

ANDREZA VELLASCO GOMES

**MUSEU DA COMPANHIA PAULISTA:
Políticas públicas à luz do histórico do acervo documental**

**ASSIS
2021**

ANDREZA VELLASCO GOMES

**MUSEU DA COMPANHIA PAULISTA:
Políticas públicas à luz do histórico do acervo documental**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-graduação em História – UNESP, Faculdade de Ciências e Letras, Assis, como requisito final para a obtenção do título de mestre em História (Área de Conhecimento: Cultura, Historiografia e Patrimônio)

Orientador(a): Eduardo Romero de Oliveira

Bolsista: Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico – CNPq (Processo Nº 142676/2019-5)

**ASSIS
2021**

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)
Ana Cláudia Inocente Garcia - CRB 8/6887

G633m Gomes, Andreza Vellasco
Museu da Companhia Paulista: políticas públicas à luz do histórico do acervo documental / Andreza Vellasco Gomes. Assis, 2021.
106 p. : il.

Dissertação de Mestrado - Universidade Estadual Paulista (UNESP), Faculdade de Ciências e Letras, Assis
Orientador: Prof. Dr. Eduardo Romero de Oliveira

1. Patrimônio cultural - Proteção. 2. Arquivos públicos - Preservação. 3. Políticas públicas. 4. Acervo da Biblioteca do Museu da Companhia Paulista.
5. Patrimônio Cultural Ferroviário de São Paulo. I. Título.

CDD 363.69



UNIVERSIDADE ESTADUAL PAULISTA

Câmpus de Assis



CERTIFICADO DE APROVAÇÃO

TÍTULO DA DISSERTAÇÃO: Museu da Companhia Paulista: Políticas públicas à luz do histórico do acervo documental

AUTORA: ANDREZA VELLASCO GOMES

ORIENTADOR: EDUARDO ROMERO DE OLIVEIRA

Aprovada como parte das exigências para obtenção do Título de Mestra em HISTÓRIA, área: História e Sociedade pela Comissão Examinadora:

Prof. Dr. EDUARDO ROMERO DE OLIVEIRA (Participação Virtual)
Departamento de História / UNESP/FCL-Assis

Profa. Dra. MARCIA CRISTINA DE CARVALHO PAZIN VITORIANO (Participação Virtual)
Departamento de Ciência da Informação / UNESP/FFC-Marília

Profa. Dra. CÉLIA REIS CAMARGO (Participação Virtual)
Departamento de História / UNESP/FCL-Assis

Assis, 07 de outubro de 2021



UNIVERSIDADE ESTADUAL PAULISTA

Câmpus de Assis



ATA DA DEFESA PÚBLICA DA DISSERTAÇÃO DE Mestrado DE ANDREZA VELLASCO GOMES, DISCENTE DO PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA, DA FACULDADE DE CIÊNCIAS E LETRAS - CÂMPUS DE ASSIS.

Aos 07 dias do mês de outubro do ano de 2021, às 14:00 horas, por meio de Videoconferência, realizou-se a defesa de DISSERTAÇÃO DE Mestrado de ANDREZA VELLASCO GOMES, intitulada **Museu da Companhia Paulista: Políticas públicas à luz do histórico do acervo documental**. A Comissão Examinadora foi constituída pelos seguintes membros: Prof. Dr. EDUARDO ROMERO DE OLIVEIRA (Orientador(a) - Participação Virtual) do(a) Departamento de História / UNESP/FCL-Assis, Profa. Dra. MARCIA CRISTINA DE CARVALHO PAZIN VITORIANO (Participação Virtual) do(a) Departamento de Ciência da Informação / UNESP/FFC-Marília, Profa. Dra. CÉLIA REIS CAMARGO (Participação Virtual) do(a) Departamento de História / UNESP/FCL-Assis. Após a exposição pela mestranda e arguição pelos membros da Comissão Examinadora que participaram do ato, de forma presencial e/ou virtual, a discente recebeu o conceito final: **Aprovado**. Nada mais havendo, foi lavrada a presente ata, que após lida e aprovada, foi assinada pelo(a) Presidente(a) da Comissão Examinadora.


Prof. Dr. EDUARDO ROMERO DE OLIVEIRA

Dedico este trabalho ao meu avô, Mauro, que é meu primeiro pensamento quando se trata de Memória Ferroviária.

E à minha irmã mais velha Arianne Vellasco Gomes, que divide comigo os pais, o sobrenome, por muitas vezes o quarto, e agora a profissão e a sigla (Gomes, A.V)! Minha irmã andou para que eu pudesse correr!

Amo vocês!

AGRADECIMENTOS

Especialmente ao professor Eduardo Romero de Oliveira, que me orienta incansavelmente desde 2016, acredita no desenvolvimento deste projeto desde a Iniciação Científica. Agradeço por oferecer-me a oportunidade de integrar o Projeto Memória Ferroviária;

Ao meu pai Marcio e meu avô Mauro, que são os ferroviários que inspiraram minha admiração à Ferrovia e contribuíram não apenas com suas falas, mas também com suas histórias de vida.

À minha mãe Adriana, pelo amor e apoio incondicional, sem o qual eu jamais teria conseguido chegar até aqui. Agradeço por acreditar em mim.

À minha irmã Arianne, pela inspiração contínua.

Ao Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico – CNPQ, pelo financiamento que possibilitou a concretização dessa pesquisa mesmo em tempos onde as ameaças políticas e a falta de incentivo financeiro à pesquisa é tão preocupante!

Aos professores(as) Célia Camargo, Lucina Matos, Márcia Pazin e Domingos Cuellar, que contribuíram inúmeras vezes de maneira fundamental à minha formação, e, conseqüentemente, à pesquisa desenvolvida.

Aos integrantes do Projeto Memória Ferroviária, em especial Tamires, Tainá, e a minha pupila Nicolle, que me acompanham a muitos anos no Núcleo Histórico.

Aos professores e aos funcionários da Faculdade de Ciências e Letras de Assis.

Ao Centro de Documentação e Apoio a Pesquisa – CEDAP, e a sua equipe, Carolina, Rodrigo e Renato, que tiveram um papel fundamental na minha formação patrimonial e arquivística.

Aos funcionários do Museu da Companhia Paulista e do DNIT, por me cederem as entrevistas e possibilitaram o improvável acesso e as pesquisas juntos às fontes, sem as quais não seria possível a realização deste trabalho.

Aos meus grandes amigos Mariana, Ana Caroline e Eduardo, que sempre estiveram presentes, ainda que de longe, em muitos momentos fundamentais nesse trajeto. Agradeço muito pelas leituras, correções de trabalho, seminários, mas acima de tudo, pela amizade (e pelos cafés).

RESUMO

O patrimônio ferroviário no Brasil, e todas as questões que estão a ele relacionadas, é um tema emergente. Vemos essa dimensão principalmente nas últimas décadas, não só pela obsolescência tecnológica, mas também devido ao processo de privatização das empresas estatais do setor. As vertentes desse tipo de patrimônio vêm permitindo o debate envolvendo inúmeros agentes de preservação como museus, arquivos, bibliotecas e agentes federais, estaduais e municipais. No campo acadêmico verifica-se um reduzido número de trabalhos que investigam as particularidades, práticas, métodos e até mesmo resultados relacionados às políticas públicas que atuam nesses espaços de preservação da memória ferroviária. É diante desse contexto que este trabalho busca caracterizar as práticas das políticas públicas de preservação do patrimônio, mais especificamente na situação do Patrimônio Ferroviário de São Paulo. O objetivo é compreender os processos enfrentados pelos remanescentes ferroviários após a liquidação das empresas, tendo como objeto central o Acervo da Biblioteca do Museu da Companhia Paulista, a fim de contribuir para sua valoração e organização como patrimônio documental e ferroviário. A biblioteca se localiza no Complexo de Oficinas FEPASA, em Jundiaí, que atualmente é um patrimônio tombado pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN).

Reunimos dados a respeito deste e de outros acervos relacionados ao patrimônio ferroviário e protegidos posteriormente ao ano de 1991 a fim de compreender os processos de preservação do patrimônio num período decisivo das malhas ferroviárias. A respeito de metodologias, recorreu-se às visitas técnicas ao acervo, entrevistas com agentes preservacionistas e análise de processos de tombamento, tanto do IPHAN, na esfera federal, quanto do Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico (CONDEPHAAT), na esfera estadual e legislações.

Palavras-chave: Patrimônio Cultural – Proteção; Arquivos Públicos – Preservação; Políticas Públicas; Acervo da Biblioteca do Museu da Companhia Paulista; Patrimônio Cultural Ferroviário de São Paulo

Abstract

Issues related to railway heritage in Brazil are an emerging theme. We see this dimension mainly in recent decades, not only due to technological obsolescence, but also due to the privatization process of state-owned companies in the sector. The strands of this type of heritage have allowed for debate involving numerous preservation agents such as museums, archives, libraries and federal, state and municipal agents. In the academic field, there is a small number of papers that investigate the particularities, practices, methods and even results related to public policies that operate in these spaces for the preservation of railway memory. It is in this context that this paper seeks to characterize the practices of public policies for heritage preservation. With greater specificity in the situation of the Railway Heritage of São Paulo, having as its central object the Collection of the Library of the Museu da Companhia Paulista, in order to contribute to its valuation and organization as documentary and railway heritage. The library is located in the Complexo de Oficinas FEPASA, in Jundiaí, which is currently a heritage listed by the Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN) [National Historical and Artistic Heritage Institute].

Data was gathered about this and other collections related to railway heritage and protected after 1991, in order to understand the heritage preservation processes in a decisive period of the railway networks. Regarding methodologies, technical visits to the collection were used, interviews with preservation agents and analysis of registration processes, both by IPHAN, at the federal level, and by the Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico (CONDEPHAAT) [Council for the Defense of Historical, Archaeological, Artistic and Tourist Heritage], at the state level and its laws. The objective is to understand the processes faced by the remaining railways after the companies' liquidation.

Keywords: Documentary Heritage; Railway Heritage; Collections; Public Policy.

LISTA DE FIGURAS E TABELAS

Quadro 1 – Entidades de Preservação Ferroviária	54
Quadro 2 – Quantitativo de Metros Lineares	91
Figura 1 – Mapa dos Museus Ferroviários do Estado de São Paulo	59
Figura 2 – Gráfico A	71
Figura 3 – Gráfico B	73
Figura 4 – Memória Ferroviária de SP agoniza em Jundiaí	76

ABREVIATURAS E SIGLAS

APESP – Arquivo Público do Estado de São Paulo

APMCP - Associação de Preservação da Memória da Companhia Paulista

BMCP – Biblioteca do Museu da Companhia Paulista

CADEO – Conselho de Defesa Econômica

CDOC- Centro de documentação

CDOCR - Centro de Documentação Regional

CEDEM - Centro de Documentação e Memória da UNESP

CEDIF - *Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias*

CHESF – Companhia Hidrelétrica do São Francisco

CND – Conselho Nacional de Desestatização

CNPPCF - Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural

CNPQ - Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico

Conaculta - Consejo Nacional para la Cultura y las Artes Ferrocarrilero

CONARQ – Conselho Nacional de Arquivos

CONDEPHAAT - Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico

CPA – Companhia Paulista de Administração de Ativos

CPAD - Comissão Permanente de Avaliação Documental

CPEF - Companhia Paulista de Estradas de Ferro

DNER - Departamento Nacional de Estradas de Rodagem

DNIT – Departamento Nacional de Infraestrutura de Transporte

EFNOV - Estrada de Ferro Noroeste do Brasil

EFS - Estrada Ferro Sorocabana

FEPASA – Ferrovia Paulista Sociedade Anônima

IBRAM – Instituto Brasileiro de Museus

IPHAN – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional

MCP – Museu da Companhia Paulista

MFRB – Museu Ferroviário Regional de Bauru

MNFM - Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos

MOSI - Museum of Industry & Science

NOB - Estrada de Ferro Noroeste Brasil

PDA - Projeto de Documento de Arquivo

PMF – Projeto Memória Ferroviária

PNC – Plano Nacional de Cultura

PND – Plano Nacional de Desestatização

PRBC – Programa de Recuperação de Bens Culturais

PRESERFE - Programa de Preservação do Patrimônio Histórico Ferroviário

PRESERVE - Programa de Preservação do Patrimônio Histórico

ProAC – Programa de Ação Cultural

RENFE - Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles

RFFSA – Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima

SINAR – Sistema Nacional de Arquivos

SOAPHA – Sociedade Amigos da Preservação do Patrimônio Histórico, Artístico e Arqueológico de Jundiaí

SPI – Serviço de Proteção ao Índio

UFA - União dos Ferroviários Aposentados de Jundiaí

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO.....	14
2 POLÍTICAS DE SALVAGUARDA DE ACERVOS DE EMPRESA	23
2.1 Quadro contemporâneo da salvaguarda de acervos de empresas	23
2.2 Guarda de documentação de empresas	30
2.3 Caso geral dos Acervos Ferroviários.....	35
2.4 Conclusão do capítulo	46
3 ENTIDADES PRESERVACIONISTAS E ACEROS INDUSTRIAIS FERROVIÁRIOS EM SÃO PAULO.....	48
3.1 PRESERVE/PRESERFE e entidades preservacionistas	50
3.2. Arquivo Público do Estado de São Paulo – APESP.....	59
3.3 Museu Ferroviário Regional de Bauru	62
3.4. Museu da Companhia Paulista	64
3.5. Conclusão do capítulo	65
4 DETALHAMENTO DE HISTÓRICO E FORMAÇÃO DO ACERVO DO MCP.....	68
4.1 Condições históricas de constituição do acervo	68
4.2. Biblioteca do Museu da Companhia Paulista e seu Desmembramento – Detalhamento livro a livro	70
4.3. Os processos de tombamento	78
4.3.1. Processo de tombamento "Conjunto de edificações da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, município de Jundiaí, estado de São Paulo" - IPHAN	80
4.3.2. Processo de tombamento "Estudo de Tombamento do Conjunto e Equipamentos das Oficinas da Companhia Paulista" - CONDEPHAAT	84
4.4. Desmembramento do acervo	90
5 CONCLUSÃO.....	95
6 REFERÊNCIAS	101

1 INTRODUÇÃO

De acordo com as definições legais do IBRAM - Instituto Brasileiro de Museus - enquadram-se em “museus” as instituições abertas ao público e a serviço da sociedade, cujo objetivo atual é preservar não só memórias, mas identidade e expor, para diversos fins, coleções de valor histórico, artístico, científico ou de qualquer diferente natureza cultural. Segundo Marlene Suano (1986), sempre houve preocupação, por parte de diversos segmentos das comunidades, em compreender o passado, procurando preservá-lo. Nos moldes atuais, tal preservação consiste em manter e preservar testemunhos da data em questão para que sirvam de pontos de partida para considerações e análises. Isto nos faz pensar sobre a função de cada um dos diferentes tipos de museus existentes (como os de história, de ciências ou tecnologias, de empresas e indústrias) e dentre eles, um em particular: o museu ferroviário. Admitindo as definições acima, como as do IBRAM, assume-se que os museus ferroviários têm como finalidade oferecer acervos e informações a fim de fomentar a preservação do patrimônio industrial ferroviário em todo o Brasil.

Há um amplo debate sobre a problemática da preservação de patrimônio cultural. O próprio conceito de patrimônio - como pode ser visto em Françoise Choay (2006) e Marly Rodrigues (2001) - se modificou através do tempo e, por isso, é necessário compreender esse percurso para chegar à preservação do patrimônio industrial ferroviário. Notam-se, por exemplo, algumas dificuldades quanto à falta de uma legislação clara de proteção aos bens ferroviários mesmo que, de modo geral, leis tenham sido criadas para protegê-los nas últimas décadas, como as do estado de São Paulo (MORAES; OLIVEIRA, 2017) e as do Brasil que, após a Lei 11453/2007 (BRASIL, 2007a), atribuem a responsabilidade dos bens de valor histórico da extinta Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA) ao Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN).

No que diz respeito às políticas públicas referentes ao patrimônio documental, Camargo (1999) comenta que, ao longo dos séculos XIX e XX, esse patrimônio:

[...] foi marginalizado pelas políticas públicas de proteção patrimonial, e desde o início, com a criação do SPHAN, os acervos documentais sob a guarda das instituições foi marginalizado pela política então elaborada, reforçando uma tendência de abandono que vinha gradativamente se consolidando desde o início da fase republicana (CAMARGO, 1999, p. 15).

Rodrigues (2001), defende que só em meados da década de 1980 a noção de patrimônio foi ampliada, passando a incluir também os “documentos históricos, em geral depositados em arquivos públicos e privados” (p. 21).

Por outro lado, nos dias atuais, existem políticas públicas destinadas à gestão documental que definem como arquivos públicos “conjuntos de documentos produzidos e recebidos por instituições de caráter público, por entidades privadas encarregadas da gestão de serviços públicos no exercício de suas atividades” (BRASIL, 1991). Nesta legislação, enquadram-se os acervos da Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA) e sua administração, que também dão conta das instituições arquivísticas federais, estaduais e municipais. No entanto, para garantir a acessibilidade desses documentos são necessárias medidas de preservação documental.

Segundo Le Goff (2012), a História é a forma científica em que se assume a memória, e essas memórias sempre são gravadas ou escritas em unidades de registro, às quais muitas vezes chamamos de documentos. Logo, se faz necessária a preservação documental, assim como a dos acervos tridimensionais, a fim de manter testemunhos materiais de uma época. O documento não é algo que se remete apenas ao passado, ele é um produto da sociedade que o fabricou, das relações de força que detinham o poder (LE GOFF, 2012, p. 545). Para a história da ferrovia, tal assertiva também se aplica e nos permite compreender os documentos das empresas ferroviárias como resultados das relações entre diversos sujeitos e sua vivência no tempo e no espaço.

A preocupação com essa temática tem se ampliado nos últimos anos, e um levantamento das mesmas definidas pela CNPQ indicou haver 492 trabalhos sobre estradas de ferro no Brasil entre 1968 a 2020. Em particular, de 2010 a 2020 foram registrados 236 trabalhos entre dissertações e teses em múltiplas áreas do conhecimento. Entretanto, apesar da maioria ser da área de história, foram identificadas apenas 6 em políticas públicas (GOMES *et al.*, 2022, no prelo). No âmbito de acervos documentais, também existem poucos trabalhos com foco em acervos de empresas privadas e fundos industriais. A respeito dos museus ferroviários, há alguns trabalhos como de Bemvenuti (2016) e Bartcus (2012). Como nenhum dos trabalhos toma o acervo bibliográfico e/ou documental como objeto, esta pesquisa se mostra, então, de caráter inédito.

Este trabalho tem como proposta estudar o acervo documental do Museu da Companhia Paulista, situado na Avenida União dos Ferroviários, em Jundiaí. Trata-se de um acervo bibliográfico e documental bastante variado, relacionado às empresas ferroviárias e composto por plantas, desenhos técnicos, mapas, atas, circulares, livros, relatórios, além de uma série de documentos administrativos e de periódicos¹. O acervo da Biblioteca Ferroviária do Museu da Companhia Paulista de Jundiaí pertenceu, inicialmente, à FEPASA (Ferrovia Paulista S.A.) e se encontrava na biblioteca desta empresa na cidade de São Paulo. Deve-se ressaltar que, durante o processo de privatização ocorrido nos anos 1990, as atividades da empresa naquele endereço foram finalizadas e todo o acervo foi transferido para Jundiaí, onde já se encontrava o museu ferroviário.

O antigo Museu Ferroviário “Irineu Evangelista de Sousa” (Barão de Mauá) foi inaugurado em 1979 no Complexo de Oficinas de Jundiaí, passando a ser reutilizado como bem histórico e cultural com o objetivo de ser um centro de referências e preservação de patrimônio industrial ferroviário da cidade. Contudo, foi reaberto com novas diretrizes museológicas em maio de 1995 e renomeado de Museu da Companhia Paulista (MCP). Já a Biblioteca onde se encontra o acervo documental do Museu foi fundada em 1998 por funcionários da FEPASA e, posteriormente, recebeu o acervo bibliográfico e documental da antiga RFFSA. Como esclarece Oliveira (2010), em 1999, a administração do museu passou a ser realizada pela Companhia Paulista de Administração de Ativos (CPA) e, em 2001, a Prefeitura de Jundiaí comprou o complexo e assumiu a administração.

Em 14 de julho de 2004, o IPHAN (Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional) conclui o processo de tombamento do conjunto de 34 edificações da Companhia Paulista de Estradas de Ferro que, após a privatização, ficou conhecida como Complexo FEPASA. Mauro Bondi, em resposta ao IPHAN, demonstra a complexidade da questão do tombamento do prédio, que foi amplamente discutida:

Apesar deste edital de notificação ter especificado que, além do conjunto de 34 edificações da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, integra igualmente o presente tombamento o acervo móvel composto por bens de natureza, museológica, fotográfica, arquivística e bibliográfica, durante a reunião do Conselho Consultivo do patrimônio cultural, realizada no Rio de

¹ Essa proposta é continuidade do projeto de Iniciação Científica “ACERVO BIBLIOGRÁFICO DO MUSEU DA COMPANHIA PAULISTA: Identificação de histórico do acervo como estratégia de valoração do patrimônio documental” com financiamento da FAPESP - Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo (2017/12896-0).

Janeiro em 02/10/2002, este conselho votou por unanimidade, pelo tombamento apenas do conjunto de edificações [...] ficaram excluídos, portanto, do processo de tombamento IPHAN nº 1485-T-01 este acervo móvel (IPHAN, 2001).

Dessa forma, o IPHAN afirma que o tombamento se restringe apenas ao conjunto edificado. No ano de 2005, a Procuradoria da República do município de Campinas encaminhou ao IPHAN uma solicitação de reapreciação do valor histórico e bibliográfico do acervo móvel da Companhia Paulista para eventual tombamento, alegando que esse conjunto dos bens móveis seria de interesse público. Marly Rodrigues, chefe da divisão técnica à época, emitiu um parecer em que enfatizou a ideia de que a junção de bens móveis ao bem imóvel reforçaria a construção da memória. Entretanto, por descuido com a memória arquivística, juntaram-se documentos de inúmeras empresas que compuseram uma massa ainda não identificada e, sem qualquer sentido ou valor documental (BARTCUS, 2012), de modo que se torna evidente a necessidade de identificar a procedência do conjunto encontrado atualmente na biblioteca do Complexo, procedimento essencial para o processo de classificação e ordenação de documentos.

Segundo Gonçalves (1998), a espécie, o tipo, a forma e o formato do conteúdo do documento são importantes para a caracterização do registro. Todos esses elementos ajudam a esclarecer um outro ainda mais fundamental: o contexto de produção do documento. Os registros estão intimamente relacionados às diversas atividades exercidas pelas empresas em questão ao longo do tempo. Conseqüentemente, compreender o contexto de produção dos documentos exige conhecer sua história, onde estavam, de quais empresas foram trazidos, se estavam ou não organizados anteriormente etc. A classificação pode ser entendida como a principal etapa no processo de organização de um conjunto, pois garante a representação dos documentos como um conjunto integrado em sua totalidade, garantindo também o propósito da classificação, que é basicamente dar visibilidade às funções e atividades do organismo produtor, deixando clara as ligações entre os documentos ali reunidos.

Sem a classificação, fica nebulosa a característica que torna os documentos de arquivos peculiares e diferenciados em relação aos demais documentos: a organicidade. Nenhum documento de arquivo pode ser plenamente compreendido isoladamente e fora dos quadros gerais de sua produção – ou, expresso de outra

forma, sem o estabelecimento de seus vínculos orgânicos. Por consequência, a classificação torna-se condição para a compreensão plena dos documentos de arquivo – tanto na perspectiva de quem os organiza como de quem os consulta (GONÇALVES, 1998).

Portanto, identificando a procedência do conjunto, seu acúmulo e suas condições gerais de conservação auxilia na compreensão da história administrativa da empresa e no entendimento das políticas de preservação que geraram esse acúmulo documental.

A respeito das metodologias utilizadas, procuramos apresentar reflexões e análises que permitam auxiliar no preenchimento das lacunas existentes sobre organização de acervos em museus ferroviários. E reforçar o debate geral sobre o trabalho, manutenção e conservação do patrimônio documental no Brasil através de um estudo de caso (Museu da Companhia Paulista), por meio de procedimentos que serão abordados a seguir. Logo, a pesquisa é de caráter qualitativo, de natureza exploratória e descritiva.

A pesquisa procura verificar as legislações que atuaram sobre o objeto no período de unificação desse acervo ou se essa foi resultado de alguma ação ou política de preservação, permitindo, então, constatar eficácia da política documental e de preservação do patrimônio no Estado.

Nos primeiros momentos de pesquisa, foi realizado o levantamento de uma bibliografia visando esclarecer as dificuldades que podem ser posteriormente encontradas, como, por exemplo, o tratamento das fontes documentais e orais e o funcionamento e legislação dos órgãos públicos que entram em contato com o objeto. Nos primeiros capítulos, foi crucial a revisão bibliográfica a respeito da legislação e dos órgãos públicos que entram em contato com o objeto.

Posteriormente, a fim de identificar a procedência do conjunto bibliográfico que hoje se encontra em parte na biblioteca do Complexo FEPASA (bibliográfico), e outra parte no acervo do DNIT (arquivístico), foram consultados em visitas técnicas por meio de uma coleta de dados em registros documentais sobre o acervo. O trabalho técnico teve início durante a iniciação científica “Acervo Bibliográfico do Museu da Companhia Paulista: Identificação de histórico de acervo como estratégia de valoração do patrimônio documental”, onde foram consultados e registrados em ferramentas de

pesquisa cerca de 1000 títulos, entre livros técnicos, relatórios, fichas de controle de empréstimo e fichas catalográficas, listagens patrimoniais, inventários e termos de cessão da RFFSA ou do IPHAN, em busca de registros de origem da biblioteca, como carimbos de bibliotecas predecessoras, fichas de locação entre outros indícios.

Os instrumentos de pesquisa foram elaborados inicialmente em forma de planilha a fim de organizar os dados coletados, sendo esses instrumentos testados e aperfeiçoados no decorrer do tempo. Foram elaboradas duas planilhas; a planilha A contém os documentos que fazem parte de um conjunto que foi produzido para cumprir determinadas funções administrativas, como prestação de conta do período aos acionistas, registros de assembleias gerais, relatórios de serviços, entre outros, conforme expresso nas apresentações iniciais dos mesmos.

Senhores Accionistas. Cumprindo a disposição do art. 19 dos Estatutos da Companhia, vem a Directoria trazer ao vosso conhecimento os principaes factos ocorridos durante o anno social de 1904, e ao mesmo tempo, submeter ao vosso esclarecido juízo as contas e o balanço correspondentes ao referido período, acompanhados do parecer do Conselho Fiscal, documentos esses que estiveram em tempo à vossa disposição, conforme preceitúa a lei. (COMPANHIA PAULISTA DE VIAS FERREAS E FLUVIAES, 1905).

Tomando como base o conceito de documentos de arquivo são: “[...] aqueles que depois do trâmite dentro da ação que justificou sua criação foram recolhidos a arquivos, passando pelas diversas fases do ciclo vital dos documentos” (BELLOTTO, 2006, p. 272). Já as fichas registradas na Planilha B, têm um local de origem em comum: a biblioteca FEPASA. E em sua grande maioria tratam livros técnicos de assuntos referentes à ferrovia.

Passando por um aprimoramento de instrumentos, a coleta de dados foi armazenada também em planilhas no *software* “Zotero”. O programa em questão auxilia na organização dos documentos, oferecendo a possibilidade de ordenar os dados em coleções, e também a de inserir palavras-chave em cada item, facilitando o processo de cruzamento de informações. Nesse caso, os documentos levantados em campo, foram registrados na plataforma da Biblioteca Memória Ferroviária (BMF), recompondo, de maneira parcial e virtual, os catálogos das bibliotecas de onde originaram o acervo em questão.

