

**Trilhando o contexto do patrimônio ferroviário brasileiro: Um panorama sobre situação, memória e gestão.**

*Tracing the context of Brazilian railway heritage: An overview of situation, memory and management.*

*Rastreando el contexto del patrimonio ferroviario brasileño: un panorama de situación, memoria y gestión.*

**Gabriel Lincoln Lopes Carvalho**

Mestrando, UFPB, Brasil.  
gabriellincolnlopes@live.com

**José Augusto Ribeiro da Silveira**

Professor Doutor, UFPB, Brasil.  
ct.laurbe@gmail.com

## RESUMO

Com a crescente expansão das redes ferroviárias no Brasil a partir do século XIX, introduziu no país uma das maiores inovações tecnológicas já vista, o trem, influenciando como papel estruturador em diversas cidades brasileiras. Os trens potencializaram a expansão territorial e o crescimento de diversas áreas da sociedade, como na tecnológica, política, social e cultural. No final do século, alguns acontecimentos foram o estopim para o seu desuso, incúria e desativação do transporte de passageiros, sendo exemplo destes processos o sucateamento destes equipamentos, constantes greves dos ferroviários, a ascensão do modal rodoviário de transporte no país e o Plano de Metas com o objetivo de industrialização e modernidade implantando pelo presidente Juscelino Kubitschek. Os trilhos desencadearam também o surgimento de uma nova tipologia arquitetônica não vista antes, as estações ferroviárias e seus componentes. Ao estar em estado de incúria e vazio urbano, a herança deixada por estes equipamentos que outrora se apresentavam como um dos acontecimentos mais importantes no cenário nacional, tornou-se o que consideramos patrimônio ferroviário brasileiro. Mediante este cenário, este trabalho através do método de revisão bibliográfica, tem como objetivo principal investigar a história e o desenvolvimento do patrimônio ferroviário no Brasil, com o intuito de sistematizar sua abrangência, contexto, situação, órgãos e políticas públicas de preservação que o engloba. Visa contribuir com um panorama que servirá de base para reflexões críticas sobre o patrimônio ferroviário brasileiro e sua necessidade de atenção pelos órgãos e responsáveis da salvaguarda do mesmo.

**PALAVRAS-CHAVE:** Patrimônio ferroviário. Estação ferroviária. Preservação.

## SUMMARY

*With the growing expansion of rail networks in Brazil from the 19th century onwards, it introduced one of the greatest technological innovations ever seen in the country, the train, influencing as a structuring role in more Brazilian cities. The trains influenced beyond the territorial expansion, in several areas of the society, as in the technological, political, social and cultural. At the end of the century, some events were the trigger for its disuse, negligence and deactivation of passenger transport, being an example of these processes the scrapping of this equipment, constant railroad strikes, the rise of road transport in the country and the Plan of Goals, with the objective of industrialization and modernity implanted by President Juscelino Kubitschek. The rails also influenced the emergence of a new architectural typology not seen before, the railway stations and their components. Being in a state of neglect and urban emptiness, the legacy left by these equipments that once presented themselves as one of the most important events on the national scene became what we consider Brazilian railway heritage. In this scenario, this work, through the method of bibliographic review, has as main objective to investigate the history and development of railway heritage in Brazil, in order to systematize its scope, context, situation, organs and public preservation policies that encompasses it. . It aims to contribute with an overview that will serve as a basis for critical reflections on the Brazilian railway heritage and its need for attention by the bodies and responsible for its safeguard.*

**KEYWORDS:** Railway heritage. Train station. Preservation.

## RESUMEN

*Con la creciente expansión de las redes ferroviarias en Brasil a partir del siglo XIX, introdujo una de las mayores innovaciones tecnológicas jamás vistas en el país, el tren, ejerciendo una función estructuradora en varias ciudades brasileñas. Los trenes influyeron más allá de la expansión territorial, en varios ámbitos de la sociedad, como en el tecnológico, político, social y cultural. A finales de siglo, algunos hechos fueron el detonante de su desuso, negligencia y desactivación del transporte de pasajeros, siendo ejemplo de estos procesos el desguace de estos equipos, los constantes paros ferroviarios, el auge del transporte carretero en el país y el Plan de Metas, con el objetivo de industrialización y modernidad implantado por el presidente Juscelino Kubitschek. Los raíles también influyeron en el surgimiento de una nueva tipología arquitectónica nunca antes vista, las estaciones de ferrocarril y sus componentes. Estando en un estado de abandono y vacío urbano, el legado dejado por estos equipos que una vez se presentaron como uno de los eventos más importantes en la escena nacional se convirtió en lo que consideramos patrimonio ferroviario brasileño. En ese escenario, este trabajo, a través del método de revisión bibliográfica, tiene como principal objetivo investigar la historia y el desarrollo del patrimonio ferroviario en Brasil, con el fin de sistematizar su alcance, contexto, situación, órganos y políticas públicas de preservación que lo engloban. . Tiene como objetivo contribuir con un panorama que servirá de base para reflexiones críticas sobre el patrimonio ferroviario brasileño y su necesidad de atención por parte de los órganos y responsables de su salvaguarda.*

**PALABRAS-CLAVE:** Patrimonio ferroviario. Estación de tren. Preservación.

## 1 INTRODUÇÃO

A identidade coletiva de uma sociedade é composta por inúmeros equipamentos que são símbolos representativos construídos e consolidados por terem sido cenários importantes no contexto social. Esta percepção da cidade, entendendo o presente a partir da valorização do seu passado, nos transporta para uma nova ótica de como nos inserir e atuar no patrimônio, contribuindo paulatinamente para a articulação entre a identidade e valores da arquitetura antiga com o aspecto mutável que ocorre constantemente na sociedade contemporânea. Este artigo faz parte de uma pesquisa com contribuição no desenvolvimento de uma dissertação de mestrado.

Presente no cenário industrial a partir do século XIX, as linhas férreas foram uma das maiores inovações tecnológicas de sua época. As ferrovias foram elos não apenas como transporte de passageiros, mas também de mercadorias, notícias, expansões territoriais, culturais e mercantis. Foram elementos de estruturação urbana em muitas cidades brasileiras, com impacto em sua composição paisagística. (HOBSBAWN, 1986). O primeiro trecho ferroviário brasileiro foi no ano de 1854, a Estrada de Ferro Petrópolis, inaugurada por D. Pedro II e que conectava Porto Mauá à Fragoso-RJ, com 14,5km de extensão. (IPHAN, 2010). Por ser um meio de transporte revolucionário, houve uma adesão intensa incentivada por investidores privados e suporte público, com alta receptividade dos cidadãos; os trilhos representavam progresso e crescimento para os municípios. Este tipo de transporte demandava de uma arquitetura e infraestrutura diferente das que estavam inseridas no contexto da sociedade, portanto, a expansão das redes ferroviárias, segundo Hagatong (2014) incentivaram o surgimento de uma nova tipologia arquitetônica, sendo as estações ferroviárias.

