma faculdade aí lançou um projeto de... informação de profissionais qualificados éh,éh,éh ...do óleo.Tá, tem uma faculdade em POA que tá funcionando com essa cadeira de óleo, de transporte prá... prá manutenção do transporte de um modo geral. É essa a grande visão que eu tenho pessoal e quando a ferrovia não, e as faculdades não tomarem o conhecimento da consciência de formar uma cadeira exclusivamente prá engenheiro ferroviário. O que a maioria dos nossos engenheiros são tudo engenheiro formado no quê? Mecânica, eletricidade, éh,éh,éh...enfim dessa maneira e na ferrovia nós não temos essa voz ativa e que venha cá na parte administrativa do nosso país. Então, o que dá essa grande dificuldade que tá vindo aí. É essa aí, de maneira... é uma categoria e uma profissão ao mesmo tempo sem critério jurídico prá poder defender tanto no Congresso do que no Senado. Em qualquer parte e nós não temos [GESTO NEGATIVO COM A CABEÇA] uma qualificação profissional nesse sentido. Essa é a minha visão e até eu fico muito vezes surpreendido quando eu vejo que o sistema de estudo de Museu eu também tô levando um pouco dessa parte também... levando esse estudo prá ver se a gente...é uma das grandes oportunidades que vocês tão dando não só pro país, mas simplesmente qualificar a ferrovia. HISTORIADORA: Então, vocês seguiram trabalhando as questões da evolução tecnológica que a ferrovia ofereceu para o desenvolvimento do país: pensaram na seleção, na organização da exposição trabalhando essa questão da evolução?

ENTREVISTADO: Olha, éh,éh,éh...prá mim chegar onde eu tô falando e dizendo assim... a única formação que eu tive assim... de uma visão administrativa, conhecendo os setores foi através da ferrovia e foi através da banca...[...] de estudos do trabalho do Sesi. Lá que... eu pude olhar a classificação de como a gente poderia funcionar e aí... veio mais um alerta do sentido porque a gente como ferroviário não tinha[...]. Essa visão de que a ferrovia éh, éh,éh... poderia avançar muito mais . Então, a gente não tinha essa visão. Essa visão que a gente tinha era de trabalhar. Era de fazer com o que o serviço andasse de uma maneira ou d' outra aquilo tinha que ser resolvido braçalmente. Então, era a nossa grande preocupação que a gente tinha de fazer, mas, jamais a gente... tinha essa visão [...] do que pretendia o nosso país de uma forma , de ou d'outra. Aconteceu do que tá acontecendo.

HISTORIADORA: Voltando ao Museu, então a Clarissa acolhia bem a contribuição de vocês? Então, vocês (FERROVIÁRIOS) colaboraram muito na classificação e organização do acervo?

ENTREVISTADO: Não... ela...[...] chegou numa reunião que nós tivemos ela.... disse que ela foi contratada pela Rede Ferroviária e que ela estava ali e sem as nossas informações, sem o nosso... (GESTO NEGATIVO COM A CABEÇA) ela pediria para sair de volta porque ela não tinha condições de fazer e de querer. Então, essa foi uma das conversas que ela teve de saída que ela teve com nós pedindo prá nós de uma forma ou d' outra de ajudar. Aí, conforme eu disse: o estudo através do SESI foi me dando outra visão. Foi me dando outra olhada também com material porque quando eu entrei em sessenta e dois a gente não tinha essa visão do que poderia(GESTO NEGATIVO COM A CABEÇA). E a Clarissa nesse ponto, ela abriu muito... o campo da conservação da ferrovia e aí isso foi... Eu acho que foi[...]uma assim, ... ôh... uma estratégia dos administradores da empresa porque eu acho que quando houve o decreto da lei do PRESERVE ferroviário eu acho que... devem de ter falado prá eles que eles tinham que ter uma pessoa porque dentro do grupo nosso nós não tinha. Mas, nós não sabia o que, que era, mas, nós ia no entusiasmo, não sabia o que sentido tava acontecendo dessa maneira...éh,éh,éh... da preservação ferroviária. Então isso, a Clarissa prá nós foi uma pessoa fundamental nesse ponto aí, porque ela abriu o canal de debate e ela disse, na primeira vez que ela disse [...] que ela precisaria muito, porque ela não veio aqui, ela não chegou ali com o intuito de ser a dona da verdade. Foi isso, foi uma das coisas fundamental que ela deixou prá nós e até quando ela faleceu a gente perdemos uma...grande batalha nesse sentido. Eu, principalmente tinha essa visão, não sei os outros. E as pessoas que tu deve procurar prá fazer a entrevista [...] Marione,a dona....(PAUSA)[...] a dona Ivone Cardoso. É uma das pessoas assim, também fundamental porque a dona Carmem já não existe mais. Essa foi uma pessoa também que foi marcante como a Clarissa e como a pessoa que deu a ideia do projeto de ser formado o Museu do Trem.

HISTORIADORA: Foi ela a mentora?

ENTREVISTADO:Foi.... foi uma pessoa que tem essa informações é uma outra pessoa que também nessa parte assim , da parte da administração da empresa é a...trabalha agora no Sindicato, é ah...(PAUSA E ESQUECIMENTO).São coisas assim, ôh... são fatores que dentro tá procurando uma forma e d'outra com o auxílio que vocês tão dando de fazer um trabalho desse, da gente levar o conhecimento também éh, éh, éh...naqueles ferroviários que são que tem muitos ferroviários apaixonado. Tem muito ferroviário aí que eles tão assim ôh...desorientado mas, que eles tinham tudo na mão e eles faziam valorizar, pelo esforço, pela presença, pelo estilo que a ferrovia dava a eles. O que trazia assim éh, éh,éh... a ferrovia assim, mais funcionando aqui chamava atenção do ferroviário era a de que eles davam assistência a família e aí se tornavam um grupo porque as grandes cidades do nosso Rio Grande do Sul foi formado através da ferrovia: Santa Maria, Cruz Alta, Rio Grande, Passo Fundo foram as cidades, Ijuí,

Santo Ângelo são as cidades que são assim,... marcantes, como era aqui Canela, entendeu. Então, foram citadas assim, cidades foram agrupando pessoal em roda da estação e aí, foi espalhando o resto. Isso é história, se vocês entrar a fundo vocês vão tomar conhecimento disso aí, que a gente pode alertar. E o trabalho que vocês estão fazendo na faculdade, isso aí vai ficar registrado numa parte ou de outra, seja lá onde for vai entrar na história da ferrovia, queira ou não queira. As autoridade tem que tomar conhecimento do que o trabalho que vocês estão fazendo.

HISTORIADORA: O senhor fala muito nas autoridades. O governo federal ajudou bastante então, nessa constituição do acervo ferroviário cedendo a Clarissa para trabalhar juntamente com vocês na organização e pelo que eu soube também veio outras pessoas do Rio de Janeiro para ajudar na organização. O senhor chegou a ter contato com essas outras pessoas do RJ além da Clarissa?

ENTREVISTADO: Não assim ô...é que o sistema da ferrovia...eles eram muito padrão do assim, do sistema... era padronizado....não era um sistema assim muito aberto, compreendeu. A gente tinha dentro da função tinha os seus limite. Então, muitas vezes a gente só passava pelas pessoas e aquelas pessoas que era do nosso setor que a gente tinha muito mais contato. Não tive assim ô... [...] grande presença [...]com eles. Isso aí, era aquela maneira. O sistema também era meio fechado da ferrovia porque a gente prá falar com um chefe tinha que tirar do encarregado. Tinha que levar ordem. A gente não tinha um acesso assim. Eu muitas vezes fui indicado prá tomar repreensão através de gancho ou suspensão porque eu era dessa maneira. Eu sempre fui assim... de olhar e de tomar um conhecimento porque eu não tinha, eu não tive a oportunidade de sentar numa faculdade. O que me teve a maior faculdade [...] que eu tive foi a ferrovia... foi ela que me ensinou tudo[...].Foi ela que me chamou a atenção do sistema da assistência : ah,ah...a família ferroviária, compreendeu. E depois eu fui trabalhar, saí do departamento da via permanente, que era a parte de sustentação da ferrovia e fui trabalhar num outro setor, uma outra visão e aí, que eu fui tomar mais ou menos conhecimento da realidade da ferrovia com é que era . Por isso, [...] vou tocar sempre na parte administrativa do governo, sei lá do que for dessa maneira. É que o governo não olha com bons olhos a ferrovia. O que ela olha é o transporte... rodoviário por causa do que, é que dá muito mais sustentação na maneira financeira pro governo do que a ferrovia. Essa é um sistema que é implantado de transporte muito mais rápido e sai muito mais caro ao consumidor de qualquer mercadoria que vai ser transportado. Então, qual é a visão que meu modo que tenho de ver, é essa aí. [...]. Tanto é que nós não temos uma voz ativa em qualquer assunto que seja da ferrovia. E que aqueles ferroviários, tanto é que o próprio sindicato sofre essa pressão. Tanto as entidades que

representam as categorias que são formadas como a ferroviário eles sofrem essa maneira de chegar e discutir os problemas da ferrovia, o sistema ferroviário. Então, essa é a realidade que tô focando que tem que ser levada a frente (BATIDA DE MÃOS NA MESA) porque a ferrovia, aqueles que defendem a ferrovia não tem respeito. Desculpe a minha expressão, mas essa é a verdade. Não tem respeito, não tem aquela voz... ativa de representação. [...]. Vê a esfera que trabalha em torno dessa... esfera do governo, olha a coisa como é que é. São tratado de outra forma. Falou em ferrovia. Fica lá distanciado. Quem é tu? Tu é ferroviário! Agora, eles modificam um pouquinho é com esse avanço que houve na maneira da preservação dos ferroviários. Se não fosse isso, eu não sei o que seria feito da ferrovia. Por que se nós não olhar dentro da privatização foram 51000 prédios como este daqui (ESCRITÓRIO DA ESTAÇÃO DE DIRETOR PESTANA).[...]. Eu não sei, eu calculo a dimensão dos prédios que era dava o que ... dava pelo menos umas quatro capital de POA dentro desse espaço que foi...Onde de que foi isso? Onde de que tá isso? Qual foi as possibilidades? Fiquemo nós aqui na Vila dos Ferroviários porque teve uma pessoa que ficou, senão tinha entrado na privatização também. [...] O que a gente quer lutar também é que isso aqui seja conservado como centro cultural. Não é eu que quero explorar. Eu acho que a história tem que explorar. Éh,éh,éh... tem muitos que chegam e me diz: esse prédio aqui tem que ser prá moradia. Tudo bem!Eu acho que tem ser prá moradia, mas tem que ter um espaço também prá história ferroviária. A história, tanto é que eu tenho procurado fazer uma divisão e essa divisão tem que ser feita. Material histórico da ferrovia tem que ser no Museu. Agora, livro e história do passado registrado tem que ser aonde, no centro cultural ferroviário. Essa é a minha divisão. Essa é a minha grande tese que eu tenho. E se não conseguir, se eu morrer e não conseguir fazer isso, vai ficar escrito nalguma parte, alguma coisa como essa oportunidade que vocês tão me dando de ficar registrado, que essa maneira.

HISTORIADORA: O senhor sabe de alguma ação que o governo federal tomou enquanto estava se constituindo o Centro de Preservação da História Ferroviária no RS?Ou era mais a administração que ficava sabendo sobre as ordens que vinham do governo federal porque foi um programa do Ministério dos Transportes, né? Que medidas eles tomaram?

ENTREVISTADO: [...] A gente não tinha assim... um conhecimento do que tava acontecendo, do que tava... a nossa preocupação com a ferroviária. Era qual é? Fazer o trem andar [...]. Fazer o trem desenvolver [...] Só prá ter assim..., um rápido relato é que aqui saía uns quantos trens. Saía trem de manhã, saía ao meio-dia e saía noite saía (O TREM) noturno, isso diretamente para Santa Maria. Agora, prá outras cidades daqui também saía. Saía prá Taquara, saía prá Caxias, compreendeu. Passava em São Leopoldo. São Leopoldo era a cidade

ali que dava o desvio, tanto prá Caxias, como prá.[...], entendeu. Então, isso tudo [...] foi enfraquecendo. Então, a gente não tinha [...] assim..., um acesso de discussão. Era fazer o serviço e. deu. Eu principalmente tive essa visão porque eu participei do centro de relações humanas do trabalho do SESI. Então, lá a gente discutia o desenvolvimento que... da indústria de POA. E aí, a gente conseguiu ter um entrelaçamento entre os funcionários, compreendeu [...] porque a grande [...]demolição que houve através da ação que nós tivemos com o ferroviário foi da seguinte forma: criaram duas categorias numa função só: era o estatutário e o da CLT, então aí [...] enfraqueceu como...a ferrovia e... aquele que desenvolvia a ferrovia que era o seu ... essa foi uma das coisas que também contribuiu e nesse ponto a gente não tinha essa visão. HISTORIADORA: Eu vi num documento que havia um projeto pensado pela Clarissa de fazer um projeto de memória dos ferroviários com a coleta de depoimentos. Tu tem conhecimento se esse projeto chegou a iniciar?

ENTREVISTADO: NÃO..., não sei nada..., eu não posso dizer.

HISTORIADORA: Então, a grande preocupação era em preservar os bens materiais, o acervo, a documentação, classificar, organizar, fazer uma exposição, restaurar a estação. Mas então, não se pensou no resgate da memória?

ENTREVISTADO: Isso aí que tu tá falando quem deu essa visão prá nós como ferroviário foi a Clarissa. [...] E aí, a gente teve através de quem? Através da finada Carmem também, que desenvolveu porque ela tinha muito mais acesso à parte administrativa. Então aí, o troço criou outra forma de discussão dentro da empresa, mas mesmo assim nós era limitado.

HISTORIADORA: Eu vejo assim, que muitas informações foram trazidas por vocês na documentação do Museu, na classificação, na identificação das peças. Mas assim, relatos da trajetória de vocês (FERROVIÁRIOS), da vida funcional não foram coletados na época. Não se pensou nisso.

ENTREVISTADO: É isso aí, tá falando realmente, conforme, eu disse, o nosso objetivo era fazer o serviço andar, a nossa grande preocupação que nós sabia que tinha certeza de que aquilo que tava evoluindo nós tinha resultado da nossa sobrevivência, entendeu. E isso, a gente tinha consciência de que tanto é que quando a ferrovia foi o primeiro passo que tinha que entrar o funcionário, entrava na via permanente, na manutenção da ferrovia, depois é que ia passando. Então aí, chegava a maquinista, a guarda-freio, a telegrafista. Então, aí. Depois que foi criado essa divisão e aí sim, já houve concurso, entrava qualquer um e aí, já foi mais avançando pro lado do progresso também.

HISTORIADORA: No processo de privatização começa a se sucatear, começa-se a fechar estações e diminuir o número de funcionários. A intenção de privatizar teve início bem antes.

ENTREVISTADO: Não... quando a gente tomou conhecimento do processo... já tava acelerado. Tanto é que, o próprio pessoal do sindicato também já não tinha a informação, não tinha [...]. A grande dificuldade era essa aí, não é que a gente tinha. Por que se a gente tivesse formação melhor, tudo que eu tenho assim divisão foi lá dentro do centro do SESI que também (INAUDÍVEL). Foi lá que me deu outra orientação, foi lá que me deu uma visão geral e depois mais... a Clarissa que veio e aí...

HISTORIADORA: Vocês trabalhavam bastante tempo juntos?

ENTREVISTADO: Olha, prá eu falar dessa pessoa éh, éh, éh... vou te contar éh,éh,éh... (COM VONTADE DE CHORAR) que de vez em quando dá porque ...é assim ôh...ela dava muita abertura prá gente discutir, ela dava muita abertura, ela queria saber, ela queria ver éh,éh,éh...Então, era uma troca de ideias e muitas coisas [...] claro muitas coisas ela botava na pedra prá ensinar nós [...]e nós muitas vezes também colocava uma pedra. Aquilo não era assim, porque o passado era outro. Então, havia essa afinação, entendeu. Então, essa pessoa faltou numa hora que não deveria faltar. E aí outras coisas aconteceram (COM VONTADE DE CHORAR).

HISTORIADORA: Quando o Museu do Trem foi fechado. Quando a Rede percebeu que não tinha mais como investir no Centro de Preservação da História Ferroviária no Rio Grande do Sul. Quando reabriram em 90, vocês foram chamados para colaborar/contribuir no Museu e ou vocês não retornaram ao Centro de Preservação da História Ferroviária?

ENTREVISTADO: Não... não. E já, quando deu... em 90 a gente já não tinha mais aquela visão referente a função[...] porque era muita informação negativa que a gente recebia, compreendeu. O que iria melhorar e que tinha outra visão, mas a gente tava acostumado com aquela evolução, a gente chegou a conclusão de que não ia dar certo e como não deu certo, essa é a realidade. Se tu pegar outro ferroviário aposentado. Em Rio Grande tem um senhor lá que, páh...ele... o seu Paulo Carvalho, pegar ele, ele vai dizer isso que eu tô dizendo aí, que a gente pensava que essa maneira que tava vendo da falta de atenção com a ferrovia, a gente tinha uma visão de que a privatização iria ser melhor, pelo contrário. Foi outra moeda que apareceu e essa é a realidade.

TRANSCRIÇÃO DAS ENTREVISTAS COM RCS:

NOME COMPLETO: RCS

DATA DO ENVIO DAS RESPOSTAS: 21/03/2017

LOCAL E DATA DE NASCIMENTO: Porto Alegre - 15/11/1956

E-MAIL: recostafacs5256@gmail.com

ENTREVISTA:

1-Como foi sua admissão no PROGRAMA DE PRESERVAÇÃO DA HISTÓRIA FERROVIÁRIA NO RIO GRANDE DO SUL?

Eu havia mudado para Novo Hamburgo pedi transferência.

2- Quais foram as pessoas que a colocaram no projeto de preservação do acervo ferroviário gaúcho e na constituição do CENTRO DE PRESERVAÇÃO DA HISTÓRIA FERROVIÁRIA DO RIO GRANDE DO SUL?

Clarissa Fernandes que na época era a responsável pelo acervo.

3- Quem fazia parte da equipe que elaborou o projeto para a preservação do acervo ferroviário para o Rio Grande do Sul?

Não Lembro.

4- Qual foi a sua função no Museu do Trem de São Leopoldo?

Tombamento de fotos, visitas guiadas pela exposição permanente e áreas externas, montagem de exposições temporárias.

5- Quanto tempo a senhora trabalhou no Centro de Preservação da História Ferroviária do Rio Grande do Sul?

Mais ou menos 5 anos.

6- O que você achava da exposição? Entre em detalhes sobre as lembranças que tem sobre o assunto (opinião pessoal)

Eu particularmente achei tudo maravilhoso, pois trabalhava na RFFSA no escritório, para mim tudo era muito novo inspirador que tornou-se viciante.

7- O que os visitantes diziam sobre a exposição?

Todas as pessoas que conversávamos sempre elogiavam tanto nosso trabalho em relação a eles como a exposição e os objetos distribuídos.

8- Quais eram os objetos que mais chamavam a atenção?

Para maioria das pessoas as locomotivas

9- Qual era a faixa etária dos visitantes do Museu do Trem-SL?

Toda faixa etária em finais de semana, nos dias de semana escolares.

10- O que os ferroviários falavam sobre o Museu do Trem?

Todos os colegas elogiavam muito a preservação de nossa história.

11- Quais eram as atividades educativas promovidas pelo Museu? Como eram feitas? E quem atendia os visitantes?

Na minha época existia o projeto para atender escolares nos vagões frente ao depósito. Fazíamos exposições temporárias tanto no museu como no interior. Éramos em três pessoas para atender as várias escolas que vinham durante a semana, uma ficava dentro da exposição permanente, outra conduzia ao longo do pátio explicando o funcionamento de cada objeto e a Museóloga contava a história da ferrovia dentro dos carros de passageiros.

NOME COMPLETO: RCS

E-MAIL: recostafacs5256@gmail.com

DATA DO ENVIO DAS RESPOSTAS: 28/3/2017

ENTREVISTA:

1-Será que conseguiria listar os dez objetos que mais chamavam a atenção na exposição de longa duração pela ordem de preferência do público em geral?

Miniatura de Locomotiva a Vapor, Miniatura de locomotiva, Escafandro, Galo de Ouro, Maquete de Ponte, Máquina fotográfica, Telefone, Telegrafo, Sinos Farol Farroupilha.

2- Quais eram os 6 objetos mais comentados pelos escolares?

Miniatura de Locomotiva a Vapor, Miniatura de Locomotiva, Escafandro, Galo de Ouro, Telégrafo e Telefone.

3- Quais eram os 6 objetos mais comentados pelos ferroviários?

Telegrafo, Telefones, Ferramentas, Lanternas Manuais, Lanternas de Sinalização e Sinos.

4- Havia cartazes e fichas com a identificação das peças na exposição?

Ao entrar nas dependências da exposição permanente a pessoa recebia uma relação de todas as peças com a explicação do objeto.

5- Durante o período que trabalhou no Museu a exposição de longa duração foi modificada?

Não.

6- Dê a sua opinião: O que a exposição queria transmitir para o público?

A importância da Ferrovia na construção do País.

7- Os ferroviários sentiam falta de algum objeto da ferrovia na exposição? Se sim, quais eram os objetos que sugeriam colocar na exposição.

Que eu lembre não.

8- Eram feitas anotações sobre as histórias que os ferroviários e comunidade contavam? Algumas histórias eram contadas em grupos, como uma reunião de pessoas que moravam no entorno da estação quando crianças. Mas não tínhamos ainda um caderno de anotações só na nossa memória mesmo.

9- Quais foram as exposições itinerantes que a senhora ajudou a montar? Onde foram montadas?

Nossas exposições eram basicamente em fotografias, montávamos painéis contando parte da história, levamos para Cruz Alta, Rio Grande e outra foi montada no vagão atrás do museu. Outra exposição que foi montada no vagão foi de selos, havia um ex-ferroviário que tinha uma coleção muito grande. Naquele tempo não foi usada exposição de peças, pois não tínhamos restaurador.

10 - Como era contado o número de visitantes no sítio histórico? Havia um livro que os visitantes assinavam o nome e colocavam a idade, profissão e cidade de origem?

Tínhamos sim um livro de presença que era solicitado ao público que assinasse o nome e a cidade, não lembro se tinha profissão e idade.

11- Era solicitado o preenchimento de fichas aos visitantes sobre o que era aprendido com a exposição?

Não tínhamos fichas de preenchimento sobre o que era aprendido com a exposição.

12-O que tinha nos álbuns sobre as mesas?

Eram fotos, algumas mostrando como foi restaurada a estação, outras de estações antigas, fotos de ferroviários em serviço, eu não lembro muito bem dessas fotos.

E o Telmo Muller apareceu no Museu para ajudar na construção da história da ferrovia contada nas visitas? Ou seja, passava as informações para a Clarissa contar a história.

Na verdade ele antes do Museu acontecer como ele se apresentava o professor já montava alguma coisa lá pra contar a história de São Leopoldo. O sonho foi dele.

ANEXO F - DOCUMENTOS ADMINISTRATIVOS**DOCUMENTO ADMINISTRATIVO SOBRE O PRESERVE**

PROGRAMA DE PRESERVAÇÃO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO
E ARTÍSTICO DO MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES

- P R E S E R V E -
- - - - -

O Ministério dos Transportes é depositário de grande acervo histórico que documenta a evolução dos transportes no Brasil. Alguns órgãos do Ministério dos Transportes têm procurado reunir e preservar documentos e peças importantes para o estudo dessa área primordial para o desenvolvimento do País. O Programa de Preservação do Patrimônio Histórico e Artístico do Ministério dos Transportes visa a coordenar os esforços existentes e desenvolver ação efetiva de preservação e conservação do acervo do Ministério.

