

UMA NOVA PERSPECTIVA PARA A PRESERVAÇÃO DO PATRIMÔNIO INDUSTRIAL: A CRIAÇÃO DO “BACHARELADO EM CONSERVAÇÃO E RESTAURAÇÃO DO PATRIMÔNIO INDUSTRIAL - ÁREA DE CONCENTRAÇÃO: BENS CULTURAIS FERROVIÁRIOS” EM SANTOS DUMONT - MG

Mônica C. H. Leite Olender

Dpto. de Arquitetura e Urbanismo/ Universidade Federal de Juiz de Fora
Membro do Laboratório de Patrimônios Culturais – LAPA/ UFJF
monica.olender@ufff.edu.br

Resumo

O presente trabalho, inserido na Temática 06 – Patrimônio Ferroviário – visa apresentar o “Bacharelado em Conservação e Restauração do Patrimônio Industrial - Área de Concentração: Bens Culturais Ferroviários”, que será, em breve, oferecido pelo Campus Santos Dumont do Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia do Sudeste de Minas Gerais, Campus esse localizado no município de Santos Dumont – Minas Gerais. Tendo em vista que o referido Curso está sendo montado para se tornar um dos referenciais brasileiros no que diz respeito ao restauro do patrimônio ferroviário móvel (inclusive o rodante), em especial os artefatos de suporte metálico, faz-se primordial, numa perspectiva multidisciplinar, a troca de ideias e experiências com profissionais dessa e de outras áreas que, certamente, se interessarão pelo tema.

Palavras-chave: Patrimônio Ferroviário, Preservação, Formação técnico-profissional

1. Introdução

A fim de atender a uma demanda cada vez mais crescente na área do transporte ferroviário no Brasil voltada, novamente, para passageiros, vislumbra-se a necessidade da formação de técnicos que atuem em intervenções não só de cunho funcional nos diversos elementos que compõem o enorme acervo que nos foi legado, em sua grande maioria, pela extinta Rede Ferroviária Federal - RFFSA, mas também que seja responsável pela realização de intervenções de conservação e restauração, categorias essas que exigem uma análise crítica por parte de seu(s) responsável(is).

A partir de uma vocação que foi sendo construída naturalmente pela existência de uma escola profissionalizante que se desenvolveu, literalmente, “sobre as linhas da Estrada de Ferro Central do Brasil”, o município de Santos Dumont, localizado na Zona da Mata de Minas Gerais foi, durante muitos anos, referência na formação de técnicos especializados na manutenção de composições ferroviárias. O declínio dessa história de sucesso começa no início dos anos de 1970, quando, pela primeira vez, a escola é fechada. Na década seguinte, tendo sido reaberta através de uma parceria entre a RFFSA e o Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial – SENAI – em 1975,

o funcionamento da escola novamente é afetado em função da crise no setor ferroviário brasileiro.

É somente a partir de 2009 que, novamente, a temática ferroviária ressurge como a grande possibilidade de desenvolvimento não só educacional para a cidade de Santos Dumont, mas, e principalmente, econômico e social, a partir da criação do Campus Santos Dumont do Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia do Sudeste de Minas Gerais – IFSUDESTEMG.

Com o apoio e financiamento do IPHAN/ MG, foi elaborado, em 2011, um projeto de restauração do complexo do antigo “Pátio das Oficinas” da antiga Escola Profissional Fernando Guimarães, que permitirá a oferta, dentre outros cursos, do “Bacharelado em Conservação e Restauração do Patrimônio Industrial - Área de Concentração: Bens Culturais Ferroviários”, cujo início está previsto para o segundo semestre de 2013.

Tendo em vista que uma boa parte dos bens ferroviários móveis remetem a suportes metálicos (ferro e aço, especialmente), tais materiais terão prioridade na abordagem pedagógica do Curso. Porém, tal abordagem também permitirá que esses alunos possam atuar na conservação e restauração de outros elementos de base metálica considerados como “patrimônios industriais”, além daqueles ligados à temática ferroviária, tais como coretos, chafarizes, bustos etc, elementos esses bastante presentes nas cidades brasileiras, inclusive naquelas localizadas na Zona da Mata Mineira, o que amplia a possibilidade de inserção imediata, por parte dos alunos, no mercado de trabalho.

Vale ressaltar que o conceito de Patrimônio Industrial aqui considerado é aquele trazido pela Carta de Nizhny Tagil, de 2003, em que tal patrimônio

(...) compreende os vestígios da cultura industrial que possuem valor histórico, tecnológico, social, arquitetônico ou científico. Estes vestígios englobam edifícios e maquinaria, oficinas, fábricas, minas e locais de processamento 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 educação¹.

¹ TICCIH. **Carta de Nizhny Tagil sobre o Patrimônio Industrial**. Nizhny Tagil, 2003. Disponível em: <<http://www.mnactec.cat/ticcih/pdf/NTagilPortuguese.pdf>>

Antes de apresentar o plano do “Bacharelado em Conservação e Restauração do Patrimônio Industrial - Área de Concentração: Bens Culturais Ferroviários” propriamente dito, falaremos, com um pouco mais de vagar, sobre o município de Santos Dumont e a sua ligação com a ferrovia, além de contextualizar mais aprofundadamente o surgimento do Campus Santos Dumont no âmbito dessa história.

