



UNIVERSIDADE FEDERAL DE OURO PRETO

DANIELLA CRISTIANE SANTOS OLIVEIRA

TREM DA MEMÓRIA:

UM ESTUDO SOBRE O COMPLEXO FERROVIÁRIO DE

SÃO JOÃO DEL-REI, MG

OURO PRETO

2019

DANIELLA CRISTIANE SANTOS OLIVEIRA

TREM DA MEMÓRIA:

UM ESTUDO SOBRE O COMPLEXO FERROVIÁRIO DE
SÃO JOÃO DEL-REI, MG

Monografia apresentada ao curso de Turismo da
Universidade Federal de Ouro Preto, como
requisito parcial para obtenção do título de
Bacharel em Turismo.

Orientadora: Prof^a. Ms^a. Raíssa de Keller e Costa

OURO PRETO

2019

O482t Oliveira , Daniella Cristiane Santos .
Trem da memória [manuscrito]: Um estudo do Complexo Ferroviário de São João Del-Rei / Daniella Cristiane Santos Oliveira . - 2019.

83f.: il.: color; mapas.

Orientadora: Profª. MScª. Raíssa de Keller e Costa .

Monografia (Graduação). Universidade Federal de Ouro Preto. Escola de Direito, Turismo e Museologia. Departamento de Turismo.

1. Memória Ferroviária. 2. Transporte . 3. Patrimônio Cultural . 4. Turismo . 5. Preservação Cultural. I. Costa , Raíssa de Keller e . II. Universidade Federal de Ouro Preto. III. Título.

CDU: 338.48



MINISTÉRIO DA EDUCAÇÃO
UNIVERSIDADE FEDERAL DE OURO PRETO
REITORIA
ESCOLA DE DIREITO, TURISMO E MUSEOLOGIA



FOLHA DE APROVAÇÃO

Daniella Cristiane Santos Oliveira

Trem da Memória: um estudo sobre o complexo Ferroviário de São João del Rei, MG

Membros da banca:

Raissa de Keller e Costa, Ms., Professor Convidado
Kerley Alves dos Santos, Dra., Universidade Federal de Ouro Preto
Ricardo Eustáquio Fonseca Filho, Dr., Universidade Federal de Ouro Preto

Versão final
Aprovado em 05 de Julho de 2019.

De acordo,

Professora Dra. Alissandra Nazareth de Carvalho

Professora Responsável pela disciplina de Monografia II



Documento assinado eletronicamente por **Alissandra Nazareth de Carvalho**, DIRETOR DA ESCOLA DE DIREITO, TURISMO E MUSEOLOGIA, em 15/08/2019, às 10:04, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site http://sei.ufop.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **0011068** e o código CRC **295C3224**.

Referência: Caso responda este documento, indicar expressamente o Processo nº 23109.201052/2019-15

SEI nº 0011068

R. Diogo de Vasconcelos, 122, - Bairro Pilar Ouro Preto/MG, CEP 35400-000
Telefone: - www.ufop.br

Dedico este trabalho à memória do meu pai.
Quem sempre me apoiou, e nunca perdeu a fé nos meus sonhos.

AGRADECIMENTOS

À minha família pelo apoio durante esses anos, em especial à minha mãe Dona Joana, por toda preocupação e carinho, e por sempre ter feito o que esteve ao seu alcance.

Ao meu namorado Carlos Eduardo, companheiro de pesquisa, por aguentar tantas crises de estresse e ansiedade, por todo amparo e apoio imprescindível em muitos momentos.

Aos melhores amigos Isabella, Gabriel, Victor, que sempre me aconselharam e me apoiaram nos bons e maus momentos e que sou eternamente grata por existirem em minha vida.

À Shay, pela amizade e por todo incentivo pra vir para Ouro Preto.

À República Balão Mágico em especial Nalaura, Mayara, Lorrana e Rayne. Algumas de você em passagens tão rápidas, mas agradeço pelos ótimos momentos, as risadas, e as dificuldades que enfrentamos juntas e que nos fizeram ainda mais unidas. À minha querida República Matriarcado, por me acolherem tão bem nesses últimos tempos, tenho muito orgulho de ter feito parte da história de mulheres guerreiras com histórias de batalha e superação, vocês merecem o mundo!

Aos amigos do 15.1, em especial Ellen, Kezyanne, Otávio, Blenda, Milena, Carol, Matheus e Sergio, amigos que levarei para a vida.

À minha querida orientadora Raissa, por ter me aceitado, pelo constante amparo e presença, e sem a qual jamais teria concluído este trabalho. Não poderia ter feito melhor escolha.

À UFOP e ao DETUR pelo ensino de qualidade e por todas as oportunidades. Agradeço aos professores do Turismo, com os quais aprendi muito nesses anos, em especial Kerley e Leandro, que estiveram sempre presentes e me acolheram e confiaram no meu trabalho durante boa parte da graduação, ao professor Ricardo pela oportunidade e experiência na Casa de Hospedes. Ao professor ao Juca, ao Vinícius, e à professora Suzana, grandes mestres.

À ADOP e ao Centro de Artes e Convenções da UFOP pela oportunidade de estágio, em especial a Elis e Paty pelas risadas, carinho e ensinamentos.

Às queridas companheiras de trabalho na Casa de Hóspedes Verônica, Larissa e Jaine.

À nossa querida Carminha, e nosso querido Zé e toda equipe da EDTM por toda hospitalidade.

Aos ex ferroviários e moradores de São João Del Rei que fizeram com que este estudo se concretizasse.

“Sabe o que dizem sobre os trens?
Não importa o destino, o que importa é decidir embarcar.”

Expresso Polar

RESUMO

Este estudo apresenta a importância do transporte ferroviário desde a sua criação e chegada no Brasil, os processos que levaram a sua privatização e conseqüente declínio, através dos conceitos de memória, patrimônio, e memória ferroviária. Objetiva-se compreender e discutir qual a percepção da comunidade envolvida, assim como analisar as medidas utilizadas para a manutenção da memória ferroviária. A metodologia para este estudo foi pesquisa bibliográfica, documental e pesquisa qualitativa, por meio de entrevista semiestruturada a amostra de cinco integrantes dos grupos que compõem a memória ferroviária da cidade São João Del-Rei em Minas Gerais. Como resultado pode-se constatar fatores que sustentam que essa memória, é permeada pelas relações sociais, e a população é ainda apegada a ideia do passado, o que causa o afastamento do seu próprio patrimônio. Entretanto os órgãos gestores procuram novas formas para trazê-los novamente para o Complexo Ferroviário.

Palavras-chave: Memória Ferroviária; Transporte; Patrimônio Cultural; Turismo; Preservação.

ABSTRACT

This study briefly presents the importance of rail freight, since its creation, and the arrival in Brazil of the process that led to its privatization and a consequent steep decline. Through the concepts of memory, heritage, and memory of the railway. The objective is to define and discuss what is the perception of the memory of the train by the members of the community involved, as well as a review of the measures that are used to maintain the memory of the railway. The methodology used for this study was a survey of the literature, documentary, and qualitative research through semi-structured interviews with the sample of five of the members of the groups that make up the memory of the railway in the city of São João Del-Rei, Minas Gerais, Brazil. As a result, it can be seen that the factors that sustain the memory of the train that is permeated by the social relations of the population that is still clinging to the idea that the past is the cause of the removal of his own property. In the meantime, the governing bodies and are looking for new ways to bring them back to the Complex by Rail.

KeyWords: Railway Memory; Railway; Cultural Heritage; Tourism; Preservation.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - Ligação EFOM com a E. F D. Pedro II em 1881	30
Figura 2 - Formação urbana de São João Del-Rei	31
Figura 3 - Estação de Ibitutinga Outubro de 1982	43
Figura 4 - Entorno e prédio da Estação de Ibitutinga, SJDR, MG.....	44
Figura 5 - Fotografia de área de embarque/desembarque e bilheteria da Estação de Ibitutinga, SJDR, MG.....	44
Figura 6 – Foto na Feira de Artesanatos do Complexo Ferroviário de São João Del-Rei	46

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ABPF	Associação Brasileira de Preservação Ferroviária
APUD	Citação de citação
BNDE	Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social
BNDES	Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social
DETUR	Departamento de Turismo
EDTM	Escola de Direito, Turismo e Museologia
EFDPII	Estrada de Ferro Dom Pedro II
EFOM	Estrada de Ferro Oeste de Minas
ET AL	E outros
ETC	Et Cetera
IPHAN	Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional
PND	Plano Nacional de Desenvolvimento
PRESERFE	Setor Geral de Preservação do Patrimônio Histórico Ferroviário
PRESERVE	Programa de Preservação do Patrimônio Histórico do Ministério dos Transportes
RFFSA	Rede Ferroviária Federal S/A
SJDR	São João Del-Rei
SPHAN	Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional
UFOP	Universidade Federal de Ouro Preto
VLI	VLI Multimodal S/A

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	13
CAPÍTULO 1 - TRANSPORTE FERROVIÁRIO NO BRASIL: MEMÓRIA E PATRIMÔNIO	16
1.1 Ferrovia: Um Breve Histórico Mundial.....	16
1.2 Os primórdios da Ferrovia no Brasil	18
1.3 Memória e Patrimônio Cultural	21
1.4 Patrimonialização e a Formação da Memória Ferroviária Brasileira.....	23
CAPÍTULO 2: PASSADOS PRESENTES E PRESENTES FUTUROS: AS PERSPECTIVAS DO TRANSPORTE FERROVIÁRIO EM SÃO JOAO DEL REI.....	27
2.1 Passado: O surgimento da ferroviária e industrialização da cidade de São João Del-Rei.....	27
2.2 Passado – Presente: urbanização da cidade, expansão e decadência da ferrovia em São João Del-Rei	30
2.3 Presente-Futuro: Ações de salvaguarda e preservação do patrimônio e memória ferroviária e suas transformações de uso.	35
CAPÍTULO 3 - GUARDIÕES DA MEMÓRIA FERROVIÁRIA: DAS MEMÓRIAS SOCIAIS E AS ENTIDADES DE PRESERVAÇÃO DO PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO	41
3.1 Metodologia da pesquisa e seus desafios	41
3.2 A plataforma dessa estação é a vida	43
3.3 Análise e discussões das Entrevistas	50
CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	53
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	56
BIBLIOGRAFIA CONSULTADA	63
APÊNDICES	64
Apêndice 1 – Autorizações de conhecimento e publicação	64

Apêndice 2 – Transcrição da Entrevista Sr. Nelson Sávio Andrade – ex ferroviário..	68
Apêndice 3 – Transcrição da Entrevista Sr. Eucy Camilo Neto – pessoa da comunidade.....	71
Apêndice 4 – Transcrição da Entrevista Elisa Cristina da Silva – Feira de Artesanatos.....	74
Apêndice 5 – Transcrição da Entrevista Sergio Joanes Madalena – VLI.....	76
Apêndice 6 – Transcrição da Entrevista Secretaria de Cultura e Turismo de São João Del-Rei.....	78
ANEXOS.....	83
Anexo 1 – DTC-SPHAN 1.185-T-85 - Tombamento Federal do Complexo Ferroviário de São João Del-Rei.	83

INTRODUÇÃO

O patrimônio cultural, baseia-se conceitualmente nas relações sociais, que produzem memórias coletivas e individuais, associadas a todos os bens e tradições que relacionam-se com a memória e também a ancestralidade. “A memória é um elemento essencial do que se costuma chamar identidade, individual ou coletiva, cuja busca é uma das atividades fundamentais dos indivíduos e das sociedades de hoje, na febre e na angústia” (LE GOFF, 2003, p. 469). O autor ainda afirma que a memória é um fenômeno individual e coletivo que assim como o patrimônio está relacionado com as relações sociais de um determinado povo ou lugar. A questão da ferrovia será abordada por meio de uma breve descrição sobre a instalação e declínio da ferrovia no Brasil, e seu impacto no cotidiano da população local tendo como objeto de estudo a cidade de São João Del-Rei.

Este estudo tem como proposta descrever e analisar as memórias associadas a ferrovia, que são, atualmente, definidas como memória ferroviária. Dada a importância da ferrovia, com seu desmonte na década de 1980, estabeleceu-se o debate sobre a necessidade de preservação surgindo programas governamentais, assim como ações promovidas pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN), para que reconhecessem os bens ferroviários como patrimônio cultural. Inserem-se também neste estudo, reflexões sobre o processo de construção e utilização do patrimônio.

A escolha do Complexo Ferroviário da cidade de São João Del-Rei como objeto de estudo, justifica-se por carregar alguns traços singulares que intensificaram a necessidade de se tornar um patrimônio, como o caso da bitolinha¹ 0,76, e também por ainda permanecer com um trecho ativo. Justifica-se também, pela necessidade de ampliar os estudos acerca do tema, além de compreender a importância da ferrovia nas relações sociais e construção da cidade de São João Del-Rei para compreender a importância da participação da população na construção do patrimônio e manutenção da memória ferroviária.

Quanto à relevância deste tema, cabe observar o potencial logístico para as práticas turísticas e a influência que elas produzem no setor de transportes, além do fator econômico e social por

¹Bitola é a distância entre os trilhos de uma via-férrea. Segundo Talvik (2014), a RFFSA é composta por bitolas com tamanhos diferenciados, como por exemplo 1m, 1,60m e 0,76m, o que dificulta a integração dos trechos e eleva o custo do transporte.

meio de geração de renda direta e indiretamente para a população que recebe o turismo ferroviário, além da preservação da ferrovia e da memória ferroviária.

Diante disso, surgiram alguns questionamentos que norteiam a pesquisa. Qual é a memória ferroviária que a população de São João Del-Rei possui? Qual a relação da população atualmente com o trem? Quais os incentivos para a participação e adesão da população por parte dos órgãos administradores? Qual o envolvimento da comunidade receptora desse meio de transporte/ atrativo turístico²?

A partir desses questionamentos definiu-se como objetivo geral investigar qual a percepção da população sobre a memória ferroviária na cidade de São João Del-Rei, e quais as medidas para a sua manutenção.

E como objetivos específicos espera-se:

- Analisar qual a importância social, cultural e econômica da ferrovia para a cidade de São João Del-Rei;
- Investigar quais são as medidas adotadas pelos órgãos gestores para integrar e incentivar a participação e uso do atrativo turístico pela população;
- Analisar quais são as medidas utilizadas para a manutenção da memória ferroviária;
- Analisar a relação do turismo com a memória ferroviária na cidade de São João Del-Rei.

"A pesquisa é um procedimento formal com método de pensamento reflexivo que requer um tratamento científico e se constitui no caminho para se conhecer a realidade ou para se descobrir verdades parciais" (MARCONI; LAKATOS, 2003, p. 155). Dessa maneira, a metodologia constituiu-se por pesquisa bibliográfica, documental e pesquisa qualitativa, através de entrevistas semiestruturadas, a amostra de cinco integrantes dos grupos que compõem a memória ferroviária da cidade São João Del-Rei. As entrevistas foram realizadas no período de dezembro de 2018 a março de 2019, foram gravadas em áudio, e, posteriormente, transcritas,

² Atrativos turísticos: Locais, objetos, equipamentos, pessoas, fenômenos, eventos ou manifestações capazes de motivar o deslocamento de pessoas para conhecê-los. Os atrativos turísticos podem ser naturais; culturais; atividades econômicas; eventos programados e realizações técnicas, científicas e artísticas. Programa de Regionalização do Turismo: ação municipal para a regionalização do turismo (MTur, 2007). Disponível em: <http://www.turismo.gov.br/images/pdf/Publica%C3%A7%C3%B5es/Glossario_do_Turismo_-_1%C2%AA_%20edi%C3%A7%C3%A3o.pdf>. Acesso em: 27 Jun. 2019.

integralmente e introduzidas ao apêndice deste trabalho, bem como os termos e conhecimento e autorização de publicação.

No capítulo um, será apresentado breve contexto histórico da criação e a importância do transporte ferroviário desde a sua criação na Europa, entre os séculos XVI e XIX, assim como sua chegada no Brasil até os processos que levaram a sua privatização e conseqüente declínio. E, ainda, os conceitos centrais de memória, patrimônio, e memória ferroviária, que sustentaram a análise do objeto de pesquisa.

No capítulo dois espera-se apresentar o objeto de estudo, o Complexo Ferroviário de São João Del-Rei, com o contexto que levou à construção da ferrovia na cidade, sua evolução e seu declínio ao longo de sua existência. Neste capítulo são também apresentadas as influências e impactos da ferrovia no cotidiano da população de São João Del-Rei e os processos que levaram à iniciativa de sua patrimonialização. Além disso, espera-se compreender a necessidade de salvaguardar a sua memória, e também a introdução do turismo como alternativa para trazer ressignificação para o complexo.

O capítulo três tem como objetivo apresentar a pesquisa de campo e a metodologia de pesquisa. É também objetivo apresentar os desafios, os resultados e as análises, partindo dos conceitos de memória e patrimônio que fundamentarão o estudo, e como eles se aplicam no contexto da formação da memória ferroviária na cidade de São João Del-Rei, por meio da percepção da população. É também foco da pesquisa compreender o que os órgãos gestores fazem para atrair e integrar a população ao atrativo, assim como manter a memória ferroviária viva.

A principal motivação para a pesquisa foi buscar compreender a percepção da memória ferroviária pela comunidade envolvida, assim com a necessidade da manutenção da memória ferroviária e envolvimento da população, uma vez que como moradora da região de São João Del-Rei é perceptível o afastamento e saudosismo da população em relação a ferrovia. Espera-se com esta pesquisa contribuir com os estudos sobre o transporte ferroviário, patrimônio cultural e memória ferroviária, assim como desenvolver reflexões sobre a participação e integração da população na construção do patrimônio na cidade de São João Del-Rei.

CAPÍTULO 1 - TRANSPORTE FERROVIÁRIO NO BRASIL: MEMÓRIA E PATRIMÔNIO

O surgimento da ferrovia possibilitou o desenvolvimento de novas cidades, impulsionou a economia, dinamizou e interligou os espaços, a construção de patrimônios e, principalmente, impactou o modo de viver por onde os trilhos de ferro passavam, criando afetividade, saudosismo e experiências que hoje permanecem na memória da população.

O objetivo deste capítulo é apresentar, brevemente, o contexto e a importância do transporte ferroviário desde a sua criação na Europa, entre os séculos XVI e XIX, sua evolução e chegada ao Brasil, os processos que o levaram a privatização, declínio do transporte ferroviário de passageiros no país, bem como o potencial histórico e patrimonial que foram acumulados ao longo do tempo.

Seguindo essa premissa, será apresentada a conceituação de memória, com foco na “memória social” e no “lugar de memória”, do patrimônio e como esses conceitos se aplicam na formação da memória ferroviária, partindo do processo de sua valorização e patrimonialização, visto que a ferrovia é cercada de uma complexa rede de relações.

1.1 Ferrovia: Um Breve Histórico Mundial

A mineração foi o pontapé inicial para a movimentação da economia da Europa nos séculos passados, com maior destaque no século XIX, de acordo com Neto (p. 4, 2012), sendo o carvão mineral, o principal produto. Na Europa, desde o século XVI, se tem indícios do uso de pequenos vagões sob trilhos de madeira, como menciona Rodriguez (p. 99, 2004). Esses trilhos eram movimentados por homens ou animais de tração, responsáveis pelo transporte de carvão e minérios, saindo do interior das minas até a superfície. A partir dos séculos XVII e XVIII novas tecnologias foram criadas e os trilhos aprimorados, facilitando o trabalho no transporte de cargas.

No início do século XVII, as companhias mineradoras de carvão da Inglaterra iniciaram a construção de pequenas vias de trilhos de madeira, para transportar carvão na superfície e no subsolo. Cavalos eram utilizados para tracionar uma certa quantidade de vagões sobre estes trilhos. Em meados do século XVIII, os mineiros começaram a revestir os trilhos de madeira com tiras de ferro para torná-los mais resistentes e duráveis. Mais ou menos na mesma época, os ferreiros ingleses deram início a fabricação de trilhos, inteiramente, de ferro. Os trilhos eram munidos de bordas para conduzirem os vagões com rodas comuns de carroções. No final do século XVIII, os ferreiros estavam

produzindo trilhos, inteiramente, de ferro, sem bordas que eram utilizados para conduzir vagões dotados de rodas com bordas ressaltadas (NETO, 2012, p. 4).

Com a Revolução Industrial foi possível o desenvolvimento de novas tecnologias, dentre elas, a máquina a vapor, que de acordo com Ferreira e Bassi (2011), Roná (2002) e Palhares (2002), é atribuída a Thomas Newcomen³, posteriormente James Watt⁴, contribuiu com os avanços da máquina a vapor. O aparecimento da locomotiva em vias férreas, foi uma consequência desse processo, Richard Trevithick⁵ foi quem “construiu a primeira máquina capaz de aproveitar altas pressões de vapor, para girar um eixo trator” (NETO, 2012, p. 4). Trevithick montou um pequena locomotiva de quatro rodas e a colocou em cima dos trilhos de ferro, possibilitando, de maneira eficiente porém ainda com algumas deficiências, o transporte de toneladas de carvão sem a tração animal.

A descoberta de uma locomotiva capaz de transportar maiores quantidades de cargas sobre trilhos, impulsionou a construção de vias férreas mais longas capazes de alcançar maiores distâncias, interligar localidades, além do desenvolvimento de veículos apropriados para percorrê-las.

