

ROJANE DE SOUZA

**O DIÁLOGO E O TREM:
UM ESTUDO SOBRE A MEMÓRIA DO MUSEU FERROVIÁRIO
DE JUIZ DE FORA**

Dissertação apresentada à Universidade Federal de Viçosa, como parte das Exigências do Programa de Pós-Graduação do Mestrado Profissional em Patrimônio Cultural, Paisagens e Cidadania, para obtenção do título de *Magister Scientiae*.

Orientador: Angelo Adriano F. de Assis

**VIÇOSA - MINAS GERAIS
2020**

**Ficha catalográfica elaborada pela Biblioteca Central da Universidade
Federal de Viçosa - Campus Viçosa**

T

S729d Souza, Rojane de, 1983-
2020 O diálogo e o trem : um estudo sobre a memória do Museu
Ferroviário de Juiz de Fora / Rojane de Souza. – Viçosa, MG,
2020.

354 f. : il. (algumas color.) ; 29 cm.

Orientador: Angelo Adriano Faria de Assis.
Dissertação (mestrado) - Universidade Federal de Viçosa.
Referências bibliográficas: f.325-354.

1. Patrimônio cultural. 2. Memória. 3. Ferrovias - História -
Juiz de Fora (MG). 4. Museu Ferroviário de Juiz de Fora.
I. Universidade Federal de Viçosa. Departamento de História.
Programa de Pós-Graduação em Patrimônio Cultural, Paisagens
e Cidadania. II. Título.

CDD 22. ed. 306.098151


ROJANE DE SOUZA

**O DIÁLOGO E O TREM:
UM ESTUDO SOBRE A MEMÓRIA DO MUSEU FERROVIÁRIO
DE JUIZ DE FORA**

Dissertação apresentada à Universidade Federal de Viçosa, como parte das Exigências do Programa de Pós-Graduação do Mestrado Profissional em Patrimônio Cultural, Paisagens e Cidadania, para obtenção do título de *Magister Scientiae*.

APROVADA: 29 de julho de 2020.

Assentimento:



Rojane de Souza
Autor



Angelo Adriano Faria de Assis
Orientador

AGRADECIMENTOS

O presente trabalho foi realizado com o apoio da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior - Brasil (CAPES) - Código de Financiamento 001.

Agradeço ao meu orientador Angelo Adriano Faria de Assis, que caminhou junto nesta jornada da pesquisa no mestrado, dando liberdade de pesquisar e analisar, apontando direcionamentos, além das correções precisas, das leituras atentas e das conversas animadoras.

Agradeço aos membros da banca que estiveram na qualificação e na defesa, que através de questionamentos, comentários e sugestões contribuíram para o melhoramento desta dissertação. Agradeço à Vanessa Lana por ter participado da construção deste trabalho, nos seminários, na qualificação e na defesa, com sugestões de bibliografia e ponderações que trouxeram a ampliação de horizontes para as minhas análises. Agradeço ao André Luiz Lopes de Faria que participou na qualificação e na defesa, e teceu comentários que aumentaram minha compreensão acerca do meu objeto de estudo. Agradeço ao Marcus Vinicius Reis que participou na banca de defesa e que trouxe questionamentos que contribuíram para melhorar o texto final.

Agradeço aos professores e funcionários do Mestrado Profissional em Patrimônio Cultural, Paisagens e Cidadania. Agradeço à Mileny Lacerda Prates que sempre esteve disponível para me ajudar nos assuntos burocráticos e me recebia na secretaria com um largo sorriso.

Agradeço aos meus colegas de curso que formaram uma turma tão querida que vai deixar saudades, do conhecimento compartilhado, do convívio, das conversas e dos lanchinhos gostosos na hora do intervalo das aulas, como por exemplo, a Rafaella que levava uma geléia deliciosa de laranja kinkan.

Agradeço ao coordenador do Museu Ferroviário de Juiz de Fora, Luiz Fernando Priamo, pela acolhida, pelo apoio e pela atenção em todas as vezes que fui ao Museu, nas reuniões, que sempre se mostrou disponível para as minhas solicitações. Agradeço a todos os funcionários do MFJF também pela acolhida.

Agradeço ao Carlos Augusto Martins César e à Rita Maria Esperança pelas hospedagens em Viçosa, no qual praticamente me adotaram e me receberam como um filho em sua casa.

Agradeço aos meus pais Sebastião Alves de Souza e Maria das Graças Monteiro de

Souza pelos grandes ensinamentos sobre o respeito e a dignidade, além do apoio para os meus estudos.

Agradeço aos meus amigos, em especial, ao Rodrigo Costa Ribeiro e à Ana Loren Gonçalves Ramos Ribeiro, que me acompanharam, incentivaram e apoiaram em todas as etapas do mestrado, inclusive assistindo a qualificação e a defesa. Agradeço ao Luiz Alberto Afon Marques, ao Lucas Teixeira e à Natalia Teixeira que me incentivaram neste trabalho.

Agradeço à comunidade ferroviária, em especial, aos ex-ferroviários Eldamir Geraldo da Cunha, Elson Pedro da Cunha e Amarildo José Mayrink. Agradeço à Rosália Mayrink Corrêa, professora de história e familiar de ferroviários, que me ajudou a entrar em contato com vários ferroviários, inclusive oferecendo a sua residência como local de encontro para as conversas.

“As variações da ciência dependem das variações das necessidades humanas, e os homens de ciência costumam trabalhar, quer queiram, quer não, consciente ou inconsciente, a serviço dos poderosos ou do povo, que lhes pedem confirmação de suas aspirações.

O conhecimento está a serviço da necessidade de viver (...). E essa necessidade criou no homem os órgãos do conhecimento (...).”

(Miguel de Unamuno)

“A função do historiador é lembrar a sociedade daquilo que ela quer esquecer.”

(Peter Burke)

RESUMO

SOUZA, Rojane de, M.Sc., Universidade Federal de Viçosa, julho de 2020. **O diálogo e o trem: um estudo sobre a memória do Museu Ferroviário de Juiz de Fora**. Orientador: Angelo Adriano Faria de Assis.

O objetivo desta pesquisa é investigar como a memória do Museu Ferroviário de Juiz de Fora se desenvolveu ao longo da sua história. Para encontrar essas respostas foi preciso estudar o processo histórico que formou o patrimônio do Museu Ferroviário de Juiz de Fora; estudar a relação do Museu com os ferroviários, a ferrovia e a cidade de Juiz de Fora, compreendendo como o Museu e seu entorno foi apropriado pela cidade tanto em termos práticos e discursivos; e entender como o presente influenciou/influencia a memória do Museu Ferroviário de Juiz de Fora. As metodologias de análise qualitativa e do discurso foram empregadas para compreender os dados obtidos a partir da “pesquisa-ação”. A memória do Museu Ferroviário de Juiz de Fora é de elite e ao mesmo tempo, de resistência. Traz uma memória romântica do período do transporte de passageiros feito pelos trens, especialmente a época da “Maria Fumaça”. É uma memória afetiva e nostálgica, sem conflitos e sem pontos negativos. O Museu precisa utilizar o espaço museal como um *locus* de diálogo sobre o caráter conflitivo da memória, sobre a pluralidade de memórias e de identidade, sobre a mudança funcional e semântica do patrimônio.

Palavras-chave: Patrimônio cultural. Memória. Ferrovias - História - Juiz de Fora (MG). Museu Ferroviário de Juiz de Fora.

ABSTRACT

SOUZA, Rojane de, M.Sc., Universidade Federal de Viçosa, July, 2020. **Dialogue and the train: a study on the memory of the Railway Museum of Juiz de Fora**. Advisor: Angelo Adriano Faria de Assis.

The aim of this research is to investigate how the memory of the Railway Museum of Juiz de Fora has developed over its history. To find these answers, it was necessary to study the historical process that formed the heritage of the Railway Museum of Juiz de Fora; to study the Museum's relationship with railway workers, the railway and the city of Juiz de Fora, understanding how the Museum and its surroundings were appropriated by the city in both practical and discursive terms; and understand how the present influenced/influences the memory of the Railway Museum of Juiz de Fora. The qualitative and "discourse analysis" methodologies were used to understand the data obtained from the "action research". The memory of the Railway Museum of Juiz de Fora is both elite and resistance. It brings a romantic memory of the period of passenger transport made by trains, especially the "Maria Fumaça" time. It is an affective and nostalgic memory, without conflicts and without negative points. The Museum needs to use the museum space as a *locus* of dialogue about the conflicting character of memory, about the plurality of memories and identity, about the functional and semantic change of heritage.

Keywords: Cultural heritage. Memory. Railways - History - Juiz de Fora (MG). Railway Museum of Juiz de Fora.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1 - Catálogo do Museu Ferroviário de Juiz de Fora, 2003, p. 18.....	44
Figura 2 - Miniatura da locomotiva a vapor nº 322 da Estrada de Ferro Central do Brasil exposta no Museu Ferroviário de Juiz de Fora.....	45
Figura 3a - Locomotiva a vapor nº1 localizada na plataforma do MFJF.....	46
Figura 3b - Locomotiva a vapor nº7 localizada na plataforma do MFJF.....	46
Figura 4a - Foto da locomotiva a vapor nº7 em Bicas postada no Blog “O trem expresso”.....	48
Figura 4b - Foto do embarque das locomotivas nº1 e nº7 para o Núcleo Histórico Ferroviário de Juiz de Fora postada no Blog “O trem expresso”.....	48
Figura 5a - Locomotiva a vapor nº1 localizada na plataforma do MFJF postada no Blog “O trem expresso”.....	50
Figura 5b - Locomotiva a vapor nº7 localizada na plataforma do MFJF postada no Blog “O trem expresso”.....	50
Figura 6a - O Trem Xangai circulando em Juiz de Fora.....	90
Figura 6b - Interior do Trem Xangai.....	90
Figura 7a - The mother of the railway: The Diolkos	93
Figura 7b - Desenho de demonstração de como funcionava o transporte no Diolkos	93
Figura 8 - Corinth Canal and Diolkos	94
Figura 9 - Painel de parede sobre os primeiros passos da ferrovia na sala temática História da Ferrovia, no MFJF.....	95
Figura 10 - Painel de parede Primórdios da Ferrovia na sala temática História da Ferrovia, no MFJF.....	97
Figura 11 - Painel de parede Pioneirismo na sala temática História da Ferrovia, no MFJF.....	98
Figura 12 - A locomotiva Rocket , no Science Museum . (Londres, Inglaterra).....	99
Figura 13 - Painel sobre locomotivas na sala temática História da Ferrovia, no MFJF.....	101
Figura 14 - Grupo de ferroviários posa ao lado da Baroneza, em foto da década de 1920....	107
Figura 15 - Painel de parede sobre Mauá na sala temática História da Ferrovia, no MFJF....	110

Figura 16 - Painel de parede sobre a E. F. D. Pedro II na sala temática História da Ferrovia, no MFJF.....	114
Figura 17 - Mapa sobre o segundo período da implantação da ferrovia no Brasil: 1871 - 1890.....	116
Figura 18 - Quinto e último período: 1931 a 1954. Situação da rede ferroviária brasileira, anteriormente a criação da RFFSA.....	120
Figura 19 - Painel de parede sobre a E. F. Central do Brasil na sala temática História da Ferrovia, no MFJF.....	122
Figura 20 - Painel de parede sobre a Rede Ferroviária Federal na sala temática História da Ferrovia, no MFJF.....	128
Figura 21 - Recorte do depoimento de Manoel Monachesi, 2005.....	129
Figura 22 - Recorte do depoimento de Manoel Monachesi, 2005.....	130
Figura 23 - Catálogo do Museu Ferroviário de Juiz de Fora, 2003, p. 9.....	159
Figura 24 - Catálogo do Museu Ferroviário de Juiz de Fora, 2003, p. 7.....	162
Figura 25 - Estação da Estrada União Indústria.....	164
Figura 26 - Estação da E. F. C. B. em Mariano Procópio. Era a antiga Estação Rio Novo.....	165
Figura 27a e 27b - Primeira Estação da Estrada de Ferro D. Pedro II, no centro da cidade...168	
Figura 28 - Os dois edifícios da Estação da Estrada de Ferro Central do Brasil.....	169
Figura 29 - Catálogo do Museu Ferroviário de Juiz de Fora, 2003, p. 6.....	170
Figura 30 - Estação Ferroviária do Bairro Benfica em janeiro de 1978. O Trem Xangai no embarque e desembarque.....	172
Figura 31 - Painel de parede sobre E. F. Leopoldina na sala temática História da Ferrovia, no MFJF.....	173
Figura 32 - Estação da Estrada de Ferro Juiz de Fora a Piau, posteriormente, a primeira estação da E. F. L.....	181
Figura 33 - Localização das estações ferroviárias no centro de Juiz de Fora.....	181
Figura 34 - Recorte do jornal “O Estado de S. Paulo” de 08/12/1927.....	182
Figura 35a - Estação da Leopoldina, segunda edificação.....	182

Figura 35b - Estação da Leopoldina, segunda edificação. Foto em outro ângulo.....	182
Figura 36a - Enchente de 1940 nas estações da E. F. Central do Brasil e da Leopoldina.....	184
Figura 36b - Enchente de 1940 na Praça da Estação.....	184
Figura 36c - Enchente de 1940 na Praça da Estação próximo à ponte da E. F. Central do Brasil.....	184
Figura 37 - Último trem de passageiros a deixar a Estação da Leopoldina, em 31 de janeiro de 1972.....	188
Figura 38 - Catálogo do Museu Ferroviário de Juiz de Fora, 2003, p. 4.....	189
Figura 39 - Recorte do Catálogo do Núcleo Histórico Ferroviário, de 1986.....	190
Figura 40 - Catálogo do Museu Ferroviário de Juiz de Fora, 2003, p. 5.....	192
Figura 41a - Inauguração do CATN.....	194
Figura 41b - Placa de inauguração do NHF-JF.....	194
Figura 42 - Largo da Estação.....	197
Figura 43 - Praça Doutor João Penido.....	197
Figura 44 - Praça Doutor João Penido.....	198
Figura 45 - Grande Hotel Renaissance.....	199
Figura 46 - Estação E.F.C.B. e Praça Doutor João Penido na década de 1930.....	201
Figura 47 - Praça Doutor João Penido na década de 1930.....	201
Figura 48 - Praça Doutor João Penido na década de 1950.....	203
Figura 49 - Catálogo do Museu Ferroviário de Juiz de Fora, 2003, p. 8.....	208
Figura 50a - Praça Dr. João Penido com a Estação da E. F. C. B. ao fundo.....	210
Figura 50b - Praça Dr. João Penido. Foto em outro ângulo.....	210
Figura 51 - Recorte do Catálogo do Núcleo Histórico Ferroviário, de 1986.....	218
Figura 52 - Recorte do depoimento de Manoel Monachesi, 2005.....	220
Figura 53 - Catálogo do Museu Ferroviário de Juiz de Fora, 2003, p. 2.....	221

Figura 54 - Catálogo do Museu Ferroviário de Juiz de Fora, 2003, p. 3.....	223
Figura 55a, 55b, 55c e 55d - Hall de entrada do Núcleo Histórico Ferroviário.....	229
Figura 56a e 56b - Sala da História da Ferrovia, no Núcleo Histórico Ferroviário.....	230
Figura 57a e 57b - Sala com equipamentos da estação e ferramentas dos ferroviários, no Núcleo Histórico Ferroviário.....	231
Figura 58a - Locomotiva nº1 localizada na área externa do NHF-JF.....	235
Figura 58b - Locomotiva nº1 localizada na área externa do MFJF.....	235
Figura 59a - Reambientação de Agência Ferroviária no NHF-JF.....	237
Figura 59b - Reambientação de Agência Ferroviária no MFJF.....	237
Figura 60a - Aspecto de reambientação do NHF.....	237
Figura 60b e 60c - Reambientação do Escritório Ferroviário no MFJF.....	237
Figura 61 - Painel de 2018 sobre a Estrada de Ferro Leopoldina.....	242
Figura 62 - Detalhe do painel de 2018 sobre a Estrada de Ferro Leopoldina.....	242
Figura 63a - Foto do casal Conceição Silva de Castro e José Barbosa de Castro com as alianças do casamento no acervo da exposição “Leopoldina de Conceição - Ferrovia, Maternidade e Direitos Trabalhistas”, no Museu Ferroviário de Juiz de Fora em 2018.....	245
Figura 63b - A carteira profissional na exposição “Leopoldina de Conceição - Ferrovia, Maternidade e Direitos Trabalhistas”, no Museu Ferroviário de Juiz de Fora em 2018.....	245
Figura 64 - Postagem do Museu no Facebook com imagens de telefonistas no trabalho e do telefone tipo “headset” preservado no MFJF.....	250
Figura 65 - Recorte da Revista REFESA, anos 70.....	251
Figura 66 - Leiko Hana na apresentação de seu desenho no concurso.....	252
Figura 67 - Postagem sobre uma estação de trem.....	259
Figura 68 - Postagem sobre um armazém abandonado.....	261
Figura 69 - Postagem sobre uma estação abandonada.....	262
Figura 70 - Núcleo inicial da futura Avenida Raul Soares.....	268
Figura 71 - Núcleo da Avenida Raul Soares em 1925.....	268

Figura 72 - Núcleo da Avenida Raul Soares em 1960.....	269
Figura 73 - Região que era ocupada pelo núcleo da Avenida Raul Soares, na década de 1980.....	269
Figura 74 - Arte de divulgação para a Semana Nacional de Museus.....	286
Figura 75 - Arte de divulgação da exposição De trem em trem	286
Figura 76 - Arte de divulgação para as visitas guiadas para o público em geral.....	287
Figura 77 - Arte de divulgação para a roda de conversa com os ferroviários.....	287
Figura 78 - Arte de divulgação para a apresentação do Grupo Macauã.....	288
Figura 79 - Arte de divulgação para a exposição temporária De trem em trem	288
Figura 80 - Arte de divulgação para a programação do final de semana.....	289
Figura 81 - Painel da exposição De trem em trem	290
Figura 82 - Exposição De trem em trem	291
Figura 83 - Coleção de cartões telefônicos com referências ferroviárias.....	292
Figura 84 - Coleção de cartões postais.....	293
Figura 85 - Coleção de selos postais com estampas de trens brasileiros.....	293
Figura 86 - Coleção de miniatura de trens.....	294
Figura 87 - Vitrine com diversas coleções expostas.....	294
Figura 88 - Coleção de documentos.....	295
Figura 89 - Diversas coleções.....	295
Figura 90 - Miniatura da locomotiva a vapor número 322 da Estrada de Ferro Central do Brasil no Museu Ferroviário de Juiz de Fora.....	299
Figura 91 - Coleção de botânica (algas).....	300
Figura 92 - Coleção de invertebrados e de minérios.....	301
Figura 93 - Coleção de peixes.....	301
Figura 94 - Coleção de antropologia.....	302
Figura 95 - Ficha catalográfica distribuída aos alunos.....	303

Figura 96 - Arte de divulgação para o projeto de extensão.....	304
Figura 97a - Coleção de sinos do MFJF.....	307
Figura 97b - Bóia de reservatório ferroviário na exposição do MFJF.....	307
Figura 97c - Vagão de trem no MFJF.....	307
Figura 98a - Parte do acervo da sala temática Sinalização e Via Permanente.....	309
Figura 98b - Conjunto de vasilhames usados na Via Permanente.....	309
Figura 99a e 99b - Parte do acervo na sala temática Material Rodante e Aspectos Tecnológicos.....	309
Figura 100 - Recorte do depoimento de Manoel Monachesi, 2005.....	314
Figura 101 - Ingresso para assistir a apresentação do Grupo Macauã.....	319
Figura 102a e 102b - Apresentação do Grupo Macauã no Museu Ferroviário de Juiz de Fora.....	319

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 - Cronograma de visitas.....	305
Tabela 2 - Escolas visitantes, data da visita e número de alunos.....	306
Tabela 3 - Escolas visitantes e data da visita.....	306

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

MFJF - Museu Ferroviário de Juiz de Fora

NHF-JF - Núcleo Histórico Ferroviário de Juiz de Fora

RFSA - Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima

PJF - Prefeitura de Juiz de Fora

PRESERVE - Programa de Preservação do Patrimônio Histórico do Ministério dos Transportes

PRESERFE - Setor Geral de Preservação do Patrimônio Histórico Ferroviário

SR3 - Superintendência Regional de Juiz de Fora

SP3 - Superintendência de Produção de Juiz de Fora

FUNALFA - Fundação Cultural Alfredo Ferreira Lage

IDHM - Índice de desenvolvimento humano municipal

IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

UFJF - Universidade Federal de Juiz de Fora

DIPAC - Divisão do Patrimônio da Prefeitura de Juiz de Fora

LAPA-UFJF - Laboratório de Patrimônios Culturais na Universidade Federal de Juiz de Fora

ICOM - **International Council of Museums** (Conselho Internacional de Museus)

IBRAM - Instituto Brasileiro de Museus

a. C. - antes de Cristo

d. C. - depois de Cristo

SPHAN - Serviço de Patrimônio Histórico e Artístico Nacional

DPHAN - Diretoria do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional

IPHAN - Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional

MG - Minas Gerais

RJ - Rio de Janeiro

SP - São Paulo

MAUC - Museu de Arte da Universidade Federal do Ceará

MAM - Museus de Arte Moderna

MASP - Museu de Arte de São Paulo

ONG - Organização não-governamental

MPF - Movimento de Preservação Ferroviária

UNESCO - **United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization**
(Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura)

ONU - Organização das Nações Unidas

IPEA - Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada

ARENA - Aliança Renovadora Nacional

CPTC - Comissão Permanente Técnico Cultural

COMPPAC - Conselho Municipal de Preservação do Patrimônio Cultural

FEEA - Fábrica de Estojos e Espoletas de Artilharia do Exército

IMBEL - Indústria de Material Bélico do Brasil

MRS - Malha Regional Sudeste

km - quilômetro

km/h - quilômetro por hora

m - metro

ICOMOS - **International Council on Monuments and Sites** (Conselho Internacional de Monumentos e Sítios)

TGV - **Train Grand Vitesse** (Trem com turbinas a gás)

EUA - Estados Unidos da América

BIRD - Banco Internacional de Reconstrução e Desenvolvimento

NOB - Estrada de Ferro Noroeste do Brasil

E. F. D. P. II - Estrada de Ferro Dom Pedro II

E. F. C. B. - Estrada de Ferro Central do Brasil

E. F. L. - Estrada de Ferro da Leopoldina

LR - Leopoldina Railway Company Limited

DNIT - Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes

CBTU - Companhia Brasileira de Trens Urbanos

PND - Programa Nacional de Desestatização

BNDES - Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social

PROFAC - Programa Ferroviário de Ação Cultural

CEFEC - Centro Ferroviário de Cultura

FEPASA - Ferrovia Paulista Sociedade Anônima

TICCIH - The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage
(Comitê Internacional de Conservação do Patrimônio Industrial)

FICCIM - First International Congress on the Conservation of Industrial Monuments
(Primeiro Congresso Internacional de Conservação de Monumentos Industriais)

FEDECRAIL - European Federation of Museum & Tourist Railways (Federação Europeia de Museu e Turismo Ferroviário)

ABPF - Associação Brasileira de Preservação Ferroviária

ICMS - Imposto Sobre Circulação de Mercadorias e Prestação de Serviços

CTPF - Coordenação Técnica do Patrimônio Ferroviário

IEPHA-MG - Instituto Estadual do Patrimônio Histórico e Artístico

AMFER-JFR - Associação de Modelismo Ferroviário de Juiz de Fora e Região

AENFER - Associação de Engenheiros Ferroviários

ANTT - Agência Nacional de Transporte Terrestre

SENAI - Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial

DNOS - Departamento Nacional de Obras de Saneamento

CATN - Conjunto Arquitetônico Tancredo Neves

LGBT - Lésbicas, gays, bissexuais e transexuais

CLT - Consolidação das Leis Trabalhistas

AMV - aparelho de mudança de via

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO.....	21
PARTE I.....	28
CAPÍTULO 1: Abordagens sobre museus, memória e patrimônio.....	29
1.1 - Museu e coleção: algumas reflexões.....	37
1.2 - Memória e identidade: seus elos com o museu.....	54
1.3 - Museu e Patrimônio: breve análise sobre a construção e ressignificação dos conceitos e práticas.....	62
1.4 - A reverberação da construção da identidade de Juiz de Fora no patrimônio da cidade.....	70
CAPÍTULO 2: O percurso do patrimônio industrial e ferroviário.....	93
2.1 - O advento da ferrovia: quadro histórico e algumas ponderações.....	93
2.2 - O impacto da ferrovia promovido no Brasil.....	105
2.3 - Um breve histórico do patrimônio industrial e ferroviário.....	131
2.4 - A trajetória do patrimônio ferroviário no Brasil.....	138
CAPÍTULO 3: Juiz de Fora no cenário: história, memórias e patrimônio ferroviário.....	154
3.1 - As estações ferroviárias no centro urbano de Juiz de Fora.....	163
3.2 - A Praça da Estação: mais um laço entre a cidade e a ferrovia.....	196
CAPÍTULO 4: A memória desenvolvida nas instituições responsáveis pelo patrimônio ferroviário em Juiz de Fora.....	214
4.1 - O passado e o presente no mesmo lugar: as implantações do Núcleo Histórico Ferroviário e do Museu Ferroviário de Juiz de Fora.....	214
4.2 - A memória no Núcleo Histórico Ferroviário de Juiz de Fora.....	225
4.3 - Uma nova página? A narrativa construída pelo Museu Ferroviário de Juiz de Fora.....	234
4.4 - Considerações sobre a memória: museu, memória e suas relações.....	253

PARTE II: PRODUTO.....	276
CAPÍTULO 5: Trabalhos e divulgação das memórias do Museu Ferroviário de Juiz de Fora: ações entre a pesquisa do mestrado e o Museu.....	277
5.1 - O planejamento e o desenvolvimento da Semana Nacional de Museus no Museu Ferroviário de Juiz de Fora.....	277
5.2 - Realização das atividades da exposição De trem em trem e visitas guiadas.....	289
5.3 - Realização da roda de conversa e do espetáculo do Grupo Macauã.....	311
CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	321
FONTES.....	325
REFERÊNCIA BIBLIOGRÁFICA.....	330

INTRODUÇÃO

O Museu Ferroviário de Juiz de Fora foi inaugurado em 21 de agosto de 2003, pelo poder público municipal depois de um convênio feito entre a Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima (RFFSA) e a Prefeitura de Juiz de Fora (PJF), em novembro de 1999.

Em 30 de setembro de 1985, no local onde atualmente está o Museu Ferroviário foi criado o Núcleo Histórico Ferroviário de Juiz de Fora, pelo Setor Geral de Preservação do Patrimônio Histórico Ferroviário (PRESERFE)/Superintendência Regional de Juiz de Fora (SR3), sob a responsabilidade da RFFSA. O Núcleo foi concebido para preservar os bens patrimoniais e a memória da ferrovia no município. O acordo assinado entre RFFSA e a Prefeitura, previa a conversão da administração da RFFSA sobre o espaço para a gestão da Fundação Cultural Alfredo Ferreira Lage (FUNALFA - órgão de administração indireta da PJF, encarregada sobre a política cultural do município), além do compromisso a utilizar o local em caráter exclusivamente cultural, educacional ou turístico¹.

O Museu Ferroviário de Juiz de Fora possui o privilégio de estar localizado no edifício que foi originalmente a Estação do Centro, construída pela Companhia Estrada de Ferro Juiz de Fora a Piau e, depois a sede da Estrada de Ferro Leopoldina e da **Leopoldina Railway**, o que lhe confere um poder evocativo bastante forte. É um museu que traz a memória da ferrovia e que fala do passado a partir do local onde ele realmente aconteceu, no qual o seu acervo ajuda a construir a imagem da época das “Marias Fumaça”².

Juiz de Fora situa-se na Zona da Mata, no estado de Minas Gerais, com uma população estimada em mais de 568 mil habitantes (dados de 2019) distribuídos em 1.435,749 km² de território. Possui um índice de desenvolvimento humano municipal (IDHM) de 0,778 (dados de 2010) e uma escolarização de 98,3% (população residente no município de 6 a 14 anos de idade matriculada no ensino regular/total de população residente no município - dados de 2010)³.

1 FUNALFA. Fundação Cultural Alfredo Ferreira Lage. **Histórico**. Disponível em: <https://www.pjf.mg.gov.br/administracao_indireta/funalfa/museus/historico.php>. Acesso em: 26/04/2019.

2 **Ibidem**. O Museu Ferroviário de Juiz de Fora oferece visita virtual no Google Maps; Aplicativo Street View. **Tour 360° Museu Ferroviário de Juiz de Fora**. Disponível em: <goo.gl/maps/fffykh1548K2>. Acesso em: 08/06/2020.

3 População estimada: IBGE, Diretoria de Pesquisas, Coordenação de População e Indicadores Sociais, Estimativas da população residente com data de referência 1º de julho de 2019; Área Territorial: Área territorial brasileira. Rio de Janeiro: IBGE, 2018; IDHM - Índice de desenvolvimento humano municipal: Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento - PNUD; Escolarização 6 a 14 anos: IBGE, Censo

É conhecida pela sua população como a cidade das quatro estações em um só dia⁴. Entre alguns cognomes, Juiz de Fora é também conhecida como a “Manchester Mineira” e a “Princesa de Minas”⁵. O patrimônio cultural em sua grande parte é derivado do desenvolvimento dos finais do século XIX e início do século XX, predominando o reconhecimento sobre o patrimônio industrial.

O município possui 172 bens culturais tombados. Entre esses estão o Cine Theatro Central, o Marco Comemorativo do Centenário, o acervo do Museu Mariano Procópio com tombamentos nacionais; o Museu do Crédito Real, a Usina de Marmelos e as estações ferroviárias, onde localiza o Museu Ferroviário de Juiz de Fora, com tombamentos estaduais. São reconhecidos pelo município, como bens intangíveis a Banda Daki, o Batuque Afro-Brasileiro de Nelson Silva, o “apito do meio-dia”, o pão alemão, Concurso Miss Brasil Gay, Festival Internacional de Música Colonial Brasileira e Música Antiga.

Juiz de Fora é uma cidade rica em museus e memoriais. Além dos destacados no parágrafo anterior, a cidade tem o Museu dos Correios (Espaço Cultural dos Correios), o Fórum da Cultura (Museu de Cultura Popular), o Memorial da República Presidente Itamar Franco, o Museu de Arte Murilo Mendes, o Museu de Etnologia Indígena e História Natural, o Museu de Arqueologia e Etnologia Americana.

O município também possui inúmeras universidades, sendo as mais conhecidas a Universidade Federal de Juiz de Fora (UFJF), Uniacademia (antigo CES/JF), Instituto Vianna Junior, Suprema Faculdade de Ciências Médicas e da Saúde de Juiz de Fora (FCMS/JF), Faculdade Metodista Granbery, Universidade Estácio de Sá (UNESA), Universidade Salgado de Oliveira (UNIVERSO), Rede de Ensino DOCTUM, Faculdade do Sudeste Mineiro (FACSUM), entre outras. Possui também o Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia do Sudeste de Minas Gerais (IF SUDESTE, antigo Colégio Técnico Universitário - CTU).

A cidade tem bastantes opções de cultura, de lazer, de turismo e de educação. Trouxemos essa síntese para contextualizar a cidade onde o Museu Ferroviário de Juiz de

Demográfico, 2010. Ver em: IBGE. **Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística**. Disponível em: <<https://www.ibge.gov.br/cidades-e-estados/mg/juiz-de-fora.html>>. Acesso em: 14/04/2020.

4 Em Juiz de Fora há dias em que o clima característico de cada estação do ano aparece no mesmo dia. Ver em: VIAJEI BONITO. Site de turismo. **Museus de Juiz de Fora que nem os juiz-foranos conhecem**. 14/08/2016. Disponível em: <<https://viajeibonito.com.br/museus-de-juiz-de-fora-que-nem-os-juiz-foranos-conhecem/>>. Acesso em: 06/03/2020.

5 OLENDER, M. **Ornamento, ponto e nó**. Da urdidura pantaleônica às tramas arquitetônicas de Raphael Arcuri. Juiz de Fora: FUNALFA/Ed. UFJF, 2011. p. 53; CHRISTO, M. de C. V. **A Europa dos pobres: a Belle-Époque Mineira**. Juiz de Fora: EDUFJF, 1994.

Fora, objeto de nosso estudo, se situa.

Iniciei o contato com a comunidade ferroviária a partir do interesse em estudar o Museu Ferroviário de Juiz de Fora no início de 2017. Por curiosidade procurei saber sobre o Museu, conhecer sua história. Nisso, percebi que havia poucos estudos acadêmicos com relação ao MFJF. Observei que seria uma ótima oportunidade para realizar uma pesquisa dentro do âmbito universitário. Foi dessa forma, já com objetivos de elaborar um pré-projeto para a seleção no Mestrado Profissional em Patrimônio Cultural, Paisagens e Cidadania que procurei materiais sobre a ferrovia e o Museu e, iniciei contatos com os ferroviários.

O objetivo geral da dissertação foi investigar como a memória do Museu Ferroviário de Juiz de Fora se desenvolveu ao longo da sua história. Para essa pesquisa ser realizada foi necessário apresentar o processo histórico que formou o patrimônio do Museu Ferroviário de Juiz de Fora; estudar a relação do MFJF com os ferroviários, a ferrovia e a cidade de Juiz de Fora, compreendendo como o MFJF e seu entorno foi apropriado pela cidade tanto em termos práticos e discursivos; e entender como o presente influenciou/influencia a memória do Museu Ferroviário de Juiz de Fora.

Dentre os nossos questionamentos está do por que foi necessária a criação de uma instituição museu para a salvaguarda da memória ferroviária em Juiz de Fora. Quais os interesses da instituição? A construção da sua memória e a leitura que essa instituição faz, privilegia e esquece quais acontecimentos e atores sociais? Que fatos políticos, econômicos, sociais e culturais estão envolvidos na criação, no desenvolvimento e na dinâmica da narrativa que o museu fez/faz da sua memória?

Para encontrar essas respostas foi preciso entender o contexto da criação do Núcleo Histórico Ferroviário e do Museu Ferroviário de Juiz de Fora, o seu desenvolvimento e as construções de leitura da memória a ser preservada. Dentro desse processo procurou-se compreender as aquisições do acervo, como foi selecionado, como foi organizado, quais critérios foram utilizados para reunir e/ou separar os objetos e narrativas.

Lêda Rodrigues Vieira no artigo **Caminhos Ferroviários: um balanço da historiografia ferroviária brasileira** fez um mapeamento da historiografia da ferrovia no Brasil, onde rastreou as diversas perspectivas sobre esse assunto, desde o viés econômico ao viés da memória acerca das ferrovias, no qual apontou os caminhos mais percorridos, as principais abordagens e os espaços pouco investigados. No levantamento dos trabalhos que versam sobre este tema é muito pouco trabalhado a questão de como a memória das ferrovias são apropriadas pelas instituições que se dedicam e se preocupam com a conservação do

acervo das ferrovias e das suas memórias⁶.

Esta pesquisa visa contribuir nessa produção de estudos que estão focados em entender como a memória de instituições que preservam o patrimônio ferroviário se desenvolveu. Exatamente nessa lacuna de poucos estudos acadêmicos dedicados na compreensão sobre o Núcleo Histórico Ferroviário e o Museu Ferroviário de Juiz de Fora, que este trabalho investigou quais foram as dinâmicas e os processos da construção e transmissão da memória dessas entidades.

O tipo de metodologia utilizada para a realização do trabalho foi a “pesquisa-ação”. De acordo com Michel Thiollent, a pesquisa-ação é “um tipo de pesquisa social com base empírica que é concebida e realizada em estreita associação com uma ação ou com a resolução de um problema coletivo e no qual os pesquisadores e os problemas então envolvidos de modo cooperativo ou participativo”⁷.

De acordo com Michel Thiollent, há várias características da metodologia da pesquisa-ação como: (1) a pesquisa está marcada pela explícita relação entre o pesquisador e os indivíduos implicados na problemática pesquisada; (2) trazer outro olhar, o acadêmico, para um campo onde predomina o senso comum; (3) colocar ações que corre o risco de ativismo⁸.

Nestes pontos a nossa atuação implicou na influência do pesquisador no processo estudado, como trazer o olhar acadêmico para o campo do senso comum do Museu Ferroviário de Juiz de Fora. No caso da realização da Semana Nacional de Museus (2019), interferimos e influenciámos a forma de saber e criamos novas perspectivas para/sobre o objeto em questão: a memória construída e transmitida por gestores, funcionários e bolsistas do Museu. As estratégias elaboradas entre o pesquisador e o Museu tiveram o objetivo de elevar o nível do debate e possibilitar mais diálogos acerca da memória do MFJF e do patrimônio ferroviário em Juiz de Fora.

A pesquisa de ação supõe que teoria e prática “estão entrelaçadas e nenhuma ocupa uma posição superior”⁹. Em lugar de a pesquisa ser sobre o Museu Ferroviário de Juiz de Fora, esta é feita de dentro dele e, que trabalhamos em colaboração com as pessoas dentro dele. Esta prática gerou conhecimento e teoria. Então, as reflexões que permeiam todo o

6 VIEIRA, L. R. Caminhos ferroviários: um balanço da historiografia ferroviária brasileira. **Revista Brasileira de História & Ciências Sociais**. vol. 2, n. 4, Dezembro de 2010. Disponível em: <<https://www.rbhcs.com/rbhcs/article/viewFile/66/65>>. Acesso em: 07/05/2019.

7 THIOLENT, M. **Metodologia da pesquisa-ação**. São Paulo: Cortez, 11ª ed., 2002. p. 14.

8 **Ibidem**, p. 16.

9 NOFFKE, S.; SOMEKH, B. Pesquisa de ação. In: SOMEKH, B.; LEWIN, C. (orgs.). **Teoria e métodos de pesquisa social**. Petrópolis: Ed. Vozes, 2015. p. 141.

trabalho são frutos desse processo entre pesquisador e funcionários, gestores e bolsistas no MFJF.

A metodologia de análise dos dados na dissertação foi qualitativa. De acordo com Maria Minayo, estas

pesquisas qualitativas trabalham com: significados, motivações, valores e crenças e estes não podem ser simplesmente reduzidos às questões quantitativas, pois que respondem a noções muito particulares. Entretanto, os dados quantitativos e os qualitativos acabam se complementando dentro de uma pesquisa¹⁰.

A construção deste trabalho foi dividida em duas etapas: a primeira contemplou a análise da bibliografia pertinente ao conceito de memória, identidade e patrimônio; ao processo histórico de museu, das ferrovias, do patrimônio industrial e ferroviário. Foram consultados livros, dissertações de mestrados, teses de doutorados, artigos de revistas científicas, publicações de memorialistas sobre a história da ferrovia, da cidade de Juiz de Fora, matérias jornalísticas impressas, televisivas e na internet.

A segunda etapa consistiu no levantamento e na análise de documentos do Núcleo Histórico Ferroviário e do Museu Ferroviário de Juiz de Fora, tais como atas de reuniões, contratos, processos de tombamento, materiais produzidos para a divulgação do Museu Ferroviário (catálogos), postagens feitas no **blog** e no **Facebook** do Museu; fotos da exposição dos acervos, painéis de parede e, jornais. Também foram pesquisados vídeos produzidos por emissoras de televisão, associações de ferroviários, pela Prefeitura de Juiz de Fora, recortes de jornais impressos e online, **blogs** de memorialistas, **site** da FUNALFA.

Para a nossa pesquisa historiográfica houve uma garimpagem das fontes, no qual selecionamos os fatos (criação do Núcleo Histórico Ferroviário e do Museu Ferroviário de Juiz de Fora, a produção dos catálogos, as atividades dentro do Museu), aqueles que podem ser colocados numa ordem discursiva para passar pelas fases de análises e críticas. Todas estas fontes demonstram a posição em que o museu adotou em relação à sua construção e transmissão da memória ferroviária, mostrando como que o museu quer formar a opinião pública.

As fontes escolhidas como os catálogos, os painéis e as fotografias da exposição foram evidenciadas. Elas se tornam protagonistas da pesquisa, da narrativa da dissertação e da

10 MINAYO, M. C. S. (org). **Pesquisa Social: Teoria, Método e Criatividade**. 6ª ed. Petrópolis: Ed. Vozes, 1996.

história do Museu Ferroviário de Juiz de Fora. Foi com essa perspectiva que percorremos todas as fontes disponíveis em Juiz de Fora, e selecionamos os itens que são citados no parágrafo anterior. O nosso norte foi principalmente procurar as informações onde o Núcleo Histórico Ferroviário e o Museu Ferroviário de Juiz de Fora estavam presentes, seja como protagonista ou parte integrante na construção dos acontecimentos.

O nosso percurso à procura de fontes foi: Acervo do Museu Ferroviário de Juiz de Fora; Acervo da Divisão do Patrimônio da Prefeitura de Juiz de Fora (DIPAC); Acervo da FUNALFA; Acervo do Setor de Memória da Biblioteca Murilo Mendes; Arquivo do PRESERFE e Inventariança da Extinta Rede Ferroviária Federal em Juiz de Fora, localizado na antiga estação da Estrada de Ferro Central do Brasil; Acervo do Laboratório de Patrimônios Culturais na Universidade Federal de Juiz de Fora (LAPA-UFJF); Acervo pessoal de Manoel Monachesi (um dos criadores do Núcleo Histórico Ferroviário de Juiz de Fora); e na internet.

Para os catálogos, painéis de parede e outros documentos do Museu realizamos a metodologia de análise do discurso. Por que usamos esta metodologia? A análise do discurso busca compreender a sociedade e o comportamento humano. É baseada em entender como se reproduz ou se constrói o conhecimento. Nessa pesquisa buscou-se perceber como se construiu a memória e as narrativas do Museu Ferroviário de Juiz de Fora.

Existem diferentes métodos de análise do discurso. Escolhemos a “Teoria amplamente crítica”, que se baseia na consideração de que o discurso é capaz de dar significado e categorizar práticas sociais e pessoas (exemplos: grupos ferroviários, ambientalistas, conservadores, etc.). Segundo Michel Foucault, a lógica do discurso é um exercício de poder e dominação¹¹. Os discursos são mais que simples linguagem, uma vez que abrange todas as práticas por meio das quais se constroem e difundem sentidos, formam-se os indivíduos (categorias de pessoas) e regula a conduta social (o comportamento). Interessa-se em saber como os fenômenos sociais são organizados e denominados¹². O nosso foco é saber como se construiu a memória do Núcleo Histórico Ferroviário e do Museu Ferroviário de Juiz de Fora.

Esta dissertação é dividida em 5 capítulos. O primeiro é dedicado a um percurso histórico e teórico sobre museu e coleção, reflexões sobre a identidade, patrimônio e as ressonâncias da memória e identidade de Juiz de Fora sobre o patrimônio cultural formado na

11 FOUCAULT, M. **A ordem do discurso**. Trad. Laura Fraga de Almeida Sampaio. 5ª ed. São Paulo: Edições Loyola, 1999.

12 LEE, A.; PETERSEN, A. Análise do discurso. In: SOMEKH, B.; LEWIN, C. (orgs.). **Teoria e métodos de pesquisa social**. Petrópolis: Ed. Vozes, 2015. p. 193-194.

cidade. No capítulo 2, trouxemos um quadro histórico sobre a ferrovia, abarcando os contextos tecnológicos, sociais, culturais, políticos e como o Museu Ferroviário de Juiz de Fora constrói a sua narrativa sobre a história do sistema ferroviário. Também abordamos um histórico sobre as iniciativas para a preservação do patrimônio industrial e ferroviário na Europa e no Brasil.

O capítulo 3 delinea sobre a história da ferrovia em Juiz de Fora e qual é a perspectiva do Museu Ferroviário de Juiz de Fora sobre essas memórias. No capítulo 4 abordamos e analisamos as criações do Núcleo Histórico Ferroviário e do Museu Ferroviário de Juiz de Fora, além de discutir como foram desenvolvidas as memórias dentro do espaço museológico. O capítulo 5 relata sobre o desenvolvimento da 17ª Semana Nacional de Museus realizada entre os dias 13 a 19 de maio de 2019, no Museu Ferroviário de Juiz de Fora. O nosso papel foi participar no planejamento das atividades que foram desenvolvidas na Semana e assim, buscaram-se pontos em comum entre os interesses do MFJF e os objetivos da pesquisa.

