

O COMPLEXO FERROVIÁRIO DE SÃO JOÃO DEL-REI ENTRE A ABPF, O PRESERFE E O IPHAN

Welber Santos
UFOP/NEOM-ABPF

Membro do Conselho Municipal de Preservação do Patrimônio Cultural de São João del-Rei
welbersantos@oestedeminas.org

RESUMO

Em 1984 era encerrada a atividade ferroviária dos 200km da ferrovia de ligação entre Antônio Carlos e Bom Sucesso, ambas em Minas Gerais. A erradicação do último trecho remanescente da antiga malha em bitola de 0,76m ainda ativo entre as décadas de 1970 e 1980 foi alvo de protestos e ações por parte da sociedade civil e, logo, objeto de preocupação de nascentes entidades de preservação da memória dos meios de transporte, como o extinto PRESERFE, no âmbito da Rede Ferroviária Federal S.A., e a Associação Brasileira de Preservação Ferroviária. O presente artigo se esforça por levantar alguns dados referente aos processos DTC-SPHAN 1.096-T-83 e 1.185-T-85 e a partir dos mesmos dissertar sobre como o estado, através do Ministério dos Transportes e Ministério da Cultura (SPHAN), e a sociedade civil, através da ABPF, lidaram com a preservação dos bens culturais referentes ao transporte ferroviário na década de 1980.

Palavras-chave: patrimônio ferroviário, complexo ferroviário, preservação

Sempre achei que foi um júbilo fingido para dissimular seu desencanto, pois à primeira vista já se via, no próprio estado dos vagões, os estragos do tempo. Eram os antigos de segunda classe, mas sem assentos de vime nem vidros de subir e descer nas janelas, e com bancos de madeira curtidos pelos fundilhos lisos e calorentos dos pobres. Em comparação com o que tinha sido em outros tempos, não apenas aquele vagão, mas o trem inteiro era um fantasma de si mesmo.

Gabriel Garcia Marquez¹

Um dos fatores marcantes para a construção de ferrovias para atender também ao transporte de passageiros, já que eram, desde o final do XVIII, na Grã-Bretanha, utilizadas nas minas de carvão, com tração animal, foi a utilização de força motriz artificial, mais exatamente a que empregava o vapor como fonte de movimento. Acredita-se que o aperfeiçoamento da máquina de James Watt por homens como Richard Trevithik e, principalmente, George Stephenson forneceu as condições técnicas para a ampliação do uso de tal meio de transporte.

Pela ausência de indústria de bens-de-capital no século XIX, praticamente todo o material utilizado pelas companhias ferroviárias do Brasil, de propriedade pública ou privada, no que se costuma chamar “era do vapor”, era proveniente da indústria

¹ GARCIA MARQUEZ, Gabriel. *Viver para contar*. Tradução de Eric Nepomuceno. Rio de Janeiro: Record, 2003, p.19.

européia, de países tais como Inglaterra², inicialmente, e, já no século XX, Alemanha³, França⁴ e outros de menor expressão, como a Bélgica⁵. Carros e vagões tiveram certa proporção de produção nacional através não de linhas de montagem de grandes volumes, mas da execução pelas oficinas das próprias estradas de ferro⁶. Os britânicos possuem presença marcante em vários lugares do mundo, e no Brasil não poderia ser diferente. Nas palavras de Neil Cossons, diretor do Museu Nacional de Ciência e Indústria da Inglaterra e professor da Universidade de York:

Almost every nation has some evidence of Britain's contribution, if only in the gauge of the track. But many have more tangible remains: the great Retiro terminus in Buenos Aires or the typical English country stations in the outskirts of that city – at San Isidro, for exemple – that look as if they would be more at home in Dorset, all designed by

² A Inglaterra é, pela sua condição de espaço originário de tal tecnologia, o primeiro fornecedor de material rodante e mesmo de técnicas e princípios arquitetônicos e de construção de via permanente (Cf. BATISTA, 1942, passim, especialmente o capítulo destinado à E. F. Dom Pedro II/Central do Brasil). É possível perceber no material ferroviário preservado pela Associação Brasileira de Preservação Ferroviária, e encontrado nos museus ferroviários organizados pelo PRESERVE, objetos provenientes de fabricantes como *Bayer Peacock, Sharp Stewart, George Stephenson, P & W Maclellan Ltd., Smith & Conventry*, entre outros. A leitura do Processo de tombamento DTC-SPHAN 1.185-T-85, com destaque para o inventário de máquinas do Complexo Ferroviário de São João del-Rei, nos permite visualizar tais dados. Cf. BAPTISTA, José Luiz. “O surto ferroviário e seu desenvolvimento” In: *Separata dos “Anais” do Terceiro congresso de História Nacional (VI Volume)*, publicação do Instituto Histórico. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1942, passim.

³ A Alemanha forneceu também equipamentos ferroviários para o Brasil, entre locomotivas, carros, vagões e máquinas de oficinas. Entre os fabricantes podemos citar *Henschell & Sohn, Berliner Maschinenbau Aktien Gesellschaft L. Schwarzkopf, Wilhelm Einsenburn, Jung Lokomotiven, Linke-Hofmann, Orenstein & Koppel, Unternehmen Rheinmetall-Borsig AG*, entre outras.

⁴ A principal participação da França, no que até este momento conseguimos encontrar, foi uma encomenda de noventa locomotivas realizada pelo Departamento Nacional de Estradas de Ferro em 1951 para serem distribuídas entre as estradas de ferro federais, para tanto foi criado um consórcio francês entre vários fabricantes denominado *Groupment d'Exportation des Locomotives em Sud-Amerique*. HOLLINGSWORTH, Brian; COOK, Arthur F. *The Great Book of Trains*. New York: Portland House, 1987, p.186; PIMENTA, Demerval J.; ELEUTÉRIO, Arysbur B.; CARAMURU, Hugo A. *As Ferrovias em Minas Gerais*. Belo Horizonte: SESC/MG, 2003, pp.106-107; GERODETTI, João Emílio; CORNEJO, Carlos. *Railways of Brazil in Postcards and Souvenir Albums*. São Paulo: Solaris, 2005, p.70). Mais informações em: <http://thierry.stora.free.fr/techdat3.htm>, visitado em 20/2/2011.

⁵ A Rede de Viação Sul-Mineira (RSM), formadora da Rede Mineira de Viação (RMV), juntamente com a Estrada de Ferro Oeste de Minas, chegou a possuir locomotivas provenientes do fabricante *Haine St. Pierre*. PIMENTA, Demerval J.; ELEUTÉRIO, Arysbur B.; CARAMURU, Hugo A. *As Ferrovias em Minas Gerais*. Belo Horizonte: SESC/MG, 2003, p.102.

⁶ Os primeiros carros e vagões da E. F. Oeste de Minas, segundo o relatório da diretoria referente ao ano de 1881, foram construídos nas oficinas da E. F. Dom Pedro II, no Rio de Janeiro (RDEFOM, 1982, p.9). As oficinas da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro possuía sua “seção de construção e reparação de carros e vagões” FRANCISCO, Rita de Cássia. *As oficinas da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro: arquitetura de um complexo produtivo*. São Paulo, 2007. Dissertação (Mestrado) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, p.111.