Várias adaptações foram realizadas, novos engenheiros ingressaram nessa jornada, até que o projeto que se iniciou com a descoberta da máquina a vapor e a partir do protótipo idealizado por Richard Trevithick, ganhou forças e funcionasse corretamente. E assim chegaram ao exemplar com melhor performance para a época, a Locomotion, uma locomotiva, criada por George Stephenson⁶, capaz de puxar uma composição ferroviária inteira sem maiores problemas.

A ferrovia, assim, consolidou-se como um produto da era industrial, fornecendo novo instrumental para a dinamização do transporte de mercadorias e para a ligação dos crescentes centros industriais europeus e norte-americanos. Como marca da época, o sistema ferroviário se somou às

³ Thomas Newcomen (1663 – 1729) idealizou uma nova máquina térmica que poderia ser utilizada em minas profundas com menor risco de explosões e que, além de elevar a água, poderia elevar cargas. Sua máquina foi um sucesso na Europa durante o século XVIII. Disponível em: <http://www.if.ufrgs.br/~leila/vapor.htm>. Acesso em 10 de Jul. 2019.

⁴ James Watt (1736-1819) foi um engenheiro mecânico e matemático escocês. Aperfeiçoou a máquina a vapor inaugurando “a era do vapor na Revolução Industrial na Inglaterra”. Seu nome foi dado à unidade de potência de energia – “o watt”. Disponível em: https://www.ebiografia.com/james_watt/. Acesso em: 08 Mai. 2018.

⁵ Richard Trevithick (1771 - 1833), foi um inventor e engenheiro britânico, que desenvolveu a primeira locomotiva a vapor capaz de puxar um comboio em 1803. Disponível em: <https://www.britannica.com/biography/Richard-Trevithick>. Acesso em: 08 Mai. 2018.

⁶ George Stephenson (1781 - 1848) foi um engenheiro inglês conhecido pelo desenvolvimento da Locomotion. Disponível em: <https://www.britannica.com/biography/George-Stephenson>. Acesso em: 08 Mai. 2018.

novas invenções e soluções urbanas do período como um dos caracterizadores da produção do espaço nos séculos XIX e XX (ALLIS, 2006, p. 95).

A partir de então, as locomotivas se tornaram um modal eficiente e que tinham como função principal o transporte de carga mineral, sendo capazes de transportar também passageiros a partir da década de 1830. O transporte ferroviário passou a congregiar várias atividades influenciando, assim, sua aceitação mundial e sua difusão como coloca Finger (2013).

A ferrovia que nasceu de uma necessidade econômica tornou-se, assim, uma das responsáveis pela criação de novas cidades, novos modos de vida, memórias e patrimônios edificadas ao longo das vias férreas, que perduram até hoje.

Ela favoreceu o surgimento de novas cidades e impactou substancialmente o modo de viver das regiões cortadas pelos trilhos de ferro. Invariavelmente, pela sua natureza de conectar lugares e pessoas, potencializou a troca de experiências e culturas. Durante sua trajetória, deixou como legado patrimônios na forma de edificações, equipamentos, maquinários, obras de arte e naquelas que revelam seu valor mais significativa e, mais importante, as memórias e lembranças dos seus contemporâneos e herdeiros (MATOS, 2015, p. 19).

Os avanços da modernidade a partir do Século XIX refletiram no progresso das ferrovias impactando a economia do mundo dos transportes, que “acarretaram um ideal de progresso nas sociedades ocidentais que enalteciam o que era considerado moderno” (OLIVEIRA, 2014, p.48). Diante deste contexto, as ferrovias foram ganhando espaço e se dissipando por diversos outros países, incluindo o Brasil.

1.2 Os primórdios da Ferrovia no Brasil

No Brasil, como menciona Oliveira (2014), a mineração possibilitou a criação de um centro econômico dinâmico no período colonial, formando uma rede de relações comerciais interdependente entre mercado consumidor e produtor, impulsionando a relação comercial entre diversas regiões territorialmente distantes. Nesse contexto, o transporte se destacou como um poderoso elo econômico, utilizando-se, inicialmente, dos animais e, segundo Finger (2013), do transporte fluvial e marítimo.

Com o declínio da extração aurífera e com a difusão da agropecuária, em especial a produção de café, além do desenvolvimento industrial no país no início do século XX, se fez necessária a construção de alternativas para o escoamento da produção agrícola de forma rápida e em

maiores quantidades para os portos. Diante disso, a ferrovia surgiu como alternativa eficaz, baseando-se nos modelos já existentes na Europa, mas com outros propósitos.

Enquanto na Europa a tecnologia surgiu e se desenvolveu de forma articulada às mudanças socioeconômicas e tecnológicas do período da Revolução Industrial – tendo, inclusive, servido como impulsor desse processo –, no Brasil ela foi implantada em um cenário totalmente diferente, e serviu a propósitos também distintos, relacionando-se, em um primeiro momento, ao transporte da produção agrícola para exportação como matéria prima para a indústria europeia, depois à necessidade de articulação territorial, e apenas tardiamente à industrialização (FINGER, 2013, p. 37).

As primeiras iniciativas para a construção de ferrovias no Brasil aconteceram a partir do Decreto 101 de 1835⁷ em que o Imperador, Dom Pedro II, autorizava a sua construção por meio do incentivo à iniciativa privada estrangeira oferecendo benefícios de uso durante 40 anos para quem desejasse investir. Nesse decreto também constava que deveriam ser construídas linhas que ligassem a capital, Rio de Janeiro, a Minas Gerais, Rio Grande do Sul e Bahia como forma de facilitar o acesso aos portos, os principais centros de desenvolvimento econômico do período.

Apesar do incentivo na construção da ferrovia brasileira havia uma insegurança geral em relação a sua eficiência, o que fez com que a construção efetiva da primeira ferrovia brasileira acontecesse somente na década de 1850, em que foi construído o primeiro trecho ligando o Rio de Janeiro a Petrópolis que também servia como transporte de passageiros.

O embrião da malha de ferro do Brasil tem na figura do empresário/comerciante/banqueiro, Irineu Evangelista de Souza, sua maior referência. Conhecido como barão de Mauá, título recebido em reconhecimento ao seu entusiasmo ferroviário, fundou a Imperial Companhia de Navegação e Vapor e Estrada de Ferro Petrópolis, ou simplesmente E. F. Mauá, que foi inaugurada em 30 de abril de 1854 e se consagrou como a primeira estrada do país (MATOS, 2015, p. 19).

Segundo Finger (2013), D. Pedro II iniciou um projeto de estruturação do país que visava a ampliação da produção agrícola voltada para a exportação, e para isso era necessário realizar investimentos nos transportes afim de comportar a produção. Nesse ponto, a ferrovia surgiria como alternativa em conjunto com a navegabilidade fluvial, que até então era a principal forma de transporte em maiores escalas, e a partir de 1854 começam a construção de outras linhas férreas pelo país, com maior concentração no sudeste.

⁷ Disponível em: <<http://bd.camara.gov.br/bd/handle/bdcamara/18464>>. Acesso em: 20 Mai. 2018.

Na região Sudeste, além da primeira ferrovia “Petrópolis/Mauá (1854), foram implantadas três ferrovias pioneiras: “D. Pedro II” (Central do Brasil) (1858), ligando o Rio de Janeiro a duas regiões interioranas (Rio Paraíba e o sul de Minas Gerais), a “Santos/Jundiaí” (1868), no estado de São Paulo, e a “Itapemirim” (1887), entre Aimorés e Vitória, no Espírito Santo. No Nordeste, duas são do Ceará, a “Baturité/Fortaleza” (1871) e a “Sobral/Porto de Camucim” (1881), em Pernambuco está a “Recife/Rio São Francisco” (1858) e a “Salvador/Rio São Francisco” (1860), na Bahia. Na região Sul, as pioneiras foram as gaúchas “Porto Alegre/Novo Hamburgo” (1874) e a “Rio Grande/Bagé” (1884); em Santa Catarina as “Blumenau/Itajaí” (Catarinense) (1864) e a “Imbituba/Tubarão” (Tereza Cristina) (1883); e a “Paranaguá/Ponta Grossa” (1883), no Paraná. Na região Norte as duas ferrovias pioneiras: “Madeira/Mamoré” (1913), nos estados de Rondônia e Amazonas, surgiu da necessidade de transpor o trecho encachoeirado do rio Madeira e a “Belém/Bragança” (1883) no estado do Pará, com o único objetivo de colonizar a área por ela atravessada (MONASTIRSKY, 2006, p. 35).

O transporte ferroviário de passageiros esteve em segundo plano na implementação das ferrovias. Em sua chegada ao Brasil, como destaca Finger (2013), não existia o hábito de viajar, devido à falta de estrutura e transportes que proporcionassem a experiência da viagem, e por isso no início da sua implantação não existia uma grande demanda de passageiros. A autora ainda destaca que, posteriormente, com a implantação de um sistema ferroviário que interligava maiores regiões, a prática se popularizou fazendo com que o transporte de passageiros ganhasse destaque, passando a ser o principal meio de deslocamento no período.

Com essa difusão do transporte ferroviário de passageiros, as estradas de ferro foram ganhando características estruturais que trouxeram mais conforto e agilidade para os passageiros, o que possibilitou maior envolvimento e interação com a ferrovia, como por exemplo estações de embarque desembarque de passageiros, e com elas novas funções e serviços aos viajantes como funções administrativas, transporte de cargas, bilheterias, como acontecia na Europa.

A partir da incorporação do transporte de passageiros foi necessário concentrar em um edifício os serviços a eles relacionados, referentes à partida (bilheteria, espera, despacho de bagagem, plataforma de embarque) e chegada (plataforma de desembarque, entrega de bagagem, alfândega). Mais tarde, passaram a abrigar também funções auxiliares como hotel, bar ou restaurante, correio, polícia, etc. além de funções relativas à administração da própria estação ou controle sobre determinado trecho da linha, tornando-se, muitas vezes, o ponto focal dos complexos ferroviários (FINGER, 2013, p. 174).

Assim, “o processo de implantação e evolução das ferrovias no Brasil está diretamente ligado ao desenvolvimento econômico dos locais por onde ela passou” (OLIVEIRA, 2014, p. 48), como, por exemplo, o desenvolvimento do comércio nos caminhos percorridos pelos trilhos e seu entorno, alterando também a organização social e a cultura desses locais. Além disso, ampliou e facilitou o transporte de passageiros para longas distâncias, contribuindo com a

difusão e o acesso ao patrimônio cultural, marcando, “a vida das pessoas que tiveram a oportunidade de conviver com ela, mas também num dever coletivo de que a história da ferrovia possa se materializar em seus “lugares de memórias” (MONASTIRSKY, 2006, p. 13).

Para Pierre Nora (1993), os lugares de memória são formas de resgatar e reconstruir o passado, em sua dimensão funcional, simbólica e material. Tendo em vista que os lugares sofrem constantes transformações, Nora aborda a função da memória para a recuperação do passado. Nesse sentido, atualmente, associa-se o patrimônio às dinâmicas da formação dos lugares de memória, visto que o patrimônio é uma das formas de materialização do passado.

1.3 Memória e Patrimônio Cultural

A origem da palavra patrimônio segundo Funari e Pelegrini (2006), surgiu com os romanos e, “pode ser considerado, assim, herança familiar, mas, com o passar do tempo, atingiu outros significados mais amplos para a sociedade” (BRUSADIN, 2011, p. 30). O patrimônio, então, é resultado das relações das pessoas com determinados bens, atividades, objetos ou até mesmo lugares dotados de valores emocionais e simbologias que são incorporados pelo imaginário popular.

O valor simbólico que atribuímos aos objetos ou artefatos é decorrente da importância que lhes atribuímos à memória coletiva. E é esta memória que nos impele a desvendar seu significado histórico social, refazendo o passado em relação ao presente, e a inventar o patrimônio dentro de limites possíveis, estabelecidos pelo conhecimento (CAMARGO, 2002, p. 30).

Dentre as várias atribuições destaca-se o patrimônio cultural que “é tudo aquilo que constitui um bem apropriado pelo homem, com suas características únicas e particulares” (FUNARI E PINSKY, 2005, p. 8), “incluindo outros produtos do sentir, do pensar e do agir humanos” (BRUSADIN, 2011, p. 30).

O conceito de patrimônio deriva das tradições medievais, segundo Funari e Pelegrini (2006), sendo o período principal para a valorização do patrimônio, devido ao resgate da Antiguidade grega ou romana através da procura de documentos e objetos por parte da população como preservação da memória e de suas origens; e devido a isso observa-se a tendência de associar o patrimônio somente ao seu aspecto material. Porém, a definição de patrimônio não se limita apenas ao material, abrangendo também as tradições e símbolos resultantes das relações sociais que produzem memórias, coletivas ou individuais, que proporcionam uma relação afetiva com o passado.

O termo “patrimônio cultural” advém da apreensão mais ampla de seus significados e valores. Talvez, abordando as expressões culturais simplesmente como “patrimônio histórico”, estaríamos dando ênfase exclusivamente à produção física e social no tempo pretérito, quando, na verdade, consideramos que a interação social atual com as expressões materiais e sociais de outrora são parte indissociável da existência do patrimônio cultural (ALLIS, 2006, p. 76).

A memória é como um vínculo com o passado, por meio da apropriação dos costumes e tradições coletivas e individuais, por meio das relações de pertencimento e reconhecimento de uma determinada cultura que são carregados de símbolos e representações que constituem o que entende-se como patrimônio. Portanto, memória e patrimônio são complemento um do outro.

Jacques Le Goff (2003) define a memória como um fenômeno psicológico e individual mas que também está relacionada ao social, e que pode ter influência da presença ou ausência da escrita sendo objeto de atenção do Estado para a conservação de qualquer acontecimento do passado ou presente.

(...) produz diversos tipos de documento/monumento, faz escrever a história, acumular objetos. A apreensão da memória depende, deste modo, do ambiente social e político: trata-se da aquisição de regras de retórica e também da posse de imagens e textos que falam do passado, em suma, de um certo modo de apropriação de tempo (LE GOFF, 2003, p. 50).

A memória também se relaciona com a oralidade, “é uma metodologia primorosa voltada à produção de narrativas como fontes do conhecimento, mas principalmente do saber” (DELGADO, 2003, p.23). A história oral que produz relatos por meio da memória, que contam, a partir das percepções e vivências de um determinado indivíduo, um acontecimento.

A História Oral produz narrativas orais, que são narrativas de memória. Essas, por sua vez, são narrativas de identidade na medida em que o entrevistado não apenas mostra como ele vê a si mesmo e o mundo, mas também como ele é visto por outro sujeito ou por uma coletividade (SILVEIRA, 2007, p. 41).

Dessa forma, “a razão narrativa desemboca no saber contar um fato real ou imaginário, despertando no ouvinte o desejo de significar experiências vividas, que não retornam mais” (GROSSI; FERREIRA, 2001, p. 30).

Nesse sentido a memória individual ou coletiva contribui, por meio das informações, modo de fazer, celebrações, cultos que são passados de geração em geração, para que o passado não seja esquecido e o patrimônio cultural surge de maneira a expressar a memória por meio de documentos e monumentos e as vivências por exemplo.

Dessa maneira, “não se trata de fazer uma história nova, mas permitir que a memória, ainda que possivelmente exagerada, desvirtuada ou mentirosa para a História, contribua para ampliar a apreensão sobre o patrimônio cultural” (MONASTIRSKY, 2006, p. 19). Isso demonstra que as noções de patrimônio cultural estão diretamente ligadas à memória, tendo o intuito de preservar informações que estão eternizadas em cada indivíduo, tornando assim a memória viva. Ainda pode-se considerar que “a memória é para os homens uma forma de identificar-se com sua concepção de passado” (BRUSADIN, 2011, p. 46).

“A consciência do passado é, por inúmeras razões, essencial ao nosso bem-estar” (LOWENTHAL, 1981, p. 64), e a memória e o patrimônio são formas de se reconhecer esse passado. Esse reconhecimento acontece por meio da percepção dos símbolos atribuídos a determinados objetos decorrentes da memória coletiva, como colocado por Arantes (1984). O passado “nos cerca e nos preenche, cada cenário, cada declaração, cada ação conserva um conteúdo residual de tempos pretéritos” (LOWENTHAL, 1981, p. 64).

A partir dessas definições, pretende-se compreender a preservação da memória ferroviária que levava sonhos e progresso por onde passava, mas que hoje, após sua decadência, é regida pelos trilhos da memória e do imaginário popular, além dos monumentos e documentos que trazem a alegria e o saudosismo por parte de quem vivenciou suas épocas áureas.

1.4 Patrimonialização e a Formação da Memória Ferroviária Brasileira

As diversas crises econômicas existentes no Brasil entre as décadas de 1970 e 1980, além do incentivo e investimento nas rodovias devido a interesses econômicos advindos do desenvolvimento da indústria automobilística desde a década de 1950, impactaram nas atividades das ferrovias brasileiras, o que culminou na sua gradual decadência, incluindo o desmonte da Rede Ferroviária Federal (RFFSA), que detinha a maior parte da concentração da malha ferroviária brasileira⁸.

As décadas de setenta e oitenta foram palco de sucessivas crises político-econômicas no Brasil, com o fim do “milagre econômico” e o esgotamento do regime militar no país. O sistema ferroviário brasileiro, que, ao longo do século XX, alternava momentos de crise e crescimento, sofreu significativamente os impactos das crises conjunturais, embora já viesse sendo paulatinamente desmontado desde a década de 50, com a chegada da indústria automobilística. No caso da Rede Ferroviária Federal S.A., acrescentavam-se aos déficits financeiros problemas operacionais e administrativos, além de passivos trabalhistas e inúmeras manifestações da categoria – algumas das

⁸ Disponível em: <<https://www.rffsa.gov.br/>>. Acesso em: 22 Mai. 2018.

mais reivindicativas da história do trabalho no Brasil - devido às perdas constitucionais e salariais surgidas nos planos político-econômicos governamentais (MAIA, 2009, p. 145).

Diante dessa situação, se viu a necessidade da preservação desses bens, visto que foram atribuídos, pela população, valores e significados, sejam eles materiais ou imateriais. A patrimonialização no Brasil forças é reforçada coma criação da Constituição Federal de 1988, Artigo 216⁹ que define o patrimônio cultural brasileiro como:

Bens de natureza material e imaterial, tomados individualmente ou em conjunto, portadores de referência à identidade, à ação, à memória dos diferentes grupos formadores da sociedade brasileira, nos quais se incluem:

- I - as formas de expressão;
- II - os modos de criar, fazer e viver;
- III - as criações científicas, artísticas e tecnológicas;
- IV - as obras, objetos, documentos, edificações e demais espaços destinados às manifestações artístico-culturais;
- V - os conjuntos urbanos e sítios de valor histórico, paisagístico, artístico, arqueológico, paleontológico, ecológico e científico (BRASIL, 1988, p. 127).

O artigo 216 da Constituição Federal de 1988 foi um fator de grande contribuição para a preservação do patrimônio cultural, uma vez que coloca subsídios legais bem como as relações de responsabilidade com a preservação destes para resguardar a memória daquele patrimônio, que vai além de apenas o ato institucional e burocrático de seu tombamento. O artigo tem ainda, uma importante contribuição na proteção constitucional do patrimônio cultural brasileiro, uma vez que, além de medidas para a preservação dos bens, insere as relações de responsabilidade com os bens, tais como a participação da comunidade e do poder público, para que possam atuar no patrimônio definindo e contribuindo com parte da identidade de um povo e exercer e as formas legais de proteção.

§ 1º - O Poder Público, com a colaboração da comunidade, promoverá e protegerá o patrimônio cultural brasileiro, por meio de inventários, registros, vigilância, tombamento e desapropriação, e de outras formas de acautelamento e preservação (BRASIL, 1988, p. 127).

Posteriormente, no ano de 2007 foi criada uma lei, nº 11.483, de 31 de maio de 2007¹⁰, voltada especificadamente para o patrimônio ferroviário. Essa lei extinguiu oficialmente a RFFSA e passava para o IPHAN a responsabilidade de administração de todos bens móveis e imóveis

⁹Disponível em: <https://www.senado.leg.br/atividade/const/con1988/CON1988_05.10.1988/art_216_.asp>. Acesso em: 22 Mai. 2018.

¹⁰Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2007/lei/111483.htm>. Acesso em: 10 Jun. 2018.

com valores artísticos, culturais e históricos referentes a ferrovia, assim como zelar pela sua manutenção.

Foi essa mesma lei, nº 11.483 de 2007, que apresentou o termo “Memória Ferroviária”, que preserva todo o patrimônio artístico, cultural e histórico do setor ferroviário por meio da construção, formação, organização, manutenção, ampliação e equipamento de museus, bibliotecas, arquivos e outras organizações culturais, bem como de suas coleções e acervos e também a conservação e restauração de prédios, monumentos, logradouros, sítios e demais espaços oriundos da extinta RFFSA.

A criação desses instrumentos, foi a maneira encontrada para preservar a memória ferroviária. Atribuir um conceito para a memória ferroviária é uma forma de reafirmar sua importância, e atender aos anseios do homem como indivíduo e do homem como um ser social, que vê por meio da representatividade desse patrimônio nesses o que foi a ferrovia no passado e a sua influência na vida cotidiana das pessoas, mantendo a memória ferroviária viva.

Tal qual a memória coletiva, a memória ferroviária é uma totalização, uma invocação ao todo, que em sua enunciação pretende obter certa adesão social, ainda mais quando seu uso pressupõe uma importância imanente que deriva de sua proteção como patrimônio (PROCHNOW, 2014, p. 154).