PARTE I

CAPÍTULO 1:

Abordagens sobre museus, memória e patrimônio

Na atualidade, existe uma grande variedade e tipos de museus. São museus de arte, de história, de ciências, de antropologia, comunitários, de território, temáticos e muitos outros.

O que é um museu? De acordo com a Lei nº 11.904, de 14 de janeiro de 2009, que instituiu o Estatuto de Museus, os

(...) museus, para os efeitos desta Lei, (são) as instituições sem fins lucrativos que conservam, investigam, comunicam, interpretam e expõem, para fins de preservação, estudo, pesquisa, educação, contemplação e turismo, conjuntos e coleções de valor histórico, artístico, científico, técnico ou de qualquer outra natureza cultural, abertas ao público, a serviço da sociedade e de seu desenvolvimento¹³.

Segundo o ICOM (**International Council of Museums**),

(...) O museu é uma instituição permanente, sem fins lucrativos, a serviço da sociedade e do seu desenvolvimento, aberta ao público, que adquire, preserva, estuda, expõe e transmite o patrimônio material e imaterial da humanidade e do seu meio, com fins de educação, estudo e deleite¹⁴.

Na página do IBRAM (Instituto Brasileiro de Museus) o museu é descrito como

(...) lugar em que sensações, ideias e imagens de pronto irradiadas por objetos e referenciais ali reunidos iluminam valores essenciais para o ser humano. Espaço fascinante onde se descobre e se aprende, nele se amplia o conhecimento e se aprofunda a consciência da identidade, da solidariedade e da partilha¹⁵.

Estas definições, muito semelhantes, demonstram que a razão da existência e as funções dos museus estão ligadas ao seu acervo, preservação, pesquisa e comunicação. Portanto, estes conceitos estão em consonância com as perspectivas críticas em relação ao museu que foram pensadas e debatidas a partir das últimas décadas do século XX, em que o

13 BRASIL. Lei nº 11.904, de 14 de janeiro de 2009. Capítulo I, Artigo 1º.

14 O ICOM (Conselho Internacional de Museus) é uma instituição não governamental criada em 1946, que congrega mais de 130 países e defende internacionalmente os interesses dos museus e seus profissionais. ICOM. Disponível em <<https://icom.museum/en/>>; ICOM Brasil. Disponível em: <<https://www.icom.org.br/>>. Acesso em: 13/04/2020.

15 IBRAM. Instituto Brasileiro de Museus. Disponível em: <<http://www.museus.gov.br/os-museus/>>. Acesso em 07/05/2019.

museu é pensado como espaço interativo e direcionado para a questão social e da cidadania. Mas nem sempre foi assim. A seguir, vamos apresentar uma síntese da história dos museus.

Na literatura sobre a compreensão da história dos museus há diferentes interpretações epistemológicas a respeito desta questão. Sobre as origens dos museus são apresentadas diversas teses, para alguns autores eles nasceram a partir do templo das musas na Grécia. A palavra museu¹⁶, que vem do grego **mouseion**, possui o significado de templo ou morada das musas. Assim, palavra grega **mouseion** adaptada para o latim **musæm** se referia ao lugar onde as divindades gregas habitavam, era um espaço que segundo a mitologia grega, as musas (filhas de Zeus com Mnemosine - divindade da memória) possuíam obras de arte expostas que auxiliavam, conjuntamente às suas danças, músicas e narrativas, os homens a se dedicarem às artes e às ciências, sobretudo à filosofia. É importante destacar, que os museus modernos em comparação a essa composição inicial mitológica emprestam apenas a mesma denominação¹⁷.

Para a arqueóloga Marlene Suano, as coleções museológicas estão ligadas ao **mouseion** antigo considerando a relevância da coleção organizada em Alexandria, pela dinastia dos Ptolomeus, no Egito do século II a. C., sendo destinado ao estudo das artes e das ciências¹⁸.

De acordo com Suano,

O **mouseion** de Alexandria possuía, além de estátuas e obras de arte, instrumentos cirúrgicos e astronômicos, peles de animais raros, presas de elefantes, pedras e minérios trazidos de terras distantes, etc., e dispunha de biblioteca, anfiteatro, observatório, salas de trabalho, refeitório, jardim botânico e zoológico. E entre os grandes trabalhos por ele abordado figuravam um dicionário de mitos, um sumário do pensamento filosófico e um detalhado levantamento sobre todo o conhecimento geográfico de então¹⁹.

Outros autores defendem que o primeiro museu seria a Grande Biblioteca de Alexandria, destruída em 640 d. C. Para Vieira, a **Encyclopédie ou Dictionnaire raisonné des Sciences, des Arts et des Métiers pour une société de Gens de Lettres** organizada por Diderot e D'Alembert, por volta de 1751, possivelmente pode ter sido a fonte para a tradição

16 A palavra museu possui seu equivalente em língua francesa **musée**; em inglês: **museum**; em espanhol: **museo**; em alemão: **Museum**; e em italiano: **museo**. Ver em: DESVALLÉES, A.; MAIRESSE, F. **Conceitos-chave de Museologia**. Comitê Brasileiro do Conselho Internacional de Museus: Pinacoteca do Estado de São Paulo: Sec. de Estado da Cultura, 2013. p. 64.

17 Ver em: DESVALLÉES, A.; MAIRESSE, F. **Op. Cit.**, p. 64; BITTENCOURT, J. N. Gabinetes de Curiosidades e Museus: sobre tradição e rompimento. In: **Anais do Museu Histórico Nacional**. Rio de Janeiro, v. 28, p. 8-19, 1996; SUANO, M. **O que é museu**. São Paulo: Brasiliense, 1986. p. 10-11.

18 SUANO, M. **Op. Cit.**, p. 10.

19 **Ibidem**, p. 10-11.

que vê na Biblioteca de Alexandria a origem dos museus²⁰. Nesta enciclopédia possuía um verbete denominado **Musée**, que definia os espaços da Biblioteca como:

Lugar na cidade de Alexandria, no Egito, onde se reuniam, às expensas do público, um certo número de homens de letras, distintos por seus méritos, como se reuniam em Atenas, no Pritane, as pessoas que haviam prestado serviços importantes à república. O nome das Musas, deusas e protetoras das Belas Artes, foi, incontestavelmente, a fonte desse museu²¹.

Há ainda os autores que postulam a ideia de que os museus nasceram a partir das coleções organizadas na Europa após a descoberta do Novo Mundo²². O historiador José Neves Bittencourt aponta uma tensão discordante acerca da origem do conceito de museu ao problematizar o surgimento desses espaços, como por exemplo, na Biblioteca de Alexandria. Embora a Biblioteca de Alexandria possuísse coleções diversas expostas em seus espaços, para Bittencourt, não há documentação que legitime essa tradição acerca da presença de um museu na referida Biblioteca. Segundo o historiador, da mesma forma, durante a Idade Média o termo museu não era utilizado e nem associado aos lugares que recolhiam artefatos colecionados. O termo reapareceu somente por volta do século XV, quando identificado com o grande número de “gabinetes de curiosidades” e “coleções científicas”²³.

Desta forma, existiram as instituições que representam, podemos assim dizer, os ancestrais do museu como conhecemos hoje: os “gabinetes de curiosidades” e os “tesouros”, quase sempre mantidos pelos poderes reais ou pelos poderes eclesiásticos²⁴. Os gabinetes de curiosidades misturavam coleções de objetos naturais e os produzidos por seres humanos. Os gabinetes possuíam um caráter enciclopedista, era uma tentativa de se ter ao alcance dos olhos, alguma parcela de coisas que existem em lugares distantes e desconhecidos. Inicialmente, os gabinetes de curiosidades eram privados e demonstravam o **status** e o poder dos seus proprietários. Posteriormente, no século XVII, as obras começaram a ser ordenadas e

20 VIEIRA, G. L. O museu como lugar de memória: o conceito em uma perspectiva histórica. **Mosaico**. Vol. 8. n. 12. 2017. p. 151.

21 DIDEROT; D’ALEMBERT *apud* BITTENCOURT, J. N. **Op. Cit.**, p. 16.

22 BITTENCOURT, J. N. **Op. Cit.**, p. 16. Ver também em: BENNETT, T. **The Birth of the museum**. London: Routledge, 1995; POMIAN, K. **Collectors & Curiosities**. Cambridge: Polity Press/Oxford: Brasil Blackwell, 1990.

23 BITTENCOURT, J. N. Museus e coleções extraordinários, seminários indispensáveis. In: MAGALHÃES, A. M.; BEZERRA, R. Z. (Org.). **Coleções e colecionadores: a polissemia das práticas**. Rio de Janeiro: Museu Histórico Nacional, 2012. p. 290-309.

24 *Ibidem*, p. 390. Ver também em: **Origem do museu**. Disponível em: <<https://www.portaleducacao.com.br/conteudo/artigos/educacao/origem-do-museu/24234>>. Acesso em 07/05/2019.

classificadas, e estas novas coleções abriram-se para os estudiosos e cientistas²⁵.

Somente em meados do século XVIII o termo museu passa a designar um espaço de preservação científica. Na França, o museu aos poucos vai se tornando uma instituição cultural socialmente reconhecida, embora de caráter elitista²⁶.

Com a Revolução Industrial na Europa, novos indivíduos chegam aos museus, o cidadão urbano no momento de lazer. Há uma mudança nesse espaço pois se antes o museu era lugar dos estudiosos, nesse instante se tornava também lugar do lazer. No final do século XVIII e no início do século XIX, os museus abrem-se ao público e, especialmente no século XIX passa a ter um papel de destaque cada vez maior na função de instrução pública. John Ruskin, um dos grandes críticos de arte da época, defendia que a função do museu deveria ser dar demonstrações de perfeita elegância para o povo vulgar, pessoas que não tinham cultura. Bennett, ao analisar a abertura dos museus para o público no século XIX, demonstra, por meio de documentos dos legisladores, que o objetivo primordial era regular os corpos dos cidadãos de acordo com normas de conduta e possibilitar o ensinamento da civilização²⁷.

No século XIX e início do XX, uma das funções dos museus era auxiliar na criação dos valores dos Estados Nacionais, com o objetivo de criar uma identidade comum. É nesta chave que podemos compreender a abertura dos museus no Brasil. A instituição chegou nas terras brasileiras, então Reino Unido a Portugal, no período joanino, com a fundação do Museu Real em 1818, hoje Museu Nacional. Durante o Império, o modelo de museu adotado no Brasil foi semelhante e inspirado ao europeu, baseado na pesquisa elitista e na erudição de uma pequena parcela da população. Os espaços museológicos retratavam a visão eurocêntrica de exploração e procuravam legitimar a expansão colonialista. Nesse período, tanto no Brasil quanto na Europa, as coleções dos museus refletiam a vaidade de seus donos ou responsáveis, mostrando e preservando riquezas ou curiosidades, dando importância aos grandes heróis,

25 POSSAS, H. C. G. Classificar e ordenar: os gabinetes de curiosidades e a História Natural. In: FIGUEIREDO, B. G.; VIDAL, D. G. (org.). **Museus: dos Gabinetes de Curiosidades à Museologia Moderna**. 2ª ed. Belo Horizonte: Fino Traço, 2013. p. 159.

26 O primeiro museu como conhecemos hoje surgiu a partir da doação da coleção de John Tradescant, feita por Elias Ashmole à Universidade de Oxford, conhecido como Ashmolean Museum, inaugurado em 6 de junho de 1683. O Ashmolean Museum é um museu de arte e arqueologia que possui obras importantes para a História da Arte, relíquias, moedas e objetos pessoais com uma importância inestimável para a história da Inglaterra. O segundo museu público foi criado em 1759, por obra do parlamento inglês, na aquisição da coleção de Hans Sloane (1660-1753), que deu origem ao Museu Britânico. O primeiro museu público na França só foi criado em 1793, pelo Governo Revolucionário: o Museu do Louvre. Ver em: **Notas sobre a história dos museus**. Disponível em: <<http://www.museus.art.br/historia.htm>>. Acesso em 07/05/2019; TOLEDO, J. C. de. **Ashmolean museum: o primeiro museu público do mundo!** Disponível em: <<http://parquedaciencia.blogspot.com/2013/06/ashmolean-museum-o-primeiro-museu.html?m=1>>. Acesso em 07/05/2019.

27 BENNETT, T. **Op. Cit.**

governantes e seus feitos²⁸.

A expansão dos museus no Estado Novo (1937-1945) estava ligada à política da busca da identidade e da autenticidade da nação brasileira. Ao longo deste período o Ministério da Educação e Cultura, chefiado por Gustavo Capanema, definiu uma política de preservação do patrimônio cultural, culminando com a criação do Serviço de Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (SPHAN).

(...) Estes itens foram elevados a símbolos da autenticidade da nação, fortalecendo a mítica do Estado forte e unificado. O imaginário nacional adquiria uma forma ufanista e exacerbada, ressaltando não apenas a exuberância da natureza, como no passado, mas também a excepcionalidade do povo brasileiro, seus heróis, sua arte barroca e sua estética moderna, e seu desenvolvimento técnico e científico. (...) Alguns dos museus mais importantes para o discurso unificado da nação foram criados nesse período, seguindo os mesmos padrões valorativos: Museu Nacional de Belas Artes (Rio de Janeiro, RJ, 1937), Museu da Inconfidência (Ouro Preto, MG, 1938), Museu Imperial (Petrópolis, RJ, 1940), Museu das Missões (São Miguel, RS, 1940) e Museu do Ouro (Sabará, MG, 1945)²⁹.

Na década de 1970 no século XX, a função do museu passou a pautar-se nos pressupostos da Nova Museologia. Os discursos sobre o papel do museu começaram a mudar de direção e se inauguraram novas discussões em torno da utilização social dos espaços museológicos. O foco deixa de ser tão somente na história oficial e nacional e passa à valorização da memória local e regional, na perspectiva da diversidade histórica, social e cultural. Assim, começa-se a dar importância ao indivíduo comum, a relatar a vida cotidiana em busca da empatia e da representatividade do público através das coleções e das narrativas³⁰.

Os mais variados movimentos de democratização da cultura, que contestavam o conservadorismo dos museus e o seu caráter autoritário que preservava e sacralizava os valores burgueses sem nenhum diálogo aberto ao público, ajudaram na percepção de que o museu não pode se limitar apenas ao ato de recolher, restaurar, preservar e expor objetos que compreendem seu acervo. Diversos documentos foram produzidos e divulgados, a partir de encontros e seminários, que passaram a refletir sobre um novo papel social e de cidadania a

28 **Origem do museu.** Disponível em: <<https://www.portaleducacao.com.br/conteudo/artigos/educacao/origem-do-museu/24234>>. Acesso em 07/05/2019.

29 SANTOS, M. S. dos. Museus, liberalismo e Industria Cultural. **Ciências Sociais**, São Leopoldo, v. 47, n. 3. set-dez. 2011. p. 191.

30 **Origem do museu.** Disponível em: <<https://www.portaleducacao.com.br/conteudo/artigos/educacao/origem-do-museu/24234>>. Acesso em 07/05/2019.

ser desempenhado pelos museus. Estes são alguns que se destacam: Seminário Regional da Unesco (1958)³¹, Mesa-Redonda de Santiago do Chile (1972)³², Declaração de Quebec (1984)³³ e Declaração de Caracas (1992)³⁴.

Lorena Sancho Querol coloca em ênfase a Declaração de Santiago (1972), que formularia a função social do museu considerando-o como um instrumento de mudança social que privilegia a participação das comunidades. Neste sentido, é colocado em destaque pela Declaração de Santiago que a comunidade deve ter participação ativa e não meramente contemplativa, ou seja, a comunidade deve intervir na definição e gestão dos patrimônios e museus³⁵.

Nestas últimas décadas, a questão da função do museu na sociedade continuou nas discussões sobre patrimônio. Podemos dizer que atualmente o museu é discutido também como espaço em que se deve privilegiar a democracia, a cidadania e a inclusão social e cultural. Para Lorena Sancho Querol, a partir da década de 1990, a Nova Museologia dá lugar para a Museologia Social. Seus princípios visam contribuir para o desenvolvimento sustentável da humanidade, pautados na igualdade de oportunidades e na inclusão social, cultural e econômica. Nessa concepção, “(...) o eixo central do processo de patrimonialização é constituído pelo sujeito, as suas circunstâncias e a diversidade cultural que resulta da sua capacidade criativa e de sua adaptação ao meio”³⁶.

A educação e a igualdade de condições, de acesso, de oportunidades juntamente com a tomada de consciência e a capacidade de mobilização e associação darão o conhecimento sobre o patrimônio e a sua política. Para Manuela Reis, o entendimento sobre o patrimônio e a cidadania, não dará apenas conhecimento sobre os direitos e como exercê-los, mas dará condições de criações de novos tipos de direitos de ações políticas que se enquadrem legal e institucionalmente visando melhores práticas sociais relativas tanto à cidadania quanto à preservação e valorização do patrimônio, em níveis individuais e coletivo³⁷.

31 Disponível em: < <http://unesdoc.unesco.org/images/0013/001338/133845so.pdf> >.

32 Disponível em: [http://www.iber museus.org/wpcontent/uploads/2014/09/Publicacion Mesa Redonda VOL I.pdf](http://www.iber museus.org/wpcontent/uploads/2014/09/Publicacion_Mesa_Redonda_VOL_I.pdf) >.

33 Disponível em: < <http://revistas.ulusofona.pt/index.php/cadernosociomuseologia/article/view/342/251> >.

34 Disponível em: < <http://www.iber museus.org/wp-content/uploads/2014/07/declaracao-de-caracas.pdf> >.

35 SANCHO QUEROL, L. Para uma gramática museológica do (re)conhecimento: ideias e conceitos em torno do inventário participativo. **Sociologia**, Revista da Faculdade de Letras da Universidade do Porto, vol. XXV, 2003. p. 170.

36 **Ibidem**, p. 167.

37 REIS, M. Cidadania e Patrimônio: notas de uma pesquisa sociológica. **Sociologia - Problemas e Práticas**, Lisboa, n. 29, 1999. p. 84. Manuela Reis considera que a luta pelos direitos humanos de terceira geração, também chamados de direitos pós-materialistas, têm jogado um papel essencial no alargamento da cidadania

Os debates promovidos acerca do papel do museu e do patrimônio e os princípios elaborados pela Nova Museologia e pela Museologia Social contribuíram muito para a democratização dos espaços museológicos. Mas a questão preservacionista ainda permanece em muitos casos, elitizada. A constituição do patrimônio imaterial ajudou na democratização do acesso a políticas públicas, mas, entretanto, o Estado passou a constituir o novo campo de batalha patrimonial, tornando-se ele mesmo um agente implicado nessa questão. O poder de decisão ainda continua na mão do Estado.

Felipe Gurgel, num artigo para o jornal Diário do Nordeste, relata e comenta sobre a pesquisa “Narrativas para o Futuro dos Museus” (realizada pela Oi Futuro), no qual, para a metade do público consultado os museus seriam espaços elitizados. Marília Bonas, diretora do Memorial da Resistência de São Paulo (SP), durante a apresentação da pesquisa do Oi Futuro afirmou que “Os museus como um lugar de elite são defendidos até hoje, inclusive por patrocinadores. Os espaços precisam ‘descolonizar’, pra usar uma palavra que está em voga”. Portanto, essa impressão não é recente, Historicamente, o museu envolveu e criou a apresentação de versões oficiais da história e a apropriação de classes sociais privilegiadas³⁸.

Graciele Siqueira, diretora do Museu de Arte da Universidade Federal do Ceará (MAUC), argumenta que a pesquisa do Oi Futuro não é a primeira que aponta esse dado, e nem será a última. Graciele Siqueira identifica que a maioria dos equipamentos museológicos foi criado pelo Estado para preservar a memória oficial e construir uma identidade nacional. Assim, o discurso que taxa o museu como um “lugar chato, de coisa velha”, contribui para o estereótipo elitista. A museóloga afirma: “Os museus são lugares de poder, de reconhecimento e de identificação; e a sociedade precisa se ver refletida lá”³⁹.

Carla Vieira, diretora do Museu do Ceará, também considera que a cultura foi vista, durante muito tempo, como um “apanágio” das elites. Segundo Vieira, o brasileiro médio percebe os museus, a música erudita e o teatro enquanto expressões culturais “para poucos”. Desta maneira, “essas linguagens foram construídas, sim, dentro de um contexto elitista”⁴⁰.

Por que ainda na atualidade debatemos sobre a visão elitista sobre os museus? Para José Geraldo Furtado,

e na revitalização dos mecanismos de participação política nas sociedades contemporâneas. Para Reis há uma espécie de “ligação estrutural” entre cidadania e patrimônio.

38 GURGEL, F. Museus têm o desafio de afastar o elitismo e atrair novos públicos. **Diário do Nordeste**. Disponível em: <<https://diariodonordeste.verdesmares.com.br/editorias/verso/online/museus-tem-o-desafio-de-afastar-o-elitismo-e-atrair-novos-publicos-1.2114081>>. Acesso em: 10/03/2020.

39 **Ibidem**.

40 **Ibidem**.

(...) Balizados pelo valor histórico, buscavam-se os elementos que permitiriam um novo sentido de brasilidade, um novo sentimento de nacionalismo, diferente daquele que apostava na reprodução da Europa como a única forma de civilidade e desenvolvimento. Desta forma, patrimônios de todas as partes do país iam sendo identificados e trazidos para a responsabilidade do Estado⁴¹.

Mediante este argumento de Furtado, compreendemos que no Brasil o patrimônio cultural é visto e entendido como representante da história e memória do Estado brasileiro. Assim, mesmos patrimônios sobre indígenas, quilombos, memórias locais e pessoais são concebidos sob a ótica de valorizar o “sentimento de nacionalismo”. É criada uma narrativa como foco na construção da identidade brasileira.

Silvio Frota, diretor do Museu da Fotografia Fortaleza, destaca que desfazer essa impressão passa, também, pela proposta de gestão do museu quanto ao acesso. Para Frota, atrair os visitantes de baixa renda, por exemplo, aproxima o acervo museológico das pessoas que normalmente não se reconhecem no conteúdo exposto. Frota argumenta: “No ano passado, a gente levou 40 mil crianças carentes pro museu. Estamos sempre trabalhando com um público novo, para justamente essas pessoas terem acesso à cultura. Um museu é elitista em termos, depende da maneira como se trabalha”⁴².

Se o espaço do museu é acessado por todas as classes sociais isso significa que a memória transmitida pelo mesmo é democrática? A resposta é não. Recorremos à concepção de Cecília Londres de que é necessário dessacralizar o patrimônio e considerá-lo “fruto de uma prática social”, refletindo e repensando constantemente os sentidos e os valores que manterão vivos esses bens, além de incluir todos os grupos sociais nesse processo de produção e transmissão das narrativas dos museus para que a memória seja democrática⁴³.

O museu como conhecemos hoje é resultado de vários processos históricos, sociais e culturais. Os seus espaços, as suas coleções, os seus conceitos e as suas funções foram determinados e proporcionados pelos movimentos da história e dos grupos sociais. O fato de os museus serem instituições que acumulam e preservam um determinado patrimônio cultural é uma construção social. Eles tecem narrativas históricas, no qual, reconstroem o passado. Apresentam **in loco** os objetos adquiridos para a sua coleção e divulgam a sua memória. A

41 FURTADO, J. G. E. **História e memória entre ruínas**: o patrimônio ferroviário de Além Paraíba. Tese (Doutorado em Memória Social). Rio de Janeiro: Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro, 2015. p. 30.

42 GURGEL, F. **Op. Cit.**

43 LONDRES, C. O Patrimônio Cultural na formação das novas gerações: algumas considerações. In: TOLENTINO, A. B. (org.). **Educação Patrimonial**: reflexões e práticas. João Pessoa: Superintendência do Iphan na Paraíba, 2012. p. 21.

narrativa é uma construção intelectual e social. Nos museus há a construção da memória e não uma memória natural que é revelada para os visitantes.

1.1 - Museu e coleção: algumas reflexões

O processo de musealização é apresentado por museólogos como um movimento dotado de reflexão no qual “(...) um objeto de museu não é somente um objeto em um museu”⁴⁴. O produto humano que está no acervo do museu foi retirado do cotidiano e do lugar comum onde era utilizado e expressado em suas diversas atividades. Com o processo de musealização, este produto passa a fazer parte da coleção de um espaço institucionalizado, que é denominado museu. Para Krzysztof Pomian, a coleção é “(...) todo conjunto de objetos naturais ou artificiais, mantidos temporariamente ou definitivamente fora do circuito de atividades econômicas, submetido a uma proteção especial em um lugar fechado, mantido com este propósito, e exposto ao olhar”⁴⁵.

Segundo Desvallées e Mairesse,

(...) De um ponto de vista mais estritamente museológico, a musealização é a operação de extração, física e conceitual, de uma coisa de seu meio natural ou cultural de origem, conferindo a ela um estatuto museal - isto é, transformando-a em **musealium** ou **musealia**, em um ‘objeto de museu’ que se integre no campo museal⁴⁶.

Portanto, este processo ressignifica o produto humano atribuindo-lhe um novo estatuto e sob este estado, o artefato humano ou natural, se torna único, eleito por sua condição simbólica⁴⁷, como o representante de sua categoria. Através dele, seria possível reconstituir contextos sociais, econômicos, políticos, culturais, religiosos, etc⁴⁸.

Conforme foi apresentado no início deste capítulo, em que se tratou das diversas perspectivas acerca da origem dos museus, pelo menos encontram-se nestas concepções discordantes um ponto de intersecção comum: que é a presença de uma coleção, uns dos

44 STRÁNSKÝ, Z. **apud** DESVALLÉES, A.; MAIRESSE, F. **Op. Cit.**, p. 57.

45 POMIAN, K. **apud** DESVALLÉES, A.; MAIRESSE, F. **Op. Cit.**, p. 34.

46 DESVALLÉES, A.; MAIRESSE, F. **Op. Cit.**, p. 57.

47 “(...) Pomian define, assim, a coleção por seu valor simbólico, na medida em que o objeto perde a sua utilidade ou o valor de troca para se tornar portador de sentido (‘semióforo’ ou portador de sentido)”. Ver em: DESVALLÉES, A.; MAIRESSE, F. **Idem**, p. 34.

48 DESVALLÉES, A.; MAIRESSE, F. **Idem**, p. 57.

elementos que compõe a ideia do que deve ser um museu. E nesse sentido, o colecionismo entendido como prática humana⁴⁹, foi o que impulsionou o estabelecimento dos gabinetes de curiosidades, que desde o Renascimento reuniam, lado a lado, “(...) coisas estranhas, engenhosas, singulares, oportunas, viventes ou não”⁵⁰, reflexo do ambiente intelectual do Humanismo. Esses locais, ora designados como gabinetes de curiosidades, ora Câmaras das Artes e das Maravilhas⁵¹, eram relevantes e representativos pela sua potencialidade em reunir fisicamente os itens de interesse dos estudiosos⁵².

Um ponto comum entre esses colecionadores é o processo de descrição, ordenamento e consequente sistematização das coleções, tanto espacialmente nas salas que as abrigavam, como em catálogos com informações. Esses espaços associados à erudição, reflexão e, principalmente, ao colecionismo, eram denominados eventualmente como “museus”, mas também como **theatrum** ou **philotheca**⁵³.

Segundo Vieira, “(...) Os antiquários seriam espaços em sua essência universalistas, destinados às trocas de informações realizadas a partir de viagens”⁵⁴. Para Bittencourt, há um rompimento da forma de colecionar preciosidades e a circulação nestes espaços para deleite e troca de informações exclusivas para os estudiosos. A acessibilidade a um público maior, como os museus são entendidos atualmente, só passou a acontecer no final do século XVIII e, por volta do início, do século XIX, com as primeiras histórias nacionais⁵⁵.

Choay argumenta que as belas peças da antiguidade adquirem uma nova coerência visual e semântica na última década do século XVIII. O Museu institucionaliza a conservação material das esculturas, pinturas e outros objetos de arte e prepara caminho para a conservação dos monumentos da arquitetura, aliás, esse movimento é contemporâneo com o

49 GUIMARÃES, L. M. P. Colecionismo e lugares de memória. In: MAGALHÃES, A. M.; BEZERRA, R. Z. (Org.). **Coleções e colecionadores**: a polissemia das práticas. Rio de Janeiro: Museu Histórico Nacional, 2012. p. 228-233.

50 BITTENCOURT, J. N. Gabinetes de Curiosidades e Museus: sobre tradição e rompimento. In: **Anais do Museu Histórico Nacional**. Rio de Janeiro, v. 28, p. 1996. p. 16.

51 Como exemplo, pode ser citado uma das salas do Palazzo Gravina, em Nápoles, onde morava o colecionador Ferrante Imperato (1550-1631), reproduzida no livro de estudos naturalistas **Dell'istoria naturale libri XXVIII**, de 1599. Em 1655, o naturalista Ole Worm, da Dinamarca, também mantinha um exemplo de colecionismo enciclopédico de curiosidades: O catálogo **Museu Wormianum**, que reunia, em torno de mil e quinhentos artefatos e espécimes naturais agrupados num compêndio com as informações e as classificações dos itens. Ver em: SUANO, M. **Op. Cit.**, p. 17.

52 BITTENCOURT, J. N. Museus e coleções extraordinários, seminários indispensáveis. In: MAGALHÃES, A. M., BEZERRA, R. Z. (Org.). **Coleções e colecionadores**: a polissemia das práticas. Rio de Janeiro: Museu Histórico Nacional, 2012. p. 293.

53 BITTENCOURT, J. N. Gabinetes de Curiosidades e Museus: sobre tradição e rompimento. In: **Anais do Museu Histórico Nacional**. Rio de Janeiro, v. 28, p. 1996. p. 9-10.

54 VIEIRA, G. L. **Op. Cit.**, p. 151.

55 BITTENCOURT, J. N. Gabinetes de Curiosidades e Museus: sobre tradição e rompimento. In: **Anais do Museu Histórico Nacional**. Rio de Janeiro, v. 28, p. 1996. p. 17.

do monumento histórico⁵⁶.

De acordo com Vieira, o apogeu dos novos espaços exclusivos para a exibição das coleções acompanhou o movimento científico da escrita da história e o estabelecimento de monumentos de memória em museus públicos e nacionais, como é o caso do Louvre, na França, em 1793, e do Museu do Prado, na Espanha, em 1819⁵⁷. Para Schwarcz, no decorrer do século XIX, a história comemorativa se acelerou e uma série de novos museus surgiram, como são os casos franceses dos Museus de Versailles (1833), Cluny e de Saint-Germain (ambos de 1862); o alemão de Antiguidades Nacionais de Berlim (1830) e em Florença, o Nacional de Bargello (1859), criado pela Casa de Savóia⁵⁸.

No Brasil, o Museu Real (hoje o Museu Nacional) é criado em 1818 com coleções de preciosidades. Nos finais do século XIX, surgem outros museus nacionais como o Museu Paraense, em 1885, com Emílio Goeldi, e em 1893, o cientista alemão Hermann Von Ihering dirige o Museu Paulista, em São Paulo.⁵⁹ Para Regina Abreu “(...) A perspectiva enciclopédica, evolutiva, comparativa e classificatória marcou essas instituições”⁶⁰.

Na história dos museus brasileiros, Regina Abreu considera que o Museu Histórico do Rio abriu uma mudança de perspectiva funcional desses espaços. Isto porque as concepções enciclopédicas foram se transformando em narrativas da brasilidade. Um bom exemplo é o Museu Paulista, que buscava reunir todo o conhecimento humano, enquanto local de ensino e de produção científica, que foi substituído por espaços vinculados às temáticas da brasilidade⁶¹.

No Museu Paulista, a importância das bandeiras e a consequente narrativa sobre a história nacional, passou a ser descrita sob a ótica de São Paulo. O argumento expositivo das suas coleções tratava da possibilidade de haver uma nacionalidade brasileira iniciada no período colonial, estabelecida no território expandido e repensada posteriormente na proclamação da Independência, em solo paulista. A narrativa construída é como sucessão

56 CHOAY, F. **A alegoria do patrimônio**. Tradução de Luciano Vieira Machado. 3ª ed. São Paulo: Estação Liberdade: UNESP, 2006. p. 62.

57 VIEIRA, G. L. **Op. Cit.**, p. 152.

58 SCHWARCZ, L. O nascimento dos museus brasileiro: 1870-1910. In: MICELI, S. **História das Ciências Sociais no Brasil**. São Paulo, Vértice/IDESP, 1989. p. 30-31.

59 **Ididem**, p. 37. Ver também em: SCHWARCZ, L. A Era dos Museus de Etnografia no Brasil: o Museu Paulista, o Museu Nacional e o Museu Paraense em finais do XIX. In: GONÇALVES, B.; VIDAL, D. G. (orgs.). **Museus: dos gabinetes de curiosidade à museologia moderna**. Belo Horizonte, MG: Argvmentvm; Brasília, DF: CNPq, 2005. p. 122.

60 ABREU, R. Memória, História e Coleção. In: **Anais do Museu Histórico Nacional**. Rio de Janeiro, v. 28, 1996. p. 59.

61 **Ibidem**, p 43.

histórica inevitável⁶².

O pesquisador Affonso D'Escragnolle Taunay⁶³, logo em 1916, seu primeiro ano na direção do Museu Paulista, montou uma sala de exposições reservada exclusivamente à história de São Paulo⁶⁴. Nos seus discursos exaltava a participação paulista na história do Brasil, exemplificada através da expansão das fronteiras do território brasileiro, que seria fruto dos bandeirantes⁶⁵.

Considera-se que os museus contemporâneos estão associados aos processos de consolidação dos Estados nacionais. Em um contexto histórico e político no qual se buscava as raízes da nação e suas continuidades históricas, com o objetivo de criar uma identidade comum, numa perspectiva de passado único, linear e coerente, os museus podiam articular e agregar, em seus conjuntos simbólicos, narrativas que os transformavam em recintos de homenagem e celebração de um mesmo culto, que enalteciam o passado e a memória nacional⁶⁶.

Podemos destacar as novas formas e novos arranjos de coleções que formaram os Museus de Arte Moderna (MAM), em todo o Brasil, com destaque ao MAM paulista, criado em 1948, através da coleção de Francisco Matarazzo Sobrinho. Destaca-se também a coleção atrelada ao caráter estético das artes visuais e aos seus mecenas, a abertura do Museu de Arte de São Paulo (MASP), em 1947, por iniciativa do empresário Assis Chateaubriand⁶⁷.

Nesses novos espaços, através de produções artísticas individuais, como pinturas e esculturas, o discurso expositivo passou a articular os trabalhos artísticos à história da arte e propostas temáticas escolhidas através de uma curadoria. Ações culturais, danças, músicas, performances teatrais se encontram e se comunicam com a noção contemporânea de museu, e isso pode ser percebido nos arranjos expográficos que constituem uma narrativa da arte nestes museus⁶⁸.

O colecionismo também está atrelado ao patrimônio. Para José Reginaldo Gonçalves,

62 BREFE, A. C. F. **O Museu Paulista**: Affonso de Taunay e a memória nacional 1917-1945. São Paulo: Editora UNESP: Museu Paulista, 2005. p. 64.

63 Com o romance histórico “Crônica do tempo dos Felipes”, de 1910, Taunay passa a fazer parte do quadro de pesquisadores do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro (IHGB), em 1911, e posteriormente no IHGSP. Ver em: BREFE, A. C. F. **Op. Cit.**, p. 60.

64 BREFE, A. C. F. **Op. Cit.**, p. 53.

65 **Ibidem**, p. 65.

66 Ver em: BITTENCOURT, J. N. Gabinetes de Curiosidades e Museus: sobre tradição e rompimento. In: **Anais do Museu Histórico Nacional**. Rio de Janeiro, v. 28, p. 1996. p. 16-17.; GUIMARÃES, L. M. P. **Op. Cit.**, p. 230.

67 LOURENÇO, M. C. F. **Museus acolhem o moderno**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1999.

68 DUNCAN, C. O museu de arte como ritual. In: **Poiésis**: Revista do Programa de Pós-Graduação em Ciência da Arte, Universidade Federal Fluminense, n. 11, p. 117-134, nov. 2007.

“A categoria ‘colecionamento’ traduz, de certo, o processo de formação de patrimônios. Sabemos que esses, em seu sentido moderno, podem ser interpretados como coleções de objetos móveis e imóveis, apropriados e expostos por determinados grupos sociais”⁶⁹.

A partir da metade do século XX e início do XXI, surgem no Brasil museus com temáticas variadas. As suas coleções estão diretamente ligadas à sua temática. Nestes exemplos de museus com novas concepções de coleção está o Museu da Pessoa, que é um museu virtual e foi fundado em São Paulo em 1991. A sua coleção é formada por histórias de vida, de imagens e de vídeos de pessoas comuns⁷⁰. Podemos citar também o Museu da Língua Portuguesa, inaugurado em 20 de março de 2006, localizado na cidade de São Paulo, no edifício da Estação da Luz. Foi idealizado pela Secretaria da Cultura do Estado de São Paulo em conjunto com a Fundação Roberto Marinho. A sua coleção é justamente a língua portuguesa, onde sua exposição museal conta a origem, a história e a evolução contínua da língua⁷¹.

Vale destacar o MM Gerdau - Museu das Minas e do Metal, inaugurado em 22 de março de 2010, em Belo Horizonte, inserido no Circuito Cultural Praça da Liberdade. A sua coleção tem a proposta de apresentar a importância cotidiana e econômica dos minérios e da metalurgia, e suas implicações sociais e culturais⁷².

Outro caso interessante é o Museu do Amanhã, localizado ao lado da Praça Mauá, na cidade do Rio de Janeiro. Foi inaugurado em 17 de dezembro de 2015 e sua construção teve apoio da Fundação Roberto Marinho. A sua coleção é composta por fotos, ilustrações, vídeos e informações. A proposta do museu é exibir as coleções de arte e ciências, com amostras de dados científicos e promoção da interatividade sobre os perigos das mudanças climáticas, da degradação ambiental e do colapso social⁷³.

69 GONÇALVES, J. R. S. O patrimônio como categoria de pensamento. In: ABREU, R.; CHAGAS, M. (orgs.). **Memória e Patrimônio**: ensaios contemporâneos. 2ª ed. Rio de Janeiro: Lamparina, 2009. p. 26.

70 Museu da Pessoa. Disponível em: <<https://www.museudapessoa.net/pt/home>>. Ver trabalhos acadêmicos sobre o Museu da Pessoa: Kahn, Karen. **O papel do design da informação na curadoria digital de sistemas memoriais**: um estudo do Museu da Pessoa. Dissertação (Mestrado em Ciência da Informação). Universidade Estadual Paulista (Unesp). Marília, 2018. Disponível em: <http://www.museudapessoa.net/public/editor/kahn_k_me_mar.pdf>; LOPES, Rosana Miziara. **“Experenciar museus: um olhar sobre o Museu da Pessoa”**. TCC (Gestão Cultural). SESC SÃO PAULO - CENTRO DE PESQUISA E FORMAÇÃO, São Paulo. 2015. Disponível em: <[http://www.museudapessoa.net/public/editor/tcc_-_sesc_\(5\).pdf](http://www.museudapessoa.net/public/editor/tcc_-_sesc_(5).pdf)>.

71 Museu da Língua Portuguesa. Disponível em: <<http://museudalinguaportuguesa.org.br/o-museu/>>.

72 MM Gerdau - Museu das Minas e do Metal. Disponível em: <<http://www.mmgerdau.org.br/sobre-o-museu/>>.

73 Museu do Amanhã. Disponível em: <<https://museudoamanha.org.br/pt-br/sobre-o-museu>>. Ver o livro “Museu do Amanhã”, que disponibiliza ao público todos os detalhes do percurso narrativo e curiosidades de como o projeto ganhou forma na Praça Mauá. Disponível em: <https://museudoamanha.org.br/sites/default/files/Livro_MdA_DIGITAL_PORTUGUES.pdf>.

No caso de um museu ferroviário, as suas coleções estão diretamente ligadas à sua temática, em que seu acervo está relacionado à história e memória da ferrovia e dos ferroviários. Vamos falar agora sobre o processo para a construção das coleções que estão no Museu Ferroviário de Juiz de Fora. Vamos entrar em detalhes somente nas aquisições da miniatura da locomotiva a vapor nº 322 da Estrada de Ferro Central do Brasil e das duas locomotivas que ficam na plataforma do Museu. Os processos pelo qual passaram os artefatos que relatamos na frase anterior exemplificam os outros.

O trabalho do Setor Geral de Preservação do Patrimônio Histórico Ferroviário (PRESERFE) em Juiz de Fora foi fundamental para a seleção, aquisição, preservação e organização das coleções do patrimônio ferroviário no município. Com o intuito de criar um espaço para a memória da ferrovia na cidade, os primeiros passos para a preservação e o reconhecimento do patrimônio cultural ferroviário de Juiz de Fora foram dados pelos indivíduos ligados ao PRESERFE.

O Núcleo Histórico Ferroviário então criado, pertencia à Superintendência Regional de Juiz de Fora (SR3). As pessoas que eram do PRESERFE eram funcionárias da Rede Ferroviária Federal, como no caso do coordenador Sérgio Santos Moraes e a museóloga Telma Lasmar Gonçalves Queiroz. Especificamente em Juiz de Fora, os responsáveis pela administração do Projeto PRESERFE na cidade, também eram agentes da SR3 e foram estes que realizaram a aquisição das coleções que pertenciam ao NHF-JF e que posteriormente passaram para o Museu Ferroviário de Juiz de Fora⁷⁴.

A formação do acervo para o Núcleo Histórico Ferroviário em Juiz de Fora seguiu as diretrizes que o PRESERFE adotou em todo território nacional. Cada Superintendência Regional teve a autonomia para escolher, adquirir, organizar e determinar o que seria representativo sobre a memória da ferrovia e dos ferroviários.

Todavia, Raquel Barbosa da Silva argumenta que toda a política de proteção ao patrimônio ferroviário e os desdobramentos do programa de conservação seguiu parâmetros similares em todos os empreendimentos para a salvaguarda, seja com a implantação de centros de preservação e/ou núcleos históricos. Esta defesa articulada em âmbito nacional do PRESERFE foi orientada pelos valores históricos, antiguidade, raridade e tecnologia⁷⁵.

Desta maneira, conseguimos entender como foi construído a coleção do Núcleo

74 No tópico **2.4 - A trajetória do patrimônio ferroviário no Brasil** será explanado o que foi o PRESERFE e a sua importância para a preservação do patrimônio ferroviário no Brasil.

75 SILVA, R. B. da. **O PRESERVE e os Museus**: análise da preservação do patrimônio ferroviário musealizado brasileiro. Dissertação (Mestrado). Programa de Pós-graduação em Museologia e Patrimônio, UNIRIO/MAST, Rio de Janeiro, 2017. p.73-96.

Histórico Ferroviário de Juiz de Fora e o olhar sobre o artefato que representaria a memória que deveria ser preservada e divulgada pela instituição. Então, o acervo do NHF-JF foi recolhido e formado através do trabalho dos ferroviários ligados ao PRESERFE em Juiz de Fora e a característica do material selecionado foi de peças e discursos técnicos. Os itens adquiridos fizeram parte das Estradas de Ferro da Central do Brasil e da Leopoldina, exatamente as ferrovias que passaram no território de Juiz de Fora. Embora, os artefatos fossem dessas linhas férreas, o Núcleo traz o discurso de que esses objetos são típicos e representativos das estações ferroviárias brasileiras e do cotidiano de seus trabalhadores⁷⁶.

Estão nestas coleções do NHF-JF mobiliário, instrumentos de trabalho e de comunicação, livros técnicos, fotografias, equipamentos científicos, sinos, relógios, telégrafos, miniaturas de locomotivas e duas locomotivas a vapor.

O acervo do Museu Ferroviário de Juiz de Fora herdou estas coleções do Núcleo e ao longo da sua história foi selecionando e adquirindo mais peças, como louças, talheres, placas de tráfego, placas de identificação das locomotivas, faróis, lanternas, apitos, relógios de parede resgatados de antigas estações, uniformes de ferroviários, bilhetes de passagens, materiais de escritório, materiais audiovisuais e objetos corriqueiros que circulavam nos trens. Atualmente, o conjunto das coleções é constituído por mais de 1.100 peças⁷⁷.