*British engineers and architects and many built by British contracting companies.*⁷

A Estrada de Ferro Oeste de Minas, construída pela Companhia Estrada de Ferro Oeste de Minas, incorporada em São João del-Rei ao final da década de 1870⁸, atravessou um século de existência sendo palco dos vários fenômenos econômicos, sociológicos e antropológicos relacionados ao desenvolvimento dos meios de transporte, como um microcosmo do que ocorrera nas estradas de ferro por todo o período. As grandes particularidades da Oeste de Minas, mais do que de origem e construção⁹, foi o processo pelo qual sua linha original¹⁰ passou, principalmente na segunda metade do século XX. Devido a todas às suas peculiaridades, terminou sendo objeto de um movimento social que protestou pela sua preservação quando do início da erradicação nos primeiros anos da década de 1980. Ao final, seu remanescente terminou reconhecido como monumento nacional através do tombamento federal, através do processo DTC-SPHAN 1.185-T-85, realizado a partir da iniciativa do PRESERVE¹¹, com inscrições no Livro do Tombo Histórico, vol.II, sob

⁷ Cossons, Neil. "An agenda for the railway heritage". In: BURMAN, Peter; STRATTON, Michael. *Conserving The Railway Heritage*. London: E & FN Spon, 1997, pp.7-8.

⁸ Cf. SANTOS, Welber. *A Estrada de Ferro Oeste de Minas: São João del-Rei (1877-1898)*. Mariana, MG, 2009. Dissertação (Mestrado) – ICHS, Universidade Federal de Ouro Preto.

⁹ A bitola adotada por sugestão do engenheiro chefe, Joaquim M. Lisboa, de 2 pés e 6 polegadas (0,76m) ainda era inédita no Brasil e fora objeto de controvérsia junto ao governo provincial mineiro, que ameaçou pagar apenas 76% do valor da subvenção quilométrica contratada na concessão de 1872. No texto do contrato de concessão não há referência explícita sobre a adoção da bitola de 1,00m, entretanto, no contrato referente à concessão de 1890, para a construção da linha "Barra a Mansa a Catalão", realizado já não mais com o governo provincial/estadual mineiro, mas com a União, a exigência da utilização da bitola métrica é parte de um dos artigos.

¹⁰ A primeira concessão, contratada por José de Rezende Teixeira Guimarães e Luis Augusto de Oliveira em 1873 junto ao governo provincial mineiro, foi repassada pelos concessionários à Companhia Estrada de Ferro Oeste de Minas logo após a incorporação desta no Paço Municipal de São João del-Rei, em 1877, e era referente à ligação entre Sítio (distrito de Barbacena, posteriormente Município de Antônio Carlos) e um ponto navegável do Rio Grande, tendo São João del-Rei (sede da companhia) ao centro. Entretanto, por esforço do deputado provincial Aureliano Mourão, presidente da companhia, a concessão foi reduzida apenas à ligação Sítio – São João del-Rei, trecho de 100km inaugurado em agosto de 1881. Esta malha, em bitola de 0,76m, sofreu expansão durante os anos seguintes com a aquisição de outras concessões, chegando a ter, aproximadamente, 700km de extensão. Cf. Op. Cit. SANTOS, 2009.

¹¹ O PRESERVE foi um programa no âmbito do Ministério dos Transportes com a missão de preservar a memória dos meios de transportes. Pela escassez de maiores informações, compreendemos que o PRESERVE era a porção ferroviária do programa, tendo sido o único a alcançar algum sucesso nas atividades, sendo este de responsabilidade da RFFSA. Em uma das informações do processo encontramos as seguintes linhas: "Como é do conhecimento de V. Sra., o patrimônio da Rede Ferroviária possui órgão de preservação, cuja atuação se tem destacado pela qualidade dos trabalhos de restauração e revitalização que vem realizando; designado por PRESERVE, liga-se hoje ao Ministério dos Transportes, tendo ficado os bens

o nº 528, às folhas 10 e 11, e no Livro do Tombo das Belas Artes, vol.II, sob o nº 596, folha 18¹².

Tal tombamento deu-se, a nosso ver, pela confluência entre os esforços que vinham ocorrendo internacionalmente visando a preservação de sítios ligados ao desenvolvimento industrial e graças à ampliação da noção de monumento pós Carta de Veneza, o que parece ter influenciado a postura institucional do SPHAN. Segundo Maria Lúcia Bressan Pinheiro:

A partir da gestão Soeiro (1968/79), a atuação do SPHAN passou a inserir-se no processo de internacionalização da preservação. É também a partir de então que o conceito de monumento começa a se ampliar, e a questão da preservação da ambiência dos bens tombados e dos centros históricos passa a colocar-se de forma indiscutível, seguindo, aliás, o debate internacional a respeito.¹³

Desde meados da década de 1960, mas principalmente no decorrer da década seguinte, o acervo material desta estrada de ferro, integrante da Rede Ferroviária Federal S.A. desde 1957, era objeto de observação e interesse por parte de um público de âmbito até mesmo internacional. O final de sua operação comercial, ainda em moldes considerados “arcaicos”, e, por tal motivo, visto como digno de preservação, por guardar traços em franco desaparecimento, levou ao interesse de entidades preservacionistas inspiradas no modelo europeu¹⁴ de conservação e restauro desse tipo de testemunho do desenvolvimento humano.

Por uma série de razões, mas, principalmente, acreditamos, pelo fato de impactar diretamente no *modus vivendi* e na expansão da área urbana da cidade de São João del-Rei, e possuir determinadas características já consideradas “raras”, o complexo ferroviário da antiga sede da Estrada de Ferro Oeste de Minas, que passou por várias mudanças administrativas no decorrer do século XX, especialmente às referentes aos âmbitos estadual (Rede Mineira de Viação – 1931-1953) e federal (Rede Mineira de Viação – 1953-1965; Rede Ferroviária Federal S.A. – 1957-1996), e, ainda assim, conservou duas delas: a tecnologia a vapor e a bitola de 0,76m¹⁵,

ferroviários sob os cuidados mais diretos do PRESERFE”. ALCÂNTARA, Dora M. S. de. Informação 137/86. Processo DTC-SPHAN 1.185-T-85, f.152.

¹² CAMPOFIORITO, Ítalo. Ofício nº 430/89. Processo DTC-SPHAN 1.185-T-85, f.224.

¹³ PINHEIRO, Maria Lúcia Bressan. “Origens da Noção de Preservação do Patrimônio Cultural no Brasil”. *Revista Risco*. N.3. São Paulo, EECS/ISO, fev. 2006, p.12.

¹⁴ A preservação ferroviária, apesar de iniciativas pontuais de preservação de unidades arquitetônicas isoladas, ou de itens de material rodante, poderia ser estabelecida como institucionalmente originada na Grã-Bretanha com o olhar sobre os conjuntos ferroviários. Cf. BURMAN, Peter; STRATTON, Michael. *Conserving the Railway Heritage*. London: E & FN Spon, 1997.

¹⁵ Bitola ferroviária é distância entre os trilhos que formam a via. Apesar da grande variedade de medidas utilizadas no século XIX, na segunda metade do século XX a rede nacional era

heranças diretas do século XIX, e acabou por ser objeto do primeiro tombamento de um complexo ferroviário pela, então, SPHAN, como já dito.

A documentação encontrada no processo reflete as dificuldades encontradas tanto pelos agentes que se manifestaram a favor do tombamento quanto pelos responsáveis pelos estudos durante os trabalhos que envolveram o diálogo entre o PRESERVE/MT e a SPHAN/MinC.

O Processo de Tombamento 1.085-T-85 do remanescente da chamada "bitolinha" da Estrada de Ferro Oeste de Minas

A preservação de um conjunto histórico não se esgota, simplesmente, no seu reconhecimento e no compromisso de garantir sua permanência no decorrer da história, enquanto espaço de viver coletivo. É, a um só tempo, a conservação e a valorização dos elementos que compõem como as ruas e becos, as igrejas e praças, as casas e, acima de tudo, a preservação do homem com seu viver e suas práticas.¹⁶

Em 1977 foi criada a Associação Brasileira de Preservação Ferroviária (ABPF) por iniciativa do francês radicado no Brasil, Patrick Dollinger. A principal intenção da entidade era a preservação de locomotivas a vapor, substituídas paulatinamente pelas máquinas com tração, principalmente, diesel-elétrica nas ferrovias de todo o Brasil, sobretudo no Sudeste.