1. ÓRGÃO RESPONSÁVEL

A Secretaria Geral será o órgão responsável pelos estudos preliminares, elaboração, execução e acompanhamento dos projetos que integrarão o Programa.

2. OBJETIVOS

O Programa de Preservação do Patrimônio Histórico e Artístico do Ministério dos Transportes visa, em primeiro lugar, ao conhecimento efetivo do material de valor histórico e artístico de propriedade do Ministério, com objetivo de preservá-lo e restaurá-lo, quando necessário. Uma vez realizado o levantamento de todo esse material, estudar-se-á a possibilidade de reuní-lo em local apropriado, no sentido de documentar a evolução da tecnologia dos transportes no Brasil. Sem desativar os núcleos museológicos existentes, o Ministério dos Transportes poderia criar o Museu dos Transportes, para informação do público em geral e particularmente de estudantes.

O Programa deverá também abranger a restauração de antigas estações ferroviárias, representativas de cada etapa do desenvolvimento ferroviário no Brasil.

No âmbito das rodovias deverá ser reunido todo o equipamento que documenta a evolução da tecnologia de construção de

2.

estradas, e também os veículos e motores de diversos tipos que nelas foram e são utilizados para as diversas modalidades de transportes.

Em relação ao transporte marítimo e fluvial, o material existente oferece aspectos de grande riqueza do ponto de vista documental.

Em resumo, o Programa objetiva o levantamento, o estudo, a classificação, a preservação, a restauração e a apresentação do material de valor histórico e artístico do Ministério dos Transportes.

3. ENTIDADES PARTICIPANTES

- Secretaria Geral
- RFFSA
- DNER
- SUNAMAM e empresas vinculadas
- PORTOBRÁS e empresas vinculadas.

- 3.1 Outras entidades poderão contribuir para o desenvolvimento do Programa, em especial a Secretaria do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional e a Associação Brasileira de Preservação Ferroviária.

4. SUMÁRIO

Para atingir as metas propostas o Programa deverá desdobrar-se em projetos, subprojetos e estudos complementares, que, numa estimativa preliminar, poderão ser resumidos em:

- 4.1 Projeto de Levantamento, Estudo e Classificação do Material de Valor Histórico e Artístico do Ministério dos Transportes;
- 4.2 Projeto de Restauração do Material Histórico do Ministério dos Transportes;

/.

3.

- 4.3 Projeto para a instalação do Museu dos Transportes;
- 4.4 Projeto de Restauração das Antigas Estações Ferroviárias;
- 4.5 O Projeto de Restauração do Material Histórico dependerá do levantamento, estudos e classificação a serem realizados - (4.1);
- 4.6 O Projeto de Restauração das Antigas Estações Ferroviárias poderá ser desenvolvido paralela e simultaneamente com os outros projetos. Sua execução dependerá do estudo específico dos prédios quanto as suas características arquitetônicas, estado atual e recomposição do aspecto original;
- 4.7 O Projeto de Levantamento, Estudo e Classificação do Material de Valor Histórico e Artístico do Ministério dos Transportes poderá ser desenvolvido simultaneamente nos diversos órgãos participantes do Programa, dependendo das disponibilidades de recursos humanos e financeiros.

5. DURAÇÃO

O Programa de Preservação do Patrimônio Histórico e Artístico do Ministério dos Transportes terá caráter permanente. Prevê-se em cinco anos o prazo de implantação dos projetos referidos nos itens 4.1, 4.2 e 4.3.

6. ÁREA DE AÇÃO

O Programa deverá ser desenvolvido nas áreas em que houver material de valor histórico, a serem definidas nos projetos acima relacionados.

7. RECURSOS HUMANOS

O Programa vai requerer pessoal especializado nas seguintes áreas:

- Engenharia
- Museologia

/.

4.

- Economia
- História
- Arquitetura
- Arquivo
- Fotografia
- Desenho Industrial

- 7.1 A restauração de máquinas e equipamentos vai requerer mão-de-obra especializada de nível médio, para trabalhos a serem executados com a supervisão de técnicos de nível superior;
- 7.2 Deverá ser utilizado o pessoal do quadro permanente e CLT, de cada órgão participante.
Deverão ser contratados por tarefa os profissionais necessários, não disponíveis naqueles órgãos.

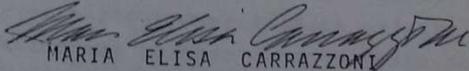
8. RECURSOS FINANCEIROS

Os recursos financeiros serão definidos pela Secretaria-Geral do Ministério dos Transportes e dependerão dos estudos prévios de cada projeto integrante do Programa.

9. ADMINISTRAÇÃO DO PROGRAMA

A Secretaria-Geral do Ministério dos Transportes deverá definir em detalhe a organização técnica e administrativa do Programa.

BRASÍLIA, 20 DE DEZEMBRO DE 1979


MARIA ELISA CARRAZONI

DIRETRIZES PARA A INSTALAÇÃO DE CENTROS DE PRESERVAÇÃO DA HISTÓRIA FERROVIÁRIA

4

PROGRAMA DE PRESERVAÇÃO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO
DO MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES

Diretrizes para a instalação de centros de preservação da história ferroviária.

Centros de Preservação da História Ferroviária - Enquanto a palavra museu exige maior compromisso de acervo (quantidade e qualidade), e de espaço, um centro de preservação pode ser instalado em qualquer área desde que ofereça boas condições para a guarda de peças e documentos.

Um centro de preservação poderá ser formado por:

- um núcleo museológico;
- uma biblioteca;
- uma fototeca e
- um arquivo para documentos históricos

O Núcleo Museológico poderá ser composto de: área para exposição de peças de pequeno e médio porte; área (abrigada) para guarda de peças de grande porte. Depósito organizado para duplicatas e peças que venham a ser arrecadadas.

O Núcleo Museológico poderá vir a ser um museu desde que tenha espaço condigno e uma coleção importante devidamente estudada e catalogada.

O Núcleo Museológico não implica no atendimento permanente ao público: poderá funcionar de acordo com as disponibilidades de pessoal que cada Superintendência Regional disponha. Já o Museu deverá ser aberto permanentemente, ter pessoal treinado, segurança adequada e horário de funcionamento dentro das normas universais quer dizer, aberto durante todos os dias da semana inclusive sábados e domingos com a segunda-feira dedicada à limpeza e bloqueado ao público.

Através do Centro de Preservação deverão ser promovidas pesquisas em torno da história ferroviária com bases na documentação existente e em outras fontes, para aprimoramento de seu acervo.

10!

Algumas Normas para a instalação de um centro de preservação.

1. Para ser instalado um CP é necessário:

1.1 - Prédio em boas condições c/ a rede elétrica em bom estado, sem infiltrações, goteiras ou quaisquer outros problemas; ou salas dentro das mesmas aludidas condições;

1.2 - Se houver espaço para um núcleo museológico ou museu, algumas regras deverão ser observadas:

- espaço para exposição de peças e circulação do público;
- acervo em boas condições de apresentação;
- iluminação adequada;
- ventilação adequada;
- conteúdo teórico ou narrativa clara e objetiva, sempre que possível usando as peças para ilustração do tema apresentado; ou fotos e desenhos;
- a técnica museológica moderna exige o máximo de discrição nos apoios e total valorização das peças. Assim, deverão ser evitadas as cores, a diversidade de materiais; o excesso de objetos nas salas, o excesso de informação escrita. Enfim, todo o equilíbrio possível na busca do objetivo primordial: informar e agradar ao público;
- a narrativa poderá abranger as origens do transporte ferroviário no mundo ou as origens do transporte ferroviário no Brasil e, a seguir a história do transporte ferroviário no Estado onde está sendo instalado o CP;
- o funcionamento de uma ferrovia deverá aparecer claramente explicado na narrativa. A importância da sinalização, da comunicação e horários deverá ser enfatizada
- os arquivos e fichários deverão ser organizados de acordo com o modelo aprovado pelo PRESERVE;
- O tombamento das peças deverá obedecer as normas adotadas pelo PRESERVE.

Antônio Augusto
20/11/81

CARTA DE VENEZA PUBLICADA PELO PRESERVE/FE

12.6 - Anexo 6

COMISSÃO DE COORDENAÇÃO DAS ATIVIDADES DO PRESERVE-CCP

RECOMENDAÇÃO Nº 1

A Comissão Coordenadora do PRESERVE recomenda às entidades vinculadas que:

- os prédios tombados a nível nacional, estadual ou municipal, tenham seus projetos de reforma ou restauração submetidos à aprovação dos organismos que declararam o referido tombamento;
- os prédios não tombados mas considerados de valor para a RFFSA ou comunidade onde estejam localizados, sejam reformados sempre conservando suas características originais; no caso de restaurações, que sigam as normas contidas na Carta de Veneza (documento anexo).

Esta Comissão recomenda que o trabalho de restauração de prédios seja sempre entregue à responsabilidade de arquitetos especializados em restauração.

Brasília, 23 de junho de 1983

JOSÉ CARLOS DIAS DE FREITAS
Secretaria Geral do MT e Presidente da CCP

CARTA DE VENEZA

O II Congresso Internacional de Arquitetos e de Técnicos de monumentos históricos, realizado em Veneza de 25 a 31 de maio de 1964, aprovou o seguinte:

A noção de monumento compreende não só a criação arquitetônica isolada, mas também a moldura em que ela é inserida. O monumento é inseparável do meio onde se encontra situado e, bem assim, da história da qual é testemunho. Reconhece-se, conseqüentemente, um valor monumental tanto aos grandes conjuntos arquitetônicos, quanto às obras modestas que adquiriram, no decorrer do tempo, significação cultural e humana.

A conservação e a restauração de monumento constituem disciplina que apela para todas as ciências e todas as técnicas capazes de contribuir para o estudo e salvaguarda do patrimônio nacional, sob a direção de arquitetos especializados.

A conservação e a restauração de monumentos visam a salvaguarda tanto a obra de arte, quanto o testemunho histórico.

A conservação de monumentos é sempre favorecida quando se atribui a esses monumentos função útil à sociedade, utilização essa que não pode alterar a disposição dos elementos que os compõem, nem seu ambiente. É, pois, dentro desses limites que devem ser concebidas e podem ser autorizadas as reformas exigidas pela evolução dos usos e costumes.

A conservação de monumentos impõe, antes de tudo, perseverança em sua manutenção.

Desde que as técnicas tradicionais se revelem insuficientes, a consolidação de um momento pode ser assegurada recorrendo-se a todas as técnicas modernas empregadas em obras de conservação e de construção, cuja eficácia tenha sido comprovada por meios científicos e pela experiência.

A restauração é uma operação que deve ter caráter excepcional. Ela visa a conservar e a revelar o valor estético e histórico do monumento. Apoiar-se no respeito à subsistência da coisa antiga ou sobre documento autênticos e deverá deter-se onde começa a conjectura. Além disso, todo trabalho complementar, verificado indispensável, deverá se destacar

da composição arquitetônica e levará a marca de nosso tempo.

Os elementos destinados a substituir as partes que faltarem, deverão integrar-se harmoniosamente no conjunto, embora distinguindo-se dos elementos originais, a fim de que a restauração não falsifique o documento de arte e de história.

As contribuições de todas as épocas para a construção de um monumento devem ser respeitadas, não devendo considerar-se a unidade do estilo como o objetivo a alcançar no curso de uma restauração.

Quando ocorrem num edifício diversas contribuições superpostas, a recuperação do estado jacente não se justifica senão excepcionalmente e sob a condição de que os elementos a serem retirados não apresentam nenhum interesse, ao passo que a composição, colocada à mostra, constitua um testemunho de alto valor histórico, arqueológico ou estético e seu estado de conservação seja julgado satisfatório. O julgamento do valor dos elementos em causa e a decisão sobre as eliminações a serem feitas não podem depender somente do critério do autor do projeto.

Os acréscimos não podem ser tolerados senão quando respeitam todas as partes interessantes do edifício, seu quadro tradicional, o equilíbrio de sua composição e suas relações com o meio ambiente.

A remoção total ou parcial de um monumento do sítio original para outro local não pode ser tolerada, salvo se sua preservação assim o exigir ou se razões de grande interesse nacional ou internacional a justificarem.

A preservação do monumento implica a da moldura tradicional; as construções, demolições ou agenciamentos novos não poderão, pois, alterar as relações de volume e colorido do monumento com seu ambiente próprio.

Quer sejam urbanos ou rurais, os sítios que são testemunhos de determinada civilização, de algum acontecimento histórico ou de uma evolução significativa, devem constituir

objeto de cuidados especiais tanto com o objetivo de salvaguardar sua integridade e assegurar seu saneamento, como de favorecer seu agenciamento e valorizar sua ocorrência. Conseqüentemente, todo elemento arquitetônico ou de outra espécie que lhe comprometa o equilíbrio ou a escala deve ser evitado ou eliminado.

Os trabalhos de escavações devem ser executados de conformidade com as normas definidas pela recomendação da UNESCO, de 1956, relativas a escavações arqueológicas. O agenciamento de ruínas e as medidas necessárias à conservação e à proteção permanente dos elementos arquitetônicos, assim como dos objetos descobertos, serão assegurados. Por outro lado, todas as iniciativas deverão ser tomadas com o objetivo de facilitar a compreensão do monumento descoberto sem jamais, desvirtuar sua significação. Todo trabalho de reconstrução deverá, entretanto ser excluído a priori, somente a anastylose pode ser admitida, quer dizer, a recomposição de partes existentes, porém, desmembradas. Os elementos de integração serão sempre identificáveis e representarão o mínimo necessário para assegurar as condições de conservação do monumento e restabelecer a continuidade de suas formas.

Os trabalhos de conservação, de restauração e de escavações serão sempre acompanhados de uma documentação precisa sob a forma de relatórios analíticos e críticos, ilustrados com desenhos e fotografias.

Todas as fases dos trabalhos de recuperação, de consolidação, de recomposição e de integração, assim como os elementos técnicos e formais identificados no decurso dos trabalhos, deverão ser consignados nos mesmos relatórios. Essa documentação deverá ser depositada em arquivo de órgão da administração pública e posta à disposição dos pesquisadores; sua publicação é aconselhável.

Veneza, 29.V.1964.

ESTUDOS TÉCNICOS-ORGANIZACIONAIS

CENTRO DE PRESERVAÇÃO DA HISTÓRIA DA FERROVIA NO RIO GRANDE DO SUL

ESTUDOS TÉCNICOS-ORGANIZACIONAIS

Por

Clarissa Oliveira de Carvalho
Museóloga-SR6

SET/1986

- O QUE É PRESERVE

O PRESERVE é o Programa de Preservação do Patrimônio Histórico do Ministério dos Transportes.

- QUANDO FOI CRIADO

A criação do PRESERVE se deu através de Portaria nº 292 de 24/04/80 da Secretaria Geral do Ministério dos Transportes.

- PRINCIPAL OBJETIVO

Conhecer o material histórico do Ministério dos Transportes, cuidar de sua preservação e restauração e reuni-lo em local apropriado, no sentido de documentar a evolução e tecnologia dos transportes no Brasil.

- ENTIDADES PARTICIPANTES

Secretaria Geral
Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima
Departamento Nacional de Estradas de Rodagem
Superintendência Nacional de Marinha Mercante e empresas vinculadas
PORTOBRÁS e empresas vinculadas

- COMO FUNCIONA O PRESERVE

No Ministério dos Transportes existe um Grupo de Trabalho incumbido da implantação do Programa de Preservação do Patrimônio Histórico do Ministério dos Transportes nas entidades participantes.

- O QUE É O PRESERFE

O PRESERFE é o Setor Geral de Preservação do Patrimônio Histórico Ferroviário.

- QUANDO FOI CRIADO O PRESERFE

Foi criado através de Resolução da Diretoria de Patrimônio em 05 de setembro de 1985 que diz:

"Cria na DPA, o SETOR GERAL DE PRESERVAÇÃO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO FERROVIÁRIO - PRESERFE -, vinculado diretamente à titular da Diretoria".
Antes da criação do PRESERFE, funcionava somente o PRESERVE que tinha um representante da RFFSA junto ao Ministério dos Transportes. Este participava de um grupo com representantes das áreas de Patrimônio, Engenharia, Material e Operações, juntamente, com uma equipe fixa de arquitetos, estagiários de arquitetura, desenhistas e funcionários de administração.

- PRINCIPAL OBJETIVO DO PRESERFE

Conhecer o material histórico da RFFSA, cuidar de sua preservação e restauração e reuni-lo em local apropriado, no sentido de documentar a evolução da tecnologia ferroviária no Brasil.

Preservar os prédios ou conjuntos arquitetônicos que apresentam valor histórico ou arquitetônico e se possível reunir o acervo nos mesmos.

- DIRETRIZES BÁSICAS - GRUPOS DE PRESERVAÇÃO NAS REGIONAIS

Desdobrando o Setor Geral de Preservação do Patrimônio Histórico Ferroviário temos nas Superintendências Regionais os Grupos de Preservação formados, no nosso caso (SR6), por:

- Presidente - Superintendente Regional
- Secretário Executivo
- Membros de Áreas

A escolha dos elementos que compõe o Grupo de Preservação é feita por Resolução do Superintendente. Em nossa Regional temos representantes das áreas de Patrimônio, Engenharia, Material, Documentação, Operações e Comunicação Social.

- FINALIDADE DO GRUPO DE PRESERVAÇÃO

Influir diretamente nas áreas defendendo interesses do PRESERFE em toda a Superintendência Regional.

- A CRIAÇÃO DE MINI-CENTROS DE PRESERVAÇÃO NA SR6

Conforme solicitação do Superintendente Regional foram enviados memorandos aos Chefes de Distrito (Santa Maria, Cruz Alta e Rio Grande) expondo a idéia de criação dos Mini-centros face ao numeroso e rico acervo encontrado em nossa Regional; e também, para que a micro-história das diversas regiões não fique concentrada em um único ponto o que dificulta os trabalhos de pesquisadores e estudiosos.

Em reuniões realizadas do Grupo de Preservação ficou decidido que:

- A idéia de criação dos Mini-centros em nada deve interferir ou ferir os objetivos básicos dos Programas de Preservação-PRESERVE/PRESERFE devem, isto sim, serem um apoio ao Centro de Preservação da História da Ferrovia no Rio Grande do Sul.
- Todas as decisões tomadas pelos Mini-centros devem ter consultas prévias do Grupo de Preservação que dará seu parecer.
- Seguir regras museológicas e museográficas é dever primordial dos Mini-centros para que se tenha um bom desenvolvimento de trabalho, dentro de realidades brasileiras e normas internacionais.
- Cada Mini-centro terá sua equipe de trabalho escolhida previamente com aqueles que realmente interessam-se pelo assunto devendo ter um DELEGADO para representar e discutir decisões junto ao GRUPO DE PRESERVAÇÃO.

- O QUE É UM CENTRO DE PRESERVAÇÃO/SEU FUNCIONAMENTO

Um Centro de Preservação tem que ter objetivos bem definidos para o seu bom desenvolvimento. Como o próprio nome diz ele tem uma finalidade básica que é preservar para não restaurar e também para não se perder. Poderá um Centro de Preservação ser formado por:

- Um núcleo museológico
- Uma biblioteca
- Uma fototeca
- Um arquivo para documentos

A área onde se instala um Centro de Preservação tem que oferecer boas condições para guarda de material.

- CENTRO DE PRESERVAÇÃO COM NÚCLEO MUSEOLÓGICO/CASO DO CENTRO DE PRESERVAÇÃO DA HISTÓRIA DA FERROVIA NO RS - MUSEU DO TREM E DEMAIS CENTROS FERROVIÁRIOS

Antes de expormos as diretrizes dos Centros de Preservação Ferroviários temos que abrir um parêntese para dois pontos básicos:

- 1) Definição de museu: Instituição permanente, sem fins lucrativos, aberta ao público, a serviço da sociedade e seu desenvolvimento que coleta, conserva, pesquisa, comunica e expõe para proposta de estudo e educação destacando a evidência material do homem e seu meio ambiente (ICOM).
- 2) Principais normas :
 - Aberto permanentemente
 - Pessoal treinado
 - Segurança
 - Horário dentro de normas universais
 - Área para exposição de acervo: Exposição permanente e temporária
 - Área abrigada para guarda de peças: Reserva Técnica
 - Técnicas museológicas modernas
 - Iluminação e ventilação adequadas
 - Conteúdo teórico

- NORMAS DOS CENTROS DE PRESERVAÇÃO FERROVIÁRIOS:

- Prédio em condições - verificação de rede elétrica e hidráulica
- Espaço para exposição
- Acervo em condições
- Iluminação adequada
- Ventilação adequada
- Conteúdo teórico
- Técnica museológica moderna
- Funcionamento de uma ferrovia deve aparecer claro

- Arquivos e fichários de acordo com modelo PRESERVE
- Tombamento técnico do acervo de acordo com normas PRESERVE

- O CENTRO DE PRESERVAÇÃO - MUSEU DO TREM/SÃO LEOPOLDO-RS

O nosso Centro de Preservação foi inaugurado em 09 de março de 1985. Está dentro de normas descritas acima, já que o mesmo apresenta um núcleo museológico.

O acervo de um museu não é somente peças, por isso temos documentos e material fotográfico.

O trabalho desenvolvido está dividido em seis itens principais:

- Acervo de peças - Tombamento/Conservação e Restauração/Exposições
- Acervo de documentos - Tombamento/Conservação e Restauração/Exposições
- Acervo fotográfico - Tombamento/Conservação e Restauração/Exposições
- Atividades educativa-culturais
- Atividades burocráticas
- Serviços gerais

- QUANTOS CENTROS DE PRESERVAÇÃO EXISTEM NA RFFSA

- 1) C.P.H.F. do Recife - Museu do Trem de Recife - Criado em 1982
- 2) C.P.H.F. do Ceará - Criado em 1982
- 3) C.P.H.F. do Rio de Janeiro - Criado em 1983
- 4) Museu Ferroviário de São João Del Rei - Criado em 1981 (1º Centro inaugurado)
- 5) C.P.H.F. do Paraná - Museu Ferroviário/Superintendência Regional Curitiba - Criado em 1982
- 6) C.P.H.F. do Rio Grande do Sul - Museu do Trem - Criado em 1985

- PRINCIPAL SEMELHANÇA ENTRE OS CENTROS DE PRESERVAÇÃO FERROVIÁRIOS

Os temas que compõem todas as exposições permanentes são em número de cinco:

- História da Ferrovia no Brasil
- História da Ferrovia Regional (onde o Centro de Preservação está localizado)
- Sistema de Comunicação
- Sistema de Sinalização
- Via Permanente

- DIFERENÇAS ENTRE OS CENTROS DE PRESERVAÇÃO FERROVIÁRIOS

Cada um reflete o desenvolvimento sócio-econômico da região onde se encontram; mostram que as diferentes origens do capital que financiava a criação das ferrovias se refletia no material importado para o funcionamento das mesmas; enfatizam as diversas características da arquitetura ferroviária; preservam e exibem parte da documentação fotográfica

que fixa aspectos de cada região, antes e depois da ferrovia; guardam projetos de engenharia e documentação.

- REGRAS MUSEOLÓGICAS E MUSEOGRÁFICAS

A linguagem museográfica parte do objeto e o situa no espaço; a seguir estabelece todas as ligações com a História e as personalidades envolvidas no mesmo.

A Museologia parte da História para o objeto e deste novamente para a História. Neste trajeto está contida toda a técnica da informação museográfica.

Abaixo relacionaremos regras básicas que devem ser seguidas em um Centro de Preservação. Entende-se por acervo todo o material histórico incorporado, isto é, documentos, fotografias, mapas, plantas, peças, etc.

