

O patrimônio cultural ferroviário no espaço urbano: reflexões sobre a preservação e os usos

Willian Ricardo de Castro

Universidade Estadual de Ponta Grossa

Leonel Brizolla Monastirsky

Universidade Estadual de Ponta Grossa

RESUMO

Este artigo pretende analisar a preservação e usos dos patrimônios culturais ferroviários no espaço urbano. A proposta de investigação pauta-se no âmbito da política de preservação nacional – particularmente nas ações do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN) – para a salvaguarda dos bens ferroviários valorados. O estudo firma-se na investigação de 168 patrimônios ferroviários em inventário de varredura pelo IPHAN, analisando os tipos de bens ferroviários, o uso atual, a proteção pelo poder público e a sua intenção de uso. A coleta de dados foi realizada através da página de internet do IPHAN, o qual disponibiliza as fichas de inventário – elaboradas entres os anos de 2007 e 2010 – com a descrição de cada patrimônio ferroviário. É importante destacar que o enfoque da pesquisa são os patrimônios edificados, os quais estão distribuídos em sessenta e sete municípios localizados em dezesseis estados brasileiros. Neste sentido, o artigo apresenta primeiramente, reflexões teóricas sobre patrimônio cultural, memória social, identidade cultural e as relações com as políticas preservacionistas do patrimônio, além da dicotomia entre o seu uso simbólico e mercadológico na atualidade. Em um segundo momento, discute-se o patrimônio cultural ferroviário na política de preservação do IPHAN e em seguida são apresentados os resultados obtidos na pesquisa utilizando-se de gráficos. Dessa maneira, o artigo proporciona uma visão ampliada sobre a preservação e usos dos patrimônios ferroviários em território brasileiro.

Palavras-Chave: Patrimônio Ferroviário. Preservação. Usos. Inventário. IPHAN.

1 INTRODUÇÃO

Este artigo pretende analisar o patrimônio cultural ferroviário do brasileiro e sua relação como a política de preservação nacional. A proposta de investigação pauta-se no âmbito da política de preservação brasileira – particularmente nas ações do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN) – para a salvaguarda dos bens ferroviários valorados. As ações do IPHAN sobre o patrimônio ferroviário mostram-se recentes, o que revela um quadro bastante diversificado quando se refere a sua preservação.

O debate entre patrimônio, espaço e memória contribui para apreensão do patrimônio cultural e de suas políticas de preservação e seus usos. Desta forma, o patrimônio cultural torna-se um

elemento essencial para análise do espaço geográfico, o que colabora para desvendar o seu contexto histórico. No que tange a ferrovia, a compreensão da sua dimensão histórica e espacial que esse meio de transporte proporcionou para o país/estado/município. Além disso, analisar o patrimônio diante do atual modo de produção inicia-se uma reflexão sobre seus usos, sejam eles simbólicos e/ou mercadológicos.

Neste sentido, a pesquisa analisa os dados do inventário de varredura realizada pelo IPHAN nos patrimônios ferroviários entre 2007 e 2010 (todos os bens materiais e imóveis). Embora o foco da pesquisa seja os patrimônios materiais e imóveis, a sua dimensão cultural vai além e apresenta inter-relações entre os bens materiais móveis e a categoria intangível. Desta maneira, é possível traçar um panorama do patrimônio ferroviário brasileiro no que tange sua preservação e seus usos e a capacidade de preservação desses bens dos órgãos públicos de diferentes esferas.

2 OBJETIVO

- Analisar a preservação e os usos dos 168 patrimônios ferroviários disponibilizados no site do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN).

3 METODOLOGIA

Esse estudo utilizou-se de uma “composição interdisciplinar” que contém conceitos da geografia, sociologia, antropologia, economia e história (mnemônica) (LEPETIT, 2001). A análise está baseada em uma pesquisa documental e bibliográfica. Os dados obtidos foram retirados da página de internet¹ do IPHAN que disponibilizou 168 fichas de inventário do patrimônio ferroviário realizadas durante os anos de 2007 e 2010.

Devido a grande quantidade de informações e não padronização dos dados delimitou-se a investigação em quatro categorias, referentes ao tipo de patrimônio ferroviário, o seu uso atual, o grau de preservação pelo poder público e a intenção de uso. Por meios de gráficos foi possível explorar as relações existentes entre a preservação e os usos dos patrimônios culturais ferroviários em sessenta e sete municípios, localizados em dezesseis estados brasileiros.

4 REVISÃO BIBLIOGRÁFICA

¹

Disponível

em:

<<http://portal.iphan.gov.br/portal/montarDetalheConteudo.do?id=16461&sigla=Institucional&retorno=detalheInstitucional>>. Acesso em: 16/10/2012.

4.1 REFLEXÕES SOBRE PATRIMÔNIO CULTURAL (FERROVIÁRIO) E O SEU PROCESSO DE PRESERVAÇÃO E USO

O conceito de patrimônio tem sua origem francesa e influenciou a política de preservação brasileira, no início abrangia os bens materiais oriundos de herança, como propriedades, mobiliário, obras de arte e objetos de reconhecido valor (BASTOS, 2012). Essa concepção material de patrimônio, ligada ao conceito de cultura da época, durou até meados do século XX e estava associada à classe dominante (BARRETO, 2000). Revisto o conceito, constrói-se uma nova qualificação: o patrimônio intangível, o qual inclui as danças, festas, religiões, lendas, formas de medicina popular, culinária, religiões, etc. (GONÇALVES, 2003).

Com a ampliação do conceito, a noção de patrimônio não se restringe “as manifestações artísticas, mas todo o fazer humano, e não só aquilo que representa a cultura das classes mais abastadas, mas também o que representa a cultura dos menos favorecidos” (BARRETO, 2000, p. 10). A requalificação da palavra patrimônio não se restringiu apenas ao termo intangível, mas inicia uma tendência moderna de qualificar o patrimônio em várias tipologias como: genético, ambiental, histórico, industrial. É dentro da ramificação “industrial” que se enquadra o patrimônio ferroviário, tanto material (móveis e imóveis) como o intangível.