O *software* tem sido considerado, para a organização de diversas bibliotecas, uma referência na preservação de documentos ferroviários, como por exemplo, o

Arquivo e Biblioteca do Museo del Ferrocarril de Madrid, e também vem sendo utilizado pelo Projeto Memória Ferroviária, com o objetivo da criação de uma Biblioteca Eletrônica, que reúne estudos sobre a história das ferrovias em São Paulo e sua preservação. Atualmente, possui cerca de 20 mil itens registrados entre livros, artigos, documentos cartográficos e iconográficos, possibilitando uma nova perspectiva de cruzamento de informações entre diversos acervos documentais estudados pelo projeto, como o da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, localizada em Bauru, e do Arquivo Público do Estado de São Paulo.

Para realizar um levantamento da época e das condições em que foi reunido o conjunto bibliográfico, foram identificados e entrevistados alguns indivíduos que atuaram com o acervo durante o período estudado. Tais entrevistas aconteceram a partir de um roteiro pré-programado com base em metodologias encontradas na história oral que consiste em atividades anteriores e posteriores à gravação dos depoimentos: como um levantamento de dados para a preparação de um roteiro para as entrevistas, contatar o entrevistado, gravar o depoimento, transcrevê-lo e o tratamento e análise do material gravado (ALBERTI, 2005).

Logo, uma parte substancial da pesquisa tem como matéria prima a oralidade, o relato, tendo a memória como componente essencial do processo de pesquisa. História oral e memória estão intrinsecamente ligados às entrevistas e procuram elucidar as disputas de interesse entre os órgãos envolvidos nos processos que serão tratados. Têm-se, então, duas direções: uma subjetiva, ancorada nos pensamentos e lembranças dos entrevistados; e outra, objetiva, que está presente nos objetos, estruturas, documentos e legislações. Além disso, outro aspecto com ligação à memória, são os Museus, Bibliotecas e Arquivos, que serão tratados mais profundamente no decorrer da dissertação. O MCP e a BMCP representam uma parte significativa do patrimônio ferroviário do Estado de São Paulo, e através deles foi possível trabalhar diversos dos contrastes presentes na História Oral.

Também foi realizada a análise dos processos de tombamento já finalizado do Complexo FEPASA, através dos órgãos IPHAN e CONDEPHAAT, para podermos analisar se a composição da coleção é resultado de alguma ação ou política de preservação. Compreende-se que a discussão proposta caminha, em determinados momentos, paralelamente à outras questões tais como a história da instituição, políticas públicas de preservação, ou a difusão do Museu. Tendo em conta, então,

que o acervo documental antecede à formação do Museu, o objetivo do projeto é identificar como se deu a formação desse acervo, em que condições foi formado, se existiu uma legislação que impulsionou essa construção ou que atua sobre esse acervo e os pormenores que levaram ao acúmulo e gestão dessa coleção. Por fim, espera-se que tal esforço em apresentar reflexões e análises permita auxiliar no preenchimento das lacunas existentes sobre organização de acervos em museus ferroviários e reforçar o debate geral sobre o trabalho, manutenção e conservação do patrimônio documental no Brasil.

É importante ressaltar que, inicialmente, as metodologias previstas no projeto contavam com visitas técnicas ao acervo da BMCP e um vasto levantamento de campo, realizado juntamente com bolsistas de treinamento técnico do PMF. Entretanto, a transferência de parte do acervo para o arquivo do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transporte (DNIT), desmembrou o acervo arquivístico do acervo bibliográfico e tridimensional, dificultando o acesso aos mesmos. Esse processo de transferência será tratado no decorrer da dissertação, contudo, há de se pontuar que é considerável a dificuldade de acesso a uma parte significativa dos arquivos brasileiros (GOMES et al., 2022, no prelo). No caso de investigações sobre a história ferroviária, em particular, além de documentação em órgãos públicos de fiscalização ou administração do transporte, haveria também dificuldades de acesso a material documental das empresas ferroviárias, seja porque não foram mantidos ou porque acabaram dispersos devido às fusões entre empresas e processos de inventariança.

Foram realizadas algumas visitas técnicas nos acervos, mas, posterior às medidas restritivas de controle a COVID-19, a continuação dos trabalhos de campo se tornou inviável, de modo que o levantamento técnico foi menor do que o previsto. Devido a essas dificuldades de pesquisa, foi incorporado um novo viés ao projeto dando enfoque na temática das políticas públicas patrimoniais, e na sua efetivação em outros acervos ferroviários a nível internacional, federal, estadual e, por fim, municipal.

O objetivo do primeiro capítulo dessa dissertação é tratar sobre a política de salvaguarda de acervos de empresas no Brasil que incidem – ou deveriam incidir – sobre a formação do objeto de estudo desta pesquisa. Políticas estas que foram tratadas em nível federal e estadual através da legislação, com enfoque nos anos de

1970 em diante, procurando mostrar os avanços nas ideias tradicionais de patrimônio até os conceitos mais atuais de patrimônio industrial. Para que, no decorrer dos próximos capítulos seja possível investigar se a existência de uma legislação sobre a guarda documental, na época da sua reunião, atinge na prática as empresas públicas e privadas, de modo a verificar se a composição desta coleção é resultado de alguma ação ou política pública de preservação, seja de bens documentais ou de bens ferroviários em geral.

Através de uma coleta de informações gerais sobre a salvaguarda de arquivos de documentação de indústria nas últimas décadas, procurou-se tratar da guarda de documentos nas empresas e da relevância da temática nos quadros atuais. No subitem 2.3 apresenta-se o resultado de uma coleta realizada a respeito da legislação que trata de documentos, em alguns casos, internacionais como Inglaterra, México, França e Espanha. Possibilitando uma análise entre os casos brasileiros a respeito da guarda de documentos de empresas com casos internacionais. Buscando compreender também as salvaguardas existentes de bens ferroviários com foco nas documentações em alguns representantes do mundo, e atuação dos agentes que representam os Estados nos processos de salvaguarda. No segundo capítulo procuramos tratar sobre a efetivação dessas políticas, mais especificamente no Estado de São Paulo, buscando aproximar tais legislações do objeto da pesquisa e sua efetivação de fato nos acervos que serão tratados.

O terceiro capítulo tem como objetivo o detalhamento da formação do acervo documental do Museu da Companhia Paulista. Num primeiro momento, buscou-se reforçar as metodologias utilizadas como a história oral, pesquisas de campo entre outras, e o detalhamento livro a livro, já iniciado na iniciação científica, e que tem continuidade nesta pesquisa. Nesse processo de histórico, identificou-se a criação do Museu da Companhia Paulista dentro do processo federal e do projeto de preservação da empresa, até os dias atuais, quando houve o desmembramento do acervo, amplamente tratado neste capítulo. Em resumo, o acervo iconográfico foi para o Arquivo do Estado, o bibliográfico para a Biblioteca do Museu da Companhia Paulista, e o arquivístico para o Arquivo do DNIT. Recuperando momentos dos capítulos anteriores, tratou-se da legislação e sua eficácia em relação ao objeto dessa pesquisa.

2 POLÍTICAS DE SALVAGUARDA DE ACERVOS DE EMPRESA

Este capítulo tem como objetivo fundamental tratar das políticas públicas de preservação do patrimônio que incidiram – ou deveriam incidir – sobre a formação do acervo em questão (sejam elas industriais, ferroviária ou documental) a nível estadual, federal e, brevemente, internacional. Para que, no decorrer dos próximos capítulos seja possível investigar se a existência de uma legislação sobre a guarda documental, na época da sua reunião, atinge na prática as empresas públicas e privadas, de modo a verificar se a composição desta coleção é resultado de alguma ação ou política pública de preservação, seja de bens documentais ou de bens ferroviários em geral.

2.1 Quadro contemporâneo da salvaguarda de acervos de empresas

A palavra documento, associada ao patrimônio e entendida como bem de valor histórico sujeito a proteção, aparece pela primeira vez na Constituição de 1946. O Art. 175 diz: “As obras, monumentos e documentos de valor histórico e artístico, bem como os monumentos naturais, as paisagens e os locais dotados de particular beleza ficam sobre a proteção do poder público (BRASIL, 1946). Já na Constituição de 1967, os documentos são identificados como parte do conjunto de bens culturais da nação que, juntamente com obras e locais de valor artístico ou histórico, ficam sob a proteção do Estado, como define o Art. 172:

O amparo à cultura é dever do Estado.

Parágrafo único. Ficam sob proteção especial do Poder Público os *documentos*, as obras e os locais de valor histórico ou artístico, os monumentos e as paisagens naturais notáveis bem como as jazidas arqueológicas (BRASIL, 1967). [grifo nosso]

No Brasil, é só na Constituição de 1988 (BRASIL, 1988) que passam a ser considerados patrimônio cultural brasileiro os bens de natureza material e imaterial, portadores de referência à identidade, à ação, à memória dos diferentes grupos formadores da sociedade brasileira, nos quais se incluem: as formas de expressão; os modos de criar, fazer e viver; as criações científicas, artísticas e tecnológicas; as obras, objetos, documentos, edificações e demais espaços destinados às manifestações artísticas-culturais e os conjuntos urbanos e sítios de valor histórico, paisagístico, artístico, arqueológico, paleontológico, ecológico e científico. Nota-se que o patrimônio cultural brasileiro se forma por todos os meios materiais e imateriais que tenham embasamento na memória da sociedade, incluídos os documentos.

A Constituição da República Federativa do Brasil de 1988 também estabelece em seu Art. 23 que é competência comum do poder federal, dos Estados, e dos Municípios: proteger os documentos, as obras e outros bens de valor histórico, artístico e cultural, os monumentos, entre outros. Ou seja, alcançando praticamente as modalidades do patrimônio histórico, não só na esfera federal como também para os Estados e Municípios, expressando, desta forma, a ampliação do que até então se concebia como ator fundamental da política de proteção (CAMARGO, 1999).

A Lei nº 8.159, de 8 de janeiro de 1991, dispõe sobre a política nacional de arquivos públicos e privados e dá outras providências. E o Art. 2º define arquivo como:

Consideram-se arquivos, para os fins desta Lei, os conjuntos de documentos produzidos e recebidos por órgãos públicos, instituições de caráter público e entidades privadas, em decorrência do exercício de atividades específicas, bem como por pessoa física, qualquer que seja o suporte da informação ou a natureza dos documentos (BRASIL, 1991).

Ou seja, a ideia de arquivo mais aceita na comunidade arquivística é a de conjunto de documentos oficialmente produzidos e recebidos por um governo, pessoa física ou jurídica, arquivados e conservados para efeitos futuros.

Os ideais tradicionais de patrimônio cultural prolongaram-se até a década de 1980, quando surgiram movimentos que buscavam a democratização do país em que segmentos sociais e étnicos passaram a ter um maior reconhecimento na construção da sociedade, da história e da cultura. Nesse período, foi empregado, no Brasil, o conceito de patrimônio relacionado às memórias sociais, incluindo-se, então, bens materiais relacionados ao trabalho e ao patrimônio industrial, como fábricas e residências operárias (RODRIGUES, 2001).

Nas décadas de 1980 e 1990 se vê uma nova tendência em relação ao patrimônio documental com a criação de programas nacionais e internacionais, com o intuito de preservar e dar acesso ao patrimônio documental (MOLINA, 2013). Destacando em 1984 a criação da Fundação Nacional Pró-Memória do Programa Nacional de Preservação da Documentação Histórica – Pró-documento, que tinha como objetivo a identificação e avaliação de acervos privados de interesse histórico. E a criação, em 1992, do Programa Memória do Mundo pela UNESCO, que reconhece as diretrizes do patrimônio documental e mantém registros da memória coletiva e documentada de diversos povos do mundo, representando então parte do patrimônio documental, entre os objetivos principais do programa estão facilitar a preservação do

patrimônio documental mundial mediante as técnicas mais adequadas, facilitar o acesso universal ao patrimônio documental e criar uma maior consciência em todo o mundo da existência e importância do patrimônio documental (UNESCO, 2002).

Uma parte significativa do acervo em questão atende aos fatores necessários para ter a condição de documento arquivístico, já que está completa a ação que justifica sua criação e, posteriormente, foram recolhidos aos arquivos. De modo que a Biblioteca Ferroviária do Museu da Companhia Paulista carrega em si também a função de arquivo (a interpretação de conceitos como: arquivo, museu e biblioteca serão aprofundados posteriormente), já que, além da literatura ferroviária, também é composta por uma série de outros documentos administrativos. No capítulo 3 será tratado o caso específico da Biblioteca e aprofundada a questão da natureza arquivística e origem dos documentos.

A Lei nº 8.159 (BRASIL, 1991, p. 159) cria também instrumentos para a gestão de documentos, como o Conselho Nacional de Arquivos (CONARQ), que tem por finalidade definir a política nacional de arquivos públicos e privados, como órgão central do Sistema Nacional de Arquivos (SINAR). Apesar de órgão colegiado, o CONARQ tem características de um órgão executor:

É o caso, por exemplo, de atribuições como: estabelecer diretrizes para o funcionamento do Sistema Nacional de Arquivos-SINAR; promover o inter-relacionamento de arquivos públicos e privados; subsidiar a elaboração de planos nacionais de desenvolvimento, estimular a integração e modernização dos arquivos públicos e privados; identificar os arquivos privados de interesse público e social, articular-se com outros órgãos do Poder Público formuladores de políticas nacionais nas áreas de educação, cultura, ciência, tecnologia, informação e informática, etc. (JARDIM, 2008).

Entre 1994 e 2006 o CONARQ se reuniu em 40 oportunidades, gerando um grupo de atas nas quais são detalhadas suas ações. E, ao realizar a análise dessas atas que relatam os primeiros 10 anos de atuação do órgão, foram separados os temas mais abordados no período. Constata-se que a ênfase dos debates se concentra na produção de normas técnicas e na produção de mecanismos de funcionamento do próprio Conselho. De modo que a política nacional de arquivos, objeto do CONARQ, é um tema completamente periférico, enquanto os Arquivos Municipais foram citados em somente 4% das reuniões (JARDIM, 2008). De modo que podemos perceber que a legislação sobre a guarda documental não era

prioridade dos órgãos responsáveis na época de da reunião do acervo, ou então os arquivos municipais.

A Lei nº 8.159 também separa os Arquivos entre “Institucionais” (públicos e privados) e “Pessoais”. Os Arquivos Institucionais Públicos são os que se enquadram as empresas de transporte ferroviário.

Art. 7º - Os arquivos públicos são os conjuntos de documentos produzidos e recebidos, no exercício de suas atividades, por órgãos públicos [...].

§1º - São também públicos os conjuntos de documentos produzidos e recebidos por instituições de caráter público, por entidades privadas encarregadas da gestão de serviços públicos no exercício de suas atividades (BRASIL, 1991).

Já os Artigos Institucionais Privados podem ser divididos entre “Econômicos” ou “Sociais”: “Art. 11 – Consideram-se arquivos privados os conjuntos de documentos produzidos ou recebidos por pessoas físicas ou jurídicas, em decorrência de suas atividades” (BRASIL, 1991).

Os Arquivos Pessoais são aqueles produzidos e acumulados por pessoas físicas. Entre os anos de 2004 e 2009 foram identificados o reconhecimento de, em média, dez Arquivos Pessoais declarados pelo CONARQ através da classificação de interesse público e social. Até maio de 2011, havia mais dois arquivos privados com processo em andamento e outros três com o parecer desfavorável (SILVA, 2011).

Os instrumentos legais de patrimonialização dos bens culturais que são reconhecidos nacionalmente como parte integrante de nossa memória nacional são: o processo de tombamento, que é de responsabilidade do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - IPHAN, e a "declaração de interesse público e social" realizada pelo CONARQ. No entanto, devemos deixar claro que, o tombamento é um instrumento jurídico pelo qual o Poder Público determina que os bens culturais sejam objeto de proteção, estabelecendo, inclusive, de que forma se dará essa proteção. Hoje, na Constituição em vigor, os artigos 215 e 216 dispõem que a proteção dos bens culturais não é só uma prerrogativa como também um dever do Poder Público. O Decreto-lei 25/1937, que continua em vigor, normatizou, na esfera federal, a atividade de preservação, e é um dos instrumentos legais básicos dos órgãos do IPHAN.

Já a "declaração de interesse público e social" atinge somente o patrimônio arquivístico, não há pedido de "declaração de interesse público e social" para acervos museológicos ou artefatos, por exemplo. Assim, este instrumento é utilizado pelo

CONARQ, criado pela Lei nº 8.159/91. Portanto, os pedidos são enviados ao CONARQ, e podem resultar - ou não - na patrimonialização de arquivos privados. Esta lei significou um avanço em relação à questão da preservação e acesso dos arquivos privados em nosso país, visto que qualquer cidadão brasileiro pode fazer o pedido de parecer ao CONARQ, pois, a partir do decreto 7.724, de 16 de maio de 2012, cap. IV, seção II e III ([ESTADO], 2012), é assegurado o princípio de acesso do cidadão à informação governamental e prevê-se a identificação de arquivos privados como de interesse público e social “desde que sejam considerados como conjunto de fontes relevantes para a história e desenvolvimento científico nacional” (BRASIL, 1991).

A pesquisa de Silva (2011), investigou as ações do Conselho Nacional de Arquivos (CONARQ) no que tange aos acervos privados declarados como de Interesse público e social. Teve por finalidade a análise do processo e os efeitos da classificação dos acervos já declarados pelo CONARQ como de interesse público e social. Seu principal objetivo foi identificar os atores sociais envolvidos no processo, observar eventuais políticas ou programas do Conselho, analisar o processo de acordo com a legislação e sua aplicação pelo CONARQ. Foram apontados os critérios de seleção e classificação utilizados pela Comissão Técnica de Avaliação, além de identificar quais são as ações do órgão após a classificação de arquivos privados como de interesse público e social. E os principais resultados da análise desta pesquisa mostram que não há políticas ou programas voltados ao estatuto da declaração de interesse público e social. A definição do interesse público e social relativo aos arquivos privados não é clara, pois os seus limites não estão explícitos na legislação, o acesso aos arquivos privados classificados como de interesse e social é uma questão problemática para o Estado por envolver direitos constitucionais que entram em conflito, e a fiscalização, por parte do CONARQ, nestes acervos, até a data do encerramento desta pesquisa, não ocorreu.

Para Jardim (2008), o CONARQ é o conselho responsável pela gestão de documentos em escala federal, e ele coloca em prioridade dois temas: arranjo, classificação, descrição e avaliação de documentos, além do próprio CONARQ, revelando uma ênfase nesses temas, já que, unidas, as três primeiras categorias correspondem a 52% das Resoluções. As temáticas menos abordadas como Arquivos Municipais, Terceirização de Serviços Arquivísticos e Conservação e Preservação, que somam juntas 12% das Resoluções, é devidamente o que deixa a desejar na

Biblioteca da Companhia Paulista desde a década de 1990, como veremos nos próximos capítulos.

Apesar da Lei de Arquivos de 1991 não atingir em alguns aspectos das empresas públicas e privadas sobre tratamento do patrimônio documental, a mesma tem declarado um número significativo de arquivos (ainda que privados), regularizado e aplicado um número de princípios arquivísticos, como a “Teoria das Três Idades”, elaborado em 1961; a “Tabela de Temporalidade”, instrumento que controla o ciclo das idades documentais, ou então processos como o de recolhimento e identificação de documentos. Esses processos já eram adotados em outros países como os Estados Unidos e a França, e só foi aplicado no Brasil, após a aprovação da Lei nº 8.519 e providências do CONARQ (DELMAS, 2010).

Políticas públicas, de certa forma, são deficientes no Brasil. O caso das ausências de políticas a respeito de patrimônio documental não é algo isolado. No caso da Política Nacional de Arquivos, essa ausência chama especialmente atenção porque existe um mecanismo para tal: o CONARQ. Desde 1994, o mesmo desenvolveu diversas ações técnico-científicas relevantes, mas não formulou, como previsto na legislação, uma política nacional de arquivos e, tampouco, implementou o Sistema Nacional de Arquivos (JARDIM, 2008). A ausência de uma política pública arquivística em nível nacional evidencia as dificuldades estruturais do Estado no desenho e operacionalização de políticas públicas informacionais.

Tratando especificamente do patrimônio industrial ferroviário, na década de 1990, o Grupo de História da Técnica da UNICAMP produziu uma carta, conhecida como Carta de Campinas, em que defende a preservação de instalações industriais, máquinas, ofícios e sítios. Compreende-se, a partir daí, como patrimônio industrial “os bens físicos relativos à atividade da indústria humana, como também os ofícios e as práticas relativos a esses bens” (OLIVEIRA, 2015, p. 202). Procura-se, assim, perceber nos vestígios industriais como eles permitem recuperar uma atividade industrial que se realizou no tempo e no espaço e que expressa o modo como as pessoas trabalhavam em uma sociedade.

Existe, também, subclassificações dos bens industriais, sendo uma delas o patrimônio ferroviário que, segundo o IPHAN, inclui desde edificações como estações, armazéns, rotundas, terrenos e trechos de linha, até material rodante, como

locomotivas, vagões, carros de passageiros, maquinário, além de bens móveis como mobiliários, relógios, sinos, telégrafos e acervos documentais.

Entre os primeiros bens culturais protegidos e reconhecidos como patrimônio industrial, encontram-se trechos ferroviárias e estruturas físicas de fábricas de ferro. Segundo Oliveira (2010), até 2010 havia 1.041 bens culturais protegidos em âmbito federal, mas apenas 44 poderiam ser considerados patrimônio industrial. A partir do processo de desestatização das empresas ferroviárias, que se iniciou em 1995, houve um período de incertezas quanto aos bens pertencentes às companhias como, por exemplo, quantos e de que natureza seriam, de quem era a propriedade e a responsabilidade pela manutenção (KUHL, 2012). Durante esse período, a situação que já era precária veio a se agravar:

Apesar dos esforços dos órgãos e pessoas envolvidas na liquidação da empresa, a partir de 1999, a sua desativação deixou sem cuidados a parte da infraestrutura existente e não arrendada [...] Mais do que uma política consistente e continuada de preservação, realizou-se uma simples transferência dos bens ferroviários inativos da União ou do Estado de São Paulo para a responsabilidade municipal. (OLIVEIRA, 2010, p. 28).

Ao assumirem a responsabilidade pelos museus ferroviários, as prefeituras apenas os incorporaram ao plano de gestão destinada a instituições culturais já existentes, sem estabelecer nenhum projeto consistente que realizasse as atividades esperadas por um museu ferroviário. Existem, é claro, algumas intervenções que garantem condições mínimas de funcionamento. Contudo, os problemas citados não se mostram apenas de caráter técnico ou específicos do patrimônio industrial, mas sim relativos a questões de políticas públicas.

Os bens ferroviários, assim como os documentais, viviam à margem das políticas públicas de preservação. Os poucos tombamentos enquadravam apenas a estação. Em 1996, somente 11 estações eram tombadas pelo CONDEPHAAT e apenas a Estação da Luz era protegida pelo IPHAN, um número mínimo em relação à importância da ferrovia no Estado (KUHL, 2012). A partir de um decreto e de uma lei, ambos de 2007, os remanescentes da empresa passaram a ser responsabilidade do IPHAN.

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, 2007a).

Até então, a política predominante era o tombamento de edifícios isolados. A gestão desses acervos constitui uma nova atribuição do IPHAN e, para responder à demanda, foi instituída a Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário, por meio da Portaria IPHAN nº 407/2010, com 639 bens inscritos até 15 de dezembro de 2015.

De acordo com Moraes e Oliveira (2017), entre 1969 e 2015, o CONDEPHAAT tombou um total de 37 bens ferroviários. A primeira proteção do tipo, em São Paulo, ocorreu em 1974 com o tombamento da Estação Ferroviária de Bananal. A maior parte das proteções realizadas ocorreu na década atual, entre 2010 e 2015: foram reconhecidos 19 bens ferroviários e identifica-se que os bens ferroviários estão presentes em 29 municípios paulistas, tendo a cidade de São Paulo, o maior número de tombamentos.

Ainda é escassa a literatura a respeito das políticas públicas de preservação documental e ferroviária. As reflexões trazidas demonstram, sobretudo no caso brasileiro, insuficientes para subsidiar ações efetivas tanto do Estado como da sociedade na implantação dessas políticas. Essa lacuna se mostrará ainda mais evidente ao levarmos em conta a singularidade de cada caso trazido no cenário ferroviário.

2.2 Guarda de documentação de empresas

No que concerne aos arquivos empresariais, o assunto é vastíssimo, pois engloba temas desde o recolhimento e preservação até organização, gestão e acessibilidade. A temática despertou o interesse dos pioneiros da nova história como se pode verificar nos primeiros números da revista *Annales* através da relevância dada à história econômica e social em oposição à história tradicional, ajudando a explicar essa atenção dada às empresas como objeto de estudo. Posteriormente, o francês Bertrand Gille (conservador dos Arquivos Nacionais de Paris) ressaltou:

É sem dúvida desnecessário insistir sobre a importância dos arquivos das empresas para a história. Indispensáveis para a história econômica do nosso tempo, eles constituem, por outro lado, fontes de um grande interesse para numerosas outras disciplinas: história da sociedade, história das técnicas, história da moda, para não citar senão alguns exemplos [...] Eles justificam plenamente a atenção, talvez um pouco tardia, que se lhes manifesta hoje. (GILLE, 1958).

Existem um conjunto de temáticas que, apenas com o acesso à documentação empresarial, podem ser esclarecidas, por exemplo: políticas econômicas; evolução da tecnologia em diversos ramos; o preço das matérias-primas, de produtos e de mão de obra; as transformações operadas nos métodos de gestão e de trabalho; a contabilidade empresarial e sua evolução histórica; o organograma da empresa e a respectiva distância hierárquica etc. Pela história das empresas e pelos seus arquivos passa uma parte relevante da história do país e das próprias comunidades, o que justifica uma certa expansão verificada ultimamente no que concerne à história empresarial (MENDES, 2002).

Percebe-se ainda que, com o desenvolvimento de novas áreas/disciplinas relacionadas às ciências históricas nas últimas décadas, o papel dos arquivos empresariais reforçou-se consideravelmente. De fato, os arquivos das empresas não são mais frequentados apenas pelos que se dedicam ao esclarecimento de temas tradicionais, mas também por estudiosos dos mais diversos assuntos como: tecnologia, arquitetura, evolução de processos produtivos, cultura e etc. Constata-se que desde a década de 1980 há um ampliamto do interesse por esse tipo de arquivo, integrando-se a um movimento mais amplo de iniciativas de proteção do patrimônio industrial.

Desse modo, percebemos que a salvaguarda e acesso aos arquivos empresariais poderá contribuir para o reforço da história local e regional. Estes, assim como todos os arquivos, são patrimônio, memória e identidade. Por isso, fazem parte integrante das chamadas "instituições memorizadoras", juntamente com os museus e as bibliotecas. Eles permitem inclusive, reabilitar a memória e reforçar a identidade dos "anônimos" e dos "sem voz", geralmente ausentes da documentação oficial proveniente das repartições públicas. (MENDES, 2002).

Atualmente, diante das transformações econômicas, políticas e tecnológicas que vivenciamos, os arquivos exercem uma função no processo de acúmulo de informação, que se tornou uma ferramenta essencial e poderosa. A Lei nº 8.159, de 8

de janeiro de 1991, mais especificamente o 1º artigo, dispõe sobre a política nacional de arquivos públicos e privados, destacando que é dever do poder público a gestão documental e de proteção a documentos de arquivo, como instrumento de apoio a administração e a cultura, desenvolvimento científico e como elemento de prova e informação. (BRASIL, 1991).