- Todo o objeto que entra no Centro de Preservação tem que ser tombado (registrado) em Livro Tombo e seu desdobramento que no nosso caso são as Fichas Técnicas.
- Todo o objeto que sai do Centro de Preservação tem que ser registrado (Fichas Técnicas, Termos de Empréstimo, Termos de Doação, etc) para haver um controle. Também podemos registrar sua localização dentro do próprio Centro de Preservação (Salas de Exposições, Reserva Técnica, Laboratório de Restauração, etc).
- Controlar permanentemente o público-visitante, solicitando cordialmente que não toque no acervo. Alguns casos deve-se dar explicações técnicas (gordura da pele ...).
- Todo o funcionário deve estar identificado (uso do crachá).
- Controlar permanentemente o acervo é dever dos funcionários, evitando problemas futuros (roubo, danificações, etc).
- Caso haja roubo de material histórico, deve-se comunicar imediatamente o órgão de segurança da empresa ou a polícia local. Colocar nota no Jornal, sem sensacionalismo.
- Não fumar nas áreas de exposição, reservas técnicas, almoxarifados, laboratórios de restauração, etc.
- Tocar nos objetos da Reserva Técnica o mínimo possível, usar luvas.
- Usar máscaras e luvas quando da classificação, limpeza, etc, do acervo, principalmente, se for papel e material fotográfico.
- Não deslocar objetos pesados sozinho; trabalhar em equipe sempre que deslocar um objeto colocá-lo sobre material alcochado.
- Verificar se o percurso por onde o objeto passará, quando deslocado, está desobstruído.
- Segurar o objeto com as duas mãos.
- Nunca arrastar o objeto. Nunca suspender um objeto pelo rebordo superior; sempre pegar o objeto pela parte mais sólida.

- 7 -

- A Reserva Técnica deve permanecer fechada, porém, arejada; as luzes (luz fluorescente com filtro para ultra-violeta-PHILLIPS 27 ou 37 também conhecida como suave de luxo) devem permanecer apagadas o máximo possível; a abertura de janelas deve ser feita das 12:00 às 15:00 hs.
- Não expor os objetos ao sol e umidade. O certo é que todo o material histórico fosse guardado ou exposto em temperatura e umidade relativa do ar constantes de, respectivamente, 17 a 22°C e 35 a 50%, para isso teríamos que ter sistemas de refrigeração o que é muito caro pois, o funcionamento teria de ser ininterrupto. Face aos altos custos, podemos usar outras alternativas, desde o uso de desumidificadores, aparelhos de medição até a sílica-gel e colocação certa de armários mapotecas e estantes.
- Limpar permanentemente o acervo, principalmente as peças, evitando o acúmulo de pó, fungos, manchas, etc.
- A limpeza técnica do acervo deve ser feita conforme as necessidades e reações dos agentes de limpeza no material. Procurar usar materiais de limpeza de longa duração e resistência, materiais estes de uso específico conforme informações de especialistas.
- As peças do acervo que estão expostas ou nas reservas técnicas devem ser limpas com flanela macia e seca.
- Usar prateleiras, arquivos e mapotecas de aço para guarda do material histórico; evite o uso de armários e prateleiras de madeira, salvo se passar por excelente beneficiamento.
- O controle permanente do acervo é vital não só para a segurança como também, para evitar proliferação de baratas, cupins, ratos, etc.
- Não encostar os armários que contém material histórico nas paredes, afaste-os no mínimo um metro. Todos os armários devem ser colocados sobre estrados (madeira tratada) evitando a umidade do solo, caso para salas térreas.
- Verificar periodicamente extintores de incêndio que devem ser de espuma e pó químico.
- Evitar o roubo usando trancas e alarmes.
- Retirar objetos agressores do material a ser tombado (grampos, clips, alfinetes, percevejos, fitas adesivas ...).

- COMO TOMBAR, LIMPAR E CONSERVAR O ACERVO

Este item tratará de assuntos específicos para as diversos tipos de acervo (peças, fotográfico, documentos) por isso subdividiremos em três blocos.

Devemos ter em mente que muitas vezes os trabalhos museológicos não saem totalmente dentro de regras estabelecidas, porém, temos que ter bom senso e procurar soluções mais próximas possíveis do ideal daí, depende nossa consciência profissional e nosso papel frente a sociedade que vivemos.

Quando dúvidas nos ocorrerem devemos procurar especialistas na área museológica. Tratando-se de uma ciência antiga, porém, pouco divulgada em nossa região solicitamos que as dúvidas devem ser esclarecidas em órgãos, revistas, livros, pessoas especializadas, isto no que concerne a parte técnica. Quanto a parte de informação do objeto procurar em material bibliográfico, caso não seja encontrado, solicitar informações ao pessoal ligado direta ou indiretamente ao objeto, de preferência usar o máximo possível de pessoas para verificação de informações correlatas.

BLOCO 1 - ACERVO: PEÇAS

Quando a peça entra no Centro de Preservação com Núcleo Museológico de vemos:

- Fazer uma limpeza superficial caso a peça esteja suja.
- Anotar em uma folha o maior número possível de informações sobre a peça, o doador e a data de doação. Por exemplo:
 - Porta-caneta - quem está doando: Nome e endereço
 - que peça é esta
 - como conseguiu
 - a peça já foi restaurada? Quando? Por quem?
 - data da doação

Devemos tratar muito bem o doador pois, será ele que poderá nos doar mais material, será ele que encaminhará novos doadores, será ele que nos dará informações.

- Preencher Termo de Doação - Este Termo é padronizado, solicitar ao almoxarifado (NDP) de nossa Regional.
- Preencher o livro tomo - O livro tomo, no nosso caso, é padronizado. Na primeira página existe o termo de abertura com assinatura do responsável pelo seu preenchimento e rubrica no canto direito inferior. Na segunda página temos o ESCLARECIMENTO, que informa como se procede no preenchimento das colunas 1 e 4 das folhas subsequentes que devem ser numeradas e rubricadas.

Cada folha apresenta oito colunas que são: - Nº de Registro

- Peça
- Valor aproximado (atual)
- Incorporação
- Procedência
- Estado Conservação
- Data
- Observação

Como devemos preencher estas colunas:

1ª Coluna: Nº de Registro - É composto de três elementos, sendo o primeiro o número de ordem da entrada da peça no Centro de Preservação; seguido do ano de entrada (utilizar somente os três últimos números); da sigla da coleção que pertence

- 9 -

e do número da peça na referida coleção: Nota: Todo o nosso acervo é separado por coleção facilitando a procura para informações e segurança. Também por coleções ele deve ser guardado. Entre as siglas é que classificaremos o objeto, no caso abre-se uma pasta com o título: NÚMERO DE REGISTRO POR ORDEM DE ENTRADA NO MUSEU - SIGLA E NÚMERO. Pega-se uma folha cola-se as siglas como em pasta A-Z, preenche-se as folhas do número um até o infinito de cada sigla. Quando a peça não é classificada em nenhuma sigla já existente usa-se uma nova sigla e também mais folhas numeradas para esta sigla (numeradas de um até o infinito). No nosso caso já temos doze siglas que são:

| SIGLA DA COLEÇÃO | COLEÇÃO | PEÇAS QUE ENTRAM NA COLEÇÃO |
|------------------|--------------------|--|
| A | Acessório | Galo de Ouro/Vidro de janela/Bagageiro/Lanterna de iluminação/Porta-copos/Talher/Lustre/Clichê/Louça/Lampeão/Estufa/Fichas de almoxarifado/Ventilador/Luminária/Interruptor/Lixeira/Galheteiro/Porta-caneta/Talão de passagens/... |
| Arq | Arquitetura | Estaca de ponte/Madeira de Estação/Dormente para construção/Telhas/... |
| E | Equipamento | Extintor/Carimbador de bilhete/Escafandro/Máquina de calcular/Máquina de datilografia/Modelo ferroviário/Mimiógrafo/Cofre/Tripé de teodolito ou nível/Balança/Nível/Teodolito/Torno/Máquina fotográfica/Ferramentas/Prego de linha/Farol de locomotiva/Almotolia/Carimbo/Dormente/Macacos/Placa/Trilho/Data-dor/Metalizador/Máquina de tipografia/Furador/Trole/Chave de mudança de via/Estojo de lápis/Jogo de compasso/Aparelho de medição/Máscara protetora/Cadeado/... |
| I | Iconografia | Placa de mármore/... |
| Mi | Miniatura | Locomotiva/Maquete de ponte/... |
| Mo | Mobiliário | Bilheteira/Banco/Mesa/Cadeira/Mesa de bilhete/Chapeleira/Salamandra/Cadeira-escada/... |
| Nu | Numismática | Moedas/... |
| P | Passagem | Passagens/... |
| Pl | Placas | Placa de sinalização/Placa de locomotiva/Placa de Estação/Placa de trem/Placa de construtora/Placa de fabricantes de locomotivas/Placa de identificação/Placa de notificação/Placa de orientação/Placa de aviso/Placa indicativa/... |
| R | Relógio | Relógio de parede/Relógio medalhão/Relógio de pé/Relógio em oito/... |
| S | Sinalização | Lanterna de sinalização/Sino de estação/Sino de locomotiva/Porta-sino/Apito de locomotiva/... |
| T | Telefone/Telégrafo | Telefone/Telégrafo/Parte de Telégrafo/... |

v

v

- 11 -

Voltamos ao nosso exemplo: O porta-caneta, será para nós a 1ª peça que entrou no Centro de Preservação, já havíamos anotado informações com o doador, já preenchemos o Termo de Doação e agora passamos para o Livro Tombo. O Livro Tombo tem que ser seriamente cuidado, temos que ter segurança no seu uso. Usar caneta esferográfica azul; não rasure, de preferência.

Como o Porta-caneta é a 1ª peça o Nº de Registro ficará assim preenchido: 01.986.A1

01= 1ª peça recebida no Centro de Preservação

. = ponto

986= o ano de entrada da peça no Centro de Preservação

. = ponto

A1= a sigla que significa Assessório e o nº 1 porque é o primeiro número da folha de Assessório (Pasta com o título "NÚMERO DE REGISTRO POR ORDEM DE ENTRADA NO MUSEU - SIGLA E NÚMERO). Não esqueça de cortar este número, isto facilitará seu trabalho.

Paralelamente devemos marcar a peça com o seu número de registro. Usa-se neste primeiro momento etiqueta adesiva que deve ser colocada em local discreto. Em outra etapa se fará a limpeza do objeto e colocar-se-á sua numeração definitiva. Trataremos destes assuntos posteriormente.

2ª Coluna: Peça - Coloca-se o nome da peça. Caso a peça tenha um nome técnico e outro conhecido popularmente, coloque-os separados por barras.

No nosso exemplo: Porta-caneta.

3ª Coluna: Valor aproximado (atual) - Este item não está sendo preenchido pois devemos ter um perito no assunto para dar informações. Isto porém não impede que seja preenchido já que como diz a própria coluna o valor é aproximado.

No exemplo dado: (deixar em branco)

4ª Coluna: Incorporação - A palavra usada pode significar doação, troca, transferência, etc. Por este motivo é usada em nosso Livro Tombo, por ser mais abrangente.

Voltemos ao nosso exemplo: Transferência

5ª Coluna: Procedência - Este item trata não de procedência física (cidade, país, etc) mas sim a procedência histórica da nossa então RFFSA. A maioria das peças procedem da VFRGS.

No caso do Porta-caneta coloca-se: VFRGS

- 6ª Coluna: Estado de Conservação - Temos que escolher dentro dos seguintes conceitos: a) Excelente - caso a peça esteja em perfeito estado.
 b) Razoável - caso a peça esteja em bom estado.
 c) Mau - caso a peça esteja danificada.
 d) Grave - caso falte algum elemento da peça.

Supomos que o Porta-caneta esteja faltando elementos, logo colocaremos no Livro Tombo o conceito "d" que é GRAVE.

- 7ª Coluna: Data - A data é aquela que entrou a peça no Centro de Preservação.

Diremos que o Porta-caneta chegou no Centro de Preservação em 11.03.86.

- 8ª Coluna: Observação - Esta coluna é abrangente pode-se colocar aqui o que achamos importante para maior segurança e melhor rapidez na consulta de dados. No nosso caso, Centro de Preservação da SR6, preenchemos a lápis se a peça foi restaurada. Pode-se ainda colocar a localização da peça; o tipo de doação; etc. Esta coluna serve, portanto, de apoio as demais.

No nosso exemplo imaginemos que quem fez a doação foi um engenheiro da Superintendência Adjunta de Patrimônio, e que a peça encontrava-se dentro de um armário de seu escritório. Já colocamos na 4ª coluna a palavra transferência mas queremos ter maior informação no Livro Tombo, colocaremos então na 8ª coluna a sigla da Superintendência e respectiva Regional de nossa empresa, a lápis. Ficando assim: SPA6.

- Logo após o preenchimento do Livro Tombo devemos preencher: duas fichas técnicas, também padronizadas.
- Classificação técnica: É uma ficha tamanho ofício que deverá ser guardada em pasta suspensa dentro de sua respectiva coleção e em ordem de entrada pois isto facilitará futuras consultas. Os arquivos usados devem ser de aço. Esta ficha de classificação técnica apresenta os seguintes itens, que devem ser preenchidos a máquina sem rasuras:
 - Nº de Registro: Coloca-se o nº de registro que colocou-se no Livro Tombo. No nosso exemplo: 01.986.A1
 - Peça: Coloca-se o nome da peça. No caso que estamos exemplificando: Porta-caneta
 - Origem de fabricação: Este item só deverá ser preenchido caso haja alguma documentação ou esteja marcado na peça.
 No exemplo: Deixar em branco pois não temos documentos a respeito nem marcas na peça.

- 13 -

- Ano: Idem ao item anterior. Portanto, no caso de nosso Porta-caneta deixaremos em branco.
- Fabricante: Idem ao item "Origem de Fabricação". Mais uma vez no nosso exemplo não colocaremos nada.
- Marca: Todas as marcas existentes na peça devem ser registradas neste item. No nosso caso deixemos em branco pois o Porta-caneta não apresenta marca.
- Comprador: Coloca-se o nome do comprador ou a empresa que comprou. No caso do Porta-caneta sabemos que sua procedência é da então VFRGS mas não podemos afirmar que foi esta empresa que comprou; deixaremos este item em branco.
- Data: Colocaremos a data em que a peça foi comprada. Mais uma vez deixaremos este item em aberto para o nosso Porta-caneta.
- Preço na ocasião: Preenche-se, este item, com o valor que a peça foi comprada.
Com o nosso Porta-caneta nada preencheremos.
- Valor atual: Este item não está sendo preenchido em nosso Centro de Preservação pois precisaríamos de um especialista.
- Material: É todo o material que fizer parte da peça.
No caso do Porta-caneta colocaremos: mármore, metal.
- Dimensões: Para a medição das peças deverá ser sempre usada a maior medida (maior largura, maior altura, maior diâmetro, etc). Sempre começa-se pela altura ou comprimento e depois as outras medidas. Para o nosso exemplo coloca-se na Ficha: comp. 28,5cm; larg. 13cm.
- Descrição: A descrição deve ser feita de maneira suscinta, contendo todas as informações básicas que possam facilitar a identificação da peça em caso de extravio da fotografia. Evite o uso de preposições, conjunções e advérbios use vírgula, ponto e vírgula e barras.
No nosso exemplo teremos: Porta-caneta, mármore preto, usado nos escritórios da VFRGS.
- Estado de conservação: Coloca-se a mesma coisa escrita na 6ª coluna do Livro Tombo. O Porta-caneta está conceituado como GRAVE.
- Restaurações (com data): devemos preencher este item quando a peça vai para a Restauração ou se já passou por restauração antes de entrar no Centro de Preservação (ver com o doador).
No caso o Porta-caneta não foi restaurado antes e nem na sua entrada; deixa-se este item em aberto.
- Registro Histórico: Este item é preenchido quando se tem conteúdo histórico a respeito da peça através de livros ou documentos.
O Porta-caneta não possui registro histórico.

- 14 -

- Notas bibliográficas: Coloca-se o Título, o Autor, a Edição e o Ano de Publicação do livro ou livros que se pesquisou para o item anterior.
Se for documento especificar.
No exemplo que estamos discutindo não colocaremos nada.
- Classificação de Peças: Esta ficha padronizada, de tamanho 17x23cm, é usada em fichários de aço apresenta os seguintes itens:
 - Nº de Registro
 - Peça
 - Origem de Fabricação
 - Ano
 - Fabricante
 - Marca
 - Material
 - Dimensões
 - Descrição
 - Estado de ConservaçãoEstes itens acima devem ser preenchidos a máquina igual a Ficha de Classificação Técnica.
No verso ela tem mais dois itens que são:
 - Fotografias: Estas fotografias devem ser tiradas pois isto facilitará a identificação da peça e seu reconhecimento.
De preferência tira-se em quatro posições ou ângulos para melhor reconhecimento de detalhes.
A foto deverá ser tirada em campo neutro no tamanho 9x12 e o negativo em 6x6.
Cola-se a foto de maior evidência na ficha; as outras deverão ser guardadas em fichário de aço envolvidas em papel cristal com o nº de registro no verso e no envólucro. Os negativos também devem ser guardados com o mesmo procedimento.
 - Restaurações: Colocar a mesma coisa que se colocou na Ficha de Classificação Técnica.

- 21 -

- FONTE DE PESQUISA

- PROGRAMA DE PRESERVAÇÃO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO DO MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - Documento nº 1/1980-1982 - RFFSA
- LIMPEZA TÉCNICA DE PEÇAS - Centro de Preservação da História Ferroviária do Rio de Janeiro/RJ
- ORIENTAÇÃO PARA O TOMBAMENTO DE ACERVO - Museu Ferroviário de Curitiba/PR
- RELATÓRIOS DE CLASSIFICAÇÃO TÉCNICA - Museu Ferroviário de Curitiba/PR
- POLÍGRAFO: MUSEOLOGIA - Museu Histórico Julio de Castilhos/RS
- MUSEOLOGIA E MUSEOGRAFIA - Universidade do Rio de Janeiro/RJ

Fonte: RFFSA (1986).

RFFSA CONTA SUA HISTÓRIA ATRAVÉS DO MUSEU DO TREM DE SÃO LEOPOLDO/RS

| DEPARTAMENTO REGIONAL DE COMUNICAÇÃO SOCIAL | | | |
|--|--|--------|--------|
|  Rede Ferroviária Federal S.A. | | | |
| SUPERINTENDÊNCIA REGIONAL PORTO ALEGRE | | | |
| DATA | RETRANCA | CORPO | PÁGINA |
| LAUDA | | MEDIDA | |
| | 123456789°123456789°123456789°123456789°123456789°123456789° | | |
| 1 | <p>Em 1980, foi criado o Programa de Preservação do Patrimônio Histórico do Ministério dos Transportes (PRESERFE) com o objetivo de conhecer, preservar, restaurar e reunir o acervo para documentar a evolução e tecnologia dos transportes no Brasil.</p> | | |
| 2 | <p>A Rede Ferroviária Federal S/A sendo uma das entidades participantes junto ao Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, a Portobrás e Empresas vinculadas, foi uma das pioneiras no desenvolvimento do Projeto, considerando o seu grande número de material histórico e a sensibilidade do ferroviário para com a sua história.</p> | | |
| 3 | <p>Definitivamente, incorporado à estrutura da Empresa, em 1987, foi criado o Setor Geral de Preservação do Patrimônio Histórico Ferroviário (PRESERFE).</p> | | |
| 4 | <p>Devido ao numeroso acervo que deveria ser preservado em todas as Superintendências Regionais, optou-se pela criação dos Centros de Preservação a nível de Estados e Núcleos Históricos a nível de cidades.</p> | | |
| 5 | <p>De 1981 a 1986, foram criados sete Centros de Preservação em São João Del Rei (MG); Fortaleza (CE); Recife (PE); Curitiba (PR); São Leopoldo (RS); Rio de Janeiro (RJ); Paranapiacaba (SP). Foram criados ainda, ^{três} quatro Núcleos Históricos nas cidades de Campos (RJ), Belo Horizonte (MG) e Miguel Pereira (RJ).</p> | | |
| 6 | <p>Além dos Centros e Núcleos, o PRESERFE vem desenvolvendo um trabalho de revitalização de trechos ferroviários com fins turísticos, onde são recuperados carros de passageiros, equipamentos, estações e locomotivas à vapor. Até o momento foram reativados cinco trechos: São João Del Rei - Tiradentes (MG); Ouro Preto - Mariana (MG); Conrado - Miguel Pereira (RJ); Curitiba - Lapa (PR); Bento Gonçalves - Jaboticaba (RS).</p> | | |
| 7 | O MUSEU DO TREM DE SÃO LEOPOLDO | | |
| 8 | <p>Inaugurado em 09.03.1985, o Centro de Preservação da História da Ferrovia no Rio Grande do Sul localiza-se no antigo recinto ferroviário de São Leopoldo na Rua Lin-</p> | | |
| 9 | | | |
| 10 | | | |
| 11 | | | |
| 12 | | | |
| 13 | | | |
| 14 | | | |
| 15 | | | |
| 16 | | | |
| 17 | | | |
| 18 | | | |
| 19 | | | |
| 20 | | | |

DEPARTAMENTO REGIONAL DE COMUNICAÇÃO SOCIAL

 Rede Ferroviária Federal S.A.

SUPERINTENDÊNCIA REGIONAL PORTO ALEGRE

| DATA | RETRANCA | CORPO | PÁGINA |
|-------|---|-------|--------|
| LAUDA | MEDIDA | | |
| | 123456789°123456789°123456789°123456789°123456789°123456789° | | |
| 1 | dolfo Collor s/nº - Praça Mauá, já que, foi nesta cidade | | |
| 2 | que tudo começou, quando no ano de 1874, foi aberto ao tráfego o 1º trecho ferroviário ligando São Leopoldo a Porto Alegre. | | |
| 3 | As peças de pequeno porte que compoem o acervo histórico estão distribuídas na Estação, que foi totalmente reconstruída. | | |
| 4 | | | |
| 5 | O ACERVO | | |
| 6 | De arquitetura ímpar, o prédio de madeira e zinco veio importado da Inglaterra, sendo sua reconstituição feita, quase que artesanalmente, conservando intactas suas características originais. As peças de grande porte estão distribuídas na área externa, destacando-se a locomotiva à Vapor nº 11, pioneira no trecho Rio Grande-Bagé. Encontram-se no local, também, a locomotiva Diesel nº 6009 que faz parte do 1º lote de locomotivas montadas e expostas pelo Canadá; os cinco carros de passageiros (um carro bagagem, um carro bar ou buffet, dois carros de 2ª classe e um carro de 1ª classe), um vagão leiteiro; uma bicicleta de linha, um trole e um triciclo para trabalhos de reparos; e um auto de linha que servia para inspecionar a malha ferroviária. | | |
| 7 | | | |
| 8 | | | |
| 9 | | | |
| 10 | | | |
| 11 | | | |
| 12 | | | |
| 13 | Além do material exposto, o Museu do Trem conta com três carros de passageiros adaptados para receber instituições culturais-educativas. | | |
| 14 | | | |
| 15 | Os interessados em visitar e utilizar o material do Museu do Trem devem entrar em contato prévio pelo telefone (0512) 92.1943. O horário de visitaçao é de terças a sextas-feiras das 09 hs às 12 hs e das 14 hs às 17 hs e nos sábados e domingos das 12 hs às 17 hs. | | |
| 16 | | | |
| 17 | | | |
| 18 | | | |
| 19 | | | |
| 20 | | | |

FONE: 26-9686

IR-1

Gráfica SR 6 - 1000 Impr. - 02/86

Fonte: RFFSA ([198-a]).

ALGUNS DOCUMENTOS CONTENDO O TERMO MEMÓRIA

 **REDE FERROVIÁRIA FEDERAL S.A.**
Superintendência Regional Porto Alegre

IG-35-A

POSTERS EXPLICATIVOS DA EXPOSIÇÃO VAMOS PINTAR?