Nesse sentido, o patrimônio cultural ferroviário mostra-se abrangente contendo: os bens imóveis como as estações de passageiros, edifícios ligados à viabilização da ferrovia, pontes e viadutos; os bens móveis como as locomotivas, vagões, equipamentos em geral; e os bens intangíveis como o saber-fazer dos trabalhadores ferroviários, a memória da população que viveu durante o auge das estradas de ferro, costumes e tradições causadas pela vivência na ferrovia. Essa amplitude de bens indica a importância da sua preservação e usos pelo poder público e privado, pois os trabalhadores ferroviários e todas as pessoas que viveram na época ou possuem qualquer ligação com a ferrovia, por meio da memória, tem no tempo presente um sentimento por ela, o qual se traduz em um pertencimento ao lugar – cidade, estado, país.

Esse sentimento de pertencimento é proporcionado pelos patrimônios culturais, carregados de simbolismos eles tornam-se mediadores entre o passado e o presente, permitindo que se conheça o contexto histórico-geográfico de um lugar. Esta é outra importância dos patrimônios – não só para as pessoas vinculadas a ferrovia, mas para aquelas que não viveram na sua época – o de entender o espaço urbano e suas modificações no tempo, além de oportunizar o conhecimento sobre o legado das estradas de ferro.

Hoje entendemos que, além de servir ao conhecimento do passado, os remanescentes materiais de cultura são testemunhos de experiências vividas, coletiva ou individualmente, e permitem aos homens lembrar e ampliar o sentimento de pertencer a um mesmo espaço, de partilhar uma mesma cultura e desenvolver a percepção de um conjunto de elementos comuns, que fornecem o sentido de grupo e compõem a identidade coletiva. (RODRIGUES, 2005, p. 17).

O patrimônio cultural pode ser um elemento indispensável para análise do espaço, rico em símbolos e significados, e juntamente com suas funcionalidades atribuídas no decorrer do tempo, torna-se possível entender a trama urbana. É importante destacar que a preservação de bens isolados dificulta essa percepção, por isso a importância de considera-los em seu conjunto. A ferrovia em sua dinâmica espacial é formada por redes, assim deve-se considerar que ela abrange vários lugares, portanto a preservação e até mesmo o uso que valorize e respeite a sua malha ferroviária, colabora para a interpretação do espaço².

Para Corrêa (2003) o espaço urbano é um produto social e é formado por diferentes usos da terra, os quais podem ser denominados como formas espaciais, no entanto, nessas formas não há autonomia de existência, pois nelas se realizam uma ou mais funções como: atividades comerciais, prestações de serviço ou função simbólica. A ênfase quando se refere ao patrimônio cultural é sua função simbólica, porém a coexistência de funções também existe e será debatida mais a frente.

Deste modo, se a produção do espaço é social, a cristalização das formas será determinante para compor a memória de um indivíduo ou de um grupo. Esta memória é formada no decorrer do tempo e no espaço, assim, a preservação dos patrimônios culturais são importantes para a manutenção da memória social e vice-versa, uma vez que ela perdura-se em lugares (NORA, 1993), ou ainda, cria raízes no espaço. O grupo social que esquece o seu passado e elimina a sua memória está susceptível as influências e interesses de outros grupos, assim penaliza o presente e desorienta-se diante do futuro.

A *aceleração da história* como denominou Nora (1993) nos mostra o distanciamento cada vez mais rápido do passado, há uma ruptura de equilíbrio no qual desperta a necessidade de eleger lugares especiais que possam garantir os laços de continuidade dos grupos, ou seja, os lugares de memória. Desta forma, “o sentimento de desaparecimento rápido e definitivo (*a aceleração da história*) combina-se com a preocupação do exato significado do presente e com a incerteza do futuro” (FÉLIX, 1998, p. 54). Portanto, o comprometimento para/com a preservação e uso dos patrimônios culturais ferroviários desempenham um papel de referencial para a memória.

² São exemplos o “Complexo Ferroviário de São João Del Rei” (MG) e o “Trecho Ferroviário Mauá-Fragoso” (RJ), ambos tombados pelo IPHAN.

A memória se produz no presente com representações do passado (FÉLIX, 1998), o seu direito é fundamental para o bem estar social, para Carneiro (2006) o atentado a um patrimônio cultural causa marcas impagáveis na memória, gera traumas muitas vezes insuperáveis para o indivíduo, que se articulam com outras sensações de perdas de sua vida. Uma pequena estação de trem carrega um valor simbólico inestimável, são as viagens, encontros, acontecimentos, histórias que estão guardadas na memória coletiva e, por conseguinte, materializam-se no patrimônio. Portanto, a eleição de lugares de memória é essencial para o momento de “destruição criativa” existente no espaço urbano (HARVEY, 2008), pois fogem das ameaças do esquecimento e atuam como resistência a tendência capitalista de homogeneizar o espaço.

A preservação do patrimônio cultural e os seus usos priorizando o seu valor simbólico, como uma funcionalização que obedeça a critérios dentro da esfera cultural, colabora para despertar o sentimento de pertencimento dos indivíduos a um local. As potencialidades dos patrimônios ferroviários em utilizar funções relacionadas com o seu uso original são abrangentes, como trens turísticos³, museus ferroviários⁴, espaços de atividades culturais, entre outros. Desta maneira, a percepção de pertença dos indivíduos e grupos e a manutenção da sua memória precisam ser o elemento central do processo de preservação e usos dos patrimônios culturais.

Não obstante, esses patrimônios são produtos de uma escolha tendo um caráter arbitrário, o que resulta na seleção de alguns bens e esquecimento e/ou destruição de outros (CAMARGO, 2002). As intervenções mais influentes são as do poder público e das elites sendo determinantes nesse processo (MONASTIRSKY, 2006), portanto estão sujeitos a distorções e induzidos a possíveis interesses econômicos.

Vale ressaltar que o tombamento⁵ de um patrimônio não é garantia de consolidação dos valores culturais propostos. De acordo com Meneses (1992, p.191) “o fato de um bem cultural não apenas ter, por si, interesse público, mas, ainda ser de ‘propriedade pública’, não basta para automaticamente produzir benefícios de alcance social”. A fragilidade dos órgãos públicos no processo de preservação tem ocasionado uma situação grave entre a convivência do “antigo” e do “novo”, pois o “antigo” carrega um valor simbólico para os indivíduos, portanto desconsiderar o patrimônio cultural é exilar o cidadão, alijá-lo do seu próprio meio (MAGALDI, 1992).