Em seu 3º artigo considera a gestão de documentos o conjunto de procedimentos e operações técnicas à sua produção, tramitação, uso, avaliação e arquivamento em fase corrente e intermediária, visando a sua eliminação ou reconhecimento para guarda permanente. (BRASIL, 1991).

Dois exemplos são os casos da Kolynos e Unilever. Num primeiro momento veio o “caso” da Kolynos do Brasil, em meados da década de 1990, a empresa foi comprada por outra companhia, a Colgate, provocando a intervenção do Conselho de Defesa Econômica (CADEO), órgão que fiscaliza a Lei antitruste no país, pois as duas empresas unidas detinham mais de 80% do mercado de produtos de higiene bucal no mercado brasileiro. A Kolynos foi obrigada a retirar de circulação sua marca principal, e colocou-se a necessidade de criar um novo produto com outra identidade. Nesse momento, surgiu a certeza de que era preciso estudar a história do principal produto da empresa. Nesse contexto, decidiu-se pelo trabalho com a memória da empresa. Reuniu-se o acervo da marca, desde a sua entrada no mercado, a trajetória da comunicação, propaganda, patrocínios e sua evolução no tempo. A documentação foi reunida e o projeto da marca lançou no mercado a Sorriso, que levou em consideração a memória de Kolynos (GOULART, 2005).

O exemplo da Unilever também evidencia a necessidade de uma nova rede de informações para a gestão de negócios. A Gessy Lever, ao completar 70 anos de atuação no país, percebeu que não dispunha de arquivos ou informações organizadas a respeito de sua trajetória. Além de fazer um trabalho editorial, havia a necessidade de reunir documentos, organizá-los e disponibilizar informações extraídas para seus executivos. Como é comum entre empresas do seu porte, a Unilever é caracterizada por executivos jovens, os *trainees*, cuja carreira é montada circulando por vários postos para conhecer o negócio. Há também uma porcentagem de estrangeiros de outras unidades da empresa espalhada por 150 países, que têm uma vantagem pela falta de intimidade com a cultura brasileira e o passado da empresa no país. Esse quadro é relevante para a área de *marketing*. Na Unilever, além de um grande

contingente de funcionários e executivos, há uma quantidade de produtos fabricados sob o guarda-chuva de 50 marcas comercializadas no Brasil (GOULART, 2005).

O escopo do trabalho, considerando essas necessidades, reuniu um acervo com documentos internos dispersos e outros resgatados de fora da empresa, o tal conjunto gerou um inventário. Em paralelo, foram reunidas outras informações registradas num banco de dados colocado na intranet da empresa (GOULART, 2005).

Buscando tratar de um outro exemplo mais aprofundado, e próximo do objetivo deste trabalho, apresentamos o CDOC (Centro de Documentação), enquanto centro documental que propõe uma política de produção, organização e preservação da massa documental da Companhia Hidrelétrica do São Francisco (CHESF).

A empresa em questão surgiu diante da importância de investimento no Rio São Francisco, sendo considerada por isso, como um instrumento de integração nacional. A CHESF é uma empresa do Governo Federal ligada ao sistema Eletrobrás, representando a maior rede de geração e transmissão de energia elétrica em alta tensão do país. Ela começou a funcionar em meados do século XX e sua energia é gerada a partir das águas do Rio São Francisco. (SOARES; MOURA, 2017).

Isso num momento em que a região Nordeste era considerada “atrasada” em relação às demais regiões do Brasil, embora diversos estudiosos relatam sobre as potencialidades do Rio São Francisco. Nesse sentido, a idealização de Delmiro Gouveia², a criação do decreto por Getúlio Vargas e a realização de Gaspar Dutra, veio a contribuir para o crescimento econômico, político, social e cultural do país.

[...] a CHESF é considerada um grande marco para o país e principalmente para o Nordeste, suas histórias, os resgates de suas memórias precisam ser levadas mais a sério e contadas em livros, documentários e exposições, para que as gerações mais novas e futuras possam compreender que este patrimônio nacional, vale muitos bilhões de reais (JUCÁ, 1982).

Com mais de sessenta anos de existência, a CHESF atende cerca de 45 milhões de nordestinos, através de um parque gerador de energia com uma capacidade instalada de quase 11 milhões de kW em suas 14 usinas hidrelétricas e 2 termelétricas. São 87 subestações e 18 quilômetros de linhas de transmissão que levam a energia da CHESF para todo o Nordeste do Brasil, e através do Mercado

² Delmiro Gouveia foi um dos pioneiros da industrialização do Brasil e do aproveitamento de seu potencial hidroelétrico. Responsável por construir a primeira usina hidrelétrica do Nordeste e a segunda do país, a Usina de Angiquinho.

Atacadista de Energia, a instituição vende energia Elétrica para todo território brasileiro, sendo a única empresa do setor elétrico a conseguir esse marco. (SOARES; MOURA, 2017).

Devido a esse empreendedorismo histórico, surge a necessidade de preservar a história da CHESF de forma técnica e respaldada na ciência arquivística. E nesse sentido, foi criado um projeto com a intenção de salvaguardar toda documentação da Companhia Hidrelétrica do São Francisco, e daí nasce a ideia do Centro de Documentação (CDOC). O CDOC é voltado para guarda, controle e preservação documental, auxilia na administração da empresa, em decisões importantes, consultas para pesquisas históricas, técnicas e jurídicas. (SOARES; MOURA, 2017).

Idealizado por funcionários da empresa, o projeto de criação do CDOC ocorreu em meados de 2002. Começando então uma construção informal de caráter urgente para guarda de documentação que se encontrava em um estado avançado de degradação em um galpão, que funcionava como uma espécie de depósito para os funcionários armazenarem diversos conteúdos. Isso porque, no momento, a CHESF estava sendo processada judicialmente por uma outra empresa, e a documentação que era necessária para provas do processo foi encontrada nesse galpão totalmente degradada. Consequentemente, a CHESF perdeu a ação e teve que pagar uma indenização para a reclamante. Dessa forma, deu-se a urgência do projeto piloto para a criação do CDOC. (SOARES; MOURA, 2017).

Nesse galpão estavam cerca de 71 milhões de documentos que começaram a ser tratados, restaurados e organizados por uma equipe técnica contratada para a gestão documental. Também foram criadas a Comissão Permanente de Avaliação Documental (CPAD) e o Projeto de Documento de Arquivo (PDA), com o objetivo de aplicar uma metodologia de implantação de gestão de acervos documentais. Em 2004, a Diretoria Plena da Companhia Hidroelétrica do São Francisco aprovou o projeto, considerando a necessidade de institucionalizar esses processos junto com a responsabilidade de garantir a proteção dos acervos documentais. (SOARES; MOURA, 2017).

Já em 2006 o projeto foi lançado em execução juntamente com o Centro de Documentação Regional (CDOCR) da CHESF. A sede do CDOC tem 2.800m², com capacidade de guardar mais de 30 mil caixas-box. E sua estrutura foi construída a partir dos requisitos recomendados pelo CONARQ. O acervo contém cerca de

450.000 desenhos de engenharia, processos de desapropriação, dossiês de empregados, prontuários médicos, atas de reuniões da presidência, documentações da área financeira, prestações de contas, contratos, entre outros documentos relacionados às atividades da empresa, tudo distribuído nos arquivos intermediário e permanente (SOARES; MOURA, 2017).

Sua criação tem a finalidade de executar essas políticas já citadas anteriormente de produção, organização e preservação de massas documentais. Assim como normatizar os procedimentos de recebimento, registro, produção, expedição, tramitação, arquivamento, avaliação, digitalização, conversão de mídia entre outros processos do acervo documental. O CDOC também guarda o acervo em suas fases intermediárias e permanentes, além do acervo histórico e confidencial. (SOARES; MOURA, 2017).

A empresa contemporânea está em processo de mudança, pois a internacionalização da economia impôs uma necessidade de reinvenção e criação de processos e produtos que respondam com qualidade e economia as necessidades de um mercado cada vez mais competitivo. Surgem novos paradigmas na organização do trabalho e novos modelos administrativos, e nesse processo, cresce a importância do conhecimento da cultura da empresa, constituída por um conjunto de práticas que orientem as ações de seus gestores. (GOULART, 2005).

2.3 Caso geral dos Acervos Ferroviários

O primeiro item serviu para contextualizar a legislação brasileira a respeito da guarda do patrimônio documental e ferroviária no país e no mundo, permitindo enxergar um panorama geral sobre o tema com foco nas políticas públicas. O segundo item apresentou a guarda de documentos de empresas no Brasil no âmbito público e privado. Este item dá continuidade à leitura patrimonial com foco nos acervos brasileiros e estrangeiros que contribuíram para a valorização da memória ferroviária. A partir deste ponto, discute-se os agentes que representam a atuação dos Estados nesses processos.

O arquivo de referência na França é o *Archives Nationales de France*, nele estão localizados acervos administrativos do Estado e fundos privados de interesse nacional. O acervo está dividido em três locais, e cada um deles atende a uma temática dividido por período:

[...] em Paris contém documentos anteriores à 1958 (administração central, notários de Paris e fundos privados de interesse nacional), incluindo documento do Antigo Regime; em Fontainebleau funciona o Centre des archives contemporaines, com documentos da administração pública central após 1958, em particular dos ministérios. Com a saturação dos anteriores, foi construído um terceiro sítio dos Archives Nationales em Pierrefitte-sur-Seine, para acolher documentação contemporânea - com previsão para ser totalmente transferido para lá o acervo existente em Fontainebleau. (SILVA; OLIVEIRA, 2020, p. 93).

O arquivo de *Pierrefitte* é um dos arquivos franceses mais importantes para as pesquisas ferroviárias, já que guarda fundos documentais do antigo *Ministère des Travaux Publics* (Ministério de Obras Públicas) e também de escolas de engenharia, ambos continham profissionais das ferrovias. Outro destaque é o *Archives Nationales du Monde du Travail* que guarda fundos de documentação de empresas, sindicatos, associações, militantes; isto é, todos aqueles agentes econômicos e sociais envolvidos no mundo do trabalho, sem distinção de período (SILVA; OLIVEIRA, 2020).

Neste arquivo encontram-se dois fundos considerados importantes para o estudo das atividades ferroviárias: o do *Conseil Général des Ponts et Chaussées* e da *École Centrale des Arts et Manufactures*. Em relação à organização dos fundos, estes se baseiam em temáticas como estradas, portos, hidrovias e navegação, ferrovias, minas, pontes; a subdivisão ocorre por nome de projetos, onde pode-se encontrar documentos como concessões, declarações, cartas, relatórios e legislações além de um rico compilado sobre pontes, onde encontra-se estudos, plantas, mapas, relatórios, memoriais e documentos relacionados ao projeto e construção da obra de arte, entre outros. (SILVA; OLIVEIRA, 2020).

Segundo Silva e Oliveira (2020), o potencial desse fundo é a completude dos documentos que, por si só, suprem pesquisas profundas sobre as obras públicas francesas. A abrangência e ótimo estado de conservação destes documentos permitem um conhecimento amplo tanto dos engenheiros da *Ponts et Chaussées*, quanto de suas obras executadas em território francês.

Já os *Archives Nationales du Monde du Travail*, guardam arquivos empresariais de indústrias, comércios e bancos, contemplando as antigas companhias férreas. Seu acervo é composto por documentos escritos, manuscritos, impressos, fotografias, desenhos, plantas, além de documentação sonora e visual. Geralmente, esse arquivo é adequado para os pesquisadores interessados nas antigas companhias ferroviárias francesas, fundadas no século XIX. Das potencialidades, destaca-se justamente a

qualidade das informações documentais, onde certos fundos representam verdadeiros tesouros históricos das ferrovias francesas. Quanto às limitações, destaca-se que alguns fundos sofreram perdas de documentação e, portanto, apresentam-se como deficientes para diversas pesquisas, como é o caso da *Compagnie des Chemins de fer de l'Ouest* (SILVA; OLIVEIRA, 2020).

Cabe ressaltar que, além dos arquivos nacionais da França, cada departamento do funcionamento público e cidade possuem seus respectivos acervos, onde, guardam a documentação específica de cada localidade.

Um exemplo são as oficinas ferroviárias de Hellemmes: para uma pesquisa a respeito de tais, pode-se consultar os arquivos municipais, na própria cidade de Hellemmes, que irão apresentar documentação sobre o uso e ocupação do solo em que se encontram as oficinas; e empresariais, no *Archives Nationales du Monde du Travail* ou mesmo no AN de *Pierrefitte*, que apresentarão nomes dos funcionários e o funcionamento do local de trabalho (SILVA; OLIVEIRA, p. 94, 2020).

A respeito dos arquivos ingleses, ao longo de uma pesquisa que buscava identificar e consultar documentação relevante a respeito de empresas ferroviárias paulistas financiadas com capital inglês, foi possível identificar acervos com documentação relevantes para os estudos em história ferroviária. Os acervos mais relevantes consultados a respeito foram o *National Archives* (Londres), *National Railway Museum* (York), *Museum of Industry & Science* (Manchester), as bibliotecas dos institutos de engenharia e o *Westminster Archives* (Londres).

O *National Archive* contém a documentação do Reino Unido, e reúne acervos a respeito de cinco órgãos públicos: o departamento responsável pelos registros públicos; a Comissão dos manuscritos históricos de origem privada; a Comissão dos atos do parlamento e da Coroa; além do setor de informações públicas. São 185 km lineares de documentação acumulada ao longo de 170 anos de gestão. Assim como outros acervos disponibilizam catálogos para consulta online e algum material digitalizado (SILVA; OLIVEIRA, 2020).

Como se observa, o *National Archives* pode guardar documentação da administração pública relativa a transações comerciais no âmbito nacional ou estrangeiro. Por isso é possível encontrar documentação relevante no fundo da Secretaria de Negócios Estrangeiros, pois a Inglaterra tinha muito capital aplicado no exterior, inclusive nas Américas do Sul (Argentina, Brasil, Chile). As embaixadas no Brasil e Argentina – como qualquer outro país – acompanhavam a situação econômica, política em que tinham grande envolvimento. Vale consultar então os volumes da *British Documents on Foreign Affairs*, que transcreve os informes do cônsul britânico no país (SILVA; OLIVEIRA, p. 103, 2020).

Há na Inglaterra três museus nacionais importantes aos pesquisadores na temática de transporte ferroviário: o *National Railway Museum* (NRM) em York (sede-principal); o *Museum of Science and Industry* (MOSI), em Manchester; e o *Steam Museum*, em Swindon.

O centenário da primeira ferrovia inglesa (1825-1925) estimulou a criação do museu de York, que se estabeleceu em 1927 (SIMMONS, 1970, p. 149). Na década seguinte, as outras companhias inglesas (*the Great Western Railway, the London, Midland and Scottish Railway, the London and North Eastern Railway and the Southern Railway*) também reuniram “*historical relics*”. Em 1994 conveniu-se à Universidade de York para a criação do *Institute of Railway Studies*, onde trabalharam pesquisadores em história do transporte como Colin Divall. Além de quase 1 milhão de objetos (dentre eles, 300 locomotivas e material rodante), o Museu possui grande volume de material bibliográfico, documental e iconográfico (dentre eles 11 mil pôsteres e 2 milhões de fotografias). As buscas de bibliografia ou documentação arquivística podem ser feitas por catálogo *online*, a consulta presencial é disponível em dias específicos, o acesso é livre e sem custo (SILVA; OLIVEIRA, 2020).

O *Museum of Industry & Science* (MOSI) de Manchester é parte do *Science Museum Group* e foi criado em 1969. Desde 1983 está instalado nos edifícios de operação da *Liverpool & Manchester Railway*. Dentre eles está o primeiro prédio no mundo construído para estação de passageiros (1830) e o armazém de *Liverpool* (1842). A estação de passageiros preserva suas características originais à visitação e inclui exposição de painéis sobre a história local. As investigações sobre fornecedores de ferramentas e material rodante foram muito facilitadas por meio de consulta ao acervo documental do museu. Mesmo para aqueles que buscam informações sobre história da indústria britânica – e potenciais importadores de maquinário para o Brasil – este será um dos mais importantes acervos documentais.

Na Espanha, a norma que regulamenta a proteção do patrimônio cultural (inclusive documental) é a Lei 16/1985, de 25 de junho, do Patrimônio Histórico Espanhol, especificamente no título VII:

1. Se entiende por documento, a los efectos de la presente Ley, toda expresión en lenguaje natural o convencional y cualquier otra expresión gráfica, sonora o en imagen, recogidas en cualquier tipo de soporte material, incluso los soportes informáticos. Se excluyen los ejemplares no originales de ediciones (ESPAÑA, 1985).

O interessante desse trecho é que a lei propõe uma noção específica e uniforme do conceito de documento, que também está de acordo com o entendimento que temos de documento no Brasil, ou seja, qualquer informação ou experiência registrada num suporte.

O artigo 49 da Lei do Patrimônio Histórico espanhol nos expõe detalhadamente quais elementos constituem o Patrimônio Documental, sendo eles: *Documentos de cualquier época; los documentos con una antigüedad superior a los cuarenta años; los documentos con una antigüedad superior a los cien años e documentos, que sin alcanzarla antigüedad exigida, merecen dicha consideración.* E também no artigo 50 da mesma lei, são apresentados os três conjuntos de ativos que compõem o Patrimônio Bibliográfico: *las bibliotecas y colecciones de titularidad pública; las obras literarias, históricas, científicas o artísticas e los ejemplares de películas, discos, fotografías y materiales audiovisuales.* Por fim, o artigo 48.1, define os termos de arquivos e bibliotecas, e os apresenta como os lugares mais adequados para o resguardo desse tipo de patrimônio.

A Constituição Espanhola de 1978 leva em consideração a importância que, em um Estado de direito, deve ser responsabilidade das políticas nacionais tudo o que diz respeito às informações e documentações históricas.

Por outro lado, é descrito na constituição que a administração, defesa e conservação do Patrimônio do Estado e do Patrimônio Nacional serão regulados por lei (art. 132.3) e pelas Comunidades Autônomas, que podem assumir as competências em matéria de informação e documentação (arts. 148, 1. ISa e 17a). Aqui está uma novidade dentro do sistema Legislativo espanhol. Na verdade, embora o Estado tenha competência exclusiva sobre informação e documentação (arts. 149, ISa, 9a, ISa, 27a e 28a), facilitará a comunicação cultural entre as Comunidades Autônomas e aceitará que assumam as suas próprias competências quando julgarem necessário (art. 149.2).

Em conversas informais com a autora, o Prof. Domingos Cuellar³ relatou que cada Comunidade Autônoma fez sua própria lei para aplicar ao seu patrimônio exclusivo. Ou seja, aquele patrimônio que pertencia apenas à Comunidade Autônoma,

³ Gestor do Sistema de *Archivos de RENFE Viajeros* e professor de História Econômica na *Universidad Rey Juan Carlos de Madrid*.

e não aqueles bens que pertenciam ao Estado, ou que afetavam várias Comunidades Autônomas.

Em todo caso, o importante da lei de 1985 é que ela estabelece a proteção da documentação histórica de administrações e empresas, considerando crime sua destruição indiscriminada. E a maioria das leis das Comunidades Autônomas segue esse padrão.

No entanto, essa proteção não se traduziu numa preservação adequada da documentação histórica, nem a nível geral nem no caso do patrimônio documental ferroviário. Em consulta⁴ ao arquivo do Ministério das Obras Públicas, o Prof. Domingos Cuellar relatou que o estado da documentação é lamentável, sem devida catalogação ou proteção. Está num armazém nos arredores de Madrid, de onde o trazem, graças à atenção do arquivista do ministro, mas em muito mau estado. Este é um crime configurado pela Lei de 1985. E como este, há muitos outros exemplos.

No que diz respeito à documentação ferroviária, a Fundação Ferroviária Espanhola, também criada em 1985, acolheu o Arquivo Histórico Ferroviário e a Biblioteca Ferroviária, instituições criadas pela RENFE (*Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles*) alguns anos antes, mas que ainda não tinham desenvolvido o seu conteúdo. Segundo o Prof. Domingos Cuellar, esta decisão permitiu preservar a documentação das antigas empresas ferroviárias espanholas e uma pequena parte da RENFE, bem como um valioso patrimônio bibliográfico; mas, desde então, as entradas têm sido bastante limitadas. Há coleções de revistas modernas, coleções fotográficas e algumas séries de documentários RENFE que ainda estão em processo de catalogação.

Por fim, na Espanha existe uma legislação e sua aplicação afeta todas as áreas, não apenas a documentação ferroviária. A documentação ferroviária é, por vezes, guardada por associações de amigos da ferrovia; tal documentação é retirada de armazéns abandonados da empresa ferroviária para evitar a sua destruição. A conservação se faz com certo fetichismo, típico dessas associações que idealizaram

⁴ Atualmente, o prof. Domingos Cuellar está investigando os arquivos de construção de casas de ferrovia na Espanha na segunda metade do século XX (cerca de 30.000 casas e cinquenta arquivos muito volumosos) e realizou a consulta em questão trazendo relatos através de trocas de e-mail e conversas informais.

a ferrovia como fim, criando um paradoxo, já ela é um meio de produção da sociedade industrial.

No caso do México, existe o *Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias* (CEDIF), mas, para poder falar do CEDIF, primeiramente devemos nos referir ao *Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos* (MNFM). Esse museu abriu suas portas ao público em 1988 na cidade de Puebla. Implantado no terreno que antes ocupava as estações, pátios e oficinas da *Ferrocarril Mexicano* e da *Ferrocarril Mexicano del Sur* que, por sua vez, faziam parte do enorme complexo ferroviário que se desenvolveu na cidade.

Anos depois, na sequência de privatização da *Ferrocarriles Nacionales de México* (FNM), em 1999, o museu foi incorporado ao Conselho Nacional de Cultura e Artes da Conaculta (*Consejo Nacional para la Cultura y las Artes*), o que abriu novas possibilidades de crescimento e consolidação e, logo em seguida, em 2001, a Conaculta decidiu criar o *Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero* (CNPPCF), cujos pilares são o MNFM e o CEDIF. O primeiro tem como principal objetivo consolidar as tarefas museológicas, museográficas, de conservação e divulgação das coleções, além de promover a consolidação de seus projetos educacionais e a criação de novos públicos. Enquanto o CEDIF é responsável por salvaguardar, estudar, pesquisar e divulgar os acervos documentais históricos.

As coleções do CEDIF são constituídas por documentos de arquivos, plantas, fotografias e impressos da FNM, tanto os produzidos pelas empresas ferroviárias que lhe deram origem, como os de outras empresas que foram integradas durante sua existência. As datas dos documentos protegidos vão de 1825 a 2001, com um total aproximado de 1500 metros lineares. Embora também existam documentos em inglês – especialmente aqueles datados do final do século XIX e do século XX - o idioma predominante nos documentos é o espanhol (MARTINEZ, 2015).

Como já dito, os acervos documentais do CEDIF provêm da empresa pública FNM, que promoveu e apoiou de forma direta e empenhada o resgate e recuperação dos seus arquivos, que se encontravam nas oficinas e estações em todo o país. E por se tratar de documentos de arquivo, plantas e fotos criadas no exercício diário de atividades e processos, os documentos são únicos e insubstituíveis. Mesmo os livros e revistas publicados pela empresa, assim como os mais antigos, já são considerados peças históricas e especiais (MARTINEZ, 2015).

Aqui cabe destacar ainda, que se trata de documentos originais, pois graças às medidas de controle que aplicaram durante o processo de resgate e recuperação, esses acervos mantiveram a sua integridade, no que se refere a fundos documentais e séries. Ou seja, mesmo com a liquidação da empresa, não houve desmembramento da unidade documental da entidade produtora, pois, em decorrência do processo de liquidação, os processos de salvaguarda e tramitação ainda estão sob custódia governamental. Também foi feito um registro do contexto de criação de cada uma das peças do arquivo. As características do papel, tintas, encadernações e componentes do suporte confirmam a correspondência ao tempo indicado.

Com base no que precede, o Arquivo Geral da Nação, nos termos das atribuições que lhe confere o artigo 44, fração XX, e artigos 49º a 51º da Lei Federal de Arquivos publicada em 23 de janeiro de 2012, em 19 de novembro de 2013, concedeu ao CEDIF o Certificado de Registro Nacional de Arquivo Histórico (MÉXICO, 2012).

O CEDIF está instalado em 2 edifícios: um deles é a estação ferroviária *La Griega*, construída no final do século XIX no estado de Querétaro pela *Empresa del Ferrocarril Central Mexicano* em 1903. O outro edifício abriga a Planoteca, o Arquivo Histórico, a Fototeca e a sede da Subdiretoria responsável. Esta propriedade está conectada a *La Griega* por um corredor coberto. O edifício foi construído nos anos de 1996 e 1997, com as características de uma moderna construção ferroviária, onde se instalaram espaços para estas três áreas. Em cada um dos três espaços foram tidos em consideração os diferentes tipos de suporte dos documentos que protegem. Nessas áreas do CEDIF é mantida uma temperatura inferior a vinte graus Celsius, sem luz natural direta. Deve-se notar que a Fototeca, devido às características específicas de suas coleções, possui uma abóbada na qual é mantido rígido controle de temperatura e umidade por meios artificiais (MARTINEZ, 2015).

De 1999 até os dias de hoje, o CEDIF publicou uma revista, que em seus primeiros anos, de 1999 a 2004, foi chamada de *Boletín Documental*. Tendo então uma periodicidade trimestral e impressa em papel. Essas cópias podem ser consultadas na Biblioteca Especializada. De 2005 até hoje, o formato mudou para digital; sua frequência é quadrimestral, e seu nome passou a ser *Mirada Ferroviaria*. Até o momento, foram publicados 42 números, que incluem em suas páginas parte

dos registros dos acervos preservados⁵. De 1993 a 2014 o MNFM na época e posteriormente ao CNPPCF, através do CEDIF, tem promovido a publicação de 28 livros de natureza acadêmica, que tratam de pesquisas com temática ferroviária, entre eles a revista *Mirada Ferroviária*, memórias de congressos e livros de pesquisa que são publicados em colaboração com instituições universitárias de prestígio (MARTINEZ, 2015).

A partir desse panorama dos casos internacionais, é possível estabelecer um contraste com o cenário nacional do tratamento das fontes documentais com a temática ferroviária.

Em se tratando do caso brasileiro, é necessário fazer referência à Lei 11.483/2007 que trata da revitalização do setor ferroviário no Brasil, após a liquidação da Rede Ferroviária transferindo os bens móveis e imóveis para outros órgãos, e o encargo de administrar os bens de valores históricos, artísticos e cultural ficam sob responsabilidade do IPHAN. A legislação ocorreu em meio a um novo contexto de políticas culturais, no governo do então presidente Luiz Inácio Lula da Silva, estabeleceu-se novos marcos conceituais para o Ministério da Cultura – MinC, sob gestão do ministro Gilberto Gil, além de estabelecer um plano de implementação de políticas públicas sem precedentes na história do Brasil, criando a Coordenação de Museus e Artes Plásticas, vinculado à Secretaria de Patrimônio, Museus e Artes Plásticas, convidando a comunidade museológica a participar democraticamente da construção de uma série de políticas voltadas ao setor. O objetivo era criar um projeto com caráter de movimento social, sobrepujando os moldes políticos convencionais (NASCIMENTO JR; CHAGAS, 2007). E, nesse contexto, o Instituto Brasileiro de Museus (IBRAM) foi criado em janeiro de 2009, com a assinatura da Lei nº 11.906. Vinculada ao Ministério do Turismo, a autarquia sucedeu ao Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN) nos direitos, deveres e obrigações relacionados aos museus federais.