No catálogo do Museu Ferroviário de Juiz de Fora na época de sua inauguração, ele trouxe informações sobre o seu acervo (Figura 1). O texto fala sobre quais peças integram as coleções do acervo museu, o que ele aborda e relata o nome das salas temáticas. A foto de fundo da página é de uma parte da sala Escritórios Ferroviários, com uma mesa que está no centro da sala e aparece também centralizada na foto. O discurso do MFJF também traz o conceito que esses objetos abordam a compreensão do processo histórico acerca das origens e a evolução da ferrovia e o impacto nos aspectos econômicos e sociais, a partir do século XIX, no país e no município.

O discurso elaborado pelo Museu destaca que este acervo é de fundamental importância tanto para a compreensão da história e da memória sobre a ferrovia quanto para a conscientização para a necessidade de proteger e preservar esse patrimônio.

Figura 1 - Catálogo do Museu Ferroviário de Juiz de Fora, 2003, p. 18.

76 MUSEU FERROVIÁRIO DE JUIZ DE FORA. Catálogo, 2019.

77 **Ibidem**. Esta é a contagem mais recente, realizada em 2019.

O ACERVO

O acervo do Museu Ferroviário de Juiz de Fora é constituído por 304 peças, ilustrando as categorias de mobiliário, instrumentos de trabalho e de comunicação, livros técnicos, fotografias, equipamentos científicos, louças, miniaturas, locomotivas e material rodante.

Este patrimônio cultural aborda as origens e a evolução da ferrovia, bem como seu impacto nos aspectos sociais e econômicos a partir do século XIX, no Brasil e em Juiz de Fora.

O Museu Ferroviário de Juiz de Fora é de fundamental importância para a compreensão do processo histórico, despertando também a necessidade de preservação de nosso patrimônio cultural.

As peças foram dispostas em cinco salas temáticas: História da Ferrovia, Agência de Estação, Sinalização e Via Permanente, Escritórios Ferroviários e Material Rodante e Aspectos Tecnológicos.



Fonte: Museu Ferroviário de Juiz de Fora.

O MFJF na sua abertura possuía 304 objetos que estavam dispostos nas salas temáticas, conforme pode ser lido no catálogo na Figura 1. Atualmente, o Museu possui 400 peças que estão na exposição permanente, distribuídas nessas mesmas salas com a mesma nomenclatura temática. O restante fica guardado nas dependências do Museu (antiga Estação Arte, antigo armazém da estação da Leopoldina) e são apresentados ao público em exposições temporárias.

O acervo do Museu Ferroviário de Juiz de Fora possui características mistas, significando que este possui desde peças técnicas da ferrovia a objetos dos ferroviários como uniformes e carteira de trabalho, objetos de passageiros como bilhetes de passagens, e materiais que são produzidos sobre a ferrovia como cartões telefônicos, cartões postais, recortes de reportagens de jornais impressos.

A miniatura da locomotiva a vapor nº 322 da Estrada de Ferro Central do Brasil (Figura 2), foi uma das primeiras peças expostas no Núcleo Histórico Ferroviário.

Figura2 - Miniatura da locomotiva a vapor nº 322 da Estrada de Ferro Central do Brasil exposta no Museu Ferroviário de Juiz de Fora.

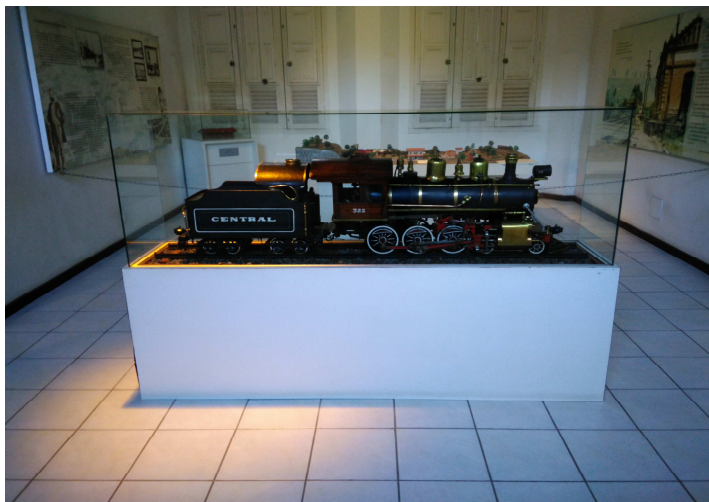


Foto: Rojane de Souza. 28/07/2018. Fonte: Acervo do autor.

A miniatura da locomotiva foi feita por um antigo mestre de uma oficina que se localizava na cidade de Cachoeira Paulista. Reinaldo Justo Guimarães construiu a miniatura durante o período de 1922 a 1940. Ela é composta por um tender pintado de preto com a inscrição “CENTRAL” na cor branca e a máquina é formada por um vagão vermelho onde está a inscrição “322” e possui peças douradas e pretas. Todas as peças foram pintadas à mão, demonstrando uma imensa habilidade do seu autor. A miniatura possui 52 centímetros de altura, 46 de largura e 2,13 de profundidade. Na oficina em que foi construída, havia também uma pequena linha férrea por onde esta miniatura de locomotiva circulava. O seu autor conseguiu realizar o sistema de freios e o injetor, semelhantes aos importados. Atualmente, este objeto apresenta-se em excelente estado de conservação e com repintura, onde está exposta em uma vitrine na sala temática História da Ferrovia⁷⁸.

Entre o período de 1940 a 1978, em algum momento, a miniatura foi para o Distrito de Transportes na cidade de São Paulo e por lá ficou por algum tempo. Em 1978, a miniatura da locomotiva foi transferida para servir de decoração no gabinete da Superintendência Regional de Juiz de Fora da Rede Ferroviária Federal S.A., conhecida como SR3. A miniatura ficou no

78 DIAS, B. S.; MARCON, R. R. Na linha do trem: uma análise da locomotiva no Museu Ferroviário de Juiz de Fora. **Anais da XXXIV Semana de História da Universidade Federal de Juiz de Fora**. Gênero, raça, sexualidade e classe: potencialidades interseccionais sob a ótica do saber histórico. COUTO NETO, G. H.; ESTEVES, J. Di L.; SILVA, L. dos S.; LOPES, V. F. (Org.). Juiz de Fora, 2018. p. 260.

gabinete da SR3 até 1985, quando foi realocada para o recém fundado Núcleo Histórico Ferroviário⁷⁹.

As locomotivas a vapor que ficam na plataforma do Museu Ferroviário de Juiz de Fora foram adquiridas pelo Núcleo Histórico Ferroviário (Figura 3a e 3b). Elas pertenciam à Rede Ferroviária Federal e foram reformadas na Oficina Ferroviária da RFFSA em Bicas, que recebia várias locomotivas para serem restauradas.

Figura 3a - Locomotiva a vapor nº1 localizada na plataforma do MFJF.

Figura 3b - Locomotiva a vapor nº7 localizada na plataforma do MFJF.



Figura 3a: Foto: Rojane de Souza. 28/07/2018. Fonte: Acervo do autor.

Figura 3b: Foto: Carlos Mendonça. Fonte: Arquivo PJJ. Disponível em: <https://viajeibonito.com.br/museus-de-juiz-de-fora-que-nem-os-juiz-foranos-conhecem/>. Acesso em: 06/03/2020.

A locomotiva nº7 foi reconstruída na Oficina da RFFSA em Bicas. Ela era uma locomotiva maior, foi desmontada e remontada num tamanho menor. Ela ficou numa Estação dentro da referida oficina (Figura 4a). Ela servia como uma atração turística na cidade. A locomotiva nº 7 no Museu Ferroviário de Juiz de Fora é conhecida como Duquesa. Na oficina onde foi restaurada, localizada em Bicas, era chamada de Dondoca.

No texto “Locomotivas a vapor nº 1 e nº 7 - Um dia elas estiveram em Bicas”, publicado no dia 20 de novembro de 2012, no **blog** “O trem expresso”, o memorialista e ex-ferroviário Amarildo José Mayrink relata o seguinte:

Em mais uma visita ao Museu Ferroviário de Juiz de Fora, aproveitei para uma seção de fotos com as belíssimas Locomotivas a Vapor Nº 1 e Nº 7. Todo cidadão biquense que viveu o período de atividades de nossas oficinas ferroviárias, em especial os próprios ferroviários da época, lembram-se bem das “meninas”.

A Nº 1 apenas passou por reformas, mas a Nº 7 foi totalmente reconstruída em nossas oficinas e ficaram belíssimas. A Nº 7 foi a que mais nos marcou, pois

⁷⁹ *Ibidem*, p. 261.

aqui ficou por muitos anos exposta próxima ao portão de entrada das antigas oficinas estacionada ao lado de uma pequena estação - aquela pequena estação bem próxima do prédio da prefeitura - construída exclusivamente para compor o belo cenário. Infelizmente, com a decisão de acabarem com nossas oficinas, as locomotivas foram removidas de Bicas e hoje estão expostas no Museu Ferroviário de Juiz de Fora.

Como lembrança, apenas fotos da época e uma placa afixada na traseira da 07 onde se lê: RFFSA - Reconstruída na Oficina de Bicas em 1984.

A pequena estação construída para abrigá-la ainda está lá, mas ficou um enorme vazio, que se completa de forma extremamente melancólica quando vemos a imensa área que um dia foi uma das mais importantes oficinas da Estrada de Ferro Leopoldina⁸⁰.

O engenheiro Ruy Meirelles Becher que participou do comando das atividades de restaurações das peças para o Núcleo Histórico Ferroviário de Juiz de Fora era o diretor responsável da Oficina Ferroviária da RFFSA em Bicas. A maioria do material ferroviário que pertenciam à Rede Ferroviária Federal e que estavam sob o comando da Superintendência Regional (SR3) que precisavam de reparos e de restauração eram enviados para Bicas. Logo, inúmeros objetos restaurados para a coleção do NHF-JF foram realizados na oficina de Bicas.

Os trabalhadores ferroviários na oficina em Bicas, na época da transferência das locomotivas e outros objetos restaurados para Juiz de Fora, não ficaram incomodados com isso. O cronograma de suas atividades e a realização de todas as ações no trabalho deles estavam ligados ao comando da Superintendência Regional (SR3). O local para onde estavam indo os objetos para a preservação da memória da ferrovia era exatamente o mesmo lugar onde estava a sede. A memória do Núcleo é construída para a representação da ferrovia. A oficina em Bicas era subordinada à SR3 e o próprio diretor era um dos responsáveis pela criação do Núcleo Histórico Ferroviário de Juiz de Fora.

No texto de Amarildo José Mayrink, que citamos anteriormente, há o relato de que no Museu Ferroviário de Juiz de Fora sobre a memória das locomotivas no período em que estiveram na oficina se encontra o seguinte: “Como lembrança, apenas fotos da época e uma placa afixada na traseira da 07 onde se lê: RFFSA - Reconstruída na Oficina de Bicas em 1984”. Nota-se que Mayrink desejaria que fosse exposto ao público mais informações sobre o período em que as locomotivas estiveram em Bicas. Na perspectiva de Mayrink, o MFJF produz uma narrativa muito resumida sobre esta fase.

O porquê disso? No Núcleo Histórico Ferroviário a memória sobre a ferrovia é

80 MAYRINK, A. J. **Locomotivas a vapor nº 1 e nº 7 - Um dia elas estiveram em Bicas**. Blog “O Trem Expresso”. 20/11/2012. Disponível em: <<http://otremexpresso.blogspot.com/search/label/Locomotiva%201>>. Acesso em: 06/04/2020.

estabelecida pela Superintendência Regional de Juiz de Fora e os ferroviários de Bicas estão inseridos nela. Já no Museu, a memória do Núcleo e da ferrovia é ressignificada para a representação da cidade de Juiz de Fora. Aí, há uma quebra de identificação dos ferroviários de Bicas que trabalharam na oficina. As locomotivas na narrativa do MFJF agora são para apresentar e representar a memória e o passado do município juiz-forano. Temos aí um caráter conflituoso sobre a memória do artefato. Resumir sobre a trajetória da locomotiva na oficina em outro município faz parte da estratégia do Museu para o discurso da ferrovia em Juiz de Fora.

Compreendemos que aí temos um conflito sobre a memória transmitida, sobre a narrativa que o Museu de Juiz de Fora faz. Os ferroviários de Bicas gostariam de ver uma narrativa que valorizasse mais o fato de as locomotivas serem restauradas lá. Mas, a memória construída sobre elas no Museu valoriza o fato de elas pertencerem a Juiz de Fora, já que elas estavam sob o controle da Superintendência Regional de Juiz de Fora.

A seguir temos a foto das postagens das locomotivas no **blog** de Amarildo José Mayrink, no qual, as locomotivas são colocadas como patrimônio da Oficina da RFFSA em Bicas. Nas frases escritas pelo memorialista fica claro o descontentamento com o fato de as locomotivas não estarem no local onde era a oficina (Figura 4a e4b).

Figura 4a - Foto da locomotiva a vapor nº7 em Bicas postada no Blog “O trem expresso”.

Figura 4b - Foto do embarque das locomotivas nº1 e nº7 para o Núcleo Histórico Ferroviário de Juiz de Fora postada no Blog “O trem expresso”.

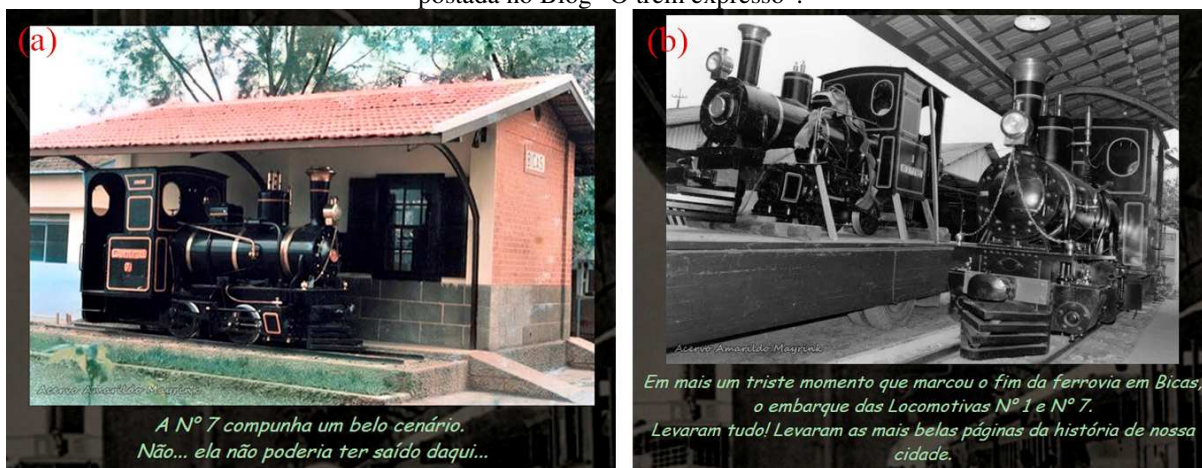


Figura 4a: Autor da foto da locomotiva: José Adelson Ferreira. Fonte:

<http://otremexpresso.blogspot.com/search/label/Locomotiva%201>. Acesso em: 20/04/2020.

Figura 4b: Fonte: <http://otremexpresso.blogspot.com/search/label/Locomotiva%201>. Acesso em: 20/04/2020.

O discurso do **blog** de Mayrink é que este patrimônio pertence à história de Bicas. Já no discurso do Museu Ferroviário de Juiz de Fora as locomotivas pertencem à história de Juiz

de Fora. Assim há um conflito com a narrativa, com a identidade sobre a memória preservada e transmitida pelo Museu com relação às locomotivas. No texto de Mayrink postado em 2012 e que permanece até a data do nosso acesso, a relação estabelecida com esses objetos foi construída na época em que estes estavam na oficina. Isso explica esse sentimento de pertencimento. Veja as palavras dele: “A pequena estação construída para abrigá-la ainda está lá, mas ficou um enorme vazio, que se completa de forma extremamente melancólica quando vemos a imensa área que um dia foi uma das mais importantes oficinas da Estrada de Ferro Leopoldina”⁸¹.

Essa relação apresenta discursos conflituosos e harmoniosos. O próprio autor dessas postagens no seu **blog** “O trem expresso”, na página “ESTAÇÃO JUIZ DE FORA - Hoje, um belíssimo Museu Ferroviário”, ele relata sobre o trabalho que o Museu faz com relação à preservação do patrimônio cultural ferroviário. A data da postagem é de 2 de junho de 2012 e foi atualizada em 23 de junho de 2019. Percebemos que o discurso do memorialista sobre o Museu apresenta admiração, identificação e orgulho ao apresentar que a antiga estação da Leopoldina em Juiz de Fora é “um belíssimo Museu Ferroviário”⁸².

Nesse texto, Mayrink coloca as fotos das locomotivas que estão expostas na plataforma do MFJF (Figura 5a e 5b). Note que na Figura 5b o ex-ferroviário e memorialista relembra que a locomotiva nº 7, a “Duquesa”, foi “reconstruída pelos ferroviários biquenses - reconhecidos como ‘os artistas da ferrovia’”. Mayrink reescreve uma narrativa sobre um patrimônio que pertence ao Museu Ferroviário de Juiz de Fora de acordo com a sua identificação, com o seu lugar de origem.

Figura 5a - Locomotiva a vapor nº1 localizada na plataforma do MFJF postada no Blog “O trem expresso”.
Figura 5b - Locomotiva a vapor nº7 localizada na plataforma do MFJF postada no Blog “O trem expresso”.

81 MAYRINK, A. J. Locomotivas a vapor nº 1 e nº 7 - Um dia elas estiveram em Bicas. Blog “O Trem Expresso”. 20/11/2012. Disponível em: <<http://otremexpresso.blogspot.com/search/label/Locomotiva%201>>. Acesso em: 06/04/2020.

82 MAYRINK, A. J. ESTAÇÃO JUIZ DE FORA - Hoje, um belíssimo Museu Ferroviário. Blog “O Trem Expresso”. 02/06/2012, atualizada em 23/06/2019. Disponível em: <<http://otremexpresso.blogspot.com/2016/06/estacao-juiz-de-fora-hoje-um-belissimo.html>>. Acesso em: 06/04/2020.



Figura 5a e 5b: Fonte: <http://otremexpresso.blogspot.com/2016/06/estacao-juiz-de-fora-hoje-um-belissimo.html>. Acesso em: 20/04/2020.

A história de vida, as nossas lembranças e os nossos relatos são apresentados de inúmeras maneiras, em função do contexto no qual é relatada e, Pollak observa que essas variações são também limitadas e que esses limites definem os indivíduos como subjetividades sociais. Esses limites também fazem das memórias individuais “memórias coletivas”, sendo que mesmo no nível individual há uma grande interferência e influência com o meio em que se vive e o momento em que se vive, em que o trabalho da memória é indissociável da organização social da vida⁸³. Eventos como a extinção da RFFSA, da oficina em Bicas e a narrativa do Museu Ferroviário de Juiz de Fora colaboraram para que o relato de Mayrink seja de revisionismo, trazendo memórias não mencionadas pelo MFJF.

Vimos duas narrativas diferentes sobre as locomotivas preservadas no Museu. O discurso do **blog** de Mayrink é que este patrimônio pertence à história de Bicas e da Oficina da RFFSA ali instalada. Já no discurso do Museu Ferroviário de Juiz de Fora as locomotivas pertencem à história de Juiz de Fora e da Superintendência Regional (SR3). Observe que as versões apresentadas nas narrativas não estão erradas. Elas são diferentes, mas estão relacionadas a fatos verdadeiros sobre a ferrovia. As locomotivas pertenciam à Estrada de Ferro Central do Brasil, que posteriormente foi incorporada à Rede Ferroviária Federal. Essas memórias são dos ferroviários de Juiz de Fora e também dos ferroviários de Bicas. Assim, o espaço e a coleção museológica é um **locus** de múltiplas memórias, identidades e narrativas, embora o discurso colocado nos catálogos e nos painéis do Museu apresente um discurso oficial.

83 POLLAK, M. Memória, Esquecimento, Silêncio. In: **Estudos Históricos**, Rio de Janeiro, vol. 2, n. 3, 1989. p. 13.

Sobre o sentimento de pertencimento, José Geraldo Furtado afirma o seguinte:

Entendemos que a origem de todo patrimônio é local, pois é aí que ele se realiza, ganhando seu significado original. É no local onde o patrimônio edificado, vivido e usufruído, antes e depois de seu reconhecimento como elemento de valor, onde encontramos os fundamentos de sua preservação. A esta primeira apropriação seguem outras, em instâncias mais amplas, regional (ou estadual), nacionais e universais (ou da humanidade). O alargamento das fronteiras do reconhecimento patrimonial está na ordem da visibilidade, do conhecer, do apreciar e da apropriação daqueles sensibilizados pelas muitas formas de valor patrimonial. Um sentimento de necessidade preservacionista que tem se alargado na mesma proporção do conceito de cultura⁸⁴.

Nessa questão temos envolvido a identidade. Temos a identidade com o patrimônio ferroviário e de ser ferroviário. Esta identidade não se limita a fronteiras municipais, ou estaduais ou nacionais. Já com relação à identidade de pertencimento ao local, no caso, o município, aí temos leituras diferentes e estas entram em disputa. Mais uma vez recorremos a Furtado para entender essas relações e conflitos. Segundo Furtado,

Mesclado a esse sentimento preservacionista encontramos as nuances políticas que, em última instância, determinam o futuro do bem. Devido a esse caráter político, a questão preservacionista é, portanto, pactuada, negociada e disputada. O local (município) oferece as bases referenciais da valoração do patrimônio, interessados num reconhecimento mais amplo que lhe dê maior visibilidade adquirindo, com isso, capital simbólico a ser negociado no complexo mercado do pacto federativo. O acolhimento em instância mais amplas do valor patrimonial local implica no reconhecimento dos valores locais que, de alguma forma, resulte em um retorno que justifique seu uso. Um mecanismo simples, mas que possui um ponto de partida nem sempre fácil de ser acionado⁸⁵.

Portanto, o patrimônio que está protegido e preservado pelo Museu Ferroviário de Juiz de Fora está com o “capital simbólico”. Nisso, é o município de Juiz de Fora que está como base referencial e física para a valorização e utilização dessa visibilidade. Há neste patrimônio memórias e narrativas como os processos migratórios, os deslocamentos entre cidades e entre campo e cidade. Ele também fez acontecer e participou da história de gerações passadas, gerou o efeito dinâmico da mobilidade, do tráfego de mercadorias e pessoas. Este patrimônio fez fluir as vivências e evocou/evoca a memória no passado e no presente. Possui uma relação com o modo e o fluxo da vida das pessoas, da cidade, da região e do país.

84 FURTADO, J. G. E. **Op. Cit.**, p. 32.

85 **Ibidem**, p. 32.

A coleção de sinos, relógios, material rodante e da via permanente, objetos de escritórios e da estação, entre outros, são colocados dentro de uma narrativa do passado e da memória da ferrovia em Juiz de Fora. Nas visitas guiadas para os estudantes e para o público geral durante a Semana Nacional de Museus foi abordado a questão de que muitos dos objetos ali reunidos são fragmentos. Embora, estejam colocados como elementos estáticos na exposição do Museu os visitantes receberam a mediação em uma perspectiva dinâmica para que percebessem a influência dos artefatos no contexto social e regional onde se situam. O sino está no acervo, mas a memória do som deste está nas mentes daqueles que o ouviram. O relógio de variadas estações ferroviárias estão no Museu, mas a convivência, os olhares e as lembranças de histórias vividas estão nos indivíduos que se relacionaram com eles.

Furtado, em sua tese de doutorado, fala sobre os conceitos do território, do local e do espaço na questão do patrimônio ferroviário. O território é entendido “(...) como o elemento mais concreto, delimitável, mapeável e possível de ser de ser fracionado. É o produto das ações do homem sobre o meio natural.” A categoria de local é delimitada como “(...) uma fração do território, com caráter pontual, definido pela co-presença, pelo habitual. Seu limite reduzido coloca os indivíduos mais próximos das coisas e dos acontecimentos, sendo ele apropriado e utilizado na formação de identidades”⁸⁶.

As estações ferroviárias da Estrada de Ferro Central do Brasil e da Estrada de Ferro da Leopoldina, a Praça da Estação e seu entorno, os trilhos de trens são o território e o local de uma grande parcela da memória divulgada pelo Museu Ferroviário de Juiz de Fora.

O território e o local são tangíveis. Pode ser fracionado em reduções geográficas: a praça, a rua, a oficina, a estação, a linha férrea, etc. Segundo Furtado, a noção de local tem ganhado destaque nos estudos acadêmicos ao ser lido como “o elemento da resistência a um mundo cada vez mais globalizado”. Assim, o local é compreendido como o lugar do indivíduo, do enraizamento⁸⁷. No Museu Ferroviário de Juiz de Fora há vários recortes, como a memória do prédio da Estação da Estrada de Ferro Leopoldina, onde abriga o próprio Museu; a memória da Praça da Estação; etc. Isso reforça o sentimento de pertencimento das memórias transmitidas ao público de Juiz de Fora. Mas, conforme vimos anteriormente no caso das locomotivas restauradas na Oficina da RFFSA em Bicas e que estão no Museu Ferroviário de Juiz de Fora, o objeto está associado a outro local na percepção e identificação dos ferroviários biquenses, o sentimento de pertencimento gera conflitos.

86 FURTADO, J. G. E. **Op. Cit.**, p. 35.

87 **Ibidem**, p. 35.

Já o conceito de espaço é compreendido como “(...) o elemento gerado na relação com o meio físico, geralmente o lugar, mas ganha imaterialidade quando transita pela memória”. Para o geógrafo Milton Santos, o espaço é “um conjunto indissociável de sistema de objetos e sistema de ações”.⁸⁸ Desta maneira, o espaço é resultado das ações de relação entre indivíduos e entre esses e o seu meio. Portanto, o espaço reúne a tangibilidade e a intangibilidade⁸⁹.

Esse conceito é interessante para a noção de patrimônio, pois o bem tombado possui a dimensão material e imaterial, embora, muitas vezes o aspecto físico do artefato preservado é mais valorizado e rememorado na narrativa do Museu Ferroviário de Juiz de Fora.

O colecionismo foi manifestado no **mouseion** da Grécia Antiga, típico dos gabinetes de curiosidades. No cenário brasileiro, os museus colocaram suas coleções para expor narrativas acerca da história nacional e, posteriormente, através das coleções de mecenas, expuseram coleções de arte, inicialmente, moderna. No final do século XX e início do XXI surgem as mais diversificadas formas de acervos, que incluem até conjuntos de histórias de vida, palavras, dados científicos e informações. Pode-se argumentar que há um ponto de intersecção ao longo do tempo no que se refere aos museus, que são suas práticas colecionistas.

Ao longo da história, houve as especificidades das coleções que foram norteadas por valores do tempo histórico, teorias e instituições de classe museológica, que começaram a delinear as práticas em museus. Nesse sentido, atualmente espera-se que a coleção do espaço museológico propicie a fruição estética, social e a troca de conhecimento através de suas exposições. A função das coleções nos últimos anos do século XX e início do século XXI, neste prisma, é reflexo da problematização da década de 1970 com a Nova Museologia, e a partir da década de 1990 com a Museologia Social.

No caso dos museus históricos atualmente espera-se que a coleção dos mesmos propicie reflexões e trocas de conhecimento entre visitante e coleção e/ou exposição. Ulpiano Bezerra de Meneses busca uma definição dos museus históricos, não partindo do princípio de instituições que guardam objetos históricos, e sim, de locais que partem de uma problemática histórica, como podemos ver nesta citação:

(...) concebe-se corretamente o museu histórico como aquele que opera com objetos históricos. Se, contudo, é a dimensão do conhecimento que sobe à

88 SANTOS, M. **A natureza do espaço**: técnica e tempo, razão e emoção. 4ª ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2012. p. 22.

89 **Ibidem**, p. 62.

tona, é preciso retificar e dizer, como vimos, que o museu histórico deve operar com problemas históricos, isto é, problemas que dizem respeito à dinâmica da vida das sociedades⁹⁰.

Podemos dizer que a variedade de museus atualmente forma um mecanismo que fomenta a construção do sentimento de pertencimento dos cidadãos em relação aos objetos e práticas preservados que, através de visitas, educação patrimonial, interações entre público e exposições, procuram o sentido de que o patrimônio é algo construído e modificado ao longo do tempo, que são formados por um conjunto de saberes de um povo e que estes remetem à sua história, memória e identidade; ao mesmo tempo em que está direcionado ao entretenimento e ao turismo, também diz respeito à cidadania⁹¹.

1.2 - Memória e identidade: seus elos com o museu

Para avançarmos na análise sobre o fenômeno museu consideramos que se faz necessário entender a relação entre memória, identidade e museu. O museu é considerado um “lugar de memória”⁹². Os “lugares de memória”⁹³ dependem da sua capacidade de mudar seus nexos com o passado para serem importantes aos anseios da sociedade. Na perspectiva de Pierre Nora, os “lugares de memória” são: materiais, dado seu conteúdo demográfico;

90 MENESES, U. T. B. A exposição museológica e o conhecimento histórico. In: FIGUEIREDO, B. G.; VIDAL, D. G. (Org.). **Museus: dos Gabinetes de Curiosidades à Museologia Moderna**. 2ª ed. Belo Horizonte: Fino Traço, 2013. p. 28.

91 Usamos como referencial o conceito de cidadania proposto por T. H. Marshall, para quem a “cidadania é um status concedido àqueles que são membros integrais de uma comunidade e são iguais em relação aos direitos e deveres relativos a esse status”. MARSHALL, T. H. **Cidadania, classe social e status**. Rio de Janeiro: Zahar Editores, 1967. p. 76. “A cidadania exige um elo de natureza diferente, um sentimento direto de participação numa comunidade baseado numa lealdade a uma civilização que é patrimônio comum. Compreende a lealdade de homens livres, imbuídos de direitos e protegidos por uma lei comum. Seu desenvolvimento é estimulado tanto pela sua luta para adquirir tais direitos quanto pelo gozo dos mesmos, uma vez adquiridos.” MARSHAL, T. H. **Idem**, p. 84. Segundo o autor, a cidadania possui três partes: “a civil, relacionada aos direitos necessários à liberdade individual; a política, que se refere ao direito de participar no exercício do poder político; e a social, que abrange do direito mínimo ao bem estar econômico e segurança ao direito de participação integral na herança social, conforme o padrão prevalecente na sociedade”. MARSHAL, T. H. **Idem**, p. 63-64.

92 NORA, P. Entre memória e História: a problemática dos lugares. **Projeto História**, São Paulo (10),dez. 1993. p. 8.

93 Lugar de memória - Segundo Vieira: “Este conceito está inserido nas discussões acerca de um novo método de análise para a questão nacional francesa, a partir do início dos anos 1970 e decorrer dos anos 1980, que passou a valorizar novos objetos, até então ignorados pelos estudos históricos. A nova metodologia pretendia explorar minuciosamente as reminiscências que tratavam da questão nacional francesa, assim como suas tradições permeadas pela história e, principalmente, pela memória”. VIEIRA, G. L. **Op. Cit.**, p. 143. Ver também em: BREFE, A. C. F. Pierre Nora, ou o historiador da memória (entrevista). **História Social**, Campinas, n.6, p.13-33, 1999.

funcionais, pois de forma hipotética garantem simultaneamente que as lembranças se cristalizem e haja sua transmissão; e simbólicos, por estarem relacionados com eventos ou experiências vividas por um pequeno número de pessoas, onde nem todos participaram⁹⁴.

Os rastros deixados pelo “enquadramento da memória” que se constituem em museus, bibliotecas e monumentos são imprescindíveis para a construção da identidade individual e coletiva. Pollak afirma que “(...) a memória é um elemento constituinte do sentimento de identidade, tanto individual como coletiva (...)”⁹⁵.

Entretanto, a identidade é um processo que envolve legitimação, sendo assim, o patrimônio cultural e o museu podem ou não adquirir valor identitário para uma comunidade. Pollak considera também que o processo de legitimação envolve poder. As preocupações do momento presente, estando aí interesses individuais e coletivos, interferem no momento em que a memória está sendo elaborada e no momento em que ela está sendo expressa. Na estruturação da memória e da identidade está presente a dimensão do poder. “Todos sabem que até as datas oficiais são fortemente estruturadas do ponto de vista político”. Os fatos que devem ser lembrados ou esquecidos estão envolvidos em disputas do poder, de lutas políticas. “A memória organizadíssima, (...) constitui um objeto de disputa importante, e são comuns os conflitos para determinar que datas e que acontecimentos vão ser gravados na memória de um povo”⁹⁶.

Pollak argumenta que “(...) a memória e a identidade são valores disputados em conflitos sociais e intergrupais, e particularmente em conflitos que opõem grupos políticos diversos”. O caráter conflitivo está presente na memória de organizações constituídas. O patrimônio cultural e o museu são instituições que resultaram da escolha e negociação de determinados grupos sociais. Nesse sentido, para o autor a memória é um fenômeno construído social e individualmente e a constituição da identidade não pode ser compreendida como essência de uma pessoa ou de um grupo, mas fruto de negociações⁹⁷.

É por isso que Michael Pollak afirma que “(...) A construção da identidade é um fenômeno que se produz em referência aos outros, em referência aos critérios de aceitabilidade, de admissibilidade, de credibilidade, e que se faz por meio da negociação direta com outros”⁹⁸.

94 NORA, P. **Op. Cit.**, p. 21.

95 POLLAK, M. Memória e identidade social. In: **Estudos Históricos**, Rio de Janeiro, vol. 5, n. 10, 1992. p. 204.

96 **Ibidem**, p. 204.

97 **Ibidem**, p. 205.

98 **Ibidem**, p. 205.

Pollak concebe a identidade a partir de três determinantes: unidades físicas, continuidade dentro do tempo e o sentimento de coerência. A unidade física individual é delimitada pelo corpo, as fronteiras de pertencimento são estabelecidas de modo coletivo. Por sua vez, a continuidade dentro do tempo está relacionada ao que a pessoa agrega a si, conseqüentemente, implica com questões psicológicas. Por fim, a coerência é a compreensão de que diversos elementos que formam uma identidade estão em constante reafirmação⁹⁹.

Michael Pollak também destaca dois elementos constitutivos da memória: os “acontecimentos vividos pessoalmente” e os “vividos por tabela”. O primeiro está na ordem do vivido, é involuntário e, por isso, passível de ser esquecido ou negado. Já o segundo é fruto da vontade de pertencer. A intensidade da empatia com os acontecimentos “vividos por tabela” pode tornar difícil desvinculá-lo da realidade histórica. Portanto, a afeição e o sentimento de identificação com o patrimônio ferroviário é uma questão de escolha. Esse apego se relaciona com as contingências do presente que direciona nossas motivações, envolvimento e opções para a preservação da memória ferroviária¹⁰⁰.

Muitos indivíduos que atuam hoje nos movimentos de preservação do patrimônio ferroviário não possuem necessariamente vínculos profissionais ou familiares com a ferrovia. As motivações nascem da empatia com o tema, sem que em suas histórias de vida estejam diretamente ligadas à ferrovia ou aos ferroviários. O Museu Ferroviário de Juiz de Fora busca justamente essa identificação das gerações atuais (que não possuem uma relação direta com a ferrovia) através dos acontecimentos “vividos por tabela”.

Luciana Ferreira Matos pesquisando sobre as associações de preservação ferroviária identificou e conceituou o uso do neologismo “ferroviarista” cuja criação é atribuída a Victor Ferreira que a utilizava com frequência nos encontros promovidos pela ONG Movimento de Preservação Ferroviária (MPF) criada e dirigida por ele. De acordo com Matos:

O termo ferroviarista vem sendo utilizado para classificar todos os indivíduos que colaboram com a preservação da memória ferroviária, mas que não trabalham nas estradas de ferro. Assim, esses colaboradores são incluídos na ‘família ferroviária’. Essa denominação é a tal ponto recorrente nos eventos que todos os participantes são enquadrados nessa categoria. Já ouvi ex-ferroviário se autointitular ferroviarista na medida em que se dedica à escrita da história da ferrovia e não mais à operação técnica¹⁰¹.

99 *Ibidem*, p. 204.

100 *Ibidem*, p. 202.

101 MATOS, L. F. **Estação da Memória**: um estudo das entidades de preservação ferroviária do estado de Rio de Janeiro. Dissertação (Mestrado). Centro de Pesquisa e Documentação de História Contemporânea do Brasil, Programa de Pós-Graduação em História, Política e Bens Culturais. Rio de Janeiro: Fundação Getúlio

O Museu Ferroviário de Juiz de Fora também se torna uma peça chave nesse contexto. O seu contato com o público de Juiz de Fora, com as turmas escolares, faz com que aconteça uma construção de identidade, de pertencimento, de incorporação. A história da ferrovia em Juiz de Fora, as memórias dos ferroviários são transmitidas com o intuito de que esse público se sinta parte das experiências “vivas por tabela” neste local e passem a integrar o quadro de atores sociais que valorizam e defendem a preservação desse patrimônio cultural.

De acordo com Stuart Hall, as identidades estão imersas em um contexto de constantes transformações, que por sua vez são responsáveis pelas novas perspectivas que a identidade adquire ao longo do tempo. Assim, os sujeitos pós-modernos estão inseridos em processos de hibridismo, onde as diferentes tradições culturais se mesclam com as novas formas de produção cultural¹⁰². O Museu Ferroviário de Juiz de Fora se torna uma importante instituição e ator social para que as memórias dos ferroviários possam fazer parte das construções de memórias e de identidade da geração atual e das novas. Nas transformações que aconteceram/acontecem no cenário urbano, no imaginário da cidade, na história da cidade, o Museu atua para estreitar as relações entre a memória e a identidade da cidade com a ferrovia e o próprio Museu.

Para Hall, as identidades estão imersas em um contexto de constantes transformações, e que estas se colapsam por conta dessas mudanças. As referências não são mais estáveis e isso faz com que as noções estabelecidas acerca do próprio “eu” fiquem abaladas, essa experiência desloca o sujeito do sentido de si. Então, as identidades são produzidas coletivamente na medida que, em detrimento da tentativa de homogeneização das identidades nacionais, a cultura produz diversos sentidos. Assim, percebemos que “a identidade é realmente algo formado ao longo do tempo”¹⁰³.

Nesse sentido, as memórias e as identidades são flexíveis e reconstruídas a partir das necessidades do presente e das transformações da sociedade. Segundo Pollak, os anseios do momento embasam a seleção da memória¹⁰⁴. Tendo a memória como operação coletiva e seletiva dos acontecimentos e como referência ao passado que mantém a coesão interna dos grupos, as lembranças pessoais acrescidas e associadas à memória coletiva resultam na identidade¹⁰⁵.

Vargas, 2010. p. 112.

102 HALL, S. **A Identidade Cultural na Pós Modernidade**. 10ª ed. Rio de Janeiro: dp&a. 2005. p. 38.

103 **Ibidem**, p. 38.

104 POLLAK, M. Memória e identidade social. In: **Estudos Históricos**, Rio de Janeiro, vol. 5, n. 10, 1992. p. 204.

105 LOWENTHAL, D. Como Conhecemos o Passado. **Projeto História**, São Paulo, n. 17, nov. 1998. p. 84.

Essa evocação esfacelada da memória traz consigo a ideia de memória herdada, discutida por Pollak como projeções e eventos. Segundo o autor, essas projeções podem acontecer em relação a acontecimentos, lugares e personagens. Isso por conta das experiências vividas por um determinado indivíduo. Assim, a memória é seletiva ao considerar que nem tudo é de fato memorizado e, portanto registrado; e herdada, pois não diz respeito somente à vida material do indivíduo em questão. “A memória também sofre flutuações que são função do momento em que ela é articulada, em que ela está sendo expressa”¹⁰⁶.

Na medida em que, ao fazer referência à memória herdada, de um modo subjetivo têm-se a relação da memória com a identificação, pois conforme Pollak argumenta, através da “(...) imagem que uma pessoa adquire ao longo da vida referente a ela própria, a imagem que ela constrói e apresenta aos outros e a si própria, para acreditar na sua própria representação (...)”¹⁰⁷.

Nesse sentido, a memória construída sobre as ferrovias e sobre os ferroviários estão intrínsecas à memória desenvolvida pelos indivíduos que tiveram uma relação com os trens e simultaneamente pela memória herdada. É uma construção social da memória que faz o indivíduo e a coletividade ter identificação com a conservação do patrimônio cultural. Para Mônica Elisque do Carmo, o sentimento de identidade com a ferrovia também garante a busca pela preservação da memória e dos bens materiais do patrimônio ferroviário. Segundo a autora, “(...) as ferrovias deixaram marcas profundas nos indivíduos envolvidos diretamente ou indiretamente na sua constituição, provocando um valioso sentido de identidade cultural própria, garantindo, mesmo que de forma não coordenada e articulada, a preservação de parte do acervo”¹⁰⁸.

Desta forma, o Museu Ferroviário de Juiz de Fora abre espaço para que o sentimento de pertença não se limite a um grupo específico (os ferroviários). A memória e o acervo preservado no Museu podem criar e fortalecer os vínculos com aqueles que por escolha aderem ao movimento preservacionista, assim, ampliando a rede de proteção ao patrimônio ferroviário. Isso também coloca o Museu em posição de destaque para que novos indivíduos possam influenciar, participar, militar de alguma forma para a proteção do patrimônio já

106 POLLAK, M. Memória e identidade social. In: **Estudos Históricos**, Rio de Janeiro, vol. 5, n. 10, 1992. p. 203-204.

107 **Ibidem**, p. 204.

108 CARMO, M. E. do. **Trilhos e memória**: preservação do patrimônio ferroviário em Minas Gerais. Dissertação (Mestrado em Ambiente Construído e Patrimônio Sustentável). Escola de Arquitetura. Belo Horizonte: UFMG. 2014. p. 22.

constituído e reconhecido pelo Estado e remanescentes ferroviários que ainda não são considerados patrimônio pelo poder público.

O texto **O patrimônio ferroviário na constituição da identidade cultural nas paisagens de Minas Gerais**, de Karla Cavalari **et al**, destaca as relações de identidade produzidas por moradores sobre o patrimônio ferroviário e as paisagens culturais construídas nos municípios de Barbacena, Antônio Carlos, Santos Dumont, Ewbank da Câmara, Juiz de Fora e Matias Barbosa. Nestas cidades, os moradores desenvolveram uma identidade com a ferrovia durante o tempo por onde passavam os trilhos e os trens. A história de vida do indivíduo se mistura com a história da ferrovia na cidade, assumindo os mais variados significados. As práticas sociais diversas no cotidiano dos ex-ferroviários e das pessoas que conviveram com o trem tinham ligações identitárias e ainda possuem um elo com o remanescente desse patrimônio¹⁰⁹.

Quando o museu reflete sobre a preservação do patrimônio ferroviário essas relações identitárias e memorialísticas são novamente fortalecidas para as gerações que conviveram com o tempo e o modo de vida referente à ferrovia, especialmente na época do transporte de passageiros. Também, propõe novas memórias e novas relações de identidade para essas pessoas e para as gerações atuais e futuras¹¹⁰.

A expansão da ferrovia correspondeu economicamente às necessidades de atendimento a demanda da cultura do café na Zona da Mata mineira. Vários municípios, tiveram o desenvolvimento urbano, social e econômico marcado pelas instalações das linhas férreas. Foi o principal eixo econômico dos centros em expansão, além de ser um importante agente na configuração da malha urbana. Inúmeras memórias estavam/estão intimamente ligadas às chegadas e partidas nas estações, às viagens nos trens, que foram por muito tempo, o principal lugar de encontros e mobilidade dos passageiros¹¹¹.

Para Karla Cavalari **et al**, na região da Zona da Mata mineira, no final do século XIX

surge uma paisagem urbana dinâmica e moderna, com as fábricas, linhas ferroviárias, novos meios de comunicação, como o telefone, telégrafo e jornais

109 CAVALARI, K.; FERREIRA, D.; MAZZINI, J.; BARBOSA, P.; OLENDER, M.; OLENDER, M. O patrimônio ferroviário na constituição da identidade cultural nas paisagens de Minas Gerais. In: **Simpósio Científico ICOMOS Brasil**, 10 a 13 de maio de 2017. Disponível em: <<https://even3storage.blob.core.windows.net/anais/59901.pdf>>. Acesso em: 20/08/2019.

110 Estas afirmações são observações do autor durante a realização da Semana Nacional de Museus no Museu Ferroviário de Juiz de Fora, realizada em maio de 2019. O capítulo 5 é dedicado ao relato do desenvolvimento deste evento.