Agindo de forma a sensibilizar a RFFSA para a preservação desses bens de valor "histórico" e, até mesmo, sentimental, a instituição conseguiu a cessão de variado material para restaurar e um trecho para operar em caráter dito "preservacionista", a partir de contratos de comodato com a União e com o governo paulista¹⁷, na tentativa de seguir uma tendência internacional de preservação ferroviária¹⁸. Entretanto, uma das maiores frustrações da ABPF foi a não

formada por duas medidas básicas: 1,00m e 1,60m, sendo as definitivas exceções as Estrada de Ferro Perus-Pirapora, em São Paulo, com bitola de 0,60m; Estrada de Ferro do Amapá, Amapá, com bitola *standard*, de 1,43m e o trecho original da Estrada de Ferro Oeste de Minas, com 0,76m).

¹⁶ BOSI, Vera. Apud CUNHA, Claudia dos Reis. *Restauração: diálogos entre teoria e prática no Brasil nas experiências do IPHAN*. São Paulo, 2010. Tese (Doutorado) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, p.87.

¹⁷ RIBEIRO, Suzana Barretto. *Na Linha da Preservação: o leito férreo Campinas-Jaguariúna*. Campinas, SP: Direção Cultura, 2007, p.117.

¹⁸ Alguns exemplos nesse sentido são a *Steamtown Society* e a *Cumbres & Toltec Scenic Railroad*, ambas nos EUA, que são organizações da sociedade civil, de caráter semelhante ao da Associação Brasileira de Preservação Ferroviária (ABPF). Entretanto, a grande inspiração vem do movimento britânico iniciado na década de 1950. Bem demonstrado por Neil Cossons, Diretor do National Museum of Science & Industry, Grã-Bretanha, o esforço pela preservação ferroviária já ganhou espaço considerável na agenda da disciplina de conservação e restauro:

sensibilização da mesma RFFSA, do Ministério dos Transportes e da SPHAN em seus esforços para manter os 200km de linha que ainda ligavam Antônio Carlos a Aureliano Mourão, com São João del-Rei ao centro, e seu acervo. O Processo DTC-SPHAN 1.096-T-83, provocado pela ABPF, que propunha o tombamento de toda a malha ferroviária em bitola de 0,76m, além da rotunda de Ribeirão Vermelho, foi arquivado, tendo sido suplantado pelo 1.185-T-85, de autoria do PRESERFE.

Consta ainda deste processo, cópia da Informação nº 104/86 (Proc. nº 1096-T-83), de Roberto Maldos, referente ao anterior pedido de tombamento da ABPF (Associação Brasileira de Preservação Ferroviária) que, incluindo o objeto do presente processo, estendia-se aos outros ramais da estrada de Ferro Oeste de Minas que, entretanto, foram desativados.¹⁹

Até início da década de 1980, esses 200km entre Antônio Carlos, entroncamento com a Linha do Centro²⁰ da SR-3 (E. F. Central do Brasil), e Bom Sucesso (Posto PBA), entroncamento com a linha em bitola métrica da SR-2 (Imagem 1) possuíam como principal atividade o transporte de calcário e de cimento para atender a construção da Usina Hidrelétrica de Itaipu. Com a finalização das obras da usina, os tais 200km entraram no programa de erradicação de ramais anti-econômicos

“The future policies and subsequent progress of the conservation of the railway heritage must, as with all other areas of the heritage, be based on a foundation of sound and involving scholarship. If we look for example at the outstanding success of British archeology in the last 40 years we can see a strong academic base pushing forward the boundaries of knowledge on the one hand and that new knowledge being translated directly into popular understanding on the other. Think of Animal, Vegetable and Mineral in the 1950s and 1960s, and a chronicle a few years later. The ability of archeologists to use their new knowledge to capture the imagination of the public and use that as a route towards widespread public support for their cause offers lessons from which we can learn a lot.” (COSSONS, Neil. “An agenda for the railway heritage”. Tradução livre: “As futuras políticas e subsequente progresso da conservação do patrimônio ferroviário deve, como todas as outras áreas do patrimônio, se fundar em sonora luta e envolver as universidades. Se olharmos, por exemplo, no grande sucesso da arqueologia britânica nos últimos 40 anos, podemos ver uma forte base acadêmica avançar as fronteiras do conhecimento, de um lado, e a tradução do novo conhecimento está sendo traduzido diretamente para a compreensão popular, de outro. Pense num estado *animal, vegetal e mineral* na década de 1950 e 1960, e uma crônica, alguns anos depois. A capacidade de arqueólogos usarem seus novos conhecimentos para capturar a imaginação do público, e usar isso como uma rota para o apoio generalizado da população para sua causa, oferece lições que podemos aprender muito.” IN: BURMAN, Peter; STRATTON, Michael. *Conserving Railway Heritage*. London: E & FN Spon, 1997, pp.9-10.

¹⁹ ALCÂNTARA, Dora M. S. de. Informação nº 137/86. *Processo DTC-SPHAN 1.185-T-85*, ff.155-156.

²⁰ A linha do centro da E. F. Central do Brasil (antes E. F. D. Pedro II) é a que liga o Rio de Janeiro ao centro e ao norte de Minas Gerais. A seção principal, em bitola de 1,60m, que termina em Belo Horizonte, é hoje operada pela MRS Logística S.A. (MRS) e o restante, entre Belo Horizonte e Montes Claros, em bitola de 1,00m, é operado pela Ferrovia Centro Atlântica S.A. (FCA). MRS e FCA controlam, desde 1996, parte da malha ferroviária federal antes operada pela Rede Ferroviária Federal S.A., principalmente na região Sudeste, sob o sistema de concessão. SANTOS, Welber. *A Estrada de Ferro Oeste de Minas: São João del-Rei (1877-1898)*. Dissertação de Mestrado. Mariana, MG: ICHS-UFOP, 2009, p.71.

do governo federal, juntamente com vários outros trechos ferroviários espalhados pelo Brasil, sob a administração da RFFSA. A instituição, por sua vez, optou pela erradicação da completude do trecho, mantendo apenas, sob a própria administração, os 12km de linha entre São João del-Rei e Tiradentes, para uso exclusivamente “turístico”.

Trecho do requerimento do PRESERFE para o tombamento:

Venho solicitar que o Setor de Tombamento da DTC/SPHAN analise a possibilidade de tombamento do conjunto ferroviário de São João Del Rey [sic]. Tal conjunto reúne prédios exemplares da arquitetura ferroviária que liga a cidade de São João Del Rey à Tiradentes onde se encontra a estação local, totalmente preservada²¹.

Como podemos observar, o tombamento realizado através do requerimento feito pelo PRESERVE, que foi o efetivado, englobava em torno de 6% da via existente em 1983, quando foi encaminhado requerimento à SPHAN pelas mãos do presidente da ABPF. Consta, sobre o processo DTC 1.096-T-83, entre as informações do processo DTC 1.185-T-85:

“O Processo nº 1.096-T-83 foi enviado à [sic] esta diretoria pela Associação Brasileira de Preservação Ferroviária (ABPF) na pessoa de seu Diretor Presidente, Patrick H. F. Dollinger, solicitando o tombamento da antiga Estrada de Ferro Oeste de Minas. Na época do pedido de tombamento pela ABPF, o trecho proposto para tombamento já havia sido paralisado pela ‘Superintendência Regional SR-2, Belo Horizonte, da Rede Ferroviária Federal S.A., a qual pertence atualmente’. Segundo a ABPF, assim que foi paralisada a linha ferroviária da EFOM, ‘imediatamente deu-se início a processo de desativação e erradicação de sua via férrea e dispersão e dilapidação de seu acervo’. Em seu arrazoado sobre a necessidade de se preservar a EFOM, a ABPF cita como razão mais forte o fato de se tratar ‘de uma ferrovia típica de uma era, com uma trajetória histórica também típica, envolvendo toda a região por ela servida, acrescido pelo fato de ser a última do país’. Nesse sentido a ABPF apela à SPHAN para que esta atue no sentido de sustar o ‘processo destruidor’ por qual passaria a referida ferrovia, garantindo ‘aos órgãos, entidades e pessoas interessadas’ a conservação da EFOM. Dentre os fatos acima mencionados, deve-se em primeiro lugar louvar o interesse manifesto pela ABPF, interesse este que parte de uma instituição idônea e que coloca sua preocupação preservacional [sic] numa postura abnegada de procurar chamar a atenção da sociedade e dos órgãos públicos para a preservação de nossa história ferroviária.”²²

O trabalho de tombamento realizado através do que foi requerido pelo PRESERVE se referia a uma parcela ainda bastante aquém do que ainda era ativo no

²¹ CARAZZONI, Maria Elisa. Carta nº 086, PRESERVE/MT/85. *Processo DTC-SPHAN 1.185-T-85*, f.1.