A partir dessas condições, a Lei 11.483 (BRASIL, 2007a) passou a atribuir funções inusitadas ao IPHAN, além da valoração, fiscalização e proteção declarada sobre bens materiais, passa a ser função do órgão administrar esses bens. Instalou-se assim a urgência de avaliação dos bens materiais com dimensões desconhecidas

⁵ Os números digitais podem ser consultados no site do MNFM: www.museoferrocarrilesmexicanos.gob.mx.

pelos técnicos até então (milhares de casas de operários, inúmeros armazéns, material rodante, linhas férreas, vários acervos documentais ou museológicos e etc.). Exigindo dos técnicos do órgão nacional uma atuação dedicada e, para responder à demanda, foi instituída a Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário, por meio da Portaria IPHAN nº 407/2010, com 639 bens inscritos até 15 de dezembro de 2015.

No âmbito nacional, os bens ferroviários ganharam destaque frente a outros tipos industriais. Entre os primeiros bens culturais protegidos e reconhecidos como patrimônio industrial, encontram-se trechos ferroviários e estruturas físicas de fábricas de ferro. Até 2010 havia 1.041 bens culturais protegidos em âmbito federal, mas apenas 44 poderiam ser considerados patrimônio industrial (OLIVEIRA, 2010). A partir do processo de desestatização das empresas ferroviárias, que se iniciou em 1995, houve um período de incertezas quanto aos bens pertencentes às companhias como, por exemplo, quantos e de que natureza seriam, de quem era a propriedade e a responsabilidade pela manutenção (KUHL, 2012). Durante esse período, a situação, que já era precária, veio a se agravar, apesar dos esforços dos órgãos e pessoas envolvidas na liquidação da empresa. A partir de 1999, sua desativação deixou sem cuidados partes da infraestrutura existente e não arrendada. Em alguns casos, apesar de uma política, teoricamente consistente e continuada de preservação, realizou-se uma simples transferência de bens ferroviários inativos da União ou do Estado de São Paulo para a responsabilidade municipal (como veremos em alguns casos no decorrer desta dissertação).

Os bens ferroviários viviam à margem das políticas públicas de preservação. Os poucos tombamentos incidiam apenas nos edifícios de passageiros. Em 1996, somente 11 estações eram tombadas pelo CONDEPHAAT e apenas a Estação da Luz era protegida pelo IPHAN, um número mínimo em relação à importância da ferrovia no Estado (KUHL, 2012). Por meio de um levantamento realizado pelo Projeto Memória Ferroviária (PMF) e de consulta eletrônica aos órgãos públicos de preservação, foram identificados 279 bens industriais em vários estados do Brasil, dentre os quais 100 são ferroviários, predominando os arquitetônicos: 62 estações, 29 conjuntos edificadas ferroviários, 3 edifícios de operação. Seguidos por 4 acervos ferroviários (material rodante), 1 via férrea e 1 horto florestal.

É evidente que todos os países abordados apresentam políticas públicas de salvaguarda, o que difere são os agentes que representam a atuação dos Estados

nesses processos. No caso Espanhol, os textos de lei apresentam detalhadamente as definições de patrimônio documental, patrimônio bibliográfico, arquivos, bibliotecas entre outros conceitos; além disso, apresentam orientações sobre a salvaguarda de cada tipo de documentação, diferenciando o acondicionamento adequado pelo suporte, ou pela teoria de idades.

Por outro lado, é descrito que a administração, defesa e conservação do Patrimônio do Estado e do Patrimônio Nacional são responsabilidade das Comunidades Autônomas, apesar de reguladas por lei. Logo, embora o Estado tenha competência exclusiva sobre informação e documentação, facilita a implantação dessas leis através de orientações precisas que podem ser implementadas de diversas formas. Entretanto, as Comunidades Autônomas têm autonomia para adaptações quando julgarem necessário. É relativamente fácil elucidar isto em alguns bens (instalações de uma fábrica, por exemplo) que só pertenceriam à Comunidade Autônoma onde se encontrava ou em infraestruturas lineares que afetam mais do que uma Comunidade Autônoma, caso em que pertenceriam ao Estado. Mas, e quanto aos ativos documentais? Nesse caso, os arquivos localizam-se em determinado ponto, mas mesmo assim, trata-se de documentação que atinge todo o Estado, como é o caso da ferrovia, porém, as legislações acabam considerando esta documentação como pertencente à Comunidade Autônoma, que é quem decide sobre sua proteção.

A legislação brasileira é bem menos específica em relação a Espanhola (como visto no item 1.1), mas, de certa forma, o resultado é semelhante. Apesar de a lei atribuir ao IPHAN as funções administrativas dos patrimônios documentais, o órgão não possibilita o acúmulo de toda documentação num local específico, ou o seu acondicionamento. Logo, a responsabilidade de salvaguardar os mesmos fica a cargo do município que, ao assumirem a responsabilidade por museus e outros patrimônios ferroviários, as prefeituras apenas os incorporam ao plano de gestão destinada a instituições culturais já existentes, sem estabelecer nenhum projeto consistente que realize as atividades esperadas⁶. Existem, é claro, algumas intervenções que garantem condições mínimas de funcionamento. Contudo, os problemas citados não se mostram apenas de caráter técnico ou específicos do patrimônio industrial, mas relativos a questões de execução das políticas públicas. Deixando evidente que não

⁶ A discussão a respeito das gestões municipais do patrimônio documental será tratada mais profundamente nos capítulos seguintes.

se trata de uma incapacidade legal, mas da presença de interesses de determinados setores, sejam eles municipais, ou de agentes de preservação.

Em contrapartida, os exemplos do México e Inglaterra apresentam uma forma de preservação distinta, trazendo quadros onde a aplicação da legislação no país acarretou na formação de Arquivos Nacionais que contém conjuntos e acervos organizados específicos da ferrovia ou da história do trabalho, como o *Archives Nationales de France*; ou até mesmo de Arquivos ou Centros de Documentação exclusivos para essa temática como o arquivo de *Pierrefitte* que guarda fundos documentais do antigo *Ministère des Travaux Publics* (Ministério de Obras Públicas), o *Archives Nationales du Monde du Travail* que guarda fundos de documentação de agentes econômicos e sociais envolvidos no mundo do trabalho, ou então o CEDIF (*Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias*).

2.4 Conclusão do capítulo

Percebe-se a partir da atual legislação arquivística brasileira, que são instituídos dois instrumentos legais de patrimonialização dos bens culturais, a saber: o tombamento pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – IPHAN; e a Lei nº 8.159 que, entre outras coisas, criou o CONARQ - Conselho Nacional de Arquivos, firmando a “declaração de interesse público e social”. No entanto, o tombamento é um instrumento jurídico pelo qual o Poder Público determina que bens como imóveis, acervos tridimensionais ou conjuntos documentais sejam protegidos, estabelecendo, inclusive, de que forma se dará essa proteção. Enquanto o instrumento criado pelo CONARQ atinge somente o patrimônio arquivístico.

No que se refere aos processos observados dos órgãos de preservação, a quantidade reduzida de processos, bem como seu espaçamento no tempo indicam que as ações deste órgão quanto ao patrimônio documental são residuais. E, sem dúvida, a identificação de um número tão pequeno de processos relativos a acervos arquivísticos propõe questões sobre o lugar destes bens no interior das políticas de preservação do patrimônio nacional. O número de arquivos tombados é ínfimo, mesmo se considerarmos os avanços da questão na legislação nas últimas décadas.

Quanto aos arquivos privados tratados pelo CONARQ, percebe-se que o empenho no tombamento e na declaração de interesse público e social deve-se, principalmente, ao reconhecimento cultural, científico e acadêmico a nível nacional

destes acervos. Importante destacar que todos os arquivos pessoais nominados eram de personalidades que já tinham, em maior ou menor grau, alcançado reconhecimento e prestígio público em suas áreas de atuação. Em sua grande maioria, os acervos nominados pertenciam a instituições ligadas a Universidades ou fundações privadas. As solicitações sugerem como intenção central conferir ao arquivo o reconhecimento e o destaque que a nomeação confere, visando a obtenção de possíveis apoios e financiamentos em editais ou projetos culturais que possibilitem ações de organização, preservação e disponibilização pública destes acervos (MOLINA, 2013).

Os tombamentos e proteções sendo majoritariamente de bens edificados, ainda transmitem uma ideia tradicional de patrimônio cultural. Mesmo que seja enfatizada por especialistas a noção de que a junção de bens móveis aos bens imóveis reforçaria a construção da memória, e apesar da legislação ter um certo avanço, os poucos bens protegidos não refletem essas noções. E assim como os bens documentais, os bens ferroviários também se encontram à margem das políticas públicas de preservação, mesmo que a lista de tombamento do IPHAN demonstre um número muito mais expressivo quando relacionado aos bens ferroviários, são escassas as políticas públicas relativas a esses bens.

Percebemos no caso dos acervos de empresas que todas as ações que refletiram no acúmulo e organização dos conjuntos documentais em acervos partem da necessidade de estudar a história da empresa para publicidade, ou processos judiciais (como o caso da Unilever, Kolynos e do CDOC); de esforços pessoais como o do professor Francisco Tidei de Lima, no caso do Museu Ferroviário de Bauru; ou então de iniciativas que partem de associações, como veremos nos próximos capítulos no caso do Museu da Companhia Paulista de Jundiaí. Mas nunca de uma determinação de órgãos públicos baseados em leis.

As reflexões trazidas nesse capítulo demonstram, sobretudo no caso brasileiro, insuficiências para subsidiar ações efetivas, tanto do Estado como da sociedade na implantação dessas políticas. A ausência de uma política pública arquivística em nível nacional (apesar da criação do CONARQ, que tem por finalidade definir essa política), torna-se evidente ao se tomar como base as dificuldades estruturais nesses casos. A legislação existente não atinge, em alguns aspectos, as empresas públicas e privadas, mostrando-se pouco clara e com uma viabilidade de execução ineficaz.

3 ENTIDADES PRESERVACIONISTAS E ACERVOS INDUSTRIAIS FERROVIÁRIOS EM SÃO PAULO

No capítulo dois deste trabalho tratamos de apresentar e compreender as políticas públicas que incidem sobre o objeto e outros acervos industriais ferroviários. Neste capítulo, procuramos tratar sobre a efetivação dessas políticas, mais especificamente no Estado de São Paulo, buscando aproximar tais legislações do objeto da pesquisa e sua efetivação de fato nos acervos que serão tratados. Entretanto, para iniciar esta parte, precisamos tratar de uma problemática fundamental do tema, que é a relação entre os conceitos de biblioteca, museus e arquivos. Já que o objeto em questão se trata de uma denominada biblioteca dentro de um museu, mas que, além de livros, contém documentos arquivísticos.

Bibliotecas, museus e arquivos são instituições que não têm suas fronteiras bem demarcadas. A origem, tanto da biblioteca quanto do museu, refere-se à preocupação de reunir e organizar coleções para preservá-las. Coletar livros e documentos estava diretamente relacionado a coletar e organizar curiosidades, obras de arte e espécimes das ciências naturais. Na Antiguidade, o exemplo mais famoso é a Biblioteca de Alexandria, criada no século III a.C. integrada ao *Mouseion* (templo das musas), que além dos manuscritos, possuía obras de arte, animais e curiosidades. E destinava-se sobretudo à pesquisa e ensino (ALMEIDA, 2016).

Até o século 18, as bibliotecas geralmente continham um número substancial de objetos, além dos livros. Da mesma forma, coleções de livros faziam parte de museus, como no exemplo do *British Museum*. Por 145 anos as obras da coleção da *King's Library* foram regularmente consultadas nas salas de leitura do museu. Somente em 1973 que a biblioteca adquiriu autonomia, formando a *British Library* que só foi inaugurada em 1998. Com a institucionalização dos museus, arquivos e bibliotecas ocorrida no século 19, houve uma especialização em massa dos trabalhos nessas instituições, que obtiveram espaços delimitados dentro dos museus. Da mesma forma, grandes bibliotecas passaram a manter coleções arquivísticas e museológicas (ALMEIDA, 2016).

Bibliotecas, arquivos e museus são “instituições de memória” (DEMPSEY, 2000) e, como tal, têm entre suas funções básicas, coletar, preservar, organizar e dar acesso público ao patrimônio cultural sob a sua guarda. E têm ainda em comum o fato de serem, em sua maioria, instituições públicas ou organizações não governamentais

(mantidas com recursos privados para fins públicos, e diversas vezes também contam com financiamento público). Ou seja, essas instituições são parte do sistema cultural público.

A fim de estabelecer uma análise dos pontos em comuns e dos contrastes entre as instituições em questão, é necessário o enfoque nas suas atividades principais: formação de coleções, preservação e tratamento da informação/documentação.

Tradicionalmente, o tratamento museológico refere-se à informação relativa ao objeto, artefato ou obra de arte, e a trajetória desse objeto – aquisição, empréstimo, restauro, higienização e etc. Por esse motivo, uma das mais importantes funções do arquivo é a busca de informações que estão fora do documento, no contexto dado pelo conjunto documental, complementado por pesquisa. O arquivo é “fruto e reflexo das atividades dos homens” (FAVRIER, 2008, p. 12), razão pela qual, como já dito anteriormente, a organicidade vinculada ao contexto de produção é essencial e costuma orientar as etapas seguintes como coleta, tratamento e difusão de conjuntos arquivísticos.

E foi somente na década de 1980 que as normas internacionais para descrição arquivística começaram a ser estudadas e surgiram muito tempo depois das normas internacionais para tratamento de coleções bibliográficas e museológicas. A primeira norma internacional foi publicada em 1994, e em 2000 foi revista e reeditada. A *General International Standard Archival Description* estabelece diretrizes gerais para a descrição arquivística e serve de base para diferentes países. Respeitadas as diferenças decorrentes da natureza de cada tipo de coleção, alguns procedimentos são semelhantes. De qualquer forma, a compreensão dos aspectos teóricos envolvidos no tratamento da informação é essencial na organização das coleções tanto na Biblioteconomia, quanto na Museologia ou na Arquivologia, ainda que recebam denominações diversas e que os procedimentos não sejam idênticos (ALMEIDA, 2016).

Ainda que museus, bibliotecas e arquivos sejam categorizados como instituições de memória e tenham como objetivo em comum (o aprimoramento cultural, formação de conhecimento, pesquisa e etc.), as estratégias que esses utilizam para interagir com o público são diferentes, devido a diversos motivos como: a natureza das coleções, características, expectativas, interesses e etc. É chamada

de mediação a atividade que possibilita o encontro dos usuários com o lugar e as coleções.

Nas bibliotecas essa mediação é uma atividade que envolve acolhimento, orientação, aconselhamento, auxílio para a compreensão da organização do espaço e de sua catalogação. Nas bibliotecas se desenvolve uma série de atividades, palestras, cursos, grupos de leitura, disseminando uma ideia de apropriação do espaço (particularmente nas bibliotecas públicas) pelo público buscando estimular a leitura, a crítica e a reflexão através de atividades sob o rótulo de “ação cultural” ou “extensão cultural” (ALMEIDA, 2016).

Já nos arquivos predomina o público voltado para a pesquisa, ou seja, exige uma mediação mais direta. Geralmente, o protocolo envolve o agendamento de visitas e a própria busca exige, quase sempre, o auxílio de um profissional devido à especificidade dos instrumentos de busca do acervo. Além disso, alguns fundos possuem restrições de consulta e/ou reprodução e os documentos só podem ser consultados no arquivo. À exceção dos historiadores, que analisam conjuntos para achar uma informação que seja conveniente, os usuários de arquivo quase sempre têm um problema específico ou uma finalidade de uso em mente (ALMEIDA, 2016).

Nos museus, além dessa função de pesquisa, o público busca aprimoramento cultural, educação e entretenimento. A visita ao museu, muitas vezes, é uma atividade social. Por essa razão, são necessários dois tipos diferentes de mediação: a primeira é de caráter curatorial e se relaciona com a seleção do tema, das obras, do percurso da comunicação visual, textos da exposição e legendas; e a segunda mediação é educativa e engloba visitas guiadas e atividades de educação patrimonial através de textos didáticos que contextualizam a coleção e estimulem o contato e identificação com a obra e outras metodologias pedagógicas. Essa área de educação não está presente na estrutura de bibliotecas e da maioria dos arquivos, diferentemente da do museu.

3.1 PRESERVE/PRESERFE e entidades preservacionistas

Dando continuidade aos eventos que contribuíram para a valoração do patrimônio ferroviário, esse item se detém em análises do programa preservacionista criado pelo Ministério do Transporte no ano de 1980: o Programa de Preservação do Patrimônio Histórico (PRESERVE), que foi incorporado na estrutura da Rede e o

traduziu em um programa interno nomeado Programa de Preservação do Patrimônio Histórico Ferroviário (PRESERFE). O objetivo do programa era:

[...] a preservação do acervo histórico da evolução tecnológica dos meios de transportes no Brasil, especialmente as atividades de localização e identificação de documentos e peças de valor histórico e artístico e as de promoção da recuperação e restauração de material e construções para a memória do setor (MINISTÉRIO DO TRANSPORTE, 1983, pt. inciso I).

Foi designado à museóloga Maria Elisa Carrazzoni (que já havia atuado como diretora do Museu Nacional de Belas Artes, no Rio de Janeiro, e acumulava em seu currículo estudos e atividades da área no Brasil e no exterior) a coordenação e a implantação do Programa (BEMVENUTI, 2017). O programa foi motivado pelas constantes denúncias de deterioração de prédios, documentos e peças representantes da história dos transportes no Brasil. Não há indicação se a situação se refere a algum setor específico ou a todos os segmentos do transporte, entretanto, pelo quadro de deterioração, que será aprofundado a seguir, é possível deduzir que a ferrovia contribuiu para a proposição do PRESERVE.

Segundo Matos (2015), até aquele momento, a RFFSA havia desenvolvido apenas pequenas iniciativas relacionadas com bens históricos:

[...] como demonstram as matérias da Revista Ferroviária e da Revista Ferrovia, desenvolveu pequenas iniciativas relacionadas com bens históricos. As principais ações identificadas diziam respeito à criação do museu ferroviário de Recife e à operação do trecho de São João del-Rei. Esta, como já indicado, era interpretada pelos visitantes como museu (MATOS, 2015a, p. 100).

Além disso, algumas Superintendências Regionais desenvolviam exposições itinerantes, contudo, os exemplos são tímidos. A empresa esteve envolvida em inúmeros conflitos de abandono e descaso com os bens ferroviários antigos e também nos pedidos de tombamento dirigidos ao IPHAN, como veremos em alguns casos no decorrer da dissertação. Na década de 1980, juntamente com a criação do programa, iniciou-se uma nova fase da empresa em relação à preservação do patrimônio. A partir de então a RFFSA assumiu uma postura mais ativa e passou a coordenar vários espaços de natureza museológica, seguindo as diretrizes estipuladas pelo Ministério do Transporte (MATOS, 2015a).

Com o objetivo de reunir ativos históricos das diferentes áreas relacionadas ao transporte, o programa planejava a criação do Museu Nacional dos Transportes, com sede em Brasília (BUZELIN, 2009), prevendo identificar material referente ao

Ministério dos Transportes, reunindo em local apropriado buscando cuidar, preservar e restaurar a documentação relacionada a evolução dos transportes no Brasil.

A partir de 1985 a Rede reconfigurou sua participação no programa preservacionista, instituindo uma estrutura com maior independência (o que não significa desvinculação do Preserve). Criou-se o Setor de Preservação do Patrimônio Histórico Ferroviário, subordinado à Superintendência do Patrimônio, posteriormente, o setor foi transformado na Gerência de Preservação do Patrimônio Histórico Ferroviário, situação vigente até seu desmantelamento na década de 1990. Os trabalhos desenvolvidos nesse novo formato visavam a formulação de instrumentos para preservação, como exemplo, do manual chamado “Norma para Execução do Inventário de Edificações de Interesse Histórico da RFFSA”, ou então o “Manual de Preservação de Edificações Ferroviárias Antigas”. A equipe formada na Rede não fugia dos padrões de interdisciplinaridade proposta pelo PRESERVE e contava com engenheiros, arquitetos, bibliotecários, museólogos, restauradores, relações públicas e administradores. De fato, o projeto consistia no levantamento e recuperação de acervos arquitetônicos, operacionais e documentais, além de visar o incentivo a pesquisa sobre a ferrovia através de convênios com Secretarias de Cultura e Universidade (MATOS, 2015).

Os prédios e estações serviam como base para a instalação dos museus, centros documentais e para a realização de atividades educativas e culturais. Enquanto os documentos geram exposições, impulsionando a produção e pesquisas sobre o desenvolvimento das estradas de ferro relacionadas às histórias regionais, sendo assim, uma diretriz desenhada pela Secretaria Executiva do Preserve. Era importante identificar um modo de vincular os espaços ferroviários com a população e com a cidade, procurando relacionar o caráter simbólico da ferrovia e a contribuição dos transportes no desenvolvimento local. Os espaços tinham o propósito primeiro de divulgar a história ferroviária (relacionado com os objetivos do Ministério do Transporte de disseminar a história dos transportes) com base em técnicas e narrativas empregadas no campo da Museologia e, não por acaso, a Secretaria Executiva era coordenada por uma profissional renomada pela experiência adquirida na direção do Museu Nacional de Belas Artes (MATOS, 2015).

Entretanto, existe uma tendência significativa de valorizar os monumentos construídos como prédios, estações e rotundas, por exemplo. Essa leitura se dá a

partir das políticas públicas patrimoniais desenvolvidas no país até então (como visto mais a fundo no primeiro capítulo), que compreende a valoração do patrimônio arquitetônico a partir de um modelo preservacionista implantado no Estado e desenvolvido pelo IPHAN. Observa-se que o PRESERVE, de modo geral, e em especial nos casos da Rede, não tem a predominância de arquitetos, como já apontado, contudo, essa situação não significou um rompimento com a predominância de bens arquitetônicos. Percebe-se, então, o *modus operandi* adotado na época, quando o patrimônio ferroviário era objeto de atenção recente.

Há várias indicações sobre o sucesso alcançado pelo PRESERVE em decorrência do desempenho da Rede no rol das entidades que aderiram ao Programa: Se a Rede Ferroviária Federal S.A., pelo imenso legado que herdou ao encampar as ferrovias brasileiras para modernizá-las do ponto de vista técnico e administrativo, foi a pioneira no trabalho de preservação, que é a diretriz maior do PRESERVE, as outras empresas que fazem parte do Ministérios dos Transportes seguem os seus passos com interesse e eficiência, como é caso da Sunaman e das Docas da Bahia, Pernambuco, Manaus e Belém, essas últimas controladas pela Portobrás (MINISTÉRIO DO TRANSPORTE, 1983, p. 8).

Segundo Buzelin (2010), o sucesso decorreu do fato de os bens ferroviários, entre prédios, material rodante e peças, encontram-se, na época, em bom estado de conservação, o que teria facilitado a constituição de importante reserva técnica para subsidiar o PRESERVE:

De todos os segmentos, aquele que abraçou com maior proficiência foi efetivamente o ferroviário, considerando a natureza do projeto e seus objetivos. Por vários motivos. Grande parte do material de interesse para preservação ainda estava “disponível”, ou seja, as perdas, embora já existentes, ainda não eram as mais expressivas. Mas, tampouco tal condição facilitou o trabalho que seria realizado, exigindo grande esforço e competência, dadas as características da RFFSA, este material estava mais ‘à mão’, porque alguns dos quais faziam parte de seus ativos operacionais em muitos dos casos, como, por exemplo, o magnífico complexo de São João del Rei em Minas Gerais, cuja sobrevida da emblemática ‘bitolinha’ teve a atenção despertada em todo o mundo por ser uma das últimas a operar com locomotivas a vapor Baldwin em bitola de 0,76m. A tração a vapor na Regional ‘Teresa Cristina’ ou carros, vagões e locomotivas ainda em operação em demais regionais, só para citar alguns pontos, garantiam a ‘reserva técnica’ do programa. Dentre outros (BUZELIN, 2009).

A década de 1990 foi marcada por grandes mudanças decorrentes dos interesses do Plano Nacional de Desestatização (PND), como a extinção da RFFSA. Os recursos financeiros não mais se destinavam aos projetos de preservação com a mesma intensidade (BEMVENUTI, 2017). A manutenção dos projetos museológicos realizados sofre com movimentos relacionados a estes enxugamentos e os

desdobramentos de tais manobras são tratados a partir dos casos específicos a seguir.

Lucina Matos (2010) elaborou um estudo sobre entidades de preservação ferroviária do Rio de Janeiro (Associação Fluminense de preservação Ferroviária e Movimento de Preservação Ferroviária) e verificou que, com a extinção da RFFSA, houve um incentivo à criação de entidades semelhantes a essas no Brasil, a partir da justificativa de que a privatização intensificou a perda da memória ferroviária.

Essas entidades, em sua maioria, procuravam recuperar vagões e locomotivas, restaurar trens turísticos, publicar livros e etc. O principal objetivo dessas instituições é o de resgatar o passado e afirmar a importância que as ferrovias tiveram para o desenvolvimento econômico do país. Matos elaborou um quadro das principais entidades preservacionistas do patrimônio ferroviário no Brasil. Segue reprodução da tabela elaborada por Matos (2010).

Quadro 1 - Entidades de Preservação Ferroviária

Entidades de Preservação Ferroviária Nome	Fundação	Sede	Regionais	Página Internet
ABPF – Associação Brasileira de Preservação Ferroviária	1977	Campinas/SP	São Paulo/SP; Rio de Janeiro/RJ; Santa Catarina/SC; Sul de Minas/MG	www.abpf.org.br www.abpf.com.br
APMF – Associação de Preservação da Memória Ferroviária	08/12/1984	São Paulo		Site não localizado
Sociedade Nacional	1986	Salvador		http://www.verdetre e

Entidades de Preservação Ferroviária Nome	Fundação	Sede	Regionais	Página Internet
Movimento Trem de Ferro				m.com.br/site/cont_eudo/verdetrem/verdetrem.php
AENFER Associação de Engenheiros Ferroviários	06/03/1992	Rio de Janeiro		www.aenfer.com.br
Sociedade de Pesquisa para a Memória do Trem - Memória do Trem	07/11/1992	Rio de Janeiro		www.trem.org.br
AFPF – Associação Fluminense de Preservação Ferroviária	30/04/1999	Rio de Janeiro		Site não localizado
APMCP – Associação de Preservação da Memória da Companhia Paulista	2000	Jundiaí		Site não localizado
ABOTTC – Associação Brasileira de Operadoras de Trem Turístico e Cultural	03/03/2001	Rio de Janeiro		www.abottc.com.br
ANPF – Associação	03/03/2001	Sabaúna/SP		www.anpf.com.br

Entidades de Preservação Ferroviária Nome	Fundação	Sede	Regionais	Página Internet
Nacional de Preservação Ferroviária				
Movimento Nacional dos Amigos do Trem – Amigos do Trem	05/06/2001	Juiz de Fora/MG		http://www.amigosdootrem.com.br/
MPF – Movimento de Preservação Ferroviária	22/03/2003	Rio de Janeiro		www.trembrasil.org.br/
ONGtrem – Transporte e Ecologia em Movimento	2004	Belo Horizonte		http://www.ongtrem.org.br/index.php?pagina=quemsomos
GFPF – Grupo Fluminense de Preservação Ferroviária	07/2008	Rio de Janeiro		Site não localizado
AMUTREM – Associação de Amigos do Museu do Trem do Rio de Janeiro		Rio de Janeiro		Site não localizado
Grupo de Amigos da <i>Great Western of Brazil Railway</i>		Recife		Site não localizado

Entidades de Preservação Ferroviária Nome	Fundação	Sede	Regionais	Página Internet
SPPF – Sociedade de Pesquisa e Preservação Ferroviária		São Paulo		www.sppf.org.br

Fonte: MATOS, 2010.