2. Breves considerações sobre o município de Santos Dumont - MG

Uma das principais, senão a principal causa que tornou a antiga cidade de Palmyra conhecida no Brasil e no mundo, foi ela ter sido a terra natal de um dos mais ilustres personagens da virada do século XIX para o XX, o “Pai da Aviação”, Alberto Santos Dumont. E essa influência foi tão importante que a cidade também passou, a partir de 1932, a ser conhecida pelo nome desse seu mais importante filho: Santos Dumont.

O que quase ninguém sabe, porém, é que o nascimento de Alberto nessas terras não fora, na verdade, premeditado. Seu pai, o engenheiro Henrique Dumont, encarregado que estava pela construção do ramal da Estrada de Ferro D. Pedro II (futura Central do Brasil) na subida da Serra da Mantiqueira, estabeleceu-se, em 1872, em uma das propriedades da citada Estrada localizada em Cabangu, no então Arraial de João Gomes², onde montou seu canteiro de obras, acomodou sua família e viu, em 1873, seu sexto filho nascer (justamente Alberto).

Inspirado pelas histórias de Julio Verne, o pequeno Alberto nunca se contentou com a vida pacata de fazendeiro que o pai e seus irmãos optaram por levar, a partir de 1879, em Ribeirão Preto - SP. Seu interesse pela mecânica e pela tecnologia fizeram com que, desde criança, ele fosse capaz de dirigir locomóveis e, até, locomotivas (do tipo Baldwin existente na fazenda do pai para transporte de café)³. O futuro desse admirável empreendedor já é bastante conhecido por todos: alguns anos mais tarde, na França, ele realizaria o feito de soltar as amarras que prendiam o homem ao solo, através do vôo realizado, em 1901, pelo Dirigível n.º. 6 e, mais tarde, em 1906, pelo “14 Bis”. Controvérsias a parte – pois a outros inventores (irmãos Wright, dos Estados Unidos, e Clément Ader, da França) também são atribuídos os créditos do primeiro

² Segundo a historiografia local, o Arraial de João Gomes foi elevado à Vila em 1889, quando passa a ser conhecido como Palmyra, tendo alcançado, um ano depois, a categoria de município.

³ Disponível em: <http://www.cabangu.com.br/pai_da_aviacao/7-pessoa/pg07.htm>

vão de aparelhos mais pesados que o ar⁴ – o fato é que os trens e as estrada de ferro, por força do destino e por vocação, sempre estiveram presentes tanto na vida de Santos Dumont quanto na história da cidade que, no século XX, herdaria seu nome.

O Arraial de João Gomes, com a chegada da Estrada de Ferro Dom Pedro II (E.F.D. Pedro II) a partir de 1872, retomou um desenvolvimento que, guardadas as devidas proporções e contextos históricos, só havia acontecido na região quando da abertura do Caminho Novo (cerca de 1701) por Garcia Rodrigues Paes – para facilitar o controle da Coroa sobre os carregamentos do ouro extraído no interior da Província de Minas Gerais que seguiam para o porto do Rio de Janeiro⁵. Ao redor da Estação Ferroviária de João Gomes, construída em 1877, o comércio e, por conseguinte, as atividades econômicas do município ganharam força. Em 1895, a construção de uma oficina de manutenção de vagões e locomotivas nos arredores da zona urbana promoveu a criação de inúmeros postos de trabalho chegando a gerar, com o passar dos anos, 1.200 empregos diretos para a população local e induzindo importantes transformações urbanas com a ocupação, por esses trabalhadores, dos bairros conhecidos atualmente como “4º. Depósito” e “Vila Esperança”.

A extinção, em 1999, da E.F.D. Pedro II (que já havia passado pela denominação de Central do Brasil e era conhecida, então, por Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima – RFFSA, empresa estatal criada em 1957 para administrar inúmeras estradas de ferro brasileiras, entre elas a Central do Brasil) provocou um imenso baque na economia local, induzindo, inclusive, a partida de muitos profissionais que, antes, tiravam seu sustento das atividades relacionadas à ferrovia.

Porém, para os que ficaram e, mesmo, para os que se foram, a memória da ferrovia permaneceu viva não só por conta das composições que ainda circulam pelos trilhos locais (sob a responsabilidade da concessionária MRS Logística, que adquiriu, junto à RFFSA, uma boa parte da antiga Central do Brasil), mas também pelos bens que ainda permeiam o seu cotidiano, sendo eles materiais – vagões, locomotivas, estações, caixas d’água, pontes rolantes etc – ou imateriais – saberes fazeres ligados aos ofícios de maquinista, mecânico, operador etc.

Esse patrimônio material e imaterial é tão importante enquanto memória coletiva dos sandumonenses que inspirou autoridades locais, estaduais e federais, a partir de um projeto elaborado, em 2008, pela OSCIP Amigos do Trem, denominado “Expresso Pai

⁴ Disponível em: <http://pt.wikipedia.org/wiki/Alberto_Santos_Dumont>

⁵ Disponível em:

<<http://www.santosdumont.mg.gov.br/portal1/municipio/historia.asp?ildMun=100131708>>

da Aviação” (que pretendia retomar as atividades de transporte de passageiros, num trecho da ferrovia que inclui a cidade de Santos Dumont, utilizando vagões e automotrizs existentes na oficina da antiga RFFSA dessa cidade), a propor a criação de um Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia voltado para a formação de técnicos especializados na manutenção, operação e conservação/ restauração de bens ferroviários.