³ São exemplos “Trem Curitiba – Paranaguá” (PR), “Trem Ouro Preto – Mariana” (MG), “Trem do Contestado” (SC), entre outros.

⁴ São exemplos “Museu Ferroviário de Curitiba” (PR), “Museu do Trem no Rio de Janeiro” (RJ), “Museu Ferroviário de Tubarão” (SC), entre outros.

⁵ O termo “tombamento” vinha do direito português, sendo que o verbo “tombar” significa “inventariar” ou “inscrever” nos arquivos do reino guardados na Torre do Tombo (OLIVEIRA, 2008). Portanto, o tombamento consiste em um registro do bem em um “livro de tomo”, tornando-se a medida mais concreta para proteger o patrimônio (BARRETO, 2000).

Dois pontos interessantes para evidenciar nessa dicotomia entre o “antigo” e o “novo”. O primeiro consiste em que o Estado prioriza em seus investimentos, os custos econômicos com a preservação do patrimônio em contraposição aos investimentos básicos para o bem-estar social, coloca-o em segundo plano nas prioridades do Estado (DENCKER, 2012). O segundo abrange a relação entre o público e o privado, pois, muitas vezes, os patrimônios caem em desusos não representando o seu interesse simbólico. Para Barreto (2000) quando o patrimônio é propriedade do Estado, o problema se minimiza, no entanto, quando os bens são de propriedade particular, há uma divergência de interesses ligados quase sempre a especulação imobiliária, que resulta em ações extremas por parte dos proprietários.

Assim, entende-se que os patrimônios por serem resultados de escolhas centralizadas no poder do Estado e das elites, acabam muitas vezes, paradoxalmente, sendo uma ameaça ao próprio patrimônio cultural. Se o tombamento estiver ligado aos interesses econômicos e/ou políticos destes interventores, os significados intrínsecos nos bens culturais estarão sobre o risco de distorções do seu passado, subestimando a verdadeira importância do patrimônio cultural. Um bem ferroviário que nada tem a ver com sua função original ou nem uma funcionalização cultural perde valor na sua expressão simbólica.

O pior que pode acontecer ao patrimônio histórico é a sua destruição total, a sua substituição por coisas novas. No entanto, mesmo com a preservação do acervo é necessário que a intenção de uso seja monitorada por todos os agentes, especialmente por aqueles que possuem melhor esclarecimento sobre as possíveis funções do patrimônio na sociedade. (MONASTIRSKY, 2006, p. 140).

É neste sentido que no processo de patrimonialização⁶ o bem passa a ter um duplo valor, o valor simbólico e o valor material que permite inseri-lo ao mercado (SILVA L., 2010). Assim, emerge a problematização do uso do patrimônio cultural, o qual se apresenta com diversas possibilidades de funcionalidades, já que muitas vezes o patrimônio está ligado ao uso particular. Portanto, as prioridades de uso dos patrimônios culturais dependem muito dos interesses ideológicos tanto do poder público como do poder privado.

De acordo com Rodrigues e Camargo (2010) ao analisar os patrimônios através de um juízo de valor crítico contribui para uma melhor funcionalização, não na obrigatoriedade de seguir o uso original, mas respeitar a sua realidade material e imaterial. Neste sentido, o problema é priorizar o valor econômico em detrimento do cultural destituindo as relações de pertencimento da população local, suas habitações e práticas cotidianas. Transformar os patrimônios culturais em espaços exclusivos de

⁶ “A patrimonialização é uma ação que tem como finalidade fomentar o desenvolvimento através da valorização, revitalização de uma determinada cultura e do seu patrimônio cultural” (SILVA S., 2011, p. 109).

consumo cultural e de serviços sofisticados é transformá-lo em shoppings centers, isto é, paisagens-mercadorias de acesso seletivo (PAES-LUCHIARI, 2006).

Monastirsky (2006) salienta a importância da sociedade (re)conhecer, se envolver, e absorver a culturalidade do patrimônio ferroviário, além de entende-lo na sua dinâmica espacial é imprescindível que ele seja conservado e nele se apresente todas as possibilidades de interpretações que este patrimônio possa ter. Assim, o uso do patrimônio cultural alinhado ao seu simbolismo exige um estudo crítico sobre suas funcionalidades no circuito mercadológico, por isso necessita de uma atenção especial do poder público e uma análise mais profunda pelo poder privado.

A preservação e os usos do patrimônio cultural vivem um momento em que a sociedade mostra-se confusa sobre o que é cultura. Monastirsky (2009) afirma que a discussão entre patrimônio cultural e memória é pertinente devido à ampliação das relações estabelecidas com a cultura no período denominado de indústria cultural e da “mundialização da cultura”. É importante salientar que a indústria cultural define-se pelo conjunto dos meios de comunicação – televisão, rádio, jornais, revistas – que procuram formar um mecanismo poderoso apenas para gerar lucros, através de uma manipulação e um controle social, já que são mais acessíveis para as massas (HORKEIMER; ADORNO, 2002). Assim, a cultura torna-se um mero produto seguindo a demanda dos mercados.

Essa mercantilização do patrimônio cultural está atrelada ao turismo, que possui um papel relevante no processo de preservação e uso dos bens. Embora essa atividade possua fins econômicos, o valor simbólico é que deve prevalecer, a ideia não é pensar o patrimônio como algo intocável, no sentido funcional, mas oportunizar um espaço na dinâmica econômica do capitalismo dentro das suas especificidades. Barreto (2000) complementa que a ideia não é manter o patrimônio para lucrar com ele, mas lucrar com ele para conseguir mantê-lo. Vale ressaltar que há casos que o turismo cultural tem possibilitado a implementação de estratégias de preservação (PAES-LUCHIARI, 2006) e fortalecimento da cultura local (BARRETO, 2000). No entanto, o patrimônio como instrumento de educação social e político são mais representativos e imediatos a população local (MONASTIRSKY, 2006).