111 CAVALARI, K.; FERREIRA, D.; MAZZINI, J.; BARBOSA, P.; OLENDER, M.; OLENDER, M. **Op. Cit.**

diários, movimentos em massa que lutavam contra a imposição dos ideais de modernização. Essa era a identidade que se tentava construir, de uma cidade moderna, empreendedora e dinâmica¹¹².

Essa identidade construída ao longo do tempo com as ferrovias vai sofrer uma grande modificação com o processo de privatização da ferrovia no Brasil. Já durante a administração da Rede Ferroviária Federal S.A. o movimento de passageiros e cargas pelas estações começou a reduzir drasticamente, até serem desativadas. Esse fato afetou significativamente a dinâmica urbana, com o fim do transporte de passageiros nos trens. Ocasionalmente ocasionou esvaziamento na região central, até um certo abandono, principalmente nas áreas que margeavam as linhas férreas. Algumas lojas e fábricas fecharam, caracterizando um processo de degradação urbana¹¹³.

O processo de extinção dos trechos ferroviários e de todo o sistema que envolvia seu funcionamento estabeleceu uma certa situação de abandono, desde os edifícios das estações até “a paisagem construída pela dinâmica do cotidiano dos moradores, funcionários e usuários”. De acordo com Karla Cavalari **et al**, esta situação em Santos Dumont “afetou toda economia da cidade causando uma forte onda de desemprego, levando parte da população, principalmente daquela com formação profissional na área ferroviária, para outras regiões do país”¹¹⁴.

Karla Cavalari **et al** relata que as memórias dessas pessoas que moram nestas cidades são ancoradas na vivência cotidiana da cidade. Portanto, é “(...) significativo à comunidade identificar a história da cidade que vive como pertencente a sua própria história de vida, para se sentirem sensibilizados na salvaguarda dessa memória, ou seja, na preservação do seu patrimônio”¹¹⁵.

Karla Cavalari **et al** cita o teórico Christian Norberg-Shultz para argumentar sobre as relações que estabelecemos com o meio social para termos o sentimento de pertencimento por meio da identificação e da permanência no lugar. Assim, para Christian Norberg-Shultz o sentido da preservação da memória e do bem patrimonial, do equilíbrio que deve haver entre desenvolvimento e preservação das identidades, é algo que vem se ampliando conceitualmente na sociedade contemporânea, especialmente com a valorização do passado

112 **Ibidem.**

113 **Ibidem.**

114 **Ibidem.**

115 **Ibidem.**

das cidades, mas que na prática se encontra distante desse ideal¹¹⁶.

Sendo assim, ao observar os “bens patrimoniais como artefatos, ou seja, como manifestação física de pensamentos ou ideias de uma cultura” pode-se compreender que a identidade atribuída a um bem ou a uma paisagem depende da interação existente entre eles. Desta maneira, os trens, as linhas ferroviárias, as moradias dos ferroviários, estações e pontes, entre outros remanescentes são elementos definidores que integram e caracterizam as paisagens mineiras. “Não de forma isolada, mas no conjunto das relações estabelecidas seja com as práticas sociais ou com os atributos da paisagem mineira, como topografia, vegetação, usos do solo, organização espacial”¹¹⁷.

No texto **O patrimônio ferroviário na constituição da identidade cultural nas paisagens de Minas Gerais** é apresentado a estação ferroviária de Matias Barbosa como um local de sociabilidade. As viagens realizadas pelos trens movimentavam a cidade e eram importantes não só do ponto de vista econômico, contudo, era uma opção de lazer frequente aos moradores. “O trem de passageiros é mencionado com nostalgia e seu retorno é um desejo de grande parcela da população saudosa do ‘Xangai’ (meio de transporte utilizado pelas pessoas que moravam em Matias Barbosa, mas trabalhavam em Juiz de Fora)”¹¹⁸.

Karla Cavalari **et al** considera “que o trem foi muito mais que um meio de transporte”. Na passagem do tempo, o trem era participante do cotidiano das pessoas por onde ele transitava. Desta forma, transcendeu a sua existência apenas como meio de transporte, “passou a representar um importante elemento simbólico, integrante nas relações e no sentido de pertencimento que as comunidades desenvolveram com o lugar que habitam”¹¹⁹.

O museu ferroviário é um lugar que instiga essa memória e essa identidade. Em vista disso, o museu é um **locus** em contínua construção, na medida em que a narrativa histórica não é a representação exata do que aconteceu, mas a leitura reinterpretada do que aconteceu. Assim como a memória e a identidade são dinâmicas, o museu se transforma ao longo do tempo e está ligado às reconstruções dos seus discursos, da sua razão de existir e da sua importância para a preservação, manutenção, releitura e transmissão da memória e da (re)construção da identidade.

116 **Ibidem.**

117 **Ibidem.**

118 **Ibidem.**

119 **Ibidem.**

1.3 - Museu e Patrimônio: breve análise sobre a construção e ressignificação dos conceitos e práticas

A problemática entre história e memória é uma questão particular para o saber histórico¹²⁰, na medida em que contrapõe as experiências vividas e a operacionalização intelectual. Esta que, de certa forma, também se tornou uma memória. Assim, a própria história cria memória. Os documentos produzem monumentos¹²¹.

Para Nora, o ano de 1986 é um marco referencial de propagação do conceito de “lugar de memória”. Até aquele momento, a lei de proteção do patrimônio francês, datada de 1913, restringia a proteção apenas aos bens de interesse histórico ou artístico. Com Jack Lang¹²², na ocasião, ligado ao Ministério da Cultura da França, o apelo memorialístico passou a ser considerado na política patrimonial¹²³.

Para que o conceito “lugar de memória” não sofra certo esvaziamento da potencialidade e não seja transportado a outros contextos de forma a desvirtuá-lo, Nora adverte que os “lugares de memória” expressam, primeiramente, uma dimensão simbólica dos objetos nos estudos históricos. Nesse sentido, para o historiador, a “história simbólica”

(...) é um aspecto de um modelo mais geral que revaloriza a história do presente, a história comparativa e a história política, estando as três ligadas. Desses três aspectos a palavra político é provavelmente a mais importante. Se a história simbólica evolui, é porque provavelmente percebemos que a palavra simbólico é a última dimensão do universo político e que o meio de renovar a história tradicional, clássica, contra a qual toda a história dos **Annales** lutou, é revalorizar aquilo que há de profundamente simbólico no político¹²⁴.

120 Conforme Vieira, “A questão da memória como problema histórico estava marcada pelos estudos da história contemporânea, pouco vinculados à história econômica e social dos anos 1950 e 1960. Nora indica que em meados dos anos 1970, na França, há um conjunto de eventos, aparentemente dissonantes, que convergem para o estabelecimento de um contexto desfavorável, no que concerne à noção de pertencimento e continuidade da sociedade francesa e sua relação com passado. E, conseqüentemente, há o estabelecimento de um ambiente favorável para as lembranças.” VIEIRA, G. L. **Op. Cit.**, p. 144. Para Nora após **Faire de l’Histoire**, com **La Nouvelle Histoire** de Jacques Le Goff e Jacques Revel, inaugura-se a terceira geração dos **Annales**. A **École des Hautes Études** só passou a tratar das questões que associavam o problema acerca da memória, após a saída de Fernand Braudel, com a entrada na presidência de Jacques Le Goff e François Furet. NORA, P. **apud** BREFE, A. C. F. Pierre Nora, ou o historiador da memória (entrevista). **História Social**, Campinas, n.6, 1999. p. 17-18.

121 LE GOFF, J. Documento/monumento. In: _____. **História e memória**. Campinas: Ed. da UNICAMP, 2008. p. 549.

122 Em 1988, Jack Lang incluiu a categoria “lugar de memória” na política de preservação do Patrimônio Nacional francês.

123 ENDERS, A. Le lieux de mémoire, dez anos depois. **Estudos históricos**, Rio de Janeiro, n.11, 1993. p. 133.

124 NORA, P. **apud** BREFE, A. C. F. Pierre Nora, ou o historiador da memória (entrevista). **História Social**, Campinas, n.6, 1999. p. 32-33.

A memória opera a partir de um jogo entre lembrança e esquecimento e estabelece um processo seletivo e totalizador. Para Pollak, “(...) A memória é seletiva. Nem tudo fica gravado. Nem tudo fica registrado”¹²⁵. Estas interações da memória quando manifestadas através de um museu, possibilitam a caracterização desse **locus** como “lugar de memória” e, conseqüentemente, habilitam o historiador a questioná-lo. Os museus são campos de tensão acerca das narrativas históricas. Desde os museus do século XIX, com suas tentativas de resgate do passado e seus laços com os nacionalismos até a atualidade onde se travam as disputas pelas narrativas e memórias.

As coleções e as memórias de um museu também passam por processos de patrimonialização¹²⁶ e estão sob tutela do Estado. A partir deste ponto vamos delinear um pequeno percurso teórico sobre a noção de patrimônio.

O termo patrimônio, de origem latina **patrimonium**, designa os bens recebidos por herança paterna, familiar, e, por extensão, vem sendo utilizado para nomear o legado de uma geração a outra. O patrimônio não está apenas no âmbito da família, também está nos grupos sociais, com os termos patrimônio econômico, financeiro, imobiliário e se refere também aos Estados nacionais e à humanidade. A ideia de transmissão ao longo do tempo é constitutiva da noção de patrimônio. Com a formação dos Estados Nacionais, no século XVIII, e, mais especificamente, a Revolução Francesa, em 1789, é que surge o moderno conceito de patrimônio (patrimônio histórico), a partir da necessidade de formar valores nacionalistas, defendendo a República. Atualmente, referimo-nos não apenas a patrimônios culturais, como também a patrimônios ambientais, arquitetônicos, artísticos, científicos, genéticos, tecnológicos, intangíveis, etc. Segundo José Reginaldo Gonçalves essas divisões e suas delimitações são construções históricas e resultam de processos de transformação da sociedade. “Do ponto de vista dos modernos, a categoria ‘patrimônio’ tende a aparecer com delimitações muito precisas. É uma categoria individualizada, (...)”¹²⁷.

Françoise Choay afirma que a institucionalização do patrimônio histórico, terminologia aplicada no ponto de vista de classificação do monumento histórico, ocorreu

125 POLLAK, M. Memória e identidade social. In: **Estudos Históricos**. 1992, p.203.

126 Citando Davallon, Diana F. C. Lima distingue os processos de musealização e patrimonialização, “a primeira o torna objeto de museu e a segunda um direito de representação”. Entretanto, pontua que ambos realizam a apropriação cultural e alteram o **status** do objeto, por meio da seleção, atribuição de valor e medidas de proteção. LIMA, D. F. C. Museologia-Museu e Patrimônio, Patrimonialização e Musealização: ambiência de comunhão. **Boletim do Museu Paraense Emílio Goeldi**. Belém, v. 7, n. 1, jan/abr. 2012. p. 34. Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/bgoeldi/v7n1/a04v7n1.pdf>>. Acesso em: 24/06/2019.

127 GONÇALVES, J. R. S. O patrimônio como categoria de pensamento. In: ABREU, R.; CHAGAS, M. (orgs.). **Memória e Patrimônio**: ensaios contemporâneos. 2ª ed. Rio de Janeiro: Lamparina, 2009. p. 25-28; CHOAY, F. **Op. Cit.**, p. 11-29.

durante o final do século XVIII¹²⁸. De acordo com a perspectiva de Choay, não foi o amor à arte e o conhecimento histórico que teriam impulsionado as práticas preservacionistas. Estas medidas foram necessárias devido às ameaças concretas para a preservação desses bens, casos como o da Revolução Francesa. A partir das transformações incentivadas pelos acontecimentos pós-Revolução Francesa, quando surge a intenção de se preservar os remanescentes do passado e as cidades são entendidas como testemunho da ação do homem no espaço, das escolhas e seleções do tempo. Esse conjunto de circunstâncias agrupadas foram/são elementos de constituição de identidades coletivas resguardadas a partir da criação de uma legislação que protege esses remanescentes¹²⁹.

Em linhas gerais, o que hoje se concebe como “patrimônio cultural” nem sempre foi abrangente¹³⁰. A princípio, a ideia estava associada estritamente aos grandes monumentos com caráter excepcional e que representassem “o belo”. Ao longo do tempo essa concepção se transforma, pois, para além de uma dimensão material, as representações culturais que envolvem o patrimônio também passam a ser levadas em consideração¹³¹.

Inicialmente, a ideia de patrimônio estava relacionada com a ideia de monumento. De acordo com Françoise Choay, na medida em que se dissemina um padrão de construção e reprodução de edifícios se desenvolve a ideia de monumento histórico, muito relacionado com a questão do belo, do excepcional e grandioso. Ainda de acordo com a autora, que, em **A Alegoria do Patrimônio** discorre sobre o produto cultural que envolve o patrimônio, a função do patrimônio é perpetuar uma determinada memória¹³². Isto posto, compreendemos que os conceitos de memória e identidade envolvem a noção de patrimônio.

As noções ocidentais que constituem o patrimônio cultural são historicamente produzidos e datados. Valores cognitivos, afetivos e estéticos estão intrínsecos à essas

128 CHOAY, F. **Op. Cit.**, p. 25.

129 **Ibidem**, p. 95-116.

130 Atualmente o patrimônio cultural pode ser denominado como herança cultural acumulada ao longo do tempo pelos seres humanos, agentes das realizações e história de uma sociedade. É produto da ação consciente e criativa dos homens sobre o meio em que se vive. Na questão legal, o patrimônio está sob a tutela do Estado. Neste sentido, “o valor social que esses bens assumem vai além do direito à propriedade. A sociedade passa a ser usufrutuária do patrimônio cultural, competindo a ela cuidar para que o bem não seja dilapidado, empobrecido, maculado, mas sim cada vez mais valorizado, de modo que as gerações sucessoras, herdeiras naturais dele, recebam-no nas melhores condições de vitalidade. Desta forma o poder público que assume o interesse da sociedade, passa a exercer a sua proteção e representá-la. O patrimônio cultural assume um valor coletivo e constitui a riqueza e a herança de um povo”. Ver em: PEREGRINO, U. Patrimônio Cultural: uma construção da cidadania. In: TOLENTINO A. B. (org.). **Educação Patrimonial: reflexões e práticas**. João Pessoa: Superintendência do Iphan na Paraíba, 2012. p. 5.

131 CHOAY, F. **Op. Cit.**, p.125-143.

132 **Ibidem**, p. 128-134.

noções¹³³. Por outro lado, é importante reconhecer outras formas de constituir patrimônio por parte dos diferentes grupos humanos. É preciso ter em mente uma desnaturalização das noções de “patrimônio cultural” e de “preservação”, tal como as temos entendido no Ocidente, desde o final do século XVIII, conforme é apontado pelo antropólogo José Reginaldo Gonçalves:

Muitos são os estudos que afirmam constituir-se essa categoria em fins do século XVIII, juntamente com os processos de formação dos Estados nacionais, o que é correto. Omite-se, no entanto, o seu caráter milenar. Ela não é simplesmente uma invenção moderna. Está presente no mundo clássico e na Idade Média. A modernidade ocidental apenas impõe os contornos semânticos assumidos por ela. Podemos dizer que a categoria “patrimônio” também se faz presente nas sociedades tribais. O que estou argumentando é que estamos diante de uma categoria de pensamento extremamente importante para a vida social e mental de qualquer coletividade humana. Sua importância não se restringe às modernas sociedades ocidentais¹³⁴.

Em 1972, a primeira convenção da **United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization** (Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura - UNESCO)¹³⁵ referente ao patrimônio da humanidade, definiu que o patrimônio da humanidade compõe-se de:

Monumentos - obras arquitetônicas, esculturas, pinturas, vestígios arqueológicos, inscrições, cavernas; Conjuntos - grupos de construções; Sítios - obras humanas e naturais de valor histórico, estético, etnológico ou científico; Monumentos naturais - formações físicas e biológicas; Formações geológicas ou fisiográficas - habitat de espécies de animais e vegetais ameaçados de extinção; Sítios naturais - áreas de valor científico ou de beleza natural¹³⁶.

No ano de 2003, a UNESCO ampliou o conceito de patrimônio, incluindo o conceito de patrimônio imaterial, passando a ser entendido como:

133 **Ibidem**, p. 206-211.

134 GONÇALVES, J. R. S. O patrimônio como categoria de pensamento. In: ABREU, R.; CHAGAS, M. (orgs.). **Memória e Patrimônio: ensaios contemporâneos**. 2ª ed. Rio de Janeiro: Lamparina, 2009. p. 26.

135 A UNESCO é uma agência das Nações Unidas, que foi criada em 16 de novembro de 1945, logo após a Segunda Guerra Mundial, com o objetivo de garantir a paz por meio da cooperação intelectual entre as nações, acompanhando o desenvolvimento mundial e auxiliando os Estados-Membros (atualmente são 193 países) na busca de soluções para os problemas que desafiam nossas sociedades. Atua nas áreas de Educação, Ciências Naturais, Ciências Humanas e Sociais, Cultura e Comunicação e Informação. Ver em: UNESCO. Disponível em: <<https://en.unesco.org/>>. Acesso em: 13/04/2020.

136 FUNARI, P. P.; PELEGRINI, S. de C. A. **Patrimônio histórico e cultural**. 2ª ed. Rio de Janeiro - RJ: Jorge Zahar, 2009. p. 25.

(...) as práticas, representações, expressões, conhecimentos e técnicas, junto com os instrumentos, objetos, artefatos e lugares culturais que lhe são associados - que as comunidades, os grupos e, em alguns casos, os indivíduos reconhecem como parte integrante do seu patrimônio cultural¹³⁷.

Para Fonseca, no Brasil a partir da década de 1920, despontaram as manifestações de intelectuais voltadas para a preservação do patrimônio brasileiro e foram apresentados os primeiros projetos visando a criação de mecanismos de proteção. A demanda dos intelectuais reivindicava a participação do Estado e, na Constituição de 1934, houve a primeira menção jurídica da responsabilidade em proteger os monumentos históricos e artísticos, culminando com a criação do Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (SPHAN), em 1937¹³⁸.

A Constituição Federal de 1988 traz consigo no Artigo 216 definições do que é o patrimônio cultural brasileiro. No artigo afirma:

Constituem patrimônio cultural brasileiro os bens de natureza material e imaterial, tomados individualmente ou em conjunto, portadores de referência à identidade, à ação, à memória dos diferentes grupos formadores da sociedade brasileira, nos quais se incluem: I - as formas de expressão; II - os modos de criar, fazer e viver; III - as criações científicas, artísticas e tecnológicas; IV - as obras, objetos, documentos, edificações e demais espaços destinados às manifestações artístico-culturais; V - os conjuntos urbanos e sítios de valor histórico, paisagístico, artístico, arqueológico, paleontológico, ecológico e científico¹³⁹.

O interesse público é “o argumento que não apenas justifica como legitima a aplicação de instrumentos de salvaguarda”. Sem essa preocupação o patrimônio pode ser percebido como cerceamento à liberdade individual e obstáculo ao desenvolvimento¹⁴⁰.

É complexo definir o que constitui o interesse público de uma comunidade, no sentido de decidir o que preservar, o que destruir e o que transformar. Para Cecília Londres, a formação da “consciência preservacionista” na sociedade é fundamental para a continuidade

137 UNESCO, Convenção para salvaguarda do Patrimônio Cultural Imaterial, Paris, 2003. Disponível em: <<https://ich.unesco.org/doc/src/00009-PT-Portugal-PDF.pdf>>. Acesso em: 13/04/2020.

138 FONSECA, M. C. L. **O patrimônio em processo: trajetória da política federal de preservação no Brasil**. 2ª ed. rev. ampl. Rio de Janeiro: UFRJ/IPHAN, 2005. O Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (SPHAN), foi criado pela Lei nº 378, de 13 de janeiro de 1937, tornou-se Diretoria em 1946 (DPHAN); em 1970, assume a denominação de Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN) e, em 1979, de Secretaria (novamente SPHAN). Em 1981, passa a Subsecretaria, mantendo a sigla SPHAN. Finalmente, em 1994, readquire a designação de Instituto e recebe a nomenclatura de IPHAN. Ver em: FLORÊNCIO, S. R.; CLEROT, P.; BEZERRA, J.; RAMASSOTE, R. **Educação Patrimonial: histórico, conceitos e processos**. Brasília, DF: Iphan/DAF/Cogedip/Ceduc, 2014.

139 Artigo 216 da Constituição Federal de 1988 **apud** FONSECA, M. C. L. Para além da pedra e cal: por uma concepção ampla de patrimônio cultural. In: ABREU, R.; CHAGAS, M. (orgs.). **Memória e Patrimônio: ensaios contemporâneos**. 2ª ed. Rio de Janeiro: Lamparina, 2009. p. 62.

140 LONDRES, C. **Op. Cit.**, p. 14.

da preservação dos bens culturais. Portanto, o patrimônio está vinculado à transmissão, difusão e apropriação, por parte dos grupos sociais ao que se refere aos sentidos e valores atribuídos aos bens culturais¹⁴¹.

A contribuição do pensamento antropológico ao trabalho com o patrimônio foi importante para a noção de “diversidade cultural”¹⁴² dentro das concepções teóricas e práticas acerca do patrimônio cultural. Portanto, se por um lado amplia significativamente o alcance e a abertura para a participação da sociedade, por outro lado traz novos desafios à constituição, à proteção, à gestão e à difusão dos patrimônios culturais¹⁴³.

Para Cecília Londres

(...) é importante considerar os bens culturais tanto na sua dimensão de produtos, que são selecionados e consagrados enquanto “patrimônio”, como também chamar a atenção para o processo de sua produção, uso e ressignificação ao longo do tempo. Só assim, por meio da dessacralização do patrimônio, e da consideração desse repertório simbólico como fruto de uma prática social, as novas gerações poderão “descobrir” e recriar, no presente, os sentidos e valores que manterão vivos esses bens¹⁴⁴.

As concepções de patrimônio e museu estão em certa medida articuladas e envolvem políticas culturais oficiais de preservação parecidas. Tereza Cristina M. Scheiner aponta que ambos são “apreendidos em processo”, na medida em que passam por reatualizações e buscam novos sentidos para a compreensão do passado. De acordo com a autora, as discussões que permeiam as transformações pelas quais esses conceitos percorreram são apoiadas em três questões centrais: “as implicações sociais da herança cultural e a necessidade de aceitação das diferenças; a ampliação e difusão do conceito de patrimônio; e a importância deste para a sociedade da informação”¹⁴⁵.

São marcantes no conceito e nas práticas sobre o patrimônio atualmente, ainda, os reflexos do pensamento dos intelectuais modernistas que desejavam a valorização dos bens culturais representativos da história nacional. Somou-se a esse pensamento a política do Estado Novo, que era interessado numa integração cultural ao seu projeto nacionalista. Furtado faz uma leitura sobre o patrimônio regional e local, levando em consideração que

141 **Ibidem**, p. 14-15.

142 A noção de “diversidade cultural” foi consagrada no âmbito da Unesco com a Declaração Universal da Diversidade Cultural, em 2002, e com a Convenção da Proteção e Promoção da Diversidade das Expressões Culturais, em 2005.

143 LONDRES, C. **Op. Cit.**, p. 17.

144 **Ibidem**, p. 21.

145 SCHEINER, T. C. M. Museu, Museologia e a ‘relação específica’: considerações sobre os fundamentos teóricos do campo museal. **Ciência da Informação**. Brasília, v. 42, set./dez. 2013. p. 360.

estes não desapareceram no período dos modernistas e dos estadonovistas, mas perderam força ao serem integrados ao conjunto do patrimônio representativo da nação¹⁴⁶.

Assim, a diversidade é lida com o objetivo de criar uma cultura nacional homogênea. Desta forma, mesmo colocando o regional ou o local no cenário principal da apresentação de uma memória a dimensão do nacional está lá¹⁴⁷. A memória construída no Núcleo Histórico Ferroviário e no Museu Ferroviário de Juiz de Fora apresenta estas dimensões.

O Estado não é uma entidade dotada de atributos imparciais. As suas políticas públicas, as suas medidas e decisões não são automaticamente representações da vontade geral. Mesmo que a valorização de um patrimônio seja através da demanda popular, o Estado que toma a decisão do reconhecimento legal e institucional do patrimônio. Ou seja, as elites, que geralmente estão no comando do poder público concordam ou não com o reconhecimento de um determinado patrimônio.

Logo, conforme é destacado por Furtado, “(...) espera-se sempre que a iniciativa preservacionista parta do poder público que deve apropriar-se do patrimônio e o devolver ao povo na forma de museus, centros culturais etc., para seu usufruto”¹⁴⁸. O que vemos no cenário patrimonial é exatamente essa diretriz. Há condições de criações de novos tipos de direitos e de ações políticas que se enquadrem legal e institucionalmente visando melhores práticas sociais relativas à proteção e valorização do patrimônio? Em Juiz de Fora, as lutas pela preservação do patrimônio são marcadas pela intervenção do poder público municipal primeiro, para depois ser utilizado e apropriado pela população. Não há debates e muito menos ações que questionam ou alterem, mesmo que parcialmente as práticas e políticas já consolidadas sobre a questão do patrimônio cultural. Para a criação de novos tipos de direitos e de ações políticas é necessário ter novas vozes, especialmente questionadoras e inovadoras.

Quais são as consequências desse contexto da política patrimonial com uma centralização muito forte na mão do Estado? A resposta pode ser o que José Geraldo Furtado coloca no seguinte trecho:

Coloca-se um obstáculo à apropriação e o sentimento de co-pertença entre público e patrimônio gerando um distanciamento que se verifica maior quanto menos politizadas são as classes sociais. Fato que restringe e limita os interesses patrimoniais a uma fração seleta da população facilitando, inclusive, as ações especulativas¹⁴⁹.

146 FURTADO, J. G. E. **Op. Cit.**, p. 30.

147 **Ibidem**, p. 30.

148 **Ibidem**, p. 30.

149 **Ibidem**, p. 30.

No caso específico do patrimônio ferroviário em Juiz de Fora, observamos que é o grupo de ferroviários mais politizados, mais conscientes sobre a importância da conservação dos bens e memórias da ferrovia, que se apropriam e produzem maior interatividade com o Museu.

A memória contida no patrimônio do Museu Ferroviário de Juiz de Fora e na cidade não existem por si só. Só o fato de estarem presentes na frente do expectador não significa nada. É necessário e fundamental o exercício intelectual para fazer com que este objeto evoque a memória. Para as relações entre o passado e o presente, é necessário criar as representações sobre o uso do bem cultural e/ou atualizações desse uso. Essas representações são criadas pelos grupos de ferroviários, indivíduos simpatizantes mais politizados e pelos agentes do poder público, especialmente ligado à FUNALFA.

Levando em consideração os princípios da Nova Museologia e da Museologia Social, os patrimônios que foram selecionados como elementos representativos da nação agora devem servir como expressão da diversidade do povo brasileiro. Como construir a mentalidade de que os tradicionais patrimônios de “pedra e cal” podem e devem ser apropriados pelo povo? Como reverter o imaginário de que o patrimônio é primazia do Estado? Através de uma educação sobre o patrimônio. Os tradicionais patrimônios de “pedra e cal” podem ser lidos com representações da sua intangibilidade conjuntamente com o seu aparato material buscando laços com a memória da população. Também é interessante desenvolver uma mobilização, uma apropriação, uma identificação das pessoas com as memórias desenvolvidas nas ações preservacionistas.

Qual é a responsabilidade do Estado com os patrimônios que são/serão lidos como a expressão das diversidades locais? Para a Constituição de 1988, é valorizar as bases democráticas, é estar atento e buscar atender o apelo social. Em termos práticos, ter a distribuição de direitos e deveres entre cada esfera do Estado, que deve priorizar o cidadão, principalmente a população mais carente de recursos financeiros, educacionais, etc. Dessa maneira, é pensar que política pública vai além de verbas públicas. Políticas patrimoniais também podem dialogar com as políticas sociais. Uma descentralização de poder para se ter uma nova configuração do patrimônio cultural, para que a decisão sobre o patrimônio esteja perto de quem o usufrui.

Como promover essa descentralização? Promover um diálogo e ter ações práticas para a distribuição de direitos e deveres entre os municípios. Entretanto, essa conjuntura não é tão simples assim. Segundo Furtado: “O que torna complexa essa análise é o fato de a União ser

um agente, e, enquanto quantitativamente são poucos os estados federados, os municípios são muitos e guardam entre si enormes diferenças políticas, sociais e culturais”¹⁵⁰.

As decisões sobre o patrimônio da ferrovia em Juiz de Fora sempre esteve perto das pessoas que utilizavam e se identificavam com o patrimônio escolhido e preservado. Primeiro, na criação e posteriormente, no acompanhamento do desenvolvimento do Núcleo Histórico Ferroviário de Juiz de Fora (NHF-JF), as decisões eram tomadas por indivíduos da sede da Superintendência Regional de Juiz de Fora (SR3). Para as decisões sobre a implantação do Museu Ferroviário de Juiz de Fora tivemos os agentes da SR3 e os agentes da Prefeitura de Juiz de Fora. Para a reformulação do antigo Núcleo as decisões foram tomadas pela Fundação Cultural Alfredo Ferreira Lage (FUNALFA), órgão ligado à Prefeitura de Juiz de Fora, assim como, as decisões no decorrer da história do Museu. Os indivíduos que estavam ligados ao Núcleo Histórico Ferroviário continuaram também acompanhando as decisões da FUNALFA sobre o rumo do Museu Ferroviário, embora, o poder de decisão fosse da Prefeitura.

Para compreendermos a transição do patrimônio ferroviário de Juiz de Fora, que era gerido pela RFFSA e passa para a gestão do poder público da cidade, no caso das estações ferroviárias, é relevante entendermos a questão do patrimônio cultural no município.

1.4 - A reverberação da construção da identidade de Juiz de Fora no patrimônio da cidade

A forma de como é concebido o patrimônio e as referências para a construção das narrativas no Museu Ferroviário de Juiz de Fora estão intimamente ligadas às aspirações da FUNALFA e nas relações de memórias e identidade produzidas na história da cidade. Entendemos que é importante compreender os reflexos sobre os patrimônios e sobre o conjunto de políticas públicas que a construção de narrativas feitas sobre o município lhe colocaram. Vamos delinear um pequeno quadro histórico sobre Juiz de Fora e as iniciativas sobre a salvaguarda do patrimônio cultural ocorridas na cidade.

Em 1703, foi criada uma nova estrada, que ficou conhecida como Caminho Novo, passando pela Zona da Mata mineira, para facilitar o transporte do ouro extraído das minas para a cidade do Rio de Janeiro. Anteriormente, composta de mata fechada e habitada por índios das tribos Coroados e Puris, a abertura desta estrada possibilitou uma maior circulação

150 **Ibidem**, p. 31.

de pessoas pela região¹⁵¹.

O Império passou a distribuir terras na região da Zona da Mata para pessoas de origem nobre, com o propósito de facilitar o povoamento e a formação de fazendas que posteriormente se especializariam na produção de café¹⁵².

De acordo com Passaglia, a cidade de Juiz de Fora possui suas origens em um povoado que surgiu às margens do Caminho Novo. O povoado teve início como uma parada para tropeiros. No local, estabeleceram-se algumas hospedarias e armazéns. A parte central de Juiz de Fora começou a ser povoada após a construção da Estrada da Paraibuna, em 1836, pelo engenheiro Henrique Guilherme Fernando Halfeld. Em 1853 foi elevado à categoria de vila sob o nome de Santo Antônio do Paraibuna, situada na região do atual bairro Alto dos Passos. Em 1856, esta vila foi emancipada de Barbacena e elevada à categoria de cidade, que somente em 1865 recebeu o nome de Juiz de Fora. Entretanto, “(...) a ocupação efetiva de Juiz de Fora, só se fez durante a segunda década do século XIX, quando as minas já se encontravam em processo acelerado de esgotamento”¹⁵³.

A denominação do bairro Alto dos Passos é derivada do nome da Irmandade que se instalou em 1848 nessa área. Foi uma das primeiras regiões de concentração urbana da vila e reúne as edificações em forma de chácaras e palacetes onde residia a elite juiz-forana. Ainda hoje, o bairro, mantém uma população com médio e alto poder aquisitivo e grande parte das construções que remontam à história da elite local¹⁵⁴.

A origem etimológica sobre o nome da cidade não é muito precisa, todavia, a versão mais conhecida relata que o nome “Juiz de Fora” é uma referência a um juiz magistrado, ainda no período colonial, nomeado pela Coroa Portuguesa, que deveria atuar onde não havia juiz de direito. Esse juiz se hospedou em uma fazenda da região que passou a ser conhecida como a Sesmaria do Juiz de Fora. Posteriormente, nessa região surgiu a Vila de Santo Antônio do Paraibuna¹⁵⁵.

Segundo Passaglia, no final do século XVIII, a capitania de Minas Gerais possuía a maior concentração populacional da colônia. Minas possuía atividades urbanas significativas ligadas ao comércio e à indústria têxtil. “Temos assim, em Minas, a presença de fatores que

151 BARBOSA, B. L. **Patrimônio, planejamento e produção do espaço urbano**: o caso da transferência de potencial construtivo em Juiz de Fora - MG. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo). Salvador: Universidade Federal da Bahia, 2015. p. 52.

152 PASSAGLIA, L. A. do P. **A Preservação do Patrimônio Histórico de Juiz de Fora. Medidas iniciais**. Instituto de Pesquisa e Planejamento, Prefeitura de Juiz de Fora, MG. Juiz de Fora, 1983. p. 21.

153 **Ibidem**, p. 21.

154 **Ibidem**, p. 93.

155 **Ibidem**, p. 22.

vieram a propiciar o desenvolvimento de uma sociedade burguesa e de uma classe de agricultores com nítidos princípios de organização mercantilista, fundamentados no suprimento deste mercado”. Esse foi o motivo que levou ao decreto real que proibia atividades produtivas que pudessem ameaçar a hegemonia produtiva do Reino ou que pudessem desviar a mão-de-obra da exploração de minérios¹⁵⁶.

A economia de Juiz de Fora, inicialmente estava ligada à expansão da produção de café pela Zona da Mata mineira, e com o passar dos anos, se transformou em um local estratégico na ligação entre o Rio de Janeiro e o interior da província de Minas. A demanda para o escoamento da cafeicultura e de minérios ocasionou a inauguração da Estrada União Indústria (1856-1861), que consolida a cidade juiz-forana como o principal entreposto comercial na região¹⁵⁷.

Minas Gerais se tornou uma grande província na produção cafeeira. Em 1875, Juiz de Fora era a cidade mais próspera entre outras localidades, possuindo a maior quantidade de escravos, sendo seguida por Leopoldina, Mar de Espanha e São Paulo do Muriaé¹⁵⁸.

A construção da Estrada de Rodagem União Indústria também representou um marco na ocupação da cidade de Juiz de Fora, na modernização da vida econômica da região e do Império brasileiro, visto que foi a primeira rodovia macadamizada¹⁵⁹ da América Latina. A obra da estrada, que liga Petrópolis à Juiz de Fora, foi administrada por Mariano Procópio, que era proprietário da Companhia União e Indústria, que deu nome à rodovia. A construção da estrada União Indústria demandou altos investimentos, experiência técnica e mão-de-obra qualificada. Para a construção e bancar os custos, Procópio recebeu sua concessão por 50 anos, sendo autorizado a cobrar pedágio pelas mercadorias que ali circulavam. Esse investimento na rodovia de conexão era apresentado como um recurso de impacto no desenvolvimento econômico local e regional e, no desenvolvimento do processo industrial da cidade¹⁶⁰.

A memória construída pelo Museu Ferroviário de Juiz de Fora é baseada no discurso do progresso da cidade calcada na visão da burguesia, os comandantes do capitalismo

156 **Ibidem**, p. 22.

157 MOREIRA, D. C. **Arquitetura Ferroviária e Industrial**: os casos das cidades de São João Del Rei e Juiz de Fora (1875-1930). Dissertação (Mestrado). Curso de Arquitetura e Urbanismo. Departamento de Arquitetura e Urbanismo. Escola de Engenharia de São Carlos. Universidade de São Paulo, 2007. p. 34.

158 RABELLO, R. P. **A Juiz de Fora que habita na memória**: uma cartografia sentimental da cidade na fanpage “Maria do Resguardo”. Dissertação (Mestrado em Comunicação Social). Universidade Federal de Juiz de Fora, 2015. p. 28.

159 Tipo de pavimentação que se assemelha ao asfaltamento. Ver em: **União Indústria**. Disponível em: <<http://www.ufjf.br/centrodeciencias/projetos/museu-usinamarmelos-zero/>>. Acesso em: 04/05/2020.

160 BARBOSA, B. L. **Op. Cit.**, p. 54.

regional. O enredo da história começa como um simples povoado que surge às margens do Caminho Novo e que se desenvolve até ser uma das cidades mineiras mais importantes do século XIX. A narrativa de progresso da ferrovia é estabelecida com a aspiração e a identidade criada na memória e história de Juiz de fora, que é um discurso de cidade industrial, moderna, capitalista. As circunstâncias nas quais a cidade se desenvolveu e que foram abordadas nos parágrafos anteriores são os alicerces da memória transmitida no MFJF.

Nesse discurso de progresso e de modernidade em Juiz de Fora está a expansão da cafeicultura, a construção da Estrada União Indústria, a instalação de imigrantes alemães a partir da metade do século XIX, a chegada das Estradas de Ferro Dom Pedro II (1875) e Companhia Estrada de Ferro Juiz de Fora a Piau (1881-1884), a fundação da Companhia Têxtil Bernardo Mascarenhas (1888) e a construção da primeira usina hidrelétrica da América do Sul que forneceu energia para as fábricas e a iluminação pública para a cidade¹⁶¹.

Passaglia considera que esses eventos foram fundamentais para a influência e a conformação do espaço urbano de Juiz de Fora, nas técnicas construtivas empregadas e nos costumes locais. De acordo com o autor,

Esta tendência de natureza urbana que a iniciativa de Mariano Procópio continha, propiciou a formação de uma classe média, aumentada na medida em que crescia a sua polarização comercial. (...) A partir da década de 1880, se acentuou as atividades industriais e de serviços. A instituição da primeira casa bancária de Minas, a Escola de Comércio e uma companhia de eletricidade, esta última possibilitou que as oficinas e as indústrias concentrassem no núcleo urbano, encerrando toda uma fase de dependência das quedas d'aguas. Aqui temos a formação de uma classe operária e empresarial na composição de sua população¹⁶².

O Relatório Oficial elaborado pelo engenheiro Aarão Reis, em 1893, indicava a posição de destaque de Juiz de Fora no cenário mineiro nos finais do século XIX como centro econômico do estado e com grande nível de industrialização, o lhe rendeu o cognome de “Manchester Mineira”¹⁶³.

161 MOREIRA, D. C. **Op. Cit.**, p. 35.

162 PASSAGLIA, L. A. do P. **Op. Cit.**, p. 23.

163 MOREIRA, D. C. **Op. Cit.**, p. 35. Este relatório era parte dos estudos das localidades que disputavam uma nomeação para que se tornasse a nova capital mineira. Portanto, ele não indicava condições propícias para que Juiz de Fora se tornasse a nova capital. As principais críticas foram feitas em relação às condições sanitárias do município como os alagados em alguns pontos da cidade, oriundo das cheias do rio Paraibuna e do clima da cidade que apresentava um verão acentuado e um inverno com umidade. A defesa em prol de Juiz de Fora, contestando as alegações contra as condições sanitárias e geográficas do município apresentados no relatório de Aarão Reis veio com os posicionamentos da Sociedade de Medicina e Cirurgia de Juiz de Fora, na sua atuação em prol das condições de salubridade do município. Ver em: LANA, V. **Uma**

Os recenseamentos entre os anos de 1872 e 1900, indica que a população de Juiz de Fora cresceu 400% nesse período. Esse crescimento é devido ao acúmulo de capitais da produção cafeeira que acabou por atrair para a cidade: comerciantes, negociantes e principalmente empreendedores. Esse contexto irá transformar Juiz de Fora na cidade mais populosa de Minas Gerais. E não só em termos populacionais Juiz de Fora se destacava, mas também no meio político, uma vez que a política nacional da Primeira República privilegiava os políticos ligados à produção cafeeira¹⁶⁴.

Esse pioneirismo de Juiz de Fora na industrialização brasileira é no período de 1850 a 1930, com maior vigor na década de 1880, o que tornou o município, naquela época, o principal centro industrial do estado de Minas Gerais. Havia uma propagação de fábricas de modelo de produção fordista e na arquitetura dos edifícios a aparência era inspirada aos modelos britânicos, como referência à cidade inglesa Manchester, que, na época, era bastante representativa como um dos maiores polos industriais do mundo¹⁶⁵.

Maria Lúcia Menezes argumenta sobre esse pioneirismo:

A economia urbana cresce apoiada na difusão da indústria fordista e no mercado imobiliário criando bairros, vilas operárias e adensando a ocupação da área central da cidade. (...) O transporte de bondes chega à cidade em 1880, quando foi criada a Cia. Ferro Carril de Bondes de Juiz de Fora¹⁶⁶.

Conforme Christina Musse, o desenvolvimento de Juiz de Fora se fundamenta no mito (ainda sem consenso) dos imigrantes empreendedores e da sua identidade industrial, moderna e fabril no início do século XX. Musse aponta que,

(...) diferenças concretas que marcaram a ocupação da região, diferenciando-a do restante do estado de Minas Gerais e, em especial, revelando como a cidade, por não ter compartilhado o sentimento barroco característico do período colonial mineiro, desta forma, se afastou daquilo que se convencionou chamar de discurso da “mineiridade”, que forja a sua narrativa nos setecentos e oitocentos¹⁶⁷.

Associação Científica no “Interior das Gerais”: A Sociedade de Medicina e Cirurgia de Juiz de Fora (SMCJF), 1889 - 1908. Dissertação (Mestrado em História das Ciências e da Saúde). Fundação Oswaldo Cruz. Casa de Oswaldo Cruz, Rio de Janeiro, 2006. Disponível em: <<https://www.arca.fiocruz.br/bitstream/iciet/4000/2/000025.pdf>>. Acesso em: 17/09/2020.

164 RABELLO, R. P. **Op. Cit.**, p. 28.

165 BARBOSA, B. L. **Op. Cit.**, p. 55.

166 MENEZES, M. L. P. O espaço urbano de Juiz de Fora e a dinâmica regional contemporânea. **Anais PLURIS**. 2010.

167 MUSSE, C. F. **Imprensa, cultura e imaginário urbano:** exercício de memória sobre os anos 60/70 em Juiz de Fora. São Paulo: Nankin; Juiz de Fora, MG: Funalfa, 2008. p. 46.

Para Sônia Regina Miranda, o crescimento populacional e a multiplicação de atividades industriais e de serviços provocaram a extensão do espaço habitável para áreas mais afastadas do núcleo urbano então estabelecido. Isso ajudou na criação das áreas periféricas da cidade e na constituição de populações segregadas em relação à zona central de Juiz de Fora¹⁶⁸. A ferrovia possui uma parcela de contribuição para o aumento das atividades industriais e comerciais ao entorno das estações, especialmente, as que estão localizadas no centro da cidade. Portanto, a memória do Museu Ferroviário de Juiz de Fora só aborda o discurso do crescimento econômico, da construção de edifícios que estão ligados às aspirações de modernidade no município. É silenciada a questão de que o crescimento do espaço habitável, das lojas comerciais e de indústrias também provocou a segregação de parte da população no núcleo urbano de Juiz de Fora.

Bárbara Lopes Barbosa argumenta que devido à topografia da cidade ser acidentada, desenvolveu-se com um “padrão verticalizado de crescimento”. Isso significa que se aproveitou ao máximo os terrenos edificáveis, com um grande adensamento das moradias nos vales, nas áreas mais centrais. Como consequência, houve a provocação de problemas de ventilação e insolação em algumas áreas. Enquanto isso, as periferias foram ocupadas sem planejamento e de forma inadequada à topografia dessas localidades. Isso gerou consequências como as grandes dificuldades de mobilidade, falta de saneamento, entre outros problemas de infraestrutura urbana¹⁶⁹.