VISITANTE! O MUSEU DO TREM DENTRO DAS COMEMORAÇÕES DA SEMANA DA PÁTRIA, DISTRIBUI PARA VOCÊ O DESENHO DA BANDEIRA NACIONAL E DA ESTAÇÃO DE SÃO LEOPOLDO COMO O EXEMPLO ABAIXO

VOCÊ DEVE COLORIR E PENSAR UM POUCO NO QUE ESSES DESENHOS SIGNIFICAM. PORTANTO, TENTAREMOS LHE AUXILIAR...

A DEFINIÇÃO DA PALAVRA BANDEIRA É A SEGUINTE:

BANDEIRA É UM PEDAÇO DE PANO DE UMA OU MAIS CORES, E ÀS VEZES COM LEGENDAS E EMBLEMAS, PRESO NA PARTE SUPERIOR DE UMA HASTE, DE MODO QUE POSSA DESENROLAR-SE E FLUTUAR, SERVINDO DE DISTINTIVO DE UMA NAÇÃO, CORPORAÇÃO OU PARTIDO.

JÁ A DEFINIÇÃO DE MUSEU, DIZ ASSIM...

MUSEU É UMA INSTITUIÇÃO PERMANENTE, SEM FINS LUCRATIVOS, ABERTA AO PÚBLICO, A SERVIÇO DA SOCIEDADE, E SEU DESENVOLVIMENTO QUE COLETA, CONSERVA, PESQUISA, COMUNICA E EXPÕE PARA PROPOSTA DE ESTUDO E EDUCAÇÃO DESTACANDO A EVIDÊNCIA MATERIAL DO HOMEM E SEU MEIO AMBIENTE.

LOGO, MUSEU E BANDEIRA SÃO BENS MATERIAIS RELACIONADOS COM AS TRADIÇÕES CULTURAIS DE UM POVO.

SENDO ASSIM, DEVEMOS RESPEITÁ-LOS POIS A BANDEIRA NACIONAL É O NOSSO SÍMBOLO MAIOR E O MUSEU DO TREM É UM BEM QUE RESGUARDA PARTE DA NOSSA MEMÓRIA.

O Centro de Preservação da História da Ferrovia no Rio Grande do Sul - MUSEU DO TREM, dentro das comemorações dos 30 anos da RFFSA, vem por intermédio desta, convidar para a festividade que ocorrerá nas dependências do mesmo, no período de 01.09 à 07.09.87.

A finalidade é que a Independência de um País depende do povo, que nela está inserida e este poderá demonstrar sua força e consciência através de vários caminhos que serão desenvolvidos desde sua infância até a fase adulta.

Os objetivos são: - colorir o desenho da Bandeira do Brasil fazendo com que a criança compreenda através de um simples ato a importância do 07 de setembro.

- mostrar através de dois desenhos (Bandeira do Brasil e Estação de São Leopoldo) a importância de preservar e respeitar símbolos e bens imóveis.

- ajudar a criança em ambiente extra-classe a desenvolver seu patriotismo.

- integrar a Empresa com a comunidade em que está inserida.

Serão distribuídos os dois desenhos a cada criança, que deverá estar munida de lápis de cor.

Portanto, solicitamos que V.Sa. entre em contato pelo telefone nº 92.1943 para marcar antecipadamente sua visita.

Atenciosamente

CLARISSA OLIVEIRA DE CARVALHO
Museóloga Responsável

ROTEIRO DE CELEBRAÇÃO DA INAUGURAÇÃO DO CPHFRGS

CENTRO DE PRESERVAÇÃO DA HISTÓRIA DA FERROVIA NO RIO GRANDE DO SUL

SOLEINIDADE DE INAUGURAÇÃO

P R O G R A M A

Dia 09 de março de 1985

- 10h15 - Concentração de carros antigos em frente ao jornal Vale do Sinos, na av. João Correa
- 10h30 - Início do desfile, tendo à frente o caminhão da RFFSA com a bandinha típica, passando pelas ruas 1º de Março e em frente à Prefeitura, depois pela av. Independência e rua Lindolfo Collor até o recinto do Museu.
- 10h45 - Chegada do cortejo ao recinto do Museu
- 10h50 - Chegada do Ministro dos Transportes ao recinto do Museu
 * Banda do Exército executa o exórdio
 * Cumprimentos (1)
- 11h00 - Mestre-de-cerimônias anuncia execução do Hino Nacional e hasteamento dos pavilhões
 - nacional pelo Ministro dos Transportes
 - riograndense pelo Prefeito Municipal
 - da RFFSA pelo presidente da Empresa
 * Mestre-de-cerimônias anuncia descerramento de placa alusiva ao evento(3)
 - pelo Ministro dos Transportes
 - pelo Prefeito Municipal
- 11h10 - Deslocamento para a escada do prédio(4)
 * Pronunciamentos
 - do Superintendente Regional da RFFSA
 - do Presidente da RFFSA
 - do Prefeito Municipal
 - do Ministro dos Transportes
- 11h30 - Inauguração do Centro com o corte de fita na porta do prédio(5)
 - pelo Ministro dos Transportes
 - por alguém convidado pelo Ministro dos Transportes
 * Visita do Ministro dos Transportes e comitiva às dependências do Centro de Preservação(6)
 * Ministro dos Transportes e comitiva colocam em um cofre, que deverá ser aberto no ano de 2035, os seguintes objetos: jornais do dia, dinheiro, selos, fotos da obra de reconstrução do prédio e da situação atual, catálogo do Centro, cartaz promocional do Centro, convite para os atos inaugurais da obra e documento assinado pelas autoridades (ata)(7)
- 11h45 - Deslocamento para a plataforma da Estação
 * Ingresso no carro nº 125(8)
 - Projeção de audiovisual intitulado "História da Ferrovia no RGS",

02

de 13 minutos de duração (TERÃO ACESSO APENAS 15 PESSOAS)

11h58 - Deslocamento para a parte coberta da plataforma onde será servida água mineral (em copos descartáveis) (9)

12h00 - Encerramento da solenidade

* Abertura do Museu à visitação pública

Obs.:

- 1) Durante a visita do Ministro dos Transportes e comitiva ao acervo do Centro a banda típica executará músicas alemãs. Interromperá sua atividade durante a projeção do audiovisual e continuará tocando até quinze minutos após a partida do Ministro ou antes, se o público se dispersar antes.
- 2) Os ônibus da Empresa Real, que fará o transporte dos ferroviários desde o Pátio Industrial até São Leopoldo partirão, de retorno a Porto Alegre, às 12h15min.

CENTRO DE PRESERVAÇÃO DA HISTÓRIA DA FERROVIA NO RGS

CERIMÔNIA DE INAUGURAÇÃO

09 DE MARÇO DE 1985

ROTEIRO PARA O MESTRE-DE-CERIMÔNIAS

UM GUARDA FERROVIÁRIO
À POSTOS PARA ABRIR A
PORTA DO AUTOMÓVEL DO MT

01. CHEGADA DO MINISTRO AO RECINTO DO CENTRO DE PRESERVAÇÃO

MC - Senhoras e senhores, anunciamos a chegada, neste momento, de Sua Excelência o Senhor Ministro dos Transportes, Engenheiro Cloraldino Soares Severo e de sua comitiva.

02. MINISTRO DESCE DO CARRO E AGUARDA A EXECUÇÃO DO EXÓRDIO

PELA BANDA DO EXÉRCITO ||| BANDA EXECUTA EXÓRDIO

03. MINISTRO RECEBE CUMPRIMENTOS DOS PRESENTES

MC - Ao som do Hino Nacional, executado pela Banda do 19º Batalhão de Infantaria Motorizada de São Leopoldo, Sua Excelência, o Senhor Ministro dos Transportes, procederá ao hasteamento do Pavilhão brasileiro. Convidamos o Senhor Prefeito Municipal, bacharel Waldir Artur Schmidt, e o Senhor Presidente da Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima, a hastearem as bandeiras do Rio Grande do Sul e da Refesa.

TRÊS GUARDAS FERROVIÁRIOS
AGUARDAM JUNTO AOS
MASTROS DAS BANDEIRAS
COM AS CORDAS NAS MÃOS
PARA ENTREGÁ-LAS ÀS
AUTORIDADES NO MOMENTO
EM QUE FOREM PROCEDER
AO HASTEAMENTO

04. BANDA EXECUTA HINO NACIONAL ||| HASTEAMENTO DAS BANDEIRAS

MC - De imediato, o Ministro Cloraldino Soares Severo e o Prefeito Waldir Artur Schmidt descerrarão a placa alusiva a este evento onde se lê: "Centro de Preservação da História da Ferrovia no Rio Grande do Sul - Preserve - Inaugurado a 9 de março de 1985 pelo Ministro dos Transportes, Engenheiro Cloraldino Soares Severo // Presidente da Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima, Engenheiro Carlos Aloysio Weber // Superintendente Regional Porto Alegre, Engenheiro Antônio Carlos Carrion Vidal de Oliveira // Prefeito Municipal, Bacharel Waldir Artur Schmidt".

MARIA CLARA E
ROSELI DÃO
ASSISTÊNCIA AO ATO

05. DESCERRAMENTO DA PLACA ||| EM SEGUIDA, O MINISTRO DIRIGE-SE ÀS ESCADAS DO PRÉDIO PARA OS PRONUNCIAMENTOS

MARIA CLARA E
ROSELI ACCOMPANHAM

MC - Senhoras e senhores. Ouviremos, a seguir, a palavra do Senhor Superintendente Regional da Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima, Engenheiro Antônio Carlos Carrion Vidal de Oliveira.

06. PRONUNCIAMENTO CARRION

MC - Falará, neste momento, o Senhor Presidente da Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima, Engenheiro Carlos Aloysio Weber.

07. PRONUNCIAMENTO WEBER

MC - Vamos ouvir o pronunciamento do Senhor Prefeito Municipal, Bacharel Waldir Arthur Schmidt.

08. PRONUNCIAMENTO SCHMIDT

MC - Senhoras e Senhores. Com a palavra, Sua Excelência, o Senhor Ministro dos Transportes, Engenheiro Cloraldino Soares Severo.

09. PRONUNCIAMENTO MINISTRO

MC - O Senhor Ministro de Estado dos Transportes irá, agora, desatar a fita simbólica, dando por inauguradas as obras de reconstrução do prédio da Estação Ferroviária de São Leopoldo, que a partir deste momento passa a ser o Centro de Preservação da História da Ferrovia no Rio Grande do Sul.

10. MINISTRO E CONVIDADO DESATAM A FITA

MC - A comitiva ministerial e convidados passarão a visitar o acervo do Centro de Preservação da História da Ferrovia. No interior do prédio encontra-se um antigo cofre, usado nos carros-bagagem da Viação Férrea do Rio Grande do Sul, onde as autoridades depositarão os seguintes objetos: jornal Vale do Sinos, de São Leopoldo, e jornal Zero Hora, de Porto Alegre, edições de hoje; Jornal do Comércio, Gazeta Mercantil e O Estado do Rio Grande, edição de ontem, dia 8 de março; moedas e notas; selos; fotos da obra de reconstrução deste prédio e da situação atual; catálogo e cartaz promocional do Centro; convite para os

ILDA E HELENA ATAÍDE
DÃO ASSISTÊNCIA AO ATO
DO LADO DE DENTRO
DA PORTA

MARIA CLARA, ILDA,
HELENA E ROSELI
ACOMPANHAM A
VISITAÇÃO DANDO
ASSISTÊNCIA. CONDUZEM
O MINISTRO E CONVIDADOS
AO COFRE. AUXILIAM A
EMBRULHAR OBJETOS E
DEPOIS CONDUZEM
OS VISITANTES AO CARRO 125.
OFERECEM ÁGUA A QUEM
ESTIVER NO CARRO (MÁXIMO
DE 15 PESSOAS)

URANTE A VISITA DAS
 TORIDADES AO
 TERIOR DO MUSEU, APÓS
 NARRAÇÃO DO QUE
 ESTE NO COFRE A BANDINHA
 ÍPICA EXECUTA UMA
 SICA. PARA DE TOCAR
 IANDO A COMITIVA ENTRAR
 O CARRO PARA ASSISTIR
 O AUDIOVISUAL.

E AGUARDA SINAL
 TRAVÉS DO
 ALKIE-TALKIE PARA
 UNCIAR O
 DESLOCAMENTO

TERMINADA A PROJEÇÃO
 DO AUDIOVISUAL
 BANDINHA TÍPICA EXECUTA
 ALGUMAS MÚSICAS ATÉ
 QUE PÚBLICO COMEÇA A
 DISPERSAR

atos inaugurais da obra; uma cópia do roteiro da presente solenidade; e um documento assinado pelas autoridades com o seguinte teor: "Aos nove dias do mês de março de 1985 foram por nós inauguradas as obras de reconstrução do prédio da Estação Ferroviária de São Leopoldo e instalado o Centro de Preservação da História da Ferrovia no Rio Grande do Sul. Estamos certos que, pela pujança do nosso Estado e pela perseverança de nosso povo, a 9 de março de 2035, quando da abertura deste nóvel, o Rio Grande do Sul estará vivendo na plenitude de sua riqueza. Para isso, certamente, terá em muito contribuído a ferrovia". Seguem-se as assinaturas de Sua Excelência, o Senhor Ministro de Estado dos Transportes e das autoridades presentes.

11. MINISTRO E COMITIVA VISITAM O MUSEU E COLOCAM OBJETOS NO COFRE

MC - O Senhor Ministro Cloraldino Soares Severo e sua comitiva se deslocarão agora até o carro nº 125, que se encontra na plataforma, à nossa esquerda, para assistir ao audiovisual intitulado "História da Ferrovia no Rio Grande do Sul". Os presentes estão convidados para, a partir deste momento, visitarem o acervo do Centro de Preservação da História da Ferrovia no Rio Grande do Sul. Lembramos aos empregados da Rede Ferroviária, de Porto Alegre, que os ônibus com destino à Capital partirão às 12 horas e 15 minutos. Alguns ônibus passarão pelo Pátio Industrial de Canoas para deixar aquelas pessoas que preferirem fazer o restante do percurso por trem. A todos os presentes, os agradecimentos da Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima - SR Seis.

12. MINISTRO E COMITIVA DESLOCAM-SE PARA O CARRO Nº 125, ASSISTEM AO AUDIOVISUAL, TOMAM ÁGUA QUE SERÁ SERVIDA SOB A PLATAFORMA E DESLOCAM-SE PARA O LOCAL DO ALMOÇO

**RELATÓRIO SÍNTESE DAS ATIVIDADES REALIZADAS NO CPHFRGS NO
PERÍODO DE MAR./JUN. DE 1985**

HISTÓRICO

A escolha para a localização do Centro de Preservação da História da Ferrovia no Rio Grande do Sul na Estação Ferroviária de São Leopoldo, teve seu significado, já que foi ela a 1ª Estação e sua Construção remonta a época da 1ª linha que ligou a Capital da então Província de São Pedro a Colônia de São Leopoldo que entrou em operação a 14 de abril de 1874.

O prédio pré-fabricado em madeira e zinco, foi importado da Inglaterra pelos seus empreiteiros John Mac Ginity, Dr.R. Cleary e John Bevan Smith que organizaram a New Hamburg (Brazilian) Railway Company Limited, com o auxílio de Lord Hamilton e Sir James Brunlees.

A arquitetura singular em relação aos demais prédios da região e mesmo do resto do Estado, testemunha a presença inglesa no Rio Grande do Sul.

O Centro de Preservação da História da Ferrovia no Rio Grande do Sul está portanto, instalado no prédio que retomou seu aspecto original, uma vez que ao longo de seus 110 anos de existência sofreu deterioração natural, acréscimos que deturparam sua feição primitiva e retirada de elementos decorativos.

A reconstrução da Estação, assim como a urbanização da área teve como responsável o Engº da RFFSA Nelson Pauli, auxiliado pelo Engº Rafael Saldanha Pilla e pelo Arquiteto Ditmar Kurt Belmann.

Logo, a escolha do local não podia ser outra, acolhendo o Programa de Preservação do Ministério dos Transportes - PRESERVE, cujo objetivo maior é preservar o que está e vem sendo tecnológica substituído, homenageando áqueles que, com seu pioneirismo, ajudaram o progresso do nosso País.

II - ABRANGÊNCIA FÍSICA

O MUSEU DO TREM, está localizado em uma área de 77778,79 m², na Rua Lindolfo Collor s/nº em São Leopoldo-RS.

O prédio da antiga estação com seus 194,81 m², - foi totalmente reconstruído para abrigar a exposição permanente.

A exposição de material rodante está localizada em uma área de 1678,00 m².

Em 2718,66 m² de área, estão situados os banheiros, uma praça e o estacionamento. Os banheiros ficam em área lateral da praça sendo usados pelo público e funcionários.

O antigo depósito, restaurado, abriga a reserva técnica, o depósito de materiais, a cozinha e a administração. A - área total é de 250,30 m². Por falta de espaço, os materiais de limpeza e conservação são guardados no vagão leiteiro, exposto no pátio.

A área verde que circunda o depósito, a estação e o material rodante exposto, abrange um total de 2937,02 m².

III - MATERIAL EXPOSTO

Na estação: A montagem e programação visual da exposição permanente foi organizada pela Museóloga Maria Thereza Kahl da Fonseca e pelo Arquiteto Sérgio Morais.

O roteiro desenvolve-se com a História da Ferrovia no Brasil, a História da Ferrovia no Rio Grande do Sul, Sistema de Comunicação, Sistema de Sinalização, Via Permanente e Álbuns Fotográficos (Arquitetura, Obras de Arte, Carros - Vagões - Locomotivas, O Ferroviário e a Restauração da Estação de São Leopoldo).

Na recepção, é entregue ao público visitante o roteiro de exposição cuja relação do acervo apresenta um número que correspondente à numeração colocada próxima a cada peça.

Estão expostas 32 (trinta e duas) peças, totalmente restauradas pelo Especialista em Restauração Ariston José - Correia Filho. Entre as peças cita-se: Sinos de Estação; Sinos de Locomotivas; Miniaturas de Locomotiva; Maquete de Ponte; Vidro de janela, talheres e mesa auxiliar do Carro Bento Gonçalves, que serviu aos Governadores do Estado; Lanternas de Sinalização; Lâmpios de Estação; etc.

No pátio: O material rodante exposto no pátio - compõe-se por uma locomotiva tipo Duple-Ender da Baldwin -USA- adquirida em 1.884, uma coleção de truques mostrando seus diferentes tipos, um carro-correio, dois carros de 2a. classe, um carro "buffet", um carro de 1a. classe e um vagão leiteiro.

Todos os carros, assim como o vagão leiteiro, foram construídos por volta da década de 1.930, nas Oficinas de Santa Maria-RS, com exceção do carro de 1a. classe que veio da Bélgica.

Ao lado do depósito, sobre o gramado, estão expostos os diferentes tipos de trilhos, pregos de linha e dormentes mostrando sua evolução até os dias de hoje.

IV - A INAUGURAÇÃO

O Centro de Preservação da História da Ferrovia no Rio Grande do Sul - Museu do Trem, foi inaugurado aos nove dias do mês de março de mil novecentos e oitenta e cinco.

A solenidade de inauguração, a cargo do Departamento de Comunicação Social da Superintendência Regional de Porto Alegre (SR6), da Rede Ferroviária Federal S.A., começou às dez horas e quinze minutos, com uma concentração de carros antigos em frente da sede do Jornal Vale dos Sinos na Avenida João Correa em São Leopoldo.

Em desfile, tendo a frente um caminhão da RFFSA, onde uma banda típica alemã executava músicas, os carros circularam por diversas ruas da cidade, chegando ao recinto do Museu às dez horas e quarenta e cinco minutos.

Com a chegada do Sr. Ministro dos Transportes - Eng^o. Cloraldino Soares Severo, foi dado início à cerimônia oficial na seguinte ordem:

- execução do Hino Nacional pela Banda do Exército da corporação local e hasteamento das bandeiras. A Bandeira Nacional foi hasteada pelo Sr. Ministro dos Transportes, a Bandeira Rio Grandense pelo Prefeito Municipal e a Bandeira da Rede Ferroviária Federal S.A. pelo representante do Presidente da Empresa;
- descerramento de placa alusiva ao evento pelo Sr. Ministro dos Transportes Eng^o. Cloraldino Soares Severo e pelo Prefeito Municipal Bel. Valdir Artur Schmidt;
- pronunciamentos do Superintendente Regional da RFFSA em Porto Alegre, do representante do Presidente da RFFSA, do Prefeito Municipal e do Sr. Ministro dos Transportes, nas escadas de acesso ao prédio que abriga a exposição permanente do Museu;
- inauguração do Centro de Preservação da História da Ferrovia no Rio Grande do Sul com corte de fita à porta do prédio da antiga Estação por escolares e pelo Sr. Ministro dos Transportes;

- visita do Sr. Ministro dos Transportes e comitiva às dependências da exposição permanente, antigo prédio que abrigava a Estação, tendo como guias o Superintendente Regional e a Museóloga responsável. Na recepção o Sr. Ministro dos Transportes e sua comitiva assinaram o livro de presença. No circuito de exposição, por solicitação do Superintendente Regional, o Sr. Ministro dos Transportes fez uma breve parada para colocar no cofre que faz parte do acervo: jornais do dia, moeda corrente, selos, fotos da obra de reconstrução do prédio, catálogo e cartaz promocional do Centro de Preservação, convite para os atos inaugurais e ata assinada pelas autoridades. Este cofre deverá ser aberto no ano de dois mil e trinta e cinco quando da comemoração do quinquagésimo aniversário do Centro de Preservação da História da Ferrovia no Rio Grande do Sul;

- deslocando-se para plataforma da antiga Estação, o Sr. Ministro dos Transportes e sua comitiva deveriam assistir a projeção do audio-visual intitulado "História da Ferrovia no Rio Grande do Sul" no carro de passageiros exposto no pátio, porém, devido ao adiantado da hora, já que na plataforma o Sr. Ministro concedeu entrevista à imprensa, esta etapa dos atos inaugurais não foi possível ser realizada.

Com o encerramento da solenidade de inauguração foi então o Museu aberto à visitação.

O Sr. Ministro dos Transportes e demais autoridades deslocaram-se para a Sociedade Orpheu onde foi oferecido um almoço.

A recepção ao público e ao grande número de ferroviários que se deslocaram de Porto Alegre, foi feita pela equipe de funcionários do Museu.

O Museu foi fechado às treze horas e trinta minutos, devendo abrir segundo a programação às quatorze horas, porém, por ordem da museóloga responsável, este não foi aberto, devido as péssimas condições para um bom funcionamento. Condições estas de limpeza, já que houve distribuição de água em copos descartáveis ao público. Outro motivo pela decisão da não abertura do Museu foi a participação de toda a equipe do Centro de Preservação no almoço já citado o qual se estendeu até às quinze horas, já que houve discursos e entrega de placas de merecimentos e agradecimentos por autoridades presentes.

V - O PÚBLICO PRESENTE À INAUGURAÇÃO

Por solicitação do Superintendente Regional na sede em Porto Alegre da RFFSA todos os ferroviários e familiares foram convidados para os atos inaugurais do Centro de Preservação da História da Ferrovia no Rio Grande do Sul em São Leopoldo.

Com inscrição antecipada puderam participar, os ferroviários, de um passeio cuja saída de Porto Alegre ocorreu às nove horas em carros de passageiros traçados pela locomotiva nº 153 da American Locomotive Company, cedida pela Divisão Operacional de Tubarão.

Chegando em Canoas, os ferroviários deslocaram-se em ônibus especiais até o Museu do Trem na cidade de São Leopoldo.

Após os atos inaugurais e a visita ao recinto de exposição retornaram de ônibus especiais até Canoas, seguindo viagem de trem até Porto Alegre.

Além dos ferroviários, participaram também escolares municipais e estaduais e público em geral da inauguração. O convite foi feito através dos meios de comunicação (rádio, televisão e jornal), cartazes e faixas alusivas ao evento. Convites especiais foram distribuídos para instituições públicas e particulares.