Segundo Zambello (2011), a lei que atribuiu ao IPHAN as funções de preservação da memória ferroviária foi tardia, já que o patrimônio ferroviário se encontrava fragmentado, impondo, dessa maneira, a um órgão público a tarefa de encontrar soluções para esse patrimônio privatizado que não foi assumido anteriormente pelas concessionárias.

A solução da “memória ferroviária” parece ineficaz para dar vida ao imenso universo ferroviário, que originalmente servia às pessoas. Milhares de estações espalhadas pelo país deixaram de ter função, aparentemente. Nesse processo há apropriações de diversos tipos, depredação e saque. Se hoje elas sobrevivem, é porque resistem por meio da sua natureza histórica, por vezes confundida pelas utilizações mais ou menos corretas, com casos marcantes de apropriação privada associada à função de preservação, com aval do Ministério da Cultura. De modo que nem sua história tem sido considerada. Os novos utilizadores sequer fazem menção e vêm sentido em relação aos trens pesados, que ainda circulam nos trilhos e aos poucos destelham as estações (ZAMBELLO, 2011, p. 24).

Nesse sentido, a preservação da memória ferroviária parece ser contemplada prioritariamente como material visando a valorização e manutenção dos bens e monumentos advindos da ferrovia, porém, neste estudo será abordado o conceito de memória ferroviária com base nas definições abordadas por Zambello (2011) e Maia (2009) que concordam ao afirmar que a

memória ferroviária está relacionada às vivências, memórias e relações sociais do trabalhador ferroviário e não somente ao material.

Várias cidades que foram construídas a partir da chegada da estrada de ferro, eram rodeadas por símbolos, monumentos e relações sociais que fizeram com que memórias fossem criadas a partir da ferrovia, que demonstram um sentimento comum a todos que vivenciaram esse período.

Essa condição inicial ao longo dos tempos transformou maneiras cotidianas de vida e de percepção do espaço e do tempo. Território conquistado pelo avanço das linhas do trem, espaço ocupado ou transformado pelas novas possibilidades de vida, de economia, de sustento que a ferrovia trazia. Assim, os trabalhos demonstram que há uma memória social gerada pela ferrovia, que é plural, conflituosa, refere-se a patrões e a trabalhadores e, em cada cidade, esteve relacionada a fatos concretos únicos, a elementos materiais únicos, a histórias locais únicas. A ferrovia possibilitou a modificação, a geração e o desenvolvimento de uma série de hábitos urbanos, ou rurais, surgidos à época da modernidade, do intercâmbio de informações, da diminuição do tempo e do encurtamento de distâncias (PROCHNOW, 2014, p. 80).

A era da ferrovia é marcada por novas tecnologias, construção de monumentos, elevação da economia, criação de novas técnicas que marcaram a memória social cotidiana. Com sua decadência muito se perdeu, “muitos trilhos foram arrancados, estações abandonadas, trens enferrujados e o pior, milhares de trabalhadores perderam seus empregos e tiveram a memória e a identidade ameaçadas” (MAIA, 2009, p. 144).

A ferrovia foi capaz de transformar o cotidiano das pessoas que a vivenciaram, criando novos modos de viver, trazendo o progresso e transformando o imaginário da população. Nesse sentido, a memória ferroviária é o conjunto de representações sociais e simbólicas que vão além do âmbito material, e é carregado de vivências e memórias individuais, que acabam por refletir no meio social daquele grupo. Um exemplo é a ferrovia de São João Del-Rei que assumiu novos significados na atualidade e que hoje se mantém por intermédio do turismo, mas que ainda permanece viva no imaginário popular.

CAPÍTULO 2: PASSADOS PRESENTES E PRESENTES FUTUROS: AS PERSPECTIVAS DO TRANSPORTE FERROVIÁRIO EM SÃO JOAO DEL REI

O objetivo deste capítulo é apresentar, brevemente, o histórico da criação e evolução e declínio da ferrovia na cidade de São João Del-Rei ao longo de seu século de existência. É objetivo também, apresentar a influência da ferrovia no cotidiano da população de São João Del-Rei, e os processos que levaram à iniciativa da patrimonialização, e posteriormente a introdução do turismo como alternativa para manter um pedaço de sua história ainda viva.

A Estrada de Ferro Oeste de Minas (EFOM), foi palco de diversos acontecimentos ao longo de sua existência. Suas importantes particularidades, influenciaram no processo que levou a ser um dos conjuntos ferroviárias mais importantes, o que culminou em sua preservação após o fim de suas atividades na década de 1980, além da transformação no uso dos espaços. Sua influência na construção e estruturação da cidade, também nos mostra o impacto na vida e imaginário da população, que resulta em um grande saudosismo no presente.

2.1 Passado: O surgimento da ferroviária e industrialização da cidade de São João Del-Rei.

Segundo Santos (p. 27, 2017), a economia mineira baseada no abastecimento interno, foi resultado dos processos vividos no século XVII. A produção aurífera mineira possibilitou o surgimento de vários centros urbanos que se diferenciavam dos núcleos estabelecidos no nordeste brasileiro durante o século XVII, em que predominavam os senhores de engenho.

O surgimento da sociedade mineira urbana, foi marcado pela divisão social do trabalho, composta por exemplo por comerciantes, profissionais liberais, trabalhadores da Coroa, homens livres e escravos.

Desse modo, a exploração do ouro em Minas Gerais promoveu, em uma escala regional, a conformação de uma “rede urbana colonial”, que inicialmente, crescia ao redor das áreas mineradoras e expandia-se através das inter-relações mercantis entre povoações, arraiais, vilas e Coroa (SANTOS, 2017, p. 46).

Em Minas Gerais, o século XIX foi marcado pela reformulação de sua economia, que até então era baseada na extração de ouro. Com a decadência da produção aurífera, pode-se considerar que o desenvolvimento da produção de materiais para subsistência foi o que alavancou a economia novamente.

Se a literatura tradicional defendia a tese da decadência da economia de Minas devido à queda da produção mineral, com o conseqüente impacto na produção de gêneros de subsistência, os estudos revisionistas, fundamentados em grande escala de fontes primárias, demonstram que os novos dados apontam para um cenário diferente. Mesmo que em alguns momentos, na historiografia sobre a capitania/província, tenha havido debates sobre a natureza, por exemplo, do papel desempenhado pelos núcleos produtores de alimentos, sendo a produção parte ou não da economia de agro exportação, não é difícil nos darmos conta de que a produção do sul/oeste de Minas absorvia número elevado de mão-de-obra cativa, reflexo da manutenção de contingente ou expansão demográfica (SANTOS, 2015, p. 35).

Dentre as áreas de destaque na produção de artigos de subsistência destaca-se a Vila de São João, que desde os setecentos já possuía atividades comerciais significativas devido à sua localização privilegiada, em um dos caminhos troncos que seguiam até a capital Rio de Janeiro.

A chegada da corte em 1808, na capital, foi outro fator que impulsionou o comércio na província mineira.

A vila de São João, que gozava de posição estratégica desde o setecentos, durante o século XIX, devido principalmente à chegada da Corte ao Rio de Janeiro em 1808, ganhou posição comercial de destaque na província de Minas. Vila das mais antigas na parte meridional da província, São João estava conectada ao Rio de Janeiro por um dos caminhos que de Minas partiam naquela direção. A vila já possuía atividades comerciais com a capital da colônia em meados do setecentos e viu-se em condições de ampliar a atividade com a vinda da Corte portuguesa e conseqüente instituição do Reino Unido de Portugal, Brasil e Algarves, vendo crescer essa conexão mercantil durante o oitocentos à medida em que a plantation substituía as lavouras de subsistência em território fluminense (SANTOS, 2009, p. 58).

“A concentração de capitais oriundos de atividades comerciais em algumas cidades no Brasil incentivaram o início do processo de modernização das mesmas” (CAMPOS, 2005, p. 38).

Inicialmente, o transporte dessas mercadorias eram realizados através das mulas, que seguiam por estradas precárias até seus destinos finais.

Nesse sentido, havia-se a necessidade de encontrar melhorias das vias terrestres por onde passavam, ou implantar novos meios de transportes mais eficazes para facilitar o escoamento da produção. A ferrovia, então, surgiu como possibilidade para melhorar a comunicação entre as regiões.

(...) o extenso território brasileiro, de relevo acidentado, de coberturas florestais de difícil penetração, com rios inadequados à navegação em áreas de interesse produtivo e linha costeira carente de portos naturais, foi o responsável por tornar as comunicações difíceis e morosas. Havia vias fluviais extensas e navegáveis, como nas bacias Amazônica e Platina, mas os demais grandes cursos, como o São Francisco, Doce e Araguaia, tinham a navegação naturalmente dificultada. Grande parte dos investimentos ligados ao

transporte se concentrou, assim, nas vias terrestres. Carroças de bois e tropas de mulas foram, em geral, os principais meios de transporte das mercadorias em direção às cidades e aos portos até meados do século XIX, quando se iniciou a expansão ferroviária, sobretudo nas áreas mais dinâmicas e densamente povoadas (CAMPOS, 2005, p. 11).

Na Europa, a ferrovia já se destacava como modal eficiente para o transporte de carga, já no Brasil havia ainda, uma insegurança geral em relação a sua eficiência, e somente com a criação do Decreto 101, de 31 de Outubro de 1835¹¹, foi possível a instalação das linhas férreas. Esse decreto faz parte da Coleção de Leis do Império, e autoriza o governo a conceder a uma ou mais Companhias, que fizerem uma estrada de ferro que ligasse a capital do Império a Minas Gerais, Rio Grande do Sul e Bahia.

Segundo informações encontradas no Portal do IPHAN (2018), várias foram as dificuldades para a implantação das estradas de ferro no Brasil. Afim de atrair investidores, foi implantado pelo governo um sistema de concessões, característico da política de infraestrutura do período imperial. Dessa maneira, ao final no século XIX e início do século XX, a construção de linhas férreas foram alavancadas principalmente pelos britânicos.

Como mencionado anteriormente, a expansão da ferrovia proporcionou a entrada do capital estrangeiro o que impulsionou a construção de novos trechos que incentivaram a economia exportadora, como foi o caso de São João Del-Rei. Assim, a maioria das iniciativas das construções de linhas férreas no país ligavam os centros de produção aos portos como forma de facilitar o transporte e escoamento dos produtos e também como um sistema de comunicação entre as regiões.

Raposo (2006) concorda ao afirmar que, o papel das relações mercantis foram de grande importância na articulação entre regiões distantes, no sentido de abrir e expandir novos caminhos, o que possibilitou a integração de mercados especializados, ampliação de fronteiras. Esse processo de expansão, fortaleceu a unidade territorial interna, formando o que a autora ainda coloca como uma estrutura hierárquica dinâmica, que impactou toda a América Portuguesa, “deslocando o eixo político-econômico para o Centro-Sul ao inserir Minas no mundo” (RAPOSO, 2006, p. 32).

No caso de São João Del-Rei, com a construção da EFOM, que ligava São João Del-Rei à Estrada de Ferro D. Pedro II, como é possível observar no mapa 01, a seguir, fez com que o

¹¹Coleção das Leis do Império do Brasil de 1835. Disponível em: <<http://bd.camara.gov.br/bd/handle/bdcamara/18464>>. Acesso em: 20 Mai. 2018.

acesso à cidade do Rio de Janeiro ficasse mais fácil, caracterizando o pontapé inicial para a industrialização da cidade.

Figura 1 - Ligação EFOM com a EFDPII em 1881



Fonte: Adaptado de Santos (2015)

Outros fatores que impulsionaram a industrialização da cidade, como abordam Santos e Aguiar (2016), foi a criação em 1891 da Companhia Industrial Sanjoanense, no setor têxtil, que ainda permanece em funcionamento e da Cia. Agrícola Industrial Oeste de Minas, no mesmo ano.

Esses fatores, levaram São João Del-Rei a iniciar um forte processo de urbanização a partir do século XVIII, com intensificação a partir do século XIX, graças a chegada das indústrias e principalmente da ferrovia, o que modificou a forma de vida das pessoas daquela localidade.

2.2 Passado – Presente: urbanização da cidade, expansão e decadência da ferrovia em São João Del-Rei

Para compreensão do contexto em que São João Del-Rei se encontrava desde a sua elevação a Vila, em 1713, é importante destacar que a localidade teve um crescimento significativo tanto econômico quanto em seu espaço urbano, o que fez com que em 1714, a Vila fosse escolhida como sede da comarca do Rio das Mortes devido ao seu destaque na capitania de Minas. Graças a esse desenvolvimento, foram construídas diversas edificações, entre civis e religiosas, que somavam à cidade e impulsionavam o seu crescimento, sendo elevada a cidade no século XIX.

Em princípios do século XIX, antes de ser elevada à categoria de cidade, contava com cerca de mil edificações. (...) São João Del-Rei foi elevada à categoria de cidade no ano de 1838, afirmando-se nesse momento pelo seu amplo desempenho comercial, abastecendo, principalmente, a cidade do Rio

de Janeiro, com a qual mantinha laços comerciais bastante dinâmicos. Na segunda metade do século XIX, a cidade contava com um número bastante expressivo de estabelecimentos comerciais. No final deste mesmo século, um novo impulso foi dado à cidade com a criação da Estrada de Ferro Oeste de Minas (BARBOSA, 2008, p. 11).

A expansão da cidade de São João Del-Rei, ocorreu através dos trilhos, aproximando do Centro da cidade o Arraial do Matosinhos e também os núcleos de imigração na Colônia do Marçal.

Com a chegada da ferrovia e, principalmente, com sua expansão, a cidade de São João Del-Rei passa a concentrar grande parte de sua expansão urbana acompanhando os trilhos, tendendo progressivamente aproximar-se do arrabalde de Matosinhos e do núcleos de imigração das colônias do Marçal e do José Teodoro, ela dá uma noção de como o crescimento da cidade foi orientado pela ferrovia (CAMPOS, 2005, p. 30).

Figura 2 – Formação urbana de São João Del-Rei



Fonte: LIMA (1995)

Na figura 2, observa-se que a partir do século XIX, o núcleo urbano de São João Del-Rei teve um acelerado processo de urbanização, e é possível relacionar à ferrovia como fator de influência nesse processo, visto que a cidade se expandia ao longo das vias férreas.

A partir da implantação da ferrovia, várias foram as melhorias nos serviços urbanos assim como a modernização de várias regiões do país após o fim do Império e o início da República em 1889. Essas alterações impactaram algumas áreas consideradas rurais, que ao longo do processo se tornaram urbanas, fazendo com que a população se aproximasse das regiões centrais.

Assim a cidade passa por uma grande transformação urbana, a qual proporciona o deslocamento do eixo urbano da região central para, até então, zona rural da cidade. Rapidamente o Arraial do Matozinhos e a Várzea do Marçal são ocupados pela malha urbana. Nessas regiões encontrava – se a grande massa de operários, principalmente imigrantes italianos, das diversas indústrias, pois suas moradias eram construídas distante do centro da cidade (SANTOS; et al., 2014, p. 7).

Assim podemos afirmar que a ferrovia teve grande influência nesse processo de centralização urbana,

(...) já que para seu funcionamento era exigido um contingente enorme de mão-de-obra na operação e nas oficinas inauguradas em 1882, estes trabalhadores passaram a habitar o mais próximo possível do local de trabalho. Além disso, casas comerciais dos mais variados tipos se instalaram nas proximidades da estação, hotéis e casas comerciais de todo tipo (CAMPOS, 2005, p. 31).

Outro fator de destaque para a aproximação da população para as regiões centrais, foi a chegada das indústrias têxteis. Essas indústrias, na qual se destaca a Companhia Industrial São Joanense, foram as responsáveis pela construção de vilas próximas a localização da fábrica com o intuito de facilitar o deslocamento dos funcionários até o local de trabalho.

A construção dessas vilas deu origem ao bairro conhecido atualmente como Fábricas, e que ainda é considerado um importante bairro de São João Del-Rei por estar localizado em uma área considerada central, contar com o terminal rodoviário da cidade, e concentrar um grande número de comércios, e residências.

Com essa expansão, a população começou a pensar em uma nova organização da cidade, saindo das regiões centrais e buscando novas possibilidades que refletiram na configuração atual da cidade.

No XX, São João Del-Rei teve um desenvolvimento urbano, econômico e populacional significativo, com novas construções instaladas ao longo da ferrovia. Esse movimento foi fundamental para a descentralização da cidade criando caminhos que hoje são importantes vias de entrada e saída da cidade para as principais cidades do Sudeste.

No decorrer do século XX São João Del-Rei apresentou um significativo desenvolvimento urbano nessas regiões por onde a estrada de ferro margeava, pois através delas o município se desenvolveu economicamente, foi fundamental para a descentralização e para o crescimento urbano da cidade, além disso esses bairros são atualmente as principais vias de acesso que liga São João Del-Rei as principais cidades da Região Sudeste. No Bairro do Matozinhos a BR 265 que leva as cidades de São Paulo e Rio de Janeiro, e a Colônia do Marçal que liga o município a Belo Horizonte (SANTOS; AGUIAR, 2016 p. 13).

Dessa maneira, um bem cultural, como a ferrovia, representa a memória coletiva e contribui para a formação da história de um local, e assim, “a importância da preservação do patrimônio histórico e cultural pode ser compreendida na memória dos sujeitos” (OLIVEIRA; CASTRIOTA, 2015, p. 1). Dessa maneira, a preservação e patrimonialização dos bens ferroviários, associada ao imaginário, memória e identidade social, constituem o que hoje é conhecido como memória ferroviária.

O início do século XX não foi muito bom em termos de desenvolvimento para as ferrovias, já que “houve uma desaceleração na abertura de novos trechos e/ou prolongamentos de linhas” (MATOS, 2015, p. 27). Com a ascensão de cidades como Belo Horizonte e Juiz de Fora ao longo do século XX, São João Del-Rei começou a perder seu prestígio econômico. A cidade, então, iniciou a implantação de novas atividades como prestação de serviços, por exemplo bancos, na área da educação e da saúde, na tentativa de se reerguer e manter a sua influência na região.

As reestruturações econômicas dos últimos anos, proporcionadas pela especialização da cidade como fornecedora de serviços de educação e saúde, processo iniciado na década de 40, quando São João Del-Rei começa a perder a sua hegemonia regional para Belo Horizonte e Juiz de Fora, tem contribuído para a geração de emprego e renda na cidade, movimentando a economia local, principalmente com a consolidação da Universidade Federal de São João Del-Rei no município em 2002 (SANTOS; AGUIAR, 2006, p. 73).

Segundo Matos (2015), no ano de 1955, o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico (BNDE), hoje Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) foi encarregado, através do Grupo Especial Ferroviário, de redesenhar a ferrovia. Diante disso, o banco propôs, como aborda Rodriguez (2004), a consolidação das estradas de ferro da União e assim a redução de sua despesa com a administração a partir da criação da RFFSA.

A RFFSA foi criada a partir da autorização da Lei nº 3.115, de 16 de março de 1957¹², que dispõe sobre a criação da RFFSA. Determina a transformação das empresas ferroviárias da União em sociedades por ações, autorizando assim, a constituição da Rede Ferroviária S.A, o que consolidou 18 ferrovias regionais. Tinha como objetivo principal promover e gerir os interesses da União no setor de transportes ferroviários, que segundo o site da RFFSA¹³, durante cerca de 40 anos prestou serviços de transporte ferroviário, operando a malha que no ano de 1996, compreendia cerca de 22 mil quilômetros de linhas (73% do total nacional).

¹² Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L3115.htm>. Acesso em 30 Set. 2018.

¹³ Disponível em: <<https://www.rffsa.gov.br/>>. Acesso em: 30 Set. 2018.

Durante os anos de 1956 e 1961 no Brasil, no governo do então Presidente Juscelino Kubitschek, a desaceleração na construção das ferrovias foi ainda mais evidente. Em compensação houve um intenso impulsionamento na construção das rodovias no país, visto que o governo apoiava a indústria automobilística e petrolífera, motivado pelo capital.

O Plano de Metas do governo contemplava a implantação da indústria automobilística, com interesses também no desenvolvimento da indústria petrolífera e nos derivados de petróleo. A política que se seguiu nos governos militares não foi diferente, inclusive desativando estradas de ferro, ao invés de expandi-las (OLIVEIRA, 2014, p. 51).

Daí em diante o quadro da grande maioria das ferrovias foi de decadência. “Os principais problemas se apresentavam nas esferas da gestão, das operações, mas, sobretudo, no quesito recursos humanos” (MATOS, 2015, p. 28), devido ao grande número de funcionários existentes.

Entre os anos de 1980 e 1992, com a redução dos investimentos as ferrovias pertencentes a RFFSA foram drasticamente afetadas, iniciando um processo de privatização do setor.

Verifica-se que há a presença forte do “Estado” no setor ferroviário brasileiro no período. A RFFSA, devido a fatores (...), tornou-se onerosa para os cofres públicos, gerando um déficit elevado, fazendo com que a RFFSA fosse incluída no programa nacional de desestatização (PND) em 1992. (...) a privatização da malha mais importante do governo, a RFFSA, se deu por intermédio de um leilão, com arrendamento dos ativos operacionais e a concessão firmada com o governo brasileiro através de contrato. Neste modelo, a concessionária torna-se responsável pela infraestrutura, operação, controle de tráfego, marketing e finanças da malha. Esta rede de doze superintendências regionais da RFFSA (com 22.069 Km) foi dividida em 6 malhas, sendo assumida pelas seguintes concessionárias – MRS Logística, Companhia Ferroviária do Nordeste-CFN, Ferrovia Sul Atlântico - FSA, Ferrovia Centro Atlântico-FCA, Novoeste e Tereza Cristina (JUNIOR; et al., 2018, p. 8).