O funcionamento efetivo do Campus Avançado de Santos Dumont do Instituto Federal do Sudeste de Minas Gerais se deu a partir do ano de 2010, quando dois entre os quatro cursos inicialmente oferecidos começaram a funcionar direcionando a formação dos alunos para a citada área das ferrovias: Curso de Transporte Ferroviário e Curso de Transporte de Carga.

Partindo-se do pressuposto de que preservar é um ato de cultura e de que cultura, por sua vez, é um dos pressupostos essenciais para a formação de cidadãos, é fácil então concluir-se que a cidade de Santos Dumont, através do patrimônio de que dispõe – em especial o ferroviário – possui todos os instrumentos necessários para que se inicie um processo transformador, de preparação de seus cidadãos para o comprometimento com o bem estar da coletividade local (figura 1).



Figura 1. Galpões que fazem parte do antigo complexo da Rede Ferroviária Federal, complexo este conhecido como Quarto Depósito Foto: OLENDER, Mônica C. H. Leite. Data: 06/05/2012

3. A ligação do município de Santos Dumont-MG com a ferrovia: um legado

Santos Dumont é uma cidade da Zona da Mata de Minas Gerais localizada a, aproximadamente, 207 km da capital mineira, Belo Horizonte.

Seu desenvolvimento se deu, inicialmente, às margens do tão conhecido Caminho Novo da Estrada Real, caminho esse aberto por Garcia Rodrigues Paes, no início do século XVIII, com o objetivo de ligar o interior da região de Minas Gerais ao porto do Rio de Janeiro e de facilitar a fiscalização dos carregamentos de ouro pela Coroa Portuguesa. Além de Santos Dumont, o Caminho Novo passava, na região da Zona da Mata mineira, por municípios tais como Simão Pereira, Matias Barbosa, Juiz de Fora, Ewbank da Câmara, Antônio Carlos e Barbacena.

Sua primeira denominação foi “Arraial de João Gomes”, alcunha recebida em função da sesmária adquirida por João Gomes Martins e sua esposa, Clara Maria de Melo, de João Gonçalves Chaves, em 1728.

O segundo marco de desenvolvimento do citado arraial é referente ao período em que, ali, começaram as primeiras movimentações para a construção da expansão da Estrada de Ferro D. Pedro II (cuja construção fora iniciada na cidade do Rio de Janeiro em 1855), ou seja, cerca de 1870. Henrique Dumont, engenheiro responsável por tal empreitada na região, estabelece-se com sua família num sítio localizado às margens da futura estrada de ferro, local conhecido como Cabangu. Da mesma forma que ele, diversos outros trabalhadores para ali se mudam, primeiro, para erguer toda a infraestrutura necessária para atender às demandas da ferrovia; depois, para fazê-la funcionar.

Assim como em várias outras localidades brasileiras, principalmente aquelas do interior, a ferrovia torna-se o centro de todas as atenções do arraial de João Gomes e, naturalmente, as atividades econômicas e as melhores oportunidades de emprego assalariado têm ali o seu foco. A própria configuração da localidade, sua arquitetura e paisagens, vão se modificando em função de todo o aparato que chega com as linhas do trem⁶. São construídos viadutos, paradas especiais, túneis e edificações (como

⁶ Essa capacidade de provocar alterações, na verdade, pode-se dizer que caminha junto com a ferrovia, tendo sido constatada em países como Inglaterra, França e Estados Unidos, precursores das técnicas e dos saberes-fazer ligados ao transporte ferroviário, já a partir do terceiro quartel do século XIX, como ressalta Kühl (1998), quando várias cidades sofreram alterações sem precedentes.

estações, caixas d'águas etc), pertencendo a esta última categoria o exemplar mais significativo do conjunto: a estação da região central do arraial, construída em 1877.

Tendo em vista o desenvolvimento crescente, em 27 de julho de 1889, o arraial é elevado à vila, passando a se chamar “Palmyra”. Pouco tempo depois, mais precisamente em 1895, por ser um local estratégico para os intentos da Estrada de Ferro Central do Brasil (nomenclatura que substitui, a partir de 1889, a já citada E.F.D. Pedro II), esta adquire terras na região nordeste do centro urbano, onde dá início à construção de um complexo onde seriam realizadas as atividades de manutenção, reparo e revisão das composições ferroviárias, tendo sido erguido, primeiramente, o galpão de manutenção em fins do século XIX. Por ser a quarta oficina da estrada de ferro a partir do Rio de Janeiro, o complexo passou a ser conhecido como Quarto Depósito⁷. Tal área possuía cerca de 30.000m² e, em 1979, já contava com 30 edificações⁸.

A presença do Quarto Depósito de Santos Dumont – Pátio das Oficinas, ampliou sobremaneira, como dito, as possibilidades de emprego no município, gerando um déficit de profissionais especializados que pudessem ocupar os postos de trabalho gerados pela Central do Brasil. Essa situação atraiu a atenção de um número considerável de pessoas que acabou por emigrar para a cidade, ocupando então a região localizada nos arredores do complexo ferroviário e dando origem a um núcleo urbano, onde se destacam os bairros Quarto Depósito e Vila Esperança.