Segundo o número registrado no livro de presenças participaram da inauguração pessoas porém, sabe-se que estiveram presentes, conforme cálculo extra oficial mais de 1.200 pessoas - aproximadamente.

O PESSOAL E SUAS FUNÇÕES

O quadro de pessoal do Museu é formado por:

- Uma Museóloga
- Cinco Agentes de Administração
- Três Auxiliares de Serviços Gerais
- Cinco Agentes Especiais de Segurança

Todo pessoal está subordinado à Superintendência Adjunta de Patrimônio da SR-6, com exceção dos Agentes Especiais de Segurança que estão subordinados ao Departamento Regional de Segurança Empresarial. O representante do Museu, junto à Superintendência Adjunta de Patrimônio, é o Eng^o Nelson Pauli, Secretário Executivo do Programa de Preservação do Patrimônio Histórico do Ministério dos Transportes-PRESERVE.

As funções do pessoal que integram a equipe de trabalho do Museu são:

- Museóloga - responsável pela administração do Museu.
- Agentes de Administração - um dos agentes é responsável por toda a parte burocrática, isto é por todas as tarefas que envolvem o Museu junto a RFFSA, auxiliando diretamente a Museóloga. Os outros agentes são responsáveis pela parte técnica no que diz respeito à museologia e museografia sob a supervisão e orientação da Museóloga.
- Auxiliares de Serviços Gerais - são responsáveis pela limpeza e reparos no espaço físico do Museu. Auxiliam também no transporte e limpeza do acervo seguindo orientação da Museóloga.
- Agentes Especiais de Segurança - são responsáveis por toda a segurança da área do Centro de Preservação da História da Ferrovia no Rio Grande do Sul.

VII - ATIVIDADES DESENVOLVIDAS PELOS FUNCIONÁRIOS

- Museóloga responsável

Nome: Clarissa Oliveira de Carvalho

Matrícula: 60014499-2

Admitida na RFFSA em janeiro de 1.985, foi orientada pela Museóloga Maria Thereza Kahl da Fonseca, que desenvolvia atividades de montagem do Centro de Preservação da História da Ferrovia no Rio Grande do Sul.

Na ocasião a Museóloga Maria Thereza orientou a recém admitida Museóloga sobre as regras museológicas e museográficas desenvolvidas pelo PROGRAMA DE PRESERVAÇÃO DO PATRIMÔNIO DO MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - PRESERVE, assim como a composição deste programa dentro da Rede Ferroviária Federal S.A., especificamente o da Superintendência Regional de Porto Alegre, SR-6. Explanou também sobre as funções que desempenhava cada funcionário do Museu do Trem.

Como a Museóloga Maria Thereza foi transferida para São Paulo, ficou a cargo da Museóloga Clarissa toda a parte de montagem da exposição, seguindo a planta do Arquiteto Sérgio Morais.

Enquanto as obras de reconstrução do prédio, que hoje abriga a exposição permanente, não estavam concluídas, a Museóloga orientou os auxiliares no tombamento técnico das peças e relacionou todo o material necessário para a parte administrativa e técnica, solicitando-o à Superintendência Adjunta Comercial.

Com a entrega do prédio e o estacionamento dos carros de passageiros, do vagão leiteiro e da locomotiva à vapor, no pátio da antiga Estação, foram iniciados os trabalhos de montagem de exposição e limpeza final para a inauguração.

Dividindo-se as tarefas com todo o pessoal do Museu e com o auxílio de Irajá Brambilla, Desenhista do Departamento de Mecânica, Ditmar Kurt Belmann, Desenhista da Superintendência Adjunta do Patrimônio e Roseli Nery, Estagiária de Relações Públicas, os trabalhos finais foram concluídos.

Com a vinda do Arquiteto Sérgio Morais e da Secretária Executiva do PRESERVE junto ao Ministério dos Transportes,

Maria Eliza Carazzoni para a execução dos retoques finais, a exposição permanente ficou pronta para a inauguração assim como a parte de obras externas (banheiros e pátio) orientadas pelo Eng^o. Nelson Pauli.

Após a inauguração foi realizada uma reunião com todos os funcionários do Museu, para discutir a definição, funções e tipos de Museus. Foram também designadas as devidas atribuições para o desenvolvimento do trabalho.

Reuniões quinzenais são realizadas na área de Museologia, visando a integração e melhor entendimento do trabalho entre o pessoal não especializado.

Desenvolvendo seu trabalho a Museóloga estar sempre em contato com as regras técnicas mais modernas e adequadas, - trabalho este desenvolvido junto com os quatro Agentes de Administração, aceitando sugestões e incentivando-os para o bom desenvolvimento de suas tarefas.

Na sede Regional em Porto Alegre a Museóloga realiza trabalhos de divulgação e aperfeiçoamento do Museu junto a todas as Superintendências.

- Agentes de Administração

Nome: Isabel Cristina Flores Fernandes

Matrícula: 60012346-4

Transferida da Superintendência Regional de Porto Alegre, SR-6, onde desenvolvia funções de Agente de Administração, começou a trabalhar no Museu em dezembro de 1.984, junto com os outros Agentes de Administração e Auxiliares de Serviços Gerais.

Em período anterior à inauguração desenvolveu atividades técnicas, como o tombamento de peças, orientada pela Museóloga Maria Thereza.

No mês de janeiro gozou suas férias, retornando ao Museu quando a Museóloga Clarisa já havia sido admitida para a qual determinou suas tarefas.

Em se tratando de uma funcionária com três anos de experiência na empresa a ela ficou o cargo de todas as atividades burocráticas, isto é, por tudo que envolve o Museu junto a Sede, como por exemplo a responsabilidade sobre a caixa pequena, o ponto dos funcionários, a solicitação de materiais e o encaminhamento de documentos.

Sendo ela designada, quando da ausência da Museóloga, a tomar decisões imediatas.

Nome: Jaqueline Ruscher Souto

Matrícula: 60014428-3

Nome: Maria Trindade Mercker

Matrícula: 63050292-7

Estas funcionárias desenvolvem tarefas em conjunto. São elas responsáveis pelo acervo de peças, sob orientação da Museóloga; pelo recebimento de doações; pelo envio de correspondência de agradecimento aos doadores; pela listagem de peças a serem fotografadas para colagem na ficha de CLASSIFICAÇÃO TÉCNICA DE PEÇAS DO MUSEU e pela organização das fotos reservas e negativos das mesmas; pela organização e classificação em pastas e arquivos que se referem a TÉCNICAS, DIRETRIZES E NORMAS DOS MUSEUS DO PRESERVE, MATERIAL DE PESQUISA, MATERIAL EDUCATIVO, RECORTES JORNALÍSTICOS SOBRE O CPHFRGS - MUSEU DO TREM, PLANTAS E PROGRAMAÇÃO VISUAL DO MUSEU, ENDEREÇOS DE INSTITUIÇÕES AFINS, REVISTAS DO SPHAN E CATÁLOGOS DO MUSEU.

A funcionária Jaqueline, em reunião realizada no início do mês de março, ficou sendo a representante dos Agentes de Administração, é ela quem solicita o material técnico necessário e expõe sugestões de seus colegas para a Museóloga.

Nome: João Batista Jacintho

Matrícula: 60014426-7

Em período anterior à inauguração montou junto com o funcionário Rogério os álbuns fotográficos que se encontram na exposição permanente do Museu.

Esta montagem foi feita no Edifício da Superintendência Regional em Porto Alegre. No Museu, após a tarefa citada, organizou o acervo, datilografou fichas de tombamentos e comprou materiais.

Realizada a inauguração começou a fazer o levantamento de todo o acervo fotográfico, sendo ele o responsável orientado pela Museóloga.

Tratando-se de um acervo volumoso, está sendo feito primeiramente uma triagem, organizando-se o material por assunto para tombamento futuro.

O tombamento técnico ainda não foi possível realizar devido ao pouco tempo de recebimento do material que se encontra

encontrava no Departamento de Comunicação Social.

Nome: Rogério de Souza Santos

Matrícula: 60014427-5

Anteriormente à inauguração, o dito funcionário desenvolveu atividades já citadas junto com o funcionário João Batista.

Após a inauguração ficou o funcionário sendo responsável pelo acervo documental. Em primeira etapa separou o material por assunto e paralelamente fez a limpeza superficial do mesmo.

Até o presente momento foram tombados por ele - tecnicamente 102 documentos entre os quais relatórios, livros técnicos e boletins de pessoal.

As tarefas dos últimos quatro Agentes acima referidos, que divididos por tipo de acervo - PEÇAS, FOTOGRÁFICO E DOCUMENTAL - são desenvolvidas em paralelo com a recepção ao público. Durante a semana dois agentes permanecem na Reserva Técnica, enquanto os outros dois ficam na Recepção.

Os agentes escalados para recepcionar o público, fazem plantão um no turno da manhã e o outro no turno da tarde. - Quando necessário os dois trabalham em conjunto. Aos sábados, domingos e feriados é feito plantão no horário das 12:00 às 17:00 horas por um agente.

- Agentes de Serviços Gerais

Nome: Gilson Wladimir da Silva Vargas

Matrícula: 60014429-1

Responsável pela limpeza dos carros, locomotiva e coleção de truques expostos no pátio e área próxima.

Presta serviço juntamente com seus colegas, duas vezes por semana na limpeza do acervo da reserva técnica com orientação da Museóloga.

Nome: Marco Antonio Cunha da Rosa

Matrícula: 60014430-5

Responsável pela limpeza da exposição permanente, guarita e área adjacente.

Este funcionário executa trabalho de limpeza das peças. Interessando-se pelo assunto. é solicitado junto ao Secretário Executivo do PRESERVE na SR-6 para participar de cursos de con-

conservação e preservação museológica.

Nome: Alcemir Lopes Fogaça

Matrícula: 60014431-3

Responsável pela limpeza de banheiros, praça e depósito onde se localiza a parte administrativa, reserva técnica, depósito de materiais e cozinha.

É o representante dos Auxiliares de Serviços Gerais junto à Museóloga. Os pedidos de material e controle dos mesmos também são suas atribuições.

- Agentes Especiais de Segurança

Nome: André Carlos Brangaitis

Matrícula: 60014512-3

Nome: Ruy Lehdermann

Matrícula: 60014514-X

Nome: Waldemar Lopes Oliveira

Matrícula: 60014502-6

Nome: João Luís C. D. Santos

Matrícula: 60014513-1

Nome: Marco Antonio Freitas Simão

Matrícula: 60014517-4

Para a formação do quadro de pessoal que trabalharia no Centro de Preservação da História da Ferrovia no Rio Grande do Sul, foram solicitados 6 (seis) Agentes Especiais de Segurança, porém, foram admitidos somente 5 (cinco). Durante o dia permanecem 2 (dois) Agentes Especiais de Segurança, sendo quem 1 (um) faz o horário comércail e o outro reveza-se com os demais colegas.

A segurança é feita pelo seguinte sistema:

- Um Agente Especial de Segurança fica na guarita de entrada e o outro circula pelas áreas que compõem o Museu do Trem (estação - exposição permanente, pátio, carros de passageiros e locomotivas, praça e depósito).

RELATÓRIOS DO CPHFRGS DOS ANOS 1985, 1986, 1987, 1988 E 1989
RELATÓRIO MAR./DEZ. 1985

 **REDE FERROVIÁRIA FEDERAL S.A.**
 Superintendência Regional Porto Alegre

IG-35-A

RELATÓRIO ANUAL DO CENTRO DE PRESERVAÇÃO DA HISTÓRIA DA
 FERROVIA NO RS - MUSEU DO TREM .1985/1986

O Centro de Preservação da História da Ferrovia no RS - Museu do Trem, localizado na Rua Lindolfo Collor em São Leopoldo, foi inaugurado aos nove dias do mês de março de mil novecentos e oitenta e cinco fazendo parte do Programa de Preservação do Patrimônio Histórico do Ministério dos Transportes - PRESERVE.

Principais Objetivos:

- Conscientizar a população face a necessidade de conservar e preservar bens culturais (móveis e imóveis).
- Integrar o Museu na comunidade em que está inserido através do desenvolvimento de atividades educativo-culturais.
- Fazer reconhecimento do material histórico-ferroviário encontrado em recintos ferroviários do Estado.
- Estimular funcionários e ex-funcionários da RFFSA a doarem materiais históricos através de transferência ou doações particulares.
- Incentivar funcionários do Museu para participação em cursos, palestras, simpósios, congressos, etc da área museológica.

Atividades Desenvolvidas:

- Foram tombadas 1903 peças históricas (172 documentos, 752 fotografias e 979 objetos).
- Através de doações particulares e transferências foram recebidas 21 peças sendo enviadas cartas de agradecimento a todos os doadores.
- Para conhecer o material histórico-ferroviário foram visitadas as seguintes estações: Getúlio Vargas, Erebangó, Quatro Irmãos, Cruz Alta, Santa Maria, Uruguaiana, Rio Grande, Pelotas e Alegrete. Materiais destas estações foram solicitados através de memorandos.
- Atendimento ao público: 113 instituições educacionais e culturais (particulares e públicas) foram atendidas através de visitas guiadas.
- Orientação a grupos de estudantes do Curso de Comunicação Social da Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul (PUCRS) para desenvolvimento de projeto da Área de Relações Públicas em Museus.

Entrevista sobre importância do Museu para a comunidade a estudantes de Comunicação Social da Universidade do Vale do Rio dos Sinos (UNISINOS). Trabalho final de curso.

Recepção a profissionais da área de jornalismo e publicidade que aproveitaram o recinto ferroviário para desenvolvimento de suas atividades.

Levantamento histórico fotográfico (pesquisa de época 1920/30 estações de trem) para equipe do filme cinematográfico *Sonho Sem Fim*.

Exposição em comemoração ao Sesquicentenário da Revolução Farroupilha - 150 Anos. Período: junho. Total de público visitante : 1.846. Promoção: RFFSA/SAMRIG.

Elaboração e montagem de exposição no Trem da Cultura, edição Farroupilha que percorreu 22 cidades do interior do Rio Grande do Sul. Período: abril, maio, junho e novembro. Total de público - visitante: 229.074. Promoção: RFFSA e Subsecretaria de Cultura.

Montagem de exposição no Trem da Cultura, edição Farroupilha em duas feiras: VIII EXPOINTER e Exposição do Sesquicentenário da Revolução Farroupilha. Estas aconteceram no Parque de Exposições Assis Brasil em Esteio/RS. Período: agosto e dezembro. Total de público visitante: 56.653. Promoção: RFFSA e Subsecretaria de Cultura.

Participação de funcionários do Museu no Simpósio de Conservação e Restauração (Porto Alegre), no Congresso Nacional de Museus (São Paulo), no Encontro Sul Riograndense de Museus (Bagé) e no Curso de Fotografia (Porto Alegre).

O Museu do Trem encerra o ano de 1985 com um total de 20.430 visitantes, público este registrado no livro de presença.

O CENTRO DE PRESERVAÇÃO DA HISTÓRIA DA FERROVIA NO RS -
MUSEU DO TREM FRENTE A COMUNIDADE

Sabendo-se que Museu é uma instituição permanente, sem fins lucrativos, aberta ao público, a serviço da sociedade e seu desenvolvimento, que coleta, conserva, pesquisa, comunica e expõe para proposta de estudo e educação, destacando a evidência material do homem e seu meio ambiente, nossa proposta de trabalho não poderia fugir a esta definição.

Para desenvolvermos nossas atividades entramos em contato com a comunidade escolar que nesta primeira etapa era o nosso público-alvo e objetivo maior.

Recebemos durante estes oito primeiros meses oitenta (80) escolas.

Como o Museu ainda apresenta uma infra-estrutura não adequada ao desenvolvimento de um trabalho mais detalhado, isto é, mais específico, as escolas são atendidas através de visitas guiadas onde nosso objetivo é mostrar ao público-alvo a história ferroviária no Brasil e principalmente no nosso Estado e levar este público a interessar-se em preservar nossos bens móveis e imóveis.

A não especificidade colocada anteriormente não atingiu a função do Museu dentro da definição citada por ser o mesmo uma instituição cultural nova dentro da comunidade em que está inserido, porém, a partir de agora quando o Museu completará um ano de existência começamos a sentir a necessidade de desenvolvermos atividades culturais e educativas mais elaboradas.

Para o desenvolvimento destas atividades precisamos de espaços fechados, iluminação adequada, instrumentos técnicos, etc, que comentaremos a seguir para um melhor entendimento.

A ILUMINAÇÃO DO CENTRO DE PRESERVAÇÃO DA HISTÓRIA DA FERROVIA
NO RS - MUSEU DO TREM

De acordo com o projeto elaborado pelos técnicos e engenheiros responsáveis pela obra de reconstrução da Estação de São Leopoldo, a iluminação da área seria feita com postes antigos em harmonia com o espaço e a própria arquitetura do prédio.

Os postes de iluminação seriam conseguidos com a Prefeitura Municipal de São Leopoldo e a instalação seria feita pelo Departamento de Eletrotécnica.

Os contatos realizados foram infrutíferos e nada foi solucionado. Portanto, o Centro de Preservação da História da Ferrovia no RS continua com sua instalação elétrica provisória, prejudicando, inclusive, o sistema de segurança da área.

Nos carros expostos no pátio do Museu também deverá ser instalada a iluminação elétrica.

O MATERIAL RODANTE A SER EXPOSTO

Em visita ao Centro de Preservação da História da Ferrovia no RS - Museu do Trem o Senhor Presidente da RFFSA, Osiris Stenghel Guimarães verificou a necessidade da exposição de máquinas a vapor e outros materiais de grande porte, que são fundamentais à tipologia de Museu que nosso Centro de Preservação se propõe, isto é, um Museu Ferroviário.

Através de contato "in loco" verificamos que nas Oficinas do Km 3, em Santa Maria encontra-se uma locomotiva a vapor com tender, um vagão da Compagnie Auxiliare de Chemins de Fer au Brésil e um locomóvel. Material este de grande importância, mostrando parte da nossa história e que viria tornar mais completo o nosso acervo.

Solicitamos o material acima, em 16 de junho de 1985 mas não obtivemos resposta.

Com o mesmo objetivo, isto é, dotar o Museu de material de grande porte e valor histórico, fizemos as seguintes solicitações sem que até a presente data tenhamos obtido sucesso:

1. Transferência da locomotiva nº 520 do pátio da Superintendência Regional Porto Alegre para o Museu do Trem. Esta locomotiva tracionou o "Trem da Vitória", transportando o Dr. Getúlio Vargas até Marcelino Ramos.

2. A completa restauração de duas máquinas diesel B12 já que algumas estão desativadas, e foram estas máquinas as primeiras exportadas pelo Canadá e as primeiras máquinas diesel a circular no RS. Uma máquina ficaria no lugar da locomotiva nº 520 e a outra iria para o Museu.

.../

A restauração deste material deve ser supervisionada pelo Sr. Irajá Brambilla, Desenhista I do Departamento de Mecânica da Superintendência de Operações.

3. Como sabemos, para os atos inaugurais do Centro de Preservação da História da Ferrovia no RS, a locomotiva nº 11 foi restaurada às pressas. Portanto, sua restauração está sendo quase que urgente, já que, todo o seu madeiramento está apodrecido tornando-se um risco para o público visitante.

Solicitamos portanto os trabalhos de nossos colegas das Oficinas de Diretor Pestana para a sua imediata recomposição.

4. Solicitamos também o imediato fechamento de goteiras nos carros expostos no pátio, serviço este que também pode ser prestado por funcionários de Diretor Pestana.

A SEGURANÇA DO MUSEU

A falta de funcionários da área de segurança é por nós tratada com certa preocupação.

Sabemos porém que a Empresa não dispõe de imediato de pessoal para completar o quadro de funcionários do Centro de Preservação da História da Ferrovia no RS.

Em contato feito com o Sr. Mario Roque Von Diemen, Chefe do Departamento Regional de Segurança Patrimonial a museóloga responsável solicitou uma maior integração dos Agentes Especiais de Segurança com o próprio local onde trabalham, ficando acertado que serão realizadas reuniões mensais dos mesmos com a museóloga e seus supervisores para o bom desenvolvimento e conscientização de suas funções.

RELATÓRIO ANUAL - 1986

CENTRO DE PRESERVAÇÃO DA HISTÓRIA DA
FERROVIA NO RS - MUSEU DO TREM 1986

Principais objetivos:

- Conscientizar a população face a necessidade de conservar e preservar bens culturais (móveis e imóveis).
- Integrar o Museu na comunidade em que está inserido através do desenvolvimento de atividades educativo-culturais.
- Fazer reconhecimento do material histórico-ferroviário em contrado em recintos ferroviários do Estado.
- Estimular funcionários e ex-funcionários da RFFSA a doarem materiais históricos através de transferências ou doações particulares.
- Incentivar funcionários do Museu para participarem em cursos, palestras, simpósios, congressos, etc. da área museológica.

Atividades desenvolvidas:

- Projeto educativo envolvendo crianças de 01 a 06 anos. Título do projeto: Brincando se aprende. Duração 15.12.85 a 31.01.86.
- Projeto educativo-cultural atingindo público generalizado com especial atenção às crianças. Título do Projeto: Museu do Trem está de aniversário. Duração: 09.03.86 a 09.04.86.
- Projeto educativo-cultural com exposição temporária de trabalhos realizados por crianças de 6ª e 7ª série do Grupo de Artes da Escola Estadual de 1ª Grau Visconde de São Leopoldo. Duração: 17.07.86 a 17.09.86.
- Atendimento através de visitas guiadas às Instituições educativas e culturais durante todo o ano.
- Participação do Centro de Preservação da História da Ferrovia no Rio Grande do Sul em diversas atividades desenvolvidas pela comunidade de São Leopoldo, como: Semana da Pátria e Semana da Cidade.

Trabalhos Técnicos Desenvolvidos:

- Acervo Peças
Foram tombadas 61 peças e feita a limpeza técnica em todo o acervo formado por 1.034 objetos já catalogado.
- Acervo Documentos:
Encontra-se na fase organizacional face ao grande número de material que encontra-se no Museu.
A fase organizacional compreende guarda em locais apropriados (mapotecas, arquivos e armários de aço) e limpeza técnica.
- Acervo Fotográfico:
Foram tombadas 1.160 fotografias guardadas em 212 pastas, por assunto, conforme fichas de catalogação técnica.
- Restauração dos álbuns fotográficos expostos na exposição permanente.

Material Rodante:

- O Centro de Preservação da História da Ferrovia no RS recebeu em agosto três carros de passageiros adaptados para fins recreativos e culturais.

Acervo Doado ou Transferido:

- Foram recebidas 12 peças e o conjunto de louças que pertencia ao serviço de bordo do Trem Minuano.
- Documentos vieram para o Museu transferidos de um Depósito da RFFSA em Diretor Augusto Pestana assim como fotografias de procedência particular

Pessoal:

- O quadro funcional do Centro de Preservação da História da Ferrovia no RS apresenta uma Museóloga, cinco Agentes de Administração e três Auxiliares de Serviços Gerais. Portanto um Agente de Administração encontra-se em licença de saúde desde 1985, um Agente de Administração desligou-se da Empresa em dezembro de 1986, e um Auxiliar de Serviços Gerais foi aprovado para outra função em concurso interno realizado também em dezembro, logo, houve um decréscimo de produção devido a falta de funcionários.

RELATÓRIO ANUAL - 1987

 REDE FERROVIÁRIA FEDERAL S.A.
Superintendência Regional Porto Alegre

IG-35-A

- 2 -

CENTRO DE PRESERVAÇÃO DA HISTÓRIA DA FERROVIA NO RS - MUSEU DO TREM
RELATÓRIO ANUAL-1987

PRINCIPAIS OBJETIVOS:

- Conscientizar a população face a necessidade de conservar e preservar bens culturais (móveis e imóveis).
- Integrar o Museu na comunidade em que está inserido através do desenvolvimento de atividades educativo-culturais.
- Fazer reconhecimento do material histórico-ferroviário encontrado em recintos ferroviários do Estado.
- Estimular funcionários e ex-funcionários da RFFSA a doarem materiais históricos através de transferências ou doações particulares.
- Incentivar funcionários do Museu para participarem em cursos, palestras, simpósios, congressos, etc da área museológica.