Em 1999, a RFFSA foi extinta pelo Decreto nº 3.277, de 7 de dezembro de 1999¹⁴. Com a decadência e extinção da RFFSA as ferrovias, de modo geral, foram abandonadas tendo deterioração agravada. Devido a isso, com o intuito de não deixar o legado da ferrovia morrer, se viu a necessidade da preservação desses bens, começando um processo de salvaguarda do patrimônio ferroviário e sua memória.

¹⁴ Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/D3277.htm Acesso em: 30 Set. 2018.

2.3 Presente-Futuro: Ações de salvaguarda e preservação do patrimônio e memória ferroviária e suas transformações de uso.

Como apresentado anteriormente, a ferrovia teve um importante papel por onde passava, sendo responsável pela criação e/ou desenvolvimento de muitas localidades que foram marcadas pela construção de prédios, oficinas, locais de armazenamento de carga, vilas para assentamento dos funcionários e também os pátios que formam os complexos ferroviários.

Um complexo ferroviário é formado por compartimentos e elementos, como armazéns, equipamentos de sinalização e telecomunicação, casa de telégrafo, restaurante, posto médico, escola, rotunda, oficinas, vilas, estações e outros que traduzem uma funcionalidade produtiva, uma rede de relações de trabalho e um campo de relações e controle social. Neste espaço atribui-se destaque, em termos sociológicos, às vilas ferroviárias: locais de moradia de trabalhadores e diretores das ferrovias, onde as relações de vizinhança e a hierarquia social se intercalam às relações de trabalho e de produção (FREIRE et al., 2012, p. 7).

Para além das edificações, a ferrovia também transformou as relações sociais e o cotidiano das pessoas por onde passava. Partindo dos conceitos apresentados nesta pesquisa, considera-se a memória ferroviária como resultado das vivências, memórias e relações sociais do trabalhador ferroviário, e não somente as edificações. A memória é uma ferramenta da sociedade, que busca o reconhecimento de si mesma em elementos que constroem a sua identidade. Assim como aponta Le Goff (2003), esse fenômeno é construído socialmente.

Os elementos da memória ferroviária brasileira foram construídos durante um longo processo histórico, que durou aproximadamente um século, e que influenciou o desenvolvimento de hábitos sociais que perduram até hoje. Assim também aconteceu com a memória dos próprios ferroviários e seus familiares, que foram indivíduos essenciais no desenvolvimento da ferrovia e na preservação da memória. Nesse sentido, a ferrovia pode ser considerada um patrimônio singular que tem a necessidade de ferramentas e ações específicas para a sua preservação, como é o caso da EFOM.

O processo de tombamento de sítios ligados ao desenvolvimento industrial ampliou-se com a noção de monumento a partir da publicação da Carta de Veneza¹⁵, no ano de 1964, o que pode ter influenciado a postura institucional do Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional

¹⁵Disponível em: <<http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Carta%20de%20Veneza%201964>>. Acesso em: 05 Out. 2018.

(SPHAN), atualmente IPHAN, com o intuito de buscar novas formas de preservação desses sítios, como aponta Santos (2012).

Desde meados da década de 1960, mas principalmente no decorrer da década seguinte, o acervo material desta estrada de ferro, integrante da Rede Ferroviária Federal S.A. desde 1957, era objeto de observação e interesse por parte de um público de âmbito até mesmo internacional (SANTOS, 2012, p. 4).

No ano de 1977, foi criada, pelo francês Patrick Henri Ferdinand Dollinger, a Associação Brasileira de Preservação Ferroviária (ABPF)¹⁶, uma entidade civil sem fins lucrativos de cunho histórico, cultural e educativo, que tinha como objetivo inicial a preservação de locomotivas a vapor, cuja maioria foi substituída por máquinas mais modernas. Outro fator importante da ABPF, como ainda aponta Santos (2012), foi a sensibilização da RFFSA, para a preservação de seus bens que possuíam valor histórico.

Entretanto, uma das maiores frustrações da ABPF foi a não sensibilização da mesma RFFSA, do Ministério dos Transportes e da SPHAN em seus esforços para manter os 200km de linha que ainda ligavam Antônio Carlos a Aureliano Mourão, com São João Del-Rei ao centro, e seu acervo. O Processo DTC-SPHAN 1.096-T-83, provocado pela ABPF, que propunha o tombamento de toda a malha ferroviária em bitola de 0,76m, além da rotunda de Ribeirão Vermelho, foi arquivado, tendo sido suplantado pelo 1.185-T-85, de autoria do PRESERFE (SANTOS, 2012, p. 5).

Segundo Lewinski (2017), na década de 1980, o Ministério dos Transportes criou um projeto destinado à preservação da memória dos transportes no Brasil, denominado PRESERVE, dentre os segmentos, o transporte ferroviário ganhou mais notoriedade, e para isso foi necessária a criação de um programa específico, denominado Programa de Preservação do Patrimônio Histórico Ferroviário, o PRESERFE. Como resultado desse programa temos o reconhecimento do Complexo Ferroviário de São João Del-Rei como monumento nacional através do tombamento federal, com o processo DTC-SPHAN 1.185-T-85¹⁷ Volume II, sob o nº 596, à folha 18, em 03 de agosto de 1989 (ANEXO 1).

Segundo Santos (2013)¹⁸, o PRESERFE durou pouco tempo, e em parceria com o IPHAN, alguns centros de memória foram tutelados, como é o caso do Complexo Ferroviário de São João Del-Rei. Nesse período, a RFFSA foi a responsável pelos centros de memória criados pelo programa, e mesmo que inadequadamente, deram sequência ao projeto mantendo o acesso ao

¹⁶ Disponível em: <<http://www.abpf.com.br>>. Acesso em: 10 Out. 2018.

¹⁷ O processo DTC-SPHAN 1.185-T-85 completo é disponibilizado pelo IPHAN em sua biblioteca digital.

¹⁸ Disponível em <<https://trilhosdoeste.blogspot.com/search?q=preserfe>>. Acesso em: 10 Out. 2018.

acervo dos centros e núcleos e o funcionamento dos trens, como por exemplo no caso do trecho São João Del-Rei/Tiradentes.

O processo de desmonte da ferrovia se iniciou na década de 1980, e segundo Prochnow (2014) se estendeu até a sua privatização na década de 1990. Com a privatização, “as malhas foram assumidas por concessionários que em geral exploram o transporte de carga, havendo o transporte de passageiros em apenas dois dos treze trechos sob concessão” (QUINTÃO, 2009, p. 91), como foi o caso de São João Del-Rei.

A EFOM possuía várias particularidades, como por exemplo o tamanho da bitola utilizada, que era de 0,76m quando a regra de se construir ferrovias de bitola estreita era de 1,00m como afirma Santos (2009), o que impulsionou o seu processo de tombamento DTC-SPHAN 1.096-T-83¹⁹, que foi arquivado e suplantado pelo 1.185-T-85, de autoria do PRESERFE.

Essas particularidades fizeram com que a EFOM fosse para a população um importante local de vivências sociais, que gerou a necessidade de sua preservação. Esse movimento é característico da identificação de uma memória coletiva, acerca da importância da ferrovia para a cidade de São João Del-Rei, uma vez que,

(...)os laços culturais imateriais marcados pelo “habitar o espaço” das estações, foram afetados pelas transformações desses locais. Antes cheios de vida, com os passageiros, cobradores, maquinistas, bilheteiros, carregadores, ambulantes, artistas de rua, toda uma diversidade humana integrada ao lugar, as estações tornaram-se silenciosas até sucumbir diante de seu esvaziamento. A paisagem sonora também foi afetada: não se escuta mais o som do apito com a desativação das estações. Abandonadas, desertas, transformadas em ruínas, a população que participou da construção de muitas ferrovias, direta ou indiretamente, passaram a conviver com um cenário totalmente modificado, havendo perda, migração e empobrecimento das populações locais. O trem de carga não tinha o mesmo significado e a mesma importância para quem tinha como sobrevivência o ir e vir dos passageiros (CARMO, 2014, p. 58).

Desde o ano de 2007²⁰, quando foi extinta oficialmente a RFFSA, é atribuída ao IPHAN a responsabilidade de administrar todos os bens referentes à ferrovia, assim como zelar pela sua manutenção. Posteriormente, em 2009, surgiu um novo Decreto de nº 6.769²¹, de 10 de

¹⁹Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/VI_coloquio_t6_complexo_ferrovuario.pdf>. Acesso em: 15 Out. 2018.

²⁰ Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2007/lei/111483.htm>. 16 Out. 2018.

²¹Disponível em <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2007-2010/2009/Decreto/D6769.htm>. Acesso em: 02 Nov. 2018.

fevereiro 2009, que atualiza as disposições sobre a revitalização do setor ferroviário e suas providências.

Segundo o Portal do IPHAN (2018), desde o ano de 2007 o Instituto, tem realizado um vasto processo de inventariação referente ao patrimônio cultural ferroviário, destacando-se o estado de Minas Gerais. Esse levantamento conta com diversos bens imóveis pertencentes ao patrimônio cultural ferroviário mineiro, que está disponível para consulta em seu site.

Esse estudo tem grande relevância para que seja possível a recuperação e preservação pelas prefeituras e demais responsáveis, conforme anunciado pela Assembleia Legislativa de Minas Gerais²² no dia 20 de setembro de 2018. Neste anúncio, a Superintendente do IPHAN em Minas Gerais, Célia Corsino, propõe dar novos usos a esse patrimônio como já vem ocorrendo com alguns trechos, que foram apropriados pelo turismo como forma de desenvolvimento econômico e também difusão e preservação do patrimônio cultural ferroviário.

Atualmente, as definições de patrimônio não se limitam apenas ao sentido material, abrangendo também um lado social e inclusivo, em que a população atua como protagonista na defesa e reconhecimento de seu patrimônio, elegendo suas tradições e símbolos resultantes das relações sociais que produzem memórias, coletivas ou individuais, que proporcionam uma relação afetiva com o passado, que são considerados valores imateriais.

Com a decadência do sistema ferroviário, viu-se no turismo uma oportunidade, para que os gestores pudessem sanar o desejo popular de retomar o funcionamento da ferrovia, que acabou por sofrer transformações em seu uso ao passar de transporte de cargas e passageiros para um atrativo turístico. E a população que se via presente naquele patrimônio passou a se ver às margens. As significações e as funções sociais dos espaços se alteram com o passar do tempo, e esses espaços quando não condensam mais as expressões passadas devem ser reinterpretados, sem perder a continuidade histórica, sobretudo, com relação à memória coletiva como aborda Monastirsky (2006).

Entende-se o ato ou ação de transformar um objeto ou conjunto de elementos de uso cotidiano em bens específicos protegidos por leis ou sistemas de proteção institucional, a partir de determinadas camadas de significado simbólico agregadas, tornando esses elementos testemunhos da arte, da cultura, da história e da memória (...). Transformando não apenas a tradição oral ou escrita, mas também os bens culturais em testemunho ou vestígios, o

²²Disponível

<https://www.almg.gov.br/acompanhe/noticias/arquivos/2018/09/20_ferrovias_patrimonio_historico.html>.
Acesso em: 05 Nov. 2018.

processo de patrimonialização garante um lugar diferenciado que lhe permite o estudo, a reflexão, o acesso e a preservação (CARMO, 2014, p. 63-64).

Um erro comum na construção da identidade social e identificação dos patrimônios é a exclusão da população no processo, criando um “afastamento de grande parte da população da cultura do patrimônio e preservação, levando a uma sensação de estranhamento das pessoas em relação aos bens patrimoniais” (CAVALCANTI, 2015, p. 3).

No caso da Ferrovia de São João Del-Rei, a sua decadência levou a comunidade a entender que seria necessário a recuperação e preservação de seu patrimônio, assim como a importância que a ferrovia representou. Entretanto, uma das medidas adotadas para manter o funcionamento da ferrovia de São João Del-Rei, foi associar o trecho que vai de São João Del-Rei a Tiradentes à atividade turística.

O que acontece com muitos dos patrimônios apropriados pelo turismo é um paradoxo, em que a população acaba por se afastar e não reconhecer o seu próprio patrimônio devido à apropriação desordenada da atividade, o que não foi diferente no caso de São João Del-Rei.

A atividade turística tem como característica basilar o deslocamento de pessoas, de maneira a permitir interações de natureza cultural, social e econômica, as quais imprimem nessa atividade um caráter complexo, amplo e multifacetado. Essa facilidade de trânsito interdisciplinar faz com que o turismo adquira diversas denominações, principalmente as que o classificam unicamente como atividade econômica (SOUZA; SILVA, 2010, p. 1).

Apesar dessa associação ao turismo como fator essencialmente econômico, temos que considerar também a importância da relação entre a atividade e a localidade, valorizando as relações sociais e os bens culturais formadores daquela localidade.

Essa é considerada como

(...) uma combinação complexa de inter-relacionamento entre produção e serviços, em cuja composição integram-se uma prática social com base cultural, com herança histórica, a um meio ambiente diverso, cartografia natural, relações sociais de hospitalidade, troca de informações interculturais (MOESCH, 2002, p. 9).

Atualmente, a realidade do turismo tem se alterado ficando evidente cada vez mais a consciência de realizar um planejamento participativo e o reconhecimento dos impactos positivos e negativos da atividade turística em um determinado local. Mas esse é, ainda, um longo caminho a ser percorrido.

Em São João Del-Rei uma das alternativas para incluir a população novamente em seu próprio patrimônio foi a criação de projetos que levam a comunidade novamente para a ferrovia, seja

com passeios com valores reduzidos direcionados a esse público como também fazer do espaço da ferrovia um centro cultural com projetos que envolvem o artesanato local, assim como o museu que busca manter a memória ferroviária viva.

CAPÍTULO 3 - GUARDIÕES DA MEMÓRIA FERROVIÁRIA: DAS MEMÓRIAS SOCIAIS E AS ENTIDADES DE PRESERVAÇÃO DO PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO

O capítulo três tem como objetivo apresentar a pesquisa de campo, sua metodologia e desafios na sua concepção, seus resultados e análises partindo dos conceitos de memória e patrimônio e como eles se aplicam no contexto da formação da memória ferroviária de São João Del-Rei.

É também objetivo do capítulo, a partir dos resultados da pesquisa, identificar como os entrevistados visualizam a importância da ferrovia para a cidade São João Del-Rei e como eles se identificam atualmente com o complexo ferroviário e sua mudança de função. Além disso, analisar o que os órgãos gestores fazem para atrair e integrar a população ao atrativo, assim como manter a memória ferroviária viva.

3.1 Metodologia da pesquisa e seus desafios

Considera-se aqui, e com base no exposto, que a memória ferroviária é composta por dois grupos, o primeiro no que tange às relações sociais em que se encontra a população e suas vivências; e o segundo e não menos importante, relacionado aos órgãos que atuam diretamente na salvaguarda junto à comunidade por resguardar, preservar e conservar o que restou do patrimônio ferroviário na atualidade.

A memória ferroviária tem uma crescente produção historiográfica com destaque em sua evolução histórica e regulamentação dos bens patrimoniais. Por outro lado, no que tange ao impacto das ferrovias no cotidiano da população e a memória produzida a partir dessas vivências, é ainda assim, uma área com inesgotáveis possibilidades de estudo do ponto de vista social e de forma interdisciplinar, como esse estudo que agrega história, patrimônio, turismo.

Estabelecendo este cenário, optou-se por apresentar a memória ferroviária a partir das vivências, memórias e relações sociais por meio do envolvimento atual da comunidade com o complexo ferroviário de São João Del Rei, por meio da análise qualitativa das entrevistas semiestruturadas que foram realizadas no período de dezembro de 2018 a março de 2019. As entrevistas foram gravadas em áudio, e transcritas integralmente posteriormente. Após transcrição foram introduzidas ao apêndice deste trabalho, assim como os termos e conhecimento e autorização de publicação.

Muitos foram os desafios enfrentados na concepção da pesquisa; o primeiro foi estabelecer uma linha cronológica condizente e fluida sobre o movimento de evolução da cidade a partir da construção da ferrovia.

Os entrevistados foram divididos em dois grupos, o primeiro com o intuito de compreender como a população visualiza a importância da ferrovia para a evolução da cidade, assim como a sua percepção sobre o seu fim e a transformação de seu uso, além de todas as memórias relacionadas a ferrovia de São João Del-Rei.

Nesse grupo, foram realizadas entrevistas com um ex-ferroviário, o Sr. Nelson, que trabalhou no trecho da cidade São João Del-Rei, com uma pessoa da comunidade, Sr. Eucy, filho de um ex ferroviário, e a artesã Elisa, que trabalha dentro na feira de artesanatos que acontece na estação ferroviária de São João Del-Rei e que também possui familiares que trabalham nos espaços onde funcionava a ferrovia. O segundo grupo, foi voltado para o administrativo, e os órgãos competente es e gestores responsáveis, em conjunto com a comunidade, pela preservação do patrimônio

Como desafio encontrou-se dificuldades para alcançar de maneira efetiva o público alvo das entrevistas, para que assim pudesse construir o diálogo entre a história e as ações efetivas que regulamentam a memória ferroviária na região.

Então, foram realizadas entrevistas com representantes da Secretaria de Cultura e Turismo da cidade, e por fim, com o representante da empresa que atualmente gerencia o trem turístico²³, a VLI Multimodal S/A.²⁴

No caso da Secretaria de Cultura e Turismo de São João Del-Rei, obteve-se contato somente por e-mail, foram respondidas apenas quatro das nove questões enviadas, não obtendo respostas efetivas sobre o envolvimento da prefeitura com o complexo ferroviário e somente respostas sobre o contexto histórico e administração da ferrovia. Vale ressaltar que não houve identificação do entrevistado, denominando-se apenas como Secretaria Municipal de Cultura e Turismo de São João Del-Rei.

²³ O trem turístico é mais conhecido como Maria Fumaça, e um dos poucos trechos para transporte de passageiros ativos no Brasil, percorrendo um trajeto de 12 km entre as cidades de São João Del-Rei e Tiradentes. O tarifário segundo consulta em julho de 2019 é de inteira ida: R\$ 70,00 (setenta reais), inteira ida e volta: R\$ 80,00 (oitenta reais), meia ida: R\$ 35,00 (trinta e cinco reais), meia ida e volta: R\$ 40,00 (quarenta reais).

²⁴ VLI é o antigo acrônimo para Valor da Logística Integrada, atualmente é conhecida como VLI Multimodal S/A, ou apenas VLI.

Infelizmente, por não existir historiador na equipe da unidade do IPHAN de São Joao Del-Rei, ou outros funcionários que pudessem responder as questões, não foi possível estabelecer uma posição de fala para a instituição sobre as ações realizadas para salvaguardar a memória ferroviária, e seus desafios. Os dados expostos aqui foram coletados com base nas outras entrevistas ou por meio de pesquisas bibliográficas.

3.2 A plataforma dessa estação é a vida

Ao procurar os entrevistados da comunidade, ex-ferroviário e artesã, buscou-se compreender qual era a memória ferroviária de cada um, suas vivências e também o que eles visualizaram de mudanças na cidade em decorrência da ferrovia e sua decadência. Além disso, compreender os impactos gerados sobre a cidade São João Del-Rei de acordo com a percepção de cada indivíduo.

Começando pelo Sr. Nelson²⁵, ele conta que nasceu e cresceu na cidade de São Joao Del Rei, e relembra com saudosismo suas conquistas durante os anos que trabalhou na ferrovia:

Tudo que eu tenho foi graças a ferrovia. Eu comecei com nada na ferrovia, foram vinte e cinco anos trabalhando na ferrovia (ANDRADE, 2018, p. 68).

Assim como Sr. Nelson, Sr. Eucy²⁶ nasceu e cresceu na cidade de São João Del-Rei, e seu pai trabalhou na ferrovia vivendo até os treze anos ao longo da linha férrea. Seu pai era ferroviário, morava em casas de turma, que são casas construídas ao longo da linha, normalmente de dez em dez quilômetros para que os trabalhadores pudessem ficar alojados. Atualmente, tanto Sr. Nelson quanto Sr. Eucy residem em uma dessas casas de turma que restaram e que fazem parte do acervo patrimonial nacional da ferrovia.

Abaixo é possível visualizar na figura 3 a Estação de Ibitutinga, no ano de 1982, ainda em funcionamento, pouco tempo antes de sua extinção, e que faz parte do complexo ferroviário de São João Del-Rei, localizada na divisa entre os municípios de São João Del-Rei e Ritópolis.

²⁵ ANDRADE, Nelson Sávio de, 2018, Apêndice 2.

²⁶ CAMILO NETO, Eucy. 2018, Apêndice 3

Figura 3 – Estação de Ibitutinga Outubro de 1982



Fonte: acervo Francisco Vieira Neto (2018).

Nas duas figuras seguintes, 4 e 5, tiradas em dezembro 2018 observa-se a mesma estação, só que agora como moradia no Sr. Nelson. Apesar de ser uma casa atualmente a estação sofreu poucas mudanças e ainda tem as mesmas características da época de seu funcionamento.

Figura 4 – Entorno e prédio da Estação de Ibitutinga, SJDR, MG.



Figura 5 - Fotografia de área de embarque/desembarque e bilheteria da Estação de Ibitutinga, SJDR, MG.