No quadro acima, verifica-se a existência da Associação de Preservação da Memória da Companhia Paulista (APMCP), em Jundiaí. A criação desta Associação enquadra-se no período de reestruturação do museu, que aconteceu a partir do ano de 1995, ainda que o nascimento da mesma tenha se dado oficialmente no ano de 2000 (BARTCUS, 2012).

Em estudo posterior, Matos (2015) volta a registrar o surgimento de 15 grupos entre 2000 e 2015, momento em que o IPHAN foi instituído como responsável pela memória ferroviária. Após a década de 90 o destaque à sessão preservacionista é notável.

A APMCP foi essencial na trajetória de consolidação do museu – como veremos mais a fundo no próximo capítulo.

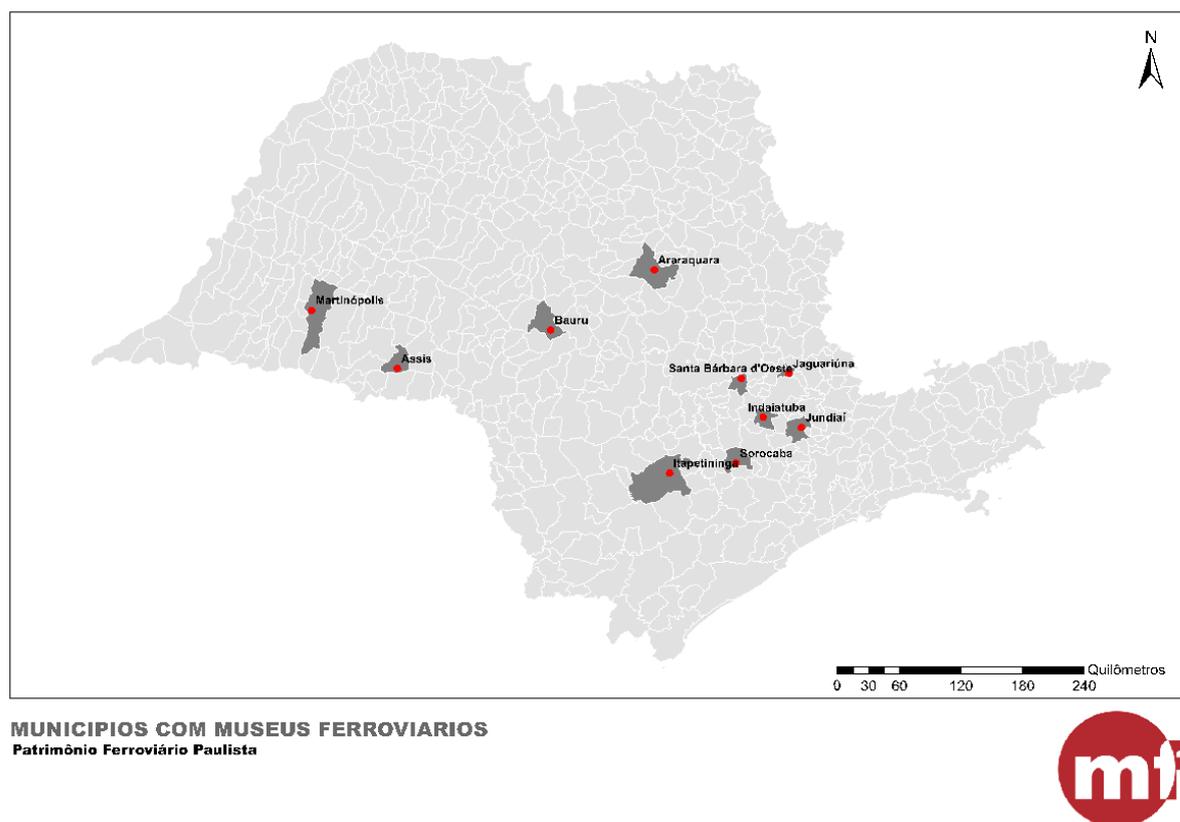
Posteriormente, publicações (SANTOS, 2006, 2007) trazem à tona um dos focos principais da APMCP que é o da memória ferroviária, ou melhor dizendo, a manutenção de uma memória de ex-ferroviários. Esse termo é largamente utilizado nos trabalhos acadêmicos que crescem consideravelmente e, também, pelos próprios órgãos de preservação. Os programas preservacionistas são interpretados neste trabalho como ponto chave na atuação da Rede Ferroviária no que se refere ao legado do patrimônio ferroviário, visto que, a partir de então, a empresa assume uma postura diferenciada no campo da preservação, pois implanta uma rotina sistemática e colabora na elaboração de diretrizes e orientações no cuidado com o passado, como veremos a seguir.

No contexto dos processos de musealização do patrimônio industrial ferroviário, destaca-se um período áureo, quando são feitos investimentos através do Ministério dos Transportes, período esse entre a década de 1980 e início da década de 1990. Entretanto, é possível visualizar iniciativas isoladas em diversos contextos anteriores aos programas e ações do Ministério.

No Estado de São Paulo, são duas as iniciativas identificadas: a primeira, na cidade de Bauru, onde se encontra o entroncamento ferroviário de maior complexidade, com volume de movimentação envolvendo 1.150 funcionários e a manutenção de 134 locomotivas ao ano (BEMVENUTI, 2017). Durante o governo do Dr. Alcides Franciscato, por meio da Lei nº1425, é fundado o Museu Ferroviário em 1969. Em 1986, o nome foi alterado para Museu Ferroviário Regional de Bauru, com o intuito de abrigar os acervos provenientes da Estrada Ferro Sorocabana (EFS), Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (EFNOV) e da Companhia Paulista de Estrada de Ferro (CPEF). Somente em 1989, por meio do PRESERVE, foi inaugurada neste Museu uma exposição de longa duração, projeto da museóloga Telma Lasmar (BEMVENUTI, 2017).

A segunda iniciativa ocorreu na cidade de Jundiaí. Em 1971, foi dirigida ao diretor de operações engenheiro Alfredo de Azevedo Marques uma carta com manifestações de funcionários que revelavam suas preocupações com o descarte do acervo ferroviário (SCHOENMAKER, 2016). Em 1979, inauguram o Museu Ferroviário Irineu Evangelista de Sousa – Barão de Mauá, subordinado à Ferrovias Paulista S/A (FEPASA), para que fosse um centro de referência com a intenção de preservar os bens de valor histórico das cinco empresas que a constituíam. Em 1995, o Museu Barão de Mauá foi renomeado para Museu da Companhia Paulista. Existem outros museus ferroviários em outros municípios como Itapetininga, Assis, Sorocaba e Araraquara e etc., como visto no mapa a seguir, entretanto, estes foram constituídos posteriormente ao período de fundação do Museu da Companhia da Paulista.

Figura 1 - Mapa dos Museus Ferroviários do Estado de São Paulo



Fonte: SISEM; Projeto Memória Ferroviária (UNESP). Elaboração: Ewerton Henrique de Moraes, 2016.

O Governo Brasileiro não era o único a impulsionar iniciativas de musealização do patrimônio industrial ferroviário, entretanto, as ações governamentais (devido ao seu teor institucional) acumulam documentos e mantém algum tipo de registro, seja em relatório ou na veiculação de notícias impressas, o que facilita, em parte, a investigação e a pesquisa.

3.2. Arquivo Público do Estado de São Paulo – APESP

A partir de um inventário apresentado pelo Arquivo do Estado de São Paulo⁷, em outubro de 1978, o Arquivo Público do Estado recebeu da FEPASA um acervo de 5,32 metros lineares referente à Secretaria dos Transportes, com documentos produzidos pelos órgãos que a antecederam. O Termo de Recolhimento discrimina conjunto documental como sendo de origem administrativa, cabendo à empresa

⁷ Que contém um acervo representativo relacionado às ferrovias brasileiras.

estatal apenas a sua acumulação. Em 8 de dezembro de 1983, esse mesmo conjunto foi transferido do Arquivo Intermediário para o Permanente e acondicionado em 38 latas com números de ordem de C9430 a C9467. Cabe considerar que esse conjunto documental veio apartado de outras remessas da FEPASA: uma parte composta por memorandos, relações de contas, folhas de pagamento, telegramas, comunicados internos, minutas e propostas de compra de equipamento ferroviário; e outra composta por livros das empresas encampadas pelo Estado, como a Companhia Paulista de Estrada de Ferro, Estrada de Ferro Santos a Jundiaí, Estrada de Ferro Bragantina, Companhia Mogiana, Companhia Ituana e Estrada de Ferro Sorocabana. Junto dessa massa documental há ainda um conjunto repleto de livros de registro produzidos pelas companhias ferroviárias, que foi recolhido diretamente da Companhia Paulista em outubro de 1971, um mês antes da ferrovia ser incorporada à FEPASA (GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO, S/D).

Por esse histórico e pelo exame do seu conteúdo, fica evidente que esse acervo é resultado de uma seleção de documentos feita antes do seu recolhimento, embora os motivos dessa seleção permaneçam desconhecidos. Porém, vale notar que ela ocorreu nos anos 1970, em um contexto em que os órgãos oficiais estimulavam a publicação de obras traçando um desenvolvimento linear das ferrovias, ressaltando a importância do sistema e as razões da intervenção estatal. O pesquisador inglês Martin Cooper comenta que essas obras eram, em sua maior parte, dedicadas a um público formado por engenheiros, amigos e políticos. Críticas contra autoridades, programas de reforma, cortes de gastos, má qualidade dos serviços prestados aos usuários e o regime de trabalho imposto aos operários eram apagados, bem como as greves, os protestos e a depredação de trens pela população (COOPER, 2011). Talvez a separação dos documentos tenha ocorrido apenas com o intuito de servir de base para um estudo, publicação ou simplesmente como “memória”. De qualquer modo, esse conjunto comporta documentos de inquestionável valor histórico para se conhecer os meandros da construção da malha ferroviária.

A documentação tratada contempla atividades da Diretoria Central de Obras Públicas até o Departamento Ferroviário, durante o longo período de 1869 a 1971. São documentos gerados no exercício de suas atribuições, em especial na fiscalização e na supervisão das concessões de estradas de ferro. Entre eles, há um número expressivo de processos abertos a partir de correspondência interna ou de

fora do órgão. Tais processos são resultado da junção de várias peças, constituindo um conjunto materialmente indivisível. Fazem parte da sua composição requerimentos, ofícios, pareceres, despachos, recortes de jornal e relatórios, em inúmeras variações. O processo é um documento composto que reúne documentos necessários para o seu fim, e por isso é descrito como uma unidade. Boa parte dos processos desse conjunto versam sobre concessão, construção, prolongamento e subvenção das linhas férreas, além de pedidos de informação, estudos e pareceres solicitados por particulares, companhias ferroviárias ou câmaras municipais (GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO, S/D).

A construção de uma linha férrea começa com a elaboração de um projeto detalhado, constando de um reconhecimento geral do terreno. Nele, procurava-se justificar o empreendimento mediante o potencial de rentabilidade da região percorrida. Simultaneamente, eram feitas linhas ferroviárias, solicitando a aprovação do projeto. Obtido o privilégio, o concessionário mandava executar os estudos preliminares, que serviam de base para o contrato de empreitada. Aprovados os estudos preliminares, partia-se para os estudos definitivos, que deviam conter todas as informações necessárias para a execução das obras, como traçado de linha, custos e especificação dos trabalhos. Todos esses estudos precisavam ser aprovados pelos órgãos governamentais dentro de um prazo determinado, para que a concessão não fosse anulada.

O acervo reunido pelo Arquivo do Estado de São Paulo apresenta um grande número de solicitações de concessão, muitas das quais careciam de garantias de que o empreendimento fosse viável, enquanto outras diziam respeito a trechos que tinham a finalidade única de dar a alguns fazendeiros ou empresas acesso às principais ferrovias do estado. Há um número igualmente significativo de pedidos de subvenção, de pareceres, de alteração de contratos e normas legais, e até de projetos de construção de túneis submarinos e transporte por cabos aéreos. A documentação contempla ainda projetos de eletrificação de linhas férreas, de recuperação e encampação de ferrovias, propostas de organização de um centro de ensino profissionalizante para os ferroviários, além de estudos sobre a concorrência das rodovias, valor das tarifas e a implantação de um serviço de metrô, visando atender o transporte de passageiros na região metropolitana de São Paulo em 1956. Ao lado dos estudos, aparecem documentos com registros de momentos marcantes que

tiveram impacto no tráfego ferroviário, como greves, epidemias e revoluções (GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO, S/D).

3.3 Museu Ferroviário Regional de Bauru

Já a trajetória do Museu Ferroviário Regional de Bauru começa com a publicação da Lei nº 1445, em 11 de junho de 1969, que o institui como uma entidade da Prefeitura Municipal. Entretanto, foi fundado de fato somente em agosto de 1989, vinculado à Secretaria Municipal de Cultura de Bauru (GOMES; OLIVEIRA, 2019).

Em um documento produzido pela Casa da Cultura, no ano de 1985, abordando a política cultural que seria implementada pela mesma, estava prevista a criação do Arquivo Público Histórico Municipal. O arquivo teria como objetivo organizar e preservar a documentação oficial do município, onde seria incluído os acervos documentais ferroviários existentes na cidade, sinalizando uma preocupação por parte da gestão em preservação documental. Contudo, no ano de inauguração do Museu e também concluída a administração municipal, a proposta não tinha sido enviada ao legislativo, nem mesmo implantada. Segundo Losnak (2018) não se conseguiu dar continuidade à proposta em virtude do término do governo, não sendo levada adiante pela administração que assumiu em seguida.

Foi somente em 1992, num esforço pessoal do Professor João Francisco Tidei de Lima, da Universidade Estadual Paulista (UNESP) e com o apoio da mesma, que foi recolhido um volume significativo de documentação que tinha sido abandonada nos prédios do escritório, em Bauru. Foi criado, então, o Centro de Memória Regional, a partir do convênio entre a UNESP e a Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA), vinculado ao Centro de Documentação e Memória da UNESP (CEDEM). O Centro de Memória Regional UNESP/RFFSA passou a ocupar uma ala de prédios dos escritórios da Estrada de Ferro Noroeste Brasil (NOB), onde funciona o MFRB em Bauru. E tinha como objetivos conservar, sistematizar, gerenciar e difundir a antiga documentação da NOB, bem como as de outros acervos e fundos documentais, posteriormente anexados (OLIVEIRA, 2011).

O acervo documental presente no Museu é composto por documentos administrativos e pessoais, relatórios, projetos arquitetônicos e de engenharia de construção ferroviária, fotografias e outros, encontrando-se catalogados e disponíveis para pesquisa. Junto a eles, pode-se encontrar também o arquivo contendo os

processos do CODEPAC, uma pequena biblioteca temática, arquivos do SPI regional – Serviço de Proteção ao Índio, e ainda a Coleção Professor Álvaro José de Souza (GOMES; OLIVEIRA, 2019).

Em 2017, o museu foi contemplado com o projeto “Preservação e informatização do acervo museológico do Museu Ferroviário Regional de Bauru”, como primeiro colocado no Edital de Preservação de Acervos Museológicos no Programa de Ação Cultural (ProAC) do Governo do Estado de São Paulo, dando origem a Central de Digitalização e Informatização do MFRB. O objetivo era digitalizar cerca de 5 mil documentos entre fotografias, mapas e relatórios sobre a história da ferrovia em Bauru e região. A plataforma do projeto pode ser acessada através de computadores, celulares, tablets ou qualquer outro dispositivo móvel. Desta maneira, os documentos disponibilizados poderão ser acessados por estudantes, pesquisadores e pessoas interessadas na história ferroviária⁸.

Os resultados da pesquisa realizada por Losnak (2018) nos municípios paulistas por meio dos Indicadores Culturais do IBGE mostram que dos 645 municípios, 108 possuem conselhos de preservação, representando 16,74% do total. Entretanto, se levarmos em conta o desempenho destes, os dados demonstram que 28 não se reuniram nem uma vez nos 12 meses anteriores à realização da pesquisa. Isso significa que 25% dos conselhos do estado, por alguma razão, não se encontram em funcionamento de forma efetiva. Esses índices demonstram que as políticas públicas de patrimônio, ainda que sistematizadas pelo Governo Federal por meio do PNC, são muito pouco praticadas, talvez pela compreensão, por meio do senso comum, de que as políticas culturais não são prioritárias e tão essenciais como educação e saúde.

Sobre as influências de órgãos de instâncias superiores na construção da política local, é possível constatar que as ações no âmbito federal se limitaram à atuação do PRESERFE na criação do museu local. Nenhum estudo de tombamento foi realizado pelo Iphan na cidade. No âmbito estadual, o Condephaat iniciou estudos de tombamento na cidade de Bauru em 1992, fato que também estimulou a criação do CODEPAC no mesmo ano. Mesmo assim, não houve por parte do órgão ou mesmo

⁸ Informações a respeito do Acervo Digital e do projeto “Preservação e informatização do acervo museológico do Museu Ferroviário Regional de Bauru”. Disponível em: http://sites.bauru.sp.gov.br/museuferroviario/acervo_digital.aspx#. Acesso em 30/04/2019.

do Governo do Estado ações planejadas de incentivo à implementação desse mecanismo nas cidades do interior, como houve para a criação de museus. Sem uma política de apoio para que os municípios implementassem ações locais de preservação, restou reivindicar que o Conselho Estadual reconhecesse seu patrimônio local ou partisse para iniciativas próprias (LOSNAK, 2018).

3.4. Museu da Companhia Paulista

A respeito do caso da Biblioteca do Museu da Companhia Paulista, em Jundiaí, no processo de tombamento concluído em 2004, especifica que além do conjunto arquitetônico, integra inicialmente o processo de tombamento o acervo móvel composto por bens de natureza museológica, fotográfica, arquivística e bibliográfica. Contudo, após reunião do Conselho Consultivo do patrimônio cultural, o conselho votou por unanimidade pelo tombamento apenas do conjunto de edificações (IPHAN, 2001).

Já o município de Jundiaí, através da Secretaria Municipal de Educação, Cultura e Esportes informa que, embora não tenham sido formalmente designados pela guarda do patrimônio do museu, estariam cuidando do museu da melhor forma possível, porém, a Prefeitura do Município era apenas o responsável informal pelo acervo do museu e da biblioteca (IPHAN, 2001, p. 208).

Posteriormente, em 2005, a Procuradoria da República do município de Campinas encaminhou ao IPHAN uma solicitação de reapreciação do valor histórico para eventual tombamento, alegando que o acervo móvel da Companhia Paulista seria de interesse público. Em resposta, a chefe da divisão técnica da época Marly Rodrigues escreveu um parecer enfatizando a noção de que a junção de bens móveis ao bem imóvel reforçaria, de fato, a construção da memória. Mas por um descuido arquivístico, juntaram-se documentos de inúmeras empresas compondo uma massa ainda não identificada e, portanto, sem qualquer sentido ou valor documental (IPHAN, 2001).

Já o processo de tombamento do órgão estadual de preservação, CONDEPHAAT, iniciado em 1997, alusivo ao “Estudo de Tombamento do Conjunto e Equipamentos das Oficinas da Companhia Paulista”, pelo título, nota-se que os bens móveis estão incluídos nesse processo de tombamento, o que elimina possíveis

discordâncias presentes no processo do IPHAN. Contudo, tal processo ainda não foi concluído, estando há mais de 10 anos em tramitação.

Conforme Bartcus (2012), após vistoria realizada pelo Arquivo do Estado em 1999, constatou-se uma situação precária em que o arquivo da FEPASA se encontrava péssimo estado de conservação, diante disso, foi solicitada uma série de requisitos para a preservação do mesmo:

1. Providências urgentes para preservação e organização dos acervos museológico, bibliográfico e arquivístico armazenados no local;
2. Informações sobre os acordos assinados entre os Governos paulista e federal por ocasião do processo de concessão das linhas da FEPASA à iniciativa particular;
3. Esclarecimentos sobre as providências que estão sendo tomadas quanto a transferências dos acervos [...].
4. Informações sobre a que setores caberá a responsabilidade sobre os citados acervos (CONDEPHAAT, 1997).

Além disso, por meio desse ofício, o CONDEPHAAT informou à RFFSA que sendo a proprietária legal na época, tinha responsabilidade pela integridade desse acervo. O CONDEPHAAT apontou que todas as propostas sugeridas não foram realizadas, inviabilizando que o estudo de tombamento pudesse continuar por parte daquele Conselho e sugeriu que os responsáveis fossem notificados. Outro ponto conflitante desse processo é a participação do Arquivo Público do Estado de São Paulo (APESP). Justamente por se tratar de um complexo que abriga um acervo museológico, bibliográfico e arquivístico, a opinião do Arquivo sobre o processo de tombamento era essencial, entretanto, os profissionais do Arquivo do Estado não recomendam o tombamento do mesmo (BARTCUS, 2012).

3.5. Conclusão do capítulo

O objetivo deste capítulo foi trazer apenas os itens mais relevantes do acervo do MCP e seus contrastes com outros acervos (trataremos disto com mais detalhes no próximo capítulo). Logo, os casos tratados afirmam que a legislação atual que paira sobre os acervos documentais gera uma preocupação quanto à segurança e conservação dos conjuntos. Em Bauru e Jundiaí, o ato de repassar ao órgão responsável, seja o IPHAN, a Prefeitura ou até mesmo a próxima gestão, uma quantidade volumosa de documentos, sobre os quais não há conhecimento exato e não inventariados adequadamente, impossibilita ações mais eficazes de preservação e configura um dos eixos centrais do problema dessa dissertação: de quem é a custódia desses acervos?

A legislação existente não atinge, em alguns aspectos, as empresas públicas e privadas, a respeito do tratamento do patrimônio documental, apesar da mesma ter declarado um número significativo de arquivos, regularizado e aplicado princípios arquivísticos. Quando se vê em meio a conflitos entre os agentes preservacionistas, mostra-se pouco clara e com uma viabilidade de execução ineficaz. A ausência de uma política pública arquivística eficaz em nível nacional torna-se evidente ao se tomar como base as dificuldades estruturais nos casos do Estado de São Paulo (GOMES; OLIVEIRA, 2020).

Como visto, no APESP existem diversos documentos que atestam a formação do acervo e organização, como termos de recolhimentos. E o material está adequadamente acondicionado, organizado e disponível para consulta. Entretanto, a salvaguarda realizada pelo Arquivo do Estado de São Paulo não representa as condições do tratamento documental no estado, e entra em contraste com os outros acervos em pontos fundamentais como: organização, gestão e legalização.

No acervo de Bauru, apesar de prevista a criação de um Arquivo Público e Histórico Municipal, a proposta nunca chegou a ser enviada ao legislativo, nem mesmo implantada. Losnak (2018) afirma que a proposta não teve continuidade devido ao término da gestão vigente na prefeitura, não sendo levada adiante pela administração que assumiu em seguida. Somente após um esforço pessoal do Professor João Francisco Tidei de Lima, da UNESP, que a documentação abandonada foi recolhida e acumulada no então Centro de Memória Regional.

Os órgãos de preservação procuraram contribuir e fornecer apoio técnico no trato com o acervo e em sua organização. Contudo, o problema que se apresenta é maior, já que se relaciona com questões mais amplas, como a falta de uma política patrimonial que está intrinsecamente associada a definição da custódia desses acervos; ao longo de sua trajetória há várias competências sem ter, no entanto, quem oficialmente seja responsabilizado pelo mesmo.

Esse capítulo buscou identificar quais as características das políticas públicas de proteção no Estado de São Paulo e seus pormenores: como, onde e quando foram disseminadas pelo interior do estado. Identificamos o histórico recente dessas políticas públicas de proteção e, em casos específicos, os principais mecanismos de proteção e sua distribuição em municípios paulistas. Buscamos esclarecer um dos objetivos gerais desse trabalho que é verificar a existência de uma legislação em nível

municipal, estadual e federal na época da reunião do objeto, o Acervo da Biblioteca do MCP, e a sua efetivação em acervos de empresas.

Os programas preservacionistas são interpretados neste trabalho como ponto chave na atuação da Rede Ferroviária no que se refere ao legado do patrimônio, visto que a partir de então a empresa assume uma postura diferenciada no campo da preservação, pois implanta uma rotina sistemática e colabora na elaboração de diretrizes e orientações no cuidado com o passado. Contudo, sobre as influências de órgãos de instâncias superiores na construção da política local, é possível constatar que as ações no âmbito federal se limitaram à atuação do PRESERFE na criação do museu local. No caso do município de Bauru, não houve por parte do órgão ou mesmo do Governo do Estado ações planejadas de incentivo à implementação desse mecanismo nas cidades do interior, como houve para a criação de museus. A seguir, entraremos nos pormenores do acervo localizado no município de Jundiaí.

Levando em consideração as legislações tratadas no segundo capítulo e os acervos referidos, a solução caminha para uma gestão integrada e cooperativa: a colaboração biblioteca-arquivo-museu. Essa estrutura pode se manifestar nas mais diversas esferas e profundidades, como por exemplo: o Museu da Companhia Paulista, que se localiza no complexo FEPASA, tombado em nível nacional (IPHAN, 2001), e contém uma Biblioteca e Museu. O complexo FEPASA também possui um centro de memória e documentação voltado para a história do município. Ou seja, é possível um modelo de gestão integrando um patrimônio arquitetônico, um museu, uma biblioteca e um arquivo com uma estrutura administrativa comum, a prefeitura de Jundiaí. A gestão integrada é uma estratégia de colaboração que traz benefícios aos usuários, aos profissionais e enriquece a instituição, entretanto, esse ideal não ocorreu até o presente momento, e segue como sugestão.

4 DETALHAMENTO DE HISTÓRICO E FORMAÇÃO DO ACERVO DO MCP

Este capítulo tem como objetivo o detalhamento da formação do acervo documental do Museu da Companhia Paulista. Num primeiro momento, apresentamos as metodologias utilizadas no desenvolvimento da pesquisa, como a história oral, visitas técnicas, e o detalhamento livro a livro, já iniciado na iniciação científica e que teve continuidade durante a evolução desta dissertação.

Nesse processo de histórico será identificado como se criou o Museu da Companhia Paulista dentro do processo federal até os dias atuais, quando houve um desmembramento do acervo por conta do DNIT. O iconográfico foi para o Arquivo do Estado e bibliográfico e documental para a biblioteca do Museu da Companhia Paulista. Recuperando momentos dos capítulos anteriores, pretendemos mostrar diversas ações (como as recuperações do PRESERVE e PRESERFE) e sua ligação com a legislação a respeito do patrimônio, e se essa legislação atinge ao objeto da guarda de objetos e documentações.

4.1 Condições históricas de constituição do acervo

Este item traz o trabalho de análise elaborado a partir das transcrições das entrevistas coletadas com as pessoas que estiveram - ou ainda estão - ligadas ao MCP, desde trabalhadores até gestores da área de patrimônio. Juntamente com as análises a respeito de políticas públicas, a ideia é possibilitar a verificação na prática de um espaço de memórias como o MCP, como um local de conflitos e disputas de ordem política. As narrativas em questão reforçam aquilo que aparece nos processos, ou seja, que o controle do patrimônio gerou atritos entre a Prefeitura de Jundiaí e os antigos trabalhadores que, atualmente, não possuem participação efetiva na gestão do museu, mas que foram essenciais no processo de reabertura do mesmo.