Na era industrial, não podemos viver sem as indústrias da cultura, no entanto, uma coisa é fabricar mercadorias culturais, outra coisa é edificar uma cultura relativamente ampla, articulada, identificadora e fornecedora de orientações. (WARNIER, 1999, p. 169).

Por essa ótica que o papel do Estado é decisivo para que as ações não se reduzam apenas a lógica do entretenimento, mas seja capaz de dinamizar a sua política cultural. Cabe ao Estado definir uma política cultural, mas uma política não voltada para a indústria cultural, a ideia de cidadania cultural é a cultura como direito dos cidadãos, não considerá-los como fantoches do consumidor e do contribuinte (CHAUÍ, 2006).

[...] o poderio da indústria cultural, que rivaliza com os esforços públicos e transforma a cultura em mercadoria cujo valor oscila segundo as regras do mercado e cuja inovação é sufocada pelo gosto da “novidade”, erguendo obstáculos fortes à criação cultural mais lenta e mais duradoura. (CHAUÍ, 2006, p. 84).

Como mencionado, a representatividade da ferrovia gerou inúmeros patrimônios, longe de justificativas, mas a quantidade de bens ferroviários originou um contraste em sua preservação. O resultado disso são alguns bens preservados, outros deteriorados, além daqueles erradicados. Segundo Galvão Júnior (2007, p. 43) “hoje o Patrimônio Ferroviário brasileiro está reduzidíssimo, pelo sucateamento da RFFSA⁷, e vampirização do que lhe restava de bens operacionais e de valor”. A falta de proteção legal desses patrimônios também é uma questão que preocupa a sua integridade, embora as políticas de preservação sigam uma hierarquia do nacional até o local, a quantidade de patrimônios ferroviários ainda são minoria. É neste contexto que a análise sobre a preservação e os usos dos patrimônios ferroviários se torna necessária e urgente.

5 RESULTADOS

5.1 O PATRIMÔNIO CULTURAL FERROVIÁRIO E O IPHAN: OS BENS CULTURAIS EM INVENTÁRIO DE VARREDURA

A dimensão territorial do Brasil aliada a sua pluralidade cultural resultaram em diversos patrimônios, os quais por alguma razão possuem significados para indivíduos e grupos e até mesmo para a história de uma cidade, do estado ou do país. A amplitude e a diversificação do patrimônio cultural brasileiro torna-se o processo de preservação desses bens uma tarefa complexa, sobretudo pelas escalas de poder que se formam. Assim, a preservação de um patrimônio cultural está vinculada a órgãos públicos de proteção municipal, estadual e nacional.

Na escala nacional o instrumento do poder público para a preservação do patrimônio cultural é o Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico nacional (IPHAN), o qual está vinculado ao Ministério da Cultura, e possui a responsabilidade de preservar a diversidade cultural da sociedade brasileira e seus ecossistemas, onde implicam além da preservação, a divulgação e a fiscalização dos bens culturais brasileiros, bem como manter a permanência e usufruto desses bens para a atual e as futuras gerações (IPHAN, 2012).

⁷ A Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima foi criada em 1956, a qual incorporou as ferrovias da União e administrada por ela; incluída no Programa Nacional de Desestatização em 1992; e extinta pela sanção da Lei 11.483 de 2007.

A criação do IPHAN obedece a um princípio normativo, que hoje está contemplado pelo artigo 216 da Constituição da República Federativa do Brasil de 1988 (IPHAN, 2012).

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. (BRASIL, Constituição, 2006, p. 42).

Por sua vez, as ações sobre o patrimônio cultural ferroviário se apresentam recentes no IPHAN. Embora desde a década de 1980 houvesse tentativas inconclusas pela instituição de inventariar e estudar mais a fundo os bens ferroviários (GALVÃO JÚNIOR, 2007), um inventário amplo desses bens só ocorre a partir de 2007. Essa atenção especial está ligada as atribuições específicas para a preservação da Memória Ferroviária, por meio da promulgação da Lei nº 11.483.

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

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

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

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

II - conservação e restauração de prédios, monumentos, logradouros, sítios e demais espaços oriundos da extinta RFFSA. (BRASIL, Lei nº 11483, 2007).

O enfoque no patrimônio ferroviário resultou na criação de uma Coordenação Técnica em 2008, com o intuito de ampliar o conhecimento, promover discussões e estabelecer procedimentos para lidar com as novas leis e decretos. Neste sentido, o IPHAN vem realizando o inventário de conhecimento dos bens ferroviários (materiais), apesar de, segundo o IPHAN (2012), ter sido catalogado mais de seis mil edifícios, a investigação consiste no estudo – preservação e usos – dos 168 bens disponibilizados em sua página na internet.

É importante destacar que o inventário de conhecimento ou varredura possui o objetivo de conhecer o universo de bens culturais, que identifique e registre as suas ocorrências materiais, para possíveis estudos mais detalhados como o patrimônio intangível. O registro é feito através de uma ficha

padrão⁸ – ficha M306, Patrimônio Ferroviário – denominada de Cadastro Básico, com informações relevantes sobre o patrimônio⁹. Portanto, os inventários funcionam como um mapeamento abrangente do patrimônio cultural, com fins de proteção e valorização (IPHAN, 2012).

É importante salientar que as fichas de registro, embora sigam um modelo padrão, não apresentam uma uniformidade no preenchimento das informações. Algumas delas mostram dados incompletos, nem todas traziam o histórico do patrimônio e os registros fotográficos estavam em poucas delas. Assim, procurou-se concentrar a análise nos dados obtidos referentes ao tipo de patrimônio ferroviário, o seu uso atual, o nível de preservação e a intenção de uso. Lembrando que o inventário abrange patrimônios ferroviários distribuídos em dezesseis estados¹⁰ e localizados em sessenta e sete municípios.

Os patrimônios ferroviários, em sua totalidade, são remanescentes materiais da cultura, assim os seus tipos possuem uma variedade interessante de bens, como o prédio do chamador, rotundas, caixas d'água, oficinas, galpões, conjuntos de casas ferroviárias. No entanto, os bens mais citados foram, expressivamente, as estações (58%) e os armazéns (12%). A visibilidade do patrimônio ferroviário é, em sua maioria, atribuída as estações, o que leva a pensar sobre a sua representatividade simbólica e a sua importância para a compreensão do contexto histórico da ferrovia e a sua organização espacial.