Em 1941, a administração municipal de Santos Dumont (assim denominada desde 1932, quando o nome Palmyra foi substituído para que fosse homenageado o seu mais ilustre cidadão) cria a Escola profissional denominada, dois anos depois, de “Escola Profissional Fernando Guimarães”, para suprir a demanda por especialistas do setor ferroviário. Os edifícios que compunham esse centro de formação técnica foram construídos em terreno contíguo ao Pátio das Oficinas, local que servia didaticamente, inclusive, para as aulas práticas dos alunos (figura 2).

⁷ IPHAN. **Projeto de Restauração – 4º. Depósito em Santos Dumont/MG**. Caderno de Estudos- Volume I. Belo Horizonte: IPHAN, 2011. p. 5

⁸ Idem, p. 9



Figura 2. Situação do 4º. Depósito/ Pátio das Oficinas da extinta RFFSA e das instalações do antigo CEMEP (atual Campus Santos Dumont do IFSUDESTE/MG). Fonte: <http://maps.google.com/maps?ftr=earth.promo&hl=en&utm_campaign=en&utm_medium=van&utm_source=en-van-na-us-gns-erth&utm_term=evl>

A nível nacional, a Escola Profissional de Santos Dumont ocupava, no setor ferroviário, posição de destaque pela sua excelência no ensino. Um dos maiores exemplos disso – exemplo esse sempre lembrado com orgulho por ex-alunos – foi o trabalho de reforma de uma locomotiva, realizado em 1944, que possibilitou, aos alunos e professores participantes, uma viagem à cidade do Rio de Janeiro para serem recebidos, no Palácio do Catete, pelo então Presidente da República, Getúlio Vargas.

O primeiro momento de interrupção dessa história ocorre em 1973, quando a Escola Profissional é fechada. Porém, como profissionais especializados ainda eram muito necessários no setor, a Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA) – criada em 1957 para “promover e gerir os interesses da União no setor de transportes ferroviários”⁹ através da gestão de 18 ferrovias regionais, entre elas a Central do Brasil – e o Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial (SENAI) encamparam a Escola e, em 1975, através de uma parceria, promoveram a sua reabertura.

O final da década de 1980 foi marcado pela crise que afetou o setor ferroviário nacional, culminando na inclusão da RFFSA, em 1992, no Programa Nacional de Desestatização e, finalmente, na sua liquidação, em 1999. Como qualquer município

⁹ Disponível em: <<http://www.rffsa.gov.br/principal/historico.htm>>

brasileiro que tinha boa parte de sua economia baseada nas atividades ligadas à ferrovia, Santos Dumont é diretamente afetada por uma grave situação de desemprego que assola suas divisas, o que acaba por provocar o deslocamento de uma parte da população, principalmente daquela com formação profissional na área ferroviária, para outras regiões do país. O resultado imediato é visto, principalmente, nos bairros que, antes, eram habitados por essa população. Tal panorama, se agravando com o passar do tempo, acabou por relegar a esses locais uma situação preocupante de vulnerabilidade social.

Nesse contexto, a Escola Profissional, cuja administração fora retomada pela Prefeitura Municipal de Santos Dumont em 1990, passa a denominar-se Centro Municipal de Educação Profissional – CEMEP – a partir de 2004. Porém, como o mercado ferroviário já não apresentava as mesmas possibilidades das décadas anteriores, a ideia de encerramento das atividades da antiga Escola volta a ser pauta das discussões das autoridades municipais.

Contudo, o legado deixado pela RFFSA para o município de Santos Dumont no que se refere a bens materiais (material rodante e edificações) e, mesmo, imateriais (saberes-fazer ligados à tecnologia ferroviária e às diversas profissões a ela relacionadas), aliado à presença de composições ferroviárias ainda em funcionamento (sob a responsabilidade da Concessionária MRS Logística S.A.) não permitiu que a população sandumonense perdesse seu elo com os trens e com a ferrovia, memória ferroviária que, juntamente com os feitos do Pai da Aviação, Santos Dumont, mantiveram o município num certo patamar de destaque no cenário nacional.

4. O Instituto Federal do Sudeste de Minas Gerais em Santos Dumont

Após a extinção da RFFSA, a responsabilidade da gestão do imenso patrimônio ferroviário existente nas antigas dependências do 4º. Depósito/ Pátio das Oficinas – composto por vagões, linhas férreas, pontes rolantes, elevadores para manutenção de truques, peças diversas, máquinas e edificações (que eram utilizadas para a manutenção dos vagões e das locomotivas, como os galpões, e para abrigar usos tais como de administração do complexo, refeitório e sanitários de funcionários, depósitos e caixa d'água) – seguiu a mesma indicação utilizada para as outras regiões do país: os bens móveis operacionais, ou seja, aqueles ainda utilizados pelas sete concessionárias que arrendaram os ativos desta última foram transferidos para o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT; os bens imóveis

operacionais ficaram a cargo da Secretaria do Patrimônio da União – SPU; finalmente, os bens móveis e imóveis não-operacionais, representados por elementos portadores de valores histórico e cultural, foram transferidos para o Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – IPHAN.

Algumas instituições e, mesmo, prefeituras, vislumbrando a possibilidade de aproveitar uma parte desses bens – cuja conservação passou a ser ameaçada pelo simples fato de não estar sendo usada – propuseram aos órgãos citados a realização de convênios e/ou de termos de doação para que estações ferroviárias, por exemplo, passassem a abrigar as mais variadas atividades (sendo as principais encontradas, as de centro cultural e museu) e o material rodante fosse empregado para a implementação de trens de cunho turístico. Essa possibilidade foi vislumbrada em Santos Dumont em duas situações.