Fonte: acervo pessoal (2018)

Pelas imagens podemos perceber, que apesar da ação do tempo, o exterior da estação ainda preservados, o interior foi adaptado para receber a moradia, mas o exterior permanece com a pintura e placas que datam a década de 1980, e conta ainda com elementos da época em que a estação era ativa, como por exemplo a cabine da agência e informações de altitude.

Quando questionado sobre a importância da ferrovia para a cidade, o Sr. Eucy ressalta questões de desenvolvimento da cidade, qualidade do transporte, destaca a memória da família, sua infância, e fala ainda sobre o turismo atualmente.

Pra mim é muito importante, na questão até da minha infância toda foi aqui né até os treze anos na região toda da linha férrea. E a importância pelo, melhor meio de transporte de carga, e de transporte era o ferroviário, depois o rodoviário, e a gente sente muita falta, até pelo lado histórico, turismo, que seria muito importante, até elo menos um trecho que fizesse até Pombal, pelo menos ainda mantém São João/Tiradentes, pelo menos lá já tem a importância que tem (CAMILO NETO, 2018, 71).

O Sr. Nelson também menciona a importância para o comércio local e destaca ainda um fator relevante que foi a contribuição da ferrovia para o transporte de cimento da cidade de Barroso em Minas Gerais, na construção da Usina Hidroelétrica de Itaipu²⁷.

(...)foi muito importante para o comércio pra tudo. Só lá em Barroso, o quanto que transportou cimento para fazer a Itaipu, passou tudo por aqui (ANDRADE, 2018, p. 68).

Ao ser questionado sobre sua relação atual com a ferrovia, Sr. Eucy também conta sobre a feira de artesanatos, e seu envolvimento com a mesma.

Eu vendo peças para os expositores de lá, mas não exponho, mas a maioria dos meus fregueses são de lá, e eu trabalho com artesanato em MDF, 50% me compra pra, porque eu não vendo a peça acabada, eu vendo a peça crua, lá tem o meu lado, meu interesse lá (CAMILO NETO, 2018, p. 71).

Elisa²⁸, que também é moradora da cidade de São João Del-Rei, é expositora na feira de artesanatos mas também possui familiares que trabalhavam na ferrovia, e conta um pouco como começou o seu trabalho na feira, lembrando as memórias do tio da época da ferrovia.

Eu comecei aqui há um ano e meio atrás, com um convite do Ronildo, eu comecei expondo meus licores e artesanatos, e aí aqui dentro eu fui convivendo e descobri que um tio meu era maquinista da Máquina 68, ele é irmão do meu avô e era maquinista aqui, e como você pode ver, a máquina mais bonita era a dele. Ele tinha o próprio apito, passava apitando, em cada cidade ele tinha uma namorada, e ele vinha nas folgas dele para ficar lustrando a máquina pra ver se ninguém estava usando a dele, porque era só ele usava ela (SILVA, 2018, p. 74).

Como Elisa menciona, ela foi convidada por Ronildo a fazer parte da feira de artesanatos que foi o idealizador da feira de artesanatos, com início em 2017. A princípio, como ela mesma conta, com uma feira de queijos e licores que posteriormente se ampliou em uma iniciativa para valorizar o produtor rural, a produção familiar e o artesanato dos são-joanenses²⁹.

²⁷ Usina Hidroelétrica de Itaipu – Disponível em: <https://www.itaipu.gov.br/> Acesso em 03/04/2019

²⁸ SILVA, Elisa Cristina da, 2018, Apêndice 4.

²⁹ Disponível em: <http://www.gazetadesaojoaodelrei.com.br/site/2017/11/feira-valoriza-producao-artesanal-e-gastronomia/>. Acesso em: 05 Mai. 2018.

O Ronildo o propósito dele aqui era fazer uma feira gastronômica, ele começou com queijos e licores aí ele foi tentando com o IPHAN, até conseguir (a liberação para a instalação da feira) e depois que conseguiu ele gastou mais de R\$10.000 (dez mil reais) em pallet e suportes para tampar a linha, e depois passou (o projeto) para a Secretaria Municipal de Cultura de São João Del-Rei (SILVA, 2018, p. 75).

Figura 6 – Foto na Feira de Artesanatos do Complexo Ferroviário de SJDR



Fonte: acervo pessoal (2018).

Ainda no relato das memórias, as narrativas por vezes permeiam as lembranças da família, do cotidiano, das lembranças de infância, das relações sociais como conta o Sr. Eucy:

No geral, os irmãos, pai e mãe, a família, ou os próprios maquinistas. Tem maquinistas lá em São João que você conversa com eles os caras choram lembrando. E tem também o lado do lazer, aqui de frente tinha um campo de futebol, e aqui morava um feitor que chamava Lico, o camarada era muito animado, feriado, Natal, e Ano Novo, o cara sentava aqui de fora, vinha os violeiros lá de Ritópolis (cidade vizinha), o Lico era assim, um mau sanfoneiro, mas era um ótimo animador pegava a sanfoninha dele, e baile aqui era todo sábado. O próprio vizinho aqui, o Heitor, irmão do Nelson também é ex ferroviário, ele e a Cida, com quem é casado, a Cida mora aqui desde um ano de idade (ANDRADE, 2018, p. 72).

Ele ainda nos mostra com orgulho e emoção a carteira de identidade de dependente que leva para onde for. Esse era um documento que os dependentes dos ferroviários tinham e era válido em todo território da RFFSA para que pudessem ter isenção na passagem.

O Sr. Nelson também recorda suas vivências e as dificuldades que passou ao longo dos anos de trabalho, da sua rotina para voltar pra casa:

(...) os alojamentos que a gente vivia, os sofrimentos, enchentes nos rios ao longo da linha, que fazia que a gente voltasse a pé pra casa, nós já viemos de Nazareno aqui a pé. Nós chegamos em Nazareno, e como nós não tinha mais jeito de vir embora, nós viemos a pé, saímos por uns

atalhos pra chegar em casa. Tenho boas lembranças, mas tenho muito sofrimento também (ANDRADE, 2018, p. 68).

Sr. Nelson ainda conta com tristeza, ao lembrar que ele mesmo foi quem ajudou a desmanchar o trecho no qual trabalhou durante todos os anos que esteve na ferrovia

Foi eu que desmanchei ela, foi eu quem busquei material lá em Aureliano Mourão, foi em 1986, que nós fomos lá em Aureliano Mourão, buscar a locomotiva que tá no museu aqui em São João, esse foi o último (trem) que foi, depois foi só pra desmanchar. A gente sente né, depois fui mandado para São Joao/Tiradentes, os outros foram transferidos, e eu fiquei naquele pedacinho até acabar, não fui transferido não (ANDRADE, 2018, p. 69).

Ainda sobre o fim da ferrovia, foram questionados como a população reagiu à notícia e relatam o sofrimento da população, principalmente pela falta de transporte que por vezes tinham apenas o trem como meio.

Sofreram muito, porque tinha lugar aí pra baixo, pros lado da Mina Brasil que tinha comunicação pra outros lados como Lavras, Capelinha, mas por aqui pro meio aqui, o pessoal sofreu muito, porque o único meio de transporte era só a ferrovia e mais nada, aqui pros lados de Congo Fino, tinha que ir a pé certa distância pra depois pegar condução pra vir pra São João, e na época era só a linha, só a ferrovia (ANDRADE, 2018, p. 69).

Foram também questionados, se a população se manifestou de alguma maneira na tentativa de manter a ferrovia ativa, mas como aborda Sr. Eucy:

Pegou todo mundo de surpresa, e outra coisa, não tinha uma instrução, ou uma orientação pra você fazer um abaixo assinado ou alguma outra coisa pra poder acabar, foi mui de repente, e o único trecho que conseguiu ficar, parecia que já era programado por debaixo dos panos pra manter entre São João e Tiradentes (ANDRADE, 2018, p. 72).

A secretaria de Cultura e Turismo³⁰ também concorda ao afirmar que:

A população, no sentido estrito, não tem participação muito ativa. Como é sabido, o IPHAN, no geral, e principalmente até a década de 1980, tinha uma forma de operação de fundo bastante autoritário. Ou seja, as decisões se davam de cima para baixo, sem uma consulta ampla ou mesmo participativa de órgãos de conselho popular e afins (TURISMO, 2018, p. 82).

De acordo com a Secretaria Municipal de Turismo de Cultura de São Joao Del-Rei,

desde 1984, o funcionamento da estação ferroviária de São João Del-Rei se resume a recepção de visitantes do museu ferroviário e dos passeios

³⁰ TURISMO, Secretaria de Cultura e, 2018, Apêndice 6.

de “Maria Fumaça” dos fins de semanas e feriados. A manutenção do edifício e seu funcionamento, no entanto, sofreu baixas devido ao programa de privatização do transporte ferroviário, que deixou o complexo ferroviário de São João e todo o patrimônio histórico da extinta RFFSA órfão (TURISMO, 2018, p. 81).

E assim, mais precisamente desde o ano de 2001, o complexo ferroviário de São João Del-Rei tem sua administração realizada pela VLI Multimodal S/A, antiga Ferrovia Centro Atlântica (FCA), por meio da concessão dos ativos do trecho de São João a Tiradentes, e em conformidade com as exigências do IPHAN são realizadas manutenção e operações para que possa operar o trem turístico.

Com a mudança da função da ferrovia grande parte da população se sentiu prejudicada, não só pela falta do transporte, os empregos que foram perdidos e o comércio, mas pelo vínculo afetivo que tinham com a ferrovia que a todo momento esteve ali, e que nunca imaginavam que pudesse acabar de maneira tão repentina, constituindo-se como memória recente para parte da comunidade local.

Diante disso, muitos até hoje sentem resistência em conhecer o atrativo, ou visitar, por vezes nunca mais voltaram à estação, e essas questões ficam evidentes na fala do Sr. Eucy quando questionado sobre o que achava da mudança de função da ferrovia, e se ainda utilizava o atrativo, e, assim, ele aponta:

Ali já virou mais interesse turístico, não com interesse de patrimônio, mais de interesse de arrecadação né, porque pra você ver quem que consegue andar naquele trem? Em São João ninguém consegue, eles só fazem uma vez por ano que é dia do ferroviário, é que eles dão uma passagem pros filhos e dependentes dos ferroviários, é que você tem o direito de ir, fora disso, pagar quarenta conta, quem que paga? Virou comércio, não patrimônio (ANDRADE, 2018, p. 72).

Sr. Nelson, ao ser questionado se ainda frequentava o atrativo se mostra descontente e assim como Sr. Eucy aponta o valor como um fator negativo, além das transformações que foram necessárias para o novo uso.

Não, não. Não compensa não, a gente vê tanta coisa que já foi feita, tudo modificado não compensa, não compensa mesmo, o valor também, é um valor muito alto. Eu não, se eu quiser ir, eu até não pago, e eles todos os anos agora eles oferecem cinco ingressos para cada família (ANDRADE, 2018, p. 69).

Vale também ressaltar que a gratuidade que mencionam refere-se ao dia 30 de abril em que é comemorado o dia do ferroviário, em que é realizado anualmente uma série eventos no

complexo ferroviário de São Joao Del-Rei além de passeios gratuitos no trem para todos os ex-ferroviários e familiares.

Elisa que está presente diariamente em seu *stand* na feira também visualiza essa barreira que a população acaba colocando, muitas vezes por não conhecer o atrativo ou as atividades que são realizadas direcionadas a ele, ou mesmo por falta de pertencimento ou reconhecimento do seu próprio patrimônio.

Muitas crianças e adolescentes gostam muito, mas só que o pessoal fica meio com receio “a pra entrar lá tem que pagar”, “pra poder andar lá é caro”, só que assim a pessoa nem chega aqui pra ver direito, igual, o passeio de ida e volta é R\$25,00 (vinte cinco reais)³¹ pro morador (SILVA, 2018, p. 75).

Diante dessas barreiras encontradas, um dos principais pontos abordados na entrevista com a gestão da VLI³² foi a aceitação do atrativo turístico pela comunidade de São Joao Del-Rei. Quais as ações realizadas para incentivar a participação e utilização do atrativo por eles, uma vez que ainda há resistência por parte da população? Para a VLI,

(...)a população gosta muito, ao longo do trecho você vê que as pessoas ficam dando tchau para os maquinistas, então e muito bacana você ver ao longo da linha que tem várias pessoas, nas casas, crianças, a população aceita muito bem e eles gostam bastante do trem. (...) Nós estamos fazendo agora umas campanhas nas rádios e jornais pra gente trazer a comunidade para o trem, porque para muitos eles acham que o trem é para o turista, mas não é também para a comunidade. Para a comunidade tem um preço acessível, hoje eles pagam R\$25,00 (vinte e cinco reais) para ir e voltar no trem, para incentivar a população a vir conhecer o trem. Eles (parte da população) tem a ideia de que a Maria Fumaça é para o turista e não para a comunidade, e isso a gente tem que desmistificar (MADALENA, 2018, p. 76).

Nesse sentido, a criação da feirinha de artesanatos também foi uma iniciativa para, além de dar novos usos e significados aos espaços, trazer a população para dentro da ferrovia, seja expondo ou até mesmo para conhece-la e essa medida tem sido gradativamente aceita como aponta Elisa:

(...) entra bastante gente de São João aqui dentro pra ver a feirinha, buscar alguma mercadoria ou encomenda, e principalmente no trem noturno (SILVA, 2018, p. 75).

Quando questionados se as gerações que não tiveram a experiência de ser ferroviário ou de utilizar da ferrovia percebem a importância que a ferroviária, o Sr. Eucy acredita que:

³¹ Salário mínimo vigente em 2019 R\$998,00 (Novecentos e noventa e oito reais)

³² MADALENA, Sérgio Joanes, 2018, Apêndice 5.

Não. Porque não viveram aquilo! Inclusive você comenta com o pessoal o que foi o movimento através de foto, eles falam “ali era assim? Mentira!” Porque quem não viveu não vai ter nenhum interesse, aí eles só presenciam aqui ali de São João a Tiradentes não Imaginam que teve nada aqui pra baixo, porque quem não viu não acredita né (ANDRADE, 2018, p. 73).

Já para o Sr. Nelson,

Até tem né, é tradição, é patrimônio pro pessoal ver. Os turistas chegam de fora só pra andar de São João a Tiradentes, muito turista que chega só pra andar (ANDRADE, 2018, p. 70).

Diante dos resultados das entrevistas podemos perceber a importância da história oral como instrumento para compreender ambos os grupos que compõe esta pesquisa, e assim, realizar a análise da memória ferroviária, que será aprofundada na sequência.

3.3 Análise e discussões das Entrevistas

Como visto entre os capítulos um e dois deste estudo, entre as décadas de 1970 e 1980, devido a crises econômicas e investimentos nas rodovias seguidas pelo interesse no desenvolvimento da indústria automobilística, as ferrovias brasileiras foram fortemente afetadas, culminando em sua gradual decadência, incluindo o desmonte da RFFSA que atingiu o trecho que se estendia até a cidade de São João Del-Rei.

Após o desmonte, iniciou-se o processo de patrimonialização dos bens ferroviários, possibilitando o surgindo do termo “Memória Ferroviária” e reforçando a sua importância por meio da representatividade de um patrimônio, as relações sociais e todo simbolismo que o permeia.

Como resultados da pesquisa, tanto no diálogo quanto na historiografia local, nota-se a descrição da construção da ferrovia como importante fator de desenvolvimento social, econômico e cultural para a cidade de São João Del-Rei, trazendo a ideia de progresso. Essa ideia surge uma vez que, a cidade foi se estruturando ao longo da linha férrea, além do aumento populacional e também a industrialização da cidade.

Em todos os diálogos do primeiro grupo da pesquisa, percebe-se o encantamento e saudosismo pela ferrovia, sobretudo com o Sr. Nelson e o Sr. Eucy, que foram marcadas pela emoção. Ao serem perguntados sobre a ferrovia, as primeiras memórias estão sempre associadas à família,

às dificuldades enfrentadas, ao trabalho, aos amigos, à infância, e à incontestável importância da ferrovia em suas vidas e principalmente à tristeza de ter chegado ao fim.

Assim, percebemos que esses discursos condizem com as ideias que alguns autores como Monastirsky (2006), Maia (2009) e Zambello (2011), que em seus estudos concordam ao afirmar que a memória ferroviária está relacionada às vivências, memórias, às relações sociais do trabalhador ferroviário e da população por onde a ferrovia passou e não somente associada aos bens materiais. Isso nos faz refletir sobre a importância da participação da comunidade na patrimonialização de um bem cultural.

Esse saudosismo e fascínio pelo trem se estende por toda cidade como uma mistura de felicidade, nostalgia e afeto. Basta iniciar uma conversa e logo disparam as histórias dos familiares que trabalharam na ferrovia, das próprias experiências como trabalhadores, ou das viagens realizadas no passado, assim como lembranças do trem como importante meio de transporte para a região. Isso fica claro até mesmo na fala de Elisa, que mesmo não tendo vivenciado a ferrovia ativa no passado tem em sua memória as lembranças contadas pelo tio, e hoje constrói suas próprias memórias ao expor seus artesanatos no complexo ferroviário, apesar das transformações de uso do espaço, embasadas no sentimento de familiaridade e pertencimento herdado de seu tio.

Vale ressaltar que os espaços são fluidos e mudam suas funções e significações com o passar do tempo, porém não perdem sua essência, é a dinâmica cultural do patrimônio. Se até mesmo cada pessoa é capaz de mudar ao longo do tempo, a cultura também se revigora. Percebe-se, contudo, que no processo de recordar o passado a população por vezes fica presa à ideia da ferrovia tal qual era anteriormente, se esquecendo da fluidez dos espaços e das novas significações, como podemos perceber em algumas falas do Sr. Nelson e do Sr. Eucy. Apesar de compreenderem a importância da existência do trecho São Joao Del-Rei/Tiradentes apontam para as transformações, o turismo, e os valores atuais cobrados como barreiras para a utilização do atrativo, com exceções em datas comemorativas que são concedidas viagens gratuitas.

Nesse ponto entram os gestores que deveriam operar de maneira a fazer com que a população se reconhecesse no atrativo, e que a partir de então mesmo com as transformações no uso conseguissem evidenciar o passado que ali existiu. Entretanto, pode-se observar que muitas decisões que envolvem o patrimônio e as entidades responsáveis pela sua preservação juntamente com a comunidade, ainda são por vezes realizadas de maneira autoritária e sem

participação ativa da população, como apontou a Secretaria de Turismo e Cultura de São João Del-Rei.

Nesse sentido, no que tange à falta da participação popular no reconhecimento da memória e patrimônio desde o início do processo de salvaguarda corrobora com Cavalcanti (2015) ao afirmar que esse afastamento gera a sensação de estranhamento das pessoas em relação ao seu próprio patrimônio. Isso resulta no que se tem hoje como memória ferroviária, que por vezes é voltada somente para o material, motivando a busca por aspectos que vão além dessa perspectiva, ou seja, para memória afetiva e vivências sociais associada aos bens ferroviários criando algo engessado que é consumido pelo turismo massivo. Este é um paradoxo do uso turístico de bens patrimoniais, uma vez que um lado se encontram as ações da preservação da memória ligadas aos aspectos materiais e tangíveis, e do outro, a simplificação da percepção dos elementos intangíveis da memória quando não há a participação efetiva da comunidade e possibilidade de interpretação patrimonial.

Com relação ao envolvimento da comunidade com a ferrovia, a VLI, empresa que gere o atrativo atualmente tem se preocupado com essa questão e busca novas formas de trazer a comunidade para dentro do complexo.

As rádios da cidade são muito ouvidas pelos moradores, então essa tem sido uma alternativa, ao fazer anúncios convidando os moradores para conhecer o complexo e fazer o passeio de trem pelo preço reduzido. Outra alternativa, é a parceria já idealizada com a feira de artesanatos que tem sido uma maneira dos moradores irem até lá e criarem novos vínculos, e essas ações já tem mostrado resultado, como foi apontado.

O complexo Ferroviário de São João Del Rei, conta também com o museu ferroviário, que recebe centenas de turista diariamente e é composto por um rico acervo cercado de peças, locomotivas que remontam a época da ferrovia.

Ainda assim, a existência da feira de artesanatos e a experiência de andar de trem, vivenciada pelo turista ou pelo morador, não estão relacionadas somente ao complexo existente ali na atualidade como um atrativo turístico, apesar das transformações de uso do espaço. Isso porque remontam o passado e todas as memórias, vivências e todas as relações sociais e experiências dos trabalhadores, da comunidade que passou por aquele local e que fizeram a ferrovia possível. Eis a importância de se fazer a comunidade presente e participativa no reconhecimento de seu patrimônio e conseqüentemente participação e preservação.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Desde sua implantação, a ferrovia pode ser considerada no contexto mundial como importante fator de desenvolvimento, não só para o transporte de cargas mas também para o transporte de passageiros, que gerou impactos econômicos, empregos diretos ou indiretamente ligados à ferrovia.

Percebe-se também o impacto da ferrovia nos processos de formação de novas cidades, urbanização, ocupação populacional e industrialização, que em maioria ocorre ao longo da ferrovia, como foi o caso de São João Del-Rei, além dos impactos sociais e culturais, deixando na memória da população grande saudosismo, afetividade e pertencimento.

A implantação da ferrovia, veio com a ideia da modernização, da industrialização, da evolução, e havia muita expectativa sobre a ferrovia em todo o país. A decadência do Complexo Ferroviário de São João Del-Rei causou estranhamento, preocupação sobre o que aconteceria com aquela população que dependia inteiramente da ferrovia fazendo com que buscassem novos meios de sustento.