²² MALDOS, Roberto. Informação nº 104/86 in: IPHAN. *Processo de Tombamento DTC-SPHAN 1.185-T-85*, ff.148-49

início da década de 1980 (Imagem 2). Tanto os bens imóveis quanto os bens móveis, entre os quais encontramos o material rodante, sofreram grandes baixas no decorrer da extinção dos serviços de carga, sendo preservado apenas o mínimo necessário para a operação do pequeno trecho de 12km entre as duas cidades supracitadas.

Independentemente do que foi contemplado pelo tombamento da SPHAN, temos aqui dados para tentar lançar luzes sobre como operavam as instituições de proteção ao patrimônio no tocante aos bens legados pelo desenvolvimento industrial do século XIX, sendo a ferrovia o marco maior de alteração estrutural proveniente deste.

A SPHAN (IPHAN) e o tombamento, a RFFSA e o destino do remanescente da Oeste de Minas

O debate sobre o papel memorial desses bens, a importância social do legado da industrialização, os estudos antropológicos e históricos, em suas várias possíveis vertentes, são temas do maior valor, pois evidenciam, através de múltiplos enfoques, de maneira articulada ou isolada, o interesse desse tipo de patrimônio para a preservação, ou seja, as razões para preservá-lo, com importantes repercussões nos moldes de atuação. É também da maior relevância a inter-relação entre restauro e planejamento urbano e territorial, e questões econômicas e políticas.²³

Se já reconhecido como digno de preservação por setores da sociedade civil, e objeto de entrada de processo de tombamento a pedido da ABPF, na pessoa do presidente da entidade, Patrick Dollinger, em toda a extensão ainda existente em 1984, e adotado pelo PRESERVE, Ministério dos Transportes, como uma das “joias” do patrimônio ferroviário no Brasil, faltava apenas o reconhecimento pelo próprio Estado, por via do Ministério da Cultura, do caráter de sítio histórico amparado pela tutela.

Em 1985 foi aberto o processo de tombamento pela então Secretaria do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, enquanto o tombamento requerido pela ABPF (Processo 1.096-T-83) foi arquivado. Como já vimos, o processo possuía a inscrição 1.185-T-85 e foi terminado em 1989, passando a ser oficialmente decretado o título de “patrimônio histórico nacional” ao sítio representado pelo Complexo Ferroviário de São João del-Rei, pela via férrea e pela estação ferroviária de Tiradentes. Isso significa que, a partir daquele instante, nenhum dos bens imóveis pertencentes ao sítio poderia ser alterado, desmembrado, erradicado, amputado,

²³ KHÜL, Beatriz Mugayar. *Preservação do Patrimônio Arquitetônico da Industrialização: problemas teóricos de restauro*. Cotia, SP: Ateliê Editorial, 2008, p.22.

demolido, enfim, lesado, e nenhum bem²⁴ móvel poderia sair das dependências do imóvel sem a prévia autorização dos órgãos competentes, segundo o (ultrapassado) Decreto 25, de 30 de novembro de 1937²⁵. Além do fato de ser influência para a preservação do entorno, gerando a obrigação, por parte do poder público municipal, de consultar o IPHAN sobre a autorização de intervenções de toda ordem em relação às edificações que compõem a paisagem em torno do sítio, já que essas afetam diretamente a preservação do bem tanto em sua instância histórica quanto em sua instância estética²⁶.

Segundo o Processo de tombamento, todos os 37.900m² são considerados parte do museu ali instalado em 1986, quando é inaugurado após a “revitalização” realizada pelo PRESERVE em conjunto com a SR-2 e a SR-3 da RFFSA. Leremos no livro editado pela RFFSA sobre o museu:

Podemos considerar o pátio como sendo um Museu Arquitetônico de caráter especializado, onde se encontra um complexo de oficinas e

²⁴ “O termo **bem** designará um local, uma zona, um edifício, ou outra obra construída, ou um conjunto de edificações ou outras obras que possuem uma significação cultural, compreendidos, em cada caso, o conteúdo ou o entorno a que pertence.” (grifo nosso) Primeiro item do Art. 1º da *Carta de Burra*, 1980, ICOMOS Austrália.

²⁵ “Art. 17. As coisas tombadas não poderão, em caso nenhum ser destruídas, demolidas ou mutiladas, nem, sem prévia autorização especial do Serviço [Instituto] do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, ser reparadas, pintadas ou restauradas, sob pena de multa de cinquenta por cento do dano causado. Parágrafo único. Tratando-se de bens pertencentes à União, aos Estados ou aos municípios, a autoridade responsável pela infração do presente artigo incorrerá pessoalmente na multa. Art. 18. Sem prévia autorização do Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, não se poderá, na vizinhança da coisa tombada, fazer construção que lhe impeça ou reduza a visibilidade, nem nela colocar anúncios ou cartazes, sob pena de ser mandada destruir a obra ou retirar o objeto, impondo-se neste caso a multa de cinquenta por cento do valor do mesmo objeto.” Decreto-Lei nº25 de 30 de novembro de 1937. URL: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/del0025.htm. Acessado em 25/12/2011.

²⁶ Chega-se, desse modo, a reconhecer a ligação indispensável que existe entre a restauração e a obra de arte, pelo fato de a obra de arte condicionar a restauração e não o contrário. Mas vimos que é essencial para a obra de arte o seu reconhecimento como tal, e que nesse momento se dá o reingresso da obra de arte no mundo. A ligação entre restauração e obra de arte se estabelece, pois, no ato do reconhecimento, e continuará a se desenvolver em seguida, mas no ato do reconhecimento serão levadas em consideração não apenas a matéria através da qual a obra de arte subsiste, mas também a bipolaridade com que a obra de arte se oferece à consciência. Como produto da atividade humana, a obra de arte coloca, com efeito, uma dúplici instância: a instância estética que corresponde ao ato basilar da artisticidade pela qual a obra de arte é obra de arte; a instância histórica que lhe compete como produto humano realizado em um certo tempo e lugar e que em certo tempo e lugar se encontra. Como se vê, não é sequer necessário acrescentar a instância da utilidade, que, definitivamente, é a única formulada para os outros produtos humanos, porque essa utilidade, mesmo se presente, tal como na arquitetura, não poderá ser levada em consideração de forma isolada para a obra de arte, mas tão-só com base na consistência física e nas duas instâncias fundamentais, a partir das quais se estrutura a obra de arte na recepção que a consciência faz dela. BRANDI, Cesare. *Teoria da Restauração*. Tradução de Beatriz Mugayar Kühl. Cotia, SP: Ateliê Editorial, 2004, pp.29-30.

máquinas em pleno funcionamento, reproduzindo as atividades ferroviárias do final do século passado. Lá o visitante pode observar o trabalho dos ferroviários junto às antigas máquinas, que são importantes componentes para a manutenção do trecho da ferrovia ainda em funcionamento.²⁷

Entre a erradicação da linha em 1984 e a [re]concessão do serviço ferroviário de 1996/1998, parte do Programa Nacional de Desestatização (PND)²⁸, a Rede Ferroviária Federal S. A. manteve a manutenção do sítio e a operação do "tremzinho" em todos os finais de semana e feriados, além do funcionamento do museu conforme o projeto do PRESERVE (Imagem 3).