A primeira delas e, na verdade, a que serviu como base para a concepção da seguinte, se refere à proposta elaborada pela OSCIP Movimento Nacional Amigos do Trem, em 2006, para a implementação de um trem turístico, chamado de “Expresso Pai da Aviação”, num trecho da antiga Central do Brasil. Utilizando seis vagões de passageiros do antigo Trem de Prata, quatro locomotivas diesel-elétricas e duas automotrizes Budd (elementos esses que pertenciam à antiga RFFSA), cuja cessão de uso foi autorizada pelo DNIT em 2009, o “Expresso” irá percorrer o trecho que liga os municípios de Matias Barbosa a Barbacena, o que inclui Santos Dumont. Segundo explicita a sua justificativa,

O projeto "Expresso Pai da Aviação", visa, também, reintegrar parte do patrimônio público ferroviário à vida cotidiana da população, visto que a grande estrutura que dá suporte a ele (estações, armazéns, caixas d'água, cabines de sinalização, passarelas, linha férrea, etc) é vista atualmente como um entrave à “objetiva” vida cidadina. Grandes trechos de linha férrea sem uso ou utilizados apenas para transporte de cargas, edificações abandonadas, deterioradas ou ocupadas de forma irregular, falta de sinalização causando perigo e transtorno nas passagens de nível, todos esses problemas podem ser apaziguados com a utilização desse patrimônio ferroviário tão significativo na história do desenvolvimento das cidades através, não só do seu potencial turístico, mas principalmente do seu valor social.

A presença do trem nos citados municípios, acompanhado das diversas atividades sociais, turístico/culturais previstas, irá contribuir para a divulgação e preservação do patrimônio público ferroviário desses locais e também para o desenvolvimento de outras áreas tais como economia, educação, lazer, meio ambiente e transporte,

geração de emprego e renda, resultando na melhoria da qualidade de vida dessas comunidades e com a implementação de um turismo consciente.¹⁰

A segunda possibilidade de utilização do patrimônio da extinta RFFSA – patrimônio esse, como dito, acondicionado no 4º. Depósito/ Pátio das Oficinas – estudada a partir das questões levantadas quando da elaboração do projeto do “Expresso Pai da Aviação”, surgiu, literalmente, da confluência de interesses comungados, de um lado, por cidadãos sandumontenses e por ex-ferroviários, que ensejavam o retorno das atividades ferroviárias na região; de outro lado, por instituições públicas e privadas (tais como a referida OSCIP Amigos do Trem e a própria Prefeitura Municipal de Santos Dumont) e por técnicos e professores do IFSUDESTE/ Campus Juiz de Fora, que viam potencializada a possibilidade de utilização desse rico patrimônio para finalidades muito maiores que aquelas ligadas ao simples transporte de carga e, mesmo, de passageiros; e, por fim, de órgãos federais (SPU, IPHAN e DNIT) que, preocupados com o destino incerto dos bens existentes naquele local, consideraram perfeitamente possível a utilização dos mesmos para fins não só econômicos e/ou culturais, mas também sociais e educacionais.

Sendo assim, dentro do programa do Governo Federal de criar, em todo o território nacional, escolas técnicas e profissionalizantes,

no dia 16 de julho de 2010, foi inaugurado o Campus Avançado Santos Dumont, do Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia do Sudeste de Minas Gerais [IFSUDESTE], cuja missão é “transformar a cidade de Santos Dumont em um centro nacional de educação e desenvolvimento de tecnologias para o setor ferroviário, contribuindo para que a cidade esteja propícia a receber e a desenvolver pessoas, empresas e organizações que o consolidem como referência no país”.¹¹

O Campus Avançado Santos Dumont foi implantado nas instalações do antigo CEMEP – Centro Municipal de Educação Profissional, herdando não só seu espaço físico e equipamentos, mas também os cursos de Eletrotécnica e Mecânica, ambos em funcionamento quando da implementação do mesmo. Porém, a principal razão para a sua criação foi justamente a real possibilidade que ele proporciona de oferecer formação profissional de qualidade à população da região aliada à temática ferroviária. Essa “missão” foi imediatamente incorporada à logomarca do IFSUDESTEMG, já

¹⁰ Disponível em: <<http://www.amigosdotrem.com.br/Projeto.php>>

¹¹ Disponível em: <<http://www.santosdumont.ifsudestemg.edu.br/node/62>>

deixando clara a presença do trem (representado à esquerda das iniciais “IF”) e da ferrovia nas atividades ali desenvolvidas (figura 3).



Figura 3. Logomarca do Campus Santos Dumont do IFSUDESTEMG. Fonte: Campus Santos Dumont

Com o apoio e financiamento da Superintendência Regional do IPHAN/ Minas Gerais foi possível a realização de todo o levantamento fotográfico e físico-arquitetônico dos bens do complexo do 4º. Depósito/ Pátio das Oficinas, considerados de valor cultural por este órgão, o que forneceu elementos para a elaboração de um projeto de restauração e de requalificação, entregue no início de 2012, que irá dotar a área das condições necessárias para o funcionamento de diversos cursos técnicos, tecnológicos e de graduação. Dentro das atuais possibilidades oferecidas pelo espaço físico do extinto CEMEP, além dos já mencionados cursos de Eletrotécnica e de Mecânica, foram implementados dois outros com foco voltado para a temática ligada às ferrovias: Transporte Ferroviário e Transporte de Carga.