Enfatiza-se o elo do patrimônio industrial com o patrimônio ferroviário, por este último ser um dos exemplos de patrimônio pós revolução industrial e conseqüentemente uma temática diretamente relacionada ao conceito de bens culturais. Kühl (1998) contextualiza que as discussões envolvendo o patrimônio dos equipamentos e espaços resultantes do processo industrial iniciaram na década de 50, porém com maior atratividade de estudiosos e senso de alerta para a população foi em torno de uma década depois, quando herança desta tipologia arquitetônica foi demolida em países europeus, que, segundo a autora supracitada os estudos desses bens foram conceituados na Inglaterra e paulatinamente dispersado por outros países como "arqueologia industrial".

Kühl (2008) em sua obra faz a ligação do processo de industrialização com o incentivo e desenvolvimento paralelo do transporte ferroviário mundial. É importante enfatizar que há documentos internacionais e nacionais que discutem sobre a manutenção e preservação desses equipamentos após alertas de salvaguarda da manutenção e existência dos mesmos. Um dos exemplos de documentos a nível internacional é a carta de Nizhny Tagil, um compilado de métodos, conceituações e indicações para a conservação do Patrimônio Industrial; a mesma foi publicada em 2003 pelo TICCIH (The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage) traduzido para o português: Comitê Internacional de Conservação do Patrimônio Industrial. A carta assegura os resultados dos processos de transformações e "resquícios" industriais que detenham de valor patrimonial em diferentes níveis, sendo eles palpáveis ou intangíveis como o patrimônio cultural, tecnológico, social, arquitetônico, histórico entre outros.

O sucateamento do equipamento de transporte ferroviário e suas extensas áreas muitas vezes inseridas como vazios urbanos, alguns sendo cenário de patologias sociais, outros impactado a composição na paisagem e caminhabilidade das cidades, são pontos de alerta para que hajam atributos e órgãos que atuem em suas análises e estudos de conservação. O abandono das ferrovias, segundo Finger (2009) está atrelado as modificações econômicas após a Primeira Guerra Mundial, que segundo a autora a hegemonia das linhas férreas se deu pelo investimento particular em prol de maior produtividade e distribuição agrícola, independente da conformação e estruturação territorial, portanto, com a industrialização em expansão e se tornando o novo molde de trabalhar e viver, a crise nos sistemas produtivos antigos desencadeou paulatinamente o desuso e conseqüente abandono de diversas áreas ferroviárias brasileiras. Ao estar em estado de incúria e vazio urbano, a herança deixada por estes equipamentos que outrora se apresentavam como um dos acontecimentos mais importantes no cenário nacional tornou-se o que consideramos patrimônio ferroviário brasileiro.

Mediante este cenário, a problemática desta pesquisa se dá a partir do questionamento de quais os aspectos que caracterizam e envolvem o patrimônio ferroviário brasileiro? Quem são os responsáveis por sua preservação? Para responder as indagações norteadoras da pesquisa, este trabalho através do método de revisão bibliográfica, tem como objetivo principal investigar a história e o desenvolvimento do patrimônio ferroviário no Brasil, com o intuito de sistematizar sua abrangência, contexto, situação, órgãos e políticas públicas de preservação que o engloba. Visamos contribuir com um panorama que servirá de base para reflexões críticas sobre o patrimônio ferroviário brasileiro e sua necessidade de atenção pelos órgãos e responsáveis pela salvaguarda do mesmo.

## 2 PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

Este trabalho tem como método principal a pesquisa e revisão bibliográfica, que segundo Webster e Watson (2002) é um norteador importante para definir a linha limítrofe da pesquisa que se deseja desenvolver. Ocorre a definição dos tópicos chave com relação a temática a ser abordada; há o afunilamento progressivo dos autores, palavras, periódicos, fontes e dados preliminares. É a base de qualquer pesquisa utilizar a revisão bibliográfica como posicionamento inicial. Portanto, é um processo em que há a busca de respostas com bases científicas para a construção de um novo resultado de forma contundente e que esclareça pontos cruciais.

A construção da pesquisa com o método de revisão bibliográfica requer uma sistematização rigorosa para a construção fomentada numa base clara, coesa e consistente. Segundo Pádua (1996, p.29) é “[...] uma atividade de busca, indagação, investigação, inquirição da realidade, é a atividade que vai nos permitir, no âmbito da ciência, elaborar um conhecimento [...]” este tipo de pesquisa realizada no método dialético permite a discussão contínua através dos eixos temáticos que são os fios condutores regidos pela base bibliográfica definida. Possibilita a construção através de uma perspectiva diacrônica que responda a problemática inicial.

Foram divididos em três passos metodológicos, a primeira etapa foi a pesquisa em periódicos, artigos, dissertações, teses, revistas e jornais envolvendo a temática de Patrimônio Ferroviário; segundo passo foi a compilação e sistematização dos dados por ordem cronológica

e de relevância; por fim, tem-se os resultados e discussões com o panorama síntese respondendo ao objetivo geral definido neste trabalho.

### **3 REFERENTE AO PATRIMÔNIO**

Em um novo contexto de planejamento estratégico no qual nos encontramos, houve uma atenção maior nas últimas três décadas sobre as áreas históricas — principalmente por parte dos planejadores urbanos, gestores e pesquisadores — tanto por ser espaços com potencial de desenvolvimento e regeneração urbana, como também por se apresentarem muitas vezes como vazios urbanos, influenciando na atratividade destas áreas e no seu processo de ocupação e apropriação. Vilares (2003, p.100) define o processo de regeneração urbana citado anteriormente como "processo que ocorre num organismo vivo quando este demonstra a capacidade de reconstituir seu tecido danificado", ou seja, áreas passíveis e possíveis a sua reconstituição ou, minimamente ações que vão no sentido contrário ao seu abandono.

O conceito de Patrimônio é vasto e com muitas definições por parte de autores distintos com suas particulares vertentes. Para a formação cultural de uma comunidade engloba-se inúmeros aspectos que fazem parte do seu patrimônio, sendo formadores tangíveis e intangíveis. A dificuldade em ter um conceito universal talvez se dê pela dimensão dos componentes envolvidos, relaciona-se ao patrimônio cultural as experiências, criações, construções, expressões, conhecimentos transmitidos pelos ancestrais, mas também a natureza e paisagem que envolvem este ambiente e sua relação com o social. Segundo Nora (1984), envolve o compartilhamento de sentidos por meio da consciência humana, não apenas como existência.