Em virtude do crescimento do transporte de cargas, a grande maioria das antigas estações de passageiros foram fechadas por não apresentarem uma função a esse novo tipo de atividade. Isso gerou um processo de deterioração das edificações que entraram em desuso e, conseqüentemente, foram abandonadas, depredadas e pilhadas, o que representa uma constante ameaça ao desaparecimento desse patrimônio ferroviário (CAVALCANTI NETO; CARNEIRO; GIANNECCHINI, 2012). (VER GRÁFICO GRÁFICO 01).

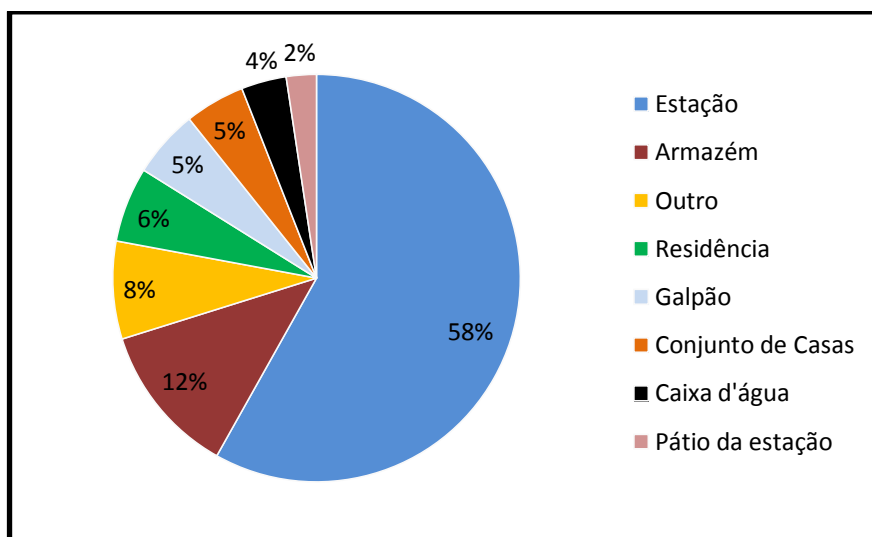
GRÁFICO 01

TIPOS DE PATRIMÔNIOS CULTURAIS FERROVIÁRIOS

⁸ Disponível em: <<http://portal.iphan.gov.br/portal/baixaFcdAnexo.do?id=1312>>. Acesso em: 10/11/2012.

⁹ Como o tipo de bem, a data de construção, o uso original, o uso atual, o nível de preservação, etc.

¹⁰ Alagoas, Bahia, Ceará, Espírito Santo, Goiás, Maranhão, Minas Gerais, Mato Grosso do Sul, Paraíba, Pernambuco, Paraná, Rio de Janeiro, Rio Grande do Sul, Santa Catarina, Sergipe e São Paulo.



Fonte: Inventário de varredura do IPHAN.

Organização: CASTRO, W. (2012).

No que diz respeito ao uso atual dos patrimônios ferroviários, nota-se uma diversidade de funcionalidades, porém surpreende-se com a quantidade de bens sem uso (25%) e abandonados (10%). No comércio (6%) incluem-se bares como a Estação de Carema no município de Santa Rita (MA), um restaurante na Estação de Quebrangulo (AL) e um mercado (em construção) na Estação de Uruquê no município de Quixeramobim (CE), entre outros. É importante ressaltar que as três estações não possuem proteção por qualquer órgão público.

O uso dos patrimônios ferroviários para fins das prefeituras estão em sua maior parte na utilização de secretarias municipais (7%), variando desde a Secretaria Municipal de Cultural no município de Caxias do Sul (RS) até a Secretaria de Obras e Saneamento em Laguna (SC). O uso residencial (11%) dos patrimônios também se mostra em destaque, no entanto apenas a Estação de Iporã (PR) possui proteção (estadual). O uso de depósitos (5%) como na Estação de Maraial (PE) e de escritório (2%) na Estação de Petrolina (PE) também contribuem para diversificação de uso dos patrimônios.

O uso atual como estação (7%) indica o pouco aproveitamento do seu uso original, isso é reflexo do sistema de transporte que desde a década de 1950 vem sendo substituído pelo transporte rodoviário, o que levou ao sucateamento dos bens ferroviários. É importante destacar que das estações ferroviárias (GRÁFICO 01), apenas 11% delas continuam com a sua funcionalidade original, como: a Estação João Felipe em Fortaleza (CE) abrigando o transporte de trens metropolitanos e a Estação de Apucarana (PR) utilizada para fins operacionais pela América Latina Logística (ALL).

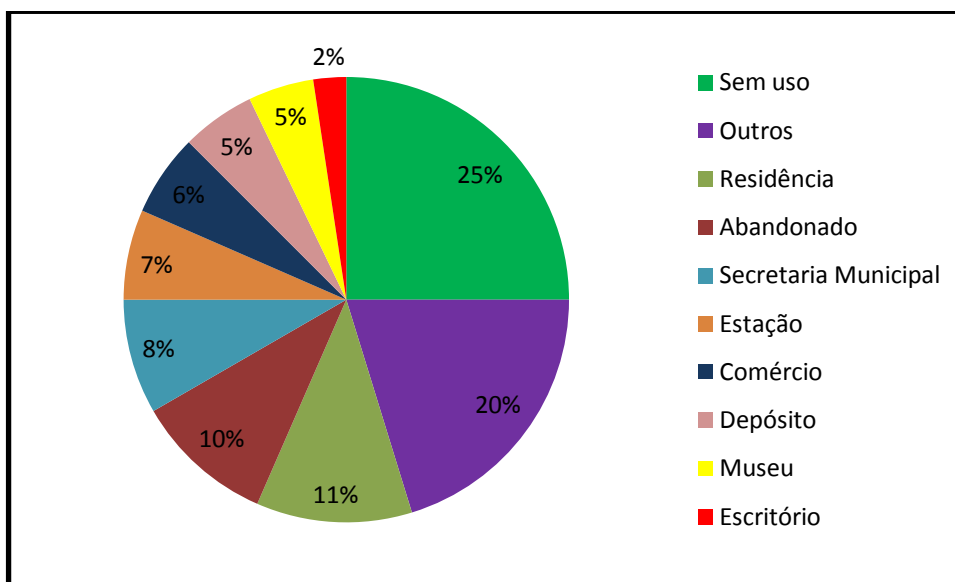
O uso como museu (5%) também chama a atenção, desses alguns deles são museus ferroviários, como na Estação de Curitiba (PR) e na antiga oficina de manutenção e abastecimento no