Aos poucos permaneceram na lembrança da população e dos ex ferroviários as vivências e suas experiências que ainda são muito vivas para eles. Podemos perceber essa vivacidade em suas lembranças que são contadas com riqueza de detalhes ou permeadas pela emoção. São relatadas nas memórias das viagens, da rotina do trabalho, das brincadeiras de criança, do trilho, do apito do trem, das estações, contadas com saudosismo e afeto, em toda e qualquer história relacionada a ferrovia.

Percebe-se também que parte da população fica presa às memórias da ferrovia tal qual era no passado, se esquecendo, ou talvez não compreendendo, a fluidez dos espaços, e as novas significações que surgem com o passar do tempo. Essas limitações acabam por criar barreiras, fazendo com que se afastem e deixem de aproveitar seu próprio patrimônio.

Deve-se destacar que a forma como os órgãos responsáveis pela salvaguarda da memória atuam são fatores determinantes para a participação e reconhecimento da população de seu próprio patrimônio. Nesse sentido, observa-se que muitas decisões que envolvem o patrimônio são por vezes realizadas de maneira autoritária, em que a ordem vinha de cima para baixo, não havendo consultas ou participação ativa da população. Essas questões foram relatadas pelo Sr. Nelson, Sr. Eucy, pela Secretaria de Cultura e Turismo, pelo representante da VLI e também Elisa. Eles

relatam ainda, que até hoje ainda é difícil a articulação com esses órgãos mostrando uma unanimidade nesse argumento.

No caso do Complexo Ferroviário de São João Del-Rei, podemos observar esse fenômeno no próprio Museu Ferroviário que é composto por um rico acervo com peças, locomotivas que remontam à época de funcionamento da ferrovia. A memória ferroviária exposta, é uma das alternativas para a manutenção da memória ferroviária na cidade, mas não é reconhecida pela população que a construiu, uma vez que para eles a memória ferroviária está associada às suas relações sociais e não somente naquelas peças.

As relações sociais advinda da ferrovia para aquela população, ainda estão muito associadas ao passado, porém, notou-se que em São João Del-Rei os gestores da ferrovia atualmente procuram novas maneiras de incentivar a apropriação do atrativo por parte da população, procurando divulgar suas ações em meios acessíveis a esse público. Isso tem apresentado resultados positivos trazendo gradativamente a população para dentro do complexo ferroviário, fazendo com que a população crie novas relações sociais com aquele espaço.

Outra alternativa que tem sido bastante eficaz, é a Feira de Artesanatos, que em parceria com o IPHAN e a Secretaria de Cultura e Turismo da Cidade tem acolhido os artesãos locais como uma forma de levá-los para o complexo. Essa é uma forma de incentivar a apropriação do espaço e do patrimônio, estimulando a preservação da memória ferroviária além de criar novas memórias associadas a ferrovia para essa população.

Assim, apesar da transformação de uso do espaço e do tempo, da implantação da feira de artesanatos, e da adaptação do trem de passageiros para um atrativo turístico, a experiência de andar de trem, vivenciada pelo turista ou pelo morador não está somente relacionadas ao complexo existente ali na atualidade mas remontam o passado e a todas as memórias vivencias, a todas as relações sociais e experiências dos trabalhadores, da comunidade que passaram por aquele local e que fizeram a ferrovia possível. Assim como as novas memórias que estão sendo construídas por essas pessoas o que enfatiza a importância de se fazer a comunidade presente e participativa além de incentivar o reconhecimento de seu patrimônio e consequentemente participação e preservação.

Almejo que com esta pesquisa, a comunidade possa (re)conhecer, (re)apropriar e interpretar seu patrimônio, e consequentemente desenvolver o sentimento de pertencimento, e preservação.

Assim como os gestores possam perceber a necessidade da participação da população nesses processos.

Em termos de trabalhos futuros, uma das linhas que podem ser desenvolvidas, é a da memória ferroviária associada às relações sociais, em que seguindo o exemplo de Brumadinho, MG, poderia ser criado um museu ferroviário associado às vivências sociais. Diferente do que existe atualmente, em que são apresentados peças e maquinários, seriam expostos artefatos cedidos pela população como por exemplo fotos, uniformes, ou outros objetos que remetessem a ferrovia, fazendo com que a população se reconhecesse e participasse ativamente desse patrimônio.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Associação Brasileira de Preservação Ferroviária - Disponível em: <<http://www.abpf.com.br>>. Acesso em: 10 Out. 2018.

ALLIS, Thiago. **Turismo, patrimônio cultural e transporte ferroviário**: um estudo sobre as ferrovias turísticas no Brasil e na Argentina. 2006. 232 p. Dissertação de Mestrado do Programa de Pós-graduação em Integração da América Latina, Universidade de São Paulo (USP). Disponível em: <<http://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/84/84131/tde-11092007-112140/pt-br.php>>. Acesso em: 17 Abr. 2018.

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

BARBOSA, João Luiz Domingues. **Cidade e bem cultural**: um estudo sobre patrimônio histórico e cidade no município de São João Del-Rei – MG. 2008. 50 f., il. Trabalho de Conclusão de Curso (Especialização em Gestão de Políticas Públicas de Cultura) Universidade de Brasília, Brasília, 2008. Disponível em: <<http://bdm.unb.br/handle/10483/17283>>. Acesso em: 23 Jun. 2019.

BRASIL. Constituição (1988). **Constituição da República Federativa do Brasil**. Brasília, DF: Senado Federal: Centro Gráfico, 1988, 498 p. Disponível em: <https://www2.senado.leg.br/bdsf/bitstream/handle/id/518231/CF88_Livro_EC91_2016.pdf>. Acesso em: 24 Jun. 2019.

BRAYNER, Natália Guerra. **Patrimônio Cultural Imaterial: para saber mais**. Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional; 3. ed. -- Brasília, DF: IPHAN, 2012. 36.

BRUSADIN, Leandro Benedini. **A dinâmica do patrimônio cultural e o Museu da Inconfidência em Ouro Preto (MG)**. 2011, 211 p. Tese (Doutorado em História) Universidade Estadual Paulista. Faculdade de Ciências Humanas e Sociais. Disponível em: <<http://hdl.handle.net/11449/103115>>. Acesso em: 25 Mai. 2018.

CÂMARA DOS DEPUTADOS. **Coleção das Leis do Império do Brasil de 1835**. 2018. Disponível em: <<http://bd.camara.gov.br/bd/handle/bdcamara/18464>>. Acesso em: 20 de Mai. 2018.

CAMARGO, Haroldo Leitão. **Patrimônio Histórico e Cultural**. São Paulo: Aleph, 2002.

CAMPOS, Bruno Nascimento. **Marcas de uma Ferrovia**: a Estrada de Ferro Oeste de Minas em São João Del-Rei (1877-1915). São João Del-Rei – UFSJ, 2005. (Monografia de Bacharelado). Disponível em:

<http://www.patriamineira.com.br/imagens/img_noticias/075517260910_Marcas_de_uma_ferrovia_-_Bruno_Nascimento_Campos.pdf>. Acesso em: 18 Mai. 2018.

CARMO, Mônica Elisque do. **Trilhos e Memória**: preservação do Patrimônio Ferroviário em Minas Gerais, de autoria de Mônica Elisque do Carmo. 2014, 178p. Dissertação de Mestrado Escola de Arquitetura - Universidade Federal de Minas Gerais. Disponível em: <http://www.bibliotecadigital.ufmg.br/dspace/bitstream/handle/1843/MMMD9RTMZM/disserta_o_monica_elisque_do_carmo.pdf?sequence=1>. Acesso em 11 Dez. 2018.

CAVALCANTI, Marco Alexandre Nonato. Patrimônio Cultural E Participação Popular: A Importância Da Educação Patrimonial. **XXVIII Simpósio Nacional de História**, 2015. Disponível em: <http://www.snh2015.anpuh.org/resources/anais/39/1426866616_ARQUIVO_textoanpuh_na_c2015.pdf>. Acesso em: 22 Jun. 2018.

Coleção das Leis do Império do Brasil de 1835. Disponível em: <<http://bd.camara.gov.br/bd/handle/bdcamara/18464>>. Acesso em: 20 Mai. 2018

DELGADO, Lúcia de Almeida Neves. História oral e narrativa: tempo, memória e identidades. **História Oral**, v. 6, p. 9-25, 2003. Disponível em: <<http://revista.historiaoral.org.br/index.php?journal=rho&page=article&op=view&path%5B%5D=62>>. Acesso em: 23 Jun. 2018.

Editores da Enciclopédia Britânica. George Stephenson. Enciclopédia Britânica, 2018. Disponível em: <<https://www.britannica.com/biography/George-Stephenson>> Acesso em: 08 Mai. 2018.

FERREIRA, Mariana; BASSI, Cristina Mantovani. **A história dos transportes no Brasil**. São Paulo: Editora Horizonte, 2011.

FINGER, Anna Eliza. **Um Século de Estradas de Ferro** – Arquiteturas das ferrovias no Brasil entre 1852 e 1957. 2013. 465 p. Tese de Doutorado do Programa De Pós-Graduação Faculdade De Arquitetura E Urbanismo, Universidade de Brasília (Unb). Disponível em: <<http://repositorio.unb.br/handle/10482/15345>>. Acesso em: 20 Mai. 2018.

FRAZÃO, Dilva. James Watt. Ebiografia, 2018. Disponível em: <https://www.ebiografia.com/james_watt/>. Acesso em 08 Mai. 2018.

FREIRE, Maria Emília Lopes; CAVALCANTI, Fábio; BESSONI, Giorge; FREITAS, Marcelo. Patrimônio Ferroviário: Memória ou Esquecimento? Abordagem Conceitual no Processo de Valoração do Patrimônio Ferroviário em Pernambuco. **VI Colóquio Latino Americano sobre Recuperação e Preservação do Patrimônio Industrial**. São Paulo: 03 e 06 de julho de 2012. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/VI_coloquio_t6_patrimonio_ferroviano.pdf>. Acesso: 22 Mai. 2019.

FUNARI, Pedro Paulo; PELEGRINI, Sandra C. A. **Patrimônio histórico e cultural**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed, 2006.

FUNARI, Pedro Paulo; PINSKY, Jaime (Orgs.). **Turismo e patrimônio cultural**. São Paulo: Contexto, 2005. 4ª. edição.

GAZZINELLI, Juliana Oliveira; CASTRIOTA, Leonardo Barci. PATRIMÔNIO, MEMÓRIA E PRESERVAÇÃO: o caso da estação ferroviária de marinhos. **Fórum Patrimônio - Ambiente Construído, Ambiente Sustentável**. v. 8, n. 2 (2015).

GROSSI, Yonne e FERREIRA, Amauri. **Razão narrativa: significado e memória. História Oral** (4). São Paulo: ABHO, 2001.

Instituto de Física, Universidade Federal do Rio grande do Sul. **Máquina a Vapor**. Disponível em: <<http://www.if.ufrgs.br/~leila/vapor.htm>>. Acesso em: 10 Jul. 2019.

ITAIPU. **Usina Hidroelétrica de Itaipu**. 2018. Disponível em: <<https://www.itaipu.gov.br/>>. Acesso em 03 Abr. 2019.

JUNIOR, Agnaldo Oliveira Moura; et al. Malha Ferroviária de 1890 a 2016: uma estrutura desfragmentada na história brasileira. **Research, Society and Development**, v. 7, n. 9, p. 01-18, e1379442, 2018. Disponível em: <https://www.researchgate.net/publication/327935450_Malha_Ferroviana_de_1890_a_2016_uma_estrutura_desfragmentada_na_historia_brasileira>. Acesso em: 22 Jun. 2019.

LE GOFF, Jacques. História e memória. Trad.: Bernardo Leitão. Campinas: Editora Unicamp, 2003. 5ª. Edição.

LEWINSKI, Cinara Isolde Koch. O que é o Preserve/fe? E como se constituiu o Centro de Preservação da História Ferroviária do Rio Grande do Sul na década de 1980? **Mosaico**, Rio de Janeiro, v. 8, n. 12, p. 103 - 122, jun. 2017. ISSN 2176-8943. Disponível em: <<http://bibliotecadigital.fgv.br/ojs/index.php/mosaico/article/view/65462>>. Acesso em: 21 Out. 2018.

LIMA, Sérgio José Fagundes de Souza. Arquitetura São-Joanense do Século XVIII ao XX. In: **Revista do Instituto Histórico e Geográfico de São João Del-Rei**. Vol. VIII. São João Del-Rei: Gráfica da APAE, 1995.

LOWENTHAL, David. **Como Conhecemos o Passado**. Projeto História (17). São Paulo: EDUC, 1981.

MAIA, Andréa Casa Nova. Memória sobre trilhos: culturas e identidades ferroviárias no Brasil. **Locus: revista de história**, Juiz de Fora, v. 15, n. 1 p. 143-152, 2009. Disponível em: <<http://www.ufjf.br/locus/files/2010/02/333.pdf>>. Acesso em: 25 Jun. 2018.

MARCONI, Maria de Andrade; LAKATOS, Eva Maria. **Técnicas de pesquisa**. 5. ed. São Paulo: Atlas, 2003.

MATOS, Lucina Ferreira. **Estação da memória**: um estudo das entidades de preservação ferroviária do Estado do Rio de Janeiro. 2015. 197 p. Tese de doutorado do Centro de Pesquisa e Documentação de História Contemporânea do Brasil, Programa de Pós-Graduação em História, Política e Bens Culturais. Fundação Geúlio Vargas, Rio de Janeiro. Disponível em: <<http://bibliotecadigital.fgv.br/dspace/handle/10438/15659>>. Acesso em: 20 Mai. 2018.

MOESCH, Marutschka. **A produção do saber turístico**. 2. ed. São Paulo: Contexto, 2002.

MONASTIRSKY, Leonel Brizolla. **Ferrovia patrimônio cultural**: estudo sobre a ferrovia brasileira a partir da região dos Campos Gerais (PR). 2006. 190 p. Tese de doutorado pelo Programa de Pós-Graduação em Geografia do Centro de Filosofia e Ciências Humanas da Universidade Federal de Santa Catarina Programa de Pós-Graduação em Geografia. Disponível em: <<https://repositorio.ufsc.br/handle/123456789/89405>>. Acesso em: 15 Jun. 2018.

MTUR. **Programa de Regionalização do Turismo**: ação municipal para a regionalização do turismo, 2007. Disponível em: <http://www.turismo.gov.br/images/pdf/Publica%C3%A7%C3%B5es/Glossario_do_Turismo_-_1%C2%AA_%20edi%C3%A7%C3%A3o.pdf> Acesso em: 27 Jun. 2019.

NETO, Camilo Borges. **Manual Didático de Ferrovias**. Setor de Tecnologias, Departamento de Transportes, Universidade Federal Do Paraná, 2012. Disponível em: <http://files.labtopope.com.br/200000810234e324470/APOSTILA_MANUAL_DIDATICO_DE_FERROVIAS_UFPR_2012.pdf>. Acesso em: 20 Mai. 2015.

NORA, P. **Entre memória e história: a problemática dos lugares**. In: Projeto História. São Paulo, n. 10, p. 7-28, dez. 1993.

OLIVEIRA, Juliana Gazzinelli; CASTRIOTA, Leonardo. PATRIMÔNIO, MEMÓRIA E PRESERVAÇÃO: o caso da estação ferroviária de marinhos. **Fórum Patrimônio: Ambiente Construído e Patrimônio Sustentável**, v. 8, n. 2, 2015.

OLIVEIRA, Juliana Gazzinelli de. **Patrimônio, preservação e políticas públicas: o caso da Estação Ferroviária de Marinhos**. 2014, 130 p. Dissertação de Mestrado em Ambiente Construído e Patrimônio Sustentável da Escola de Arquitetura da Universidade Federal de Minas Gerais. Disponível em: <http://www.bibliotecadigital.ufmg.br/dspace/bitstream/handle/1843/MMMD-9UQM7N/parte_1_disserta__o_juliana_gazzinelli.pdf?sequence=1>. Acesso em: 20 Jun. 2018.

PALHARES, Guilherme Lohmann. **Transportes Turísticos**. São Paulo: Aleph, 2002.

Portal do IPHAN - Disponível em: <<http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Carta%20de%20Veneza%201964>>. Acesso em: 05 Out. 2018.

PLANALTO. Lei nº 11.483, 2007. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2007/lei/11483.htm>. Acesso em: 28 Mai. 2018.

PROCHNOW, Lucas Neves. **O IPHAN e o patrimônio ferroviário: a memória ferroviária como instrumento de preservação**. 2014. 177 p. Dissertação (Mestrado em Preservação do Patrimônio Cultural) - IPHAN, Rio de Janeiro. Disponível em: <<http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/458>>. Acesso em: 20 Jun. 2018.

QUINTÃO, Vinicius Policarpo. **O turismo como elemento relevante da reestruturação do transporte ferroviário de passageiros**. Monografia (Bacharelado em Turismo), Ouro Preto (MG), Universidade Federal de Ouro Preto, 2009. 113p. Disponível em: <<https://pt.scribd.com/document/79750099/O-Turismo-como-elemento-relevante-da-reestruturacao-do-transporte-ferroviario-de-passageiros>>. Acesso em: 20 Nov. 2018.

RAPOSO, Ana Elisa de Resende. **As Minas Coloniais Forjadas: Uma perspectiva para o planejamento urbano/o projeto Político-Administrativo Português e o desenvolvimento da Rede Urbana à luz do Decoro**. 2006. Monografia apresentada ao Curso de Pós-graduação em História de Minas da Universidade Federal de São João Del-Rei. Disponível em: <<https://ufsj.edu.br/portal2-repositorio/File/pghis/monografias/minas.pdf>>. Acesso em: 26 Set. 2018.

RFFSA. **Histórico da Extinta RFFSA**, 2018. Disponível em: <<https://www.rffsa.gov.br/>>. Acesso em: 06 Jul. 2018.

RODRIGUEZ, Helio Suêvo. **A formação das Estradas de Ferro no Rio de Janeiro: O resgate de sua memória**. Rio de Janeiro: Editora: Memória do Trem, 2004.

ROLT, L.T.C.. Richard Trevithick. **Enciclopédia Britânica, 2018**. Disponível em: <<https://www.britannica.com/biography/Richard-Trevithick>>. Acesso em: 08 Mai. 2018.

RONÁ, Ronaldo Di. **Transporte no turismo**. São Paulo: Editora Manoele, 2002.

SANTOS, Bruno Henrique dos. **A Formação Socioespacial De São João Del-Rei/Mg E O Processo De Regionalização Do Campo Das Vertentes**. Dissertação de Mestrado pelo Programa de Pós Graduação em Geografia – Universidade Federal de São João Del-Rei, 2017. Disponível em: <<https://www.ufsj.edu.br/portal2-repositorio/File/ppgeog/Bruno.pdf>>. Acesso em 22 Set. 2018.

SANTOS, Bruno Henrique dos; AGUIAR, Lígia Maria Brochado de. A expansão do território urbano e São João Del-Rei/MG: a criação/destruição de geografias da esperança. **Revista OKARA: Geografia em debate**, João Pessoa/PB, UFP. v. 10, n. 1, p. 59-77. 2016. Disponível em: <<https://www.ufsj.edu.br/portal2-repositorio/File/ppgeog/Bruno.pdf>>. Acesso em: 22 Set. 2018.

SANTOS, Bruno Henrique dos; et al. **A (re)produção do espaço urbano de São João Del-Rei e sua importância como polo regional da Mesorregião do Campo das Vertentes**; In: Simpósio Mineiro de Geografia, 1, 2014, Alfenas; Unifal, 2014, pag. 855-866. Disponível em: <<http://www.unifalmg.edu.br/simgeo/system/files/anexos/Bruno%20Henrique%20dos%20Santos.pdf>>. Acesso em: 22 Out. 2018.

SANTOS, Welber Luiz dos. **A Estrada de Ferro Oeste de Minas: São João Del-Rei (1877-1898)**. Dissertação de Mestrado. Mariana: UFOP, 2009. Disponível em:

<https://repositorio.ufop.br/bitstream/123456789/5927/3/DISSERTA%C3%87%C3%83O_EstradaFerroOeste.pdf>. Acesso em: 22 Set. 2018.

SANTOS, Welber Luiz dos. O complexo ferroviário de São João Del-Rei entre a ABPF, o Preservfe e o IPHAN. In: **VI Colóquio Latino americano sobre recuperação e preservação do patrimônio industrial**, 2012, São Paulo.

SENADO. Atividade Legislativa, Art. 216, 2018. Disponível em: <https://www.senado.leg.br/atividade/const/con1988/CON1988_05.10.1988/art_216.asp>. Acesso em: 28 Mai. 2018.

SILVEIRA, Éder da Silva. História Oral e memória: pensando um perfil de historiador etnográfico. **MÉTIS: história & cultura**, v. 6, n. 12, p. 35-44, jul./dez. 2007. Disponível em: <<http://www.ucs.br/etc/revistas/index.php/metis/article/viewFile/835/592>>. Acesso em: 02 Jul. 2018.

SOUZA, Ivana Carolina Alves da Silva; SILVA, Francisca de Paula Santos da. **Educação para o turismo**: uma análise das práticas pedagógicas no ensino fundamental. In: VI Semintur - Seminário de Pesquisa em Turismo do Mercosul, 2010, Caxias do Sul. Anais do VI Seminário de Pesquisa em Turismo do Mercosul / Semintur - Saberes e Fazeres no turismo: interfaces, 2010. v. 6. Disponível em: <https://www.ucs.br/site/midia/arquivos/educacao_para_o_turismo.pdf>. Acesso em 14 Fev. 2019.