Outro ponto relevante no que diz respeito a entrevistas dos gestores do município e também do estado, é a questão de como esses representantes encaram a política cultural do país. Justamente por serem atuantes na administração pública, apresentam uma opinião tendenciosa, e tivemos que estabelecer contatos inúmeras vezes a fim de explicar a intenção do projeto de forma detalhada.

É preciso contextualizar o processo de extinção da Rede Ferroviária Federal, que teve início em 1990, quando o Brasil reedita o Programa Nacional de Desestatização (PND), dentro do projeto neoliberal da gestão do então presidente

Fernando Collor de Mello. Com sua política de Estado Mínimo determinou a inserção da RFFSA no PND em 1992.

A empresa possuía uma malha de 21.993 quilômetros e atendia a 18 estados da Federação, seu patrimônio estava avaliado em 14 bilhões de dólares. O Conselho Nacional de Desestatização (CND) aprovou as diretrizes que incluíam: a divisão da RFFSA dedicadas ao transporte de carga, transferência da posse dos ativos operacionais que compõem a malha por arrendamento, com opção de compra e venda, a criação de um órgão governamental normalizador e judicante, com poderes para controlar abusos de poder econômico e solucionar conflitos entre empresa e seus usuários, entre outros (PARADELA, 1998).

Lucina Matos (2010) elaborou um estudo sobre duas entidades de preservação ferroviária do Rio de Janeiro (Associação Fluminense de preservação Ferroviária e Movimento de Preservação Ferroviária) e verificou que com a extinção da RFFSA houve um incentivo à criação de entidades semelhantes a essas no Brasil, a partir da justificativa de que a privatização intensifica a perda da memória ferroviária. Essas entidades, em sua maioria, procuravam recuperar vagões e locomotivas, restaurar trens turísticos, publicar livros e etc. O principal objetivo dessas instituições é o de resgatar o passado e afirmar a importância que as ferrovias tiveram para o desenvolvimento econômico do país.

Na tabela vista no capítulo anterior, verificou-se a existência da Associação de Preservação da Memória da Companhia Paulista (APMCP), em Jundiaí. A criação desta Associação enquadra-se no período (já citado anteriormente) de reestruturação do museu, que aconteceu a partir do ano de 1995, ainda que o nascimento da mesma tenha se dado oficialmente no ano de 2000 (BARTCUS, 2012). Em estudo posterior, Matos (2015) volta a registrar o surgimento de 15 grupos entre 2000 e 2015, momento em que o IPHAN foi instituído como responsável pela memória ferroviária. Após a década de 90 o destaque da sessão preservacionista é notável.

A APMCP foi essencial na trajetória de consolidação do museu e teve participação direta no processo de reabertura. Na ata de fundação fica clara a situação complicada que se formou no período após a privatização da FEPASA:

Os prédios pertencem à Companhia Paulista de Administração de Ativos e os mobiliários e documentações pertencem à Rede Ferroviária Federal S/A, enquanto que a responsabilidade sobre o Museu da Companhia Paulista é do PRBC – Programa de Recuperação de Bens Culturais, ligados ao Governo

Estadual e administrado pelo Senhor Secretário de Recuperação de Bens Culturais, Doutor Emanuel Von Lauenstein Massarani (BARTCUS, 2012, p. 107).

A partir deste trecho retirado da ata de fundação, percebe-se a confusão gerada após o processo de privatização, formando-se um quadro calamitoso. Cada parte do complexo estava aos cuidados de diferentes gestores, ou seja, os prédios pertenciam ainda à Companhia Paulista, o acervo móvel (objetos tridimensionais e acervos documentais) eram mantidos pela RFFSA, e o museu estava a cargo do Programa de Recuperação de Bens Culturais. É interessante constatar que os documentos que fazem parte do acervo da BMCP foram pensados de maneira segregada ao museu. E essa situação veio a colaborar para a falta de organização que se deu no espaço.

Nos anos 2000 o museu é assumido por ex-ferroviários, por meio da APMCP, criada justamente para assegurar a preservação do museu antes de se iniciar o processo de tombamento. A associação não permaneceu atuante no museu por muito tempo, revelando um dos principais conflitos do período, entre os ferroviários e a prefeitura. Após a compra do Complexo pela Secretaria da Educação, no ano de 2001, houve a retirada dos ferroviários e a colocação de funcionários municipais (BARTCUS, 2012).

Posteriormente, publicações (SANTOS, 2006, 2007) trazem à tona um dos focos principais da APMCP que é o da memória ferroviária, ou melhor dizendo, a manutenção de uma memória de ex-ferroviários. Esse termo é largamente utilizado nos trabalhos acadêmicos que crescem consideravelmente e, também, pelos próprios órgãos de preservação.

4.2. Biblioteca do Museu da Companhia Paulista e seu Desmembramento – Detalhamento livro a livro

Para a construção da história, o primeiro passo é a seleção das fontes de pesquisa. Le Goff (2012) faz uma distinção entre as fontes (documentos e monumentos): os monumentos tradicionalmente seriam as heranças do passado e têm como característica a ligação com o poder de perpetuação de determinadas sociedades históricas. Os documentos seriam escolhas do historiador, têm o poder de prova e uma objetividade que se opõem à intencionalidade do monumento. Lembrando que o conceito de documento, como foi dito no início, abrange tanto o escrito quanto o transmitido pelo som, imagem e ainda os objetos tridimensionais.

Mas, diante de tal documento cabe ao historiador uma operação fundamental: a crítica. Compreendendo que o documento é um produto de uma sociedade, ele também está inserido em relações de poder. Não existe documento neutro. Logo, a tarefa do historiador é questionar os registros que reúne, em qualquer suporte, buscando compreender quem o produziu, em que contexto, para que fins.

O primeiro ponto a ser destacado a respeito do detalhamento livro a livro, foi discriminar o volume do que seriam documentos de arquivo, dos bibliográficos.

Figura 2 – Gráfico A



FONTE: (GOMES, 2020; RFFSA, 2007)

No gráfico A é importante apontar a predominância dos documentos de arquivo. Na pesquisa, foram identificados presença consistente de: atas, periódicos, relatórios, legislação, boletins, fichas catalográficas, registro de acervos, mapas entre outros.

Documentos Arquivísticos só podem ser assim denominados se formarem conjuntos que reflitam os conteúdos decorrentes do funcionamento de uma entidade no exercício de suas funções. Esse conceito reflete que o documento seja acumulado numa lógica que espelha o contexto da sua própria produção, conseqüentemente, revela o contexto dos objetivos a que se propõem as entidades. É nesse sentido que a identificação de procedência é orgânica, porque guardam entre si as relações que se formam entre as atribuições, competências, funções e atividades das entidades. Documentos que constituem a principal fonte de pesquisa para a escrita da história tiverem guardado o seu contexto de produção e a lógica sob a qual foram acumulados,

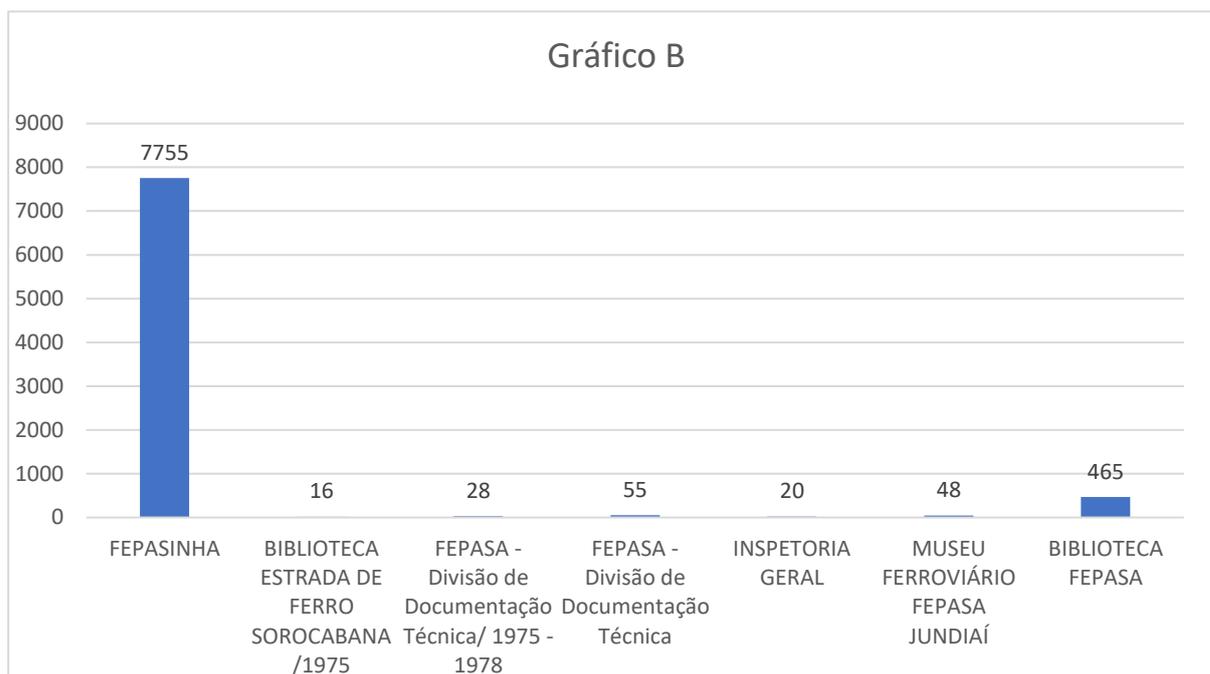
oferecem ao historiador o máximo de sentido e a maior clareza para que seja feita a sua crítica (GOULART, 2005).

O interessante é que mesmo que os documentos de arquivo representam 95% do total (10.027 registrados no total dessa pesquisa), 481 desses documentos identificados tiveram origem em bibliotecas (Biblioteca Fepasa e Biblioteca Estrada de Ferro Sorocabana) e 2.271 documentos estavam reunidos na BMCP em 2018. Ou seja, 2.752 dos itens identificados (o que representa 18% do total), tiveram acondicionamento adequado para livros, enquanto estes representam apenas 5% do total.

Entretanto, os documentos arquivísticos que estavam reunidos em arquivos ou centros de documentação (Fepasinha, Divisão de Documentação Técnica – FEPASA, Inspeção Geral e etc.), não necessariamente apresentaram acondicionamento adequado.

Segundo a responsável pela biblioteca no ano de 2018, Leticia Schoenmaker, a Biblioteca FEPASA recebeu de maneira parcial o acervo de bibliotecas que a empresa incorporou como a Estrada de Ferro Araraquara, Companhia Mogiana, Companhia Paulista, Estrada de Ferro Sorocabana e uma parte do fundo da RFFSA. De modo que a maior parte do acervo da BMCP é formado por transferências de outras bibliotecas (como pode ser visto na Figura 3) e de algumas doações individuais. Leticia mencionou ainda que tanto a Sorocabana como a FEPASA (que compõem a maior parte do acervo) também possuíam bibliotecas para funcionários e, por isso, além de documentos, foram identificados outros tipos de publicações como romances, quadrinhos, livros de história e etc., que remetem à área da biblioteconomia (SCHOENMAKER, 2018).

Figura 3 – Gráfico B



Fonte: (GOMES, 2020; RFFSA, 2007)

No gráfico B, o maior destaque vai para os documentos que tiveram origem identificada na chamada Fepasinha. Como já foi dito anteriormente, o levantamento realizado no acervo RFFSA (Fepasinha) foi quantitativo e realizado pelo APESP por exigência judicial, já que o montante seria transferido para o mesmo. Posteriormente, a transferência para o Arquivo do Estado ocorreu apenas com o acervo iconográfico. Em relação aos demais documentos de arquivo, não se tem informações.

Além disso, houve uma parcela dos documentos (3%) catalogados que não estavam disponíveis para consulta e identificação de histórico. Devido às condições precárias de alguns acervos, o manuseio é dificultado e mais demorado, exigindo desta pesquisadora um treinamento de manuseio e conservação, como também demandou muito mais tempo que o esperado. A título de exemplo, apenas o levantamento do conjunto bibliográfico da MCP (conforme dito anteriormente, foram estimados a média de 10 mil títulos) iniciada em junho de 2010, encerrou-se somente em 2012; e o levantamento realizado em 2018 também levou a média de 1 ano para a conclusão. Isto porque, além de uma simples contagem, envolve descrição de conteúdo (tipo, origem, datação e etc.).

Outro ponto muito relevante a respeito das informações sistematizadas pela planilha, é a não existência de um inventário de documentos, listagem patrimonial, ou qualquer outro instrumento que registre o que foi incluído ou excluído do acervo, bem

como o que está presente no conjunto em questão; deixando evidente a falta de uma política de formação de acervos a respeito dos critérios que deveriam orientar as atividades de aquisição, preservação e/ou descarte.

É indispensável, em qualquer das instituições de memória, a existência de uma política de formação e desenvolvimento de coleções ou uma política de acervo. Em que pese a diversidade dos materiais que compõem os acervos de bibliotecas, arquivos ou museus, verificamos que, face à impossibilidade de preservarmos todas as obras, documentos e artefatos produzidos pelo homem, a preocupação básica que norteia essas políticas é a mesma: o que devemos preservar para a posteridade? (ALMEIDA, 2016).

Nos arquivos, as legislações que dizem respeito à incorporação de documentos, podem atingir de diversos modos a atuação desses órgãos, portanto, é aconselhado que as instituições de resguardo do patrimônio documental estabeleçam suas próprias ações relativas ao processo de formação de acervo, ainda que orientada pelas políticas públicas. Conseqüentemente, a falta desses instrumentos está inseparavelmente vinculada à gestão do espaço e de quem regra ou deixa de reger tais ferramentas de controle.

Os centros de memória enfrentam dificuldades para criar uma política sistemática de recolhimento de informações e documentos sobre as atividades da organização. É unânime a queixa de gestores de que normas e procedimentos não têm sido formalmente estabelecidos, ou seja, não há rotinas a serem seguidas. Mesmo quando se estabelece um regime de colaboração entre as diversas áreas, a cada mudança de gerência o elo se quebra, interrompendo o processo (CAMARGO; GOULART, 2015).

Paulo Vicentini, diretor do departamento de museus na gestão de 2000 e de 2018, afirma que a documentação foi acumulada através dos anos, sem nenhuma política pública que regule de fato esse acúmulo e que diversas tentativas de catalogação desse acervo foram descontinuadas em outras gestões (VICENTINI, 2018).

Implantar uma política norteadora para a aquisição de documentos significa definir o tipo de patrimônio documental que é de interesse resguardar de acordo com os valores e interesses da instituição de preservação.

De acordo com a entrevista realizada com Leticia Schoenmaker (SCHOENMAKER, 2018), a Biblioteca FEPASA recebeu de maneira parcial o acervo de bibliotecas que a empresa incorporou como a Estrada de Ferro Araraquara, Companhia Mogiana, Companhia Paulista, Estrada de Ferro Sorocabana e uma parte

do fundo da RFFSA. De modo que, a maior parte do conjunto é formado por transferências de outras bibliotecas e de algumas doações individuais. Foi mencionado que tanto a biblioteca Sorocabana como a FEPASA (que compõem a maior parte do acervo visitado em 2018), também possuíam bibliotecas para funcionários e, por esse motivo, além dos documentos de arquivo, há outros tipos de publicações como romances, quadrinhos, livros de história e etc., que remetem à área da biblioteconomia.

O processo de extinção das empresas públicas FEPASA e RFFSA, gerou a incorporação das diversas bibliotecas e a criação de um acervo comum com diversos tipos de documentos, obras literárias, desenhos técnicos, plantas e estudos. Parte dos carimbos registrados na Planilha A da biblioteca FEPASA, fornecem o endereço da rua Barra Funda, que no ano de 1995, passa a ser de posse do estado. Daí, entende-se que nesse momento ocorre a transferência para Jundiaí:

MÁRIO COVAS, Governador do Estado de São Paulo, no uso de suas atribuições legais, Decreta:

Artigo 1º - Fica destinada à Secretaria da Justiça e da Defesa da Cidadania o imóvel pertencente à FEPASA - Ferrovia Paulista S.A., compromissado à Fazenda do Estado de São Paulo, de acordo com o Contrato de Compromisso de Venda e Compra celebrado em 1º de novembro de 1995, cuja aquisição foi autorizada [...] imóvel esse situado no Município de São Paulo, à Rua Barra Funda, nº 930, 1020, 1028, 1030, 1032 e 1038, consistente em um terreno de forma irregular, contendo diversas construções e benfeitorias [...].

Artigo 2º - Este decreto entrará em vigor na data de sua publicação.

Palácio dos Bandeirantes, 1º de abril de 1996 (SÃO PAULO [ESTADO], 1996).

O acervo documental e bibliográfico da FEPASA foi transferido da Barra Funda para galpões. Uma comissão técnica do Arquivo Público do Estado de São Paulo visitou o local em 2001 e relata que a documentação se encontrava espalhada em estantes, armários, caixas e pacotes sem organização em uma situação alarmante, com animais mortos, infiltrações e sujeira. Não havia instrumentos de acesso, nem histórico de registro dos documentos (OLIVEIRA, 2010).

Leticia (SCHOENMAKER, 2018) afirma que a reunião das obras na FEPASA se deu ao longo do tempo, contudo, converteu-se em acervo devido a desestatização da ferrovia, ou seja, nas décadas de 1990 e 2000. Nesse momento o museu se encontrava inserido num conjunto desativado de oficinas que servia de estoque para peças e documentação, sob administração de uma empresa já extinta (RFFSA), de

modo que toda a manutenção do acervo era responsabilidade de um único funcionário (OLIVEIRA, 2010).

Figura 4- “Memória da Ferrovia de SP agoniza em Jundiaí”



Fonte: O Estado de São Paulo, 12/2000

A situação de abandono foi denunciada em diversas reportagens, além dos boletins policiais que relatam sobre o roubo de material. Como será mais profundamente tratado nos processos de tombamentos, nos anos 2000, o museu é assumido por ex-ferroviários, por meio da formação Associação de Preservação da

Memória da Cia Paulista (APMCP), entidade sem fins lucrativos sob a presidência de Eusébio Pereira dos Santos que foi criada justamente para assegurar a preservação do museu antes do processo de tombamento que só foi finalizado em 2004.

Com a extinção do Programa de Bens Culturais, em fevereiro de 2002, encerram os estudos para gestão e preservação destes edifícios, dos objetos e documentos pelo Estado de São Paulo, assim como a colaboração da APMCP. Em 2004, parte do acervo depositado nos galpões foi transferida para outro galpão no bairro do Bom Retiro, sob a responsabilidade da inventariança da RFFSA, mantiveram-se em Jundiaí o acervo de objetos relativos ao Museu Ferroviário e o acervo bibliográfico, documental e cartográfico que compõe a biblioteca do Museu, sob a administração da prefeitura (OLIVEIRA, 2010). Em 2014 o Arquivo Nacional começa um processo de transferência de 2 mil metros lineares de arquivos da Estação da Mooca para o Complexo FEPASA e, segundo Vicentini (2018), nas condições em que a biblioteca está, não há como receber e garantir a sobrevivência dessa documentação.

O Diretor do Departamento de Museus na época dos levantamentos de campo (VICENTINI, 2018) afirmou que o acervo do museu, tanto tridimensional como bibliográfico, não pertence à prefeitura, mas ao Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER)⁹. Vicentini destaca o trabalho do centro de memória de Jundiaí que tem a documentação do período colonial e do período imperial da cidade. Essa documentação é prioridade para o centro de memória, sendo higienizada, organizada e acondicionada de maneira adequada. Enquanto a documentação ferroviária não é incluída nesses cuidados. O diretor justifica que a falta de investimento se deve ao não pertencimento do acervo à cidade, entretanto, ainda no ano de 2018, foram realizadas uma série de medidas paliativas como a higienização do local da BMCP e a dedetização que cessou o movimento de cupins afim de deixar os documentos ao menos estáveis.

⁹ O Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER) foi uma autarquia federal brasileira, existente entre os anos de 1937 e 2001. Sua extinção foi determinada em 2001, em meio ao processo de privatizações, e, conseqüentemente, de criação das Agências Reguladoras, ocorrido durante o governo do ex-presidente Fernando Henrique Cardoso (1995-2002). Suas antigas atribuições foram então transferidas à Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) e ao Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT).

Entretanto, a posição do diretor entrevistado é contrastante com as posições de gestões anteriores. Como será visto no logo adiante neste texto, existe um termo de compromisso emitido no dia 16 de novembro de 2010, firmado entre a coordenadora do museu na época, Karin Bizarro, e a superintendente do IPHAN. Por meio desse acordo, o Museu fica responsável pela realização de serviços de organização arquivística de parte dos remanescentes documentais existentes no acervo, demonstrando um interesse por parte da gestão do museu em assumir a responsabilidade pelo conjunto em questão.

De fato, em 14 de dezembro de 2012, essa documentação saiu do Museu o Solar completamente organizada para uma casa na rua Salvador Fonseca, especialmente preparada para receber o acervo (com *sprinklers* para incêndios, sistemas de alarme, sistema de conservação, ar condicionado, tudo adequado a padrões altos de acondicionamento). Contudo, quatro meses após, já no ano seguinte e em outra gestão municipal, levaram tal acervo para outro prédio no centro da cidade com problemas de alagamento, evidenciando, novamente, a situação de indefinição do acervo e a descontinuidade entre as gestões (VICENTINI, 2018).

4.3. Os processos de tombamento

Neste trecho serão analisados os processos de tombamento que envolvem o Complexo FEPASA (onde estão localizados o MCP e sua Biblioteca), sendo um deles na esfera federal (IPHAN, 2001), e outro na esfera estadual (CONDEPHAAT, 2013). Ambos os processos foram solicitados por organizações civis: na esfera federal a SOAPHA e na esfera estadual movida pela União dos Ferroviários Aposentados – UFA.

Conforme o que já foi tratado anteriormente, a prática de tombamento (que vem sendo desenvolvida desde 1937) tornou-se a forma mais recorrente de preservação no país. Entretanto, apesar de muitos confundirem preservação com tombamento, esses dois conceitos não são sinônimos. Entende-se por preservação qualquer ação do Estado que vise conservar a memória da nação. Enquanto que o tombamento é um instrumento de uma política de preservação (CASTRO, 2009). O tombamento dá ao bem patrimonial o status de “respeitado” a partir do momento que é tombado. Essa prática possui aspectos positivos e também diversas limitações.

Em função, portanto, da natureza conflitante dos interesses em jogo no caso da proteção aos bens imóveis, e do peso dos monumentos no patrimônio histórico e artístico nacional, os processos de tombamento constituem espaços de expressão desses confrontos, onde se podem captar as várias vozes envolvidas na questão da preservação, e sua influência na condução dos processos (FONSECA, 2005, p. 181).

Esses pontos de vistas distintos podem ser vistos não somente no interior dos processos de tombamentos, mas também em outras situações como em entrevistas ou em situações não formalizadas nas falas de pessoas que porventura estiveram ligadas à proteção do museu.

Os processos de tombamento que serão tratados traduzem, de certa forma, ideias gerais sobre como os órgãos em questão pensam a respeito da preservação, ainda que observados conflitos entre os próprios representantes desses órgãos. E também alguns conflitos entre o solicitante e os órgãos, que expressam diferentes sentidos de preservação para os diversos atores sociais.

Para entender os diferentes momentos de cada processo, é necessário salientar duas questões importantes: a primeira delas é o Programa de Recuperação de Bens Culturais (PRBC); e a segunda é como a privatização tornou-se um dos aspectos-chave, já que ela interferiu diretamente na questão do museu (BARTCUS, 2012).

A respeito do PRBC, sabe-se que foi criado na gestão de Mário Covas como governador em 1997. No decreto, é notável que uma das preocupações do PRBC é o resguardo de bens tendo em vista a:

Próxima privatização de empresas estatais, notadamente as dos setores energético e ferroviário, detentoras de valioso patrimônio da memória histórica e tecnológica do País [...] Estimular e promover a preservação de bens históricos, pertencentes às empresas em cujo capital o Estado tenha participação majoritária, a serem privatizadas, notadamente as dos setores energético e ferroviário, com vistas à manutenção da memória histórica e tecnológica do País e ao enriquecimento ou à criação de acervos para Museus e Centros de Documentação. (SÃO PAULO [ESTADO], 1997).

Em 14 de julho de 2004 o IPHAN concluiu o processo de tombamento (IPHAN, 2001) do conjunto de 34 edificações da Companhia Paulista de estradas de Ferro, que mais tarde ficou conhecido como Complexo FEPASA. Esse pedido foi protocolado em outubro de 2000 pela Sociedade Amigos da Preservação do Patrimônio Histórico, Artístico e Arqueológico de Jundiaí (SOAPHA).

Ao emitir o pedido de tombamento, a SOAPHA utilizou argumentos para que este fosse aceito incluindo todo o valor histórico e cultural do acervo móvel e imóvel localizado no complexo. Uma vez que a RFFSA estaria negociando para a venda de edificações a empresas privadas, bem como leilão de peças do acervo.

Embora o pedido tenha sido protocolado pela SOAPHA, muitas outras entidades estiveram envolvidas ao longo do processo, como a APMCP, que já foi tratada anteriormente. Apesar de haver inúmeros agentes preservacionistas envolvidos nesse processo, existe uma característica em comum entre eles: a depredação e ações de vandalismo que o espaço sofreu. Esse cenário é comum não somente em Jundiaí, mas aos bens ferroviários em geral; muitas associações que prezam pela integridade da memória denunciam esse tipo de prática.

A SOAPHA afirma que tais depredações acontecem por descuido da proprietária (RFFSA), e que a mesma não estaria preocupada com a preservação da memória, já que o interesse maior se concentrava no valor de mercado desse acervo. Nesse momento já é possível identificar pontos de conflito. Além disso, entre as próprias entidades existem conflitos. De maneira sutil, a SOAPHA “acusa” a APMCP e a Secretária de Recuperação de Bens Culturais de incompetência em administrar o espaço.

Essas situações evidenciam um embate entre os agentes envolvidos. Esses conflitos podem ser entendidos pela perspectiva de que todos os envolvidos se sentiam, de alguma forma, pertencentes daquele acervo. Apesar de que, essa noção de pertencimento não é legal (noção de propriedade), mas sim social. Essas divergências acontecem também no âmbito interno do processo, alguns técnicos emitem opiniões diversas sobre a melhor maneira de preservar o bem em questão.

4.3.1. Processo de tombamento "Conjunto de edificações da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, município de Jundiaí, estado de São Paulo" - IPHAN

O primeiro parecer foi emitido em março de 2002 por Carlos G. F. Cerqueira demonstrando a importância do acervo. Entretanto, apontou para as dificuldades no tombamento e fez uma ressalva quanto aos bens museológicos, já anunciando as dificuldades com o acervo móvel, incluindo os gastos de manutenção, já que estes exigem uma mão de obra especializada. O autor do parecer alertava que essa grande

quantidade de bens oriundos da ferrovia dificultava a elaboração de inventários e atravancava o trabalho do IPHAN.