As primeiras iniciativas de melhoramentos urbanos surgem na década de 1860, quando a Câmara Municipal contrata o engenheiro Gustavo Dodt para realizar levantamentos geográficos do município a fim de ordenar e racionalizar o desenvolvimento urbano. O plano consiste no alinhamento e nivelamento das ruas, na demarcação de praças e parques públicos e na previsão para o traçado da área central do núcleo urbano¹⁷⁰.

Em 1860, foram empreendidas ações modernizadoras pelas autoridades públicas que visavam o saneamento e a higiene pública, como a construção do matadouro municipal. Em 1863, houve a canalização e o rebaixamento do Rio Paraibuna. Em 1868, ocorreram a arborização da cidade, obras de abertura e calçamento de novas ruas, escavação e capeamento de canais para a vazão de águas pluviais e escoamento de esgotos; foi organizada uma feira livre no Largo da Câmara. Em 1884, o cemitério público foi instalado em um local

168 MIRANDA, S. R. **Cidade, capital e poder**: políticas públicas e questão urbana na velha Manchester Mineira. Dissertação (Mestrado em História Social). Niterói: Universidade Federal Fluminense, 1990. p. 297.

169 BARBOSA, B. L. **Op. Cit.**, p. 75.

170 MOREIRA, D. C. **Op. Cit.**, p. 36.

considerado apropriado¹⁷¹.

No final da década de 1870, surgiram mais medidas visando a reestruturação do espaço urbano, “desde a criação de estabelecimentos de ensino até a disponibilização de infraestrutura de transporte urbano, de energia e de comunicações, possibilitando o seu processo de crescimento industrial”¹⁷².

Segundo Danielle Couto Moreira, os discursos de modernização e de urbanização tinham “a preferência por um desenho urbano que abrigasse um traçado regular de ruas e avenidas de grande porte, alinhadas sob a justificativa de sua salubridade e ‘beleza’, afastando-se, assim, da ideia da cidade colonial”¹⁷³. A proposta de uma cidade unificada e centralizada está ligada à construção de uma cidade pertencente à “Era Industrial”, que também estava inserida nas noções de “ordem” e “progresso”¹⁷⁴.

O desejo de civilizar-se nos moldes dos centros europeus fez Juiz de Fora ser mais cosmopolita do que colonial. Os teatros, os cinemas e a atividade literária refletiam a vontade da nova elite criar uma imagem de modernidade para a cidade, fugindo à tradição escravista. Procurou-se uma estreita vinculação com o dinamismo do Rio de Janeiro, em contraposição à cultura barroca mineira. O desenvolvimento industrial, pautado pela modernização capitalista, trouxe para a cidade apitos e ruídos das fábricas e, a luz elétrica¹⁷⁵.

O conjunto de construções apalacetadas e imóveis pensados nos padrões de requinte e modernidade e, a classe de cafeicultores e industriais acostumados a hábitos refinados e ao convívio urbano no Rio de Janeiro criaram uma atmosfera da capital, que ostentava toda a atual Avenida Rio Branco. O desenvolvimento da cidade através do investimento da economia cafeeira e da industrialização trouxe consigo uma população abastada que introduziu aqui a atmosfera da modernidade¹⁷⁶. Segundo Marcos Olender, essas novas e imponentes edificações deram a Juiz de Fora uma atmosfera luxuosa que a faria ser conhecida como “‘Princesa de Minas’, ‘Rio de Janeiro em ponto pequeno’ e, mesmo, ‘Europa dos Pobres’”¹⁷⁷.

Conforme Miriam Monteiro Oliveira, as primeiras ações de planejamento urbano de

171 **Ibidem**, p. 36.

172 **Ibidem**, p. 36.

173 **Ibidem**, p. 36.

174 **Ibidem**, p. 37.

175 RABELLO, R. P. **Op. Cit.**, p. 29.

176 ALMEIDA, F. A. de. **Narrativas preservacionistas na cidade: a trajetória da defesa do patrimônio histórico de Juiz de Fora através de manifestações populares na década de 1980**. Dissertação (Mestrado em História). Universidade Federal de Juiz de Fora. 2012. p. 93. Disponível em: <<http://www.ufjf.br/ppghistoria/files/2012/04/Fabiana-Aparecida-de-Almeida.pdf>>. Acesso em: 17/04/2018.

177 OLENDER, M. **Op. Cit.**, p. 53.

Juiz de Fora que consistia na tentativa de ordenamento das ocupações de moradias e outros estabelecimentos, sem controle, que se difundiam em áreas de risco, foi na década de 1930. Uma das iniciativas foi a criação do Código Municipal de Obras (Decreto Lei nº 23 de setembro de 1938), que era responsável pela fixação de regras relativas ao uso do solo e a construção, para verificação de prédios com infraestrutura adequada e com condições de habitabilidade, bem como também pelo zoneamento da cidade¹⁷⁸.

O processo de industrialização de Juiz de Fora foi preparado através de investimentos privados subsidiados pela administração pública, que ofereceu incentivos, como a isenção de impostos, que atendia diretamente aos interesses do setor industrial. O poder público harmonizou junto com os empreendedores a ordenação e os cuidados necessários para a questão arquitetônica e urbanística na cidade. Houve a criação de uma identidade local que foi ligada às aspirações de uma “civilização industrial”¹⁷⁹. O discurso da FUNALFA e do MFJF caminha exatamente nesta direção: o de apresentar ao visitante esta identidade ligada na construção da narrativa que valoriza o progresso, a modernidade, a indústria e a urbanização. Entretanto, não se debate a questão de que esse progresso econômico favoreceu alguns setores da sociedade como os empresários e esqueceu outros, especialmente as classes mais pobres.

A industrialização e os setores de serviços diretamente ligados à reprodução dos investimentos privados atraíram o capital privado local, mas, os serviços controlados pelo poder público para a subsistência da população em geral não conseguiram atenção dos investidores ligados ao capital privado. A administração municipal fez oferecimentos seletivos para incentivos fiscais, que conjuntamente com a inoperância de atendimento às classes mais pobres, potencializavam as crises urbanas decorrentes da insalubridade e a sucessão de epidemias em Juiz de Fora, o que criava a longo prazo um mercado de trabalho disponível que sobrevivia com baixas condições de subsistência¹⁸⁰.

Nos discursos de modernização, de urbanização e de industrialização de Juiz de Fora nos períodos da segunda metade do século XIX e início do século XX está presente uma lógica capitalista. Segundo Miranda, os principais aspectos das formulações das políticas públicas é a escolha diferenciada de recursos advindos dos impostos públicos, que se constituiu em um poderoso mecanismo de transferência de renda do conjunto da população

178 OLIVEIRA, M. M. **Plano estratégico e diretor de Juiz de Fora: modelos contraditórios ou complementares?** Dissertação (Mestrado - IPPUR). Rio de Janeiro: Universidade Federal do Rio de Janeiro, 2006. p. 18.

179 MOREIRA, D. C. **Op. Cit.**, p. 37-38.

180 MIRANDA, S. R. **Op. Cit.**, p. 298.

para setores enriquecidos, o que gerou desigualdades sociais¹⁸¹. Portanto, ao Museu Ferroviário de Juiz de Fora não mencionar que o capitalismo regional gerou desigualdades entre as classes sociais, transmite ao expectador uma visão romantizada da cidade capitalista. A narrativa construída passa a impressão de que todo mundo prosperou, ou seja, não transmite ao visitante que a prosperidade e o poder econômico estiveram circunscritos apenas às classes mais ricas no município.

Dentro de um cenário construído na lógica de uma cidade capitalista, o projeto de modernização de Juiz de Fora levou o poder público a desenvolver um sistema com um baixo nível de solução para os problemas dos setores da população mais empobrecidos, com um tratamento desigual no acesso à cidadania. De acordo com Miranda, “(...) um momento de modernização autoritária do aparelho administrativo e de intervenção no espaço urbano visando a criação de condições para reprodução dos investimentos a longo prazo e de retomada do crescimento econômico da cidade”¹⁸².

Juiz de Fora possui hoje um grande acervo de patrimônio industrial como consequência daquele momento de prosperidade econômica. De acordo com Bárbara Lopes Barbosa, “(...) o acervo do patrimônio reconhecido de Juiz de Fora reúne bens imóveis que remontam aos principais períodos de formação e consolidação da cidade, passam pela expansão do sistema rodoviário e ferroviário e pela industrialização”. A maior concentração dos bens protegidos pelo poder público é na região central da cidade, que corresponde ao núcleo de formação de Juiz de Fora¹⁸³.

A representação do patrimônio cultural na cidade é fortemente ligada aos ideais construídos pelos intelectuais da cidade, em que se relembra e valoriza a cidade industrializada, modernizada. Portanto, se esquece de outras versões sobre a cidade como a ocupação pelos proletários pobres, pelos libertos e outros atores sociais. A FUNALFA possui uma grande influência para que a valorização do patrimônio em Juiz de Fora continue ligada ao discurso do progresso econômico e industrial.

No inventário dos bens culturais de Juiz de Fora, são poucos os bens vinculados ao modo de construir do período colonial que se mantiveram íntegros até o século XIX. Portanto, a maior parte dos imóveis protegidos possuem “características ligadas ao ecletismo historicista”. Na arquitetura dos edifícios ligados à questão religiosa, os aspectos predominantes são as composições neogóticas e neorromânicas. Já nos estilos neocolonial e

181 **Ibidem**, p. 298.

182 **Ibidem**, p. 299.

183 BARBOSA, B. L. **Op. Cit.**, p. 71.

nos repertórios posteriores, como o **art déco** e o Modernismo, os exemplares são os edifícios como o Missões e o “Chalet”¹⁸⁴.

É no fim do século XIX que se difunde em Juiz de Fora a arquitetura industrial, caracterizada pelo uso de tijolos aparentes. Esses estilos são utilizados na primeira edificação de alvenaria da estação da Estrada de Ferro D. Pedro II no centro da cidade, no edifício da estação e nos armazéns da Leopoldina. Atualmente, essas características só se encontram no interior do antigo armazém da Leopoldina, onde se localiza a Sala Multimeios no Museu Ferroviário de Juiz de Fora (aqui estamos nos referindo ao recorte com relação à área do Museu Ferroviário de Juiz de Fora).

No início do século XX, o ecletismo foi predominante na cidade. Ele é a resposta e o reflexo das demandas e desejos trazidos pela questão higienista. A ambiência das construções se alteraram, com maiores afastamentos frontais e laterais dos imóveis. As fachadas apresentam maiores movimentos e surgem detalhes em “**Art-Nouveau**”. Estas influências foram sendo incorporadas nos mais diversos prédios, principalmente nos edifícios mais modestos que se adaptavam à linguagem da moda, com reformas pontuais em fachadas¹⁸⁵.

Esse período em Juiz de Fora é marcado pela atuação da Companhia de Construção de Arcuri e Spinelli, que estava vinculada à expansão da utilização dos métodos construtivos de produção industrial. Essa empresa foi responsável por fábricas de ladrilhos hidráulicos, de esquadrias e produção de móveis, além do trabalho na construção civil. A companhia é representativa do desejo da elite da cidade, agora ligada aos interesses e empreendimentos comerciais e industriais¹⁸⁶.

A concentração dos edifícios que são ligados à industrialização de Juiz de Fora ocorre devido aos métodos de desenvolvimento do processo de produção das fábricas com a viabilização de mão-de-obra, acesso às fontes de energia e ligação ao transporte que dava apoio às fábricas que vinham conquistando espaço na cidade. Nessa fase de crescimento do setor industrial, as linhas da Estrada de Ferro Dom Pedro II e da Leopoldina ganharam destaque também para o transporte de cargas e passageiros para a indústria¹⁸⁷.

Na medida em que houve o enfraquecimento de setores ligados à cafeicultura, indústria e comércio, o reajustamento da economia local foi em direção aos investimentos imobiliários, em virtude de sua crescente rentabilidade. A ação do poder público buscou a

184 **Ibidem**, p. 72.

185 **Ibidem**, p. 72.

186 **Ibidem**, p. 71.

187 **Ibidem**, p. 55.

manutenção e a garantia da reprodução dos investimentos em Juiz de Fora com o discurso do crescimento econômico. Isso gerou a ligação do Estado com o consenso da classe dominante, no qual os anseios da população em geral nem sempre eram representados nas decisões e no aparelho do poder municipal¹⁸⁸.

Para Maria Lúcia Menezes, a cidade de Juiz de Fora prospera com bases no setor industrial até a crise de 1950, que altera significativamente sua estrutura econômica. Com a mudança da capital federal do Rio de Janeiro para Brasília, a autora considera que iniciou-se um processo de estagnação econômica na região definida como Sudeste Oriental, incluindo Juiz de Fora¹⁸⁹.

Bárbara Lopes Barbosa considera que com as mudanças estruturais ocorridas no Brasil na década de 1970, como a desaceleração do setor industrial, Juiz de Fora passou a estar ligada à economia regional mineira. Isso representou que a indústria da cidade se tornou uma complementaridade do setor metalúrgico de Belo Horizonte, no qual, recebeu nesse período algumas multinacionais ligadas à metais não ferrosos e outros produtos variados, como gases químicos e fábrica de embalagens. Ainda na década de 1970, no cenário internacional, os países de economia central sofreram uma profunda crise no modo capitalista de produção, sendo este um dos principais fatores que geraram consequências para mudanças estruturais ocorridas nas redes urbanas¹⁹⁰.

A criação da Universidade Federal de Juiz de Fora (UFJF) em 1960 trouxe como consequências o desenvolvimento do mercado imobiliário, do comércio, da rede de hospitais e a criação de pequenas indústrias que abastecem o mercado local e outros centros econômicos do país. Essa é a nova dinâmica da economia na cidade¹⁹¹. Percebe-se que a ferrovia já não tem em Juiz de Fora o mesmo peso e nem o mesmo dinamismo para a economia local que possuía no início do século XX.

Após a elaboração do Código de Obras de 1938, Juiz de Fora ficou um longo período sem debater questões com relação ao planejamento urbano. Entre as décadas de 1970 e 1980, muitos foram os problemas decorrentes do crescimento populacional e da falta de habitação. Para Barbosa, parte desses problemas foi causado “pela chegada em massa de imigrantes em busca de trabalho nas empresas e fábricas sem a estrutura urbana necessária para acolhê-

188 MIRANDA, S. R. **Op. Cit.**, p. 299.

189 MENEZES, M. L. P. **Op. Cit.**

190 BARBOSA, B. L. **Op. Cit.**, p. 57.

191 RAINHO, L. F. Urbanização e industrialização de Juiz de Fora: pontos preliminares para a elaboração de um projeto de estudo. In: CHRISTO, M. de C. V. (org.). **Juiz de Fora: história e pesquisa**. Juiz de Fora: Ed. UFJF, 1990. p. 85-86.

los”¹⁹².

A autora também indica que na escala nacional, o Governo Federal “promoveu conceitos de planejamento e intervenção pública na questão urbana de viés tecnocrático, como meio de otimização da administração e do desenvolvimento das cidades”. As cidades médias, podemos incluir aí Juiz de Fora, nesse instante, desempenhavam um papel importante no processo de “desconcentração produtiva”. Nessa política governamental que era adotada, grande parte dos investimentos internacionais era direcionada para as cidades médias. Entretanto, não foram pensadas para o recebimento e o acolhimento da “massa de imigrantes” as estruturas de habitações e outros aparelhos urbanos, como saneamento, fornecimento de água, luz, calçamento de ruas e outros serviços¹⁹³.

Os Planos Nacionais de Desenvolvimento (PND) obrigaram o poder público de Juiz de Fora a retomar, de certa forma, o planejamento urbano. Assim, houve a elaboração do primeiro Plano de Desenvolvimento Local Integrado, em 1975, financiado pelo Governo Federal, que buscava principalmente a ampliação da rede viária, cuja infraestrutura já apresentava graves problemas. No diagnóstico desenvolvido na época, foram destacados os principais problemas encontrados no município: a especulação imobiliária e a falta de controle sobre os novos loteamentos e construções. Foram iniciadas uma série de intervenções pontuais que tentavam resolver os problemas gerados pelo crescimento desordenado da cidade¹⁹⁴.

Míriam Monteiro Oliveira argumenta que nas décadas de 1990 e 2000 ocorre em Juiz de Fora planejamentos estratégicos e uma política urbana limitada a algumas obras de infraestrutura. A expansão urbana do município deixa evidente a lógica capitalista, se estruturando sempre em resposta às demandas do capital. Essas décadas são marcadas pelo investimento no mercado imobiliário de alta renda, com a implantação de condomínios fechados e centros empresariais e de marketing como parte da estratégia de competição entre cidades. Dessa forma, a expansão ocorre em saltos, “mantendo vazios urbanos que serviram como reservas à especulação tendo seu valor ampliado com a chegada da infraestrutura básica, criando e garantindo a existência de graus diferenciados de valorização”¹⁹⁵.

Dessa forma, percebe-se que na segunda metade do século XX e nos anos iniciais do século XXI a questão ferroviária não figura como construtora da política urbana e de

192 BARBOSA, B. L. **Op. Cit.**, p. 76.

193 **Ibidem**, p. 76.

194 **Ibidem**, p. 77.

195 OLIVEIRA, M. M. **Op. Cit.**, p. 41.

infraestrutura. A ferrovia já se encontrava em um lento processo de extinção. Entretanto, esse processo de deterioração da malha ferroviária no Brasil faz parte das decisões políticas no que concerne na desestatização de empresas públicas (governo Collor) e na transferência do transporte ferroviário para o rodoviário. Da mesma forma que o investimento no mercado imobiliário é inerente à lógica capitalista, a privatização das ferrovias também foi fruto do capitalismo. Assim como a chegada da malha ferroviária foi resultado do sistema capitalista, a sua liquidação também foi reflexo do mesmo sistema.

A busca de soluções para os problemas alicerçados em uma busca do crescimento econômico da cidade que visa somente a “maximização dos lucros” apresentam ao longo da história de Juiz de Fora como “questões prementes para os poderes públicos constituídos, que nem sempre distinguem o público do privado”¹⁹⁶.

Portanto, esse é o grande desafio para as autoridades municipais e para a população de Juiz de Fora. Os discursos de crescimento econômico para a população da cidade são disfarçados em nome do enriquecimento de alguns setores privados da cidade. As soluções não são tão simples de serem encontradas, mas, é preciso ter mais diálogos e políticas públicas que atendem aos setores menos favorecidos da população em termos financeiros, educacionais e de acesso à cidadania.

Diante desse contexto, a narrativa de prosperidade industrial, comercial, econômica e cultural de Juiz de Fora é um cenário que diz respeito à alguns segmentos, especialmente a elite da cidade. Essa narrativa reverbera nas ações, no reconhecimento, nas leituras e nas dinâmicas das memórias e do patrimônio cultural, comandadas pela FUNALFA. O patrimônio não é usado para debater e refletir sobre práticas segregacionistas da cidade.

Na pesquisa da ONU junto ao IPEA divulgada em 2017 aponta que Juiz de Fora é a terceira cidade no Brasil que apresenta a maior desigualdade de raças, ficando só atrás de Porto Alegre (RS) e Niterói (RJ)¹⁹⁷. Juiz de Fora que possuía um enorme contingente de escravos no final do século XIX, pelos dados da pesquisa percebemos que essa desigualdade é fruto de uma política pública que desprezou esse grupo social.

Os documentos mais antigos a respeito da identificação, valorização e preservação do patrimônio de Juiz de Fora referem-se à atuação do Professor Lindolfo Gomes, em 1939, na busca de proteção legal e impedir a demolição da “Fazenda Velha do Juiz de Fora”, edificação

196 MIRANDA, S. R. **Op. Cit.**, p. 300.

197 IPEA. Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. **Retrato das Desigualdades de Gênero e Raça.** Brasil e Regiões, 1995 a 2015. Disponível em: <https://www.ipea.gov.br/retrato/indicadores_pobreza_distribuicao_desigualdade_renda.html>. Acesso em: 08/06/2020.

que constituía o marco de fundação da cidade. Os referidos documentos foram encaminhados pelo professor ao então diretor do Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (SPHAN), Dr. Rodrigo Mello Franco de Andrade¹⁹⁸.

O tombamento do edifício, como solicitado, não se consolidou. Foi considerado irrelevante histórica e estilisticamente para o SPHAN, e portanto, não era digno de ser um patrimônio histórico. O edifício foi então demolido em 1946¹⁹⁹. Esse fato reflete que a política patrimonial do SPHAN não levava em consideração os aspectos memorialísticos que o bem representava para a cidade.

A discussão sobre a falta de amparo legal para a preservação dos imóveis de interesse cultural e histórico para a cidade que não possuíam nenhuma proteção ocasionou em ações efetivas por parte do poder público. Para Passaglia, Azevedo e Jabour Júnior, o marco inicial da discussão sobre o patrimônio em Juiz de Fora é no ano de 1978, com a questão da demolição do Colégio Stella Matutina²⁰⁰.

A ação marcante foi a criação da Fundação Cultural Alfredo Ferreira Lage (FUNALFA), através do Decreto nº 2176, de 14 de dezembro de 1978, dentro da estrutura da Prefeitura, que tinha como objetivo resgatar o patrimônio da cidade e revitalizar o “pioneirismo de Juiz de Fora como centro cultural”. A FUNALFA é a primeira fundação municipal no setor cultural em Minas Gerais²⁰¹.

Foi diante da ameaça e, posteriormente, a demolição do Colégio Stella Matutina, em 1986, que houve o despertar na população juiz-forana sobre a consciência da importância da valorização do patrimônio cultural do município e a necessidade de se tomar medidas neste sentido. O Colégio e a capela adjacente foram construídos em 1926, ambos dotados de referências estilísticas góticas e medievais. O colégio funcionou até 1976. Depois da demolição foi construído um edifício de salas e escritórios, o Stella Central. Foi nesse período e nesse contexto, que a cobrança por parte da sociedade civil legitimou a criação de um setor específico na administração municipal para tratar do tema do patrimônio²⁰².

O tema da preservação do patrimônio histórico e cultural na administração municipal de Juiz de Fora só entrou na agenda de um programa de governo a partir de 1977, na gestão

198 AZEVEDO, N. L. de; JABOUR JÚNIOR, W. C. **Reflexões e Olhares**. O Patrimônio Cultural de Juiz de Fora. Juiz de Fora: FUNALFA, 2012. p. 35.

199 BARBOSA, B. L. **Op. Cit.**, p. 84.

200 PASSAGLIA, L. A. do P. **Op. Cit.**, p. 18; AZEVEDO, N. L. de; JABOUR JÚNIOR, W. C. **Op. Cit.**, p. 35.

201 FUNALFA. Fundação Cultural Alfredo Ferreira Lage. Disponível em: <http://www.pjf.mg.gov.br/administracao_indireta/funalfa/index.php>. Acesso em: 08/06/2020.

202 BARBOSA, B. L. **Op. Cit.**, p. 84.

do Prefeito Mello Reis (ARENA)²⁰³. Isso foi reflexo das pressões exercidas por diversos grupos da sociedade civil. Em 1981, durante a gestão de Mello Reis, foi elaborado o primeiro levantamento sobre bens patrimoniais do município, denominado “Pré-inventário dos Bens Culturais de Juiz de Fora” que tinha como objetivo instrumentalizar e dar diretrizes para a prefeitura poder viabilizar a conservação do patrimônio cultural do município e consequentemente, a sua valorização²⁰⁴.

Na década de 1980, a cidade foi marcada por grandes movimentos a favor da memória do município sem influência e suporte do poder público. Entre essas mobilizações para a preservação do patrimônio estavam o da antiga fábrica de tecidos Bernardo Mascarenhas e o Cine-Theatro Central. Essas manifestações populares foram fundamentais para que a cidade mantivesse dois importantes exemplares de sua história edificada. Em 1987, o movimento, “Mascarenhas, meu amor”, liderado por artistas, jornalistas e intelectuais mobilizou Juiz de Fora em prol da restauração do prédio e da cessão do espaço para atividades artísticas. Mas, nem todas as manifestações tiveram sucesso. O Palácio Episcopal (ou Casa do Bispo) e a Capela Galeria de Arte (ou Capela do antigo colégio Stella Matutina) não resistiram à especulação imobiliária e foram demolidos. Após esses movimentos, o assunto sobre patrimônio esteve mais presente no cotidiano da população de Juiz de Fora²⁰⁵.

Em 1982, a primeira legislação de proteção ao patrimônio histórico foi criada em Juiz de Fora, através da Lei nº 6.108, de 13 de janeiro de 1982. Ela autorizava o Poder Executivo Municipal a realizar o tombamento dos bens culturais situados no município, móveis e imóveis; e criava uma comissão técnica e um conselho consultivo. O ideal de participação social desenvolvido em 1982, através de metodologias aplicadas nos conselhos técnico e consultivo para implementação dos tombamentos não foi aplicado pelas administrações públicas posteriores²⁰⁶.

A formação da Comissão Permanente Técnico Cultural (CPTC) foi feita com a intenção de elaborar um trabalho técnico/cultural que retratasse a cultura local e para essa empreitada, teve como prioridade a participação de técnicos locais, nativos ou pessoas já integradas na vida comunitária de Juiz de Fora. Assim, a equipe foi formada com sete membros, no qual possuía indivíduos com relevância no âmbito intelectual e cultural do

203 **Ibidem**, p. 83.

204 **Ibidem**, p. 85.

205 ALMEIDA, F. A. de. **Op. Cit.**, p. 202.

206 BARBOSA, B. L. **Op. Cit.**, p. 86.

município²⁰⁷.

A atuação da Comissão Permanente Técnico Cultural era baseada em uma proposta metodológica e conceitual que atendesse a todos os aspectos do patrimônio, entendida como o arquitetônico, o paisagístico e o ambiental. Dessa forma, a comissão considerava que os bens culturais se encontravam “integrados com planejamento e a legislação do uso e parcelamento do solo urbano, vindo assim a otimizar, e não compartimentar as ações dentro da estrutura administrativa local”²⁰⁸.

Na sequência da ação do pré-inventário foi criada a Lei nº 7.282, de 25 de fevereiro de 1988, que implementou a Declaração de Interesse Cultural e, regulamentada pelo Decreto nº 3949/1988, que tratava do funcionamento da Comissão Permanente Técnico Cultural e comandava as diretrizes sobre a proteção do patrimônio cultural da cidade e a efetivação do tombamento de alguns imóveis, juntamente com um progressivo empenho da gestão pública em criar mecanismos de defesa do patrimônio local²⁰⁹.

Em 1996, na gestão do prefeito Tarcísio Delgado, a prefeitura contratou a empresa “Século 30, Arquitetura e Restauro”, de Belo Horizonte, para elaboração do segundo projeto para catalogação e inventário, denominado “Inventário do Patrimônio Cultural de Juiz de Fora: Arquitetura e Urbanismo”. Este inventário compunha um diagnóstico que estava sendo desenvolvido para a elaboração do Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano que foi aprovado em 2001²¹⁰. Nele estão panoramas históricos e caracterizações arquitetônicas dos edifícios que foram catalogados com o objetivo final de tombamento, com aproximadamente 170 imóveis²¹¹.

A equipe de suporte à empresa privada foi composta de arquitetos e historiadores, para a elaboração das instruções dos processos, a partir de um convênio com a Universidade Federal de Juiz de Fora (UFJF) e de dois consultores externos ligados ao IPHAN. As categorias utilizadas foram: valor excepcional; valor relevante; valor ambiental; e valor documental. Barbosa ressalta que a classificação estabelecida para esses tombamentos segue uma hierarquização definida principalmente pelos “valores técnicos / construtivos / arquitetônicos e pelo valor histórico atribuído ao bem, não havendo com clareza, no relatório, uma preocupação com a valorização e representatividade local daquele bem enquanto um

207 AZEVEDO, N. L. de; JABOUR JÚNIOR, W. C. **Op. Cit.**, p. 39.

208 PASSAGLIA, L. A. do P. **Op. Cit.**, p. 9.

209 BARBOSA, B. L. **Op. Cit.**, p. 89.

210 **Ibidem**, p. 90.

211 **Ibidem**, p. 60.

signo da cidade”²¹².

Percebe-se que a política de proteção ao patrimônio cultural em Juiz de Fora está vinculada com outras políticas públicas, como o controle do espaço urbano. Bárbara Lopes Barbosa aponta que esta ação da administração municipal (inventário mais plano diretor), vem ao encontro da conjuntura política e econômica da década de 1990 no Brasil. O Estado abre espaço para o setor privado no planejamento e gestão urbana. Houve um grande salto no número de bens protegidos por tombamento neste período em Juiz de Fora. A média era de dois a três tombamentos por ano, entre os anos de 1983 a 1998. Após a elaboração do segundo inventário, entre 1999 e 2004, a média anual passou para vinte tombamentos, se mantendo posteriormente até 2014 numa média de oito tombamentos anuais, demonstrando que houve uma estruturação dos processos de tombamento.²¹³ Mais um indício do vínculo entre política patrimonial e gestão urbana é a edição da Lei 9.327, de 1998, no qual foi criada a possibilidade de transferência do potencial construtivo de imóveis tombados²¹⁴.

A formação das políticas sobre o patrimônio público em Juiz de Fora foi cheio de conflitos de interesses, de um lado, a Prefeitura de Juiz de Fora e grupos da sociedade civil, de outro, o dos proprietários dos imóveis. Pela área central e a própria estrutura da cidade, houve a valorização no sentido econômico das localidades em que os edifícios inventariados se encontravam. Com isso, estava em cena o interesse das empresas da construção civil. Nessas disputas foram travados diversos debates e ações jurídicas. Com a finalização do inventário de 1996, alguns proprietários solicitaram o alvará de demolição para a PJJ, buscaram o poder judiciário sempre com o discurso do direito à propriedade²¹⁵.

O poder público municipal entendeu que a inventariança não era um ato administrativo forte o suficiente para a salvaguarda do patrimônio, houve em 1997, o maior número de abertura de processos de tombamentos por parte da CPTC. Nesse momento de tombamentos, efervesceram os conflitos e houve os debates na esfera jurídica se a lei municipal de proteção do patrimônio cultural seria inconstitucional²¹⁶.

Segundo Azevedo e Jabour Júnior, com as decisões dos tribunais superiores à primeira instância favoráveis à constitucionalidade da lei municipal, acabaram-se os processos contrários ao tombamento. Até que se estabelecesse essa posição dos tribunais superiores, as decisões do poder judiciário em Juiz de Fora sempre eram contrárias à política de preservação

212 **Ibidem**, p. 90.

213 **Ibidem**, p. 90.

214 AZEVEDO, N. L. de; JABOUR JÚNIOR, W. C. **Op. Cit.**, p. 55.

215 **Ibidem**, p. 43.

216 **Ibidem**, p. 46.

sobre o patrimônio cultural do município. Depois desse período turbulento, a constitucionalidade trouxe mais estabilidade para a política e as ações sobre o patrimônio²¹⁷.

Entretanto, essa estabilidade não significou respeito total com a política sobre o patrimônio. Bárbara Lopes Barbosa cita sobre o caso da demolição de um casarão, construído na década de 1940, na esquina da Rua Delfim Moreira e Avenida Rio Branco, ocorrido em 2009. O imóvel teve o seu processo de tombamento iniciado, sendo reconhecido pela Prefeitura de Juiz de Fora como o único exemplar residencial da arquitetura **art déco** marajoara na cidade. Portanto, segundo a lei, não poderia sofrer qualquer intervenção antes da decisão final dos órgãos competentes. Dessa forma, este foi o primeiro caso de demolição de imóvel protegido e isso gerou muitos debates acerca da garantia de proteção dada pelo instrumento do tombamento, especialmente, frente à especulação imobiliária. Nessas discussões estão presentes as seguintes questões: “a falta de entendimento da função social do patrimônio cultural, a insuficiência dos incentivos fiscais como compensação aos proprietários de imóveis tombados e a falta de recursos para manutenção do patrimônio protegido”²¹⁸.

Através da Lei nº 10.777, em 15 de julho de 2004, houve a instalação do Conselho Municipal de Preservação do Patrimônio Cultural (COMPPAC). Este Conselho, que é um órgão administrativo e consultivo, permanece atuando até os dias atuais. Ele é diretamente vinculado à Fundação Cultural Alfredo Ferreira Lage (FUNALFA), que, por sua vez, é subordinada à Diretoria de Política Social²¹⁹.

Azevedo e Jabour Júnior consideram que esse Conselho ainda não conseguiu inovar ou romper no que diz respeito ao conteúdo de sua política de tombamento, pois a área central do município continua sendo privilegiada no âmbito da preservação. Porém em relação aos bens imateriais, para os autores, houve uma ruptura com a “ideologia monumentalista” ao se adotar o reconhecimento e a proteção de “bens portadores de referência da identidade juizforana” como: a Banda Daki, o Batuque Afro-Brasileiro de Nelson Silva e o “apito do meio-dia”²²⁰. Esse reconhecimento para o patrimônio imaterial é reflexo da ampliação do conceito de patrimônio, como a Convenção para salvaguarda do Patrimônio Imaterial, realizada pela UNESCO, em 2003.

No caso do reconhecimento e tombamento no conjunto das estações ferroviárias e da

217 **Ibidem**, p. 47.

218 BARBOSA, B. L. **Op. Cit.**, p. 74.

219 **Ibidem**, p. 86.

220 AZEVEDO, N. L. de; JABOUR JÚNIOR, W. C. **Op. Cit.**, p. 49.

Praça da Estação, ou em áreas próximas aos núcleos patrimonializados, não foram reconhecidos casas mais simples, mas, que significa que aquele imóvel representa o tipo de habitação que a maioria da população morava. Também não entraram para a lista de patrimônio de Juiz de Fora nenhuma pequena indústria ou oficina, que rememora a existência desses empreendimentos para a construção da economia da cidade, além de relembrar a mão-de-obra empregada nesses lugares.

O patrimônio da cidade se silencia na questão de relembrar e debater sobre as habitações proletárias, indivíduos de baixa renda que vivia nos cortiços dessa região e trabalhavam nas oficinas. Foram escolhidos prédios que são testemunhos da fase de prosperidade da cidade no período do início da industrialização no município, que representam grandes empreendimentos, que estão ligados a uma memória da elite da cidade.

A FUNALFA e o COMPPAC precisam buscar novas narrativas, novos significados para os patrimônios que estão ligados muito fortemente a uma memória elitizada da cidade. Precisa colocar junto com esses discursos já estabelecidos, outros discursos que estejam mais próximos do cidadão comum de Juiz de Fora. Um exemplo é o Museu Ferroviário de Juiz de Fora explorar mais o diálogo sobre a memória viva e pulsante que o “Trem Xangai” desperta na população. Na exposição permanente não tem um painel com fotos, narrativas e memórias dedicado ao “Trem Xangai” relatando a sua importância para a cidade, para a população, para os passageiros.

O Trem Xangai fazia o percurso entre Juiz de Fora e Matias Barbosa, era um meio de transporte bastante utilizado pelas pessoas que moravam em Matias Barbosa e que trabalhavam em Juiz de Fora. Este trem não era somente uma alternativa de transporte de baixo custo, mas também uma opção de passeio, um típico lazer juiz-forano nos finais de semana. Transportava diariamente centenas de trabalhadores e dezenas de estudantes do Colégio Militar.

Segundo Vanderlei Dornelas Tomaz, o nome do trem está ligado a outro trem famoso: o do “O Expresso de Xangai”, filme lançado por volta de 1932 e que fez um enorme sucesso nos cinemas de Juiz de Fora. A população da cidade apelidou o comboio como “Xangai” e assim ficou até o seu último dia de funcionamento²²¹.

Mesmo com a extinção do transporte de passageiros nas ferrovias de Juiz de Fora e região, a memória destes trens e destas viagens continua viva nas lembranças. De acordo com

221 TOMAZ, V. D. Trem Xangai: um pouco de sua história. In: CORREA, M. L. **Resgatando o passado: A História de Juiz de Fora**. Disponível em: <<http://mauricioresgatandoopassado.blogspot.com/2016/02/ferrovias-0-fotos.html>>. Acesso em: 23/08/2019.

Maurício Lima Correa, o trajeto que margeava o curso do Paraibuna vista pelas janelas do Trem Xangai ainda vive nas lembranças de várias gerações de juiz-foranos. No depoimento de Lucas Portilho podemos ler o seguinte: “Quando criança eu tinha o costume de pegar o Xangai para passear, principalmente com o meu pai. Tenho certeza que os passeios em família no saudoso Xangai ficaram marcados no coração de muitos juiz-foranos. Como era bom viver em Juiz de Fora!”²²²

O Xangai ligava a estação de Benfica, em Juiz de Fora à estação do município de Matias Barbosa (num trajeto de cerca de 35 km) e fazia parada em inúmeras estações, como em Cedofeita, Retiro, Centro, Mariano Procópio, Cerâmica, Barbosa Lage, Jóquei Clube II, Nova Era, FEEA (IMBEL). O Trem Xangai foi o último remanescente dos trens de passageiros que faziam as viagens por toda a linha do centro de Juiz de Fora²²³.

Vanderlei Dornelas Tomaz afirma que na segunda metade da década de 1930, o trajeto do Xangai foi criado para atender os trabalhadores da firma Leão Ribeiro & Cia. Era composto por dois vagões, um de primeira e outro de segunda classe, que levavam os funcionários até Benfica. A empresa foi responsável pela construção da Fábrica de Estojos e Espoletas de Artilharia do Exército, a FEEA (hoje, IMBEL). A partir de 1951 passou a ter viagens regulares entre Matias Barbosa e Benfica e estava aberto para o restante da população. Funcionou até no ano de 1996²²⁴.

Tomaz relata a história de sua família entre a história do trecho ferroviário:

Nessa estação (Coronel Felício Lima, perto do Bairro Araújo) também havia uma casa. Meus pais chegaram a morar nela no início do casamento. Os passageiros desciam numa parada provisória de frente ao prédio da administração da fábrica, até que a futura paradinha ficasse pronta. Seu uso foi tão intenso que chegou a ter doze carros. Seus horários partindo de Matias Barbosa eram 5h30 e 13h20, partindo de Benfica eram 12h e 17h10. Estes horários sofreram várias mudanças com o tempo. Ele não circulava nos domingos e feriados. Em 1994, quando Itamar Franco era o Presidente da República, as estações em seu percurso foram restauradas, além de ter sido construída uma nova para atender ao Colégio Militar, em Nova Era (Juiz de Fora). Os vagões foram todos reformados e sua capacidade ampliada. (...) Com a privatização da Rede Ferroviária Federal S. A., não estava prevista a continuidade do transporte de passageiros. A concessionária do ramal (MRS Logística SA) entendia que este tipo de transporte era deficitário e, por não dar lucros seria extinto. Assim, a ferrovia seria somente operada com o transporte

222 CORREA, M. L. **Resgatando o passado: A História de Juiz de Fora**. Disponível em: <<http://mauricioresgatandopassado.blogspot.com/2016/02/ferrovias-0-fotos.html>>. Acesso em: 23/08/2019.

223 GIESBRECHT, R. M. **Estações Ferroviárias do Brasil**. Disponível em: <<http://www.estacoesferroviarias.com.br>>. Acesso em: 14/08/2019.

224 TOMAZ, V. D. **Op. Cit.**

de cargas²²⁵.

Veja que nesse relato de Tomaz aparece a memória de sua família, de lugares, de horários das viagens, reformas dos trens e o derradeiro fim do Xangai. Esse é um bem imaterial que está ligado à estação da Estrada de Ferro Central do Brasil, aos trilhos que corta a cidade de Juiz de Fora e hoje é usado pela MRS. Consideramos que o Museu Ferroviário de Juiz de Fora precisa dar mais destaque às essas relações entre o público, a população e os bens tombados pelo poder público, como no caso a relação entre o Xangai e a estação da E. F. C. B.

A seguir temos imagens do Trem Xangai. A figura 6a mostra o trem percorrendo os trilhos em Juiz de Fora e a figura 6b mostra o interior do carro de passageiros.

Figura 6a - O Trem Xangai circulando em Juiz de Fora.

Figura 6b - Interior do Trem Xangai.



Figura 6a: Foto: Hugo Caramuru. 1991. Fonte: Acervo de Hugo Caramuru. Disponível em:

<<http://mauricioresgatandoopassado.blogspot.com/2016/02/ferrovias-0-fotos.html>>. Acesso em: 23/08/2019.

Figura 6b: Fonte: <<http://mauricioresgatandoopassado.blogspot.com/2016/02/ferrovias-0-fotos.html>>. Acesso em: 23/08/2019.

Essas imagens fazem fluir a memória de quem viajou no “Xangai” e mostram para as gerações atuais de Juiz, que não tiveram nenhuma relação com o trem de passageiros, de como era o transporte ferroviário dentro da cidade.

Há nas memórias imagens, sensações, sentimentos, lembranças de momentos vividos. Vanderlei Dornelas Tomaz, no texto **Trem Xangai: um pouco de sua história**, afirma o seguinte:

Se existe um meio de transporte que deixou grande saudade em Juiz de Fora, este foi o trem de passageiros: o saudoso Xangai. (...) Não poluente, rápido,

cumpria os horários e era muito barato. E a paisagem no trajeto? Como era bonita! Passar pelas pontes de ferro sobre o Paraibuna, observar toda a Usina de Marmelos com sua barragem e construções centenárias, além do inesquecível túnel, fazia um bem danado à vista. Víamos densas vegetações, inúmeras lavouras e muito gado pastando. Nos finais de semana, famílias o usavam para passeio. Recordo de pessoas desembarcando no Mariano Procópio e se dirigindo ao museu. Como me lembro de outras apenas indo a Matias visitar parentes num dia e voltando no próprio Xangai no outro²²⁶.

Azevedo e Jabour Júnior argumentam que a CPTC e a COMPPAC não são a solução para todos os problemas da gestão do patrimônio na cidade e não são as únicas formas para a participação democrática e nem os melhores instrumentos de gestão de políticas públicas. Os autores destacam que para estas instituições alcançarem maior eficácia na preservação do patrimônio é preciso aumentar o apoio e a integração da máquina pública com a sociedade. Aos poderes executivo e legislativo cabe o papel de estimular e coordenar a participação da sociedade civil para a elaboração de agendas. Os conselheiros precisam continuar promovendo ajustes que tragam melhores resultados para que as ações sejam eficientes e legitimadas pelos diversos grupos sociais. É fundamental a elaboração de novas estratégias para o envolvimento e a co-responsabilidade da população em relação ao patrimônio cultural²²⁷.

Segundo Marcos Paulo Miranda, a participação popular é um dos princípios básicos da proteção ao patrimônio cultural. Não basta o tombamento para a preservação do bem, ele tem que ser apropriado pela comunidade como algo importante para a sua memória. Se a população compreende que a preservação de um patrimônio cultural é algo importante para se manter a sua memória, a sua identidade e a história de onde ela vive, passa a respeitar e admirar aquele bem, do contrário, não se preserva verdadeiramente²²⁸.

Delineamos um percurso sobre o patrimônio e a história da cidade para que possamos compreender o patrimônio como construção a partir de narrativas e que se relacionam à preservação de uma determinada memória, na medida em que essa aproxima o passado ao presente. Essas diversas temporalidades alcançadas no passado através da memória coletiva são constantemente ressignificadas por conta das reinterpretações em contextos dinâmicos e de interesses políticos, econômicos, culturais, etc.

Os museus exercem um papel fundamental como ponto agregador da memória, em seu

226 **Ibidem.**

227 AZEVEDO, N. L. de; JABOUR JÚNIOR, W. C. **Op. Cit.**, p. 56.

228 MIRANDA, M. P. de S. Princípios básicos da proteção ao patrimônio cultural. In: MIRANDA, M. P. de S.; ARAÚJO, G. M.; ASKAR, J. A. (orgs.). **Mestres e conselheiros: manual de atuação dos agentes do patrimônio cultural.** Belo Horizonte: IEDS, 2009. p. 20.

aspecto material, simbólico e funcional, como espaços dedicados à compreensão do passado, do presente e da memória, em sua dinâmica com a experiência coletiva.

Vimos que o museu e o patrimônio tiveram suas fases elitistas, depois se abriram ao público com a função de instruí-lo e, nos dias atuais, o patrimônio cultural e os espaços museológicos buscam serem lugares de interação e de discussão, com o desafio de serem lugares plurais e não autoritários.

O Núcleo Histórico Ferroviário e o Museu Ferroviário de Juiz de Fora foram criados para contar uma história oficial do Estado. Mesmo o Núcleo sendo criado por ferroviários, a construção da memória foi realizada em maneiras de como a elite dos ferroviários e seus pares se reconheciam no espaço museológico. Essa memória apresenta aspectos da elite e de resistência. A instituição museal selecionou, adquiriu e preservou o acervo escolhido pelas elites ali. O MFJF sob comando da FUNALFA continuou privilegiando aspectos da arquitetura, como fez o Núcleo que seguia as diretrizes do PRESERFE.