Entre 1996 e 2001 a RFFSA continuou como responsável por seu patrimônio, mas transferia a operação do trem entre São João del-Rei e Tiradentes à concessionária de cargas que arrendou a malha da antiga SR-2²⁹, Belo Horizonte, denominada como "Malha Centro-Leste" para o processo de [re]concessão. Dessa maneira, de sexta a domingo vinham para São João del-Rei o maquinista e o auxiliar para operar o comboio.

Durante esse período, em que o processo de extinção da RFFSA já se realizava, reflexos do abandono do patrimônio em pauta já surgiam no interior do sítio. Provavelmente devido à precariedade do contrato entre a União e a concessionária, já que o bem cultural, ferrovia de caráter "histórico", monumento nacional, não integra os bens arrendados e malha concedida pelo Decreto nº 4339 de 26 de agosto de 1996, o qual se referia à prestação do serviço de transporte de cargas:

Art. 1º Fica outorgada à empresa Ferrovia Centro-Atlântica S.A., com sede à Rua Sapucaí, 383, na cidade de Belo Horizonte, Estado de Minas Gerais, a concessão da exploração e desenvolvimento do **serviço público de transporte ferroviário de carga na Malha Centro-Leste**, ferrovia localizada nos Estados de Goiás, Minas Gerais, Rio de Janeiro, Espírito Santo, Bahia, Sergipe e Distrito Federal, destacada do sistema ferroviário operado pela Rede Ferroviária Federal S.A. - RFFSA, nos termos do modelo de desestatização do serviço público de transporte ferroviário da RFFSA, aprovado pela Comissão Diretora do Programa Nacional de Desestatização-PND e ratificado pelo Conselho Nacional de Desestatização-CND. (grifo nosso)³⁰

²⁷ MORAIS, Sérgio. *Reconstrução da Rotunda de São João Del Rei*. RJ: RFFSA, 1986, p.1.

²⁸ BRASIL. *Decreto nº 473 de 10 de março de 1992*.

²⁹ BRASIL. *Decreto nº 4339 de 26 de agosto de 1996*.

³⁰ Idem.

Durante todo o processo decorrido entre a [re]concessão, de 1996, e a liquidação da RFFSA, iniciada em 1999³¹ e terminada em 2007³².

Para repensar a preservação desse patrimônio

O principal problema, sem dúvida, refere-se à responsabilidade que reverteria à SPHAN da conservação de um trecho ferroviário tombado, caso ele viesse a ser desativado pela RFFSA. Em outros casos não existe complexidade maior; como, por exemplo, se o objeto proposto para tombamento for uma estação em centro urbano. Mesmo no caso de uma desativação do transporte ferroviário, o imóvel, incorporado que está à vida urbana, nela desempenharia outras funções.³³

Não podemos desconsiderar todas as implicações e possibilidades de destinação de um espaço já devidamente tratado e restaurado, objeto de projeto de preservação e protegido pelo Estado. O próprio PRESERVE, na revitalização ocorrida na década de 1980, previa, além do funcionamento como museu ferroviário (Centro de Preservação da Memória Ferroviária de Minas Gerais) em toda a extensão do sítio, a utilização da rotunda, do antigo almoxarifado e do antigo armazém:

Antiga Rotunda de São João del-Rei chegou a estar em boa parte destruída, sendo restaurada pelo PRESERVE, com a proposta de nela ser instalado o '2º Módulo do Museu Ferroviário', podendo ser usada também como espaço cultural. (...) Antigo Almoxarifado. Em sua proposta de reutilização caberia abrigar um Centro de Artes. Nesta área, na proposta do PRESERVE, se realizariam exposições de artesanato e de outros produtos locais, podendo o espaço ser usado para cursos e palestras. (...) Antigo Armazém. Para este local o PRESERVE propõe um auditório pequeno com capacidade para 80 pessoas e sala para exposições temporárias do próprio PRESERVE. No prédio em questão, seria também instalado um restaurante ou uma lanchonete.³⁴

Durante alguns anos a Universidade Federal de São João del-Rei (UFSJ) chegou a utilizar estes espaços, conforme algumas propostas acima, entretanto, devido aos danos causados ao patrimônio durante determinados eventos, foi necessário a cessão do uso. Isso não nos impede de lembrar que uma instituição dessa natureza pode e deve rever sua relação com tais bens, reconhecendo-o como sítio histórico/arqueológico/museológico e dedicando a ele o cuidado que deve ter uma universidade dentro de seus três pilares: ensino, pesquisa e extensão.

³¹ BRASIL. *Decreto nº 3277 de 7 de dezembro de 1999.*

³² BRASIL. *Decreto nº 6018 de 22 de janeiro de 2007.*

³³ ALCÂNTARA, Dora. Informação nº 137/86 in: IPHAN. *Processo de Tombamento DTC-SPHAN 1.185-T-85*, f.152.

³⁴ MALDOS, Roberto. Informação nº 103/86 in: IPHAN. *Processo de Tombamento DTC-SPHAN 1.185-T-85*, ff.145-46

Ao considerarmos a presença de uma instituição federal de ensino, pesquisa e extensão em São João del-Rei, e todas as possibilidades culturais e científicas de utilização do dito Complexo Ferroviário, é quase automática a relação entre essas duas instituições.

Se em 1986, período de “revitalização” e início do processo de tombamento do dito sítio histórico, a base que daria origem à UFSJ era apenas uma pequena instituição de ensino superior, hoje, em pleno século XXI, ela possui dimensões que demandam maior concentração de esforços sociais de diálogo com toda a comunidade. Baseado no que ocorre em outras instituições similares, não nos estranharia que ocorresse, cedo ou tarde, o interesse da IFES em dotar um bem cultural tão rico como o Complexo Ferroviário de São João del-Rei, e todo o seu acervo documental, que é em essência, de papel relevante no campo da pesquisa, do ensino e da extensão.

A mais usual e corrente justificativa para a preservação de nosso patrimônio está inserido em termos culturais, conforme as cartas patrimoniais no âmbito da UNESCO. Os sítios e as estruturas são, eles mesmos, documentos históricos que carregam mensagens do passado para toda a comunidade, e nos permite repensar o futuro, sobre como pensamos, como vivemos, e como construímos. Neste sentido, as engenharias, em suas várias modalidades e especialidades, em diálogo com historiadores e arquitetos, além de outras áreas do conhecimento, encontram no Complexo Ferroviário de São João del-Rei uma fonte rica de estudos e intervenções (sem desconsiderar os limites impostos pelo Decreto-Lei nº 25 de 30 de novembro de 1937 e as recomendações dos artigos da Carta de Veneza).

Outras considerações são adicionais no tocante à preservação de bens culturais, como a participação de organizações da sociedade civil, lembrando que a elas interessa a preservação do patrimônio. Para tanto, invocamos a Declaração de Amsterdã como base de ação e reflexão, conforme seu item I: “Devem ser encorajadas as organizações privadas - internacionais, nacionais e locais - que contribuam para despertar o interesse do público”³⁵, mesmo sendo um documento europeu, entendemos que possua valor independente de região.

Ainda que questionáveis muitas das manifestações sobre o caso de abandono a que alcançou o referido bem, podemos percebê-las como sintoma do grau a que alcançou o processo “corrosivo” relativo à preservação do sítio.