De forma progressiva, vem sendo mais frequente os debates e pesquisas sobre a valorização da memória coletiva e dos "lugares de memória" no sentido da essencialidade dos espaços, forma construída e objetos na construção da identidade de uma sociedade. De acordo Nora (1984) esta atenção em crescimento neste âmbito se dá após a definição das categorias de monumentos históricos na França, no ano de 1837. Os efeitos da desindustrialização, como defendido por Bluestone e Harrison (1982) foi o estopim para debates e pesquisas sobre as correlações entre tecnologia e economia e os primeiros discursos internacionais relacionados ao patrimônio industrial.

#### **3.1 Sobre o Patrimônio Industrial**

São vários os motivos instigadores de pesquisa que deram início a estudos sobre patrimônio industrial, principalmente no que tange a segurança e funcionalidade de bens e edifícios públicos; algumas deteriorações e destruições de equipamentos e espaços provenientes da industrialização em outros países despertaram a atenção desta temática, podendo citar como exemplo a Estação Euston em Londres no ano de 1960 como também a situação de deterioração do Mercado Central de Paris nos anos 70. (BUCHANAN, 1982).

Oliveira (2011) discorre que teve início da discussão relacionada a preservação de patrimônio industrial em meados de 1950 na Inglaterra, o autor descreve que se deu a partir de interesses de objetos e estruturas advindos da revolução industrial. Buchanan (1982) é um dos pesquisadores que fazem parte dos levantamentos relacionados aos "vestígios industriais" que juntamente com regiões portuárias, fábricas, minas, indústrias e estações ferroviárias formavam

a lista destes resultados pós-revolução, levantamento feito pelo Conselho Nacional de Arqueologia. Oliveira (2011, p.2) salienta que este "esforço preservacionista cresce vinculado aos estudiosos de história da engenharia, da tecnologia e aos museus de ciência e tecnologia nos Estados Unidos, Inglaterra, Espanha e Alemanha".

A fundação do Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (SPHAN) foi a primeira denominação do órgão federal de proteção ao patrimônio cultural brasileiro, foi este órgão que em 1937 desenvolveu o início da proteção de um patrimônio nacional pelo Estado, como também aprofundando os conceitos advindos do exterior, explorando as nomenclaturas e suas definições, como "bens culturais" "patrimonialização" entre outros. Porém, o primeiro tombamento envolvendo o patrimônio industrial foi realizado no distrito de Iperó em São Paulo, tombando a infraestrutura da Real Fábrica de Ferro São João de Ipanema no ano de 1964. Na Carta de Nizhny Tagil (2003) sintetiza sobre o patrimônio industrial:

O patrimônio industrial compreende os vestígios da cultura industrial que possuem valor histórico, tecnológico, social, arquitetônico ou científico. Estes vestígios englobam edifícios e maquinaria, oficinas, fábricas, minas e locais de tratamento 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 atividades sociais relacionadas com a indústria, tais como habitações, locais de culto ou de educação. (TICCIH, 2003, p.1).

### 3.2 Patrimônio Ferroviário

Ao retratar sobre patrimônio ferroviário, compreende-se todos os componentes complexamente estruturados dos equipamentos das linhas férreas; envolvendo desde sua área territorial onde estão inseridos os galpões, edifícios, a estação, como também os próprios trilhos, área de manobra, infraestrutura e superestrutura, além das ferramentas e maquinarias presentes. É importante salientar que esta definição também engloba características intangíveis, como a tecnologia aplicada, método laboral, memória ferroviária, através dos usuários diretos, dos ex-funcionários e da sociedade. Esta linha de raciocínio para definição do que faz a ligação ao conceito tem correlação com a Carta de Nizhny Tagil.

Quando pensamos sobre patrimônio ferroviário pode ser que imediatamente nos remeta a galpões extensos, trilhos cobertos por vegetação rasteira, maquinários sucateados e focar apenas no resultado atual destes bens, porém, é importante que a ótica seja revertida e entendemos todo um processo de industrialização e tecnologia que foi inserido e utilizado por muito tempo nestas áreas. Em muitas cidades brasileiras os trilhos influenciaram na sua expansão, na criação de novos distritos administrativos, no povoamento do entorno imediato das estações (tanto para os funcionários e ferroviários, mas também para população que construíam nestas áreas). (TENÓRIO, 1996). É imprescindível no ato de valorização do patrimônio utilizar a perspectiva do processo envolvido, da identidade e cultura expressa antigamente e resultou em fatores que tocam de certo modo na contemporaneidade e na forma de experienciar a urbe daquela população específica.

Silva (2006) complementa justamente desmistificando o patrimônio ferroviário de algo morto, que remete apenas ao passado, resquícios com nenhuma utilidade, maquinários não mais utilizáveis. Porém, unindo a perspectiva do autor com a ótica de Tenório (1996) há a formulação de um dos papéis principais do patrimônio ferroviário, que, de forma lúdica é uma área investigativa viva, não limitando apenas a sítios arqueológicos industriais, mas sim

componentes do processo envolvendo, como: as técnicas laborais de uma população em um determinado recorte temporal e que foi perpassado; ou o conhecimento tecnológico que foi aprimorado com a experiência nestes espaços; a forma de produzir - partindo das máquinas ou do trabalho humano - e toda a transmissão cultural e de conhecimento que ocorre de forma contínua na sociedade. Caso tenhamos alguma problemática hoje em dia, os cidadãos em sua vivência e prática vão tentando desvendar soluções, este tipo de adaptação que perpassa no decorrer do tempo não fica restrito aos prédios em ruínas, exemplificando assim a importância de valorizar o antigo sendo um degrau a não ser destruído após o avanço, mas sim matindo e reconhecido.

#### **4 TRILHANDO O PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO BRASILEIRO: RESULTADOS E DISCUSSÕES**

No final do século XIX havia claramente a falta de conexão adequada nas malhas viárias, pouco integradas e interligadas, mesmo sendo um dos objetivos do Estado brasileiro o elo com planos viários e seus eixos mais integrados. De acordo com Cavalcanti Neto et al. (2012, p.2) a Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima (RFFSA) foi criada com a finalidade de "administrar, explorar, conservar, reequipar, ampliar e melhorar o transporte ferroviário das ferrovias a ela incorporadas." A RFFSA foi criada através da necessidade da responsabilização do Estado em definir maior coesão às diversas linhas ferroviárias.

Galvão Jr (2006, p.1) defende que o patrimônio ferroviário é "um dos fenômenos históricos fundadores da modernidade industrial no Brasil, portanto merecedor de maior participação no universo dos bens culturais a preservar." O Patrimônio artístico, cultural e histórico relacionado ao setor ferroviário brasileiro é regulamentado de acordo com a Lei nº 11.483, de 31 de maio de 2008, como sendo uma das principais responsabilidades do IPHAN (Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional) conforme atribuições definidas pelo Governo Federal.