Qual é o desafio do Museu Ferroviário de Juiz de Fora para que seu espaço e sua memória sejam não autoritários? É reler esses patrimônios e perceber outros sentidos para eles. É possibilitar a construção de narrativas ressignificadas para/pelo o público. É dar e permitir novas leituras sobre a locomotiva, por exemplo. A construção da memória baseada na fabricação da locomotiva pode oferecer para a maioria dos visitantes o sentimento de não pertencimento àquela versão histórica. Se o Museu lembrar dos trabalhadores ferroviários que pertenciam à população de Juiz de Fora e região, que trabalharam com as máquinas, poderá oferecer novas leituras. Relembrar sobre o papel que a locomotiva desempenhou para as histórias pessoais de passageiros e observadores durante o seu trajeto, possibilita trazer à memória novos contextos e novas relações de identificação com o patrimônio preservado. O objeto museu ali exposto pode oferecer ao expectador um sentimento de pertencimento à cidade e representar novas memórias oriundas de novos grupos sociais. Pode possibilitar novas reflexões sobre o trabalho, sobre o modo de viver, sobre o transporte, sobre a tecnologia, etc.

Ao longo do capítulo 1 percorremos pelas diversas fases do museu e suas relações com as coleções e com o patrimônio. Observamos que o seu espaço, os seus conceitos, as suas narrativas, as razões de colecionar e preservar foram se modificando ao longo do tempo. Hoje, pensar em museu é também pensar em memória, identidade e cidadania.

CAPÍTULO 2:

O percurso do patrimônio industrial e ferroviário

Neste capítulo, abordaremos a história da ferrovia no mundo de maneira sintética, a implantação do sistema ferroviário no país, abarcando as primeiras iniciativas e a subsequente unificação de linhas de propriedade da União por meio da Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA) até a extinção da empresa. Neste itinerário, a partir dos painéis de parede vamos analisar como essa trajetória da ferrovia é construída na narrativa do Museu Ferroviário de Juiz de Fora. Na segunda parte do capítulo traremos um quadro histórico do patrimônio industrial e ferroviário na Europa e no Brasil.

2.1 - O advento da ferrovia: quadro histórico e algumas ponderações

Em meados do século VI a. C. foi construída uma trilha de pedra, com cerca de 6 km de extensão, chamada **Diolkos**, que atravessava a península do Peloponeso, localizada no sul da Grécia (Figura 7a). Esta trilha era uma rota terrestre de transporte de barcos entre o Golfo de Salónica e o Golfo de Corinto ao longo do Istmo de Corinto. Esse é o primeiro registro existente de transporte nos moldes de uma ferrovia²²⁹. Observa-se na figura 7b que o barco era colocado sobre uma plataforma que se locomovia nos trilhos e era puxado por homens.

Figura 7a - **The mother of the railway: The Diolkos.**

Figura 7b - Desenho de demonstração de como funcionava o transporte no Diolkos.



Figura 7a: Fonte: <https://www.historyofrailroad.com/news/father-railway-diolkos>. Acesso em: 08/08/2019.

Figura 7b: Fonte: <https://www.mdig.com.br/index.php?itemid=45269>. Acesso em: 08/08/2019.

229 COULLS, A. **Railways As World Heritage Sites**. ICOMOS. International Council on Monuments and Sites, Paris, 1999. p. 1. Disponível em: <<https://www.icomos.org/studies/railways.pdf>>. Acesso em: 29/07/2019.

O **Diolkos** foi usado como um atalho por onde os marinheiros atravessavam os barcos por terra através do Istmo de Corinto (Figura 8). A palavra grega **Diolkos** significa transporte para o outro lado. Esta trilha de pedra foi construída porque os mercadores gregos navegavam por todo o Mar Mediterrâneo levando mercadorias pela região²³⁰.

Figura 8 - Corinth Canal and Diolkos.



Fonte: <https://www.sailingissues.com/corinth-canal-diolkos.html>. Acesso em: 08/08/2019.

No período compreendido posteriormente ao século VI a. C. até o século XV d. C. não foi encontrado nenhum relato sobre estradas, ou trilhos, ou meios de transportes parecidos com uma ferrovia, na bibliografia consultada. Acreditamos que isso se deve ao fato de não ter havido iniciativas em termos de meios de transporte aos moldes ou similares de uma ferrovia.

No século XV os caminhos pavimentados que deram origem às estradas de ferro possuíam veículos e trilhos de madeira usados, principalmente, pela mineração. No século XVII estes caminhos começaram a transportar cargas maiores, os vagões aumentaram de tamanho e passaram a ser puxados por cavalos. No final do século, as rodas de madeira foram substituídas por rodas de ferro e os trilhos de madeira e de pedra começaram a desaparecer lentamente²³¹.

Na sala temática História da Ferrovia, no Museu Ferroviário de Juiz de Fora há vários painéis na parede que trazem uma síntese do quadro histórico da ferrovia. Os relatos se iniciam com a narrativa dos primeiros passos da ferrovia no mundo e vai até os últimos anos da história da Rede Ferroviária Federal, no Brasil. Ao longo da dissertação trataremos esses

230 **Diolkos**: um antigo caminho por onde transitavam os navios por terra. Disponível em: <<https://www.mdig.com.br/index.php?itemid=45269>>. Acesso em: 08/08/2019.

231 COULLS, A. **Op. Cit.**, p. 1-2.

painéis para serem analisados. O primeiro é o painel intitulado “Os primeiros passos” (Figura 9), criado em 2003, no qual é relatado ao público os primórdios da ferrovia.

Figura 9 - Painel de parede sobre os primeiros passos da ferrovia na sala temática História da Ferrovia, no MFJF.



Foto: Rojane de Souza. 28/07/2018. Fonte: Acervo do autor.

Nesse painel, o grande destaque é a Era Industrial. Realmente o grande impulso para o desenvolvimento do sistema modal da ferrovia foi alavancado pela industrialização e o capitalismo. A historiografia ferroviária consagra essa narrativa da construção da ferrovia ligada ao movimento do capital na sociedade industrial. Note que não houve nenhuma

referência à trilha de **Diolkos**.

Em 1802, dois mecânicos ingleses, Richard Trevithick (1771-1833) e Andrew Vivian (1759-1842), construíram uma “diligência a vapor para estrada”. Tratava-se de uma máquina pesada, com aros de ferro, que não andava. Tiveram várias tentativas que fracassaram. Assim, a locomotiva surgiu precisamente na Grã-Bretanha, em 13 de fevereiro de 1804, pelas mãos de Richard Trevithick. Nesse dia, após colocar o veículo sobre os trilhos, nas minas de **Penydarran**, no País de Gales, apareceu a primeira locomotiva a vapor da história. Era um equipamento muito potente, porém muito lento, tendo percorrido 14,5 km em 4 horas e 5 minutos²³².

A partir de fevereiro de 1804, cargas grandes passaram a ser carregadas mais rapidamente entre longas distâncias, pois a locomotiva substituiu os cavalos que puxavam os vagões com cargas pesadas. Richard Trevithick inventou a locomotiva a vapor como resultado de uma aposta. As condições para a inovação do inglês eram duas invenções que já haviam sido feitas: trilhos, que eram empregados em minas, e um motor a vapor relativamente potente. Trevithick combinou os dois. Ele colocou um motor a vapor nos trilhos e usou a sua potência para dirigir sobre rodas²³³.

A seguir, temos o painel “Primórdios da Ferrovia” (Figura 10). Nele, há apenas a menção sobre os feitos de Richard Trevithick. Na narrativa do MFJF, aparecem apenas os casos de sucesso. A leitura proposta pelo Museu é de uma linha sucessória de fatos que deram certos. Não há relatos das tentativas fracassadas, dos contratempos. Não é lembrado pelo Museu que a evolução dos motores a vapor e das locomotivas é consequência das exigências do capitalismo: aumentar o volume de cargas transportadas em uma duração de tempo menor.

Figura 10 - Painel de parede Primórdios da Ferrovia na sala temática História da Ferrovia, no MFJF.

232 SILVA FILHO, C. **Estrada de Ferro Bragança**: A história do trem. Disponível em: <<http://www.efb.com.br/trem.htm>>. Acesso em: 07/08/2019; COSTA, A. M. **Evolução do complexo ferroviário urbano central e seu entorno na cidade de Juiz de Fora**. Dissertação (Mestrado em Ambiente Construído). Universidade Federal de Juiz de Fora. 2013. p. 25. Disponível em: <<https://repositorio.ufjf.br/jspui/bitstream/ufjf/1001/1/angelicamoreiracosta.pdf>>. Acesso em: 07/05/2019.

233 **A origem dos trens**. Disponível em: <<https://aorigemdascosias.wordpress.com/2009/07/20/a-origem-dos-trens/>>. Acesso em: 08/08/2019.

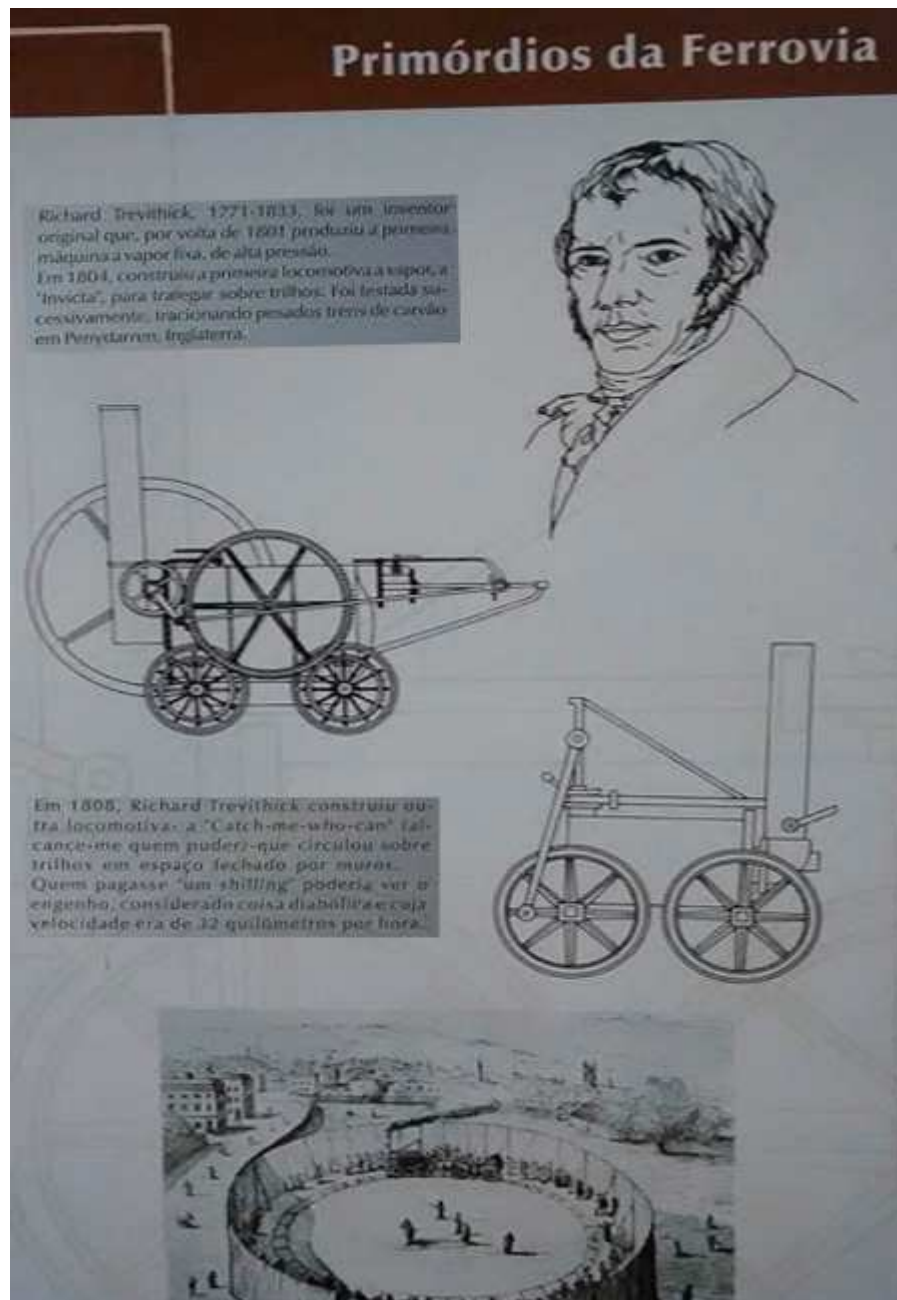


Foto: Rojane de Souza. 28/07/2018. Fonte: Acervo do autor.

O fio condutor da narrativa do painel Primórdios da Ferrovia é a construção das máquinas. Esta linha narrativa continua no painel "Pioneirismo" no Museu Ferroviário de Juiz de Fora com os destaques para as invenções de George Stephenson e Robert Stephenson e a abertura para as primeiras estradas de ferro públicas na Inglaterra e nos Estados Unidos (Figura 11).

Figura 11 - Painel de parede Pioneirismo na sala temática História da Ferrovia, no MFJF.

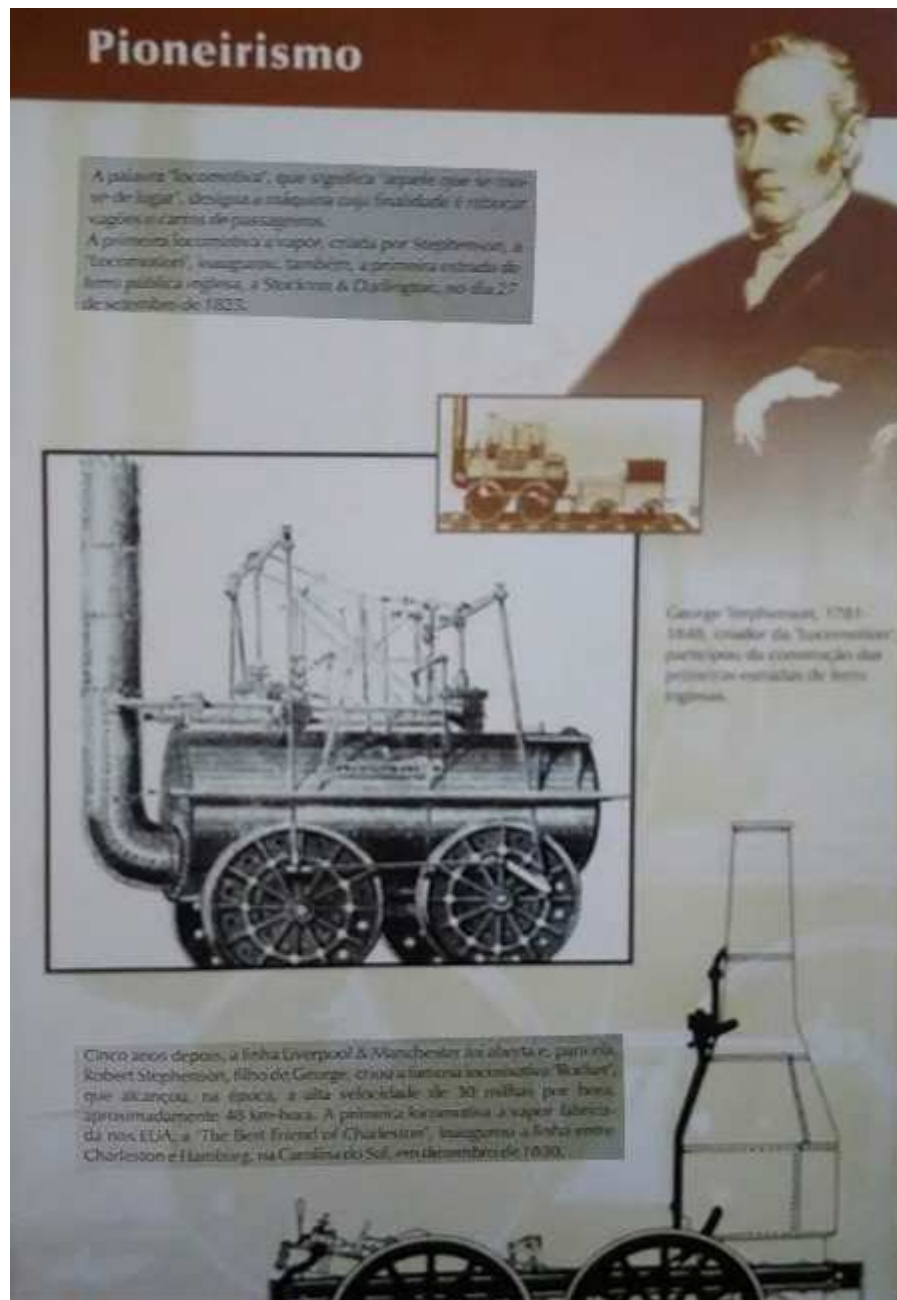


Foto: Rojana de Souza. 28/07/2018. Fonte: Acervo do autor.

No painel da figura acima é destacado que em 27 de setembro de 1825, a primeira estrada de ferro pública movida a vapor foi aberta entre Stockton e a região mineira de Darlington. Entretanto, no começo a “**Locomotion number 1**”, criada por George Stephenson (1781-1848), transportava apenas produtos²³⁴. Neste mesmo ano, ocorreu a primeira aplicação prática da locomotiva a vapor, com o transporte misto de 600 passageiros, 64 toneladas de carga em 34 vagões²³⁵.

234 **Ibidem.**

235 SILVA FILHO, C. **Op. Cit.**

Em 1829, foi realizado um concurso de locomotivas e o mecânico inglês Robert Stephenson entrou na competição com sua locomotiva a vapor **Rocket**. Os participantes tinham que viajar 56 km, abastecer com combustível e água e retornar carregando uma carga pesada. A **Rocket** foi a máquina vencedora com uma velocidade média de 48 km/h²³⁶. Na figura 12 observa-se essa locomotiva na exposição do **Science Museum** (Museu de Ciências), em Londres.

Figura 12 - A locomotiva **Rocket**, no **Science Museum**. (Londres, Inglaterra).



Fonte: https://pt.wikipedia.org/wiki/Trem#/media/Ficheiro:Stephenson's_Rocket.jpg. Acesso em: 08/08/2019.

No painel “Pioneirismo” é lembrado as implantações das primeiras estradas de ferro que deram impulso para o transporte ferroviário. Com a abertura da ferrovia **Liverpool & Manchester Railway**, em 1830, na Inglaterra, surge o protótipo da ferrovia moderna. A ferrovia possuía trilhos especializados e tração mecânica, transportava cargas e passageiros²³⁷. O grande projeto de Robert Stephenson foi a linha de trem entre Liverpool e Manchester. Assim, em 1830, a primeira linha de trem para passageiros foi aberta. Dois anos depois, a primeira linha ferroviária de trem movido a vapor foi inaugurada na França. Em 1835, foi aberta uma estrada ferroviária na Alemanha. Nos Estados Unidos, a primeira locomotiva a vapor foi fabricada e a primeira linha férrea inaugurada em dezembro de 1830, na Carolina do Sul. A partir daí as vias ferroviárias se expandiram pelo mundo e na metade do século XIX já havia milhares de quilômetros de linhas férreas por todo o planeta²³⁸.

236 **A origem dos trens**. Disponível em: <<https://aorigemdascoisas.wordpress.com/2009/07/20/a-origem-dos-trens/>>. Acesso em: 08/08/2019.

237 COULLS, A. **Op. Cit.**, p. 19-20.

238 **A origem dos trens**. Disponível em: <<https://aorigemdascoisas.wordpress.com/2009/07/20/a-origem-dos-trens/>>. Acesso em: 08/08/2019.

A história e a memória das ferrovias também passam pela história das locomotivas. O Museu Ferroviário traz um painel dedicado a falar sobre a locomotiva a vapor (Figura 13). A escolha da narrativa do Museu é destacar a época da “Maria Fumaça”. O discurso produzido e transmitido ressalta o fascínio das pessoas pelo elemento locomotiva, que entra para o imaginário e o cotidiano da sociedade. O texto fala do farol, dos sons do sino e do apito, dos barulhos gerados pela máquina ao estar em movimento e que foram elevados ao nível da magia e da identidade da mineiridade. As vidas que se associavam à passagem do trem como regular o relógio de acordo com o apito das locomotivas. As máquinas são valorizadas pelo texto como “A deusa do progresso” e as estradas de ferro, como uma espécie de seu reinado é “O estandarte da civilização”. Neste imaginário elas transcendem a questão de serem meios de transporte e assumem papéis mágicos e romantizados. Essa figura (locomotiva) entra para a cultura da população e da cidade. Observe a leitura que o MFJF faz sobre a locomotiva a vapor:

Figura 13 - Painel sobre locomotivas na sala temática História da Ferrovia, no MFJF.

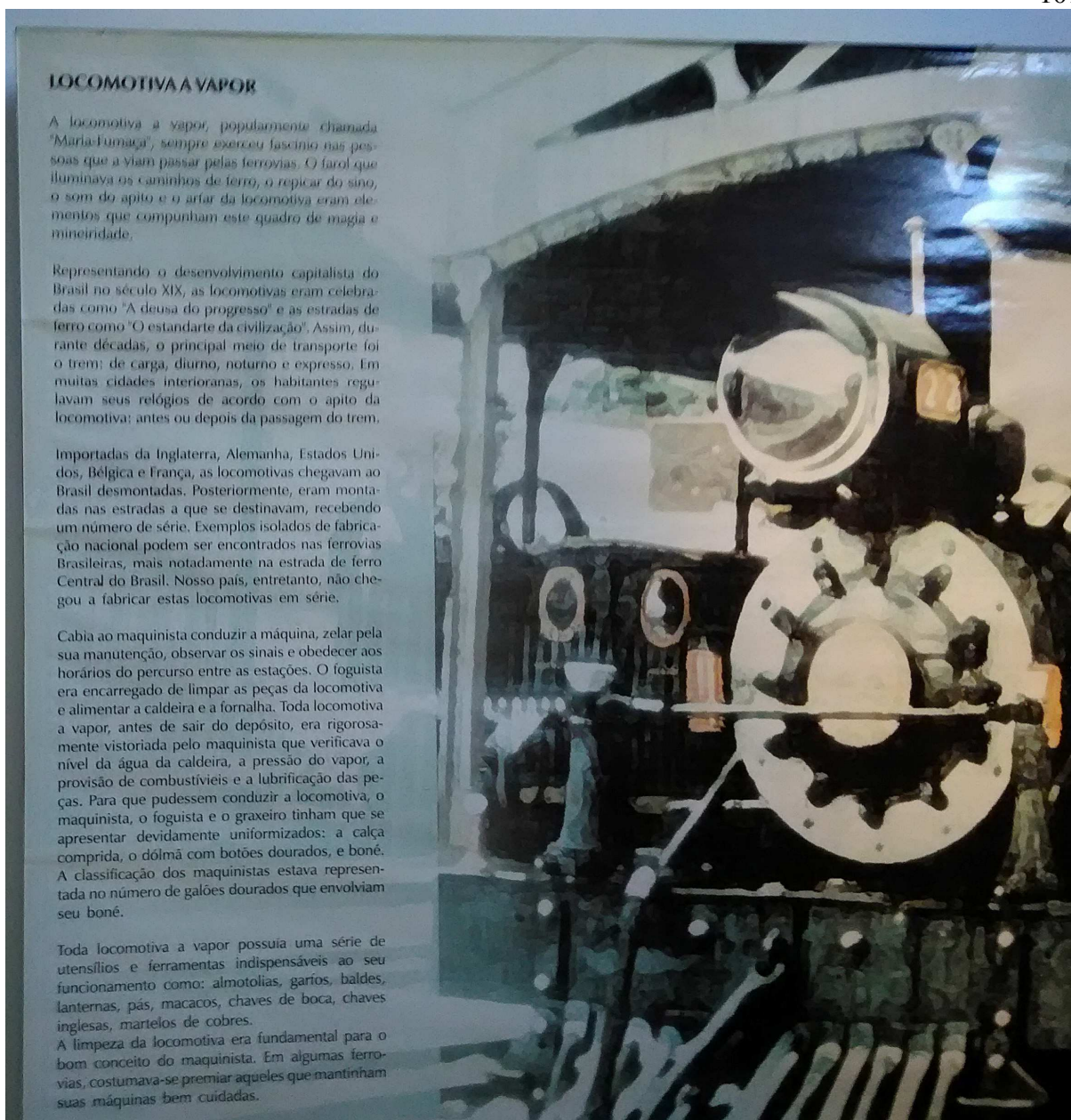


Foto: Rojane de Souza. 28/07/2018. Fonte: Acervo do autor.

O texto do painel que está na Figura 13 fala das funções que maquinista, foguista e graxeiro exerciam na manutenção das locomotivas e de como eram vestidos para a realização dos seus afazeres. Temos aí no painel descrições de profissões que não existem na ferrovia atualmente como o foguista e de saberes que fazia parte do cotidiano dos trabalhadores ferroviários dessa época. Portanto, profissões como a de maquinista e graxeiro ainda existem, mas os saberes são outros agora, são outras tecnologias.

A locomotiva a vapor é um veículo que tem a propulsão provocada por um motor a vapor que se compõe de três partes principais: a caldeira, que produz o vapor usando a energia do combustível (carvão, lenha, e posteriormente, óleo); a máquina térmica, que transforma a

energia do vapor em trabalho mecânico e a carroçaria, que carrega a construção. O vagão-reboque de uma locomotiva a vapor transporta o combustível e a água necessários para a alimentação da máquina²³⁹.

O Museu Ferroviário de Juiz de Fora não relata sobre o desenvolvimento das locomotivas. Com isso, a evolução da tecnologia não aparece na narrativa do Museu. A trajetória das modificações das locomotivas são testemunhas das camadas de tempo. Essa transformação das máquinas são resultados das novas exigências que a sociedade coloca.

Com o passar do tempo, a locomotiva a vapor foi substituída pela locomotiva elétrica e a diesel, que provaram ser mais potentes e mais econômicas. O inventor escocês Robert Davidson já havia construído a primeira locomotiva com um sistema de força elétrica em 1842. Em 31 de maio de 1879, Werner von Siemens desenvolveu a primeira locomotiva elétrica com um cavalo-vapor de 3, apresentada na Exposição Mundial de Berlim. A primeira linha ferroviária elétrica foi finalmente inaugurada entre Baltimore e Ohio, nos Estados Unidos em 1894²⁴⁰.

Nos anos finais do século XIX, Rudolf Diesel inventou o motor de injeção a diesel e com ele novas locomotivas foram desenvolvidas. Também foram criadas locomotivas que utilizavam os dois conceitos (elétrico e diesel), sendo por isso bastante versáteis. Tais máquinas começaram a conquistar o espaço das locomotivas a vapor²⁴¹.

Em 1908, o italiano Giuseppe Belluzzo construiu a primeira locomotiva movida a turbinas de vapor. Na Itália, Belluzzo projetou várias locomotivas experimentais com este tipo de turbina. Nenhuma delas foi testada em linhas ferroviárias principais. O seu primeiro experimento foi uma pequena locomotiva com quatro rodas, cada uma equipada com sua própria pequena turbina. O movimento inverso era realizado alimentando vapor nas turbinas através de uma entrada virada para trás. As turbinas a vapor eram projetadas para girar em apenas uma direção, tornando esse método muito ineficiente²⁴².

A locomotiva com turbina a vapor é uma locomotiva na qual a energia do vapor de

239 COELHO, E. J. de J. **Locomotivas Articuladas**: as gigantes da era do vapor no Brasil. Rio de Janeiro: Memória do Trem, 2003; WOLFF, H. Como funciona a locomotiva a vapor. Artigo publicado inicialmente na revista *Esporte Modelismo*, em 1985, e revisado pelo autor, em 1993, para o Centro-Oeste. Versão Online publicada em 19/11/2017. Disponível em: <http://vfco.brazilia.jor.br/locos/funcionamento.Locomotiva.Vapor.shtml?fbclid=IwAR2opum-mkZicVvi2kz3izLIPhcF4tVAEEzsPtyc9af1A_3ETekN6peHfoo>. Acesso em: 08/08/2019.

240 **A origem dos trens**. Disponível em: <<https://aorigemdascosas.wordpress.com/2009/07/20/a-origem-dos-trens/>>. Acesso em: 08/08/2019; COULLS, A. **Op. Cit.**, p. 14-15.

241 **História do Trem**. Disponível em: <<https://www.historiadetudo.com/trem>>. Acesso em: 08/08/2019.

242 **Locomotiva com turbina a vapor**. Disponível em: <<http://www.pradotrens.com.br/locomotiva-com-turbina-a-vapor/>>. Acesso em: 08/08/2019.

água pressurizado é transmitida para as rodas por meio de uma turbina a vapor. Numerosas experiências com este tipo de locomotiva foram feitas, como na Suécia, na França, na Alemanha, na Grã-Bretanha, nos Estados Unidos e na Argentina, a maioria sem sucesso. Na década de 1930, esse tipo de locomotiva era visto como uma forma de revitalizar a energia a vapor e desafiar as locomotivas a diesel que estavam sendo introduzidas. A tração era feita diretamente, ou através de engrenagens, ou usando sistemas híbridos vapor-elétricos²⁴³.

Mais recentemente foram desenvolvidas também locomotivas com turbinas a gás. Com essas turbinas os trens conseguem alcançar alta velocidade, capazes de atingir os 300, 400 ou mais quilômetros por hora. A França foi a maior impulsionadora deste tipo de trem, com o seu TGV “**Train Grand Vitesse**”: em 23 de Setembro de 1981 foi inaugurado o primeiro trecho da linha Paris-Lyon e em 3 de Março de 2007 um TGV passou a atingir os 574,8 km por hora na nova linha Paris-Estrasburgo, batendo o antigo recorde de velocidade ferroviário que era de 515 km por hora. Em 1993 foi inaugurada a linha que une Paris à Bélgica, Holanda, Alemanha e Inglaterra através do Túnel da Mancha²⁴⁴.

Todavia, embora a França continue sendo a maior impulsionadora dos trens de alta velocidade, não foi pioneira nesse sentido. Em 1964, os japoneses inauguraram a sua primeira linha de alta velocidade, ligando Tóquio à Osaka com as famosas locomotivas **Shinkansen**, que andavam a 210 km por hora. O trem de levitação magnética, mais conhecido por **Maglev**, faz parte das últimas novidades na tecnologia ferroviária, embora a primeira patente desse modelo tenha sido registrada ainda em 1969²⁴⁵.

Santos coloca como um dos fatores marcantes para a construção de ferrovias o atendimento também ao transporte de passageiros, já que eram, desde o final do XVII, na Grã-Bretanha, utilizadas nas minas de carvão, com tração animal. A utilização de força motriz artificial, mais exatamente a que empregava o vapor como fonte de movimento foi um marco para a história da ferrovia. Para Welber Santos, o aperfeiçoamento em motores a vapor por James Watt²⁴⁶ influenciou para que mecânicos como Richard Trevithick e, principalmente, George Stephenson, elaborassem seus projetos e também forneceu as condições técnicas para

243 **Ibidem.**

244 **História do Trem.** Disponível em: <<https://www.historiadetudo.com/trem>>. Acesso em: 08/08/2019.

245 **Ibidem.**

246 James Watt foi construtor de instrumentos científicos, destacou-se pelos melhoramentos que introduziu no motor a vapor, que se constituíram num passo fundamental para a Revolução Industrial. Nasceu em 19 de janeiro de 1736 em Greenock, na Grã-Bretanha. Watt viveu de 1736 a 1819 e em sua homenagem, devido a suas contribuições científicas, a unidade de potência do “**International System of Units**” (SI) recebeu o seu nome. Ver em: Carnegie, A. (May, 1905). **James Watt**. New York: Doubleday, Page and Company. Disponível em: <<http://www.history.rochester.edu/steam/carnegie/>>. Acesso em: 08/08/2019.

a ampliação do uso de tal meio de transporte no mundo²⁴⁷.

A ferrovia não foi a única tecnologia para promover o processo do imperialismo europeu no mundo. O navio a vapor no transporte marítimo, o telégrafo na comunicação e novos medicamentos na medicina, entre outros, também desempenharam papéis importantes para isso. Portanto, a ferrovia, muitas vezes, transformou a maneira em que uma potência imperial explorava os recursos de uma colônia, como por exemplo, abrindo o interior para o desenvolvimento econômico ligado aos grandes centros comerciais do mundo²⁴⁸.

Mesmo os países que não estavam ligados ao domínio direto da Europa (América Latina, o Império Otomano, China, Japão e Tailândia), acabaram tendo em graus variados a dominação econômica e política das potências ocidentais. Pode-se verificar isso no seguinte trecho:

The projection of the trans-Siberian railway to the Pacific, for instance, combined with that of the Berlin-Constantinople line to Baghdad, led the European powers to partition the Chinese and Ottoman empires in terms of exclusive railways rights. Imperial strategy in Asia was directly connected with the military, political, and economic balance of power in Europe²⁴⁹.

Desta maneira, a influência do sistema ferroviário não foi sentida apenas nos países que se industrializaram primeiro. No texto **Railways As World Heritage Sites**, do ICOMOS, podemos ler o seguinte:

The railways' influence was not only felt in those countries that industrialized first. By the 1850s the cutting edge had spread well beyond Europe and even the USA. Railway construction began in the colonies of the European powers and the South American republics, with the first lines opening in Brazil and Chile (1852), Argentina (1857), India (1853), Java (1864), and Australia (1854). The Canadian Grand Trunk Railway, started in 1852 and intended to link the Atlantic seaboard with the Great Lakes, was at the time the longest railway planned in the world. Its promoters combined politics and economics in their reckoning: the line was built with the combined intention of binding the eastern Canadian provinces together economically and of reducing the influence of the USA. The construction of the Trans-Siberian Railway at the

247 SANTOS, W. L. dos. O Complexo Ferroviário de São João del-Rei entre a ABPF, o PRESERFE e o IPHAN. **VI Colóquio Latino Americano sobre Recuperação e Preservação do Patrimônio Industrial**. 2012. p. 1. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/VI_coloquio_t6_complexo_ferroviano.pdf>. Acesso em: 08/07/2019.

248 COULLS, A. **Op. Cit.**, p. 2-3.

249 **Ibidem**, p. 3. Tradução: A projeção da ferrovia transiberiana para o Pacífico, por exemplo, combinada com a da linha Berlim-Constantinopla até Bagdá, levou as potências européias a dividir os impérios chinês e otomano em termos de direitos exclusivos às ferrovias. A estratégia imperial na Ásia estava diretamente ligada ao equilíbrio militar, político e econômico do poder na Europa.

end of the 19th century provided a similar national link for Russia. By 1907, there were 168,000 miles (268,800km) of railway outside Europe and the USA, built at a cost of nearly GB£1.5 billion²⁵⁰.

Assim, a ferrovia foi uma forma dominante de transporte terrestre no século XIX e no início do XX, contribuindo para o crescimento econômico de diversos países e regiões da Europa, América e Ásia. Conforme foi visto, a influência da ferrovia também foi sentida nos países industrializados posteriormente, como é o caso brasileiro.

2.2 - O impacto da ferrovia promovido no Brasil

De acordo com Raquel B. da Silva, a chegada da ferrovia no Brasil proporcionou a consolidação de rotas de comércio, o dinamismo do transporte de mercadorias visando o abastecimento interno e a exportação da produção, com destaque para os produtos agropecuários, além de oferecer a comunicação mais rápida e eficiente, transportando e conectando pessoas e modos de vida diferentes. A ferrovia também favoreceu maior integração e controle do território, ao penetrar em áreas de difícil acesso. Assim, impôs e possibilitou novo ordenamento espacial na conformação urbana, promovendo profundos impactos na sociedade e nas paisagens²⁵¹.

A respeito do impacto promovido, Telles afirma que:

O impacto social das estradas de ferro não foi menos importante do que o econômico e se fez sentir em vários aspectos: a facilidade de transportes, que criou o hábito de viajar e terminou com o isolamento social e cultural de muitos pequenos núcleos de população; o abandono a que foram relegados os

250 **Ibidem**, p. 2. Tradução: A influência das ferrovias não foi sentida apenas nos países que se industrializaram primeiro. Na década de 1850, a vanguarda havia se espalhado além da Europa e até dos EUA. A construção de ferrovias começou nas colônias das potências européias e nas repúblicas da América do Sul, com as primeiras linhas sendo abertas no Brasil e Chile (1852), Argentina (1857), Índia (1853), Java (1864) e Austrália (1854). A Canadian Grand Trunk Railway, iniciada em 1852 e destinada a ligar a costa atlântica aos Grandes Lagos, era na época a maior ferrovia planejada no mundo. Seus promotores combinaram política e economia em seus acordos: a linha foi construída com a intenção combinada de unir as províncias do leste do Canadá economicamente e de reduzir a influência dos EUA. A construção da Ferrovia Transiberiana no final do século XIX forneceu um elo nacional semelhante para a Rússia. Em 1907, havia 168.000 milhas (268.800 km) de ferrovia fora da Europa e dos EUA, construídos a um custo de quase GB £ 1,5 bilhão.

251 SILVA, Raquel Barbosa da. **Op. Cit.**, p. 2. Para Angelica Moreira Costa, “Até o ciclo do ouro, no final do século XVII, o nível de atividade econômica no Brasil era bastante primário. No ciclo do café, que se inicia na segunda metade do século XVII, houve uma maior interiorização das atividades. O transporte de tração animal e o fluvial eram suficientes para atender a demanda existente” até então. COSTA, A. M. **Op. Cit.**, p. 26.

antigos caminhos e as povoações que ficaram ao largo das novas estradas; a valorização do trabalho livre, das chamadas artes mecânicas e da própria profissão do engenheiro; e finalmente, o choque de civilizações, entre o pessoal pacato e atrasado do interior e os engenheiros e técnicos, muitos dos quais estrangeiros, que invadiram esse interior para construir as estradas²⁵².

Para Gilmar Arruda, a ferrovia está intimamente ligada à ideia de progresso, conforme podemos ler no trecho a seguir:

A ferrovia tornou a ideia de progresso e a sensação de velocidade inerentes ao novo mundo que se abria em objetos palpáveis. As distâncias diminuía, as mercadorias e as pessoas chegavam mais rápido e com mais segurança aos seus destinos. A ferrovia carregaria para sempre a ideia de progresso por onde ela passasse. Passou a ser o símbolo do desenvolvimento capitalista do mundo contemporâneo, até pelo menos os anos 30, quando foi substituída por outro invento ainda mais “diabólico” e rápido, o automóvel²⁵³.

Na inserção da logística ferroviária, foram instaladas infraestruturas ao longo das vias, com tipos arquitetônicos, materiais e práticas construtivas inovadoras para a época, que transformaram as paisagens locais. Neste seguimento, a ferrovia proporcionou construções de estações, oficinas de manutenção, vilas ferroviárias, depósitos de locomotivas e vagões, armazéns de mercadoria, trilhos, pontes, viadutos e túneis entre outras edificações. Assim, o sistema ferroviário trouxe profundos reflexos na economia, na arquitetura, na engenharia, na cultura, nas relações sociais, na qualidade de vida da população e na política no país²⁵⁴.

O incentivo para a implantação da ferrovia no Brasil iniciou-se em 31 de outubro de 1835, com a sanção do Decreto nº 101, pelo Regente Diogo Antônio Feijó. A aprovação da Estrada de Ferro Mauá, se deu pelo Decreto nº 1.101, de 29 de dezembro de 1852, sendo contratado para a elaboração do estudo e projeto o engenheiro inglês William Bragge. A inauguração do primeiro trecho de linha de ferro no Brasil aconteceu em 30 de abril de 1854 com a Estrada de Ferro Petrópolis, ligando Porto Mauá à Fragoso, no Rio de Janeiro, com 14,5 km de extensão e bitola de 1,676 m. A chegada da linha à Petrópolis ocorreu somente em 1886²⁵⁵.

A Baroneza foi a primeira locomotiva a vapor no Brasil (Figura 14). Ela foi fabricada em 1852, na cidade de Manchester, na Inglaterra. Circulou pela primeira vez em 30 de abril

252 TELLES, P. C. da S. **História da Engenharia no Brasil**. Rio de Janeiro: Notícia e Cia, 2011. p. 54.

253 ARRUDA, G. **Cidades e sertões**: entre a história e a memória. Tese (Doutorado). Unesp, Bauru. 1997.

254 SILVA, R. B. da. **Op. Cit.**, p. 3.

255 **Ibidem**. p. 32-33; NIZZOLA, L. J. & CARNEIRO, F. G. **Manual Técnico do Patrimônio Ferroviário**. CTPF, DEPAM, IPHAN. p. 16.

de 1854, quando foi inaugurada a E. F. Petrópolis, fundada por Irineu Evangelista de Souza (1813-1889), mais tarde Visconde e Barão de Mauá²⁵⁶. A locomotiva recebeu o nome de “Baroneza” em homenagem à esposa do barão, D. Maria Joaquina Machado de Souza. A locomotiva foi transformada em monumento cultural pela Diretoria do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (DPHAN, hoje IPHAN) em 1954²⁵⁷.

No Brasil, as locomotivas a vapor eram chamadas popularmente como “Maria Fumaça”, em virtude da densa nuvem de vapor e fumaça expelida pelas chaminés, produzidas quando estas máquinas entravam em movimento²⁵⁸. Na Figura 14, nota-se a nuvem de vapor e fumaça exalada pela locomotiva Baroneza.

Figura 14 - Grupo de ferroviários posa ao lado da Baroneza, em foto da década de 1920.



Fonte: <http://portalclubedeengenharia.org.br/2018/10/04/o-museu-ferroviario-nacional-barao-de-maua/>. Acesso em: 08/08/2019.

A respeito da Estrada de Ferro Mauá, Brito afirma que foi muito criticada por não ligar centros de produção e de consumo sendo para o autor um fato singular na história da ferrovia do país, visto que os objetivos das linhas eram interligar os centros de produção agrícola e de

256 A empresa do Barão de Mauá “era constituída inicialmente por três locomotivas, dentre elas a ‘Baroneza’, fabricadas em Manchester (Inglaterra). A composição compreendia locomotiva, três carros de passageiros e um de bagagem e o percurso era feito em vinte e cinco minutos, percorridos numa média de 35 km/h. Tratava-se de um trecho de difícil acesso e baixa lucratividade econômica, a E. F. Mauá não se manteve financeiramente, se transformando em E. F. D. Pedro II e, posteriormente, na E. F. Central do Brasil em 1855. Mais tarde, a E. F. Mauá foi absorvida pela companhia **Leopoldina Railway**”. CARMO, M. E. do. **Op. Cit.**, p. 27.

257 CARMO, M. E. do. **Op. Cit.**, p. 27.

258 FREYRE, G. **Nôvo mundo nos trópicos**. 1. ed. São Paulo, Companhia Editora Nacional, 1971. (Brasiliana, 348). p. 197.

mineração diretamente aos portos²⁵⁹. Neste sentido, Telles argumenta que não foi comercialmente bem sucedida, mesmo após o prolongamento até Petrópolis²⁶⁰. Eduardo G. David afirma que a importância da Estrada de Ferro Mauá “(...) reside no pioneirismo. Não representava uma ferrovia de integração nacional e alguns historiadores atribuíram-lhe objetivos políticos”²⁶¹.

No texto, **Histórico das Ferrovias no Brasil**, no portal da Associação de Engenheiros Ferroviários, podemos ler o seguinte:

Na época, (da implantação do sistema ferroviário no Brasil) as dificuldades eram enormes para a construção de ferrovias em nosso país. Os custos de construção se somavam à aqueles que viam na ferrovia uma poderosa concorrente: as tropas de mulas, os transportes fluviais, as carruagens, não poderiam competir com a ferrovia. Vozes se levantavam contra as ferrovias que nem ainda tinham se instaladas em nosso país. Viam-se figuras de projeção política levantarem-se com argumentos sem conhecimento algum sobre os assuntos. Disse um representante que o trem é de ferro e logo ficará enferrujado, além de transportar tudo em um dia e logo ficará ocioso os outros 29 dias no mês. Outro argumentava que a locomotiva a vapor, a besta do inferno, lançando fumaça, fogo e vapor, enlouqueceria os animais com seu ruído e barulhos, além de que nenhum ser humano resistiria sem conseguir respirar por algum tempo, na “incrível” velocidade de quase 50 km por hora! Ignorando tudo isto, nosso grande empreendedor Irineu Evangelista de Souza, com recursos próprios e um empréstimo levantado junto a bancos ingleses construiu sua ferrovia e, em 30 de abril de 1854, o Brasil ouviu o primeiro apito de uma locomotiva! Era inaugurada a primeira estrada de ferro do Brasil (...) ²⁶².