Dando sequência ao plano de ampliação do Campus, no que se refere à diversidade de cursos oferecidos e ligados à temática ferroviária, no primeiro semestre de 2012, teve início o Curso Técnico em Guia de Turismo e, provavelmente no segundo semestre de 2013, será implementado o “Bacharelado em Conservação e Restauração do Patrimônio Industrial - Área de Concentração: Bens Culturais Ferroviários”, tendo à frente um profissional conservador-restaurador de bens móveis e integrados como coordenador.

No dia 13 de julho de 2011, uma grande conquista veio de encontro às perspectivas de ampliação da atuação do Instituto Federal na região de Santos Dumont no que se refere à sua participação no desenvolvimento, nos diversos níveis possíveis, dessa população: a transformação do Campus que, anteriormente, estava ligado diretamente à reitoria e era, por isso, conhecido como “Avançado”, em um Campus autônomo.

5. O “Bacharelado em Conservação e Restauração do Patrimônio Industrial - Área de Concentração: Bens Culturais Ferroviários” no âmbito do Campus Santos Dumont do IFSUDESTEMG

O “Bacharelado em Conservação e Restauração do Patrimônio Industrial - Área de Concentração: Bens Culturais Ferroviários” será oferecido nas instalações do próprio Campus Santos Dumont do IFSUDESTE, porém nos espaços que pertenciam ao antigo Quarto Depósito de Santos Dumont – Pátio das Oficinas. Tendo em vista que o projeto para a restauração de todos os elementos ali remanescentes – projeto esse elaborado pelo escritório de Belo Horizonte, Sanetec Saneamento e Serviços Técnicos de Engenharia Ltda – foi entregue, como dito anteriormente, no início de 2012 e que somente essa área oferece as possibilidades para a implementação de toda a infraestrutura necessária para atender ao Curso, o seu início estará vinculado à citada restauração e reabilitação, o que, espera-se, aconteça no segundo semestre de 2013.

Os laboratórios e salas para a realização das aulas específicas serão agrupados no antigo “Galpão de Revisão” (figuras 4 e 5), local onde, atualmente e de maneira, inclusive, bem sugestiva, está estacionada a locomotiva conhecida como Zezé Leone (talvez o elemento ferroviário que, na atualidade, representa ludicamente todo o afeto que o povo sandumonense tem para com a estrada de ferro¹²).

¹² A locomotiva a vapor do tipo “Pacific”, chamada carinhosamente pelos sandumonenses de “Zezé Leone”, foi restaurada a partir de um projeto, apresentado à Lei Federal de Incentivo à Cultura – Lei Rouanet – pela Notícia & Cia., sob a coordenação de sua diretora, sr^a. Regina Perez. Todos os custos para a restauração foram cobertos pela MRS Logística, permitindo que a “Zezé Leone” voltasse a percorrer os trilhos de Santos Dumont – MG em 08 de dezembro de 2008.



Figura 4. Vista do antigo Galpão de Revisão da RFFSA. Foto: OLENDER, Mônica C. H. Leite.
Data: 25/07/2011



Figura 5. Localização do antigo “Galpão de Revisão” no interior do complexo do Quarto Depósito/ Pátio das Oficinas.
Fonte: <http://maps.google.com/maps?ftr=earth.promo&hl=en&utm_campaign=en&utm_medium=van&utm_source=en-van-na-us-gns-erth&utm_term=evl>

Mais especificamente sobre a justificativa da implementação do Curso, fazemos as considerações que se seguem.

Por definição, patrimônio cultural, segundo o Art. 216 da Constituição Brasileira de 05 de outubro de 1988, são

(...) 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.¹³

Nesse sentido, patrimônio cultural refere-se, portanto, a objetos, edifícios, tradições, modos de pensar, agir e fazer que dizem respeito a uma coletividade formada pelos cidadãos de uma localidade, de um município, de um estado, de uma nação ou, mesmo, do mundo inteiro. A importância de um bem cultural não pode ser medida por tamanho, gosto, autor, proprietário, materiais que o conformam ou o seu valor comercial; a sua importância é medida segundo o seu significado, renovado cotidianamente, para aqueles que o utilizam das mais variadas formas possíveis. Por isso, a preservação desses bens culturais, “produtos do homem”, síntese das tradições e das técnicas desenvolvidas pelo homem para serem utilizados por ele,

(...) fundamenta-se em razões culturais num sentido lato – pelos aspectos estéticos, históricos, educacionais, memoriais e simbólicos – científicas – pelo conhecimento que essas obras trazem em vários campos do saber, tanto para as humanidades quanto para as ciências naturais – e éticas – que direito temos de apagar os traços de gerações passadas e privar as gerações futuras [e a nossa própria] da possibilidade de conhecimento de que esses bens são portadores (...).¹⁴

Foi a partir da década de 1990 que, como já vinha ocorrendo principalmente em países como Inglaterra e França desde 1950 em relação à preocupação com a

¹³ BRASIL. **Constituição Federal**. Brasília: 1988

¹⁴ KÜHL, Beatriz Mugayar. **Preservação do Patrimônio Arquitetônico da Industrialização – problemas teóricos de restauro**. Cotia: Ateliê Editorial, 2008. p. 30.

proteção daqueles bens resultantes dos processos de industrialização, frutos da Revolução Industrial europeia, que se intensificaram, no Brasil, as discussões e, mesmo, ações em prol da preservação dessa categoria de patrimônio. Infelizmente, preciosidades tais como o Palácio Monroe, montado no Rio de Janeiro em 1906 e demolido em 1976, e inúmeros equipamentos urbanos, ferroviários e fabris, considerados como “patrimônio industrial” segundo a concepção adotada por Beatriz Kühl no seu livro “Preservação do Patrimônio Arquitetônico da Industrialização”¹⁵, já não podem mais ser recuperados.