A indagação inicial é porque o tombamento do IPHAN inclui ou exclui de sua proteção legal os bens móveis, e o acervo documental e bibliográfico, ou seja, parte do acervo que corresponde ao MCP e a BMCP (objetos deste estudo)? Em 2003, dois anos após a compra do Complexo Fepasa pela prefeitura, o Ministério Público enviou duas notificações: a primeira ao Secretário Municipal de Educação, Cultura e Esportes de Jundiaí para que ficasse alerta sobre a situação em que estava o acervo do museu, e a segunda ao IPHAN para que as providências de acompanhamento da preservação do acervo fossem tomadas. Em resposta, o município de Jundiaí informou que:

Embora não tenhamos sido formalmente designados pela guarda do patrimônio do museu, estamos cuidando do acervo da melhor forma possível. A prefeitura do município de Jundiaí é responsável informalmente pelo patrimônio cultural do museu e da biblioteca. (IPHAN, 2001, p. 208)

Ou seja, o município se exime de obrigações formais para com o acervo, já que este não estava atrelado à compra do Complexo, mas que de maneira informal cuidara do acervo da melhor maneira possível. O arquiteto Mauro Bondi responde em nome do IPHAN, demonstrando a complexidade dessa questão:

Apesar deste edital de notificação ter especificado que, além do conjunto das 34 edificações da Companhia Paulista de Estradas de Ferro integra igualmente o presente tombamento o acervo móvel composto por bens de natureza museológica, fotográfica, arquivística e bibliográfica, durante a reunião do Conselho Consultivo do patrimônio cultural, realizado no Rio de Janeiro em 02/10/2002, este conselho votou por unanimidade, pelo tombamento apenas do conjunto de edificações [...] ficaram excluídos, portanto, do processo de tombamento IPHAN nº 1485-T-01 este acervo móvel (IPHAN, 2001).

Dessa forma, o IPHAN reafirma que o tombamento se restringe ao conjunto edificado. O conselheiro Nestor Goulart complementa dizendo que o acervo não se encontra identificado, impossibilitando o tombamento do acervo museológico e arquivístico. Estendem a questão dizendo que o MCP não possui condições necessárias para abrigar corretamente uma coleção de negativos de vidro, que por decisão é transferida ao APESP¹⁰.

¹⁰ Como já foi dito anteriormente, em estágio realizado pela autora em 2017 através do Projeto Memória Ferroviária, foram realizadas atividades de conservação e identificação de documentos iconográficos no Núcleo de Acervo Iconográfico do APESP. E nessas atividades foram identificados e catalogados em média 1500 negativos em diversos suportes (incluindo vidro) e alguns álbuns fotográficos.

Em 2005 que a Procuradoria da República do município de Campinas encaminhou ao IPHAN uma solicitação de reapreciação do valor histórico e bibliográfico do acervo móvel da CP para eventual tombamento. Alegando que os bens móveis em questão são de interesse público, e ressaltando o fato de que foram excluídos durante reunião do conselho. Marly Rodrigues, chefe da divisão técnica na época, emitiu um parecer se posicionando sobre o tema, enfatizando a ideia de que a junção de bens móveis ao bem imóvel reforça a construção da memória, entretanto, no caso das edificações que compõem o complexo FEPASA, para ela, não existe essa complementação.

Contudo, não são apenas papéis da Paulista; no conjunto, aleatoriamente, por descuido com a memória arquivística, juntaram-se documentos de inúmeras empresas compondo uma massa ainda não identificada e, portanto, sem qualquer sentido ou valor documental (IPHAN, 2001, p. 925).

O fato é que o processo conturbado em que ocorreu a privatização ocasionou uma situação caótica do acervo documental e, dessa forma, o IPHAN não poderia tomar tal acervo. Inserindo então outra questão relevante à Lei nº 11.483/2007 sobre as responsabilidades atribuídas ao IPHAN. Segundo esta, o acervo já estaria sob a proteção da lei, e deveria ser suficiente para a preservação deste acervo.

Considerando a discussão de que a eficiência da lei deve ser indispensável, fato é que, com a criação do Instituto Brasileiro de Museus (IBRAM), em janeiro de 2009, o artigo 9 transfere ao IBRAM:

[...] todos os acervos, as obrigações e os direitos, bem como a gestão orçamentária, financeira e patrimonial, dos recursos destinados às atividades finalísticas e administrativas da Diretoria de Museus e das Unidades Museológicas a que se refere no artigo 7º desta Lei, unidades atualmente integrantes da estrutura básica do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – IPHAN (BRASIL, 2009).

A criação do IBRAM é posterior à lei que transfere ao IPHAN as responsabilidades com o patrimônio da RFFSA. E não ficou previsto em lei que o IBRAM deveria auxiliar o IPHAN na tarefa de preservação dos bens ferroviários, já que, relacionado ao acervo documental e museológico, fica evidente a dificuldade ainda maior na conservação dos mesmos.

Enfim: a quem pertence o acervo das ferrovias em geral? Segundo a Lei 11.483, ao IPHAN, se ele não possui condições de gerenciar os acervos móveis, tudo fica, no mínimo, complexo.

Infelizmente, esse é o inconveniente de se ter acolhido, neste processo de tombamento, a referência à documentação toda ali reunida, entre os elementos merecedores da proteção do Decreto-lei nº 25, sem ter um exame prévio de sua importância. O tombamento, assim, se estende a documentação tanto antiga quanto contemporânea, inclusive a de caráter corrente, quando normalmente estaria sujeita, se submetida aos critérios da moderna arquivística, a uma avaliação que melhor definiria o destino dos documentos, descartes e/ou preservação definitiva (IPHAN, 2001, p. 1693).

De todo modo, o tombamento também não era suficiente para superar as divergências e conflitos no interior da esfera pública (a quem pertencia o bem em questão) com o agravante de vir a sobrecarregar as funções e verbas federais do IPHAN. Nesse processo, são reforçadas questões como: qual o papel da Rede com o IPHAN? Ou então, quais seriam as obrigações da RFFSA com esse acervo? O decreto nº 6.018 define como atribuições do inventariante:

Providenciar o tratamento dos acervos técnicos, bibliográficos, documentais e de pessoal, observadas as normas específicas, transferindo-os, mediante termo próprio, ao Arquivo Nacional ou aos órgãos e entidades que tiverem absorvido as correspondentes atribuições da extinta RFFSA [...] (BRASIL, 2007b).

Ou seja, esse inciso já é suficiente para identificar que também pela lei o inventariante deveria garantir o tratamento dos acervos bem como realizar todo o trabalho de localizá-los e identificá-los. Mas, ainda que aos olhos desta lei, o acervo não pertença ao IPHAN, percebe-se que o órgão esteve presente em decisões importantes de manutenção do acervo.

Posteriormente é firmado em termo de compromisso entre a coordenadora da época do museu, Karin Bizarro, e a superintendente do IPHAN em São Paulo, para a realização dos serviços de organização arquivística dos remanescentes na BMCP.

Por fim, a respeito do processo do IPHAN, ficam evidentes as disputas pelo controle do espaço e o papel do IPHAN de mediador em todas essas questões. Além disso, mesmo que não haja o tombamento do acervo móvel, visto que a prefeitura por muito tempo foi a guardiã informal, o IPHAN realizou, ao longo dos anos, tentativas de preservação e/ou redução de danos. Internamente, a questão que se mostra mais relevante é a de exclusão do acervo móvel do processo.

Sendo assim, seria possível afirmar que a legislação atual possibilita uma segurança quanto à conservação desses bens? Ou então, do pertencimento dos acervos, já que, pela lei vigente, o inventariante possui a obrigação de dar condições técnicas adequadas e tratamento de acervos. Conclui-se que, ao ser repassado de

órgão em órgão, essa quantidade imensa de documentos não identificados, os acervos não inventariados impossibilitam ações mais eficazes de preservação.

4.3.2. Processo de tombamento "Estudo de Tombamento do Conjunto e Equipamentos das Oficinas da Companhia Paulista" - CONDEPHAAT

O processo 36.516, tramitou no CONDEPHAAT, e tem como solicitante a União dos Ferroviários Aposentados de Jundiaí – UFA. Teve início em 1997 e refere-se ao “Estudo de Tombamento do Conjunto e Equipamentos das Oficinas da Companhia Paulista”. Já no título percebemos que os equipamentos estão incluídos no processo de tombamento, eliminando possíveis discordâncias, tal qual se viu no processo do IPHAN. Assim como no processo anterior, a decisão de solicitar o tombamento também partiu de uma associação ligada a ex-ferroviários. Em setembro de 1996, a UFA, representada pelo aposentado Jaime Schenkel, envia uma carta ao CONDEPHAAT solicitando o tombamento do conjunto e de equipamentos. O processo inicia atestando as dificuldades dos bens móveis:

A importância do acervo do Museu da Companhia Paulista, ou melhor dizendo, do Museu Ferroviário da FEPASA, é inegável. Todavia, o tombamento de bens móveis é extremamente problemático e merece um exame criterioso e definição estrita das peças ou conjuntos que se quer valorizar por meio desse instrumento de preservação. (CONDEPHAAT, 1997, p. 115)

Como consideração inicial, é importante observar que esse processo de tombamento irá acompanhar toda a fase de transição das ferrovias paulistas, ou seja, a incorporação da FEPASA a RFFSA e depois sua liquidação. Percebe-se que essa situação administrativa trouxe inúmeros danos aos bens, algo que fica mais evidente nesse processo quando comparado ao anterior.

As denúncias são mais graves e constantes, considerando que no ano de 2001 o contrato de comodato feito entre a Companhia Paulista de Ativos (CPA) e a Secretaria de Bens Culturais, ocorrido em 1999, foi encerrado e, segundo diversas denúncias, a proprietária (CPA) tentou fechar o museu, fazendo com que o Ministério Público iniciasse uma investigação.

Novamente existem conflitos entre os envolvidos, que são praticamente as mesmas entidades do processo anterior. A SOAPHA acusa a Secretaria de Recuperação de Bens Culturais, alegando que ela não é eficaz e que teria sido responsável pela transferência de inúmeros bens do MCP. Por sua vez, a Secretaria

também discorda da maneira como o CONDEPHAAT conduz o tombamento e nega que tenha sido ineficaz, tal como foi acusado (BARTCUS, 2012).

Para dar início a esse confuso processo histórico, a Promotoria de Jundiaí pede à Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da USP um estudo do conjunto, que foi realizado pela Prof^a Dr^a Beatriz Mugayar Kuhl, no ano de 1998. Em um parecer elaborado pela autora (CONDEPHAAT, 1997), ela evidencia a relevância histórica do conjunto, porém atenta para que a fase de privatizações que as companhias ferroviárias estavam passando naquele momento, impossibilitava o gerenciamento do patrimônio, que corria grandes riscos. Além disso, ela ressalta que apesar de o tombamento não ser totalmente eficaz, na falta de uma política de preservação, ele é a única maneira de evitar maiores danos.

Em 1999, Ulpiano Bezerra de Meneses (Vice-Presidente do CONDEPHAAT na época), também emite um ofício com as preocupações dos conselheiros com o acervo, frente às diversas denúncias que vinham sendo feitas. Ele, assim como Kuhl, demonstra insatisfação com a condução do processo de privatização, segundo ele, esse processo foi concluído sem a realização de um inventário do patrimônio histórico ou a realização de qualquer política de preservação do mesmo.

Os órgãos de preservação que não foram ouvidos nesse processo e veem-se hoje privados das informações mais básicas ao seu trabalho de preservação e gerenciamento do patrimônio tombado como, por exemplo, se a responsabilidade por esse patrimônio hoje é da concessionária da RFFSA através da Malha Paulista, ou do Estado de São Paulo, e principalmente, qual será o destino do conjunto desses bens (CONDEPHAAT, 1997, p. 317).

Em vistoria realizada em 1999, foi constatada a situação precária em que o museu e, principalmente, o arquivo da FEPASA se encontravam. Segundo a vistoria, as instalações do arquivo possuíam telhas, forros, esquadrias e vidros quebrados, além de infiltrações e goteiras que prejudicaram o piso e a deterioração dos documentos por falta de higienização e também pela invasão de morcegos, ratos, baratas, pombas e etc., contaminando parte da documentação e levando a perdas irreparáveis. Além disso, é relatado também a falta de organização do acervo bibliográfico e museológico. Com base nessa vistoria, o CONDEPHAAT solicitou que providências urgentes fossem tomadas pela CPA e FERROBAN:

Face ao péssimo estado de conservação em que se encontram as instalações em que se acham depositados os arquivos da FEPASA e a necessidade de preservação dos mesmos, solicitamos:
Providências urgentes para preservação e organização dos acervos museológicos, bibliográficos e arquivísticos armazenados no local;

Informações sobre os acordos assinados entre os Governo Paulista e Federal por ocasião do processo de concessão das linhas da FEPASA à iniciativa particular;
Esclarecimentos sobre as providências que estão sendo tomadas quanto a transferências dos acervos [...];
Informações sobre a que setores caberá a responsabilidade sobre os citados acervos. (CONDEPHAAT, 1997, p. 238).

É observado inúmeras vezes a possibilidade de dispersão de todo o conjunto documental bem como o museológico, caso a RFFSA resolvesse doar parte do acervo do museu para alguma entidade ou leiloar as demais obras, é exigido então providências junto ao Ministério Público Federal.

Vistorias posteriores concluíram algo que nessa altura já não era mais novidade, que se fazia necessário ter uma compreensão do acervo como um todo, e definir qual seria a melhor maneira de organizá-lo, respeitando as regras arquivísticas.

Já no ano de 2001, outro fator nesse processo chama atenção. A RFFSA protocolou um documento contestando o tombamento do acervo arquivístico, pois, segundo ela, essa proteção prejudicaria o processo de liquidação da empresa. E um mês após a Rede emitir esse documento, novas denúncias chegam ao CONDEPHAAT, alegando que a empresa estaria retirando documentos sem a permissão de nenhum órgão. Em resposta, a Rede afirma que estaria retirando somente a documentação referente ao arquivo geral e que estes documentos seriam guardados em um prédio em São Paulo.

A respeito da atuação do Arquivo do Estado de São Paulo (APESP), nesse processo, os profissionais do mesmo não recomendam o tombamento do arquivo. Em parecer emitido pela conselheira Ana Maria de Almeida Camargo:

Não cabe “tombar” documentos de arquivo público. Dispõem eles, a partir da legislação brasileira, de uma série de mecanismos que lhes asseguram conservação adequada. Os mais importantes vêm claramente expressos na Lei n. 8.159, de 8 de janeiro de 1991, que dispõe sobre a política nacional de arquivos públicos e privados: consideram-se permanentes os conjuntos de documentos que devem ser definitivamente preservados; os documentos de valor permanente são inalienáveis e imprescritíveis; fica sujeito a responsabilidade penal, civil e administrativa aquele que desfigurar ou destruir documentos de valor permanente (CONDEPHAAT, 1997, p. 1132).

Ela ainda coloca como tarefa do Arquivo Nacional a realização de um diagnóstico da situação dos documentos, mas de forma que eles pudessem ser analisados juntamente com outros exemplares de diferentes municípios do estado, para que pudesse ser elaborado um plano de longo prazo.

Nesse processo então, constata-se que, apesar de proposto o tombamento de edificações e dos equipamentos, o que se percebe é que os assuntos versam sobre denúncias, vistorias, abaixo-assinados, porém, pouco se fala sobre o tombamento propriamente dito.

Ao observar ambos os processos, percebe-se que os órgãos de proteção, muitas vezes, são taxados de vilão em situações que não foram de fato causadas por eles e que, sem recursos, não poderiam fazer mais:

Ademais, julgamos extremamente perversa a conjuntura atual, que tem transformado o órgão de preservação no vilão – é moroso, é ineficiente etc., no entanto, conhecem-se as condições estruturais e financeiras? – e o proprietário do patrimônio cultural na vítima – arca com o ônus da preservação do bem tombado, mas, não é obrigação de todo proprietário zelar por seu patrimônio? (CONDEPHAAT, 1997, p. 258).

As dificuldades partem sempre de duas razões: a) o desconhecimento e a desorganização do acervo; b) existe uma questão problemática de gestão e impasses administrativos (questões essas que continuam nas próximas gestões, como veremos no item a seguir) ocasionados pela liquidação da RFFSA e que gerou muitas dúvidas quanto “ao que é de quem” apontados pelos técnicos dos processos.

Atualmente, o museu está mais protegido, sob a administração da prefeitura que garante o seu funcionamento. Muito embora, ainda existam inúmeras coisas a serem feitas, tais como um plano diretor, o término da organização do restante do acervo ainda presente na BMCP (atualmente só se encontram na biblioteca os documentos com suporte bibliográfico). O panorama geral é bem menos caótico do que relatado nesses processos, e é evidente que as denúncias e mobilizações das organizações foram cruciais no contexto de acúmulo do acervo.

Os processos em questão têm focos principais diferentes. No processo federal, por ter seu início posterior, observa-se que o conflito principal é a questão do estudo de tombamento do acervo móvel. O IPHAN esbarrou em várias dificuldades quanto ao tratamento desses bens móveis. Com a lei da inventariança (2007) a tensão aumentou, já que o IPHAN passou a ser responsável por algo que não tinha conhecimento e muito menos condições de inventariar sozinho. A RFFSA passa a ser, em partes, culpada pelo descaso com que tratou esses bens.

Já no processo estadual, a problemática central é a questão do vandalismo e a possibilidade da perda. Nesse caso, considerando que o processo se inicia em 1997,

o foco justifica-se a partir do seu contexto de início da privatização. Pelo exposto, considera-se que a proteção ao patrimônio ferroviário precisa de um trabalho de longo prazo que perpassa pelos diversos agentes, tanto na esfera pública quanto na esfera privada. Além disso, é também necessária a efetivação de uma política pública de preservação (que, apesar de existente, por diversas vezes se mostrou ineficaz na prática), algo mais completo do que um tombamento isolado. Isso porque o que vem desaparecendo diariamente, não é apenas a estrutura física do Complexo FEPASA, mas sim um acervo arquivístico e museológico muito relevante e muito mais complexo.

Percebe-se que parte das dúvidas a respeito do acervo em questão se dá pela lacuna entre a união do acervo documental que incorporava diversas bibliotecas ferroviárias, ocorrida na década de 90; o processo de tombamento do Complexo finalizado no ano de 2004; e a Lei nº 11.483 de 31 de maio de 2007, referente à responsabilização do IPHAN pelo patrimônio ferroviário. Mesmo após todos esses processos abordando a mesma temática, segue a dúvida sobre a quem pertence esse acervo.

Em um balanço das gestões apontadas, a ação do poder municipal, ao longo dos anos, se mostra descontinuada, de modo que a troca de gestão interferiu em muitas políticas que tiveram início e foram interrompidas, seja das associações ou dos diretores. Cabe ressaltar também o contraste entre o período mais recente, em que Paulo Vicentini responde pelo Museu da Companhia Paulista mesmo sendo Diretor do Departamento de Museus, o que inclui outros museus da cidade, e períodos anteriores, em que Karin Bizarro, então Diretora do Complexo FEPASA, geria o museu.

As ações durante o período anterior, quando o diretor Paulo Vicentini (em 2000)¹¹ conduzia o museu, apontam para um interesse pela realização de serviços de organização arquivística dos remanescentes documentais, demonstrando intenção por parte da gestão do museu em assumir a responsabilidade pelo conjunto em questão, entretanto, não foram realizadas de fato atividades de higienização, organização ou acondicionamento.

¹¹ Paulo Vicentini dirigiu os museus de Jundiaí em 2 gestões municipais, a primeira em 2000, e a segunda a partir de 2018.

Já no período seguinte, em que o diretor do departamento de museus responde pelo mesmo (em 2018), há uma descontinuidade em projetos com esse perfil, associada à não responsabilidade legal da administração municipal para com a documentação, em função do cumprimento de normas que não permitem investimentos em fundos que não são do município, podendo ser atrelados à lei de responsabilidade fiscal. Mesmo sem o interesse oficial em gerir essa documentação até que a situação seja regularizada, foram realizados serviços para a estabilização do acervo, como a dedetização para cessar o movimento de cupins e a higienização de alguns materiais.

Portanto, nota-se que as formas de administração variam de acordo com a gestão, e não dependem necessariamente da prefeitura ou de uma legislação específica que obrigue os gestores a conduzirem de uma determinada forma. Como exemplo, o material consultado no Arquivo do Estado em 2012 estava depositado, até 2001, no MCP, em Jundiaí, e foi identificado durante visita técnica do Arquivo do Estado, em 2001 (CRUZ, 2001). Segundo informações da diretora na época do MCP, Karen Bizarro, confirmada pelo diretor do Arquivo do Estado, Carlos Bacellar, estes negativos foram retirados em 2004 e levados para o APESP, onde foram restaurados e guardados. Apesar dos bons resultados em prol da preservação da documentação, as condições de retirada foram irregulares e sem qualquer aparato da lei.

A existência de um centro de documentação que detém arquivos do período colonial e imperial da cidade, desde cartas de data até atas da câmara municipal, livros de escravos entre outros, plenamente organizados, higienizados e abertos ao público e pesquisadores, demonstra que o município contém uma estrutura preparada para lidar com documentos de época. De modo que as pendências referentes à BMCP podem ser relacionadas à gestão. Logo, sem um responsável de fato pela preservação do patrimônio documental e tridimensional no período em questão, o mesmo se vê no meio dos conflitos entre os agentes preservacionistas e sem a manutenção adequada. Em meio a esse impasse administrativo, as diversas metodologias adotadas para organização do acervo acabaram sem continuidade e resultando num acervo documental precário.

4.4. Desmembramento do acervo

A respeito do desmembramento do acervo em questão, em primeiro de outubro de 2019, foi realizada uma visita técnica ao acervo do DNIT. Nessa visita foi entrevistado Rafael Tassi, chefe da seção de classificação da PHASES (empresa que ganhou a licitação para organização desse acervo) e também exerce a função de coordenador geral da parte técnica.

Tassi afirma que a parte do acervo que corresponde às transferências de Jundiaí representa, em média 8% do total do acervo que se encontra no DNIT. O acervo do DNIT se localiza no chamado “almoxarifado da Lapa”, na Av. Raimundo Pereira de Magalhães 902, em São Paulo (MINISTÉRIO DO TRANSPORTE; SÃO PAULO (ESTADO), 2018). Na visita, identificou-se que cerca de 90% da documentação é proveniente da FEPASA e somente 10% trata do trecho Santos – Jundiaí. Existe também uma pequena parcela com origem na Noroeste do Brasil, empresa administrada pela Santos – Jundiaí na década de 1970 até o começo de 1980.

Inúmeras tipologias foram identificadas, então foi criado um plano de classificação individual para o acervo do DNIT, seguindo as orientações do CONARQ. A maioria da documentação numa classificação inicial é oriunda das “atividade-meio”, ou seja, documentação pessoal, financeira, administrativa, aquisição, processos e etc. Enquanto 95% do acervo transferido da BMCP é o que chamaram de “atividade-fim”, que são os relatórios anuais e material de pesquisa consideradas relevantes, e que se pretende disponibilizar para consulta organizadas por index. O pesquisador tem a possibilidade de buscar o assunto selecionado, já que toda documentação presente está sendo indexada.

No edital de autoria da Inventariança da Extinta Rede Ferroviária Federal S. A., através do ministério do transporte, na sessão de 25 de junho de 2018, foi registrada uma licitação:

O objeto da presente licitação é a escolha da proposta mais vantajosa para a contratação de Serviços Técnicos Auxiliares em Organização de Acervo Documental Arquivístico, contemplando o transporte do acervo entre instalações da Contratante, com desmontagem das estantes de aço na origem e montagem no destino, com execução mediante o regime de empreitada por preço global, para atender a Inventariança da extinta Rede Ferroviária Federal S/A, de acordo com a legislação e normas em vigor, conforme condições, quantidades e exigências estabelecidas neste Edital e

seus anexos (MINISTÉRIO DO TRANSPORTE; SÃO PAULO (ESTADO), 2018, p. 1).

O edital também procura especificar a metodologia e tratamento orientado pelo governo que consiste em: identificação e organização dos Acervos Arquivísticos com aplicação do Código de Classificação de Documentos de Arquivo e da Tabela Básica de Temporalidade¹² e Destinação de Documentos de Arquivo relativos à atividade-meio aprovados pelo CONARQ; levantamento das funções desempenhadas pelos órgãos produtores dos acervos documentais; utilização de um sistema informatizado para recuperação das informações dos acervos documental arquivístico. Para exercer tal atividade a empresa aprovada no processo de licitação teria a verba máxima de R\$ 10.153.299,10 para a realização do contrato (MINISTÉRIO DO TRANSPORTE; SÃO PAULO (ESTADO), 2018, p. 21).

No quadro abaixo expõe-se a localização e a quantidade mensurada do acervo documental e arquivístico acordado pelo edital que seria transportado para o local de arquivamento final (MINISTÉRIO DO TRANSPORTE; SÃO PAULO (ESTADO), 2018, p. 22):

Quadro 2: Quantitativo de metros lineares já tratados e organizados a ser transportado ao destino e arquivamento final: 4.160,14 m
Quantitativo de metros lineares a ser transportado ao destino final, para tratamento, organização e arquivamento final: 7.935,00 m.

ORIGEM DO ACERVO	LOCAL ONDE SE ENCONTRA O ACERVO	QUANTIDADE
FEPASA	Oficina - complexo ferroviário da Rua José Paulino, nº 07 - "Arquivão", e Rua José Paulino, nº 07 - Bloco "B".	2.400 metros lineares a tratar e organizar + 3.247,79 metros lineares já tratados e organizados, acondicionados em 2 armários, 25 gaveteiros e 996 estantes de aço.
	Rua Borges de Figueiredo x Rua Monsenhor João Felipo – "Prédio Gráfica" – Mooca/SP	5.175 metros lineares a tratar e organizar, acondicionados em 14 armários e 465 estantes de aço.

¹² A classificação de acervos a partir de conceitos trazidos pela tabela básica de temporalidade já foram tratados no capítulo 1 desta dissertação.

RFFSA	Fepasinha – Rua Mauá, 147, e Rua José Paulino, nº 07 “prédio da Administração”.	360 metros lineares a tratar e organizar + 912,35 metros lineares já tratados e organizados, acondicionados em 11 armários e 159 estantes de aço.
--------------	---	--

Fonte: MINISTÉRIO DO TRANSPORTE; SÃO PAULO (ESTADO). PREGÃO ELETRÔNICO No 5 99 03/2018, mar. 2018

Segundo entrevista (TASSI, 2019), o município de Jundiaí não estava dando o tratamento devido ao acervo, e o tipo documental em questão se encaixava no contrato que, *a priori*, era para a realização de higienização, classificação, indexação e organização só do acervo que se localizava em São Paulo (parte na Luz e parte na Mooca). Entretanto, sobrou um espaço na metragem estabelecida pelo edital, e nesse momento foi decidido pela transferência também do acervo da BMCP.

Tal transferência foi realizada no mês de julho de 2018, e a equipe da PHASES, empresa vencedora da licitação, tinha o prazo de 12 meses para a realização do acervo (de agosto de 2018 a agosto de 2019) e chegou a trabalhar com uma equipe de 70 pessoas. Contudo, os trabalhos com a empresa só foram finalizados, de fato, no final do ano de 2019, ou seja, cerca de 2 a 3 meses de atraso.

O edital (MINISTÉRIO DO TRANSPORTE; SÃO PAULO (ESTADO), 2018) previa também um diagnóstico a ser realizado pela empresa vencedora:

5.2. Diagnóstico do acervo a ser tratado:

Para o perfeito cumprimento do estabelecido no item 1 – Do Objeto, deverá ser realizado pela CONTRATADA, análise das condições gerais do acervo documental arquivístico (intermediário e permanente) existente na unidade citada no termo de referência, compreendendo no mínimo os seguintes aspectos:

Identificação das espécies e tipos documentais;

Levantamento da estrutura organizacional dos órgãos produtores dos acervos;

Legislação pertinente dos órgãos produtores e acumuladores dos acervos;

Principais atividades e funções e rotinas dos órgãos;

Estado físico dos documentos;

Condições de armazenamento;

Suporte de documentos;

Mensuração e quantificação de documentos.

Datas-limite [...]