O Brasil tem uma população estimada em 212,6 milhões de habitantes e sendo o quinto país com maior extensão territorial do mundo, além de ser o maior país da América do Sul. Mesmo com uma das maiores extensões do planeta, sua malha ferroviária se comparada com outros países no mundo é considerada relativamente pequena, que segundo a CNT (2015) representa 28,9% do total; entretanto, este modo de transporte é o segundo mais utilizado no Brasil, o transporte rodoviário é o que ocupa a primeira posição e com hegemonia de uso no país. (IBGE, 2016).

Silveira (2002) aponta que entre os anos de 1930 e 1995 houve uma constante diminuição da importância do transporte ferroviário brasileiro, tendo baixo crescimento e/ou nenhum, devido sua decadência por alguns motivos já apontados neste trabalho. Após este período, houve uma queda no interesse do governo para a destinação de verbas em investir no setor ferroviário, tanto para sua expansão quanto manutenção, resultando assim no repasse da concessão das ferrovias para o setor privado. A privatização teve início em 1996, que após uma década foi observado o crescimento no uso deste modo de transporte de 23% para 25%. (SANTOS, 2011; SANTOS et al. 2018).

As concessões das malhas ferroviárias por parte de investidores privados foi uma das estratégias para ampliar o capital de implantação dos trechos iniciais desde 1854, porém, paulatinamente houve as desativações por parte de diversas empresas, devido crises financeiras gerando a nacionalização. De acordo CNT (2015) para otimizar e realinhar os componentes do

setor, teve origem em 1957 a Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima - RFFSA, tendo objetivo gerir e manter as ferrovias, bem como atender o propósito de expansão das malhas, tudo isso através dos investimentos estatais. CNT (2015, p.19) complementa que eram "18 ferrovias controladas pelo Governo Federal, com uma extensão total aproximada de 37 mil quilômetros". Permanecendo até o início da década de 80, os objetivos da RFFSA não foram atingidos (devido a degradação da infraestrutura e superestrutura; da crise internacional do mercado de empréstimos em 1982, do predomínio e expansão das rodovias e a inconstância no setor ferroviário), tendo por consequência a Desestatização focando em desonerar o Estado e ter possíveis melhoras no setor. Podemos observar a evolução do processo de concessão das malhas da RFFSA na Figura 1.

Figura 1 – Evolução do processo de concessão das malhas da RFFSA.

| Malhas regionais da RFFSA | Data do leilão | Concessionárias                                       | Início da operação | Extensão (km) |
|---------------------------|----------------|---|--------------------|---------------|
| Oeste                     | 05/03/1996     | Ferrovias Novoeste S.A. <sup>(A)</sup>                | 01/07/1996         | 1.621         |
| Centro-Leste              | 14/06/1996     | Ferrovias Centro-Atlântica S.A.                       | 01/09/1996         | 7.080         |
| Sudeste                   | 20/09/1996     | MRS Logística S.A.                                    | 01/12/1996         | 1.674         |
| Tereza Cristina           | 26/11/1996     | Ferrovias Tereza Cristina S.A.                        | 01/02/1997         | 164           |
| Sul                       | 13/12/1996     | Ferrovias Sul-Atlântico S.A. <sup>(B)</sup>           | 01/03/1997         | 6.586         |
| Nordeste                  | 18/07/1997     | Companhia Ferroviária do Nordeste <sup>(C)</sup>      | 01/01/1998         | 4.238         |
| Paulista                  | 10/11/1998     | Ferrovias Bandeirantes S.A. - Ferroban <sup>(D)</sup> | 01/01/1999         | 4.236         |

**Nota:** Após o processo de concessão, determinadas concessionárias passaram a ter as seguintes denominações deliberadas pela ANTT: (A) América Latina Logística Malha Oeste S.A.; (B) América Latina Logística Malha Sul S.A.; (C) Ferrovias Transnordestina Logística S.A.; (D) América Latina Logística Malha Paulista S.A.

**Fonte:** Elaboração CNT com dados da ANTT.

Fonte: Ministério dos Transportes (2000).

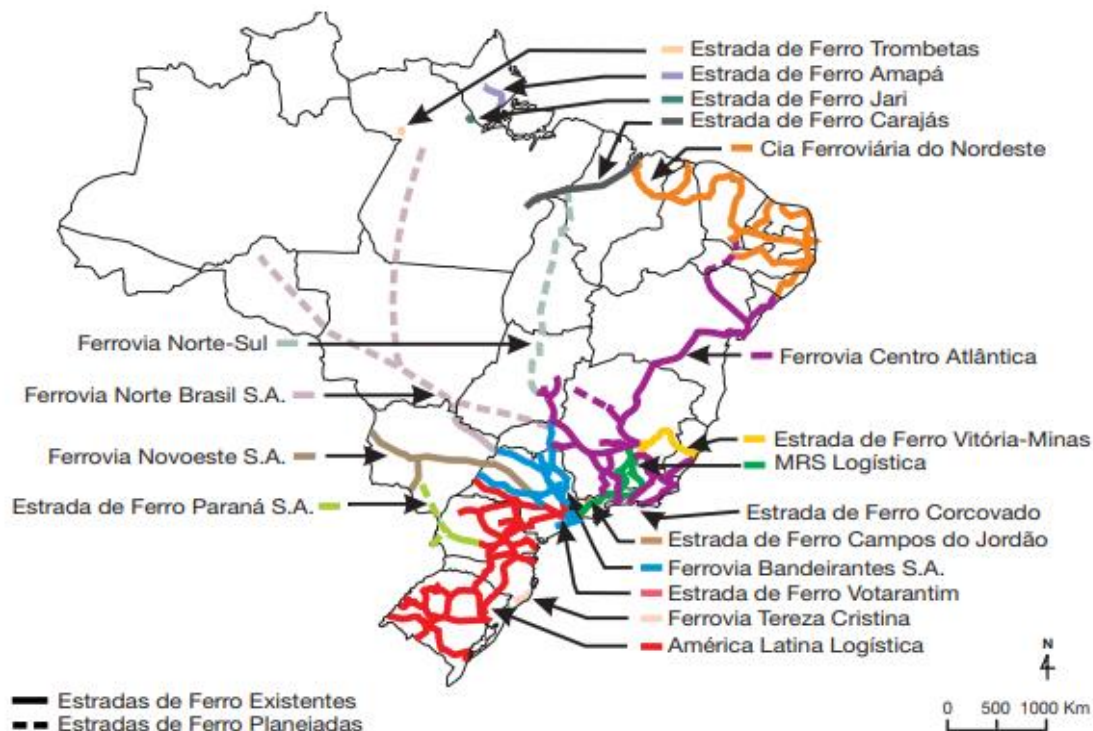
A RFFSA foi dissolvida como foi estabelecido no Decreto nº 3.277/1999. Foi extinta com a Medida Provisória n 353 de 22 de janeiro de 2007 que posteriormente converteu para a Lei nº 11.483 e regulamentada pelo Decreto nº 6.108 em 22 de janeiro de 2007. Os contratos de arrendamento e informações importantes para gestão, após a extinção da RFFSA foram transferidos para a ANTT. Com a falência da RFFSA vários bens foram vendidos e leiloados para liquidar as dívidas deixadas. O órgão que ficou responsável pela administração, promoção e proteção do patrimônio ferroviário foi o IPHAN.