município de Pires do Rio (GO). A utilização dos patrimônios ferroviários para usufruto de museus é uma funcionalidade com grande potencial para realçar o seu valor simbólico, podendo servir como ferramenta para a educação patrimonial. Portanto, a criação de museus ferroviários enaltecem o valor simbólico da ferrovia, transformando-se em um lugar de memória para os indivíduos que viveram na sua época.

Cabe destacar outros usos (20%) apontados no inventário do IPHAN, como: a Estação de Pesqueira (PE) que abriga uma biblioteca; a Estação de São Félix (BA) sede da Fundação Luiz Ademar; a Estação de Gravatá (PE) onde funciona a Casa de Artesanato; o Armazém de cargas do município de Quebrangulo (AL) com atividades de cinema, teatro e escola de música; a Estação de Mandaguari (PR) sede da Guarda Municipal; a Casa de turma de Cardoso Moreira (RJ) que atualmente é o 29º Batalhão da Polícia Militar; a Estação de Herval (RS) que consiste em posto telefônico, correios e posto médico; e o Armazém de cargas de Rio do Sul (SC) que onde se localiza a Rede Feminina de Combate ao Câncer;

Os usos dos patrimônios ferroviários apresentam-se diversificados, alguns com funcionalidades que valorizam os simbolismos dos bens como os museus ferroviários e outros que nada tem a ver com o uso original dos patrimônios como um batalhão da polícia militar. No entanto, o que chama mais atenção são os patrimônios abandonados (10%) e sem uso (15%), um número relevante que preocupa o futuro desses patrimônios ferroviários, pois ao cair no esquecimento das políticas públicas ganham potencialidade de serem riscados do mapa. (VER O GRÁFICO 02).

GRÁFICO 02
O USO ATUAL DOS PATRIMÔNIOS CULTURAIS FERROVIÁRIOS



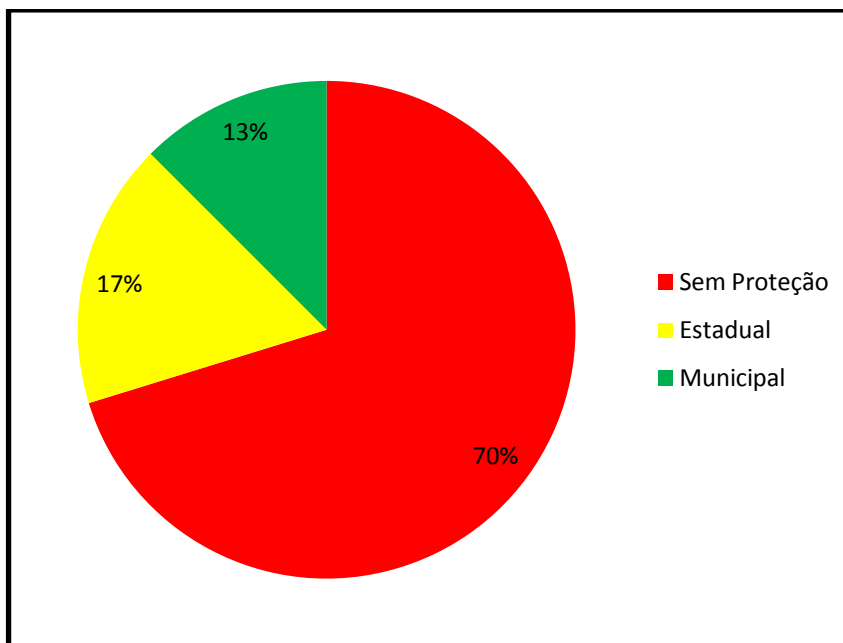
Fonte: Inventário de varredura do IPHAN.

Organização: CASTRO, W. (2012).

O mais alarmante é quando se analisa o nível de proteção dos patrimônios ferroviários, sendo 70% deles sem qualquer proteção, 17% dos bens tombados por órgãos vinculados aos estados, e 13% dos bens tombados pelos municípios. Dessa forma, a atuação do IPHAN torna-se importante em detrimento do quadro apresentado, com o intuito de reforçar as ações propostas pelo Sistema Nacional de Patrimônio Cultural, o IPHAN tem procurado envolver as prefeituras, os governos estaduais e a sociedade civil organizada para que esses agentes também preservem esses bens de valor cultural (IPHAN, 2012),

Para Monastirsky (2006) mesmo existindo órgãos que atendem o patrimônio – como o IPHAN – é impossível para eles elegerem o que é importante para a localidade, por isso a participação das prefeituras, câmara de vereadores e organizações populares são fundamentais, desde que haja interesse e conhecimento para lidar com esses bens. Na análise do patrimônio ferroviário da Paraíba através de inventário pelo IPHAN, Cavalcanti Neto *et al* (2012) afirma que boa parte das dificuldades encontradas na gestão desse patrimônio é à necessária adesão das prefeituras em sua apropriação. (VER O GRÁFICO 03).