ATIVIDADES DESENVOLVIDAS:

- Férias programadas da Pirelli-visita guiada e recreação. Duração: janeiro/87 e fevereiro/87.
- Projeto Educativo-cultural: I Exposição Filatélica Sobre a História Através do Selo. Período: 01.08.87 a 08.08.87.
- Projeto Cultural: I Exposição de Arte Fotográfica com Tema Ferroviário. Período: 19.08.87 a 20.08.87.
- Projeto Educativo: Dia da Independência: Vamos Pintar? Período: 01.09.87 a 14.09.87.
- Projeto Educativo-cultural: Plantar Hoje, Colher Amanhã. Data: 21.09.87
- Exposição Temporária-Atividade Extra Muro: Preservando Nossa Memória. Período: 26.09.87 a 28.09.87
- Projeto Cultural: Passeio com Convidados a Ferrovia do Vinho. Data: 27.09.87.
- Projeto Educativo-cultural: Exposição Temporária-RFFSA 30 Anos de Ferrovia. Período: 29.09.87 a 29.12.87.
- Projeto Educativo-cultural: Projeção Audio-visual "A Arte da Terra" Data: 06.10.87.
- Atendimento através de visitas guiadas às Instituições educativas e culturais durante todo o ano.

- Participação do Centro de Preservação da História da Ferrovia no Rio Grande do Sul em diversas atividades desenvolvidas pela comunidade de São Leopoldo, como: Semana da Pátria e Semana da Cidade.

TRABALHOS TÉCNICOS DESENVOLVIDOS:

- Acervo Peças:
O tombamento de peças foi todo catalogado, sendo feita limpeza técnica periodicamente.
- Acervo Documentos:
Em fase organizacional face ao grande número de material e falta de pessoal e material.
- Acervo Fotográfico:
Fotografias estão todas catalogadas. Dando continuidade aos trabalhos e a outros tipos de material que compõe o acervo fotográfico.
- Total de acervo tombado: 3552

MATERIAL RODANTE:

- O Centro de Preservação da História da Ferrovia no RS recebeu em janeiro uma Locomotiva Diesel 6009 de Diretor Pestana, em junho um jipe e uma bicicleta de linha e em agosto um rema-rema.

ACERVO DOADO OU TRANSFERIDO:

- Foram doados livros, documentos, fotografias, carimbos, passagens, selos, revólver, máquina de calcular, furador, clichê e grampeador.

PESSOAL:

- O quadro pessoal do Centro de Preservação da História da Ferrovia no RS apresenta uma Museóloga, três Agentes de Administração, dois Auxiliar de Serviços Gerais e um Artífice de Obras.

NÚMERO DE VISITANTES E INSTITUIÇÕES:

- O ano de 1987 apresentou um total de 20420 visitantes e 99 instituições, conforme quadro abaixo:

| <u>Mês</u> | <u>Visitantes</u> | <u>Instituições</u> |
|------------|-------------------|---------------------|
| Janeiro | 1084 | 01 |
| Fevereiro | 1302 | 01 |
| Março | 910 | 00 |

 **REDE FERROVIÁRIA FEDERAL S.A.**
Superintendência Regional Porto Alegre

IG-35-A

- 4 -

| <u>Mês</u> | <u>Visitantes</u> | <u>Instituições</u> |
|------------|-------------------|---------------------|
| Abril | 1525 | 05 |
| Maio | 1994 | 07 |
| Junho | 1776 | 12 |
| Julho | 2461 | 06 |
| Agosto | 1610 | 05 |
| Setembro | 3204 | 11 |
| Outubro | 2559 | 33 |
| Novembro | 1365 | 12 |
| Dezembro | 630 | 06 |
| Total | 20420 | 99 |

Fonte: RFFSA (1987a)

RELATÓRIO ANUAL - 1988

 **REDE FERROVIÁRIA FEDERAL S.A.**
Superintendência Regional Porto Alegre

IG-35-A

CENTRO DE PRESERVAÇÃO DA HISTÓRIA DA FERROVIA NO RS - MUSEU DO TREM

Relatório Anual - 1988

PRINCIPAIS OBJETIVOS:

- Conscientizar a população face a necessidade de conservar e preservar bens culturais (móveis e imóveis).
- Integrar o Museu na comunidade em que está inserido através do desenvolvimento de atividades educativo-culturais.
- Fazer reconhecimento do material histórico-ferroviário encontrado em recintos ferroviários do Estado.
- Estimular funcionários e ex-funcionários da RFFSA a doarem materiais históricos através de transferências ou doações particulares.
- Incentivar funcionários do Museu para participarem em cursos, palestras, simpósios, congressos, etc da área museológica.

ATIVIDADES DESENVOLVIDAS:

- Projeto Cultural: Turistas estrangeiros no Museu
Período: 19/01/88
Realização: UNISINOS/MUSEU DO TREM
- Projeto Cultural: Audio-visual "História da Ferrovia no RS"
Período: 14 a 22/04/88
Realização: DECOS6/MUSEU DO TREM
- Projeto Cultural: Visita da "Turma da Estação"
Período: 14/05/88
Realização: TURMA DA ESTAÇÃO/MUSEU DO TREM
- Projeto Cultural: Estudantes do curso "História Cultural do RS" ministrado pela Casa de Cultura Mario Quintana - Porto Alegre
Período: 26/05/88 e 16/06/88
Realização: CASA DE CULTURA MARIO QUINTANA/MUSEU DO TREM
- Projeto Extra-muro: Empréstimo de material histórico a Lojas Riachuelo SA - Porto Alegre

REDE FERROVIÁRIA FEDERAL S.A.
Superintendência Regional Porto Alegre

IG-35-A

- Impermeabilização das toldas dos carros de passageiros.
- Restauração da Locomotiva nº11, a vapor, exposta no recinto.

ACERVO DOADO OU TRANSFERIDO

- Foram doados documentos, fotografias e peças.
- O maior número de acervo recebido foi na área de documentos.

PESSOAL

- Até o mês de outubro, o Centro de Preservação da História da Ferrovia no RS - Museu do Trem apresentava no seu quadro uma museóloga, três agentes de administração, dois auxiliares de serviços gerais, um artífice de obras e quatro agentes de segurança.
- Atualmente o Museu do Trem conta no seu quadro com uma museóloga, duas agentes de administração e quatro agentes de segurança.

NÚMERO DE VISITANTES E INSTITUIÇÕES

- O ano de 1988 apresentou um total de 14350 visitantes e 79 instituições, conforme quadro abaixo:

| MÊS | VISITANTES | INSTITUIÇÕES |
|-----------|------------|--------------|
| Janeiro | 44 | 01 |
| Fevereiro | 371 | 00 |
| Março | 609 | 01 |
| Abril | 1461 | 07 |
| Maiο | 1712 | 05 |
| Junho | 1454 | 07 |
| Julho | 1781 | 05 |
| Agosto | 2305 | 17 |
| Setembro | 1301 | 10 |
| Outubro | 1483 | 09 |
| Novembro | 1230 | 14 |
| Dezembro | 599 | 03 |
| TOTAL | 14350 | 79 |

RELATÓRIO DE ATIVIDADES DO PRESERFE

- Centro de Preservação: História Ferroviária do RS-MUSEU DO TREM
- Localização: São Leopoldo/RS
- Endereço: Rua Lindolfo Collor, s/nº - Praça Mauá
- Telefone: (0512)921943
- Inauguração: 09 de março de 1985
- Horário de visitação: Terça à sexta-feira: 9:00-12:00/14:00-17:00
Sábado e domingo: 12:00-17:00
- Atividades desenvolvidas:
 - 1985
 - Março: Inauguração do Museu do Trem
 - Abril, junho, setembro e novembro: Atividade extra-muro: Trem da Cultura "Edição Farroupilha"
 - Julho: Exposição temporária: "Revolução Farroupilha"
 - Setembro: Atividade extra-muro: Trem da Cultura no Parque Assis Brasil em Esteio
 - Dezembro: Projeto Educativo "Brincando se Aprende"
 - 1986
 - Janeiro: Projeto Educativo: "Brincando se Aprende"
 - Março: Exposição temporária: "Museu do Trem Está de Aniversário"
 - Julho/setembro: Exposição temporária: "Desenhos Artísticos"
 - 1987
 - Janeiro/fevereiro: Visita guiada "Férias Programadas da Pirelli"
 - Setembro: - Exposição temporária "Arte Fotográfica-Tema Ferroviário"
 - Atividade educativa-cultural "Plantar Hoje, Colher Amanhã"
 - Atividade extra-muro: "Passeio na Ferrovia do Vinho"
 - Setembro/dezembro: Exposição temporária: "30 Anos de Ferrovia"
 - Setembro: - Atividade educativa-cultural: "Vamos Pintar"
 - Atividade extra-muro: Exposição temporária- "Preservando Nossa Memória"
 - Outubro: Projeção audio-visual: "A Arte da Terra"

| | | |
|-------------|------|----|
| Julho/87 | 2461 | 06 |
| Agosto/87 | 1610 | 05 |
| Setembro/87 | 3204 | 11 |
| Outubro/87 | 2559 | 33 |

- Prédios e peças:

Os prédios necessitam de pintura externa e interna.

As peças da Reserva Técnica na sua maioria devem ser restauradas.

Até 1987 já foram tombadas tecnicamente 3403 peças (objetos e material fotográfico). Porém, este material está guardado em local inapropriado, sendo necessário a construção da segunda etapa do Projeto Arquitetônico no recinto onde está localizado o Centro de Preservação da História da Ferrovia no RS, com extrema urgência, já que, não há condições mínimas para o desenvolvimento dos trabalhos. Condições estas, tanto técnicas, físicas e de pessoal.

- Quadro de recursos humanos

Uma Museóloga

Uma Agente de Administração - serviço burocrático

Duas Agentes de Administração - serviços técnicos educativos

Dois Auxiliares de Serviços Gerais

Um Artífice de Obras

Três Agentes de Segurança

Um Jardineiro

Uma Servente

- Plano de ação para 1988

- Restauração do material rodante exposto: Cz\$ 50.000,00 (cinquenta mil cruzados)

- Construção da segunda etapa do Projeto Arquitetônico:

≈50.143.622,00 (cinquenta milhões, cento e quarenta e três mil e seiscentos e vinte e dois cruzados)

- Restauração de peças: Cz\$ 50.000,00 (cinquenta mil cruzados)

- Compra de armários e arquivos de aço: Cz\$ 50.000,00 (cinquenta mil cruzados)

- Desenvolvimento de projetos educativos culturais: Cz\$ 50.000,00 (cinquenta mil cruzados)



REDE FERROVIÁRIA FEDERAL S.A.
Superintendência Regional Porto Alegre

- Estatística:

| <u>Mês/Ano</u> | <u>Visitantes</u> | <u>Instituições</u> |
|----------------|-------------------|---------------------|
| Março/85 | 3158 | 07 |
| Abril/85 | 2014 | 02 |
| Maio/85 | 2380 | 09 |
| Junho/85 | 2613 | 12 |
| Julho/85 | 3546 | 19 |
| Agosto/85 | 2096 | 19 |
| Setembro/85 | 1839 | 20 |
| Outubro/85 | 1428 | 09 |
| Novembro/85 | 935 | 14 |
| Dezembro/85 | 371 | 00 |
| Janeiro/86 | 537 | 01 |
| Fevereiro/86 | 459 | 01 |
| Março/86 | 1280 | 03 |
| Abril/86 | 1223 | 11 |
| Maio/86 | 1084 | 11 |
| Junho/86 | 1204 | 08 |
| Julho/86 | 1577 | 10 |
| Agosto/86 | 1696 | 08 |
| Setembro/86 | 1082 | 06 |
| Outubro/86 | 2098 | 31 |
| Novembro/86 | 992 | 03 |
| Dezembro/86 | 765 | 06 |
| Janeiro/87 | 1084 | 01 |
| Fevereiro/87 | 1302 | 01 |
| Março/87 | 910 | 00 |
| Abril/87 | 1525 | 05 |
| Maio/87 | 1994 | 07 |
| Junho/87 | 1776 | 12 |

Fonte: RFFSA (1988).

RELATÓRIO ANUAL - 1989

 **REDE FERROVIÁRIA FEDERAL S.A.**
Superintendência Regional Porto Alegre

IG-35-A

CENTRO DE PRESERVAÇÃO DA HISTÓRIA DA FERROVIA NO RS - MUSEU DO TREM
RELATÓRIO ANUAL - 1989

PRINCIPAIS OBJETIVOS:

- Conscientizar a população face a necessidade de conservar e preservar bens culturais (móveis e imóveis).
- Integrar o Museu na comunidade em que está inserido através do desenvolvimento de atividades educativo-culturais.
- Fazer reconhecimento do material histórico-ferroviário encontrado em recintos ferroviários do Estado.
- Estimular funcionários e ex-funcionários da RFFSA, a doarem materiais históricos através de transferências ou doações particulares.
- Incentivar funcionários do Museu para participarem em cursos, palestras, simpósios, congressos, etc da área museológica.

ATIVIDADES DESENVOLVIDAS:

- Nenhum projeto educativo-cultural foi desenvolvido durante o ano de 1989, face a contenção de despesa exigida pela SR6.
- Atendimento de escolas e instituições afins, através de visitas guiadas.
- Atendimento a pesquisadores (educadores, historiadores, arquitetos, etc).
- Atendimento ao pessoal ligado aos meios de comunicação que, no recinto estiveram para gravação de comerciais.

TRABALHOS TÉCNICOS DESENVOLVIDOS:

- Acervo Peças:
 - Limpeza periódica do acervo.
 - Levantamento do material não tombado com identificação para futuro tombamento.
 - Recebimento de peças de Rio Grande e Porto Alegre (classificação e triagem).
- Acervo de Documentos:
 - Fichamento técnico.
- Acervo Fotográfico:
 - Conclusão do tombamento de acervo recebido em 1985.
 - Tombamento de acervo recebido durante 1989.

MATERIAL RODANTE:

- Restauração do madeiramento e ferragem dos carros de passageiros expostos no recinto.

ACERVO DOADO OU TRANSFERIDO:

- Foram doados documentos, fotografias e peças.
- O maior número de acervo recebido foi na área de documentação através de transferência.

PESSOAL:

- Até o mês de junho o Centro de Preservação da História da Ferrovia no RS - Museu do Trem apresentava no seu quadro uma museóloga, duas agentes de administração e quatro agentes de segurança.
- Atualmente o Museu do Trem conta no seu quadro com uma museóloga, uma agente de administração e quatro agentes de segurança.

NÚMERO DE VISITANTES E INSTITUIÇÕES:

- O ano de 1989 apresentou um total de 13018 visitantes e 94 instituições, conforme quadro abaixo:

| <u>Mês</u> | <u>Visitantes</u> | <u>Instituições</u> |
|------------|-------------------|---------------------|
| Janeiro | 739 | 01 |
| Fevereiro | 66 | - |
| Março | 400 | 02 |
| Abril | 1265 | 10 |
| Maio | 1226 | 09 |
| Junho | 1465 | 10 |
| Julho | 2165 | 12 |
| Agosto | 1654 | 15 |
| Setembro | 1626 | 12 |
| Outubro | 1335 | 15 |
| Novembro | 838 | 07 |
| Dezembro | 239 | 01 |
| Total | 13018 | 94 |

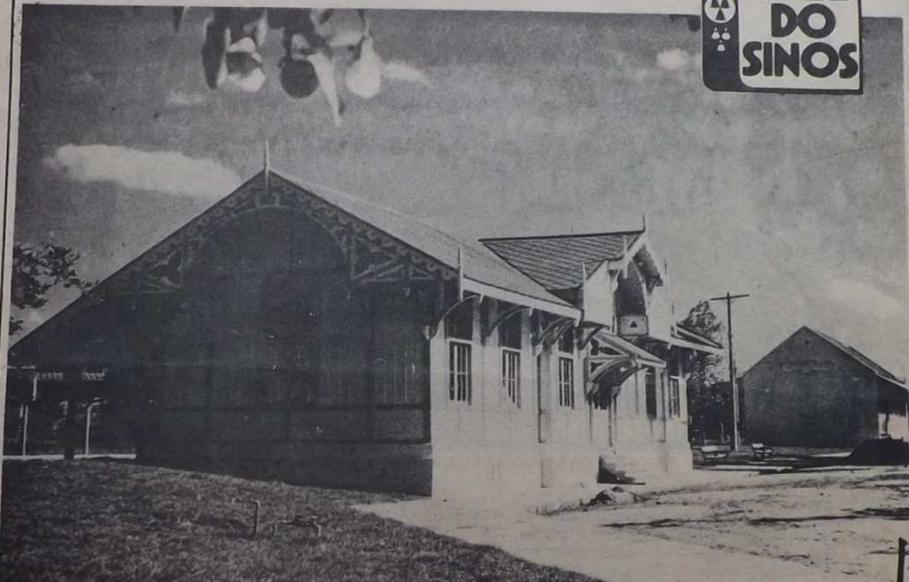
ANEXO G - NOTÍCIAS DE JORNAIS

CADERNO ESPECIAL – MUSEU DO TREM

Jornal VS, 26 de fevereiro de 1985.

MUSEU DO TREM

São Leopoldo, 26 de fevereiro de 1985



VALE DO SINOS

A história da ferrovia gaúcha tem sua sede em São Leopoldo. A antiga estação ferroviária da cidade foi transformada em Museu do Trem, com inauguração programada para a segunda quinzena de março. Estrada de ferro pioneira da então Província de São Pedro, a estação retoma sua antiga fisionomia, reabrindo suas portas àqueles que se interessam pela história da ferrovia. São Leopoldo abriga hoje o Centro de Preservação da História da Ferrovia do Rio Grande do Sul.

Lajes pré-moldadas

- Artefatos de Concreto
- Blocos de Alvenaria
- Postes de Concreto Armado
- Tubos de Concreto

Materiais de 1ª qualidade e a garantia de quem conhece o produto, pois afinal são os mesmos que usamos em nossas obras.



CONSTRUÇÕES E INDÚSTRIA DO GRUPO RTS.
 Independência, 1066
 Fones: (0512) 92-3754 – 92-1394 – 92-4832
 São Leopoldo – RS

SL abriga história da ferrovia gaúcha



Telhado lembra as antigas telhas de ardósia

Transformada em Museu do Trem desde 26 de novembro de 1976, a Estação Ferroviária de São Leopoldo iniciava, então, uma nova caminhada que a levaria, neste ano de 1985, a transformar-se no Centro de Preservação da História da Ferrovia do Rio Grande do Sul.

A velha estação, que desde 1874 integrava-se à vida econômica da região e que fazia parte da estrada de ferro pioneira da então Província de São Pedro, retoma hoje sua antiga fisionomia e reabre suas portas àqueles que se interessam pela história da ferrovia.

O PRÉDIO

Os ingleses que empreitaram a Estrada de Ferro Porto Alegre-Novo Hamburgo, sob o comando de John Mac Ginity, trouxeram desde a Inglaterra os prédios que

abrigaram respectivamente as estações de Porto Alegre e São Leopoldo. Arquitetura singular dos mesmos testemunhava esta origem, sendo que em São Leopoldo conservaram-se até os dias atuais as características primitivas. Assim, quando o Programa Preserve, do Ministério dos Transportes em andamento na RFFSA optou preservá-lo, levou em consideração, entre outros aspectos, o pioneirismo por ele representado, a iminência da passagem, sobre sua área, do Trem Metropolitano da Trençurb e o carinho com que a comunidade de São Leopoldo sempre demonstrou com o seu patrimônio cultural.

Esses fatores, aliados ao fato da Estação já abrigar o Museu do Trem desde 1976, determinaram seu projeto de reconstrução.

Ainosfer

**MATERIAL P/
SERRALHERIAS**

Grande variedade em ferros p/serralheiros
Retalhos de ferros em geral, chapas de ferro
para construção, vigas, tubos, mecânicos etc.
Serviço de Oxicorte de chapas manual e mecânico.

OBS. Possuímos também o melhor preço p/compras de sucatas Industriais.

Ainosfer

**Comércio e Representações
de Ferro, Aço e Sucata Ltda.**

BR 116 N° 796 Fone 92-3622 São Leopoldo — RS

Reconstrução exigiu pesquisas detalhadas

Iniciada em 1872, a reconstrução do prédio da estação de São Leopoldo demandou pesquisas que pudessem informar suficientemente a intervenção que se fazia necessária para a retomada de sua fisionomia original. A inexistência de plantas e projetos e a localização de fotos do século passado, determinaram a desmontagem de detalhamento de cada elemento. Desta forma, os marceneiros iniciaram o trabalho artesanal de reconstrução, respeitando volumes, espessura, desenho e material de cada peça removida. O projeto de reconstrução foi evoluindo sendo localizado no desmonte do telhado, uma antiga telha de ardósia que originou a forma das que hoje recobrem o prédio, e que são de cimento amianto.

Por não haver qualquer indício de detalhes dos lambrequins que haviam sido retirados, os restauradores dedicaram-se a um trabalho de composição por fotografia e ajuste das peças, uma a uma, quando de sua fabricação e encaixe.

Na sua evolução, o projeto incluiu a praça frente ao prédio, sendo pro-



Muito trabalho na restauração

gramado o entorno do mesmo, com o lançamento de linha em bitola métrica e dormentação em madeira, ajardinamento, construção de um banheiro público e garantia de segurança.

MATERIAL EXPOSTO

Vagões ferroviários restaurados nos moldes da VFRGS, uma locomotiva a vapor, bancos de estação e uma balança fazem parte da exposição externa. Internamente foi programa-

da uma exposição de peças da operação ferroviária, desde modelos em madeira utilizados na fundição de peças das antigas locomotivas, que a estrada produzia para diminuir a importação, partes de sistemas de comunicação, sinalização, aparelhos e ferramentas de via permanente, bem como painéis que contam a evolução das ferrovias no mundo, no Brasil e no Rio Grande do Sul.

Para manuseio do público foram montados cin-

do álbuns de fotos antigas que incluem arquitetura, locomotivas, carros e vagões, obras de arte, o ferroviário e restauração do prédio da Estação de São Leopoldo.

No Museu será colocada à venda o catálogo do Centro de Preservação da História da Ferrovia, no qual é contada a evolução deste meio de transportes no Rio Grande do Sul, desde seus primórdios até os dias atuais e que é documentada por fotografias de rara beleza.

esmeralda
MATERIAIS DE CONSTRUÇÃO LTDA.