Devido a diminuição constante de investimento no setor ferroviário, há pouca participação ou participação nula em algumas áreas do país que abrangem a malha ferroviária, conforme pode ser observado na Figura 1, alguns pontos nas regiões norte, nordeste e centro-oeste não há a sua interligação. Segundo Biasi e Magnoni Junior (2014) A privatização representou um suporte relevante no reposicionamento deste modal, porém é importante enfatizar que os investimentos financeiros se deram principalmente focando em alguns vagões e locomotivas, mas no percurso representado pelos trilhos muitos deles culminaram na incúria, por falta justamente da manutenção dos mesmos. Mesmo com a concessão das ferrovias, não foi desvinculada a responsabilidade do Estado no desenvolvimento e expansão das linhas férreas brasileiras (SETTI, 2008). Também como pode ser observado na Figura 2 há baixa integração



entre o próprio sistema ferroviário, somando com o sucateamento dos trilhos e por serem antigos, influencia diretamente na baixa eficácia das linhas férreas.

Figura 2 – Mapa com as principais ferrovias do Brasil.



Fonte: Ministério dos Transportes (2000).

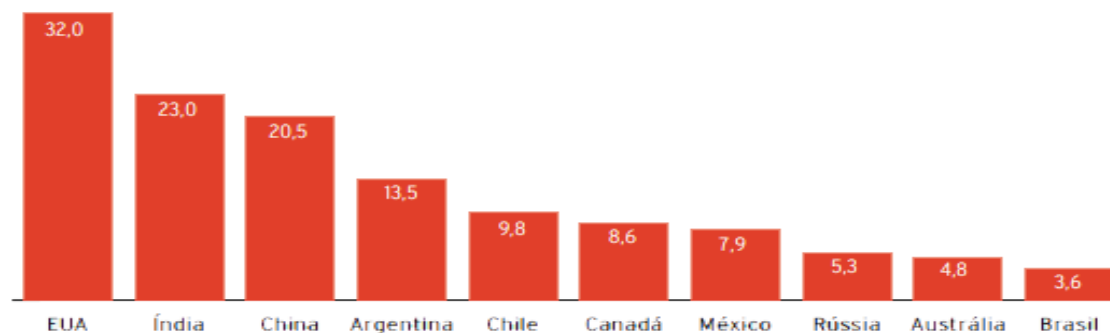
Comparando com outros países, é expressa uma discrepância da densidade do transporte ferroviário do Brasil, como podemos observar na Figura 3; a CNT (2015) utilizou para o cálculo da densidade do transporte ferroviário dados de área terrestre de cada país avaliado, sendo os maiores destaques dos países que foram analisados os Estados Unidos ocupando o topo da posição de maior densidade, a China é um país que se destacou por ter tido um crescimento exponencial no ano de 2011 a 2014.

A CNT (2015, p.132) em suas análises sobre a malha ferroviária brasileira utiliza como um dos parâmetros o investimento dos setores públicos e privados, apontando que o setor público entre os anos de 2006 e 2014 “investiu R\$ 12,93 bilhões na expansão da malha e na solução de entraves – média anual de R\$ 1,44 bilhão. O valor representa 67,5% do total de R\$ 19,16 bilhões autorizados. Nesse mesmo período, o investimento do setor privado nas ferrovias foi quase o triplo, R\$ 33,51 bilhões – em infraestrutura, material rodante, sinalização telecomunicações, oficinas, capacitação, entre outros.”

Ao desativar o transporte de passageiros, houve um impacto social por justamente deixar de haver as interações dos usuários neste modal. Com relação a isso, Regato (2010) pontua:

De fato, trem de carga passa e não cria vínculos de afeto com as comunidades por onde trafega; já o trem que transporta gente, esse, sim, leva sonhos, traz conquistas; deixa saudade, leva vontade de voltar; promove encontros e despedidas; provoca tristezas e alegrias. (REGATO, 2010, p.27).

Figura 3 – Gráfico de densidade do transporte ferroviário (km de infraestrutura por 1.000km<sup>2</sup> de área terrestre).



**Nota 1:** Para o cálculo da densidade do transporte ferroviário, foram utilizados os dados de área terrestre de cada país analisado.

**Nota 2:** Destacou-se, entre os países analisados, a China, que, no período de 2011 a 2014, apresentou crescimento de 122% em sua malha ferroviária.

**Fonte:** ANTT e CIA *The World Factbook*.

Fonte: CNT (2015).

## 4.1 Instrumentos, órgãos e políticas públicas de preservação do Patrimônio Ferroviário Brasileiro

Cartas Patrimoniais são documentos estabelecidos internacionalmente que norteiam através de conceitos e técnicas estudos voltados para a salvaguarda do patrimônio, atingindo com seus direcionamentos dispersão mundial. Inicialmente as cartas lidavam com atributos monumentais e as margens dos mesmos, posteriormente vieram a abranger questões urbanísticas, hierarquia entre as interfaces, conceitos de restauro, diferentes nuances arqueológicas (preservação, restauro e comercialização) e com isto colaborando consistentemente com um setor que para muitos era invisível.

Estas Cartas Patrimoniais Internacionais subsidiam regulamentações importantes, em nível federal, estadual, municipal e institucional, incentivando a preservação através de ações movidas por órgãos que devem/deviam valorizar e preservar a memória coletiva e individual. Sobre documentos e posicionamentos que estão ligados intrinsecamente ao patrimônio ferroviário brasileiro, tem o exemplo do PRESERVE, um projeto voltado para a preservação da memória dos transportes no Brasil elaborado pelo Ministério dos Transportes em 1980. Após algumas questões de cunho político-econômico o PRESERVE passou a ser o PRESERFE, Programa de Preservação do Patrimônio Histórico Ferroviário, com sede no Rio de Janeiro, na Administração Central da RFFSA. Carmo (2014, p.53), discorre que o PRESERFE era composto por núcleos e centros de preservação da história ferroviária no território brasileiro. O PRESERFE ainda viabilizou no ano de 1986 um acervo de acesso a população, para que os cidadãos conhecessem ou relembassem momentos e informações importantes relacionados à memória ferroviária, além de ser base de dados para pesquisadores sobre a temática. Sobre planos de ações para preservação e valorização, Rufinoni (2009) aponta que:

A preservação e a restauração de áreas estratégicas como sítios industriais reclamam a elaboração de estudos aprofundados sobre suas especificidades materiais e imateriais, sua dinâmica evolutiva e integração com o tecido urbano envoltório, fundamentos que deveriam respaldar ações conscientes de tutela e de intervenção. (RUFINONI, 2009, p. 147)

No ano de 1997 começaram-se discussões mais aprofundadas sobre o resgate à memória das ferrovias, debatendo sobre planos e estratégias de manter, valorizar e revitalizar os aspectos envolvendo o patrimônio ferroviário. Este movimento foi denominado como Movimento de Preservação Ferroviária - MPF. O MPF foi originado no Rio de Janeiro mas com ações com escala nacional, foi formalizado no ano de 2003 e gerou em algumas de suas várias atuações, seminários de preservação ferroviária. (FERREIRA, 2010).