GRÁFICO 03
A CAPACIDADE DE PROTEÇÃO PELO PODER PÚBLICO DOS PATRIMÔNIOS CULTURAIS FERROVIÁRIOS



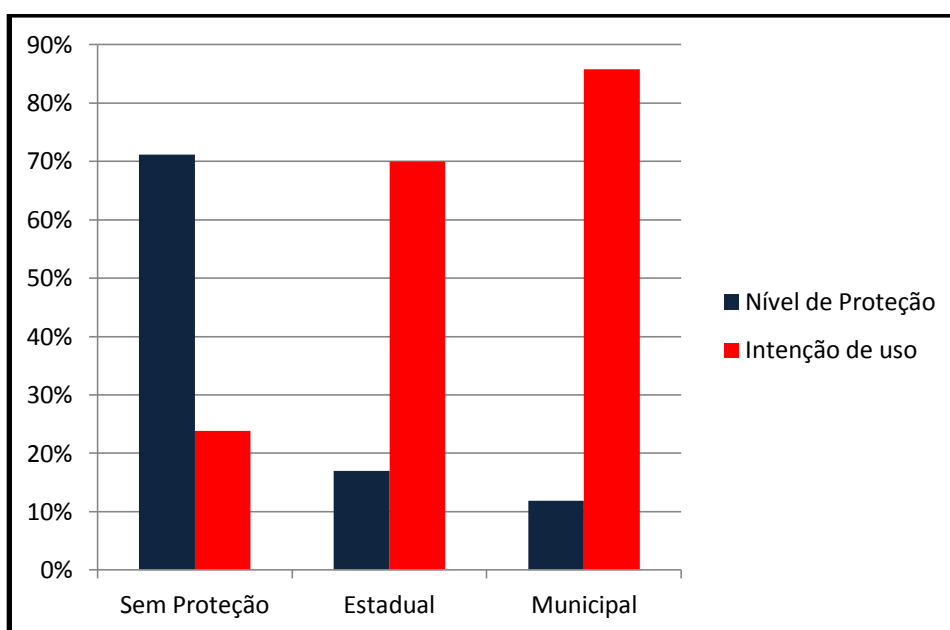
Fonte: Inventário de varredura do IPHAN.

Organização: CASTRO, W. (2012).

Comparando o nível de proteção e a intenção de uso dos patrimônios ferroviários – somente aqueles Abandonados (10%) e Sem uso (15%) do Gráfico 02 – percebe-se o respaldo que as políticas de preservação influenciam no uso e na preservação dos patrimônios ferroviários. Os bens sem proteção apresentam apenas 24% de intenção de uso, já os bens tombados pelos governos estaduais mostram-se com 70% de intenção de uso e aqueles tombados por órgãos municipais possuem 86% de intenção de uso. (VER O GRÁFICO 04).

GRÁFICO 04

O NÍVEL DE PROTEÇÃO PELO PODER PÚBLICO E A INTENÇÃO DE USO NOS PATRIMÔNIOS CULTURAIS FERROVIÁRIOS ABANDONADOS E SEM USO



Fonte: Inventário de varredura do IPHAN.

Organização: CASTRO, W. (2012).

O aumento das intenções de uso dos patrimônios ferroviários associa-se com o poder das políticas de preservação atuantes, sejam políticas nacionais, estaduais ou municipais, o tombamento de um patrimônio cultural torna-se essencial não só para a sua preservação, mas para dar sentido ao um futuro usufruto, mesmo que desvirtuado do seu valor simbólico. Assim, conforme o inventário de conhecimento do IPHAN, o uso atual dos patrimônios culturais ferroviários apresenta-se diversificado, concomitantes ou não com ou seu valor simbólico e em maior parte sem qualquer proteção pelo poder público.

6 CONSIDERAÇÕES FINAIS

A preservação do patrimônio cultural tem a função de representar a memória e a identidade de uma sociedade. Apesar das políticas de preservação não serem neutras e movidas por interesses ideológicos e econômicos; da indústria cultural sobrepor-se ao valor simbólico; da (in)coerência estatal em determinar o uso do patrimônio. Um bem cultural deve, em sua essência, permanecer cultural, isto é, o seu sentido cultural deve transcender o econômico.

O cuidado com o patrimônio não deve apenas ficar no discurso ou no papel, quando os poderes público ou privado não enxergam algum interesse em determinado patrimônio o seu destino é cair no esquecimento e com possíveis chances de ser aniquilado. Neste sentido, a importância da sociedade organizada é determinante, talvez a única esperança dos patrimônios culturais se manterem “vivos”, por isso o ato de preservação deve ser consequência da conscientização dos indivíduos.

A dicotomia sobre o uso do patrimônio cultural em relação a sua valorização simbólica e a sua função mercadológica revela que é necessário, primeiramente, se pensar no processo de preservação dos patrimônios ferroviários, pois se constatou que a grande maioria se encontra sem proteção. Assim, o inventário de varredura feito pelo IPHAN mostra uma realidade enfrentada por esses bens que necessitam uma maior atenção do poder público. Portanto, com a ação de proteção do patrimônio declarada na Constituição, aliado ao papel que desempenha o IPHAN, surge a necessidade de uma participação mais ativa dos estados e municípios, com a tarefa de complementação da atuação Federal.

É importante destacar que a participação dos estados e municípios no processo de preservação dos patrimônios culturais ferroviários pode ser uma alternativa eficiente para salvaguardar esses bens. No entanto, é necessário que os órgãos públicos envolvidos busquem uma padronização para esse processo, o IPHAN como órgão centralizador do poder precisa ser mais atuante e incentivar e promover ações que resultem em resultados concretos para/com o patrimônio ferroviário. A falta de preparo de municípios que não possuem um órgão específico para atender o patrimônio, tampouco assistência de órgãos estaduais e federais, reflete em sua preservação e usos que, em muitos casos, não atendem o verdadeiro sentido de preservar e conservar um patrimônio ferroviário.

7 REFERÊNCIAS

ARANTES, A. A. (org). **Produzindo o passado**: estratégias de construção do patrimônio cultural. São Paulo: Brasiliense, 1984.

BARRETO, M. **Turismo e legado cultural**: as possibilidades do planejamento. Campinas: Papyrus, 200.

BASTOS, S. Ativação do patrimônio nas práticas de hospitalidade. In: COSTA, E. B.; BRUSADIN, L. B.; PIRES, M. C. (orgs). **Valor patrimonial e turismo: limiar entre história, território e poder**. São Paulo: Outras Expressões, 2012.

BRASIL. Constituição (1988). **Constituição da República Federativa do Brasil**. Texto consolidado até a Emenda Constitucional nº 53 de 19 de dezembro de 2006. Brasília, 1999. Disponível em: <<http://dsau.dgp.eb.mil.br/arquivos/PDF/Legis/ConstFed1988.pdf>>. Acesso em: 25 out. 2012.