O discurso acima apresenta as vozes dissonantes que foram levantadas às vésperas da implantação do sistema ferroviário no Brasil. Apesar do discurso ufanista do texto, percebemos que a chegada da ferrovia não foi uma unanimidade e que trouxe vários conflitos de interesses. A chegada de algo novo, de algo desconhecido, no caso os trens no Brasil, gerou descontentamentos para alguns setores da sociedade que tinha domínio sobre determinadas áreas e serviços. Posteriormente, o transporte ferroviário criou novos atores e novos segmentos da sociedade que passariam a ter poder. Desta forma, vemos que a ferrovia alterou as tramas do poder político, econômico, social e cultural.

259 BRITO, N. **Meio século de estradas de ferro**. Rio de Janeiro: Livraria São José. 1961. p. 54-55.

260 TELLES, P. C. da S. **História da Engenharia no Brasil**. Rio de Janeiro: Livros Técnicos e Científicos, 1984. p. 193.

261 DAVID, E. G. **127 anos de ferrovia**. Juiz de Fora: Associação de Engenheiros da Estrada de Ferro Central do Brasil, 1985. p. 8.

262 AENFER - Órgão de Divulgação da Associação de Engenheiros Ferroviários. **Histórico das Ferrovias no Brasil**. Disponível em: <<http://www.ferrovias.com.br/portal/as-ferrovias-em-juiz-de-fora/>>. Acesso em: 13/04/2020.

O Museu Ferroviário de Juiz de Fora traz um painel de parede na sala História da Ferrovia, dedicado à memória do Barão de Mauá (Figura 15). Nessa narrativa a figura de Mauá aparece como um personagem que teve o privilégio de ser o pioneiro da ferrovia no Brasil. Conforme vimos no parágrafo anterior, a chegada das ferrovias trouxe vários conflitos. O discurso do Museu não relembra isso. No final da citação que trouxemos do texto **Histórico das Ferrovias no Brasil**, Mauá aparece como um personagem heróico, lutando contra as adversidades, contra as mentes atrasadas e contra a falta de recursos técnicos e financeiros. O MFJF se alinha a essa narrativa de grandes feitos do Barão de Mauá.

No painel da figura 15 aparece a fotografia do Barão de Mauá com uma grande imponência. Percebe-se que é a maior figura do painel. Esse recurso visual não acontece por acaso. O tamanho da fotografia e o espaço que ocupa no painel são exatamente para passar a mensagem de que o personagem que tem mais peso nessa memória é o Barão. Ele é colocado como o protagonista. Logo abaixo da figura do Barão de Mauá tem-se uma foto da locomotiva “Baroneza” que recebeu esse nome em homenagem à esposa do barão, no qual a foto dela está ao lado da locomotiva.

Figura 15 - Painel de parede sobre Mauá na sala temática História da Ferrovia, no MFJF.

A Era Mauá



MAUÁ

Coube a Irineu Evangelista de Souza, Barão de Mauá, o privilégio de ter sido pioneiro na implantação das vias férreas do Brasil. Pela Lei nº 987, de 12 de junho de 1852, já havia obtido uma concessão de privilégio de 10 anos, para uma empresa denominada Imperial Companhia de Navegação a Vapor e Estrada de Petrópolis. Era uma linha de navegação entre o Cais Pharoux e o Porto Mauá, no fundo da baía do Rio de Janeiro, onde seria construída a estação inicial da ferrovia que ligaria o Rio de Janeiro à Raiz da Serra de Petrópolis. Essa estrada de ferro foi inaugurada a 30 de abril de 1854 e, nela, andou "A Baroneza", primeira locomotiva a trafegar no Brasil, assim denominada em homenagem à esposa do seu construtor.

Mais tarde, Mauá apoiou financeiramente a Estrada de Ferro D. Pedro II, além de participar direta ou indiretamente da construção das cinco primeiras ferrovias inauguradas no Brasil.



Maria Joaquina Machado de Souza, Baronesa de Mauá



"A Baronesa", a primeira locomotiva a vapor a trafegar no Brasil. É um modelo 2-2-2, inglesa, fabricada por William Fairbairn, em 1852. Encontrada, hoje, em exposição no Museu da Engenharia de Delfino, Rio de Janeiro.

BRASIL - EXPANSÃO ECONÔMICA

No Brasil, as ferrovias de capital britânico tiveram papel importante, tanto econômico e político, quanto social. No período imperial da segunda metade do século XIX, e nos primeiros anos da República, foram várias as transformações surgidas no plano das comunicações do país, causadas pela expansão da economia cafeeira, pelo aumento populacional, florescimento de centros urbanos, chegada de imigrantes estrangeiros, aparecimento do trabalho livre, em contrapartida ao trabalho escravo, e ampliação do mercado exterior.

Com a época áurea do café, o Rio de Janeiro torna-se a sede da Corte, o centro do império econômico. As mudanças atingiram também as províncias, surgindo no país o Código Comercial, o telégrafo elétrico, o calçamento, os esgotos e a iluminação a gás. Esse desenvolvimento criou condições favoráveis para investimentos de capitais externos, principalmente britânicos, pois a Grã-Bretanha estava em plena expansão e dominava o mercado internacional, especialmente o da América do Sul, possuindo tradição de um século de atividades industriais e grande conhecimento da indústria ferramenteira.



D. Pedro II, o grande incentivador das ferrovias no Brasil

Foto: Rojane de Souza. 28/07/2018. Fonte: Acervo do autor.

Na parte de baixo do painel há o discurso sobre o papel que a ferrovia desempenhou para a economia do Brasil, sobre a abertura do Império para o capital e o mercado inglês.

Deve-se observar que o Museu destaca o investimento dos capitais externos, especialmente o britânico, para a primazia da importação dos equipamentos ferroviários, como locomotivas, vagões, carros, trilhos e diversos equipamentos que levava os empresários brasileiros a adquirir estes materiais com o financiamento de bancos ingleses com o aval do Governo Imperial do Brasil.

Esse painel é dedicado à narrativa da “era ferroviária” no Brasil, que se integra num processo que já estava em curso em diversos países do mundo, num ideal onde as ferrovias eram apresentadas também como o principal recurso para ligar os grandes centros aos interiores para transpor longas distâncias e alavancar o desenvolvimento econômico. O painel não trouxe a totalidade dos impactos que a ferrovia causou no território brasileiro. Por exemplo, a Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (NOB), criada em 1905, foi idealizada para ser o trecho brasileiro de uma estrada que deveria ligar o Pacífico ao Atlântico, passando pelo Chile, Bolívia, sul do Mato Grosso e chegando até a cidade de Bauru (SP), de onde seguiria para o litoral brasileiro. Portanto não se concretizou essa integração. O trecho paulista teve mais sorte que os demais por causa da sua utilização constante devido à produção do café. A cidade de Bauru tornou-se estratégica nos anos seguintes da instalação da NOB, recebendo também as companhias Sorocabana, em 1906, e a Paulista, em 1910. A construção da Noroeste do Brasil envolveu “confrontos com indígenas, surtos de malária e operários trabalhando em condições paupérrimas”²⁶³. Como a narrativa do painel trata-se da memória do Barão de Mauá e seus grandes feitos e da exaltação da “era ferroviária”, as condições de exploração e dominação sobre os trabalhadores foram silenciadas. Buscou-se construir uma narrativa de epopeia.

Na formação do sistema ferroviário brasileiro houve diferentes vínculos trabalhistas adotados para a mão-de-obra nas construções das linhas férreas. Alguns modelos de vínculo empregatício remontavam ao período da escravidão e, outros vínculos que absorveram a mão-de-obra dos imigrantes²⁶⁴. Embora o emprego de mão-de-obra nas ferrovias fosse de contratos com homens livres, havendo uma mudança nas relações de trabalho como o trabalho assalariado, houve a manutenção de condição precária para os trabalhadores, especialmente os braços²⁶⁵.

263 CHIOZZINI, D. Resenha. Mulheres, trens e trilhos. **Patrimônio - Revista Eletrônica do Iphan**. IPHAN. Disponível em: <<http://www.labjor.unicamp.br/patrimonio/materia.php?id=173>>. Acesso em: 13/04/2020.

264 PAULA, D. A. de. **Fim de linha**: a extinção de ramais da Estrada de Ferro Leopoldina. Tese (Doutorado em História). Niterói Universidade Federal Fluminense, 2000. p. 56.

265 O trabalho braçal é aquele em que a pessoa utiliza o próprio corpo fazendo esforço físico para realizar

No início da implantação das estradas de ferro no Brasil os profissionais contratados (engenheiros, feitores de turma, mestres de obras e operários especializados), o material rodante e de construção eram de origem inglesa²⁶⁶. Os profissionais ingleses eram responsáveis por toda a construção, desde a elaboração dos projetos até a construção das linhas e obras adjacentes. Já os engenheiros brasileiros acompanhavam as obras²⁶⁷. Helio Suêvo Rodriguez destaca que: “A tecnologia ferroviária inglesa era vendida como patente de invenção, e seu preço continha o chamado ‘serviço de engenharia’, parcela avultada do orçamento”²⁶⁸.

Segundo Telles:

É interessante observar que a influência estrangeira nas nossas estradas de ferro foi a princípio inteiramente inglesa a participação norte-americana, que chegou a ser muito grande, só teve início depois de 1860, e principalmente devido aos engenheiros contratados pela E. F. D. Pedro II. A influência de outras nacionalidades foi muito pouca, apesar da cultura em geral e do ensino da engenharia serem inteiramente dominados pelo espírito francês, até há bem pouco tempo²⁶⁹.

Telles considera que no início da implantação das ferrovias havia “(...) poucas estradas de rodagem propriamente ditas, sendo a maior parte picadas abertas pelas florestas, sem preparo de leito. Na maior parte do país, passou-se direto dos caminhos de tropas para as estradas de ferro”²⁷⁰. Uma das estradas de rodagem era a União Indústria que ligava Petrópolis a Juiz de Fora e foi inaugurada em 1861.

Em 9 de maio de 1852, foram aprovados os estatutos da Companhia Estrada de Ferro

uma determinada tarefa. Disponível em: <<http://www.dicionarioinformal.com.br/trabalhobracal/>>. Acesso em: 19/08/2020.

266 É interessante destacar que Raquel B. da Silva baseada no estudo de Luciana Martins Arruda afirma que a legislação da época tinha ainda como cláusula a proibição do emprego de mão-de-obra escrava na construção e custeio das ferrovias, sendo assim contratados homens livres. Mas vale ressaltar que mesmo havendo uma mudança nas relações de trabalho Arruda menciona que algumas ferrovias foram financiadas por cafeicultores que empregavam mão-de-obra escrava. SILVA, R. B. da. **Op. Cit.**, p. 34.

267 SILVA, R. B. da. **Op. Cit.**, p. 33.

268 RODRIGUEZ, H. S. **A formação das estradas de ferro no Rio de Janeiro: o resgate da sua memória.** Rio de Janeiro: Memória do Trem, 2004. p. 20. De acordo com Mônica E. do Carmo “(...) a tecnologia, o maquinário, a matéria-prima e o combustível eram originários de outros países além da Inglaterra, como a França e os Estados Unidos. Cabia às oficinas nacionais fazerem a manutenção e a montagem de vagões”. CARMO, M. E. do. **Op. Cit.**, p. 28.

269 TELLES, P. C. da S. **História da Engenharia no Brasil.** Rio de Janeiro: Livros Técnicos e Científicos, 1984. p. 189.

270 **Ibidem**, p. 183. Segundo Mônica E. do Carmo, “Anteriormente a existência da ferrovia no Brasil, o transporte de mercadorias era feito precariamente em estradas de terra, pelos tropeiros, através da utilização de animais (os muares, os carros de boi e os cavalos) que escoavam a produção até os portos para a navegação de cabotagem ou exportação”. CARMO, M. E. do. **Op. Cit.**, p. 27.

D. Pedro II, pelo Decreto 1.599. Assim ficou estabelecido que as linhas férreas deveriam transpor a Serra do Mar e se dividir em dois ramais, um em direção ao povoado de Cachoeira, em São Paulo, e outro em direção a Porto Novo do Cunha, em Minas Gerais²⁷¹.

O painel Estrada de Ferro D. Pedro II, no Museu Ferroviário de Juiz de Fora, destaca que essa ferrovia foi implantada como uma obra para integração nacional (Figura 16). O projeto previa um percurso de integração das principais províncias brasileiras, ligando o Rio de Janeiro a Minas e São Paulo. Entretanto, a ferrovia serviu para fazer o escoamento da produção de café para a exportação. O que houve foi uma integração entre as zonas cafeeicultoras.

O governo imperial contratou o empresário inglês Edward Price para construir a primeira seção da linha férrea. O painel não trouxe a informação de que a partir da contratação de um engenheiro norte-americano, com larga experiência em construções de ferrovias nas montanhas em seu país, para os estudos da subida dos trilhos na Serra do Mar, a influência norte-americana se acentua na ferrovia pois o seu material ferroviário, robusto e resistente, se adequou perfeitamente às condições da E. F. D. P. II, principalmente as locomotivas a vapor com potência para vencer as ladeiras inclinadas das serras²⁷².

A figura destacada na narrativa do painel é a de D. Pedro II. Aparece no painel a fotografia do Imperador, a reprodução da sua assinatura e a diligência “Princesa Imperial”. A figura de D. Pedro II é representada como símbolo da modernidade, do progresso. A narrativa que está no Painel “Estrada de Ferro D. Pedro II” também continua na linha de epopeia que foi apresentada no painel “A Era de Mauá”.

Figura 16 - Painel de parede sobre a E. F. D. Pedro II na sala temática História da Ferrovia, no MFJF.

271 RODRIGUEZ, H. S. **Op. Cit.**, p. 20.

272 AENFER - Órgão de Divulgação da Associação de Engenheiros Ferroviários. Histórico das Ferrovias no Brasil. Disponível em: Disponível em: <<http://www.ferrovias.com.br/porta/as-ferrovias-em-juiz-de-fora/>>. Acesso em: 13/04/2020.



Foto: Rojane de Souza. 28/07/2018. Fonte: Acervo do autor.

A expansão ferroviária no período imperial foi caracterizada pelo fato de, além de propiciar a entrada de capital estrangeiro no país, ter o objetivo de incentivar a economia exportadora. Rodrigo G. Acioli aponta que, visando impulsionar a malha ferroviária brasileira, em 24 de setembro de 1873, o Decreto nº 2.450, passou a conceder subvenção quilométrica como alternativa à garantia de juros²⁷³. Procurando atrair investidores, houve a implantação

273 ACIOLI, R. G. **Os mecanismos de financiamento das ferrovias brasileiras**. Dissertação (Mestrado). Programa de Pós-Graduação em Engenharia dos Transportes, COPPE/UFRJ. Rio de Janeiro, 2007. p.15-16.

de um sistema de concessões, que se tornou característico da política de infraestrutura do período imperial, principalmente entre o final do século XIX com os recursos estrangeiros, sobretudo dos ingleses. Acioli atribui ao Decreto nº 2.450, um “surto ferroviário” no país, com prevalência do capital estrangeiro, especialmente o inglês²⁷⁴.

No que diz respeito à expansão da malha ferroviária, Acioli acrescenta que esta ocorreu de forma desordenada, sem planejamento governamental, com traçado, em sua maior parte, inferior a 100 km, distribuídos de acordo com os interesses das áreas econômicas mais importantes²⁷⁵. Sobre esta forma desordenada Telles justifica que “(...) naquela época, a estrada de ferro era o único meio moderno de transporte terrestre e por isso, contrariamente ao que acontece hoje, justificava-se plenamente construir um estrada ou um ramal, mesmo onde o tráfego fosse pequeno e não houvesse perspectivas de aumento”²⁷⁶.

Já sobre a distribuição geográfica, Telles esclarece que

A Província do Rio de Janeiro estava toda entrecortada de estrada de ferro, bem como a Zona da Mata de Minas e toda a região central e nordeste de São Paulo, onde se espraiava a cultura do café. No restante do Brasil, existiam somente algumas estradas isoladas ou formando pequenos leques, a partir dos portos de Belém, Fortaleza, Sobral, Natal, Paraíba (João Pessoa), Recife, Maceió, Salvador, Curitiba, Laguna, Porto Alegre e Rio Grande²⁷⁷.

Na Figura 17 podemos ver a distribuição da ferrovia pelo país nos anos finais do Império. Observa-se que a maior parte das ferrovias é para ligar a capital Rio de Janeiro às províncias de Minas Gerais e São Paulo, que foram concretizadas para fazer o escoamento das produções de produtos agrícolas, principalmente o café, destinados à exportação. Note no mapa que as outras ferrovias também seguem a mesma lógica, que é fazer o escoamento de mercadorias para o litoral.

Figura 17 - Mapa sobre o segundo período da implantação da ferrovia no Brasil: 1871 - 1890.

274 **Ibidem**, p. 17.

275 **Ibidem**, p. 17.

276 TELLES, P. C. da S.. **História da Engenharia no Brasil**. Rio de Janeiro: Notícia e Cia, 2011. p. 77.

277 **Ibidem**, p. 111.



Expansão nos portos de Santos, Rio de Janeiro e Recife. Novas linhas em Minas Gerais, Espírito Santo, Alagoas, Ceará, Rio Grande do Norte, Paraíba, Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul. Fonte: IBGE. I centenário das ferrovias brasileiras. Rio de Janeiro, 1954, p. 4. **Apud** CARMO, M. E. do. **Op. Cit.**, p. 31.

Com o fim do Império, em 1889, o panorama da rede ferroviária era de 66 estradas de ferro em tráfego localizadas em 12 províncias, com 9.587 km de extensão, das quais 1.800 km pertenciam ao Estado. Nesta lista de estradas, Raquel B. da Silva baseada em Schoppa, destaca que

Dentre as maiores constavam a Estrada de Ferro D. Pedro II, a Estrada de Ferro Leopoldina, a Estrada de Ferro Mogiana, a Estrada de Ferro Sorocabana, a Estrada de Ferro de Bahia ao São Francisco e seu prolongamento, a Estrada de Ferro Oeste de Minas, a Estrada de Ferro Central da Bahia, a Estrada de Ferro Itaúna, a Paulista e a Estrada de Ferro São Paulo-Rio de Janeiro, que

juntas somavam 5.290Km, ou seja, 55% das linhas. Destas, 2/3 eram de iniciativa privada e o restante dos estados, tendo por predominância a bitola métrica, seguida da bitola de 1,60m²⁷⁸.

Após a Proclamação da República a malha ferroviária continuou em expansão impulsionada pelo sistema produtivo do país, especialmente da produção de café, que necessitava de infraestrutura para sua distribuição e exportação²⁷⁹.

Luciano F. da Luz considera que a relação entre a economia e a política foi determinante no crescimento da malha ferroviária. Para o autor, “A ferrovia foi aqui inserida, a exemplo do resto do mundo, num momento histórico de expansão das atividades econômicas. Nesse contexto, apesar da aparente neutralidade do Estado, as vias econômicas somente nascem depois de serem vias políticas”²⁸⁰.

De acordo com Telles, no período de 1903 a 1907 foram organizadas as primeiras malhas regionais, com a integração de algumas ferrovias. Neste contexto, foram formadas a **Leopoldina Railway**, abrangendo os estados do Rio de Janeiro, Minas Gerais e Espírito Santo, a **Great Western**, nos estados de Alagoas, Pernambuco, Paraíba e Rio Grande do Norte e a Viação Férrea do Rio Grande do Sul, no estado de mesmo nome²⁸¹.

Segundo Benício D. Guimarães, a primeira ferrovia eletrificada no Brasil foi a Estrada de Ferro do Corcovado, em 1910, com um trecho de 4 km. Posteriormente, a E. F. Morro Velho foi eletrificada em 1914, que possuía a extensão de 8 km, e o Ramal Férreo Campineiro, em 1920, com extensão de 28 km²⁸². Assim, diante da malha no território nacional, a eletrificação acontece em trechos muito pequenos. Já a primeira locomotiva a diesel veio em 1912, quando os trens já estavam atingindo cavalo-vapor de 1.000²⁸³. Logo, percebe-se, que a tecnologia no desenvolvimento de locomotivas e outros aparatos da ferrovia são criados na Europa e nos Estados Unidos, e o Brasil é um consumidor.

Na questão da eletrificação, a construção da primeira usina hidrelétrica da América do Sul fomentando a criação de serviços urbanos foi em Juiz de Fora, fundada em 1888, no qual

278 SILVA, R. B. da. **Op. Cit.**, p. 40.

279 ACIOLI, R. G. **Op. Cit.**, p. 27-28.

280 LUZ, L. F. da. **Os trilhos das áreas urbanas: conflitos, desafios e oportunidades em dez cidades paulistas**. Dissertação (Mestrado). Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas/ USP. São Paulo, 2006. p. 18.

281 TELLES, P. C. da S. **História da Engenharia no Brasil**. Rio de Janeiro: Notícia e Cia, 2011. p. 163.

282 GUIMARÃES, B. D. **Os 50 Anos da Eletrificação dos Subúrbios do Rio de Janeiro - 1937-1987**. Cia. Brasileira de Trens Urbanos (CBTU), 1987. Veja a tabela com as Ferrovias eletrificadas no Brasil durante o período de 1910 a 1954 em: <<http://vfco.brazilia.jor.br/ferrovias/ef/ferrovias-eletrificadas-Brasil.shtml>>. Acesso em: 29/04/2020.

283 **A origem dos trens**. Disponível em: <<https://aorigemdascosas.wordpress.com/2009/07/20/a-origem-dos-trens/>>. Acesso em: 08/08/2019.

a cidade recebeu iluminação elétrica pública, e a partir de 1898, fornecimento de energia para as indústrias. Logicamente, no Brasil não havia estrutura do setor elétrico para alimentação das ferrovias.

No Brasil não havia investimentos no desenvolvimento de novas tecnologias na área ferroviária pois éramos apenas um mercado consumidor. David afirma que a partir da década de 1920, várias ferrovias começaram a ficar deficitárias, com material desgastado e sem reposição. O autor ressalta que “as ferrovias administradas pela União apresentavam déficits devido a políticas tarifárias, falta de investimento na frota e na conservação deficiente da Via Permanente”, somando-se ainda a concorrência do transporte rodoviário²⁸⁴. Acioli acrescenta a esse panorama a decadência econômica, sobretudo com o declínio do comércio do café, a repercussão da Primeira Guerra Mundial (1914-1918), a Grande Depressão (também conhecida como a Crise de 1929), que impactou negativamente as exportações brasileiras, e, por fim, o deslocamento dos centros econômicos²⁸⁵.

Sobre o deslocamento Acioli argumenta que

A importância crescente do mercado interno e a ascensão da indústria como centro dinâmico da economia brasileira fez com que o setor ferroviário fosse progressivamente perdendo a sua participação na movimentação de pessoas e de cargas uma vez que suas malhas foram traçadas seguindo a lógica exportadora e não estavam portanto preparadas para enfrentar a integração de diferentes regiões e a maior mobilidade de matérias-primas e de produtos acabados exigidas pela industrialização crescente²⁸⁶.

De acordo com Aragão *et al*, surge no início do século XX o automóvel, que produz um enorme impacto sobre o desenvolvimento do transporte e de toda a economia e, contribui para a decadência das ferrovias, uma vez que foram destituídas do posto de exclusiva tecnologia moderna e eficiente de transporte terrestre²⁸⁷.

Galvão argumenta que a política de transportes desenvolvida no Brasil na década de 1930 não priorizou o transporte ferroviário. Nesse período foi incentivado um processo de industrialização e concretização da indústria automobilística nacional. Assim, passou-se a usar, gradualmente, o transporte rodoviário em detrimento ao ferroviário e, após a Segunda Guerra Mundial (1939-1945), as rodovias assumiram definitivamente o papel de principal

284 DAVID, E. G. *Op. Cit.*, p. 45.

285 ACIOLI, R. G. *Op. Cit.*, p. 31.

286 *Ibidem*, p. 32.

287 ARAGÃO, J. J. G. de; LIMA NETO, O.; BRASILEIRO, A.; SANTOS, E. M. dos; SENNA, J. M.; ORRICO FILHO, R. D. Transporte no Brasil: que história contar? *Transportes*, Recife, v. 2, n. 9, p. 87-107, 01 jan. 2001.

meio de transporte no Brasil²⁸⁸.

De acordo com Raquel B. da Silva, Schoppa destaca que no período da Segunda Guerra o transporte ferroviário se sobrecarregou e isto ocasionou o desgaste do equipamento e do material rodante que por ventura não foram substituídos devido ao seu elevado custo, haja visto que era quase tudo importado da Europa. Como consequência, após esse período as ferrovias passaram a ser vistas como menos eficientes, entrando em declínio e gradativamente foram cedendo espaço para as rodovias, que exigiam investimentos iniciais menores²⁸⁹.

A respeito desta questão, Santos e Mazzoco afirmam que, a partir de 1946, a política rodoviária foi sendo sedimentada com a:

(...) concessão de maior autonomia ao Departamento de estradas de Rodagem, com a instituição de fundos destinados à abertura e pavimentação de estradas, supridos por taxas cobradas aos consumidores de combustíveis líquidos, e navegação de recursos para manutenção e crescimento do Departamento Nacional de Estradas de Ferro. Em dez anos, a rede de estradas de rodagem federais e estaduais aumentou em 136%, enquanto as estradas de ferro em 5%²⁹⁰.

Segundo Milani, a principal característica do governo de Juscelino Kubitschek (1956-1961) foi o esforço para uma política de desenvolvimento industrial, especialmente o automobilístico. Milani descreve como foram tratados o transporte ferroviário e o rodoviário:

Para a área dos transportes, o plano previa, no setor ferroviário, apenas o reaparelhamento do material rodante e a construção de 3.110 km de novas linhas sobre um total de 37.000 km, enquanto o setor rodoviário seria favorecido com a construção de mais de 13.000 km de estradas sobre um total de 460.000 km, e pavimentação de 5.800 km sobre um total de 23.000 km, no período compreendido entre 1955 a 1960. (...) Contrastando com o setor ferroviário, que apenas passou por melhorias e não por uma expansão de fato, as rodovias cresceram vertiginosamente em extensão e qualidade, principalmente as federais e estaduais²⁹¹.

Na Figura 18 podemos observar como as ferrovias estavam distribuídas pelo Brasil antes da criação da RFFSA. Percebe-se que houve um aumento do número de ferrovias e dos

288 GALVÃO, O. J. de A. Desenvolvimento dos transportes e Integração Regional no Brasil e uma perspectiva Histórica. **Planejamento e Políticas Públicas**, n. 13, jun. 1996.

289 SILVA, R. B. da. **Op. Cit.**, p. 43.

290 SANTOS, C. R. dos; MAZZOCO, M. I. D. Museu aberto da ferrovia: um projeto de Preservação da Memória Ferroviária no Brasil. **Seminário Patrimônio Histórico e Cultural Ferroviário. Discutindo o patrimônio histórico e cultural ferroviário**: anais. Brasília: FINATC, 2007. p. 23.

291 MILANI, R. M. **A Importância do Sistema ferroviário para o desenvolvimento capitalista**: uma análise do caso brasileiro - da Implantação ao avanço industrial dos anos 50, 75. Monografia. Faculdade de Economia - Fundação Armando Alvares Penteado. 2010.

territórios que foram atendidos pelo transporte ferroviário. Entretanto, ainda permaneceu a lógica do atendimento ao escoamento da produção em direção do litoral, para a exportação das mercadorias.

Figura 18 - Quinto e último período: 1931 a 1954. Situação da rede ferroviária brasileira, anteriormente a criação da RFFSA.



Fonte: IBGE. I centenário das ferrovias brasileiras. Rio de Janeiro, 1954, p. 7.
 Apud CARMO, M. E. do. *Op. Cit.*, p. 34.

No ano de 1953, no âmbito do Ministério da Fazenda, a Comissão Mista Brasil-Estados Unidos para o Desenvolvimento Econômico, recomendou a centralização das operações ferroviárias em uma companhia federal. Esta comissão havia sido instituída em 1950, formada por técnicos e economistas dos dois países, a partir de um acordo firmado ente

o governo brasileiro e o Banco Internacional de Reconstrução e Desenvolvimento (BIRD). Pelo Decreto nº 37.131, de 4 de abril de 1955, foi estabelecida a Comissão Especial de Organização da Rede Ferroviária Federal S.A. para o levantamento econômico e financeiro das estradas de ferro administradas pela União. Como resultado dos estudos desta comissão foi criada a Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima (RFFSA), durante o governo de Juscelino Kubitschek, pela Lei nº 3.115, de 16 de março de 1957. Assim, a RFFSA estaria vinculada ao Ministério dos Transportes e passava a administrar as estradas de ferro federais. A RFFSA foi constituída como sociedade de economia mista integrante da administração federal indireta²⁹².

Uma das estradas de ferros incorporadas à RFFSA foi a Estrada de Ferro Central do Brasil, que inicialmente era a Estrada de Ferro Dom Pedro II. O Museu Ferroviário de Juiz de Fora dedica um painel para essa ferrovia, pela sua importância no cenário nacional e especialmente pela sua participação no desenvolvimento da cidade de Juiz de Fora (Figura 19).

Na primeira parte do painel são trazidos os nomes das ferrovias que faziam parte da empresa E. F. C. B. Na segunda parte traz a memória da locomotiva Miss Brasil e do Carro Presidencial Getúlio Vargas. A locomotiva “Zezé Leone” foi construída em 1922 pela **American Locomotive Company**. Esse nome é em homenagem à primeira miss Brasil, eleita em 1923. Seu maquinista Carlos Pereira da Rocha que a conduzia nas viagens entre o Rio e São Paulo deu-lhe esse cognome. Já sobre o Carro Presidencial, Getúlio Vargas o utilizava com grande frequência nas viagens entre o Rio de Janeiro e São Paulo. O trem presidencial era composto por 15 carros.

Na terceira parte do painel há o relato de que a tração a diesel chega ao Brasil na década de 1940. Na E. F. C. B. a primeira locomotiva com essa tração a entrar em serviço foi a “3003”, fabricada pela ALCO. O painel expõe relatos históricos e memorialísticos, traz a memória de uma grande figura (Getúlio Vargas) e de um maquinista.

Figura 19 - Painel de parede sobre a E. F. Central do Brasil na sala temática História da Ferrovia, no MFJF.

292 ACIOLI, R. G. **Op. Cit.**, p. 36-37; NIZZOLA, L. J. & CARNEIRO, F. G. **Op. Cit.**, p. 17; SILVA, Raquel Barbosa da. **Op. Cit.**, p. 43-44.

Estrada de Ferro Central do Brasil

Após a Proclamação da República, a Estrada de Ferro Central do Brasil continuou na esfera federal até 1941 quando sua administração passou para o regime autárquico. Esta situação perdurou até 1957, ocasião em que foi incorporada à Rede Ferroviária Federal. A fase republicana da Estrada de Ferro Central do Brasil é marcada pelas lutas corporativas. Durante suas expansões em direção às terras paulistas e mineiras, integrou as seguintes linhas férreas sob propriedade do Estado ou de particulares, entre as quais a Estrada de Ferro Rio de Janeiro, Estrada de Ferro Valenciana, Estrada de Ferro Comércio Rio das Neves, Estrada de Ferro São-Joaquim, Estrada de Ferro Arandu e Araras, Estrada de Ferro Piracicaba, Estrada de Ferro Itapetininga, Estrada de Ferro Matão, além das Ramais de Maracás e de Campos. Por sua vez, a Estrada de Ferro Itapetininga, que pertencera à Central, foi transferida, logo depois, à Companhia.

A locomotiva Miss Brasil

Entre as mais famosas locomotivas ALCO que circularam nos trilhos da EFEB, destaca-se a "Zéze Letine", em homenagem à primeira Miss Brasil, eleita em 1923. Seu maquinista, Carlos Ferreira da Rocha, que a conduziu nos viagens entre o Rio e São Paulo, ficou bastante afeiçoado e cuidava que sua locomotiva não se desmontasse. Mantinha os metais sempre reluzentes e, quando a máquina não estava circulando, levava os próprios filhos para ajudá-lo no polimento da mesma. Foi construída pela "American Locomotive Company", em 1922, e era utilizada para traçar o rotário "Cruzetas do Sul".



O Carrão Presidencial - Getúlio Vargas

Durante a Revolução de 30, Getúlio Vargas utilizava, com grande frequência, a ferrovia para seus deslocamentos. Da capital paulista, acompanhada a critério de seu movimento, Vargas seguia para o Rio de Janeiro, num trem especial da EFEB. O trem presidencial era composto por 15 carros, sendo o que ocupava o presidente, colocado no último lugar da composição.



Tração diesel chega ao Brasil.

Na década de 40, surgem as locomotivas diesel-elétricas. Na EFEB, a primeira locomotiva desse tipo a entrar em serviço foi a "1023", fabricada pela ALCO, tipo BB, que circulou em 1943.



Foto: Rojane de Souza. 28/07/2018. Fonte: Acervo do autor.

A RFFSA foi criada para “(...) administrar, explorar, conservar, reequipar, ampliar e melhorar o tráfego das estradas de ferro da União a ela incorporadas, cujos trilhos atravessavam o País, servindo as regiões Nordeste, Sudeste, Centro-Oeste e Sul”²⁹³.

Inicialmente foram incorporadas 18 ferrovias, que totalizavam aproximadamente 24.600 km: Estrada de Ferro Madeira-Mamoré, Estrada de Ferro de Bragança, Estrada de

293 DNIT. Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes. **Histórico**. 2009. Disponível em: <<https://189.9.128.64/ferrovias/historico/historico>>. Acesso em: 15/08/2019.

Ferro São Luiz-Teresina, Estrada de Ferro Central do Piauí, Rede de Viação Cearense, Estrada de Ferro Mossoró-Sousa, Estrada de Ferro Sampaio Correia, Rede Ferroviária do Nordeste, Viação Férrea Federal do Leste Brasileiro, Estrada de Ferro Bahia-Minas, Estrada de Ferro Leopoldina, Estrada de Ferro Central do Brasil, Rede Mineira de Viação, Estrada de Ferro de Goiás, Estrada de Ferro Santos a Jundiaí, Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, Rede de Viação Paraná-Santa Catarina, e a Estrada de Ferro Dona Teresa Cristina²⁹⁴.

Posteriormente, a RFFSA incorporou mais quatro empresas: Estrada de Ferro Santa Catarina, Viação Férrea Rio Grande do Sul, Estrada de Ferro de Ilhéus, e a Estrada de Ferro Nazaré²⁹⁵.

A malha ferroviária no país foi reformulada pela RFFSA. Segundo Helio Suêvo Rodriguez, o processo de erradicação de ramais foi marcante na década de 1960, principalmente o transporte de passageiros, menos rentável economicamente, sendo nomeada a Comissão para Extinção dos Ramais Ferroviários Antieconômicos. De acordo com Rodriguez, “Feitos os estudos, tal grupo entendeu por bem que deveriam ser levantados os trilhos em 110 ramais ou ferrovias inteiras, perfazendo o total de 7.680 km de linhas que assim foram erradicadas durante os anos 1960”²⁹⁶.

Portanto, na década de 1960, a situação das ferrovias pouco havia se modificado em relação à década anterior e a malha ferroviária foi gradualmente diminuindo. Paralelamente, o investimento para o transporte rodoviário foi intensificado. O Estado brasileiro decidiu como prioridade as rodovias, alicerçado nos investimentos de empresas multinacionais em fábricas de automóveis e caminhões. Em 1972, já haviam sido desativados mais de sete mil quilômetros de ramais e até mesmo ferrovias inteiras consideradas antieconômicas, dentre as quais a Madeira-Mamoré e a Bahia-Minas²⁹⁷.

Marinheiro destaca que nas décadas de 1970 e 1980, o setor ferroviário aumentou sua participação no transporte de cargas, apesar do investimento ter diminuído²⁹⁸. Já em relação ao transporte urbano de passageiros, nas capitais do país, de acordo com Paradela, as linhas passaram a ser operadas pela Companhia Brasileira de Trens Urbanos (CBTU), que foi criada em 1984. Desta forma, a RFFSA passou a operar exclusivamente com o transporte de

294 SILVA, R. B. da. **Op. Cit.**, p. 44-45.

295 ACIOLI, R. G. **Op. Cit.**, p. 37.

296 RODRIGUEZ, H. S. **Op. Cit.**, p. 174.

297 TELLES, P. C. da S. **História da Engenharia no Brasil**. Rio de Janeiro: Notícia e Cia, 2011. p. 203.

298 MARINHEIRO, M. A. de L. **Análise setorial: o caso da privatização do modal ferroviário brasileiro**. Dissertação (Mestrado). Pós-Graduação em Economia da Faculdade de Ciências e Letras. Araraquara: UNESP. 2012. p. 32-33.

carga²⁹⁹.

Com relação ao processo de erradicação das vias férreas, Dilma Andrade de Paula descreve como era estabelecido o critério adotado pela RFFSA para definir a viabilidade econômica de uma ferrovia, conforme podemos ler neste trecho:

O critério de viabilidade de uma ferrovia, em termos puramente contábeis, era medido pelo volume de carga transportado, assim, para que uma ferrovia pudesse apresentar resultados financeiros favoráveis ela deveria ter, no mínimo, um total de 420 mil t. km/ano. (...) Caso apresentasse índices diferentes dessa base a empresa seria deficitária e caso não houvesse interesses estratégicos, ela seria considerada antieconômica e, portanto, presente na lista da extinção recomendada. Portanto, cálculos de impacto social e da relação custo-benefícios não eram computados. Aparentemente, as desativações eram comandadas por uma inflexível lógica contábil-econômica. Sabemos, no entanto, que as forças econômicas não se desenvolvem num vácuo, elas atendem, sobretudo, a interesses políticos determinados³⁰⁰.

Na estrutura administrativa da RFFSA, em 1976, foram instituídas as Superintendências Regionais (Srs): Divisão Operacional em Recife (SR1), Belo Horizonte (SR2), Rio de Janeiro (SR3), São Paulo (SR4), Curitiba (SR5), Porto Alegre (SR6) e Divisão Operacional de Tubarão. Em 1979, houve o desmembramento da SR1, sendo instituída a Superintendência Regional de Salvador (SR7) e a Divisão Operacional de Campos. No mesmo ano, a sede da SR3 foi transferida para Juiz de Fora. Sobre esta mudança, Raquel B. da Silva acredita “que teve cunho político, haja vista que o estado de Minas Gerais passou a sediar duas superintendências”³⁰¹.

Dez anos depois, em 1989, foram estabelecidos doze Escritórios Regionais, nos mesmos locais das Superintendências Regionais, acrescidos de Fortaleza, Bauru, Campos, São Luis e Tubarão³⁰².

A RFFSA foi incluída no Programa Nacional de Desestatização (PND), que foi criado oficialmente pela Medida Provisória nº 155, de 15 de março de 1990. A privatização das ferrovias, promovida pelo governo federal, foi feita por recomendação do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), que tinha como justificativa promover um ajuste fiscal. Assim, iria diminuir o déficit fiscal do Estado e o endividamento público,

299 PARADELA, C. L. **Desestatização da Rede Ferroviária Federal S/A**. Impactos sobre os recursos humanos da Administração Geral. Escola Brasileira de Administração Pública. 1998. p. 57.

300 PAULA, D. A. de. As ferrovias no Brasil: Análise do processo de erradicação de ramais. In: **II Congresso de História Ferroviária**, Aranjuez. 2001. p. 7. Disponível em: <<http://www.docutren.com/historiaferroviaria/Aranjuez2001/pdf/22.pdf>>. Acesso em: 15/08/2019.

301 SILVA, R. B. da. **Op. Cit.**, p. 49.

302 CARMO, M. E. do. **Op. Cit.**, p. 32-34.

permitindo melhor atuação nas áreas sociais³⁰³.

Acioli afirma que este programa era um dos pilares do pacote econômico estabelecido durante o governo Collor (1990-1992) e que tinha como objetivo o ajuste econômico, prevendo entre outras medidas o corte dos gastos públicos e a redução da máquina estatal, como a diminuição do corpo funcional e a desestatização de empresas públicas. Isso implicou na transferência dos serviços de transporte ferroviário de carga para o setor privado³⁰⁴.

Em 1990, foi criado o PROFAC, que passou a estabelecer convênios com as prefeituras para instalação dos Centros Ferroviários de Cultura (CEFEC's) localizados nos imóveis da RFFSA que estavam desativados. Nestes locais eram desenvolvidas várias atividades como: teatro, biblioteca, cinemateca, entre outras³⁰⁵.

Sérgio Santos Morais ressalta que:

Essa modalidade de convênio acabou por ser adotado pela RFFSA, durante o processo de liquidação da empresa, para solucionar a preservação de alguns de seus bens. Algumas cidades contempladas foram: Além Paraíba, Volta Grande, Barbacena e Santos Dumont, em Minas Gerais, e Itacuruçá, no Rio de Janeiro³⁰⁶.

Em fevereiro de 1998, a FEPASA³⁰⁷ foi incorporada à RFFSA como parte do acordo das negociações da dívida do estado de São Paulo com a União, sendo privatizada em dezembro do mesmo ano, e recebendo a denominação de “Malha Paulista”. Também deixaram de ser controladas pelo governo as operações do metrô e dos trens de subúrbios da Estrada de Ferro Central do Brasil³⁰⁸.

O processo de desestatização da RFFSA foi realizado com base na Lei nº 8.987, de 17 de fevereiro de 1995, conhecida como “Lei das Concessões”, que elaborava a forma e as condições gerais da concessão. Luciano F. da Luz aponta que:

Vale a pena lembrar que, no processo de concessão, as empresas que assumiram as operações de cargas têm compromissos somente com aqueles

303 SILVA, R. B. da. **Op. Cit.**, p. 52.

304 ACIOLI, R. G. **Op. Cit.**, p. 53-54.

305 MORAIS, S. S. Preservação do patrimônio histórico ferroviário na RFFSA. In: FORTES, J. A. A. S.; CARNEIRO FILHO, A. (Orgs.). *Discutindo o patrimônio histórico e cultural ferroviário: Anais do Seminário de Patrimônio Histórico e Cultural Ferroviário*. Brasília: Finatec, 2007. p. 45-50.

306 **Ibidem**, p. 48.

307 A Ferrovia Paulista S. A. (FEPASA) foi criada em 1971, pela Lei nº 10.410, pelo Governo do Estado de São Paulo, unificando as seguintes ferrovias: Companhia Paulista de Estradas de Ferro, Estrada de Ferro Sorocabana, Estrada de Ferro Araraquara, Companhia Mogiana de Estrada de Ferro e Estrada de Ferro São Paulo-Minas. Ver em: LUZ, L. F. da. **Op. Cit.**, p. 59.

308 LUZ, L. F. da. **Op. Cit.**, p. 59.

bens, imóveis e equipamentos, previamente destinados e relacionados no processo. Todos os demais bens que não foram mobilizados ou não receberam manifestação de interesse pelos concessionários para suas atividades, ficaram ainda sob a responsabilidade da União, sob a guarda de um órgão governamental chamado DNIT, o Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes³⁰⁹.

Portanto, após a desestatização da RFFSA, as malhas regionais passaram a ser operadas pelas seguintes concessionárias: Companhia Ferroviária do Nordeste (CFN), Ferrovia Centro-Atlântica (FCA), MRS Logística SA, Ferrovia Bandeirante S.A. (Ferroban), Ferrovia Novoeste S.A., América Latina Logística do Brasil S. A.(ALL), Ferrovia Teresa Cristina S.A.³¹⁰.

A liquidação da Rede Ferroviária Federal S.A. foi iniciada em 17 de dezembro de 1999, pelo Decreto nº 3.277, por deliberação da Assembleia Geral dos Acionistas³¹¹. Por fim, a RFFSA foi extinta oficialmente pela Medida Provisória nº 353³¹², de 22 de janeiro de 2007, convertida na Lei nº 11.483³¹³, de 31 de maio de 2007, alterada pela Lei nº 11.772, de 17 de setembro de 2008 e regulamentada pelo Decreto nº 6.018, de 22 de janeiro de 2007 (com alterações pelo Decreto nº 6.769, de 10 de fevereiro de 2009)³¹⁴.