Em suas análises, Carmo (2014, p.53) apontou associações com objetivo de preservar, resgatar e difundir o patrimônio ferroviário, sendo elas: Associação Nacional de Transportes Públicos- ANTP; Associação Nacional de Preservação Ferroviária - ANPF; Associação de Engenheiros Ferroviários - AEF; Federação das Associações de Engenheiros Ferroviários - FAEF; Associação Brasileira de Preservação Ferroviária - ABPF; Federação Nacional dos Trabalhadores Ferroviários – FNTF; Associação de Amigos do Trem do Rio de Janeiro - Amutrem RJ; Sociedade de Pesquisa e Preservação Ferroviária; Associação de Preservação da Memória da Companhia Paulista - APMCP; Grupo de Amigos GWBR Great Western of Brazil Railway, entre outros.

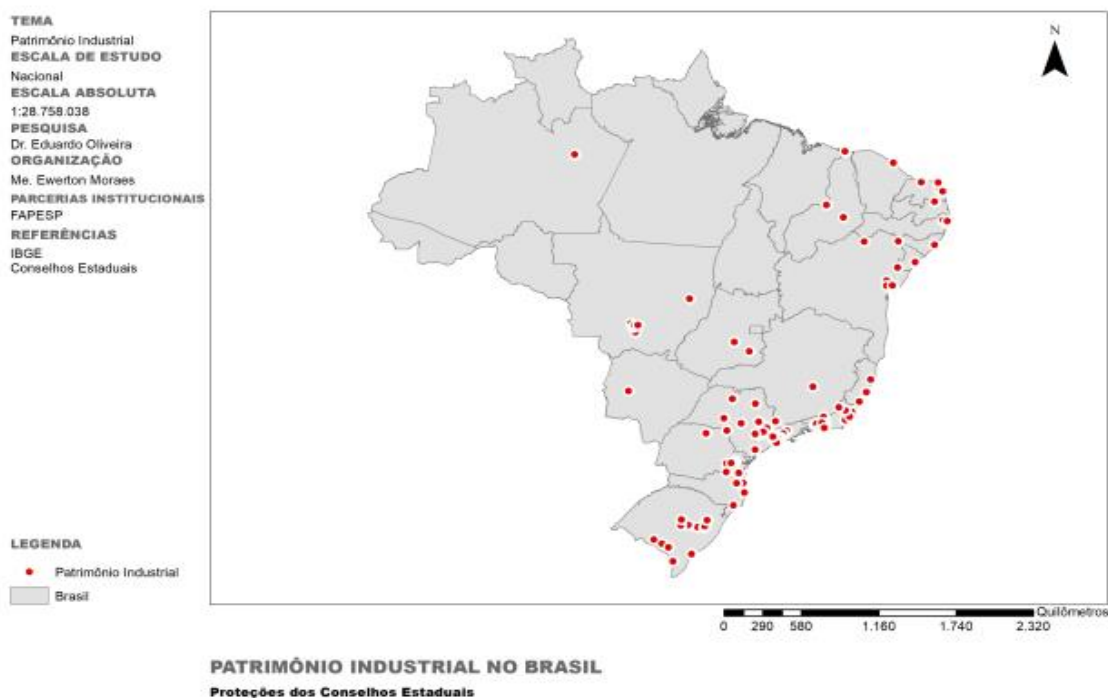
As concessionárias também têm responsabilidade com relação ao investimento na redução dos riscos associados às interferências das ferrovias no urbanismo. Mesmo que não esteja estabelecido junto a Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, as concessionárias atuam em intervenções independentes para a solução de alguns conflitos urbanos. No contrato de concessão não está claramente definido como lidar com estes apontamentos a serem tratados.

Com o intuito de dar continuidade as ações do PRESERFE, que foi instituído pelo Ministério dos Transportes e a antiga RFFSA, foi atribuído ao IPHAN os compromissos e deveres de zelar, manter, e preservar os bens móveis e imóveis com valor artístico, histórico e cultural sendo definido no artigo 9º da Lei de nº 11.483/2007. (RFFSA, 2014). Logo após ser atribuída a responsabilidade que rege a Lei nº11.483/2007 ao IPHAN, foram iniciados inventários por empresas terceirizadas (contratadas pela extinta RFFSA) para sistematizar e fundamentar o instituto com dados norteadores para sua atuação.

O IPHAN surgiu no ano de 1937 através da Lei nº 378, com a nomenclatura de Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - SPHAN, objetivando promover nacionalmente a conservação, tombamento, o enriquecimento e o conhecimento do patrimônio histórico e artístico brasileiro. Além de SPHAN, o órgão já foi nomeado como Diretoria do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - DPHAN em 1940, e de Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – IPHAN em 1970. Independente da administração e nomenclatura, atuavam juntamente com a Fundação Nacional Pró-Memória. Em 1990, o então presidente Fernando Collor de Melo criou o IBPC (Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional que em 1994 voltou a ser denominado pela sigla de IPHAN.

Em sua pesquisa, Oliveira (2018) com o método de busca para identificação dos bens industriais que atualmente estão protegidos pelo IPHAN, identificou que no Brasil há 50 bens industriais e deste número, 9 são bens ferroviários. Como observado na Figura 4, desde a aplicação da preservação, foram levantados os dados de que 275 bens patrimoniais foram protegidos pelo IPHAN e conforme observado na Figura 5, 100 destes são representados pelos bens ferroviários. (OLIVEIRA, 2018).

Figura 4 – Patrimônio Industrial protegido no âmbito estadual.