³⁵ CONSELHO DA EUROPA. *Declaração de Amsterdã*. Acessada em 10/11/2011.
URL: <http://portal.iphan.gov.br/portal/baixaFcdAnexo.do?id=246>

A partir do momento em que a RFFSA se retira do cenário, e o IPHAN abre mão de seus recursos legais, baseados na legislação sobre a defesa do patrimônio por ele protegido, com a permissividade relativa à privatização do espaço de um bem cultural de propriedade pública, novas preocupações atingem a comunidade.

Cláudia dos Reis Cunha sintetiza, em sua tese, o que entendemos sobre como, na prática, funcionam as políticas de preservação do patrimônio “histórico”:

O conjunto [dos] estudos revela que a problemática da proteção do acervo cultural brasileiro está na ordem do dia em muitos campos disciplinares e se consolidou efetivamente como questão. Todavia, **a despeito da efetiva preocupação com a preservação do patrimônio brasileiro, quer seja entre um público amplo, quer se refira aos meios especializados, pouca atenção tem sido dispensada aos métodos de intervenção aplicados sobre esses bens escolhidos como memória a ser preservada.** Percebe-se um grande descompasso entre as recorrentes discussões a respeito da necessidade de se preservar a memória em suas diferentes formas e manifestações frente à **quase inexistência de debates sobre os meios operacionais para a preservação**, não se está pensando exclusivamente nas questões técnicas, na escolha de materiais e de procedimentos, mas, sobretudo, nos princípios teóricos que embasam (ou deveriam embasar) a escolha deste ou daquele procedimento, desta ou daquela técnica aplicada sobre um determinado **bem cultural** (grifos nossos).³⁶

Nada mais indicado e apropriado do que o diálogo interdisciplinar e interinstitucional para encontrarmos respostas e definir políticas e ações apropriadas ao referido sítio histórico. Ao encontrarmos as soluções, ou pelo menos os caminhos nesse sentido, para a salvaguarda do dito sítio, ainda nos caiba lembrar que o mesmo guarda e possui em si a qualidade de patrimônio mundial, de acordo com critérios encontrados no estudo dirigido por Anthony Coulls, no âmbito do ICOMOS/UNESCO, sobre as ferrovias como sítios históricos mundiais³⁷.

As características construtivas das edificações, como a gare realizada em aço, com sua estrutura fabricada na Bélgica; as pontes (pontilhões e giradores) importados da Escócia; maquinário das oficinas, em sua maior parte, proveniente de Inglaterra, Alemanha, França, Dinamarca e Estados Unidos. Entre o material rodante e acessórios encontramos peças provenientes dos Estados Unidos (*Baldwin Locomotive Works, Harlam & Hollingsworth/Bethlehem Shipbuilding, Westinghouse, Nathan*, etc), Alemanha (*Orenstein & Kopell, Henschell & Sohn, Berliner Maschinenbau-Actien-*

³⁶ CUNHA, Cláudia dos Reis e. *Restauração: diálogo entre teoria e prática no Brasil nas experiências do IPHAN*. Dissertação de Mestrado. São Paulo: FAU-USP, 2010, p.16.

³⁷ COULLS, Anthony. *Railways as World Heritage Sites*. Paris: ICOMOS, 1999. Encontrado em <http://www.icomos.org/studies/railways.pdf>

Gesellschaft vormals L. Schwartzkopff), Inglaterra (*Beyer Peacock, Metropolitan Vickers*).

É público e notório, tanto para especialistas quanto para a população leiga, o descaso do poder público para com um dos principais bens históricos do Estado e do país. Uma análise mais acurada das condições de conservação dos bens móveis e imóveis tende a demonstrar, conforme técnicas e métodos adequados, o que os olhos dos visitantes já denunciavam há anos.

A riqueza representada pela monumentalidade do Complexo Ferroviário de São João del-Rei já era reconhecida quando o mesmo ainda era mais uma das ferrovias ativas no país, apesar de toda a precariedade. Certas características já eram peculiares entre os finais da década de 1960 e a década de 1980, o que é demonstrado pelas constantes visitas de estrangeiros que as tinham como objeto de observação extraordinário. Este é o caso de fotógrafos alemães, norte-americanos e ingleses que nos lembram os antigos viajantes do Brasil colonial e imperial, tais como Rugendas, Debret, Burton³⁸, entre outros, a serviço ou não da Coroa. A coleção fotográfica de homens como Charles Small, Paul Waters, Herbert Graf, Christopher Beyer, John Kirshner, John West, Ron Ziel, entre outros, sem contar os próprios brasileiros, com destaque para o fotógrafo Guido Motta.

Um dos principais registros em filme sobre a “bitolinha” da Estrada de Ferro Oeste de Minas foi realizado por um norte-americano, David Corbitt³⁹, e, pela internet, já descobrimos a disponibilidade para compra de similares por alemães e ingleses. Uma citação apropriada para a percepção do reconhecimento da qualidade intrínseca do bem em questão é a que encontramos em revista especializada em ferrovias:

The colonial towns of Latin America have always held a special fascination for me, and for that reason alone São João del-Rei would have been worth a visit. Like famed Ouro Preto and the other 18th century mining centers in the Brazilian State of Minas Gerais, São João del-Rei retains a character worthy of applause. I remember my first visit there in 1973, walking down its narrow, cobblestone streets, their tranquility broken only by an occasional automobile and by unmistakable sound of a steam locomotive switching the passenger depot. It was dusk as I hurried across the Córrego do Lenheiro footbridge and passed into the huge smoke-filled trainshed. Eerie shadows flashed across the darkness as No. 22, a tiny, cap-stacked, outside-frame Baldwin 4-4-0 spotted a string of cars for the 7 a.m. “mixto” to Antonio Carlos. One of sixty 30-inch (or 2-foot, 6-inch, if you

³⁸ Os chamados “viajantes estrangeiros” pela historiografia da formação do espaço brasileiro. Eram estudiosos e/ou artistas que coletavam informações, criavam imagens e escreviam relatos/relatórios. Documentação essa fundamental nos estudos da História do Brasil em seus períodos iniciais.

³⁹ Os nomes aqui citados são dos principais fotógrafos que registraram a ferrovia, desde a década de 1940, e dos quais conseguimos obter as cópias de tais registros.

*prefer) gauge steamers built for the Estrada de Ferro Oeste de Minas (Western of Minas Railway) between 1880 and 1920, No. 22 and seventeen sisters are still on the property – Americans, Ten-wheelers, and Consolidations, together representing one of the finest collections of small U.S.-built narrow-gauge steam power to be found anywhere in the 1980's... locomotives serving a railroad now celebrating a century-plus of common-carrier service.*⁴⁰

Talvez nos falte ainda hoje, em pleno século XXI, a curiosidade já apresentada por esses estrangeiros da segunda metade do século passado e o esforço de transformar essa curiosidade em trabalho acadêmico-científico.

Enquanto se espalham pelo mundo e pelo Brasil as ferrovias de caráter “cultural”, o remanescente da Estrada de Ferro Oeste de Minas⁴¹, uma das poucas no país a ter ainda em sua linha original o funcionamento de material rodante próprio, perde-se pela privatização conceitual⁴². Ironicamente, a estação ferroviária, um dos principais espaços de vivência das comunidades que presenciaram a existência dos trens, e, no caso do patrimônio encontrado em São João del-Rei, reconhecido como monumento nacional, não pode, em nossa concepção (e não será difícil encontrar ecos na comunidade) ser emborrachada e trancafiada, repleta de barreiras, como vem ocorrendo nos últimos anos.