O que se espera com a implementação do “Bacharelado em Conservação e Restauração/ Área de Concentração - Patrimônio Industrial: Bens Culturais Ferroviários” é, exatamente, formar profissionais que possam garantir ou, pelo menos, diminuir, as perdas dos bens culturais industriais que ainda nos resta (como dito anteriormente, a prioridade de atuação será dada à temática ferroviária, mas os alunos, como uma maneira de possibilitar uma ampliação nas possibilidades da sua inserção no mercado de trabalho, também estarão aptos a intervir em outras tipologias de objetos de base metálica, tais como coretos, chafarizes, bustos etc.

Pretende-se que o Curso, através do Campus Santos Dumont, ofereça, além do ensino teórico e prático aos ingressos, oportunidades reais para a sua inserção no mercado de trabalho, através das parcerias que pretende constantemente manter com empresas e instituições públicas e privadas ligadas às áreas cultural e ferroviária. Uma dessas parcerias cuja viabilidade está sendo analisada é, exatamente, com a OSCIP Movimento Nacional Amigos do Trem onde, através de um convênio de cooperação técnica, os alunos do Curso irão colocar em prática seus conhecimentos realizando todos os procedimentos necessários para manter preservados, e em funcionamento, os vagões, locomotivas e equipamentos que comporão o “Expresso Pai da Aviação”.

A realização de seminários, palestras e o incentivo do desenvolvimento de projetos de pesquisa e extensão também terão espaço privilegiado no cotidiano do Curso, visto que é essa a forma mais eficaz para se manter um discurso sempre atual dos assuntos concernentes e de promover o diálogo democrático entre todos aqueles

¹⁵ Segundo Beatriz Kühl, “o patrimônio industrial compreende os vestígios da cultura industrial que possuem valor histórico, tecnológico, social, arquitetônico ou científico. Estes vestígios englobam edifícios e maquinarias, 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”. KÜHL, Beatriz Mugayar. **Preservação do Patrimônio Arquitetônico da Industrialização – problemas teóricos de restauro**. Cotia: Ateliê Editorial, 2008. p. 51.

interessados, sejam eles docentes, discentes, pesquisadores, membros das comunidades ou, simplesmente, os simpatizantes do tema.

Nesse sentido, enquanto o Bacharelado não é implementado, com o intuito de introduzir no meio técnico do Campus as primeiras discussões sobre a importância da preservação desse patrimônio e, também, (re) apresentá-lo para a comunidade, foram propostas algumas as quais apenas a primeira ainda não foi efetivamente iniciada:

- Projeto de extensão denominado “Os bens ferroviários como instrumentos de difusão da preservação do patrimônio cultural em Santos Dumont – MG”, proposta pela autora do presente artigo, arquiteta Mônica Olender, cujo desenvolvimento se dará no âmbito da “educação para o patrimônio” (ou, como é mais conhecida, “educação patrimonial”);
- Projeto de pesquisa denominado “Nos trilhos do “Expresso Pai da Aviação” - inventário do Patrimônio Ferroviário dos municípios de Matias Barbosa, Juiz de Fora, Santos Dumont, Ewbank da Câmara, Antônio Carlos e Barbacena”. Este projeto, que teve início no segundo semestre de 2011, consiste no preenchimento de fichas de inventário, segundo metodologia empregada e sugerida pelo Instituto Estadual do Patrimônio Histórico e Artístico de Minas Gerais – IEPHA/ MG, com fotografias; dados históricos, contextuais, descritivos e iconográficos; dimensões e outras informações necessárias para o pleno entendimento e conhecimento dos bens móveis e imóveis do referido trecho de circulação do Expresso Pai da Aviação. Também de minha autoria, o projeto de pesquisa foi assumido pela geógrafa e professora do Campus Santos Dumont, Patrícia Morais Gomes;
- I SISFER – I Seminário de Integração do Setor Ferroviário, realizado de 20 a 22 de outubro de 2011 no Campus Santos Dumont do IFSUDESTEMG. No âmbito do Seminário, foi realizada, no dia 21, a mesa redonda “Oportunidades para as cidades com interesses, características e bens culturais ferroviários”, que contou com a participação, entre outros, do Superintendente do IPHAN de Minas Gerais, engenheiro Leonardo Barreto.

6. Conclusões

Ainda há, no Brasil, uma enorme lacuna no que se refere à preservação do seu patrimônio cultural industrial. Acreditamos que os estudos mais aprofundados realizados até o momento sobre o tema estão acontecendo no estado de São Paulo, através de trabalhos realizados na Universidade de São Paulo – USP – e na

Universidade de Campinas – UNICAMP, principalmente nas áreas de conhecimento que envolvem a arquitetura e a história. Porém, especificamente no que se refere à conservação e restauração de bens móveis e integrados, muito pouco foi produzido, e realizado, sob essa perspectiva.