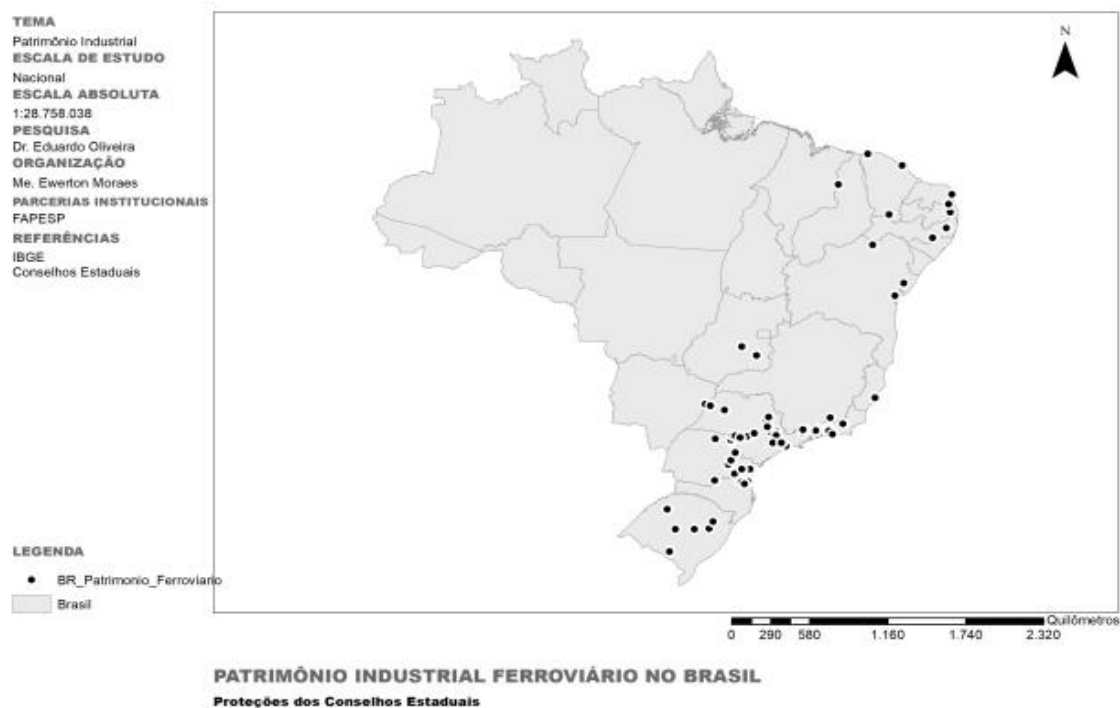
Fonte: Oliveira (2018).

Além de muitas estações estarem em estado de abandono, conformando extensos vazios urbanos, algumas já foram demolidas ou tiveram seus usos originais modificados. Museus, mercados públicos, departamentos culturais e rodoviárias são os usos mais comuns como forma de preservação destes equipamentos lhes atribuindo funcionalidade e manutenção. As estações ferroviárias por serem ícones da memória e participantes da identidade de algumas cidades, muitas foram tombadas pelo IPHAN (Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional) e hoje representam, segundo Oliveira (2018) número predominante dos bens industriais protegidos pelo IPHAN. O autor supracitado endossa que já foram protegidos 276 bens industriais em vários estados no Brasil, sendo 100 bens ferroviários que englobam 62 estações férreas, além dos conjuntos edificados e edifícios de operação que englobam tal equipamento, como podemos perceber na figura 5.

Não somente a manutenção das estações ferroviárias e todos os seus componentes são o ponto crítico com relação ao patrimônio ferroviário, os conflitos urbanos estão também presentes na forma da gestão em preocupar-se com a ocupação e a hierarquia destes equipamentos. Segundo a CNT (2015) há em torno de 355 invasões de faixas de domínio (que são aglomerações no entorno imediato das ferrovias, resquícios da gestão da RFFSA). Além disso, identificaram nas análises 279 passagens em nível críticas, gerando riscos à segurança dos cidadãos.

Com relação ao tombamento municipal, na década de 80 já haviam discussões sobre a necessidade de definir uso, manutenção e funções ao conjunto arquitetônico do patrimônio ferroviário.

Figura 5 – Patrimônio Ferroviário protegido no âmbito estadual.



Fonte: Oliveira (2018).

Atualmente o Ministério dos Transportes ainda busca alternativas viáveis para a reinserção do transporte ferroviário de passageiros, porém, com a finalidade turística. Isso através de um programa oficial de recuperação e valorização do patrimônio histórico. (GALVÃO JR, 2006). Os centros de preservação e núcleos históricos administrados pela RFFSA, segundo Carmo (2014), estes não receberam tratamento diferenciando, expondo-os em situação altamente vulnerável.

O zelo e manutenção do patrimônio ferroviário brasileiro por ser em prol coletivo, da identidade e cultura da sociedade, é também responsabilidade de todos. Porém, salienta-se que há órgãos com leis e atributos que demanda da responsabilidade dos mesmos para não só realizar tombamentos, mas fiscalizar, direcionar usos, proporcionar uma hierarquia harmônica entre o patrimônio, a cidade e seus usuários. O Ministério Público, os órgãos municipais, estaduais, federais, patrimoniais e culturais são os detentores da responsabilidade de prever instâncias e ações focando na conservação e restauro para não fragmentar parte da história do contexto em que as ferrovias fazem parte.

#### 4 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Muitos vazios urbanos e resquícios da herança ferroviária no Brasil são vistos como áreas potenciais para o desenvolvimento urbano, pontos comerciais, culturais, ou até mesmo com pretensões políticas intrínsecas em algumas ações. O que se torna alarmante é a atual situação de ruínas em alguns prédios de estações, além do estado de deterioração ser um indício de alto risco para o processo de valorização da herança cultural e arquitetônica de uma tipologia que tem muito a dizer. Torna-se necessário não só a discussão sobre a salvaguarda destes equipamentos e bens ferroviários, mas planos de ações embasados com a singularidade necessária por parte dos órgãos e responsáveis da preservação deste patrimônio.

Não somente focando na memória e na identidade coletiva que o patrimônio ferroviário pode expressar, salienta-se como uma das estratégias a possibilidade de resgate do seu potencial vantajoso em termo de transporte de cargas, mesmo que a substituição pelas rodovias tenha sido um dos principais motivos para o seu uso decrescente e a incúria de alguns destes equipamentos, o transporte ferroviário tem potencial agressivo se comparar na capacidade de transportar cargas para o país, viabilizando a otimização da logística (reduzindo a quantidade de veículos particulares, caminhões entre outros), pois, segundo Balbino (2016) um vagão pode substituir até quatro caminhões por sua capacidade de carga. Impacta também nos aspectos econômicos, sustentáveis (dependendo do combustível em questão) e de integração entre modais de transporte. De acordo a CNT (2015) a ausência ou deficiência de planos diretores que viabilizassem claramente o ordenamento territorial que otimize a interface ferrovia e cidade, (com convivência pacífica e atritos de interesse e salvaguarda) é um dos conflitos urbanos que possibilita as aglomerações indevidas nas margens do equipamento.

Com este trabalho podemos destacar que a preservação do patrimônio ferroviário deveria ser um ponto alarmante para todos os componentes da sociedade, principalmente dos órgãos que detém de verbas públicas para sua destinação, mas não tirando a responsabilidade dos demais envolvidos, pois, os danos materiais, a deterioração, a ruína em si influencia na irreversibilidade deste processo. A falta de manutenção culmina à incúria, que por sua vez remove uma parcela importante da história de uma comunidade. É uma questão que expressa a necessidade de atenção e proatividade imediata dos planejadores urbanos e por parte da gestão dos órgãos patrimoniais, culturais, municipais, estaduais e federais. Tem-se um alerta para a conscientização dos cidadãos com foco na valorização do patrimônio não só ferroviário, mas cultural de seus municípios.