O estado em que se encontra um de nossos mais valiosos bens culturais (e neste conceito incorporamos o contingente humano, porque é antes de tudo humano o interesse neles) nos exige emergencialmente que repensemos a postura em relação à sua existência, uso e significado/significação. A inadequada conservação desde 1996 trouxe a emergência de uma ação de restauro, e esta exige a participação não só dos poderes públicos, bem como daqueles que nele se reconhecem e fizeram ou fazem parte de sua história. Exige antes de qualquer coisa, o reconhecimento, como o que se deu na virada da década de 1970 para a de 1980, quando a RFFSA enxergou na ABPF a única forma de permitir que os bens ferroviários que, então, se encontravam nas infames “linhas da morte”, de que era o melhor meio de preservá-los.

⁴⁰ KIRCHNER, John A. “Where slide valves, link ‘n pin, and 2’6” survive - Untouched by time: Brazil’s tiny Baldwins”. *Trains: The Magazine of Railroading*, Novembro, 1981, p.34

⁴¹ Autenticidade, neste caso, por não cair na categoria “tradição inventada”. Quando da desativação na década de 1980, a chamada “bitolinha” da RFFSA ainda se caracterizava por sua frota de locomotivas, carros e vagões do final do século XIX e início do XX. Devido a esse “arcaísmo”, a velha linha da antiga Estrada de Ferro Oeste de Minas permitia que conhecêssemos o funcionamento da ferrovia da chamada “era do vapor” ainda com certo grau de realismo. Funções em extinção ou já extintas na maior parte do sistema ferroviário nacional aqui ainda eram encontradas, tais como o telegrafista, o foguista, o guarda-chave, o caldeireiro, o mecânico de máquinas a vapor, entre outros.

⁴² Cf. HERTZBERGER, Peter. *Lições de Arquitetura*. São Paulo: Martins Fontes, 2006.

A tentativa nos anos 1980 de preservar a ferrovia em sua extensão de 200km não era um ato impensado e exclusivo. A preservação ferroviária inglesa e norte-americana foi inspiradora no tocante ao conceito, ao estilo e à forma. É o que temos no caso da *Great Western Railway* na Grã-Bretanha ou as *Cumbres & Toltec Scenic Railroad*⁴³ e *Durango & Silverton Narrow Gauge*⁴⁴.

Como lembra Steve Pilcher, do *English Heritage*:

Essa atividade permitiu certos conhecimentos de engenharia, tais como caldeiraria, padrões de usinagem (de peças) e trabalhos com máquinas de grande porte, para sua permanência, e os jovens têm recebido a oportunidade de aprender antigos ofícios.⁴⁵

O patrimônio preservado nesse âmbito vai muito além do edificado e do que hoje se chama, em forma recente, de “arqueologia industrial” (ver a instituição denominada *The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage* - TICCIH⁴⁶).

As atividades humanas dentro da ferrovia, as divisões sociais do trabalho, os ofícios de caráter histórico, muitos deles extintos, são objetos do universo em que se envolve a preservação ferroviária. Preservar os objetos construídos e edificados é parte do que se pode conservar como atividades humanas específicas. E para dar vazão às necessidades e cumprir minimamente às especificidades do material avaliado, é necessário que se repense a forma como o mesmo vem sendo tratado nos últimos anos.

Devido aos avanços no campo da preservação da memória, trabalha-se hoje bastante com a noção de “patrimônio histórico” e mais amplamente com a noção de “patrimônio cultural”, mas não nos impede de utilizar as expressões como sinônimas. Acadêmicos têm dividido o patrimônio em duas instâncias: tangível e intangível. A intangibilidade está presente em ambos, pois para além de ser uma edificação ou uma locomotiva, esses bens possuem em si o valor cultural, por natureza, intangível, pela representação dos valores humanos neles embutidos.

É neste sentido que apresentamos o tratamento aplicado aos bens ferroviários tombados do Complexo Ferroviário de São João del-Rei, a via férrea de 12km, mais a

⁴³ <http://www.cumbrestoltec.com/>

⁴⁴ <http://www.durangotrain.com/>

⁴⁵ “This activity has enabled certain engineering skills, such as boiler repair, pattern-making and large scale machining, to carry on, and younger people have been able to learn old skills”. PILCHER, Steve. “Changing attitudes to the conservation of England’s railway heritage”. In: BURMAN, Peter; STRATTON, Michael. *Conserving The Railway Heritage*. London: E & FN Spon, 1997, p.133.

⁴⁶ <http://www.ticcih.org/>

Estação Ferroviária de Tiradentes, como inadequados, de pragmatismo excessivo, e, mais do que outra coisa, danosos à preservação monumental.

O Professor Giovanni Carbonara, ao tratar do tema das ações de arquitetos que se deparam com o restauro e tratam sem a devida análise crítica, lançando mão do pragmatismo desregrado, tece palavras que bem nos servem de síntese da situação à qual tratamos:

Muito clara é a polêmica, sempre expressa com muita distinção, mas de modo decidido, em relação aos arquitetos que enfrentam 'profissionalmente' esse difícil tema, amiúde com uma desenvoltura proporcional à falta de consciência e preparo histórico-crítico, recusando qualquer abordagem conceitual e teórica, lançando-se num empirismo intuitivo que prenuncia, ademais, resultados destrutivos.⁴⁷

Em nosso caso, os danos ultrapassam o simples cuidado com a preservação de monumentos, fere os princípios do Decreto-Lei nº 25, e a Constituição Federal de 1988:

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

§ 1º - O Poder Público, com a **colaboração da comunidade**, promoverá e **protegerá** o patrimônio cultural brasileiro, por meio de inventários, registros, **vigilância**, tombamento e desapropriação, e de outras formas de acautelamento e preservação.

§ 4º - Os danos e ameaças ao patrimônio cultural serão punidos, na forma da lei. (grifos nossos)

Além do exposto, ainda nos cabe lembrar e citar a liquidação da Rede Ferroviária Federal S.A. e a legislação que dela se desdobrou para destinar o patrimônio da finada estatal do transporte ferroviário, na qual o IPHAN surge como o herdeiro do que se considera como "patrimônio histórico" da mesma, através da Lei nº 11.483, de 31 de maio de 2007.

⁴⁷ CARBONARA, Giovanni. "Prefácio". IN: KÜHL, Beatriz Mugayar. *Preservação do Patrimônio Arquitetônico da Industrialização: problemas teóricos de restauro*. Cotia, SP: Ateliê Editorial, 2008, p.10.

A falta de uma política efetiva sobre a salvaguarda dos bens ferroviários de propriedade da União, além da burocracia que envolve as várias instituições públicas federais, com o desacordo sobre os papéis de cada uma, permite que a efetividade do tombamento torne-se nula, conforme pode-se verificar nas atuais condições de preservação do patrimônio ferroviário nacional, do qual o Complexo Ferroviário de São João del-Rei é um microcosmo. Não nos custa refletir sobre tal situação, denunciada pelo próprio IPHAN, após vistoria em acompanhamento à procuradoria da república:

O passeio no “trem turístico”, neste sentido, não chega a ser mais do que um “passeio”, no qual se observa o entusiasmo do público, mas de forma alguma pode-se dizer que se trate de experiência que desperte consciência para a importância da preservação do Patrimônio Cultural. Sobre o restante do conjunto, nem mesmo entusiasmo chega a despertar, visto que é observado apenas ao longe. Do ponto de vista patrimonial, um conjunto de tal importância para a história do Brasil, dos transportes e das técnicas deveria ter aberta a possibilidade de aproximação e fruição pelo público. Especialistas em patrimônio, museologia e expografia poderiam propor soluções razoáveis e eficientes. Os técnicos da empresa FCA, entretanto, questionados algumas vezes sobre este tema, apenas respondiam com o “problema da segurança”, referindo-se a supostos riscos para o público na abertura do conjunto à circulação. Entretanto, a existência de museus ferroviários em tudo semelhantes ao CF São João Del Rei, em diversas partes do mundo testemunha o contrário, ou seja, que é um caso de mobilização e articulação de conhecimentos diversos e investimento de recursos.⁴⁸

Minha primeira impressão ao entrar no Museu Ferroviário de São João del-Rei foi de extrema desolação. Um rico acervo da Memória Ferroviária [sic] do País em estado agonizante, numa demonstração inequívoca que a empresa Ferrovias Centro Atlântica muito pouco se preocupa com a socialização e comunicação deste acervo, o qual se revela como um dos maiores do Brasil, quiçá da América Latina, ou mesmo do mundo. Fica manifesto de forma contundente que o único “negócio” da empresa é transportar minério de ferro, e que ela não tem a menor sensibilidade para cuidar de parte da memória ferroviária nacional. O que poderia, e deveria, ser apresentado como sua “Sala de Visitas”, numa possível evidente demonstração que a Empresa teria responsabilidades sociais junto à sociedade onde ela tem uma das suas Unidades, em preservando [sic] este conjunto de manifestação cultural de alta representatividade afetiva e cultural ao País, revela-se muito mais como indicador do seu total descompromisso em zelar por um bem cultural que ocupa um particular “lugar” na memória afetiva de grande contingente da população brasileira, particularmente dos sanjoanenses⁴⁹.