TALVIK, Luiz Fernando de Figueiredo. **Modelo de Concessão Ferroviário**: uma análise do impacto no desenvolvimento pós-dessestastização. 2014. 51 páginas. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação) – Instituto de Economia. Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2014. Disponível em: <www.bibliotecadigital.unicamp.br/document/?down=000944156>. Acesso em 10 Jul. 2019.

ZAMBELLO, Marco Henrique. O aviltamento do trabalho e o declínio do patrimônio ferroviário paulista. **Revista Urbana**, ano 3, nº 3, 2011. Disponível em: <<https://periodicos.sbu.unicamp.br/ojs/index.php/urbana/article/view/8635122>>. Acesso em: 01 Jul. 2018.

BIBLIOGRAFIA CONSULTADA

Agência Nacional de Transportes. Disponível em : <<http://www.antt.gov.br/>>. Acesso em: 11 Jun. 2019.

Associação dos Transportes de Turismo e Fretamento. Disponível em: <http://www.anttur.org.br/>>. Acesso em 10 Jul. 2019.

Associação Nacional dos Transportes Ferroviários. Disponível em: <<https://www.antf.org.br/>>. Acesso em: 24 Jun. 2019.

Brasil Ferroviário. Disponível em: < <https://www.brasilferroviario.com.br/>>. Acesso em 11 Jul. 2019.

Maria Fumaça e o Complexo Ferroviário. Disponível em: <<https://www.brasilferroviario.com.br/>>. Acesso em: 11 Jul. 2019.

Trem Turístico. Disponível em: < <http://www.vli-logistica.com.br/sustentabilidade/trem-turistico/>>. Acesso em: 10 Jul. 2019.

APÊNDICES

Apêndice 1 – Autorizações de conhecimento e publicação

Declaração de Conhecimento e Autorização de Publicação

Declaro que eu, Nelson Sotúrio de Andrade.....
portador(a) do RG nº, residente à
Estação de Sabará, zona rural de São João del
Rei....., li o conteúdo da entrevista realizada por
Daniella Cristiane Santos Oliveira em 29/12/18 e concordo em ser
informante da pesquisa com o tema "Turismo, Patrimônio e Memória ferroviária
de São João del-Rei" orientada pela Professora Raissa de Keller e Costa, do
Departamento de Turismo da Universidade Federal de Ouro Preto, sem que
para isso eu tenha sido forçado ou obrigado. Autorizo a publicação destes
dados para fins acadêmicos e científicos.

São João del-Rei, 29 de 12 de 2018.

Nelson Sotúrio de Andrade

Assinatura do Participante

Declaração de Conhecimento e Autorização de Publicação

Declaro que eu, Elisa Cristina da Silva,
portador(a) do RG nº residente à
Arturino de Abreu 198.....
..... li o conteúdo da entrevista realizada por
Daniella Cristiane Santos Oliveira em 15/02/19 e concordo em ser
informante da pesquisa com o tema "Turismo, Patrimônio e Memória ferroviária
de São João del-Rei", orientada pela Professora Raissa de Keller e Costa, do
Departamento de Turismo da Universidade Federal de Ouro Preto, sem que
para isso eu tenha sido forçado ou obrigado. Autorizo a publicação destes
dados para fins acadêmicos e científicos.

São João del-Rei, 15 de fevereiro de 2019.

Elisa Cristina da Silva

Assinatura do Participante

Declaração de Conhecimento e Autorização de Publicação

Declaro que eu, Fucy Camilo Neto,
portador(a) do RG nº CPF 381.085/86-87, residente à
Área Ferroviária Km 118, Estação Ferroviária
Itutinga, li o conteúdo da entrevista realizada por
Daniella Cristiane Santos Oliveira em 27/12/18 e concordo em ser
informante da pesquisa com o tema "Turismo, Patrimônio e Memória ferroviária
de São João del-Rei", orientada pela Professora Rafssa de Keller e Costa, do
Departamento de Turismo da Universidade Federal de Ouro Preto, sem que
para isso eu tenha sido forçado ou obrigado. Autorizo a publicação destes
dados para fins acadêmicos e científicos.

São João del-Rei, 27 de Dezembro de 2018



Assinatura do Participante

Declaração de Conhecimento e Autorização de Publicação

Declaro que eu, Geny Soares Mesquita,
portador(a) do RG nº 12.808.70.4.3, residente a
Rua Santa Alcega de Carvalho nº 119
Nazareno, li o conteúdo da entrevista realizada por
Daniella Cristiane Santos Oliveira em 30/03/19 e concordo em ser
informante da pesquisa com o tema "Turismo, Patrimônio e Memória ferroviária
de São João del-Rei", orientada pela Professora Raissa de Keller e Costa, do
Departamento de Turismo da Universidade Federal de Ouro Preto, sem que
para isso eu tenha sido forçado ou obrigado. Autorizo a publicação destes
dados para fins acadêmicos e científicos.

São João del-Rei, 30 de Março de 2019.



Assinatura do Participante

Apêndice 2 – Transcrição da entrevista Sr. Nelson Sávio Andrade – Ex Ferroviário

IDENTIFICAÇÃO

Tipo de entrevista: Entrevista semiestruturada, com foco na relação entre o indivíduo e a Estação Ferroviária de São João Del-Rei.	
Entrevistador: Daniella Cristiane Santos Oliveira	
Entrevistado: Nelson Sávio de Andrade	
Local: Estação Ferroviária de Ibitutinga, atual casa do Sr. Nelson.	Data: 29/12/2018

1) Há quanto tempo o Sr mora na cidade de São João Del-Rei ou região?

Sou nascido e criado aqui.

2) Como o Sr vê a chegada da linha de ferro (Estação Ferroviária) a esta localidade?

Foi muito importante, mas infelizmente acabou numa época muito ingrata, porque ela deveria continuar, o transporte ferroviário é muito mais barato que o rodoviário. E foi muito importante para o comércio pra tudo. Só lá em Barroso, o quanto que transportou³³ cimento para fazer a Itaipu³⁴, passou tudo por aqui.

3) Qual a sua relação com a Estação Ferroviária?

Graças a Deus foi muito boa, tudo que eu tenho foi graças a ferrovia. Eu comecei com nada na ferrovia, foram vinte e cinco anos trabalhando na ferrovia.

4) Como foi a experiência de ser ferroviário?

A minha função, foi só manutenção da linha. Trabalhei de Antônio Carlos a Aureliano Mourão. Eu trabalhei na Rede de 1962 a 1986, tudo com a manutenção da linha.

5) Quais as lembranças que tem da Estação?

Eu tenho de mais, os alojamentos que a gente vivia, os sofrimentos, enchentes nos rios ao longo da linha, que fazia que a gente voltasse a pé pra casa, nós já viemos de Nazareno aqui a pé. Nós chegamos em Nazareno, e como nós não tinha mais jeito de vir embora, nós viemos a pé, saímos por uns atalhos pra chegar em casa. Tenho boas lembranças, mas tenho muito sofrimento também.

6) Quando se fala na ferrovia, quais são suas primeiras memórias?

De tá saindo de casa de madrugada, a pé, pra ir pra Mestre Ventura, daqui lá da 10 km. Na quarta feira eu vinha em casa, e de madrugada descia a pé aí pra baixo pra chegar lá em Mestre Ventura, aqui é a 117³⁵, Mestre Ventura 127, Congo Fino 147, Mina Brasil 196, 190 Ibituruna, Coqueiro 180, 187, Aureliano Mourão é 202, o fim da linha, aí já é o cruzamento para a CBA,

³³Barroso é uma cidade mineira produtora de cimento, que fica aproximadamente a 35 km de São João Del-Rei.

³⁴ Usina Hidroelétrica de Itaipu – Disponível em: <<https://www.itaipu.gov.br/>> Acesso em 02 Mar. 2019.

³⁵ Essas são as quilometragens de pontos estratégicos utilizadas ao longo da ferrovia, normalmente estações, paradas para abastecimentos, casas de turmas etc.

a CBA vai pra Lavras e segue pra Divinópolis pela CBA, o cruzamento da métrica pra a bitolinha.

7) O Sr. lembra como foi o processo de extinção da ferroviária em São João Del-Rei?

Aconteceu que o Tancredo Neves, ele que é de São Joao, ganhou como governador do Estado, O Eliseu Resende era ministro do Transporte e fechou a bitolinha.

8) E qual o sentimento que o senhor teve quando extinguiu a ferrovia em São Joao Del- Rei?

Foi eu que desmanchei ela, foi eu quem busquei material lá em Aureliano Mourão, foi em 1986, que nós fomos lá em Aureliano Mourão, buscar a locomotiva que tá no museu aqui em São João, esse foi o último (trem) que foi, depois foi só pra desmanchar. A gente sente né, depois fui mandado para São Joao/Tiradentes, os outros foram transferidos, e eu fiquei naquele pedacinho até acabar, não fui transferido não.

9) Como foi a aceitação por parte da população dessa mudança? Houve manifestações na tentativa de manter a linha ativa?

Sofreram muito, porque tinha lugar aí pra baixo, pros lado da Mina Brasil que tinha comunicação pra outros lados como Lavras, Capelinha, mas por aqui pro meio aqui, o pessoal sofreu muito, porque o único meio de transporte era só a ferrovia e mais nada, aqui pros lados de Congo Fino, tinha que ir a pé certa distância pra depois pegar condução pra vir pra São João, e na época era só a linha, só a ferrovia. E não tinha jeito não, a ordem veio lá de cima das mãos dos poderosos e não teve jeito de fazer nada nada. A gente achava até que era até brincadeira quando falaram que ia fechar a linha, algo centenário rodando pra todo lado aí. Que nem a Fábrica Barroso, chegou a fazer um leito la na Mina Brasil, porque lá na Mina Brasil no 136, 138(quilômetro), o rio começava a encher lá alagava aí a fábrica de Cimento Barroso, fez leito por cima pra mudar a linha pra continuar transportando o cimento, porque a Itaipu o cimento saiu tudo aqui de Barroso, quando foram construir a usina de Itaipu, e a Fábrica de Cimento Barroso, tinha interesse em continuar a transportar o cimento, e por isso fez o leito, e não chegou nem a mudar o leito da linha, fechou com o leito pronto, porque era o lugar principal, que quando começava a chover o rio enchia e alagava.

10) Como o Sr vê a mudança de função da Estação ferroviária de São João Del-Rei (mudança do transporte de passageiros e carga para um atrativo turístico)?

A gente fica sentido de ver né, porque eu fui nascido e criado aqui na beira da ferrovia, nascido e criado aqui, vendo o trenzinho passar todo dia, fui ferroviário, agora ver só aquele pedacinho ali, a gente fica sentido de ver, mas o que a gente pode fazer.

11) O Sr ainda utiliza o transporte ferroviário na cidade de São João Del-Rei? (Se não por que?)

Sim, ano passado mesmo, eu fui, dia 30 de abril dia do ferroviário, nós fomos fazer esse passeio de são Joao a Tiradentes.

Além desses dias, o senhor costuma ir?

Não, não. Não compensa não, gente vê tanta coisa que já foi feita, tudo modificado não compensa, não compensa mesmo, o valor também, é um valor muito alto. Eu não, se eu quiser ir, eu até não pago, e eles todos os anos agora eles oferecem cinco ingressos para cada família.

12) Você acha que as gerações que não tiveram a experiência de ser ferroviário ou de utilizar da ferrovia percebem a importância da ferroviária para a cidade?

Até tem né, é tradição, é patrimônio pro pessoal ver. Os turistas chegam de fora só pra andar de São João a Tiradentes, muito turista que chega só pra andar.

13) O Senhor mora em uma Casa de Turma, que pertenceu a ferrovia, como o senhor conseguiu essa casa?

A casa aqui estava fechada, a estação estava fechada e eu morava na turma ali em cima, na outra casa de turma, aí como tava fechado, eu fiz o requerimento direto na Rede e consegui vir pra cá, levei os papeis e só não posso reformar, não posso fazer nada, só tenho que manter como é, mas se eu não estivesse aqui, isso já tinha acabado tudo.

11) O Sr. deseja contar algo mais?

A Rede foi isso aí, os bons momentos e os maus momentos, só a água já tirou a gente daqui várias vezes, o ria já tirou a gente de dentro de casa várias vezes, em 1994, 2012.

Nesse momento, Dona Ana, esposa do Sr. Nelson, que acompanhou toda a entrevista, começa a falar e lembrar de outras pessoas que já moraram na casa deles, e que até hoje ainda os visita:

Dona Ana: - Muita gente já morou aqui, sempre tem alguns que já moraram aqui que vem cá para visitar. Tem sempre uma família de São João Del-Rei, família do Zé Deodoro, chegava aqui ele já velhinho ...

Sr. Nelson: - Ele foi agente da Rede por muitos anos

Dona Ana: - ... ia nos cômodos da casa, nos quartos da casa, chorava, dava dó sabe! Andava aqui no terreiro, no pátio, só que depois que eles mudaram daqui acho mudou um pouco porque reformaram, aqui era de taipa, de assoalho antigo, pro último chefe de estação ...

Sr. Nelson: - O Dominginhos.

Dona Ana: - o último que esteve aqui que eles deram essa reforma, aí a casa tá até precisando de uma pintura, eles pintaram a casa tingiram cm tinta óleo, então, acho que vinha, não sei se é pro serviço ficar assim rápido, por que eram muitas casas para eles cuidarem então faziam por cima de outra pintura, só sei que tem um monte de camadas, tem que raspar aqui pra der passar outra aqui, é que nem o Nelson fala, se a gente não estivesse aqui, essa casa já estaria no chão.

Sr. Nelson: - Já é quarenta e tantos anos aqui já.

Dona Ana: - Então é isso aí.

Apêndice 3 – Transcrição da entrevista Sr. Eucy Camilo Neto – pessoa da comunidade

IDENTIFICAÇÃO

Tipo de entrevista: Entrevista semiestruturada, com foco na relação entre o indivíduo e a Estação Ferroviária de São João Del-Rei.
Entrevistador: Daniella Cristiane Santos Oliveira
Entrevistado: Eucy Camilo Neto
Local: Casa de Turma, Estação Ferroviária Km 118, atual Casa do Sr. Eucy
Data: 27/12/2018

1) Há quanto tempo o Sr(a) mora na cidade de São João Del-Rei ou região?

Na casa aqui 17 anos, na região de São João Del-Rei 50 anos.

2) Como o Sr(a) vê a chegada da linha de ferro (Estação Ferroviária) a esta localidade?

Pra mim é muito importante, na questão até da minha infância toda foi aqui né até os treze anos na região toda da linha férrea. E a importância pelo, melhor meio de transporte de carga, e de transporte era o ferroviário, depois o rodoviário, e a gente sente muita falta, até pelo lado histórico, turismo, que seria muito importante, até elo menos um trecho que fizesse até Pombal³⁶, pelo menos ainda mantém São João/Tiradentes, pelo menos lá já tem a importância que tem.

3) Qual a sua relação com a Estação Ferroviária?

O lado Turismo né, pelo fato de eu mexer com artesanato, é uma coisa muito importante.

O senhor expõe na feira de artesanatos? Eu vendo peças para os expositores de lá, mas não exponho, mas a maioria dos meus fregueses são de lá, e eu trabalho com artesanato em MDF, 50% me compra pra, porque eu não vendo a peça acabada, eu vendo a peça crua, lá tem o meu lado, meu interesse lá.

E a sua infância? Até pela questão da criação na área rural era outra né porque a até o quarto ano a gente fez aqui, e meu pai era ferroviário, e a gente teve a educação que a gente teve graças ao sacrifício que era do trabalhador pra manter a ferrovia.

4) Quais as lembranças que tem da Estação?

O trecho todo, recurso nosso que tinha pra vir pra cidade era só através da própria ferrovia, porque não tinha ônibus, era o único meio de vida.

³⁶ Antigamente a linha férrea passava pela atual casa do Sr. Elcy e chegava até a fazenda do Pombal.

5) Quando se fala na ferrovia, quais são suas primeiras memórias?

No geral, os irmãos, pai e mãe, a família, ou os próprios maquinistas. Tem maquinistas lá em São João que você conversa com eles os caras choram lembrando. E tem também o lado do lazer, aqui de frente tinha um campo de futebol, e aqui morava um feitor que chamava Lico, o camarada era muito animado, feriado, Natal, e Ano Novo, o cara sentava aqui de fora, vinha os violeiros lá de Ritópolis (cidade vizinha), o Lico era assim, um mau sanfoneiro, mas era um ótimo animador pegava a sanfoninha dele, e baile aqui era todo sábado. O próprio vizinho aqui, o Heitor, irmão do Nelson também é ex ferroviário, ele e a Cida, com quem é casado, a Cida mora aqui desde um ano de idade.

6) O Sr(a) lembra como foi o processo de extinção da ferroviária em São João Del-Rei?

É até engraçado, porque pegou todo mundo de surpresa, de repente a ferrovia parou. Aí na época quando desativou esse trecho, que Aureliano Mourão era o último ponto, meu pai ainda estava na ativa e foi transferido pra Lavras, e foi aquele sacrifício, o próprio Heitor foi pra Itumirim, muitos foram pra Itumirim, foram remanejados, porque aqui ainda era a bitolinha e foram para a bitola de metro. Então eles foram todos transferidos, meu pai por exemplo aposentou em oitenta e cinco mas trabalhando em Lavras. E inclusive eu vou fazer uma reforma e eu vou voltar escrever, porque a casa do meio era a casa do feitor e era escrito Rede Mineira de Viação, depois passou para Rede Ferroviária Federal. **E teve algum movimento da população para impedir o fechamento da ferrovia?** Pegou todo mundo de surpresa, e outra coisa, não tinha uma instrução, ou uma orientação pra você fazer um abaixo assinado ou alguma outra coisa pra poder acabar, foi mui de repente, e o único trecho que conseguiu ficar, parecia que já era programado por debaixo dos panos pra manter entre São João e Tiradentes.

7) Quando veio a notícia do fim da ferrovia qual foi o sentimento?

Até hoje dói, porque é uma pena ter deixado acabar uma coisa que você lembra da infância. Eu sou o quarto lá da minha casa, e eu costumo comentar com o meu irmão que quando eu costumo voltar pra um lugar desse você volta a ter doze anos, você começa a lembrar da brincadeira, dos colegas de escola.

O Sr. Estava aqui no último dia? Estava, eu já morava em São João, mas estava, escutei o último apito, e até hoje você praticamente chora, é uma dó ter deixado, que nem no caso, a vantagem é que ainda mantém o trecho de São Joao/Tiradentes e você ainda resgata a memória.

8) Como o Sr(a) vê a mudança de função da Estação ferroviária de São João Del-Rei (mudança do transporte de passageiros e carga para um atrativo turístico)?

Ali já virou mais interesse turístico, não com interesse de patrimônio, mais de interesse de arrecadação né, porque pra você ver quem que consegue andar naquele trem? Em São João Ninguém consegue, eles só fazem uma vez por ano que é dia do ferroviário, é que eles dão uma passagem pros filhos e dependentes dos ferroviários, é que você tem o direito de ir, fora disso, pagar quarenta conta, quem que paga? Virou comércio, não patrimônio!

9) Como o Sr. Conseguiu a Casa turma que o Sr. mora?

Aqui eu, meu sonho era arrumar e conseguir, aí um dia eu pescando aqui, e falei com meu amigo Heitor, e o pai dele o seu Antero era meu padrinho, e a casa aqui toda abandona aqui, e eu falei com ele, Heitor e essa casa abandona aqui, e eles disse que ela um tal de Celsinho que morava aqui, na época eu ia muito em BH, e eu fui atrás desse camarada, e ele disse que pagava

um aluguel pra Rede, e como eu ia muito BH e conhecia a praça da estação e tudo ali. Na época dei ele quinhentos reais, a posta tava quebrada, nós trocamos janela, esse telhado foi jogado todo pro chão, trocamos madeira, ela tá velha assim mas por dentro nós colocamos forro, a única coisa, que eu não deixei ne colocar piso pra manter, lá dentro do banheiro tem uma plaquinha escrito 1952, quando eles cimentaram a casa, e se um dia eu colocar piso no banheiro vou deixar aquele quadradinho. E eu tenho o telefone da REFER³⁷, aí eu cheguei lá falei o nome do cara, menina chama Regina, la do patrimônio, e ela disse aqui nunca ninguém pagou aluguel não, aí eu disse a é, aí a gente foi arrumando arrumando, e a Cemig na época aqui tava toda desligada, fio de pano, tecido, aí eu tive que ir na Cemig pra pedir a religação então tem 16 a 17 anos que nós fomos arrumando, já trocamos muita coisa. Eu não tenho a casa como documento, porque com a falência da Rede, o que aconteceu, ali em São João no Pombal as três casas eram iguais, e eles compraram elas antes da Rede desativar, não tinha morador e foi vendido a mixaria e pros também aquelas últimas casas de lá, aqui eu uso o espaço, e a menina lá em BH só me orientou o seguinte, tudo que você gastar lá você guarda nota fiscal, porque se um dia passar a falar que vai vender tem que me repor o que eu gastei. Levei meus documentos, xerox de identidade, tem tudo meu lá na Rede, pelo menos tem tudo meu arquivado lá.

10) Você acha que as gerações que não tiveram a experiência de ser ferroviário ou de utilizar da ferrovia percebem a importância da ferroviária para a cidade?