## REFERÊNCIAS

BALBINO, F. **Pesquisa compara eficiência de trens e caminhões no Porto de Santos**: Projeto elaborado por estudantes de Engenharia Civil da Unisanta analisa situações indicadas para cada modal. São Paulo, 2016.

BIASI, A. L. M.; MAGNONI JUNIOR, L. **A importância da logística no desenvolvimento de sociedades e os benefícios possibilitados pela ferrovia como modal de transporte**. Trabalho de Conclusão do Curso Tecnologia em Logística. Fatec Lins, 2014.

BRASIL. Decreto nº 11483, de 31 de maio de 2007. **Dispõe sobre a revitalização do setor ferroviário, altera dispositivos da Lei no 10.233, de 5 de junho de 2001, e dá outras providências**. Lei Nº 11.483, de 31 de Maio de 2007. Brasília, DF.

BLUESTONE, Barry; HARRISON, Bennett. **The Deindustrialization of America**. Nova Iorque: Basic Books Inc., 1982.

BUCHANAN, R. A. **Industrial archaeology in Britain**. Harmondsworth: Penguin, 1982.

CARMO, Mônica Elisque. **Trilhos e Memória: Preservação do Patrimônio Ferroviário em Minas Gerais**. Dissertação de Mestrado, UFMG. Minas Gerais, 2014.

CAVALCANTI NETO, José. CARNEIRO, Fernanda. GIANNECCHINI, Ana. **Avanços e desafios na preservação do patrimônio ferroviário pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional**. In: COLÓQUIO LATINO-AMERICANO SOBRE RECUPERAÇÃO E PRESERVAÇÃO DO PATRIMÔNIO INDUSTRIAL, 5., 2012. Anais [...]. São Paulo: Iphan, 2012.

CNT. Confederação Nacional do Transporte. **Pesquisa CNT de Ferrovias 2015**. Brasília, 2015. Disponível em: <<http://cnt.org.br/pesquisaferrviascnt.php.html>>. Acesso em: 08 jun. 2022.

- FERREIRA, Victor. **Trilhos & Letras: uma antologia do trem**. Florianópolis: Pandion, 2010. p. 232.
- FINGER, Anna Eliza. **Vilas Ferroviárias no Brasil**. Os casos de Paranapiacaba em São Paulo e da Vila Belga no Rio Grande do Sul. Dissertação de mestrado. Brasília: FAU UnB, 2009.
- GALVÃO JR, José Leme. **Patrimônio ferroviário na arquitetura e no urbanismo**. Revista electrónica do IPHAN, Herança Industrial, Nº4 – Mar./Abr. 2006
- IBGE – INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Censos 2010**. Infraestrutura de Transporte. Rio de Janeiro: IBGE, 2016.
- HOBBSAWN, Eric. **A era das revoluções, 1789-1848**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1986.
- HAGATONG, Ana Teresa Martins (2014). **Patrimônio Industrial Ferroviário - Uma Arquitetura em risco**. Revista Arquitetura Lusíada, N. 5 (1.º semestre 2014): p. 101-115. ISSN 1647-900.
- IPHAN - Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. **Dossiê de Tombamento do Conjunto Arquitetônico e Paisagístico de Jaguarão**. Ministério da Cultura: IPHAN, Porto Alegre, 2010.
- KÜHL, Beatriz Mugayar. **Preservação do patrimônio arquitetônico da industrialização**. Problemas teóricos de restauro. Cotia, Ateliê Editorial, 2008.
- \_\_\_\_\_. **Arquitetura do ferro e arquitetura ferroviária em São Paulo, reflexões sobre a sua preservação**. São Paulo, Ateliê, SEC, FAPESP, 1998.
- MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES. **Mapa ferroviário**. Disponível em: <https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/centrais-de-conteudo/map-ferro-evolucao-pdf>. Acesso em 15 de maio de 2022.
- NORA, Pierre. **Les lieux des mémoires**. Paris: Gallimard, 1984.
- OLIVEIRA, Eduardo Romero. **Patrimônio Ferroviário do Estado de São Paulo: as condições de preservação e uso dos bens culturais**. Projeto História 40. Patrimônio e Cultura Material. v.40. São Paulo, 2011.
- \_\_\_\_\_. **Metodologias Interdisciplinares de Ativação do Patrimônio Ferroviário**. UNESP, São Paulo. 2018.
- RFFSA - Rede Ferroviária Federal S.A. **A extinção da RFFSA e o seu processo de inventário**. Informe da Inventariança. 2014.
- PÁDUA, E. **Metodologia da pesquisa Abordagem teóricoprática**. Campinas: Papyrus, 1996.
- RUFINONI, Manoela R. **Preservação e restauro urbano: Teoria e prática de intervenção em sítios industriais de interesse cultural**. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo). FAUUSP, São Paulo, 2009.
- SANTOS, S. **Transporte ferroviário: história e técnicas**. São Paulo: Cengage. Learning, 2011.
- SANTOS, Débora. LIMA, Rosana. BASSI, Renata. RODRIGUES, Enio. MAIELLARO, Valéria. **A Infraestrutura no Transporte Ferroviário no Brasil**. South American Development Society Journal. Vol.4. 2018.
- SETTI, J. B. **Ferrovias no Brasil: um século e meio de evolução**. Rio de Janeiro, RJ: Memória do Trem, 2008.
- SILVA, Leonardo Mello. **Patrimônio industrial: passado e presente**. Revista electrónica do IPHAN, Herança Industrial, Nº4 – Mar./Abr. 2006.
- SILVEIRA, Márcio. **A importância econômica das ferrovias para o Brasil**. Revista dos Transportes Públicos - ANTP. Ano 24 - 2002.
- TENÓRIO, Douglas Apprato. **Capitalismo e Ferrovias no Brasil**. Curitiba: HD Livros, 1996.
- TICCIH - The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage Brasil. **Cartas Patrimoniais: Carta de Nizhny Tagil**. 2003. Disponível em: <[https://ticcihbrasil.org.br/?page\\_id=675](https://ticcihbrasil.org.br/?page_id=675)> Acesso em: 10 de maio de 2022.
- VILARES, E. **Back to the City: O discurso e as metodologias da Regeneração Urbana**. CIDADES, Comunidades e Territórios, 7. 2003, p. 100-109.

WEBSTER, J.; WATSON, J.T. **Analyzing the past to prepare for the future: writing a literature review.** MIS Quarterly & The Society for Information Management, v.26, n.2, pp.13-23, 2002.