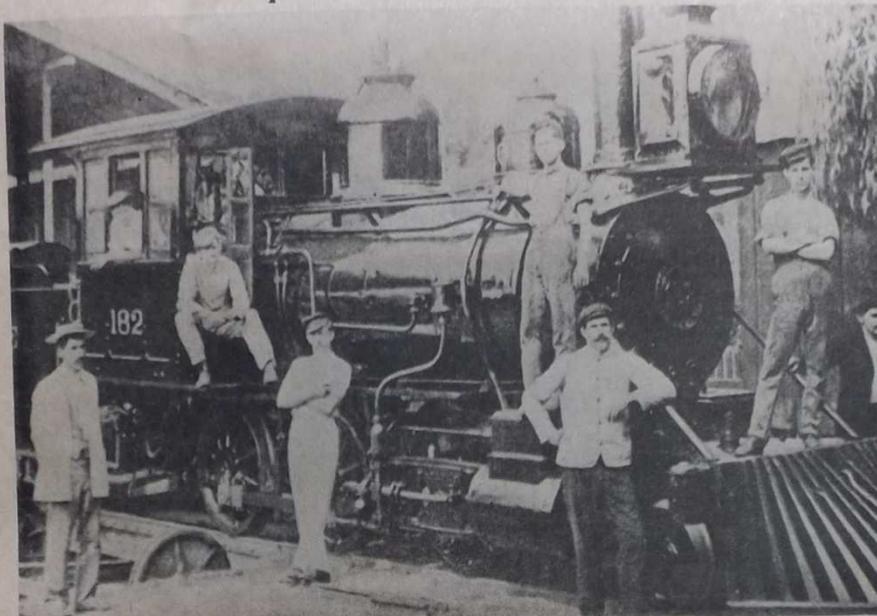
A Madeireira Esmeralda orgulha-se em ter fornecido madeiras selecionadas para tão importante obra cultural que fará parte da história de nossa cidade

SÃO LEOPOLDO — FONE: 92-1422
SAPUCAIA DO SUL — FONE: 73-1461
MATRIZ: Av. JOÃO ALBERTO, 304 S.L.
FILIAL: Rua OTÁVIO SANTOS, SAPUCAIA DO SUL



O MATERIAL DE CONSTRUÇÃO QUE NÃO PESA NO SEU BOLSÃO MAS PESA NO CAMINHÃO

A primeira estrada de ferro



Oticina de São Leopoldo, à época da Auxiliare. Ao centro e em pé Theobaldo Kruse que aprendeu o ofício de mecânico. Estabeleceu-se mais tarde em uma fábrica de máquinas próxima a estação da cidade

Ao fazer a retrospectiva da ferrovia no Rio Grande do Sul, através da exposição de peças da operação ferroviária, o Centro Preservação da História da Ferrovia do Rio Grande do Sul obrigou-se, também a contar a história que se iniciou anos antes da inauguração da primeira estrada de ferro na Província de São Pedro. Nela, consta as gestões da Assembléia Provincial, exigências do comércio e da população, e que continua sendo escrita pelos ferroviários que hoje integram a Superintendência Regional-Porto Alegre na RFFSA.

A PRIMEIRA ESTRADA

A Província de São Pedro do Rio Grande do Sul inaugurou em 14 de abril de 1874 seus primeiros 33,756 quilômetros de estrada de ferro. Ela ligou sua capital, Porto Alegre, à próspera colônia alemã de São Leopoldo,

tendo origem na Lei Provincial número 599, datada em 10 de janeiro de 1867. Foi empreitada pelo inglês John Mac Ginity que, para construí-la, organizou em Londres a Teh Porto Alegre and New Hamburg Railway Brazilian Company Limited. A 1º de janeiro de 1876 foi inaugurado o prolongamento da estrada até Novo Hamburgo, alcançando a estrada 43, 426 quilômetros de extensão. Depois, a estrada desenvolveu-se até Taquara do Novo Mundo, Gramado e Canela.

Como não era de fácil navegação, o Rio dos Sinos tornou-se um tanto quanto inviável para o transporte, fazendo com que a locomoção entre a capital e a colônia alemã se desse por terra. A ferrovia viria a se constituir em um empreendimento destinado a promover esta ligação da capital com a região de São Leopoldo, com um serviço de trens rápidos, seguro e econômico.

grupo oliva
SÃO LEOPOLDO

"NA INAUGURAÇÃO DO MUSEU DO TREM
NÓS DO GRUPO OLIVA NOS UNIMOS À
RFFSA EM MAIS ESTA INICIATIVA
PIONEIRA EM NOSSO ESTADO. PARABÊNS."

OLIVA – Materiais de Construção

PREÇO, QUALIDADE E GARANTIA
Rua Lindolfo Collor, 684
Fone: 92-5522 – São Leopoldo

**OLIVA – Construções e Empreendimentos
Imobiliários Ltda.**

Construções Residenciais,
Comerciais e Industriais
Rua Lindolfo Collor, 670
Fone: 92-5522 – São Leopoldo

Novas estradas

Imediatamente após a iniciativa provincial que autorizou a construção da Porto Alegre — Novo Hamburgo, o Império Brasileiro cede privilégio pela lei 2.397, de 10 de agosto de 1873, a quem se interessasse pela construção de duas novas estradas de ferro que viariam ligar o porto marítimo de Rio Grande à zona carbonífera de Bagé e a capital do Estado à fronteira argentina, alcançando Uruguaiana.

A estrada de ferro Rio Grande-Bagé foi inaugurada a 2 de dezembro de 1884, pela Southern Brazilian Rio Grande do Sul Railway Company, que se fundira anos antes com a Campagnie Impériale de Chemins de Fer du Rio Grande do Sul a



Revolução de 30: breve parada na estação de Marcelino Ramos

qual se organizara inicialmente para construí-la, com a desistência de seu primeiro empreiteiro.

A Estrada de Ferro Porto Alegre-Uruguaiana, passando por Santa Maria, levou

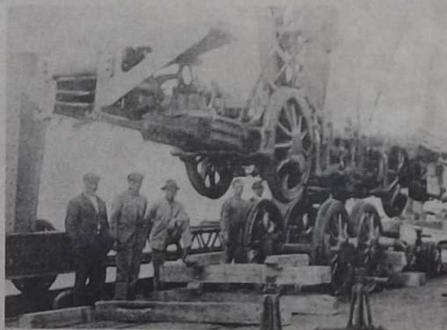
37 anos para ser concluída, o que veio a ocorrer em 1911, quando já estava sendo administrada pela Cia. Auxiliaire de Chemins de Fer au Brésil, que a partir de 1898 passara a arrendar todas

as estradas de ferro federais no Rio Grande do Sul. Em 1900, a Rio Grande-Bagé a ela veio entroncar-se, tendo em vista a autorização de seu prolongamento até Cacequi.

Outras ligações

Quando o Império Brasileiro vivia seus últimos anos contempla a Província de São Pedro com novo decreto, o de número 10.342, de 9 de novembro de 1889, que permite a construção de uma estrada de ferro que viesse ligar o Paraná ao Rio Grande do Sul. Neste Estado, tendo Santa Maria como ponto inicial, a estrada alcançou Cruz Alta em 1894 e Marcelino Ramos em 1910, vindo então a articular-se com linha procedente de Santa Catarina, mais tarde São Paulo.

Participaram da construção a Compagnie de Chemins de Fer Sud Ouest Brazilian, a Cia. Industrial dos Estados Unidos do Brasil, a Cia. São Paulo Rio Grande e, no ramal que fez parte do conjunto da Estrada e que ligou Cruz Alta a Ijuí, depois Santa Rosa, o 2º Batalhão de Engenharia do Exército.



Chegada de locomotiva no porto de Rio Grande

**EM MARCO A NOVA GERAÇÃO
VAI COLOCAR A VENDA UM PRODUTO QUE VAI
SOLUCIONAR MUITOS CONTRATEMPOS**

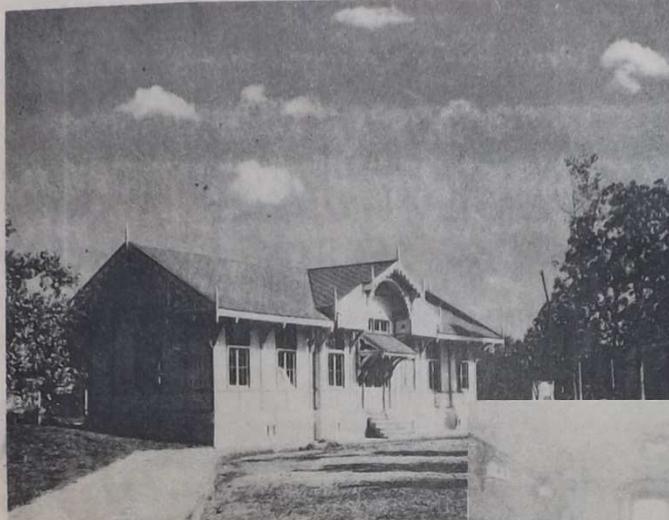
AGUARDE!

NOVA GERAÇÃO IMÓVEIS LTDA.



Rua Independência 760 — Fone 92-4931
São Leopoldo
CRECI 3809

Novos caminhos



Os
primeiros
vagões



A estação

restaurada

O Rio Grande do Sul procedeu a progressão de suas estradas com a construção de linhas secundárias e ramais alimentadores das linhas troncos. Quando da emancipação pelo Estado, em 1920, a criação da Viação Férrea do Estado do Rio Grande do Sul — UFRGS, para administrá-las, já haviam sido construídos 2.328.200 quilômetros de linhas em tráfego pleno, acrescidos anos após com mais 1.087.480 que se encontrariam em tráfego provisório a época, ou em fase de construção.

Grandes projetos de obras do início deste século somente foram concluídos quando as estradas já se encontravam sob a administração da Rede Ferroviária Federal S.A., que no Rio Grande do Sul foram revertidas à União em 1959. Assim, na década de 70 foram inauguradas a ligação Roca Sales-Passo Fundo e o Tronco Sul,

deste restando inconcluso apenas o trecho Porto Alegre-Pelotas, de seu projeto original.

Hoje, a Superintendência Regional-Porto Alegre da RFFSA, investe apenas na retificação dos traçados de suas instalações fixas e na melhoria geral do parque de material rodante (carros e vagões) e de tração (locomotivas), reforçando pontes, aumentando a capacidade das linhas.

Isso coloca em uma rápida retrospectiva a história da evolução ferroviária no Rio Grande do Sul, que é contada em detalhes no Catálogo do Centro de Preservação, que os interessados poderão usufruir assim que for inaugurado o Museu do Trem na segunda quinzena de março.



Prefeitura Municipal de São Leopoldo

O Museu do Trem traz para São Leopoldo a preservação do patrimônio histórico e claras conseqüências culturais da sua diária, agora em nossa cidade.

COMUNIDADE, TRABALHO
E SOBERANIA DA PESSOA



Administração: Waldir Schmidt
Vice: Harld Leichtweis

RESTAURAÇÃO DO MUSEU DO TREM TERMINA NESTA SEMANA

Jornal VS, 31 de janeiro de 1985.

6 CIDADE Jornal Vale do Sinos, quinta-feira, 31 de janeiro de 1985

Restauração do Museu do Trem termina esta semana

São Leopoldo ganhará em breve um dos mais importantes museus do Estado. É o Museu do Trem que reunirá toda a história da Rede Ferroviária no Rio Grande, desde a implantação da primeira estrada em 1874.

Há quem possa perguntar a razão desta cidade, que hoje não tem mais trem cortando seu leito, sediar um museu deste tipo. Para quem não sabe, é importante contar que foi justamente a linha entre Porto Alegre e São Leopoldo a primeira a ser implantada no Rio Grande do Sul. Justamente ela foi uma das mais importantes linhas dos muitos anos, pois por aqui tinham que passar todos os trens que ia e vinham da capital.

RESTAURAR

Hoje o museu está quase totalmente concluído. Além da restauração da antiga estação ferroviária da cidade, haverá um parque com loco-



Faltam apenas detalhes para concluir restauração

motivas e vagões representando a recuperação da imagem de nossas ferrovias. Este trabalho começou há quatro anos, quando o Preserv, órgão da RFFSA, decidiu salvar a estação que restava da primeira linha do Estado, já que a da capital havia sido destruída.

A linha foi construída

pelo engenheiro escocês John Mac Ginity. Ele importou da Inglaterra as estações que seriam colocadas nos dois extremos da então recém projetada estrada de ferro. Na verdade os ingleses não tinham uma noção muito correta da realidade daqui. As construções pré-montadas vieram revestidas de chapas de zinco

para proteger os prédios do ataque dos índios e suas flechas incendiárias. Esta é uma das muitas histórias que se contam da tal ferrovia. Contam também que uma terceira estação foi trazida, mas acabou servindo de moradia do construtor Mac Ginity, em Canoas. Também deste prédio não resta mais nada.

cluido. Além da re-
 construção da antiga estação fer-
 roviária da cidade, have-
 rá um parque com loco-

A linha foi construída das de chapas de zinco

História da ferrovia gaúcha ficará toda aqui

O trabalho de um museu não se limita a restauração de um prédio. Muitas vezes o mais importante é o que começa a partir daí. Em São Leopoldo irá funcionar um esforço bastante importante de restauração da memória das ferrovias do Estado. Para tanto uma equipe de nove pessoas estará trabalhan-

do na manutenção e pesquisa do acervo a ser trazido para cá.

Há muitos documentos abandonados atualmente na Estação Nilo Peçanha em Porto Alegre, que começarão a ser catalogados e guardados para que historiadores e pesquisadores possam desenvolver sua recuperação. Há algum



Thereza: "Participação da comunidade"

tempo a museóloga carioca Maria Thereza Kahl Fonseca está trabalhando para estruturar o museu. Junto com ele está Clarissa Oliveira de Carvalho, porto-alegrense que irá coordenar os programas do museu, a partir da inauguração.

LOCOMOTIVAS

Maria Thereza, que deverá voltar para o Rio assim que o trabalho de implantação estiver concluído, explica que o "espaço em si do museu é pequeno. Pretendemos incluir 25 peças, além de álbuns de fotos mostrando a história das ferrovias gaúchas". Haverá mostra da parte de vias permanentes, como trilhos, engates, da parte de obras (teodolitos, escafandros para a realização

de pontes), miniaturas de locomotivas (com dois modelos inicialmente) e engrenagens utilizadas nas linhas.

Duas locomotivas "maria fumaça" deverão ser trazidas para ocupar os trilhos reimplantados em frente da estação. Uma virá de Santa Maria e a outra de Tubarão (SC). Haverá também um vagão onde serão apresentados audiovisuais didáticos para quem visitar o museu.

A partir da inauguração, que poderá acontecer em 23 de fevereiro ou 2 de março, dependendo do ministro Cloraldino Severo, se desenvolverá um trabalho junto à comunidade. Clarissa explica que pretende se integrar à comunidade. O horário de funcionamento será bastante amplo para possibilitar maior tempo às pessoas e escolares que queiram conhecer o acervo.

Haverá um esquema de segurança para garantir a preservação das peças internas, prédios e máquinas colocadas no exterior. Entretanto, Maria Thereza lembra que "a participação da comunidade na preservação será importante. Os carros e as peças que ficarão do lado de fora deverão ser respeitados".

Auxiliando Clarissa, que comandará a equipe, trabalharão cinco agentes de administração e mais três auxiliares de manutenção, além da parte de segurança.

EDITAL DE NOTIFICAÇÃO SEGUNDO E ÚLTIMO PÚBLICO LEILÃO

Pelo presente Edital, fica(m) notificada(s) a(s) pessoa(s) abaixo arrolada(s) residente(s) em SÃO LEOPOLDO/RS que dia 31 de janeiro de 1985, às 11:30 horas, à RUA HELIO EMILIO MINGHELLI Nº 650 EDIF. PEGASUS BAIRRO SÃO JOSÉ, SÃO LEOPOLDO/RS — JOSÉ ANTONIO MOURA, Leiloeiro Oficial, estabelecido à RUA VISCONDE DE PELOTAS, 185 APTº 204 POA/RS faz saber que devidamente autorizado pelo Agente Fiduciário designado pelo Banco Nacional de Habitação, venderá na forma da lei (Decreto Lei nº 70, de 21-11-66 e Regulamentação Complementar RC 58/67, RC 24/68 e RD 08/70 do BNH), em segundo e último público leilão, no dia, hora e local acima referidos, o imóvel adiante descrito, de propriedade de CLAUDIO FERNANDO JAEGER E ZITA MARA HOFMANN JAEGER, para pagamento de dívida hipotecária em favor da Caixa Econômica Federal — Filial do Rio Grande do Sul O APARTAMENTO Nº 201 do Edifício Pegasus, situado na cidade de São Leopoldo/RS, no bairro São José, na rua Hélio Emilio Minghelli nº 650, localizado no 2º andar ou 3º pavimento, com entrada pelo saguão de circulação coletiva, de frente para a rua Hélio Emilio Minghelli, à esquerda de quem olha desta rua para o edifício, com a área real total de 86,805m², sendo a área real privativa de 78,838m² e área real de uso comum de 7,967m², com fração ideal de terreno de 43,958m², correspondendo no terreno e nas coisas de uso comum a uma fração decimal de 0,0373, constituído das seguintes peças: dois dormitórios, sala de estar-jantar cozinha, banheiro, área de serviço, corredor de circulação e terraço. O estacionamento do apartamento nº 201 do Edifício Pegasus, com entrada pela Rua Hélio Emilio Minghelli, pela lateral esquerda do prédio, com a área real total de 10,704m², sendo a área real privativa de 9,722m², e área real privativa de 9,722m², e área real de uso comum de 0,982m², com fração ideal de terreno de 5,420m², correspondendo no terreno e nas coisas de uso comum a uma fração decimal de 0,0046.

A venda será feita pelo maior lance, mediante:
 a) pagamento à vista, devendo o arrematante pagar no ato, como sinal, 20% (vinte por cento) do preço da arrematação e o saldo restante no prazo imprerível de 8 (oito) dias, ou
 b) financiamento através do Sistema Financeiro da Habitação ao arrematante que se pré-qualificar junto a Agência São Leopoldo/RS da Caixa Econômica Federal, até o dia 24/01/85, poderão ter seus lances financiados através do Sistema Financeiro da Habitação.

O que exceder do valor financiado deverá ser pago à vista pelo arrematante, logo após o Leilão.
 O Leiloeiro acha-se habilitado a fornecer aos interessados, informações pormenorizadas sobre o imóvel, à Av. Borges de Medeiros, 430 Salas 701 e 702 — Porto Alegre — RS, ou pelo fone nº 27-1580.

Porto Alegre, 09 de janeiro de 1985
 Agente Fiduciário

Restauração foi feita a partir de uma foto

Uma das pessoas que acompanhou o trabalho de restauração do Museu do Trem desde as primeiras decisões de gabinete foi o secretário executivo do Preserv, órgão da Rede Ferroviária Federal, engenheiro Nelson Pauli. Ele, Rafael Saldanha Pila e outras pessoas, vivem há quatro anos uma verdadeira aventura neste trabalho que pode ser comparado ao da montagem de um quebra-cabeças.

“A restauração foi decidida em cima de uma fotografia só. Com base nisto, conta Nelson, passamos dois anos projetando e re-projetando o prédio em plantas. Cada pequena peça tinha que ser cuidadosamente desenhada. Isto é

Graças a isto foi possível reconstituir dentro da arquitetura original.

Mas as dificuldades eram grandes. Como a foto era tirada de longe haviam detalhes que não se conseguia definir exatamente. A foto mostrava alguns desenhos trabalhados na parte de cima da estação, mas, conta Nelson, não se sabia se eram círculos, quadrados ou o quê. Por sorte a algum tempo foi encontrada no Arquivo Público do Estado uma outra foto da estação de São Leopoldo. Só através dela é que foi possível descobrir que os desenhos eram estrelas de seis pontas e se conseguiu reproduzi-las.

TELHAS

A estação foi ampliada com o tempo em mais um módulo. Nelson conta que esta parte do prédio não foi reconstituída pois não fazia parte do projeto inicial.

“A telha foi outro drama, reconhece ele. Chegamos a conclusão que tinha que ser uma chapa de 40 centímetros por 40. Isto depois de muitos cálculos a partir da fotografia. Depois, ao iniciarmos a desmontagem para a restauração, encontramos uma telha original...”



Nelson: quatro anos de trabalho

mais um trabalho

Nelson: quatro anos de trabalho

mais um trabalho de teimosia do que qualquer coisa". Esta semana Nelson observava a obra como se estivesse começando a concluir um desafio. O trabalho de restauração mesmo, só pôde ser começado há dois anos. "Começamos em ritmo lento, para ganhar tempo. Quando a gente não sabe onde está pisando, tem que se fazer as coisas devagar", ensina ele.

Reconhecendo que através de fotografias não se deve fazer uma reconstituição, explica que não havia outra solução. A estação havia sido alterada com o tempo e só uma foto lembrava sua constituição. "A dificuldade é tirar de uma fotografia que não tem escala e colocar tudo numa planta".

ESTRELAS

Uma das coisas que ajudaram o trabalho era o fato de que a estação de Porto Alegre era exatamente igual a daqui. Havia uma foto da estação da capital que mostrava exatamente o lado de trás da estação enquanto que a foto daqui era da parte da frente.

Preserv faz publicação da história das ferrovias

O Preserv está dando grande importância ao trabalho desenvolvido em São Leopoldo. Há poucos dias foi concluída a publicação de uma edição especial contando a história da RFFSA no Estado, a primeira estrada de ferro gaúcha e outros aspectos da evolução e atualidade da Rede.

A edição tem 115 páginas com muitas ilustrações e conta um pouco do que estará sendo retratado no Museu do Trem.

montagem para a restauração, encontramos uma telha original e confirmamos que os cálculos estavam certos." A telha original era de ardósia, uma rocha rudimentar de cor acinzentada. No seu lugar foram colocadas telhas de amianto produzidas especialmente pela Eternit.

O trabalho de restauração iniciou com a recuperação do armazém de alvenaria para onde foram transferidos os materiais do museu, bem como peças que puderam ser recuperadas. Só depois é que se começou a desmontar o prédio.

Praticamente toda estação teve que ser refeita. Restaram de original o zinco que revestia as paredes, madeiras que se conservaram e algumas aberturas. O resto foi tudo praticamente refeito com base nas fotos e materiais encontrados.

A recuperação do prédio deve terminar esta semana. Depois se dará uma atenção maior ao jardim onde, além dos trilhos, já foi implantado um conjunto de sanitários e uma guarita que controlará o acesso ao local. Tudo será cercado e haverá guardas para proteger o material.

MUSEU DO TREM SERÁ INAUGURADO NO SÁBADO

Jornal VS, 01 de março de 1985.

Museu do Trem será inaugurado no sábado

Depois de ter sido adiada por diversas vezes, ficou decidido que a inauguração do Museu do Trem será mesmo neste sábado, dia 9. Todos os detalhes estão prontos, faltando apenas a inauguração para o museu entrar em funcionamento.

Além do acervo histórico, outro ponto de atração a ser destacado é um trem, composto por uma locomotiva, quatro carros de passageiro, um carro bagageiro e outro leiteiro, que fica em frente ao museu.

Além do ministro dos Transportes, Cloraldino Severo, participam da inauguração o presidente da RFFSA, juntamente com outras autoridades.

Para dar um toque mais festivo à inauguração, está sendo solicitada a presença de pessoas que possuam carros antigos para integrar um passeio comemorativo. Os interessados em participar deverão se reunir às 9h30min, em frente ao Jornal vale do Sinos, de onde sairá o passeio.

Fonte: MUSEU (1985c).

NO MUSEU DO TREM, A HISTÓRIA DAS FERROVIAS

Jornal VS, 11 de março de 1985.

...amento das bandeiras, abrindo o cerimonial

Adultos e crianças pediram autógrafos ao ministro

Museu do Trem mostra história da ferrovia

Antônio Carlos lembrou ainda que a RFFSA chegou ao final de 1984 com o seu primeiro lucro da história. E finalizou agradecendo a colaboração do Ministério dos Transportes para a realização da obra.

O prefeito Waldir Schmidt também discursou, fazendo um histórico sobre o surgimento e desenvolvimento dos transportes na cidade. Lembrou que pela estação reconstruída, agora Museu do Trem, passaram os militares que vieram combater "Os Mucker". Classificando a data como um dia "notável", Waldir falou que o Museu "é o orgulho de todos nós, e sabendo dos planos de recuperação, a Prefeitura Municipal a eles se juntou. São Leopoldo saberá compreender a importância deste momento."

Serviu ao Rio Grande por muitos anos, e como tudo, chegou o seu momento de desaparecer".

Cloraldino lembrou que na década de 30 teve início o surgimento do ônibus no transporte, sob o protesto dos ferroviários, que não sabiam receber quietos esta modificação. "Os ônibus prestaram sua utilidade até agora. E o trem acaba de voltar. O Trensurb é o velho trem voltando, tão importante como o velho trem. Já chegou a Sapucaia, e em breve esperamos que chegue também a São Leopoldo".