5.3. Higienização do acervo a ser tratado

5.4. Organização do acervo a ser tratado (MINISTÉRIO DO TRANSPORTE; SÃO PAULO (ESTADO), 2018, p. 27).

Durante a entrevista Tassi (2019) afirmou que o acervo pode ser consultado. Para isso, o pesquisador precisa enviar um ofício para o DNIT solicitando os documentos a serem consultados. A tramitação do ofício para a PHASES é realizada por funcionários do DNIT, buscando possibilitar o acesso à informação, já que no arquivo não há uma estrutura de atendimento ao público e, muitas vezes, os estudantes e pesquisadores têm mesas provisórias improvisadas, a fim de atender suas necessidades.

Na Biblioteca do Museu da Companhia Paulista restaram apenas livros de assunto não relativos à ferrovia, já todas as documentações sobre o tema transferidas para o DNIT foram divididas em dois fundos principais que são: o fundo RFFSA e o fundo FEPASA. E o fundo FEPASA tem subfundos: FEPASA contendo as documentações produzidas por ela mesma, Sorocabana, Paulista, Araraquara, São Paulo – Minas, Bragantina e outras empresas incorporadas pela empresa.

Eu comentei com o Romero¹³ que a gente achou aqui os processos de formação de biblioteca da Sorocabana, que pelo que eu percebi, é a que mais emprestou títulos para a BMCP, fora o que é documento, documento mesmo o que mais tinha lá era Paulista. Aí se tem um tanto de FEPASA e a maioria de livros técnicos que tinha lá é tudo Sorocabana. Eu reparei também quando estava classificando os encadernados por conta dos carimbos, então bastante coisa da Sorocabana, da Secretaria Viação de Obras Públicas, ou antecessoras, Secretaria de tudo. Muita coisa da CGT, um pouco de Mogiana, e depois que ele comentou eu continuei olhando, porque não é um critério né, não tem no index, o que está no index é o assunto a que o documento se refere, não tem uma informação de origem. Mas deu pra ter uma ideia, toda as ferrovias tinham biblioteca, então vai ter um pouco de Estrada Araraquara, tinha Biblioteca da Estrada de Ferro Araraquara, só SP – Minas que não tem (TASSI, 2019).

Ainda são desconhecidas as condições de consulta após a finalização do prazo determinado no edital. Por se tratar de uma documentação com um acesso considerável, é preciso uma estrutura mínima de consulta aberta para o público, mas talvez seja um processo burocrático. Os prestadores de serviço da PHASES não permanecem no arquivo após a execução do serviço, nem mesmo a coordenação administrativa, e nem Tassi (2019), coordenador da seção técnica. Segundo ele, a transferência Jundiaí – DNIT não teve cunho político, já que partiu de uma insistência pessoal dele que havia acompanhado o contrato desde o início. Sua insistência parte

¹³ Professor Eduardo Romero de Oliveira é presidente do The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage (TICCIH) Brasil, e pesquisador de temas relativos a patrimônio cultural, história dos transportes e memória através do Projeto Memória Ferroviária, do qual é coordenador.

das “condições que estava lá, teve uma perda, que apesar de percentualmente baixa, a questão não é quanto se perde, mas sim, o que se perde e algumas coisas que se perderam lá dá vontade de chorar” (TASSI, 2019).

É importante colocar que toda a documentação a respeito desse processo de transferência, assim como todo o acervo do DNIT, é pública. A licitação e também o edital foram consultados na internet a partir do site de transparência do governo. Portanto, é constitucional a consulta a esse acervo (contendo 12 mil metros lineares de documentação ferroviária, para comparação, a BMCP possuía 800m lineares), corroborado pela lei de acesso à informação (BRASIL, 2011). Logo, espera-se que para os próximos momentos desse processo que foi acompanhado nesta pesquisa, o DNIT consiga estruturar uma proposta contínua para o tratamento desse acervo a partir de uma esfera mais alta de administração Estadual. Já que, inúmeras vezes, como foi visto anteriormente na experiência desta dissertação, em nível municipal, a manutenção de acervos ferroviários é menos estável.

5 CONCLUSÃO

Como visto nesse trabalho, a legislação brasileira prevê dois instrumentos legais de patrimonialização de bens culturais, sendo eles: o tombamento (realizado pelo IPHAN), e posterior a criação do CONARQ, com a “declaração de interesse público social”. Apesar de existir um órgão voltado exclusivamente para a preservação do patrimônio documental, esse trabalho identificou um número ínfimo de processos relativos a acervos arquivísticos, o que nos levou a questionar o local deste tipo de patrimônio no interior das políticas públicas. As ações desse órgão, na prática, são residuais, mesmo se considerarmos os avanços nas questões de regularização de princípios arquivísticos, como no caso do acervo do DNIT, onde as políticas definidas pelo órgão apenas norteiam o processo e cabe aos gestores desenvolver uma política de formação e classificação de acervo.

Abrindo margem para que esses direitos constitucionais estejam no meio de conflitos entre gestores, associações, municípios e etc., sabe-se que até a data do encerramento desta pesquisa, não ocorreu fiscalização por parte do CONARQ nestes acervos. As reflexões trazidas neste trabalho demonstram, sobretudo no caso do acervo da BMCP, insuficiências para subsidiar ações efetivas, tanto do Estado como das gestões municipais na implantação dessas políticas. O problema, além da ausência de uma política pública arquivística em nível nacional (apesar da criação do CONARQ que tem por finalidade definir essas políticas), também envolve as situações de implementação das políticas patrimoniais já existentes, e esse processo torna-se evidente ao se tomar como base as dificuldades estruturais nesses casos.

No caso da Política Nacional de Arquivos, essa problemática chama especialmente atenção porque existe um mecanismo para tal: o CONARQ. Desde 1994, ele desenvolveu diversas ações técnico-científicas relevantes, mas não formulou, como previsto na legislação, uma política nacional de arquivos e, tampouco, implementou o Sistema Nacional de Arquivos. A ausência de uma política pública arquivística em nível nacional evidencia as dificuldades estruturais do Estado no desenho e operacionalização de políticas públicas informacionais.

A difusão das práticas de proteção ao patrimônio com características participativas tem se mostrado menos intensa no estado de São Paulo em comparação a outras políticas sociais. Por exemplo, baseado nos 645 municípios do estado, segundo Losnak (2018), somente 16,74% possuem conselhos de

preservação. Esses índices demonstram que as políticas públicas de preservação do patrimônio, ainda que sistematizadas por órgãos federais, estaduais e/ou municipais, ainda são pouco praticadas, talvez pela compreensão por meio de um senso comum, de que as políticas culturais não são tão essenciais como educação ou saúde.

Juntamente com os dados reunidos nas atas do CONARQ no primeiro capítulo, constata-se que a ênfase dos debates se concentra na produção de normas técnicas e na produção de mecanismos de funcionamento do próprio Conselho. De modo que a política nacional de arquivos, objeto do CONARQ, é um tema completamente periférico, enquanto os Arquivos Municipais foram citados em somente 4% das reuniões (JARDIM, 2008). Esses dados unidos, mostram uma determinada similaridade entre a representação praticada pelos municípios, como também por órgãos institucionais, como o CONARQ. Diante dessa similaridade, destaco três pontos principais:

a) As políticas públicas praticadas de forma participativa têm-se difundido mais do que as práticas burocráticas, que se resumem exclusivamente às decisões do executivo ou do legislativo quanto ao processo de preservação;

b) a adoção por parte dos municípios de iniciativas individuais de gestões, universidades ou pessoas, sem a associação a uma política de estímulo por parte dos governos. Ao assumirem a responsabilidade pelos museus ferroviários, as prefeituras apenas os incorporaram ao plano de gestão destinada a instituições culturais já existentes, sem estabelecer nenhum projeto consistente que realizasse as atividades esperadas por um museu ferroviário. Existem, é claro, algumas intervenções que garantem condições mínimas de funcionamento. Contudo, os problemas citados não se mostram apenas de caráter técnico ou específicos do patrimônio industrial, mas sim relativos a questões de políticas públicas.

c) a representação praticada vem sempre de encontro às necessidades inerentes aos processos de privatização, e subsequente, de preservação. Segundo a pesquisa realizada nos processos de tombamento utilizados como fonte deste trabalho, constatou-se que ambos têm como requerentes membros de Conselhos Municipais no período de desestatização das empresas férreas. Sendo que a legislação estabelece que a solicitação de abertura de processos de tombamento somente é permitida pela promotoria estadual e/ou pelo proprietário do bem em questão, o que, em tese, limitaria as iniciativas individuais e de outros setores.

Outro cenário fundamental discutido nesta pesquisa diz respeito ao acervo da Biblioteca do Museu da Companhia Paulista. Em um balanço das gestões apontadas, as ações municipais no decorrer do tempo se mostram descontinuadas. Não há um responsável de fato pela preservação do patrimônio documental e tridimensional. Ele está sem a manutenção adequada, no meio dos conflitos entre os agentes preservacionistas e as gestões. Até 2004, quando se deu o tombamento do IPHAN, o Museu foi gerido por associações como a APMCP e a SOAPHA, que procuravam assegurar a preservação do acervo, antes de se iniciar o processo de tombamento.

Posterior a 2004, a direção do Museu fica a cargo da Prefeitura, que procura manter seu funcionamento, porém, há uma inconstância nos investimentos, dependendo da direção, que muda a cada quatro anos. De modo geral, existe uma falta de funcionários técnicos especializados e de infraestrutura para conservação adequada, seja da biblioteca ou do acervo tridimensional. Os projetos iniciados por uma direção, muitas vezes, não têm continuidade na seguinte.

Daí a necessidade de se fazer uma pesquisa da história administrativa do acervo, com vistas a identificar nesse percurso quem foi(ram) a(s) entidade(s) produtora(s) e dos problemas acometidos com as diferentes transferências de custódias. Após identificar essa cadeia, os órgãos competentes de preservação devem requerer à entidade custodiadora do acervo (ARQUIVO NACIONAL, 2005), que assuma as responsabilidades e envide esforços para implementar as políticas de preservação extensiva a massa documental.

Em meio a esse impasse administrativo, as diversas metodologias adotadas para organização do acervo acabaram sem continuidade, resultando num acervo documental precário. Percebe-se que as formas de administração variam de acordo com a gestão e, com isso, observa-se que não dependem necessariamente da Prefeitura ou de uma legislação específica que obrigue os diretores a conduzirem de determinada forma. A possível maneira de amenizar as problemáticas sofridas por esse acervo não se trata de uma resposta de curto prazo aos problemas evidentes, mas sim, um programa de preservação que atue de forma consolidada, que perpassasse as gestões, para que a próxima administração venha e continue o que foi feito defendendo os interesses da sociedade.

Em se tratando das políticas públicas, de maneira geral, são deficientes no país. Afinal, à qual esfera este problema pertence: Federal, Estadual ou Municipal? O

caso das ausências de políticas a respeito de patrimônio documental não é algo isolado. A ausência de uma política pública arquivística em nível nacional fica evidente ao se tomar como base as dificuldades estruturais no caso da gestão da Biblioteca. No âmbito federal existem, de fato algumas leis, mas com uma dificuldade prática de implementação. Ficou evidente que a legislação existente não atinge o acervo de forma prática devido ao não pertencimento da documentação ao Estado ou ao Município. Estes estão atrelados ao cumprimento de normas que não permitem investimentos em fundos que não são dos mesmos, podendo ser subordinados à Lei de Responsabilidade Fiscal.

Por consequência, mesmo a legislação já existente, quando se vê em meio às divergências entre os agentes preservacionistas, mostra-se pouco clara e com uma efetivação ineficiente. Os órgãos de preservação procuraram contribuir e fornecer apoio técnico no trato com o acervo e em sua organização. O problema que se apresenta é maior, já que se relaciona com questões mais amplas, como a falta de uma política patrimonial e a falta de definição a quem cabe a custódia do acervo.

As situações de tutelas de acervos ferroviários como vista nesse caso, são recorrentes em diversos cenários, e o patrimônio ferroviário, quando não tem priorizado sua salvaguarda, se vê em meio a esse imbróglio jurídico. A falta de políticas federais e de sua implementação resulta num problema de custódia que, por sua vez, resulta na atribuição de responsabilidade a um órgão que não têm essa função. Afinal, não é função do DNIT (já que é um departamento que trata de problemas técnicos relacionados a infraestrutura e transportes) a manutenção desse acervo, logo, a “solução encontrada” não é de longo prazo.

É preciso pensar sobre a necessidade de estabelecer direcionamentos para que o patrimônio ferroviário que não se restrinja apenas às estações de trens e bens imóveis, mas que contemplem, também, acervos tridimensionais, bibliográficos e arquivísticos, essenciais para a compreensão dos processos históricos referentes à memória ferroviária.

É preciso notar que a reunião do conjunto documental em um acervo e suas condições históricas, nas décadas de 1990 e 2000, revela além da história da instituição, a forma de gestão pública da época. Através desse estudo singular conseguimos evidenciar como as relações estabelecidas entre criação desse acervo e das instituições que deram origem a ele, geram reflexões sobre o modo como foram

gerenciados os processos patrimoniais no período de desestatização. Trata-se de compreender o funcionamento das políticas públicas através da formação de um acervo, ainda que se trate de um arquivo de empresa. Toda a situação apresentada não possui uma conclusão definitiva, pois os processos referentes à Biblioteca estão longe de terminar. Para além das conclusões, a intenção maior desta pesquisa é disponibilizar o objeto tratado para o debate dentro do patrimônio ferroviário e, de certa forma, estreitar as relações entre os órgãos de preservação e a Universidade, pois, muitas vezes, a crítica que se faz no âmbito acadêmico desconsidera a realidade desses órgãos, suas dificuldades e toda a questão burocrática.

Logo, com base na experiência da Biblioteca presente no Museu da Companhia Paulista, podemos certificar que é fundamental que as instituições que resguardam documentos de valor histórico desenvolvam políticas de formação e classificação de acervo. A efetivação dessas políticas apresenta incalculáveis vantagens, que vão desde a eficácia na preservação do patrimônio documental, manutenção do acervo e valoração do mesmo como patrimônio relevante aos estudos em história ferroviária, até o estabelecimento de um perfil desse acervo e da instituição que o abriga. Mas, principalmente, o profissionalismo dos responsáveis pela custódia de fundos e coleções - que deveriam ser de interesse público - ao implementar políticas essenciais que não se limitem somente à Biblioteca, mas também a outros centros de documentação ou de memória que desenvolvam atividades semelhantes.

O estudo sobre o acervo documental ferroviário expõe que ainda há muitas lacunas abertas para compreender as diferentes iniciativas e a relação entre elas: comparar o agrupamento dos objetos e a formação das coleções; o funcionamento nos dias atuais e a característica das instituições e dos gestores; o quadro técnico e os processos museológicos desenvolvidos por cada; o *modus operandis* de acolhimento das instituições que possuem objetos técnico-industriais (caracterizados como patrimônio industrial ferroviário).

A sistematização dos dados identificados facilita observar, por um lado, os aspectos que remontam à trajetória histórica da musealização do patrimônio industrial brasileiro e à ação governamental contextualizada em um período específico da economia do país. Por outro lado, os desdobramentos decorrentes da história da ferrovia no Brasil, correlacionados à criação dos museus, aos processos iniciais de musealização e ao posterior abandono. Deste modo, compreende-se serem estas as

iniciativas que dispararam os processos de musealização do patrimônio industrial ferroviário e que hoje podemos distinguir com desdobramentos envolvendo outros programas, projetos e responsáveis. Visualizar o panorama desse acervo possibilita refletir sobre pontos específicos da formação de outros acervos e o agrupamento de coleções.

6 REFERÊNCIAS

- ALBERTI, V. A história dentro da história. In: **Fontes Históricas**. [s.l.] Contexto, 2005. p. 155–202.
- ALMEIDA, M. C. B. DE. Bibliotecas, arquivos e museus: convergências. **Revista Conhecimento em Ação**, v. 1, p. 162–185, 2016.
- BARTCUS, A. Z. V. UNESP. **Memória e Patrimônio Ferroviário: Estudo sobre o museu da Companhia Paulista em Jundiaí/SP**. 2012.
- BELLOTTO, H. **Arquivos permanentes: tratamento documental**. Rio de Janeiro: FGV, 2006.
- BEMVENUTI, A. Aspectos históricos da musealização do patrimônio industrial ferroviário brasileiro. **Faces da História**, v. 4, n. 1, p. 123–146, 2017.
- BEMVENUTI, A. **Gestão de museu: comunicação e público - estudo sobre o Museu do Trem, São Leopoldo, RS (2009-2012)**. Dissertação de Mestrado—São Paulo: Universidade de São Paulo, 2016.
- BRASIL. Constituição da República Federativa do Brasil. 1946.
- BRASIL. Constituição da República Federativa do Brasil. 1967.
- BRASIL. Constituição da República Federativa do Brasil. 1988.
- BRASIL. Lei 8.159/1991. 8 jan. 1991.
- BRASIL. 11483. Lei 11483/2007. 2007 a.
- BRASIL. DECRETO Nº 6.018, DE 22 DE JANEIRO DE 2007. 2007 b.
- BRASIL. LEI Nº 11.906, DE 20 DE JANEIRO DE 2009. 2009.
- BRASIL. LEI Nº 12.527, DE 18 DE NOVEMBRO DE 2011. 18 nov. 2011.
- BURKE, P. **Variedades de história cultural**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2006.
- BUZELIN, J. E. DE C. R.F.F.S.A. - Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima - Histórico de Formação. v. 1, 2009.
- CAMARGO, A. M.; GOULART, S. **Centros de memória: uma proposta de definição**. São Paulo: Edições SESC, 2015.
- CAMARGO, C. R. **A margem do Patrimônio Cultural. Estudo sobre a rede institucional de preservação do patrimônio histórico no Brasil (1838-1980)**. [s.l.] Faculdade de Ciências e Letras Assis - UNESP, 1999.
- CASTRO, S. R. DE. **O Estado na preservação dos Bens Culturais: o tombamento**. Rio de Janeiro: IPHAN, 2009.
- CHOAY, F. **A alegoria do patrimônio**. São Paulo: Estação Liberdade, Editora Unesp, 2006.
- COMPANHIA PAULISTA DE VIAS FERREAS E FLUVIAES. **Relatório da Companhia Paulista de Estrada de Ferro (1904)**. São Paulo: Typ e Pap Vanorden & Cia, 1905.

- CONDEPHAAT. 36.516. Processo de tombamento "Estudo de Tombamento do Conjunto e Equipamentos das Oficinas da Companhia Paulista". 1997.
- COOPER, M. Brazilian Railway Culture. p. 81–82, 2011.
- CRUZ, B. A. **Relatório de visita técnica ao Museu da Companhia Paulista**. [s.l.: s.n.].
- DELMAS, B. Arquivos para quê? textos escolhidos. 2010.
- DEMPSEY, L. Scientific, industrial, and cultural heritage, a shared approach: a research framework for digital libraries, museums and archives. v. 22, 2000.
- ESPANHA. Lei 16/1985, de 25 de junho de 1985. 1985.
- ESTADO DE SÃO PAULO, C. DECRETO Nº 7.724, DE 16 DE MAIO DE 2012. 16 maio 2012.
- FAVRIER, J. **Pratique archivistique française**. Paris: Direction des Archives de France, 2008.
- FONSECA, M. C. L. **O patrimônio em processo: trajetória da política federal de preservação no Brasil**. Rio de Janeiro: UFRJ, 2005.
- GILLE, B. Les archives d'entreprises. 1958.
- GOMES, A. V.; LICO, T. S.; OLIVEIRA, E.R. DE; ROCHA, Nicolle. A elaboração de uma memória histórica na pós-graduação: análise bibliométrica de teses e dissertações sobre ferrovia (1960-2020). **Memória Ferroviária e Cultura do Trabalho**, Série TICCIH Brasil, Novas Perspectivas. v. 3, 2022 (no prelo).
- GOMES, A. V.; OLIVEIRA, E. R. DE. Patrimônio documental e acervos políticas públicas através da formação do acervo documental da biblioteca do museu da companhia paulista. v. 18, 2020.
- GOMES, A. V. **Planilha BMCP**, 2020.
- GOMES, A. V.; OLIVEIRA, E. R. Acervos e Ferrovia: preservação do patrimônio documental ferroviário paulista – Revista RestauRO: arte | museu | arquitetura | cidade. **Revista RestauRO**, v. 3, n. 5, 2019.
- GONÇALVES, J. **Como classificar e ordenar documentos de arquivo**. [s.l.] Arquivo do Estado de São Paulo, 1998.
- GOULART, S. **Patrimônio Documental e História Institucional**. [s.l.] Associação dos Arquivistas de São Paulo, 2005.
- GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO. **Inventário de documentos do Fundo de Secretaria dos Transportes Departamento Ferroviário (1869 -1971)**, S/D.
- HALBWACHS, M. **A memória coletiva**. São Paulo: Centauro, 2006.
- IPHAN. 1485-T-01. Processo de tombamento "Conjunto de edificações da companhia paulista de estradas de ferro, município de Jundiaí, estado de São Paulo". 2001.
- JARDIM, J. M. **Políticas públicas de informação: a (não) construção da política nacional de arquivos públicos e privados (1994-2006)**. Anais de evento apresentado em IX ENANCIB Diversidade Cultural e Políticas de informação. São Paulo, 2008.
- JUCÁ, J. **CHESF - 35 anos de história**. CHESF, 1982.

KUHL, B. M. A expansão ferroviária em São Paulo (Brasil) e problemas para a preservação de seu patrimônio. v. 23, p. 166–197, 2012.

LE GOFF, J. **História e Memória**. [s.l.] UNICAMP, 2012.

LOSNAK, S. R. **Museus e conselhos participativos como mecanismos de preservação ferroviária: as particularidades da política pública de preservação em Bauru/SP (1980-2014)**. Dissertação de Mestrado—Bauru: Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho, 2018.

MARTINEZ. **Tras las huellas del ferrocarril. Guia de Fuentes**. CONACULTA: [s.n.].

MATOS, L. F. **Estação da memória: um estudo das entidades de preservação ferroviária do Estado do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas, 2010.

MATOS, L. F. **Memória Ferroviária: de mobilização popular à política pública de patrimônio**. Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas, 2015.

MENDES, J. A. Arquivos empresariais: História, Memória e Cultura da Empresa. n. XXXV, 2002.

MENESES, U. T. B. DE. **Os paradoxos da memória: Memória e cultura, a importância da formação cultural**. São Paulo: SESC/SP, 2007.

MÉXICO. Lei Federal de Arquivos publicada em 23 de janeiro de 2012. 2012.

MINISTÉRIO DO TRANSPORTE. Documento nº 1, 1980-1982. 1983.

MINISTÉRIO DO TRANSPORTE; SÃO PAULO (ESTADO). **PREGÃO**

ELETRÔNICO Nº 5 99 03/2018, mar. 2018. Disponível em:

http://comprasnet.gov.br/ConsultaLicitacoes/download/download_editais_detalle.asp?coduasg=390015&modprp=5&numprp=599032018.

MOLINA, T. DOS S. **Arquivos privados e interesse público: caminhos da patrimonialização documental**. Dissertação de Mestrado—São Paulo: PUC, 2013.

MORAES, E. H.; OLIVEIRA, E. R. O Patrimônio Ferroviário nos Tombamentos do Estado de São Paulo. **Revista Memória em Rede**, v. 9, n. 16, p. 18–42, 2017.

NASCIMENTO JR, J.; CHAGAS, M. DE S. **Ibermuseus: Panoramas Museológicos da Ibero-américa**. Salvador, 2007.

OLIVEIRA, E. R. DE. Museus ferroviários do Estado de São Paulo (Brasil): as políticas de conservação e o estado atual do patrimônio ferroviário brasileiro. **TST Transportes, Servicios y Telecomunicaciones**, v. 19, p. 190- 204., 2010.

OLIVEIRA, E. R. DE. Museus e Ferrovias: estudo sobre a preservação do patrimônio ferroviário paulista. **Labor e Engenho**, Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho. v. 5, n. 3, p. 20–31, 1 jul. 2011.

OLIVEIRA, E. R. DE. Arqueologia Industrial, Patrimônio Industrial e sua difusão cultural. In: **Arqueologia Pública e Patrimônio: questões atuais**. Criciúma: UNESC, 2015. p. 197–225.

OLIVEIRA, E. R. DE; BRANDÃO, L. M.; SCHUSTER, C. E. Projeto Memória Ferroviária (São Paulo, Brasil, 1868-1971). 2012.

OLIVEIRA, E. R. DE; CORRÊA, L. M. História ferroviária e pesquisa: a consolidação da temática nas pesquisas de pós-graduação no Brasil (1972-2016). **Topoi**,

Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho (professor); Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho (doutor). v. 19, n. 38, p. 140–168, 2018.

PARADELA, C. L. **Desestatização da Rede Ferroviária Federal S/A: impactos sobre os recursos humanos da administração geral**. Dissertação de Mestrado—Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas, 1998.

POLLAK, M. **Memória, esquecimento e silêncio**. v. 2, 1989.

RFFSA. **Inventário FEPASINHA**, 2007.

RODRIGUES, M. Preservar e Consumir: o patrimônio histórico e o turismo. In: **Turismo e Patrimônio Cultural**. São Paulo: Contexto, 2001. p. 15–24.

SANTOS, E. P. **Meu pai ferroviário: memória dos trabalhadores da estrada de ferro**. Jundiaí, SP: Inhouse, 2006.

SANTOS, E. P. **Meu pai ferroviário 2: memória dos trabalhadores da estrada de ferro**. Jundiaí, SP: Inhouse, 2007.

SÃO PAULO (ESTADO). 40.748. DECRETO N. 40.748. 1 abr. 1996.

SÃO PAULO (ESTADO). DECRETO Nº 42.593, DE 08 DE DEZEMBRO DE 1997. 8 dez. 1997.

SÃO PAULO (ESTADO); SECRETARIA DO ESTADO DA CULTURA, ESPORTE E TURISMO; CONSELHO DE DEFESA DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO, ARQUEOLÓGICO, ARTÍSTICO E TURÍSTICO DO ESTADO DE SÃO PAULO. **Processo Condephaat: 01157/13 - tombamento de 15 bens da antiga Companhia Mogiana de Estradas de Ferro, em Campinas**, 2013.

SCHOENMAKER, L. L. B. Apontamentos sobre o acervo do Museu da Companhia Paulista em Jundiaí. 2016.

SCHOENMAKER, L. **Entrevista a respeito da BMCP**, fev. 2018.

SILVA, W. M. DA. **Arquivos de interesse público e social: a atuação do conselho nacional de arquivos**. Dissertação de Mestrado—Niterói: UFF, 2011.

SILVA, T. M.; OLIVEIRA, E. R. DE. Acervos documentais em engenharia ferroviária para estudo de história comparada (França e Inglaterra). In: **Memória Ferroviária e Cultura do Trabalho. Série TICCIH Brasil, Novas Perspectivas**. São Paulo: Cultura Acadêmica, 2020. v. 2p. 91–118.

SIMMONS, J. **Transport Museums in Britain and Western Europe**. London: George Allen and Unwin LTD, 1970.

SOARES, T. N.; MOURA, T. R. O arquivo e a informação como patrimônios: uma análise sobre a relevância do centro de documentação da CHESF. v. 5, p. 5–21, 2017.

SUANO, M. **O que é Museu?** [s.l.] Brasiliense, 1986.

TASSI, Rafael Prudente Corrêa. **Entrevista realizada a respeito do desmembramento do acervo da BMCP para o DNIT**, 1 out. 2019.

UNESCO. **Programa Memória do Mundo: diretrizes para a salvaguarda do patrimônio documental**, 2002. Disponível em: <https://bit.ly/31oSOou>. Acesso em: 12 set. 2017

VICENTINI, P. **Entrevista a respeito do histórico da BMCP**, 10 set. 2018.