CAMARGO, H. L. **Patrimônio histórico e cultural**. 3. ed. São Paulo: Aleph, 2002

CHAUÍ, M. **Convite à Filosofia**. 5. ed. São Paulo: Ática, 1996.

_____. **Cidadania cultural: o direito à cultura**. São Paulo: Fundação Perseu Abramo, 2006.

CAVALCANTI NETO, J. R.; CARNEIRO, F. G.; GIANNECCHINI, A. C. Avanços e desafios na preservação do patrimônio ferroviário pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. **VI colóquio latino americano sobre recuperação e preservação do patrimônio industrial**. São Paulo, 2012. Disponível em: <<http://portal.iphan.gov.br/portal/baixaFcdAnexo.do?id=2995>>. Acesso em: 15 nov. 2012.

CHOAY, F. **A alegoria do patrimônio**. São Paulo: Unesp, 2006.

DENCKER, A. F. M. Valor patrimonial: memória social e poder. In: COSTA, E. B.; BRUSADIN, L. B.; PIRES, M. C. (orgs). **Valor patrimonial e turismo: limiar entre história, território e poder**. São Paulo: Outras Expressões, 2012.

FELIX, L. O. **História e memória: a problemática da pesquisa**. Passo Fundo: Ediupf, 1998.

GALVÃO JÚNIOR, J. L. Patrimônio ferroviário na arquitetura e urbanismo. In: FORTES, J. A. A.; CARNEIRO FILHO, A. (orgs). **Seminário patrimônio histórico e cultural ferroviário**. Brasília: Finatec, 2007.

GONÇALVES, J.R.S. O patrimônio como categoria de pensamento. In: ABREU, R.; CHAGAS, M. (orgs.). **Memória e patrimônio: ensaios contemporâneos**. Rio de Janeiro: DP&A, 2003.

GOVERNO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL. Lei n.º 11.483. Brasília: DOU, 2007.

HARVEY, D. **Condição pós-moderna**. São Paulo: Loyola, 2008.

HORKHEIMER, M; ADORNO, T. A indústria cultural: o iluminismo como mistificação de massas. In: ADORNO, T. et al. **Teoria da cultura de massa**. Trad. de Luiz Costa Lima. São Paulo: Paz e Terra, 2002.

INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL. **Patrimônio Ferroviário**. Disponível em: <<http://portal.iphan.gov.br/portal/montarPaginaSecao.do?id=15825&retorno=paginalphan>>. Acesso em 11 ago. 2012.

MAGALDI, C. O público e o privado: propriedade e interesse cultural. In: **São Paulo. Secretaria Municipal de Cultura. Departamento do Patrimônio Histórico.** O direito à memória: patrimônio histórico e cidadania. São Paulo: DPH, 1992.

MARTINS, C. Patrimônio cultural e identidade: significado e sentido do lugar turístico. In: _____. **Patrimônio cultural: da memória ao sentido de lugar.** São Paulo: Roca, 2006.

MENESES, U. T. B. O patrimônio cultural entre o público e o privado. In: **São Paulo. Secretaria Municipal de Cultura. Departamento do Patrimônio Histórico.** O direito à memória: patrimônio histórico e cidadania. São Paulo: DPH, 1992.

MONASTIRSKY, L. B. **Ferrovia: patrimônio cultural.** Estudo sobre a ferrovia brasileira a partir da região dos Campos Gerais (PR). 2006. 190f. Tese (Doutorado), Programa de Pós-Graduação em Geografia, Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis. 2006.

NORA, P. Entre memória e história: a problemática dos lugares. Tradução de Yara Aun Khoury. **Revista Projeto História.** São Paulo, v. 10, p. 7-28, dez. 1993.

OLIVEIRA, L. L. **Cultura é patrimônio: um guia.** Rio de Janeiro: FGV, 2008.

PAES-LUCHIARI, M. T. D. Patrimônio cultural: uso público e privatização do espaço urbano. **Geografia.** Rio Claro, v. 31, n.1, p. 47-60, jan./abr. 2006. Disponível em: <<http://www.periodicos.rc.biblioteca.unesp.br/index.php/ageteo/article/view/1339>>. Acesso: 1 nov. 2012.

REIS FILHO, N. G. Espaço e memória: conceitos e critérios de intervenção. In: **São Paulo. Secretaria Municipal de Cultura. Departamento do Patrimônio Histórico.** O direito à memória: patrimônio histórico e cidadania. São Paulo: DPH, 1992.

RODRIGUES, A. R.; CAMARGO, M. J. O uso na preservação arquitetônica do patrimônio industrial da cidade de São Paulo. **Revista CPC,** São Paulo, n. 10, p. 140-165, maio/out, 2010. Disponível em: <<http://www.revistasusp.sibi.usp.br/pdf/cpc/n10/07.pdf>>. Acesso em: 1 nov. 2012.

RODRIGUES, M. Preservar e consumir: o patrimônio histórico e o turismo. In: FUNARI, P.P.; PINSKY, J. (org.). **Turismo e patrimônio cultural.** São Paulo: Contexto, 2002.

SCHOPPA, R. F. **150 anos do trem no Brasil.** 1. ed. Rio de Janeiro: Vianapole Design e Comunicação, 2004.

SILVA, L. Trajetória de um conceito: patrimônio entre a memória e a história. **Revista Multidisciplinar de Humanidades,** Vassouras, v.1, n.1, p. 36-42, jan/jun, 2010. Disponível em: <<http://www.uss.br/revistamosaico/artigos/5-SILVA-Lucia.pdf>>. Acesso em: 1 nov. 2012.

SILVA, S. S. A patrimonialização da cultura como forma de desenvolvimento: considerações sobre as teorias do desenvolvimento e o patrimônio cultural. **Revista Aurora,** Marília, v. 4, n.1, p. 106-113, jan/jun, 2011. Disponível em: <<http://www2.marilia.unesp.br/revistas/index.php/aurora/article/view/1248/1115>> Acesso em: 1 nov. 2012

WARNIER, J. P. **A mundialização da cultura.** Trad. Viviane Ribeiro. Bauru: EDUSC, 1999.