O ministro abordou o lado humano da obra, dizendo que a maior construção não tem significado se não tiver também um fundo social: "Esta casa é para que todos de São Leopoldo tenham um pouco de sua alma. Cheia de significado, cheia de alma, cheia de amor. Que esta cidade continue dando ao Rio Grande tudo o que tem dado".

Exemplares dos jornais Vale do Sinos, "O Estado", Zero Hora e "Jornal do Comércio", além de documentos assinados pelas autoridades presentes referentes à inauguração, foram colocados num cofre antigo, sem chave, para preservar aquele momento histórico.

Após a inauguração, todos presentes tiveram oportunidade de participar do primeiro dia oficial de visitas ao Museu, já estando em exposição parte do acervo disponível, bem como uma pequena locomotiva, vagões de passageiros, e outras peças históricas.

Precedendo à cerimônia, foi feito um desfile no centro da cidade, com saída no jornal Vale do Sinos, até o Museu. O desfile foi puxado por um veículo Overland modelo 1927, e um caminhão levando uma banda folclórica alemã. A RFFSA distribuiu dezenas de bandeirinhas às crianças. Após o cerimonial, os convidados foram recepcionados com um almoço na Sociedade Orpheu.

Todo o trabalho de recuperação da estação, agora Museu do Trem, foi dirigido pelo engenheiro Nelson Pauli, secretário regional do Preserv.

DESENVOLVIMENTO
"Vocês estão hoje testemunhando esta homenagem que fazemos ao passado", afirmou em seu discurso o ministro Cloraldino Severo. "Aqui nasceu a primeira ferrovia gaúcha, que promoveu o desenvolvimento de toda esta região. Aquele trenzinho velho do passado permitiu o desenvolvimento."

FITA
No momento de cortar a fita inaugural, que seria feita juntamente com o prefeito Waldir Schmidt, o ministro Cloraldino Severo chamou escolares da Escola Municipal Maria



Desfile pelo centro da cidade até o Museu



Discurso de Cloraldino acompanhado pelos presentes

Após a execução do Hino Nacional, pela banda do 1º BMTz, o superintendente Antônio Carlos Carlson Vidal de Oliveira foi o primeiro a discursar, fazendo um relato histórico sobre o surgimento desta primeira estação no interior do Estado em 1874, quando revestida de chapas de zinco nas paredes, porque informações da época alertavam para o perigo das "flechas incendiárias dos índios." Com este museu, explica ele, "se pretendeu reunir o acervo disperso que levou à construção do sistema ferroviário gaúcho. É o nosso legado que os antepassados deixaram: um profundo amor à ferrovia, e que colaborou para o desenvolvimento do Brasil".

Fonte: NO MUSEU (1985).

LAZER: UM PASSEIO NA VELHA SÃO LEOPOLDO

Jornal ZH, 08 de junho de 1985.

Mais de um século no Museu do Trem

Criada pela lei provincial nº 599, de janeiro de 1867, a primeira ferrovia da Província de São Pedro se constituiu em um empreendimento destinado a ligar a capital da província à próspera região de São Leopoldo. O trem viria a servir no transporte de produtos coloniais e de moradores da região, que até então era feito em barcos a vapor, enfrentando muitas dificuldades. O Rio dos Sinos era de difícil navegação, com trechos muito estreitos em cujo leito caíam muitos galhos de árvores, que acompanhavam a forte corrente. Além disso, os passageiros temiam um possível ataque de animais, como onças e jacarés, que tinham junto ao rio seu "habitat" natural.

Finalmente, em 14 de abril de 1874 foi inaugurado o trecho da ferrovia empreitada pelo inglês John Mac Ginity, que para construí-la organizou em Londres a The Porto Alegre and New Hamburg Brazilian Company Limited. Ao longo dos anos, os serviços desta ferrovia pioneira foram reduzidos, até que em agosto de 1984 foram totalmente paralisados. Neste mesmo ano, o prédio da estação (pré-fabricado em madeira e zinco e importado da Inglaterra) foi beneficiado por um processo de restauração e reconstrução artesanal. A iniciativa partiu do Ministério dos Transportes através da RFFSA, em seu programa Preserve, para que ele se constituísse em mais um Centro de Preservação da História da Ferrovia no Rio Grande do Sul, a exemplo do que já havia acontecido no Recife, Fortaleza, São João Del Rey e Engenho de Dentro.

O Museu do Trem (Praça Mauá, s/nº) foi inaugurado no dia 9 de março deste ano, pelo então ministro dos Transportes, Cloraldino Severo, que junto com outras autoridades guardou num velho cofre usado nos carros-bagagem da RFFSA vários objetos. Entre eles, jornais do dia, moedas, selos, fotos, cartazes e um documento assinado pelos presentes à solenidade.

O cofre deverá ser aberto daqui a 50 anos.

Isolada por uma tela de metal fina, a área que abriga o Museu do Trem possui uma guarita, a estação (onde fica a exposição de peças), dois prédios e ainda sanitários públicos. Além, é claro, de uma locomotiva, 5 vagões e alguns bancos que atendiam aos passageiros. Dentro da estação, o visitante

poderá conhecer toda a história da Viação Férrea do Rio Grande do Sul, mais tarde incorporada à União. Muito bem conservados, limpos e devidamente identificados por números (o museu fornece uma listagem completa das peças), os objetos são variados. Vão desde as placas de locomotivas, avisos, notificações e estações que estão colocadas na parede até peças como um telégrafo, relógios, mesa telefônica de parede, telefones, ferromentas, lanternas de sinalização e iluminação, apito, sinos de bronze, máquina fotográfica, escafandro, teodolitos e níveis (aparelhos topográficos usados nas construções das estradas) até a mesa com trabalho em marchetaria e madreperola, usada no carro de administração Bento Gonçalves, construído nas oficinas do Rio Grande do Sul, em 1935.

Os grandes álbuns de fotografia plastificados e fixados em mesas, dão o roteiro de toda a história da ferrovia no Estado, através de fotografias que registram sua arquitetura, obras de arte (pontes), a figura humana do ferroviário, os carros, vagões e locomotivas e, ainda, a Estação de São Leopoldo. Do lado de fora, a imagem do prédio restaurado, pintado em amarelo claro e queimado, contrasta com a cor preta da locomotiva nº 11 e, mais atrás, seus vagões cor de telha. Dentro dos vagões de 2ª classe, os bancos de madeira verde claro sacodem a memória, que povoa seus 64 lugares, trazendo de volta uma nostálgica e romântica época das grandes viagens de trem. Assim como também acontece no vagão-restaurante de 1ª classe com seus 12 lugares, com mesas, mais as cadeiras reversíveis estofadas em couro preto.

Para os que chegaram a provar o gosto de ver o mundo passar através da janela do trem, de habituar os passos ao seu balanço e o ouvido aos sons de seus sinos, apitos e seu típico ruído nos trilhos, uma visita ao museu pode significar uma gostosa volta ao passado. E, para os mais jovens, além de propiciar contato com esta etapa da nossa cultura, também a descoberta de novas emoções, que poderão ser vividas em outros locais onde as ferrovias ainda sobrevivem. O Museu do Trem permanece aberto das 9h às 12h e das 14h às 17h, de segunda a sexta-feira; aos sábados, domingos e feriados, das 12h às 17h.

... outro, a vos geral do que havia em provocoou uma g no local, que pas por devotos.

Eles vinham mento de um p mesas ou com

A Casa do

UM PASSEIO DE FÉRIAS ATÉ O MUSEU DO TREM

Jornal VS, 15 de janeiro de 1987.

6 GERAL Jornal Vale do Sinos, quinta-feira, 15 de janeiro de 1987



Contato com um meio de transporte antigo

Um passeio de férias até o Museu do Trem

São Leopoldo — Na manhã desta terça-feira, o Museu do Trem recebeu a visita de um grupo de crianças que participam de um Programa de Férias, oferecido aos filhos de funcionários da Pirelli Pneus, de Gravataí.

A diretora do Museu, Clarissa de Oliveira, recebeu as crianças, explicando-lhes um pouco da história do trem, a utilidade dos objetos que se encontram no museu e sua procedência. Foram cerca de 45 crianças, divididas em duas turmas e coordenadas por seis professores.

Este programa existe há seis anos e o objetivo, de acordo com o coordenador geral, Cláudio Luiz Mendel, é oferecer durante as férias das crianças um período de atividades recreativas e educativas sadias. Ele explica a escolha do Museu do Trem, como um lugar diferente para visitar. E sempre é escolhido algo que tenha relação com os meios de transporte e sua história.

Jorge Soares, também coordenador, acrescenta que a maioria das crianças nada sabe sobre o transporte ferroviário, o que torna a visita educativa.

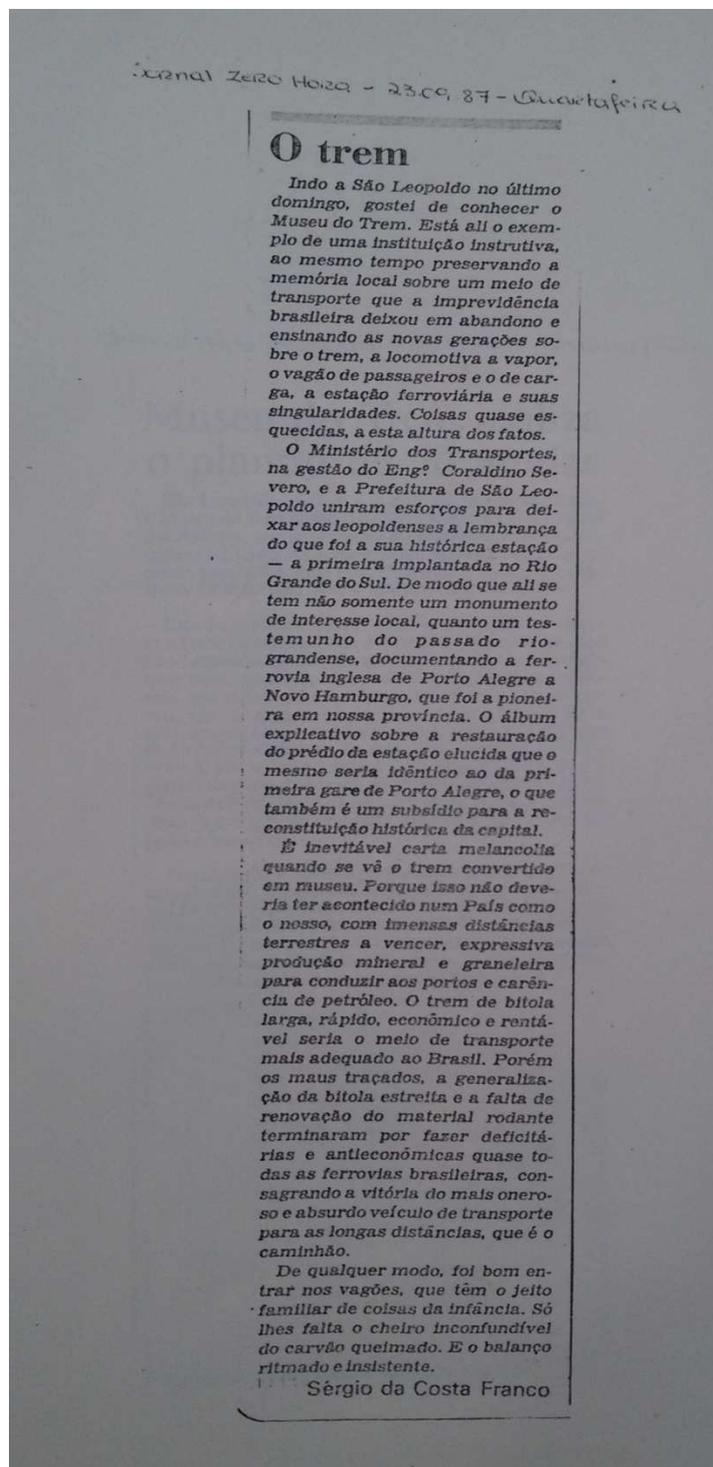
Jorge Soares comenta que este tipo de programa, com visitas, passeios e atividades no clube da Pirelli, visa incentivar a criatividade das crianças, fazendo com que elas participem da elaboração dos programas.



Explicações sobre as peças do Museu

O TREM

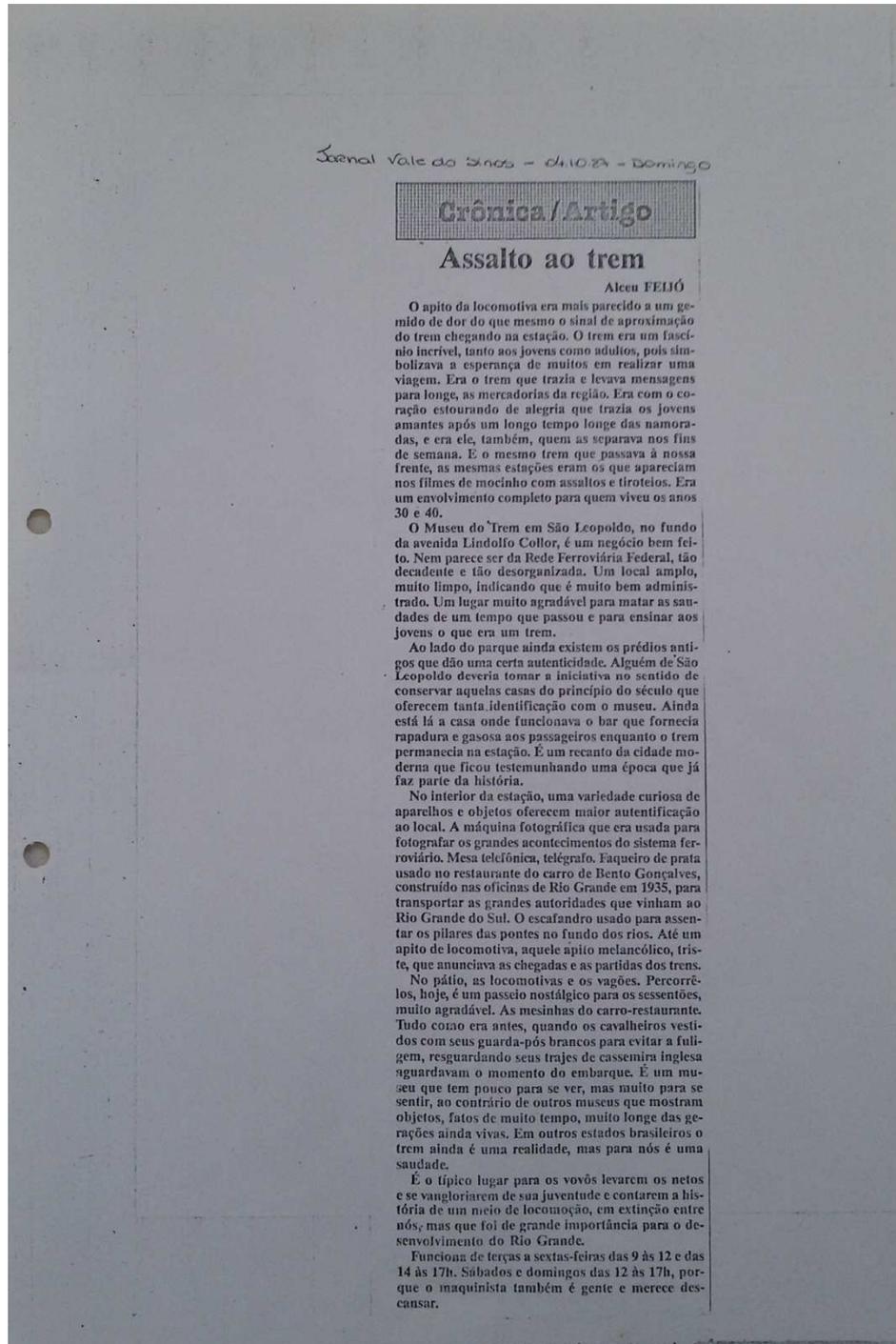
Jornal Zero Hora, 23 de setembro de 1987.



Fonte: FRANCO (1987).

ASSALTO AO TREM

Jornal VS, 04 de outubro de 1987.



Fonte: FEIJÓ (1987).

MUSEU DO TREM RECEBE 100 PESSOAS POR DIA

Jornal VS, 20 de março de 1985.

4 CIDADE Jornal Vale do Sinos, quarta-feira, 20 de março de 1985

Museu do Trem recebe 100 pessoas por dia



Vagões antigos são muito concorridos

Cerca de 500 pessoas, nos fins-de-semana, visitam o Museu do Trem inaugurado dia 9 de março em São Leopoldo. A informação é da responsável pelo local, a museóloga Clarissa Oliveira de Carvalho, completando que este número baixa para 100 quando se trata de dias de semana.

Os visitantes são, na sua maioria, turistas alemães, população da região do Sinos e ex-ferroviários que querem mostrar às crianças os objetos que fizeram parte de seu dia-a-dia. Clarissa observa que os vagões e a locomotiva estacionados ao lado da estação restaurada são os locais preferidos pelo público e as crianças, já que estão abertos para a visitação.

ESCOLAS

Uma das idéias da museóloga é entrar em contato com escolas, para que os es-

tudantes visitem o museu. "Mas primeiro tenho que montar projetos de exposições temporárias e outros que visem dinamizar o contato da criança com o museu. Queremos despertar no escolar a vontade de preservar o seu passado". Para fazer parte deste projeto deverão chegar mais dois vagões: um para audiovisuais e outro para recreação.

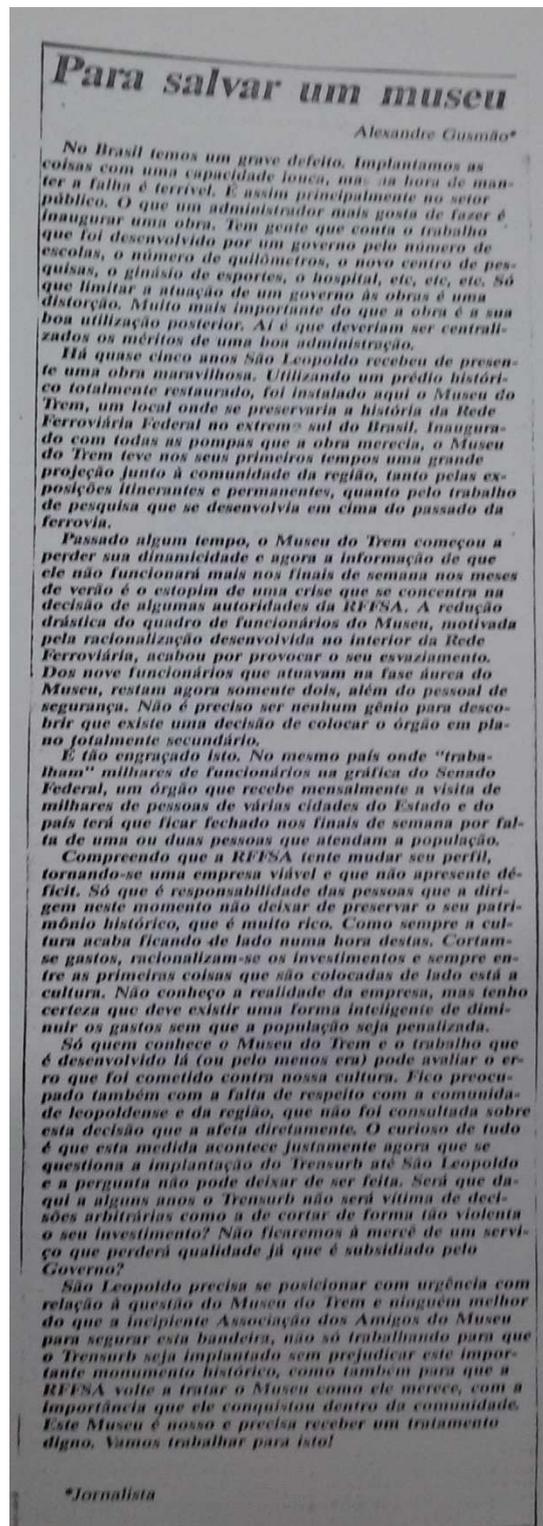
Estas exposições temporárias têm tempo determinado e servirão para atrair o público que já visitou o museu e quer outras novidades. Segundo Clarissa, ainda há muita coisa que fazer, como a qualificação de peças e o aspecto histórico de cada uma.

Oito funcionários trabalham no local, que está aberto de terça a sexta-feira, das 9h ao meio-dia e das 14 às 17h. Nos sábados e domingos o museu abre do meio-dia às 17h.

Fonte: MUSEU (1985d).

PARA SALVAR UM MUSEU

Obs.: Nome do jornal não identificado e sem data definida.



Fonte: GUSMÃO ([198-]).

MUSEU FECHA NOS FINAIS DE SEMANA

Jornal VS, 04 de dezembro de 1989.

Museu fecha nos finais de semana

São Leopoldo - O Museu do Trem, um dos principais pontos turísticos de São Leopoldo, não vai mais funcionar nos finais de semana. A Rede Ferroviária Federal, que passa por uma reorganização administrativa, fez cortes em seu quadro pessoal, reduzindo o número de funcionários do Museu. A partir de agora, permanecem apenas a museóloga Clarisse Oliveira Carvalho, um guarda e uma outra funcionária para o atendimento do público.

Em 1985, quando foi inaugurado, o Museu do Trem contava com nove funcionários, número que foi sendo reduzido paulatinamente. Nos últimos meses, o funcionamento em finais de semana foi garantido pelo revezamento de dois funcionários, que acabaram sendo demitidos. No domingo, quando o movimento é maior, cerca de 150 pessoas circulam pelo Museu e pelo Centro de Preservação da História da Ferrovia no Rio Grande do Sul, que reúne documentação de valor histórico da RFFSA.

Está para ser assinado um convênio entre Prefeitura, RFFSA e Trensurb para garantir a manutenção do Museu. No entanto, os termos do convênio ainda estão sendo discutidos. Enquanto isto, o Museu do Trem passa a funcionar apenas de segunda a sexta-feira, das 9 às 11h e das 14 às 17h. Isto até fevereiro, mês em que tradicionalmente os funcionários ganham férias coletivas. (OA)

JORNAL VALE DO
SINDS - PAG 04
04/12/89

Fonte: MUSEU (1989).

REDE FERROVIÁRIA

Jornal VS, 03 de julho de 1990.

Terça-feira, 03 de julho de 1990

Rede Ferroviária

O chefe do Departamento do Patrimônio Histórico da Rede Ferroviária Federal, Ramon Paulo Hoffmeister, esteve ontem na Prefeitura para oficializar o fechamento do Museu do Trem. Todos os funcionários foram incluídos na lista das demissões, que passam de 300, divulgada pela RFFSA na sexta-feira.

O vice-prefeito Henrique Prieto, no entanto, diz que não aceita a desativação. Ele e o diretor do Museu Visconde de São Leopoldo, Telmo Lauro Müller, iniciaram ontem pela manhã, antes da chegada do chefe do Patrimônio da Rede, um *lobby à distância* para evitar o fechamento. O meio utilizado foram os telegramas, enviados ao presidente Fernando Collor de Mello, ao ministro Ozires da Silva, ao deputado Arnaldo Prieto e ao superintendente da Rede Ferroviária Federal no Estado, Edmar Mainardi. O conteúdo era praticamente o mesmo: protesto contra a intenção da Rede e um pedido de suspensão da medida. Prieto pretende ainda pedir à mãe do presidente, Leda Collor de Mello, que interceda "em favor de São Leopoldo".

Telmo Müller, indignado, afirma que o fechamento do Museu é um absurdo. "Não se trata de qualquer estação de trem, mas da primeira estação ferroviária do Rio Grande do Sul, que veio pré-fabricada da Inglaterra. A Rede Ferroviária gastou muito dinheiro para fazer restauração e deixá-la como no passado. Agora, através de um decreto, querem acabar com todo este trabalho." (Olga

Nilson Winter



Fonte: RFFSA (1990).