Desta forma, entendemos que a criação de um curso como o “Bacharelado em Conservação e Restauração/ Área de Concentração - Patrimônio Industrial: Bens Culturais Ferroviários” surge para suprir, pelo menos em parte, tal lacuna, apesar de também entendermos que esta possibilidade torna o sucesso do Curso muito mais desafiador, pelo própria condição de pioneirismo em que o mesmo está sendo proposto. Por outro lado, esta mesma condição incentiva a todos os envolvidos na sua concepção e implementação a buscar, em todo o Brasil, tudo aquilo que, na teoria e na prática foi, e está sendo desenvolvido. Porém, a partir das demandas que puderam ser identificadas até momento na área do patrimônio industrial ferroviário, foi traçado, ainda que de maneira prévia, o que chamamos de “perfil” para os futuros profissionais que serão formados no Curso:

- Atualizar-se constantemente e buscar o autodesenvolvimento através de estudos e pesquisas, propondo inovações, identificando e incorporando novos métodos, técnicas e tecnologias às suas ações e situações cotidianas;
- Justificar teoricamente suas ações baseado nos conhecimentos adquiridos e analisados criticamente durante o Curso no que se refere à história da conservação e do restauro no Brasil e no mundo e nas práticas correntes de intervenção no Brasil e no mundo;
- Organizar, gerenciar e atuar em equipes multidisciplinares, assumindo postura profissional condizente com os princípios éticos e deontológicos que regem as ações na área de preservação do patrimônio cultural, relacionando-se adequadamente com profissionais envolvidos no processo de trabalho bem como com possíveis clientes e fornecedores, contribuindo de forma efetiva para o crescimento empresarial e a fidelização dos clientes e satisfação desses últimos bem como da comunidade e geral;
- Produzir conhecimento através da participação e/ ou orientação de trabalhos técnico-científicos sendo, portanto, agente multiplicador dos conhecimentos adquiridos e das reflexões desenvolvidas através da teoria aliada à prática.
- Administrar sua vida profissional, de forma empreendedora e criativa, ao prestar serviços para terceiros ou na condução do seu próprio negócio;

- Avaliar a qualidade dos produtos, serviços e atendimentos realizados;
- Operacionalizar política comercial, realizando prospecção mercadológica, identificação e captação de clientes e adequação de produtos e serviços.¹⁶

Aliado a essa função, uma outra vem complementar a sua importância no cenário nacional: o “Bacharelado em Conservação e Restauração/ Área de Concentração - Patrimônio Industrial: Bens Culturais Ferroviários” vem de encontro às exigências do Governo Federal no que diz respeito à instalação dos Institutos Federais, como também com o objetivo principal destes que é ofertar o ensino e a formação a jovens e adultos principalmente dos municípios onde estão inseridos, respeitando a vocação das localidades que, como visto para o caso de Santos Dumont, encerra-se no setor ferroviário.

7. Bibliografia

BRASIL. **Constituição Federal**. Brasília: 1988

CAMPUS SANTOS DUMONT. **Projeto Político- Pedagógico do Bacharelado em Conservação e Restauração/ Área de Concentração - Patrimônio Industrial: Bens Culturais Ferroviários**. Santos Dumont: Campus Santos Dumont do IFSUDESTEMG, 2011.

IPHAN. Projeto de Restauração – 4º. Depósito em Santos Dumont/MG. Caderno de Estudos- Volume I. Belo Horizonte: IPHAN, 2011.

KÜHL, Beatriz Mugayar. Arquitetura do ferro e arquitetura ferroviária em São Paulo: reflexões sobre a sua preservação. São Paulo: Ateliê Editorial: FAPESP: Secretaria da Cultura, 1998.

_____. Preservação do Patrimônio Arquitetônico da Industrialização: problemas teóricos de restauro. Cotia: Ateliê Editorial, 2008.

TICCIH. Carta de Nizhny Tagil sobre o Patrimônio Industrial. Nizhny Tagil, 2003. Disponível em: <<http://www.mnactec.cat/ticcih/pdf/NTagilPortuguese.pdf>>. Acessado em agosto de 2011.

¹⁶ CAMPUS SANTOS DUMONT. **Projeto Político- Pedagógico do Bacharelado em Conservação e Restauração/ Área de Concentração - Patrimônio Industrial: Bens Culturais Ferroviários**. Santos Dumont: Campus Santos Dumont do IFSUDESTEMG, 2011.

Sites Consultados:

<http://www.cabangu.com.br/pai_da_aviacao/7-pessoa/pg07.htm>. Acessado em maio de 2012.

<http://pt.wikipedia.org/wiki/Alberto_Santos_Dumont>. Acessado em maio de 2012.

<<http://www.santosdumont.mg.gov.br/portal1/municipio/historia.asp?ildMun=100131708>>. Acessado em maio de 2012.

<<http://www.rffsa.gov.br/principal/historico.htm>>. Acessado em maio de 2012.

<<http://www.amigosdotrem.com.br/Projeto.php>>. Acessado em maio de 2012.

<<http://www.santosdumont.ifsudestemg.edu.br/node/62>>. Acessado em maio de 2012.