⁴⁸ BITTENCOURT, José Neves. Parecer sobre o Complexo Ferroviário de São João Del Rei, MG, a pedido do Ministério Público Federal/Procuradoria da República em São João Del Rei, com finalidade de estabelecer as necessidades de intervenção no referido bem cultural, realizada nos dias 9 e 10 de junho de 2011, com ênfase nos bens móveis de natureza ferroviária e organicidade do conjunto patrimonial. OFÍCIO/GAB/IPHAN-MG Nº 1400/2011. Belo Horizonte, 20/09/2011, f.3.

⁴⁹ VALENTE, Lúcio Wagner. Vistoria das condições de conservação e preservação do prédio que aloja o Museu Ferroviário de São João del-Rei, notadamente do conjunto de peças que

Conclusão

Pelas características apontadas no decorrer do texto, notamos que o complexo ferroviário de São João del-Rei mostra-se como um sítio arqueológico industrial de considerável potencial para apontar alguns dados de interesse aos vários campos do conhecimento. Entre eles, a história econômica, em que se pode verificar as relações comerciais tecidas entre o Brasil e os diversos países industrializados, o desenvolvimento dos meios de transportes e seu impacto social e econômico; a antropologia e a história cultural e social, pelos estudos referentes ao mundo do trabalho e seus desdobramentos; a arqueologia industrial, pelo estudo dos remanescentes legados do período de industrialização nacional e internacional; pela arquitetura, entendendo os vários aspectos representados pelas edificações no âmbito do mesmo legado, entre outras possibilidades.

Como principal estação da ferrovia no início de sua operação, contribui para a percepção do impacto do desenvolvimento de meios de transporte “modernos” naquele período, e a estrutura que dele é parte integrada ao ambiente urbano, com impacto direto na maneira de construir. Para além dos estudos sobre a dimensão arquitetônica e técnica, ainda trás em si embutido os significados, os discursos, a maneira de pensar e de fazer dos vários períodos pelos quais o agora monumento passou.

Este artigo possui como principal papel, a tentativa de indicar este sítio como alvo de um possível estudo de caso de maneira inter-disciplinar, como é a proposta dos programas de pós-graduação *stricto sensu* sobre a preservação do patrimônio num sentido *lato*.

Referências Bibliográficas

BRANDI, Cesare. *Teoria da Restauração*. Cotia, SP: Ateliê Editorial, 2004.

BRASIL. *Decreto-Lei nº 25 de 30 de novembro de 1937*.

URL: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/del0025.htm

BRASIL. *Decreto nº 473 de 10 de março de 1992*.

URL: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/del0025.htm

BRASIL. *Decreto nº 4339 de 26 de agosto de 1996*.

URL:

http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/dnn/Anterior%20a%202000/1996/Dnn4339.htm

BRASIL. Decreto nº 3277 de 7 de dezembro de 1999.

URL: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/D3277.htm

BRASIL. Decreto nº 6018 de 22 de janeiro de 2007.

URL: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/ato2007-2010/2007/Decreto/D6018.htm

BURMAN, Peter; STRATTON, Michael. *Conserving The Railway Heritage*. London: E & FN Spon, 1997.

CONSELHO DA EUROPA. *Declaração de Amsterdã*. Acessada em 10/11/2011.

URL: <http://portal.iphan.gov.br/portal/baixaFcdAnexo.do?id=246>

COULLS, Anthony (et.al). *Railways as World Heritage Sites*. Paris: ICOMOS, 1999.

CUNHA, Claudia dos Reis. *Restauração: diálogos entre teoria e prática no Brasil nas experiências do IPHAN*. São Paulo, 2010. Tese (Doutorado) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo.

DEVAUX, Pierre. *As Estradas de Ferro*. São Paulo: DIFEL, 1964.

FRANCISCO, Rita de Cássia. *As oficinas da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro: arquitetura de um complexo produtivo*. São Paulo, 2007. Dissertação (Mestrado) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo.

GALVÃO Jr., José Leme. "Patrimônio ferroviário na arquitetura e no urbanismo". *Patrimônio: Revista Eletrônica do IPHAN*.

URL: <http://www.labjor.unicamp.br/patrimonio/materia.php?id=179> . Acessado em 02 de abril de 2012.

GARCIA MARQUEZ, Gabriel. *Viver para contar*. Tradução de Eric Nepomuceno. Rio de Janeiro: Record, 2003.

HEIDEGGER, Martin. "Construir, habitar, pensar". In: *Ensaios e Conferências*. 5ª edição. Tradução de Márcia Sá Cavalcante Schuback. Petrópolis: Vozes, 2008.

ICOMOS. *Carta de Burra*.

_____. *Carta de Veneza*.

IPHAN. *Processo de Tombamento DTC-SPHAN 1.185-T-85 (Complexo Ferroviário de São João del-Rei)*.

KHÜL, Beatriz Mugayar. *Arquitetura do ferro e arquitetura ferroviária em São Paulo: reflexões sobre a sua preservação*. São Paulo: Ateliê Editorial, 1998.

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

KOSELLECK, Reinhart. *Futuro Passado: contribuição à semântica dos tempos históricos*. Tradução de Wilma Patrícia Maas e Carlos Almeida Pereira. Rio de Janeiro: ContraPonto/Ed. PUC Rio, 2006.

MORAIS, Sérgio. *Reconstrução da Rotunda de São João Del Rei*. RJ: RFFSA, 1986.

PEIXOTO, Elane Ribeiro. Um ponto de vista a cerca do patrimônio industrial. Pós. Rev Programa Pós-Grad Arquit Urban. FAUUSP, São Paulo, n.17, jun. 2005.

URL: http://www.revistasusp.sibi.usp.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1518-95542005000100007&lng=pt&nrm=iso . Acessado em 02 abril de 2012.

PINHEIRO, Maria Lúcia Bressan. "Origens da Noção de Preservação do Patrimônio Cultural no Brasil". *Revista Risco*. N.3. São Paulo, EECs/ISO, fev. 2006.

RFFSA. *Museu Ferroviário de S. João Del Rey - 1º Centenário da Estrada de Ferro Oeste de Minas, 1881 - 1981*. RJ: RFFSA, 1981.

RIBEIRO, Suzana Barretto. *Na Linha da Preservação: o leito férreo Campinas-Jaguariúna*. Campinas, SP: Direção Cultura, 2007.

SANTOS, Welber. *A Estrada de Ferro Oeste de Minas: São João del-Rei (1877-1898)*. Mariana, MG, 2009. Dissertação (Mestrado) – ICHS, Universidade Federal de Ouro Preto.

VAZ, Múcio Jansen. *Estrada de Ferro Oeste de Minas - Trabalho histórico descritivo, 1880-1922*. São João del-Rei, MG: EFOM, 1922.