Não. Porque não viveram aquilo! Inclusive você comenta com o pessoal o que foi o movimento através de foto, eles falam “ali era assim? Mentira!” Porque quem não viveu não vai ter nenhum interesse, aí eles só presenciam aqui ali de São João a Tiradentes não Imaginam que teve nada aqui pra baixo, porque quem não viu não acredita né. O meu irmão mais velho, acho que ele fez setenta anos ele tem mais lembrança, e ele me falando que lá em Congo Fino tinha um trenzinho que tinha só os vagão, atravessava a ponte pegava os minérios e trazia até onde tem essa rotatória e agora eu lembro que aqui também era um depósito de minério que vinha um trem de carga, ficava parado lá três quatro dias esperando encher os vagão de minério, pedra, pra depois partir. Então quem não viveu, pensa que o que a gente tá falando aqui é mentira. E era muito movimentado, e até por uma questão de sobrevivência, ali onde o Nelson mora o trem parava pra abastecer de água, e os passageiros não desciam do vagão, e você já chegava na de Congo Fino aí o trem parava vinte minutos e tinha venda, aqui, o pessoal vendia biscoito, frango, queijo, tudo pela janela do trem, aqui na própria plataforma que era coisa de no máximo dez minutos, aí o pessoal fazia a venda, já em Congo Fino você tinha mais tempo.

37 Fundação Rede Ferroviária de Seguridade Social - <http://www.refer.com.br/>

IDENTIFICAÇÃO

Tipo de entrevista: Entrevista semiestruturada, com foco na relação entre o indivíduo e a Estação Ferroviária de São João Del-Rei.
Entrevistador: Daniella Cristiane Santos Oliveira
Entrevistado (a): Elisa Cristina da Silva
Local: Feira de Artesanatos – Estação Ferroviária de São João Del-Rei Data: 15/02/2019

1) Há quanto tempo o Sr(a) mora na cidade de São João Del-Rei ou região?

Há 22 anos, desde que eu nasci.

2) Para a senhora, qual a importância da Ferrovia para a formação e evolução da cidade de São João Del-Rei?

Além do turismo, trazer pessoas, a importância de guardar a memória né, cultivar o que aconteceu no passado.

3) Qual a sua relação com a Estação Ferroviária?

Eu comecei aqui há um ano e meio atrás, com um convite do Ronildo (fundador da feira de queijos e artesanato), eu comecei expondo meus licores e artesanatos, e aí aqui dentro eu fui convivendo e descobri que um tio meu era maquinista da Máquina 68, ele é irmão do meu avô e era maquinista aqui, e como você pode ver, a máquina mais bonita era a dele. Ele tinha o próprio apito, passava apitando, em cada cidade ele tinha uma namorada, e ele vinha nas folgas dele para ficar lustrando a máquina pra ver se ninguém estava usando a dele, porque era só ele usava ela.

4) Quais as lembranças que tem da Estação?

As principais lembranças são as histórias contadas pelo tio.

5) O Sr(a) lembra como foi o processo de extinção da ferroviária em São João Del-Rei?

Não sei.

6) Como o Sr(a) vê a mudança de função da Estação ferroviária de São João Del-Rei (mudança do transporte de passageiros e carga para um atrativo turístico)?

O pessoal da cidade usa bastante, tem um desconto promocional pra quem é da cidade, é R\$ 25,00, as você tem que agendar na quinta feira, então assim, tanto o turista quanto o próprio morador da cidade também usa.

7) Como surgiu a ideia da criação da feira de queijos e artesanato?

O Ronildo (criador da feira), o propósito dele aqui era fazer uma feira gastronômica, ele começou com queijos e licores aí ele foi tentando com o IPHAN, até conseguir (a liberação para a instalação da feira) e depois que conseguiu ele gastou mais de R\$10.000 (dez mil reais) em pallet e suportes para tampar a linha (e instalar a feira), e depois passou (o projeto) para a Secretaria Municipal de Cultura de São João Del-Rei.

8) Qual o envolvimento da comunidade na feira? Há aderência por parte deles? Se não, como vocês fazem para incentivar a participação da comunidade?

Sim, entra bastante gente de São João aqui dentro pra ver a feirinha, buscar alguma mercadoria ou encomenda, e principalmente no trem noturno.

9) Você sabe se teve dificuldades para buscar apoio do IPHAN e Prefeitura para a criação da feira?

A prefeitura assim que ele (Ronildo) perguntou se eles queriam continuar com o projeto eles aceitaram, o difícil foi o IPHAN aceitar, por isso ele conseguiu (a liberação) primeiro com o IPHAN, pra depois passar para a prefeitura.

10) Como você começou a expor na feira?

Eu participava da Colônia Viva, que é uma colônia de italianos daí eu tinha um trabalho com licores, daí ele (Ronildo), também trabalhava nesse projeto a gente fazia gastronomia italiana que é uma feira que acontece todo ano, daí como eu já trabalhava lá, ele me chamou pra participar dessa.

11) O Sr(a) ainda utiliza o transporte ferroviário na cidade de São João Del-Rei? (Se não porquê?)

Já andei bastante. Eu vou de vez em quando, eu não consigo ir direto porque eu trabalho aqui na feirinha e não posso largar o stand.

12) Você acha que as gerações que não tiveram a experiência de ser ferroviário ou de utilizar da ferrovia percebem a importância da ferroviária para a cidade?

Muitas crianças e adolescentes gostam muito, mas só que o pessoal fica meio com receio “a pra entrar lá tem que pagar”, “pra poder andar lá é caro”, só que assim a pessoa nem chega aqui pra ver direito, igual, o passeio de ida e volta é R\$25,00 (vinte cinco reais) pro morador. Então se ele for ver, se ele for de taxi ele paga R\$70,00 (setenta reais) só pra ir, então compensa muito mais, é um passeio muito gostoso e legal.

13) Qual foi o ano de início da Feira?

A feira começou em julho de 2017.

IDENTIFICAÇÃO

Tipo de entrevista: Entrevista semiestruturada, com na atividade administrativo e maneiras de atrair a população e manter a memória ferroviária.	
Entrevistador: Daniella Cristiane Santos Oliveira	
Entrevistado: Sérgio Joanes Madalena	
Local: EFOM	Data: 30/03/2019

1) Como funciona da gestão da Ferrovia Atualmente?

É o seguinte, hoje nós somos de uma empresa a VLI Multimodal S/A, e ela, nós somos parceiros entendeu, da VLI, nós chamamos Ferrovia Centro Atlântica (FCA), então a gente responde a gerencia, ao Conselho Administrativo, da VLI que fica com sede em Belo Horizonte, e a gente faz manutenção dos ativos que nós temos uma concessão através da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), foi concedido à Ferrovia Centro Atlântica a concessão da linha férrea e em parceria com o IPHAN.

2) Como é essa relação com o IPHAN? Vocês tiveram dificuldades para instalar o atrativo turístico aqui? É uma relação harmoniosa.

É uma relação boa, todas bem feitorias que são feitas são de acordo com o IPHAN, com a autorização deles, porque a gente não pode estar descaracterizando o patrimônio. Tudo que é feito aqui dentro é de acordo com as diretrizes do IPHAN.

3) Como foi o processo de encerramento da ferrovia em São João Del-Rei?

Não soube responder.

4) Como foi o processo de mudança de função da Estação ferroviária de São João Del-Rei (mudança do transporte de passageiros e carga para um atrativo turístico)?

Então o IPHAN viu a necessidade de estar fazendo essas transformações, como é feito em todo o país, onde tem pontos turísticos. Então o que que ele fez, em parceria com a Ferrovia (FCA) ele também cedeu algumas coisas do patrimônio, alguns ativos para que a Ferrovia (FCA) tomasse conta. Além da concessão férrea nós temos a concessão dos ativos dele. Então a gente tem que tomar conta do ativo fazendo as manutenções.

5) Como foi a aceitação por parte da população dessa mudança? Houve manifestações na tentativa de manter a linha ativa?

Não teve. Hoje inclusive a população daqui de São Joao Del-Rei fala que o trem é de São João Del-Rei e não de Tiradentes, como a gente tem essas duas pontas, fica entre cidades e é bem aceito pela população, a população gosta muito, ao longo do trecho você vê que as pessoas

ficam dando tchau para os maquinistas, então é muito bacana você ver ao longo da linha que tem várias pessoas, nas casas, crianças, a população aceita muito bem e eles gostam bastante do trem.

6) A população utiliza o atrativo?

Sim.

7) Quais são as ações realizadas para incentivar a participação e utilização do atrativo pela comunidade local?

Nós estamos fazendo agora umas campanhas nas rádios e jornais pra gente trazer a comunidade para o trem, porque para muitos eles acham que o trem é para o turista, mas não é também para a comunidade. Para a comunidade tem um preço acessível, hoje eles pagam R\$25,00 (vinte e cinco reais) para ir e voltar no trem, para incentivar a população a vir conhecer o trem. Eles (parte da população) tem a ideia de que a Maria Fumaça é para o turista e não para a comunidade, e isso a gente tem que desmistificar. Para comunidade pagar mais barato, basta ir até a bilheteria e apresentar a identidade ou um comprovante de residência.

8) Para o VLI qual a atual importância da ferrovia para o turismo e economia na cidade?

É parceira com a comunidade para defender o patrimônio histórico e cultura, trazer benefícios para toda a comunidade, para as pessoas, os turistas, a rentabilidade, igual por exemplo, hoje aqui existe uma feira que até então não existia, então se viu a necessidade, porque não trazer os artesãos para dentro do complexo, e foi uma iniciativa muito boa.

9) Como o Sr. vê a relação da feira de artesanatos com a ferrovia?

É um convenio com IPHAN. Por a gente estar dentro de um complexo, tem algumas iniciativas também que vem do IPHAN. O IPHAN vem e solicita que gente abra um espaço que a gente conduza o processo e acompanha para não ter confusões e atritos, tem alguma regras e aceitação de ambas as partes, junto com a Secretaria de Cultura de São Joao Del Rei.

10) Quais os maiores impasses identificados na preservação da memória ferroviária?

Muitos dos ativos que a gente gostaria de reformar de uma forma atualizada e nós não podemos, algumas tecnologias que gostaríamos de implantar e nos esbarramos na questão do patrimônio. Então, tem muitas coisas que a gente gostaria de colocar, tecnologias, televisões, totens e a gente acaba esbarrando no patrimônio, porque a gente tem que preservar o antigo.

IDENTIFICAÇÃO

Tipo de entrevista: Entrevista semiestruturada, com foco na relação da prefeitura com o atrativo e manutenção da memória ferroviária	
Entrevistador: Daniella Cristiane Santos Oliveira	
Entrevistado: Secretaria de Cultura e Turismo	
Local: Entrevista realizada por email.	Data: 13/03/2019

1. Como funciona a gestão do Complexo Ferroviário atualmente?

Particular, pela VLI Multimodal S/A; desde 2001 o complexo ferroviário tem sua administração/exploração concedida a empresa privada através de um Termo Precário assinado entre a concessionária e a Inventariança da RFFSA.

(Mais detalhes sobre esse processo serão vistos nas respostas das próximas perguntas.)

2. Como foi o processo de encerramento da ferrovia em São João Del-Rei e consequentemente a sua incorporação dentre os bens culturais a serem preservados?

A organização de museus realizada pelo PRESERVE na década de 1980 foi resultado da percepção de que havia um legado cultural proveniente das transformações nos meios de transporte. Sendo aquele um programa de estado, no âmbito do Ministério dos Transportes, percebe-se que, em algum momento, houve a preocupação por parte das instituições de poder em participar ativamente da defesa e preservação desse legado.

O programa, realizado, como é de praxe, com muitas dificuldades e de forma pouco profissional, contou com a boa vontade de um número reduzido de técnicos, entre engenheiros e arquitetos, principalmente, além dos funcionários locais onde foram implantados centros e museus.

A área que nos interessa diretamente, aqui, é referente ao transporte ferroviário. Sendo assim, nos concentraremos neste modal para analisar o processo pelo qual passaram nossos acervos.

No tocante à memória do transporte ferroviário, o PRESERVE dividiu o trabalho em dois grandes grupos, a. centros de preservação e b. núcleos históricos, todos no âmbito da Rede Ferroviária Federal S.A..

Centros de Preservação da Memória Ferroviária

1. São João Del-Rei, MG;
2. Recife, PE;
3. Fortaleza, CE;
4. Curitiba, PR;
5. Rio de Janeiro, RJ;
6. São Leopoldo, RS;
7. Paranapiacaba, SP

Núcleos Históricos

1. Belo Horizonte, MG;
2. Campos, RJ;
3. Juiz de Fora, MG;
4. Miguel Pereira, RJ;
5. Bauru, SP.

Não preciso dizer que é pouco. Creio que seja pouco porque o percentual de utilização da ferrovia na relação geral dos transportes terrestres é coisa decadente na segunda metade do século XX, chegando ao final deste com baixíssima participação no transporte de mercadorias, sendo em torno de 90% destinado ao movimento de commodities, principalmente para a agro exportação e a mineração. Não é novidade, para os minimamente informados, que as ferrovias perderam espaço de forma sistemática para as rodovias, com o cúmulo do processo representado pela extinção dos trens de passageiros em meados da década de 1990, período de execução do PND.

O abandono infligido ao sistema ferroviário como um todo é refletido não só na brutalidade dos dados sobre acidentes nas estradas pelo Brasil e o gargalo logístico que trava o escoamento da produção nacional, ele aparece também na forma como lidamos com o patrimônio ferroviário, enquanto bem cultural. As consequências da atuação rapineira do estado de exceção, que podem ser encontradas nos projetos ocorridos dentro da RFFSA pós-1964, são incalculáveis, mas não difícil de perceber que se deram num esquema digno de um jogo de dominó. Da mesma forma, acho difícil desassociá-las do modelo empregado na privatização do serviço ferroviário ocorrido através do PND, sendo objeto de desestatização os sistemas da RFFSA e da FEPASA, esta última encampada pela primeira para a execução dos leilões. Sem contar as ferrovias da Companhia Vale do Rio Doce (CVRD), estradas de ferro Vitória a Minas (MG-ES) e Carajás (MA-PA), sistema que, apesar de federal, nunca fez parte da RFFSA, mas que teve sua privatização no âmbito da CVRD, processo dos mais obscuros no período 1996-99.

3. Como foi o processo de mudança de função da Estação ferroviária de São João Del-Rei (mudança do transporte de passageiros e carga, para um atrativo turístico)?

Em 1977 foi criada a Associação Brasileira de Preservação Ferroviária (ABPF) por iniciativa do francês radicado no Brasil, Patrick Dollinger. A principal intenção da

entidade era a preservação de locomotivas a vapor, substituídas paulatinamente pelas máquinas com tração principalmente diesel-elétrica nas ferrovias de todo o Brasil, sobretudo no Sudeste.

Agindo de forma a sensibilizar a RFFSA para a preservação desses bens de valor histórico e, até mesmo, sentimental, a instituição conseguiu a cessão de variado material para restaurar e um trecho para operar em caráter preservacionista, como ocorre em vários lugares do mundo. Entretanto, uma das maiores frustrações da ABPF foi a não sensibilização da mesma RFFSA, do Ministério dos Transportes e da SPHAN para manter os 200km de linha que ligava Antônio Carlos a Aureliano Mourão, com São João Del-Rei ao centro, e seu acervo, o que era inspirado na forma como os ingleses, franceses e norte-americanos já faziam.

Até início da década de 1980, esses 200km entre Antônio Carlos, entroncamento com a Linha do Centro da SR-3 (E. F. Central do Brasil), e Bom Sucesso (Posto PBA), entroncamento com a linha em bitola métrica da SR-2 possuíam como principal atividade o transporte de calcário e de cimento para atender a construção da Usina Hidrelétrica de Itaipu. Com a finalização das obras da usina, os tais 200km entraram no programa de erradicação de ramais anti-econômicos do governo federal, juntamente com vários outros trechos ferroviários espalhados pelo Brasil, sob a administração da RFFSA. A instituição, por sua vez, optou pela erradicação da completude do trecho, mantendo apenas, sob a própria administração, os 12km de linha entre São João Del-Rei e Tiradentes, para uso exclusivamente turístico.

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

Em 1983, o tombamento requerido pela ABPF (Processo 1.096-T-83) foi arquivado. Em 1985 foi aberto o processo de tombamento pela então Secretaria do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (SPHAN), atual IPHAN. O processo possuía a inscrição 1.185-T-85 e foi terminado em 1987 com o digno *veredictus* de Patrimônio Histórico Nacional para todo o sítio denominado Complexo Ferroviário de São João Del-Rei, a via férrea e a Estação de Tiradentes. Isso significa que, a partir daquele instante, nenhum dos bens imóveis pertencentes ao sítio poderia ser alterado, desmembrado, erradicado, amputado, demolido, enfim, lesado, e nenhum bem móvel poderia sair das dependências do imóvel sem a prévia autorização dos órgãos competentes. Além do fato de ser influência para a preservação do entorno, gerando a obrigação, por parte do poder público municipal, de consultar o IPHAN sobre a autorização de intervenções de toda ordem em relação às edificações que compõem a paisagem em torno do sítio, já que essas afetam diretamente a preservação do bem tanto em sua instância histórica quanto em sua instância estética.

Segundo o Processo de tombamento, todos os 37.900m² são considerados parte do museu dinâmico ali instalado em 1986. Leremos no livro editado pela RFFSA sobre o museu:

"Podemos considerar o pátio como sendo um Museu Arquitetônico de caráter especializado, onde se encontra um complexo de oficinas e máquinas em pleno funcionamento, reproduzindo as atividades ferroviárias do final do século passado. Lá o visitante pode observar o trabalho dos ferroviários junto às antigas máquinas, que são importantes componentes para a manutenção do trecho da ferrovia ainda em funcionamento".

Entre a erradicação da linha em 1984 e a privatização do serviço ferroviário de 1996, parte do Programa Nacional de Desestatização (PND), a Rede Ferroviária Federal S. A. manteve o cuidado com o sítio e manteve a boa operatividade do "trenzinho" em todos os finais de semana e feriados, além do bom funcionamento do museu conforme o projeto do PRESERVE (FE).

Entre 1996 e 2001 a RFFSA continuou como responsável por seu patrimônio, mas transferia a operação do trem entre São João Del-Rei e Tiradentes aos cuidados da concessionária de cargas que arrendou a malha da antiga SR-2, Belo Horizonte. Dessa maneira, de sexta a domingo vinham para São João Del-Rei o maquinista e o auxiliar para operar o comboio.

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

Desde 1984, o funcionamento da estação ferroviária de São João Del-Rei se resume a recepção de visitantes do museu ferroviário e dos passeios de "maria fumaça" dos fins de semanas e feriados. A manutenção do edifício e seu funcionamento, no entanto, sofreu baixas devido ao programa de privatização do transporte ferroviário, que deixou o complexo ferroviário de São João e todo o patrimônio histórico da extinta RFFSA órfão. No caso de São João Del-Rei, desde 1996 ou, mais precisamente, desde 2001, a administração do complexo se dá através de um **termo de uso precário** assinado entre a Vale S.A. e a Inventariança da RFFSA. Como bem de propriedade da União, e não constante dos bens arrendados às concessionárias ferroviárias, a mesma se encontra em situação delicada de privatização conceitual, sem os devidos cuidados necessários à sua melhor preservação, sendo todas as atividades realizadas neste sentido resultantes de TAC assinados por intervenção do MPF.

Atualmente, a antiga FCA responde pela sigla VLI, Valor Logística Integrada, que a princípio era parte das subdivisões da Vale S.A., mas a mineradora abriu mão da maioria das ações há alguns anos.

4. Como foi a aceitação por parte da população dessa mudança? Houve manifestações na tentativa de manter a linha ativa?

A população, no sentido estrito, não tem participação muito ativa. Como é sabido, o IPHAN, no geral, e principalmente até a década de 1980, tinha uma forma de operação de fundo bastante autoritário. Ou seja, as decisões se davam de cima para baixo, sem uma consulta ampla ou mesmo participativa de órgãos de conselho popular e afins.

Quando a ABPF requereu o tombamento integral dos bens móveis, imóveis e integrados da ferrovia ainda existentes através do Processo 1.096-T-83 (ver resposta da questão 3), esse processo fora arquivado pois a decisão foi 100% do governo federal, através do MT e da RFFSA.

ANEXOS

Anexo 1 – DTC-SPHAN 1.185-T-85 - Tombamento federal do Complexo Ferroviário de São João Del-Rei.

SPHAN	FOLHA DE DESPACHO	NUM. PROCESSO	NUM. DA FOLHA
		TUBINCA	DATA
<p>PROCESSO Nº 1.185-T-85</p> <p>Complexo Ferroviário de São João del Rei, com uma área de 35.000m², a Estação Ferroviária de São João del Rei e a Estação Ferroviária de Tiradentes.</p> <p>Municípios de São João del Rei e Tiradentes ESTADO DE MINAS GERAIS.</p>		<p>Inscrito, nesta data, sob o nº 528, à fls. 10/11 do Livro do Tombo Histórico-Segundo Volume, e, sob o nº 596, à fls. 1ª do Livro do Tombo das Belas Artes-Segundo Volume.</p> <p>Rio de Janeiro, 03 de agosto de 1989.</p>	
<p><i>Ednarda de Almeida</i> Ednarda de Almeida Chefe Arquiv. DRD/SPHAN</p>		<p><i>Eliana Rezende Furtado de Mendonça</i> Eliana Rezende Furtado de Mendonça Coordenadora do Registro e Documentação da SPHAN/FNEM</p>	