Para Luciana Ferreira Matos, “O demorado processo de extinção da empresa causou sérios danos aos bens de natureza histórica e cultural”, visto que o processo de término havia iniciado em 1999 e, em apenas 2005 foi estabelecida a destinação do patrimônio cultural³¹⁵. A Medida Provisória nº 246, de 6 de abril de 2005, fixou que o IPHAN teria a competência de “receber e administrar os bens móveis e imóveis de valor artístico, histórico e cultural, oriundos da RFFSA, bem como zelar pela sua guarda e manutenção”³¹⁶.

Para Mônica E. Carmo houve um processo de deterioração e dispersão do acervo documental, uma vez que não houve a implantação de diretrizes e definição de critérios para a

309 **Ibidem**, p. 67.

310 SILVA, R. B. da. **Op. Cit.**, p. 53.

311 **Ibidem**, p. 54.

312 BRASIL. Medida Provisória nº 353, de 22 de janeiro de 2007. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, 31 de maio de 2007. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2007/Mpv/353.htm>. Acesso em: 15/08/2019.

313 BRASIL. Lei nº 11.483, de 31 de maio de 2007. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, 31 de maio de 2007. Disponível em: <http://www.rffsa.gov.br/principal/Lei_11483.htm>. Acesso em: 15/08/2019.

314 VIEIRA, L. R. **Op. Cit.**, p. 60.

315 MATOS, L. F. **Memória ferroviária: da mobilização social à política pública de patrimônio**. Tese (Doutorado). Centro de Pesquisa e Documentação de História Contemporânea do Brasil, Programa de Pós-Graduação em História, Política e Bens Culturais. Rio de Janeiro, 2015. p. 14.

316 BRASIL. Medida Provisória nº 246, de 6 de abril de 2005. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, 6 de abril de 2005. Disponível em: <https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2004-2006/2005/Mpv/246.htm>. Acesso em: 15/08/2019.

preservação tanto pelas concessionárias, que ficaram com a guarda provisória, como para aqueles documentos deixados nos locais de origem³¹⁷.

Nesse panorama, Lêda Rodrigues Vieira assinala que:

Para a dissolução de tais espaços culturais foram adotados procedimentos administrativos díspares e que consistiam, por vezes, desde a própria alienação para terceiros dos imóveis onde funcionavam, até a cessão gratuita dos referidos bens, fossem eles móveis ou imóveis, para entidades públicas ou privadas, mediante a lavratura de contratos, convênios, termos de cessão ou parceria, além de outros instrumentos jurídicos similares ou análogos, muitas vezes gravados apenas com cláusulas genéricas estabelecendo o simples compromisso de guarda e conservação daquele enorme e vasto patrimônio cultural, sem a exigência de qualquer outra contrapartida³¹⁸.

Durante o período de 1999 a 2005 houve o fechamento e o desmonte de alguns centros e núcleos como Campos (RJ), Belo Horizonte (MG) e Fortaleza (CE). Nesse período, outros permaneceram fechados até a definição das suas novas administrações³¹⁹. No caso de Juiz de Fora, o local do Núcleo Histórico Ferroviário foi fechado nos anos 1998 e 1999 por causa da falta de funcionários para o lugar e, no período (2000-2003) foi restaurado sob a gestão da Funalfa, através de um acordo entre a extinta RFFSA e a Prefeitura de Juiz de Fora. Trataremos desse assunto no capítulo 4, quando dedicaremos um estudo sobre a implementação do Museu Ferroviário de Juiz de Fora.

O Museu de Juiz de Fora dedica um painel para a Rede Ferroviária Federal (Figura 20). No painel está o discurso que a RFFSA surgiu com o objetivo de tornar a exploração do transporte ferroviário o mais econômico possível e reduzir os déficits operacionais. Esse discurso segue o discurso utilizado pelo governo brasileiro, que atendeu as recomendações da Comissão que reunia técnicos e economistas ligados ao Governo Federal e o Banco Internacional de Reconstrução e Desenvolvimento. Observe o discurso do painel:

Figura 20 - Painel de parede sobre a Rede Ferroviária Federal na sala temática História da Ferrovia, no MFJF.

317 CARMO, M. E. do. **Op. Cit.**, p. 40.

318 VIEIRA, L. R. **Op. Cit.**, p. 60.

319 SILVA, R. B. da. **Op. Cit.**, p. 56.

RFFSA

Em 1950, as ferrovias brasileiras totalizavam 37 mil quilômetros de linhas espalhadas pelo país. Entretanto, diante do surto de desenvolvimento alcançado por nossa economia, já não atendiam às exigências impostas. Além do crescimento das cidades e de sua população, surgiram novos pólos industriais, e uma multiplicidade de mercadorias necessitava de transporte para o abastecimento dos centros de consumo interno em direção aos portos. Foi criada, assim, em 1957, a Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima (RFFSA), pela consolidação de 18 estradas de ferro regionais, com o objetivo de tornar a exploração das ferrovias federais a mais econômica possível, de modo a reduzir os déficits operacionais. Passaram a fazer parte do acervo patrimonial da nova empresa as seguintes ferrovias:



- 1) Estrada de Ferro Madeira-Mamoré
- 2) Estrada de Ferro Bragança
- 3) Estrada de Ferro São Luís-Teresina
- 4) Estrada de Ferro Central do Piauí
- 5) Rede de Viação Cearense
- 6) Estrada de Ferro Mossoró - Souza
- 7) Estrada de Ferro Sampaio Correia
- 8) Rede Ferroviária do Nordeste
- 9) Viação Férrea Federal Leste Brasileiro
- 10) Estrada de Ferro Bahia-Minas
- 11) Estrada de Ferro Leopoldina
- 12) Estrada de Ferro Central do Brasil
- 13) Rede Mineira de Viação
- 14) Estrada de Ferro Goiás
- 15) Estrada de Ferro Santos-Jundiá
- 16) Estrada de Ferro Noroeste do Brasil
- 17) Rede de Viação Paraná-Santa Catarina
- 18) Estrada de Ferro Dona Teresa Cristina

SR1

Durante 40 anos, a RFFSA prestou serviços de transporte ferroviário, atendendo a 19 unidades da federação, em quatro das cinco grandes regiões do país, operando uma malha que, em 1996, compreendia cerca de 22 mil quilômetros de linhas (73% do total nacional). Transportando mais de 80 milhões de toneladas de carga por ano, o sistema ferroviário de propriedade da RFFSA desempenhava papel fundamental para a economia brasileira na exportação de grãos agrícolas e minerais; na indústria siderúrgica, movimentando insumos e produtos; no apoio à agricultura e à construção civil; e no abastecimento de combustíveis.

Com o objetivo de dar maior eficiência ao transporte ferroviário, o governo incluiu, em março de 1992, a RFFSA no Programa Nacional de Desestatização - PND. O modelo adotado previu a transferência da operação dos serviços de transporte ferroviário para a iniciativa privada, mediante concessão onerosa. Os concessionários assumiram a operação ferroviária, tornando-se arrendatários de malhas regionais da RFFSA. Dessa forma, os ativos transferidos aos concessionários foram classificados como "ativos operacionais", aí incluídas as infra-estruturas ferroviárias, o material rodante e os imóveis vinculados à operação.

O processo de desestatização foi concluído em dezembro de 1998 com a concessão da malha paulista.

SR2

SR3



RFFSA

Foto: Rojane de Souza. 28/07/2018. Fonte: Acervo do autor.

No painel que foi instalado em 2003 (Figura 20) não aparece o que a empresa significou para os ferroviários. Não relata sobre as tensões e as angústias que envolveram as erradicações de linhas férreas, o fim do transporte de passageiros, os impactos sociais que

foram gerados para trabalhadores e a população das cidades envolvidas no fim dos serviços e das estruturas ferroviárias. A narrativa desenvolvida sobre a RFFSA é alicerçada somente nos aspectos econômicos. Sobre a decadência da empresa e a transferência para a iniciativa privada, o discurso utilizado é o da justificativa do Governo Federal, que adotou uma postura neoliberal e de atendimento ao setor privado e aos economistas do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES). No painel não aparece nenhum relato de como esse processo foi doloroso para os ferroviários.

No ano de 2005, o MFJF iniciou uma coleta de depoimentos de ex-ferroviários para o “Primeiro Livro de Registro da Memória Oral da Ferrovia”, que fez parte do projeto Trem Vivo. Esse livro não foi catalogado e nem publicado. Nesses depoimentos aparecem os impactos sociais, ambientais e psicológicos que a ferrovia provocou:

Figura 21 - Recorte do depoimento de Manoel Monachesi, 2005.
 Monachesi acompanhou o processo de implantação da *segurança do trabalho* na Rede Ferroviária, por volta de 1970, após *inúmeros problemas de saúde dos trabalhadores*. Era comum encontrar *funcionários com cegueira, esquistossomose, com a perda de partes do corpo em acidentes e com pneumonia pela exposição às mudanças de temperatura nas máquinas a vapor*. Até os anos 50, *maquinistas queimados e mortos em acidentes de trabalho – muitas vezes por vazamentos na fornalha – eram entregues às famílias envolvidos em folhas de bananeiras e enterrados sem caixão*.

Mesmo sabendo que, até os anos 30, a *instalação das ferrovias foi responsável por agressões à natureza*, Monachesi rende tributo aos antigos ferroviários. Foram *homens corajosos que, mesmo penalizando nossas matas, trouxeram o desenvolvimento para o Brasil*. Por exemplo, hoje, um trem com 3 máquinas transportando 110 vagões, leva 90 toneladas de carga em cada vagão. Comparado com o sistema rodoviário o trem é um aliado da ecologia. “O trem é verde”, ele afirma. E, se eletrificado, não degradaria em nada a natureza.

Fonte: Primeiro Livro de Registro da Memória Oral da Ferrovia. Museu Ferroviário de Juiz de Fora.

Em 2018, com a realização de um Plano Museológico e com a adoção de um novo projeto visual para apresentação do acervo, não houve a inclusão dessa perspectiva que foi apresentada no livro, nos novos painéis. Optou-se por manter a mesma narrativa de 2003. Na Figura 22 temos o discurso de Monachesi sobre o processo de privatização, que “rompeu com a noção de conjunto” que a Rede Ferroviária Federal dava às ferrovias brasileiras:

Figura 22 - Recorte do depoimento de Manoel Monachesi, 2005.

Sobre a concessão da malha ferroviária para empresas estrangeiras, Monachesi conta que, após a Segunda Guerra Mundial, as estradas de ferro no Brasil estavam sucateadas. Em 1957, com a Rede Ferroviária Federal S.A., foi criado um órgão do governo para normatizar 22 ferrovias e instituir entre elas uma integração nacional. No entanto, a privatização rompeu com a noção de conjunto.

Monachesi afirma que hoje temos em expansão o transporte rodoviário, com os problemas de congestionamentos, acidentes, poluição, mas reconhece que a retomada de trens de passageiros no Brasil é um assunto encerrado, afirma. Considera que é uma decisão política a utilização do trem somente para transporte de carga.

Fonte: Primeiro Livro de Registro da Memória Oral da Ferrovia. Museu Ferroviário de Juiz de Fora.

Nas figuras 21 e 22 percebe-se que a memória é também constituída de uma crítica. O processo de liquidação e extinção da RFFSA se concilia com o dinamismo da memória sobre a ferrovia. Nota-se que a memória tem uma função política muito importante nesse discurso. Há uma postura clara de desaprovação ao modelo político adotado de apostar em investimentos no transporte rodoviário e dar menos atenção ao transporte ferroviário, limitado ao transporte de carga e alicerçado no setor de exportação de minérios e produtos agrícolas, sob responsabilidade das empresas concessionárias.

Na roda de conversa com ex-ferroviários, realizado no MFJF durante a 17ª Semana Nacional de Museus, foram trazidos memórias, relatos e sentimentos com relação ao desmantelamento da Rede Ferroviária Federal. Buscamos retomar esse caminho que foi aberto com os depoimentos como os que foram dados no projeto do livro. Vamos explorar mais essas análises no capítulo 5.

Na historiografia desenvolvida no Brasil sobre as ferrovias percebe-se três dimensões distintas e integradas. A primeira dimensão é “ampla, global, constituída pela expansão da ferrovia como instrumento dinâmico da política imperialista do capitalismo industrial”. A segunda dimensão é a nacional, “marcada pela importação dessa modalidade de transporte e utilizada como meio para uma política de interiorização da nação e elemento de um discurso modernizador”. A terceira é a dimensão local, onde se localizam os principais aparatos, os trilhos, os trens, as estações, as oficinas de manutenção e as vilas de ferroviários. Essa dimensão local está intimamente integrada ao cotidiano do indivíduo, da coletividade, da cidade. Ela marca e molda o espaço e ao mesmo tempo é marcada pela vivência numa relação de trocas, tanto material quanto simbólica. É exatamente essa troca que é responsável pela construção de significados, de identidade, de lembranças, que são reconstruídos

constantemente pela memória, pelos monumentos e documentos³²⁰.

Portanto, na construção das narrativas sobre a ferrovia e sobre os ferroviários encontram-se as leituras com ênfase econômica, estrutural, política, do avanço tecnológico. Recentemente, percebeu-se nesta historiografia, a invisibilidade de memórias dos ferroviários, dos negros, das mulheres, das relações sociais no trabalho e em outros espaços, da cultura, da identidade e dos conflitos. Os projetos como o do “Trem Vivo” criado na gestão de Ana Maria Ribeiro de Oliveira precisam ganhar mais destaque, mais repercussões, mais divulgações por parte do Museu Ferroviário de Juiz de Fora.

2.3 - Um breve histórico do patrimônio industrial e ferroviário

De acordo com Raquel Barbosa da Silva, os remanescentes ferroviários se inserem na categoria de patrimônio industrial, devido à ocorrência do alargamento da concepção moderna de patrimônio, sobretudo, com os documentos internacionais, como a **Carta de Nizhny Tagil**³²¹ e os **Princípios de Dublin**³²². Entretanto, existe outra vertente teórica que vincula

320 FURTADO, J. G. E. **Op. Cit.**, p. 34.

321 Após décadas de discussões, reuniões científicas e práticas, foi aprovada a **Carta de Nizhny Tagil**, na XII Assembleia Geral do TICCIH (**The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage**), em 2003, em **Nizhny Tagil**, na Rússia. Neste documento o patrimônio industrial possui a seguinte definição: “O patrimônio industrial compreende os vestígios da cultura industrial que possuem valor histórico, tecnológico, social, arquitetônico ou científico. Estes vestígios englobam edifícios e maquinaria, oficinas, fábricas, minas e locais de processamento e de refinação, entrepostos e armazéns, centros de produção, transmissão e utilização de energia, meios de transporte e todas as suas estruturas e infraestruturas, assim como os locais onde se desenvolveram atividades sociais relacionadas com a indústria, tais como habitações, locais de culto ou de educação.” **Carta de Nizhny Tagil sobre Patrimônio Industrial**. 2003. Disponível em: <<http://ticcih.org/wpcontent/uploads/2013/04/NTagilPortuguese.pdf>>. Acesso em: 28/06/2019.

322 Na XVII Assembleia Geral do ICOMOS (**International Council on Monuments and Sites**), na Irlanda, em 2011, numa ação conjunta com TICCIH, foram aprovados os Princípios para Conservação de Sítios, Estruturas, Áreas e Paisagens do Patrimônio Industrial (**Principles for the Conservation of Industrial Heritage Sites, Structures, Areas and Landscapes**). Também denominado **Princípios de Dublin**, apresenta a definição ampliada, ao mencionar as áreas e paisagens industriais, bem como a relação desse patrimônio com o ambiente natural, conforme segue: “O patrimônio industrial é composto por sítios, estruturas, complexos, áreas e paisagens; bem como por máquinas, objetos e documentos relacionados que fornecem evidências dos processos de produção industrial passados ou em desenvolvimento, a extração de matérias-primas e sua transformação em bens, a infraestrutura de energia e de transportes relacionados. O patrimônio industrial revela uma profunda ligação entre o ambiente cultural e natural, enquanto os processos industriais - sejam eles antigos ou modernos - dependem de fontes naturais de matérias-primas, energia e redes de transporte para produzir e distribuir produtos para mercados mais amplos. Compreende os bens materiais - imóveis e móveis - e dimensões intangíveis como o conhecimento técnico, a organização do trabalho e dos trabalhadores. Isso, juntamente com o complexo legado social e cultural que forma a vida das comunidades e provocou mudanças organizacionais em sociedades inteiras e no mundo em geral.” TICCIH México, 2011. Disponível em: <<http://ticcih.org/wp-content/uploads/2017/12/Princi%CC%81pios-de-Dublin.pdf>>. Acesso em: 28/06/2019.

alguns itens relacionados ao patrimônio ferroviário como bens do patrimônio cultural de ciência e tecnologia, uma vez que documentam o avanço tecnológico na área dos transportes e afins³²³.

Conforme foi destacado por José Reginaldo Gonçalves, as divisões do termo “patrimônio” foram/são historicamente distribuídas em conceitos de patrimônio ambiental, arquitetônico, artístico, científico, genético, tecnológico, intangível e muitas outras variáveis³²⁴. Podemos considerar diante desse princípio, que os conceitos “patrimônio industrial” e “patrimônio ferroviário” e suas delimitações são resultados da ampliação e transformação conceituais do termo “patrimônio cultural” e das transformações da sociedade.

No que diz respeito à categoria “patrimônio da industrialização”, Diana F. C. Lima menciona que “(...) representa o reconhecimento emprestado à imagem do cotidiano de pessoas ditas comuns, compreendendo-o como contexto donatário do valor de testemunho histórico”³²⁵.

Portanto, estudiosos como José M. Amado Mendes, Guilherme Pinheiro Pozzer, Carolina Lucena Rosa, Cristine Machado Stuermer, consideram que a preservação das edificações industriais possui sua origem no século XIX, com o reuso e a ressignificação de unidades produtivas desativadas. De acordo com José M. Amado Mendes, a expressão “arqueologia industrial”³²⁶ foi utilizada por Francisco de Souza Viterbo em 1896, num trabalho sobre a preservação de moinhos, intitulado **Arqueologia industrial portuguesa: os moinhos**. Viterbo propunha que paralelamente à Arqueologia clássica, se desenvolvesse a arqueologia da indústria³²⁷.

323 SILVA, R. B. da. **Op. Cit.**, p. 3.

324 GONÇALVES, J. R. S. O patrimônio como categoria de pensamento. In: ABREU, R.; CHAGAS, M. (orgs.). **Memória e Patrimônio: ensaios contemporâneos**. 2ª ed. Rio de Janeiro: Lamparina, 2009. p. 25.

325 LIMA, D. F. C. **Op. Cit.**, p. 37.

326 Michael Rix, docente da Universidade de Birmingham, em 1955 retomou a expressão usada por Francisco de Souza Viterbo, no artigo publicado na revista **Amateur Historian**, intitulado **Industrial Archaeology**. Michael Rix relacionava os monumentos do século XVIII e XIX compreendidos pelas fábricas, locomotivas, edifícios com estrutura de metal, aquedutos e pontes de ferro fundido, entre outros. Ver em: POZZER, G. P. **A antiga estação da Companhia Paulista em Campinas: estrutura simbólica transformadora da cidade (1872-2002)**. Dissertação (Mestrado). Universidade Estadual de Campinas, 2007. p. 120; ROSA, C. L. O patrimônio industrial: a construção de uma nova tipologia de patrimônio. **Anais do XXVI Simpósio Nacional de História – ANPUH**. São Paulo, julho 2011. p. 1-14. Disponível em: <http://www.snh2011.anpuh.org/resources/anais/14/1308189074_ARQUIVO_artigoANPUHCarolinaRosa.pdf>. Acesso em: 24/06/2019; STUERMER, C. M. **Reconversão do patrimônio industrial e os valores contemporâneos**. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo). Universidade Presbiteriana Mackenzie, São Paulo, 2010. p. 16. Disponível em: <<http://docplayer.com.br/10753307-Universidade-presbiterianamackenzie-cristine-machado-stuermer-reconversao-do-patrimonio-industrial-e-os-valorescontemporaneos.Html>>. Acesso em: 24/06/2019.

327 MENDES, J. M. A. O patrimônio industrial na museologia contemporânea: o caso Português. **Ubimuseum - Revista online do Museu de Lanifícios da Universidade da Beira Interior**. n.1, p.89-104,

A partir da década de 1950, na Inglaterra, o termo “arqueologia industrial” se popularizou e foi intensificado o debate a respeito da importância da preservação dos remanescentes industriais em face do acelerado processo de destruição, desmantelamento, desativação e reconstrução de estruturas industriais. Nessa época surgiram as associações³²⁸ que desenvolveram as primeiras iniciativas de intervenção, que estimularam o inventário governamental dos monumentos industriais britânicos, com objetivos de identificar e avaliar os bens que deveriam ser protegidos³²⁹.

Para Beatriz M. Kühl, o debate foi acentuado na década de 1960 e atraiu a atenção e o envolvimento da população, como inúmeros protestos contra a destruição de exemplares arquitetônicos emblemáticos na Inglaterra. Como exemplo podem ser citados os protestos contra as demolições da **Estação Euston** (estação ferroviária inaugurada em 1837), e do edifício **Coal Exchange de Buning**, ambas iniciadas em 1962³³⁰.

Foi construído em 1968 o Museu de Arqueologia Industrial, em **Iron Bridge**, na Inglaterra, que abriga a emblemática ponte de ferro construída em 1779 (**The Iron Bridge**) que nomeia a região³³¹. Foi nesta instituição museológica que ocorreu o Primeiro Congresso Internacional de Conservação de Monumentos Industriais (FICCIM - **First International Congress on the Conservation of Industrial Monuments**), em 1973, com representantes de diversos países, como Canadá, Alemanha Oriental, Alemanha Ocidental, Irlanda, Holanda, Suécia e Estados Unidos³³².

2012. Disponível em: <<http://www.ubimuseum.ubi.pt/n01/artigos.html>>. Acesso em: 24/06/2019.

328 Entre as associações destacamos o Conselho Britânico de Arqueologia (**Council for British Archaeology** - CBA), organismo não-governamental formado em 1959, e que concebeu um Comitê de Pesquisa para a Arqueologia Industrial. Este comitê organizou a Primeira Conferência Nacional de Arqueologia Industrial (**First National Conference on Industrial Archaeology**). A realização do inventário voltado especialmente para a categoria de patrimônio industrial, foi iniciado com o inventário **Industrial Monuments Survey**, em 1962, sendo constituído, no ano seguinte, o **National Record of Industrial Monuments** (NRIM). A partir de 1965, passou para a responsabilidade do **Centre for the Study of the History of Technology** e, em 1981, integrado às atividades da Real Comissão de Monumentos Históricos da Inglaterra (**Royal Commission on Historical Monuments of England**). Ver em: SILVA, R. B. da. **Op. Cit.**, p. 13-14.

329 ROSA, C. L. **Op. Cit.**, p. 2; POZZER, G. P. **Op. Cit.**, p. 222.

330 KÜHL, B. M. **Preservação do Patrimônio Arquitetônico da Industrialização: problemas teóricos de restauro**. Cotia, São Paulo: Ateliê Editorial, 2008. p. 38.

331 POZZER, G. P. **Op. Cit.**, p. 225.

332 A segunda edição foi realizada em Brochum (Alemanha, 1975) e o terceiro encontro internacional foi realizado em Estocolmo, na Suécia, em 1978. Na quarta conferência, realizada em Lyon e Grenoble (França, 1981) foi instituído o Comitê Internacional de Conservação do Patrimônio Industrial (TICCIH - **The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage**), fomentando os debates teóricos e as práticas internacionais a respeito do tema. O TICCIH é consultor do Conselho Internacional de Monumentos e Sítios (ICOMOS - **International Council on Monuments and Sites**), nos assuntos relacionados aos estudos e preservação do patrimônio industrial, e o ICOMOS, por sua vez, é consultor da UNESCO em relação à Lista do Patrimônio Mundial. SILVA, R. B. da. **Op. Cit.**, p. 14-15; ROSA, C. L. **Op. Cit.**, p. 2.

Outros países também iniciaram estudos no campo da “arqueologia industrial”, como nos Estados Unidos, em 1965, com as instituições **Smithsonian Institution**, **Historic American Building Survey** e **American Institute of Architects**. Já na Alemanha Ocidental, a temática foi inserida no conteúdo universitário dos cursos de tecnologia em fins da década de 1960³³³.

Para Kühl, no Brasil o marco para a preservação do patrimônio industrial foi o tombamento da Real Fábrica de Ferro São João de Ipanema, em 1964, no município de Iperó, cuja expressão “arqueologia industrial” foi utilizada como justificativa³³⁴. Entretanto, de acordo com Cristina Meneguello, tanto o debate quanto as políticas públicas de preservação do patrimônio industrial no Brasil ainda são incipientes. Portanto, Meneguello destaca que:

O vastíssimo patrimônio industrial brasileiro, com seus engenhos, minas, portos, ferrovias, moradias operárias, barragens e represas, complexos industriais do século XIX e também os mais recente (o que inclui um vasto patrimônio arquitetônico moderno das décadas de 1930, 1940 e 1950, hoje igualmente ameaçado) ainda é desconhecido, mal conhecido, ou desaparece a cada dia. O Brasil não possui um inventário nacional de seu patrimônio industrial e mesmo a documentação relativa à atividade da indústria encontra-se apenas parcialmente organizada³³⁵.

No que diz respeito a encontros e seminários realizados aqui no Brasil, no ano de 2004, em Campinas (SP), foi realizado o I Encontro em Patrimônio Industrial e, no mesmo ano, o Brasil se filiou ao TICCIH, com a criação do Comitê Brasileiro de Preservação do Patrimônio Industrial³³⁶. Este comitê é composto por profissionais de várias áreas de formação, com o objetivo de “pesquisar, investigar, mapear, catalogar, inventariar, divulgar, proteger e conservar os bens materiais e imateriais do patrimônio industrial brasileiro”³³⁷.

Em julho de 2012, o Brasil sediou o VI Colóquio Latino Americano sobre Recuperação e Preservação do Patrimônio Industrial, promovido pelo Comitê Brasileiro para a Preservação do Patrimônio Industrial (TICCIH), em São Paulo (SP), em parceria com o

333 STUERMER, C. M. **Op. Cit.**, p. 21; BERGER, S. & WICKE, C. Um imaginário pós-industrial? A popularização do patrimônio industrial no Ruhr e a representação de sua identidade regional. Trad. Dora Rocha. **Est. Hist.**, Rio de Janeiro, vol. 27, nº 54, p. 231-254, julho-dezembro de 2014. Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/eh/v27n54/0103-2186-eh-27-54-0231.pdf>>. Acesso em: 13/08/2019.

334 KÜHL, B. M. **Op. Cit.**, p. 39.

335 MENEGUELLO, C. Patrimônio industrial: memória, acervos e cidade. In: MENDONÇA, L. G.; ROMANELLO, J. L. (org.). **Polifonia do patrimônio**. Londrina: EDUEL, 2012. p. 96.

336 POZZER, G. P. **Op. Cit.**, p. 254.

337 TICCIH - Brasil, **Comitê Brasileiro de Preservação do Patrimônio Industrial**. Bem vindo ao site do TICCIH - Brasil. 2005. Disponível em: <<http://www.patrimonioidustrial.org.br/modules.php?name=Content&pa=showpage&pid=7>>. Acesso em: 01/07/2019.

Serviço Social do Comércio (Sesc-SP), com o Centro Universitário Belas Artes de São Paulo e com a Cinemateca Brasileira. Este evento foi distribuído em seis grandes eixos temáticos, sendo uma das temáticas o patrimônio ferroviário, no qual foram realizadas apresentações, conferências e visitas monitoradas³³⁸.

Raquel B. da Silva relata que, nas últimas décadas, as discussões acerca da temática do patrimônio industrial têm se intensificado, bem como as reuniões científicas e o interesse acadêmico, embora salientando que o debate ainda é incipiente.³³⁹ Carolina L. Rosa também considera esse debate como incipiente, tanto no âmbito acadêmico quanto nas políticas governamentais e pelo público em geral. Conforme concepção da autora, um dos motivos para essa situação é que a industrialização no Brasil foi tardia, sendo expressiva apenas depois da década de 1930, e a desindustrialização começou a ser sentida a partir das décadas de 1980 e 1990³⁴⁰.

A criação dos museus voltados à temática industrial também se inicia no século XIX, “com a instauração de conservatórios de artes e ofícios, exposições universais e exposições de matérias-primas. Tinham como objetivo a divulgação dos avanços tecnológicos e finalidade pedagógica”³⁴¹.

Dentro desse contexto da temática industrial Lopes relata a criação do Museu Tecnológico, instituído em 1864, e que entrou em funcionamento em 1867/1868, e o Museu Industrial do Conselho Geral das Alfândegas, em 1873, ambos em Portugal, motivados pelo “interesse do incremento do ensino industrial a razão essencial com a qual o Estado defendia a criação de museus de matriz industrial”³⁴².

Os remanescentes industriais e ferroviários foram inseridos nas novas categorias de museus incorporados pela Museologia. Lima ressalta essa questão conforme podemos ler no trecho a seguir:

Tanto as coleções como os espaços industriais tornaram-se o fundamento de criação de novos museus: os museus industriais. As práticas de exposição, de visitação **in situ** e outras formas de ação e apropriação museológicas, inclusive com participação de atores sociais e seus históricos de identidades culturais ligadas ao assunto, passaram a ter como objeto de tratamento os

338 IPHAN. **VI Colóquio Latino Americano sobre Recuperação e Preservação do Patrimônio Industrial**. 2012. Disponível em: <<http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/1172/>>. Acesso em: 02/07/2019.

339 SILVA, R. B. da. **Op. Cit.**, p. 19.

340 ROSA, C. L. **Op. Cit.**, p. 7.

341 SILVA, R. B. da. **Op. Cit.**, p. 3.

342 LOPES, L. F. G. **Museu Nacional Ferroviário**. Um museu industrial? Dissertação (Mestrado). Faculdade de Ciências Sociais e Humanas. Universidade Nova de Lisboa, 2012. p. 16.

espaços fabris e de mineração, as olarias, os fornos, as pontes, os trechos de linhas férreas³⁴³.

Quando é que se começa a pensar em patrimônio ferroviário? Para Beatriz M. Kühl a temática de preservação do patrimônio ferroviário ganhou maior visibilidade na década de 1950, na Inglaterra. Para a autora, a consciência de que os bens relacionados com a história da ferrovia deveriam ser preservados vem com o surgimento de um movimento que visava dar novo sentido e uso aos espaços que estavam desativados e em reação às destruições massivas da infraestrutura relacionada, seguidas pelas transformações das áreas urbanas³⁴⁴.

No que diz respeito a museus voltados para a temática ferroviária, Lopes afirma que a Noruega foi pioneira, com a criação de uma instituição museológica em 1896³⁴⁵. Com relação aos museus desse período, Scheiner afirma que sua base conceitual eram os objetos e serviam para documentar e testemunhar fatos e acontecimentos. Esses objetos eram articulados sob a forma de coleção, com a preocupação de transmitir instrução às pessoas³⁴⁶.

Os sistemas classificatórios adquiriram uma suma importância para a seleção, a documentação, a organização e a narrativa da coleção, como argumenta Lima nesse trecho:

Os objetos coletados e reunidos tornaram-se institucionalizados e, para tanto, foram inventariados, organizados, armazenados sob a qualificação de coleções de Museus, na esteira das transformações e consolidações burguesas do Estado francês. As coleções assinaladas como pertencentes à nação, ao povo, formalizaram o perfil patrimonial que embasa o quadro museológico assentado na natureza do acesso público³⁴⁷.

Para Tereza Cristina M. Scheiner o conceito de “museu de território” impulsionou a preservação do patrimônio industrial, como o caso pioneiro da abertura do Ecomuseu da Comunidade Urbana de **Creusot-Montceau-les-Mines**, no início da década de 1970³⁴⁸.

343 LIMA, D. F. C. **Op. Cit.**, p. 43.

344 KÜHL, B. M. **Op. Cit.**, p. 38. Sobre a conservação do patrimônio ferroviário na Inglaterra ver: BURMAN, P.; STRATTON, M. **Conserving Railway Heritage**. London: E & FN Spon, 1997.

345 LOPES, L. F. G. **Op. Cit.**, p. 21.

346 SCHEINER, T. C. M. **Op. Cit.**, p. 364. Scheiner afirma que neste período foi registrado um aumento significativo de frequência aos museus pela divulgação das conquistas industriais expostas nos museus tecnológicos e nas exposições industriais cuja “grande estrela é a máquina, presente no museu em sua própria materialidade ou representada pelo desenho, pelo protótipo, pelo projeto ou pela patente”. SCHEINER, T. C. M. As bases ontológicas do Museu e da Museologia. In: **Anais do SIMPÓSIO MUSEOLOGIA, FILOSOFIA E IDENTIDADE NA AMÉRICA LATINA E CARIBE**. ICOFOM LAM, Coro, Subcomitê Regional para a América Latina e Caribe/ICOFOM LAM, 1999. p. 148.

347 LIMA, D. F. C. **Op. Cit.**, p. 40.

348 SCHEINER, T. C. M. Museologia e patrimônio: interfaces disciplinares entre a França e o Brasil. **Ciência & Trópico**, v. 33, 2009. p. 329. Disponível em: <<https://periodicos.fundaj.gov.br/CIC/article/view/855>>. Acesso em: 01/07/2019.

Portanto, a década de 1980 foi marcada pela expansão dos museus com caráter temático mais especializado em vários países, inclusive no Brasil. Myrian S. dos Santos analisa que “(...) Esse fenômeno foi analisado em diversas regiões do mundo sendo uma resposta a demandas mais localizadas e como parte de um movimento que tornou mais diversificado o processo de preservação do passado”³⁴⁹.

Em 2005, a Federação Europeia de Museu e Turismo Ferroviário (FEDECRAIL - **European Federation of Museum & Tourist Railways**) elaborou a **Carta de Riga** voltada especificamente para “a conservação, o restauro, a manutenção, a reparação e a utilização do Equipamento Histórico Ferroviário”. No entanto, Raquel Barbosa da Silva afirma que a **Carta de Riga** não foi reconhecida pelo TICCIH, provavelmente por defender uma metodologia de intervenção que é oposta ao conceito de preservação³⁵⁰.

Portanto, na referida Carta não se tem a definição precisa do termo “patrimônio ferroviário”, sendo mencionado da seguinte forma:

O Património Ferroviário referido nesta Carta, pode também incluir ferrovias históricas ou preservadas, museus ferroviários e vias para eléctricos, trabalhos ferroviários, eléctricos de museus e ferrovias turísticas, e pode estender-se aos comboios que estão activos na rede nacional.

O Equipamento Ferroviário referido nesta Carta pode incluir edifícios ou infraestruturas que fazem parte da vivência ferroviária³⁵¹.

No que se refere às orientações metodológicas de preservação, a Carta aponta o seguinte no artigo 3º:

A manutenção de todos os aspectos do seu equipamento, e o funcionamento numa base regular é essencial para a sobrevivência do Património Ferroviário. Colocar em funcionamento o Equipamento Histórico Ferroviário com os procedimentos tradicionais e apresentá-los ao público, é um meio importante de interpretar esse material³⁵².

Segundo Silva, nas questões relativas às restaurações contidas na **Carta de Riga**, há a menção de que:

349 SANTOS, M. S. dos. Museus brasileiros e política cultural. **Revista Brasileira de Ciências Sociais**. São Paulo, v. 19, n. 55, 2004. p. 59.

350 SILVA, R. B. da. **Op. Cit.** p. 20.

351 Museu Nacional Ferroviário. **Carta de Riga**. Disponível em: <<http://www.fmnf.pt/Upload/Cms/Archive/Carta%20de%20Riga%202005.pdf>>. Acesso em: 01/07/2019.

352 **Ibidem.**

(...) não se deve almejar o retorno ao estado original, devendo ser respeitada as estratificações históricas. Em casos de privilegiar um determinado período histórico, deve ser pautado na extensa análise dos registros históricos e documentais. Em caso de substituição de componentes, afirma que deve se harmonizar com o conjunto mas devem ser facilmente identificados, por meio da adoção de um sistema de marcação. O documento indica ainda que as intervenções devem ser reversíveis e, em caso de retirada de componentes, os originais devem ser preservados para futura reutilização. Atualmente, o termo reversível não se constitui na melhor forma de expressar o tipo de intervenção a ser realizada, já que nenhuma ação é reversível na dimensão de tempo linear em que vivemos, assim é melhor utilizar o termo removível, mais próximo da realidade³⁵³.

Marcus Granato ressalta que a questão de colocar ou não em funcionamento objetos culturais funcionais foi amplamente discutida nas décadas de 1960 e 1970, com prevalência da atitude em direção a colocar os objetos em funcionamento. As tensões continuariam nas próximas décadas, mas a partir da década de 1990, uma abordagem mais preservacionista prevaleceu, valorizando os objetos funcionais como documentos, com o mínimo de intervenções possíveis³⁵⁴.

2.4 - A trajetória do patrimônio ferroviário no Brasil

No estudo de Raquel B. da Silva, a autora aponta que a primeira exposição comemorativa no estilo de concepção de um museu dedicado ao tema ferroviário foi a exposição dos 70 anos da Central do Brasil, em 1928. A Gazeta de Noticia, jornal publicado no Rio de Janeiro, publicou o seguinte:

353 SILVA, R. B. da. **Op. Cit.** p. 21.

354 GRANATO, M. **Restauração de Instrumentos Científicos Históricos**. Tese (Doutorado). Programa de Pós-Graduação em Engenharia Metalúrgica e de Materiais, COPPE/UFRJ, Rio de Janeiro, 2003. p.290. Raquel B. da Silva menciona que Chris Caple defende que nas intervenções dos objetos de valor histórico que pressupõem o funcionamento, deve ser adotado como um de seus aspectos constitutivos o restabelecimento das funções originais. Esta intervenção busca oferecer um maior nível de compreensão do passado ao indivíduo. Também possibilita a sensação estética para o visitante e serve para mostrar a importância da preservação. Todavia, o mesmo autor aponta que o uso regular causa danos, e a conseqüente necessidade de constante reparo e manutenção, altera substancialmente o objeto histórico. SILVA, R. B. da. **Op. Cit.** p. 21. No ponto de vista de Granato e Miranda sobre a salvaguarda dos objetos históricos, as intervenções se orientam para a “preservação de sua estrutura e evidências históricas”. Desta maneira, o “aspecto do funcionamento tem sido resolvido, no caso de peças especiais, com a utilização de modelos e réplicas que permitem manter objetos similares em contato com o público”. GRANATO, M.; MIRANDA, L. R. M. de. A restauração na trajetória de um teodolito do acervo do MAST. **Anais do Museu Paulista**, v. 19, p.47-80, 2011. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0101-47142011000100009>. Acesso em: 01/07/2019.

Entre as festas comemorativas do 70 aniversário da Central do Brasil, figura a inauguração do Museu Ferroviário. Para isso estão reunindo na Estrada todas as antiguidades ali existentes, figurando plantas, estações, máquinas, trabalhos, etc. apenas faltam as primeiras locomotivas para enriquecer o mostruário. Nem photographias verdadeiras se encontram nos arquivos³⁵⁵.

Porém, para Silva, os relatos de jornais levam a crer que esse projeto não logrou êxito, mesmo com a cobrança feita nos meios jornalísticos da época nos quais mencionavam que “A idéia de estabelecer-se em departamento seu um museu ferroviário, reunindo tudo sobre a historia e a pratica de indústria, não se deve perder no mar do esquecimento”³⁵⁶.

De acordo com Raquel B. da Silva, o *Jornal do Commercio*, publicado no Rio de Janeiro, em 17 de março de 1937, noticiou sobre instituições que foram criadas com o objetivo de preservar os vestígios ferroviários. O jornal publicou: “Na Inspectoria Federal de Estradas foram inaugurados, a bibliotheca e o museu ferroviario”³⁵⁷.

O IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística) realizou uma publicação denominada “I Centenário das Ferrovias Brasileiras”, em 1954, na cidade do Rio de Janeiro. Dentre os artigos que compõem a referida publicação encontra-se o artigo de Moacir M. F. Silva, que abordou a implantação da ferrovia no Brasil, desde o início até o ano de 1954, além dos registros sobre as características, as dimensões e as funções comerciais das ferrovias no Brasil, naquela ocasião³⁵⁸.

No guia de museus publicado em 1972 pela museóloga Fernanda Camargo e Almeida (Moro), consta a inauguração de um museu pela Companhia Mogiana de Estradas de Ferro, em Campinas, São Paulo, em 5 de outubro de 1965. Neste museu o acervo era composto por móveis, fotografias, livros, maquetes e máquinas de escrever, entre outras peças, entretanto, na época da publicação do guia, este espaço museal encontrava-se fechado³⁵⁹.

Neste mesmo guia também consta o Museu Histórico da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré, localizado na estação ferroviária da Madeira-Mamoré, em Porto Velho, Rondônia. O museu foi fundado em 1971, pelo 5º Batalhão de Engenharia e Construção, e abrigava no acervo objetos relacionados à referida ferrovia³⁶⁰.

O *Jornal do Brasil*, publicado no Rio de Janeiro, noticiava, em 9 de novembro de

355 Onde andarão as primeiras locomotivas da Central do Brasil? Uma grande lacuna para o Museu da Estrada. *Gazeta de Notícia*, Rio de Janeiro, Anno LII, 19 de jan 1928 **apud** SILVA, R. B. da. **Op. Cit.**, p. 68.

356 A Central do Brasil e a evolução da locomotiva. *O Jornal*. Paraná, 29 mar de 1928, p. 5 **apud** SILVA, R. B. da. **Op. Cit.**, p. 69.

357 SILVA, R. B. da. **Op. Cit.**, p. 66.

358 CARMO, M. E. do. **Op. Cit.**, p. 29.

359 SILVA, R. B. da. **Op. Cit.**, p. 66.

360 **Ibidem**, p. 67.

1965, que havia sido inaugurado o Museu da Viação Férrea do Rio Grande do Sul em Porto Alegre, neste mesmo ano³⁶¹.

Raquel B. da Silva destaca que a abertura do Museu Ferroviário da Estrada de Ferro Santos-Jundiá ocorreu por ocasião da comemoração do centenário da ferrovia, no dia 17 de fevereiro de 1967. Na exposição inaugural estavam em destaque os seguintes objetos: um relógio-ponto pesando cem quilos; um martelo de prata que D. Pedro II usou para bater a primeira estaca da Estrada de Ferro de Juiz de Fora; a primeira locomotiva a trafegar no Brasil, a Baroneza; e a locomotiva 15, que puxava o carro “Pedro II” - o primeiro a ter sanitário - construído em 1879 para o Imperador³⁶².

Na cidade de Recife, em 6 de fevereiro em 1958, foi inaugurada uma exposição comemorativa do primeiro centenário da Estrada de Ferro Recife a São Francisco, no Arquivo Público Estadual³⁶³. Já em 1972, também no Recife, foi criado o Museu do Trem, idealizado pela Superintendência Regional Nordeste da RFFSA, com a colaboração do Instituto Joaquim Nabuco de Pesquisas Sociais (atual Fundação Joaquim Nabuco). Entre os nomes de destaque pela iniciativa estão o do engenheiro ferroviário Emerson L. Jatobá e do sociólogo-antropólogo Gilberto Freyre, homenageado como paraninfo do museu. Este é localizado na antiga Estação Central (inaugurada em 1888), na Praça Visconde de Mauá³⁶⁴.

No catálogo do Museu do Trem, Emerson L. Jatobá, descreveu os propósitos da instituição:

Pretende-se que ele não seja um simples mostruário de peças e documentos antigos, mas um centro dinâmico de cultura, capaz de contribuir para a educação do povo; apto a suggestionar a curiosidade infantil; modelado a sugerir soluções modernas; orientado a convencer ao ferroviário que o seu trabalho tem um valor permanente; pronto a inspirar respeito às gerações passadas pelo muito que conseguiram e nos deixaram; exemplo a incitar confiança nos dias vindouros.

Havia necessidade de salvar um valioso patrimônio que se ia extinguindo com o tempo, o que só deixava ao velho ferroviário uma saudade e uma frustração³⁶⁵.

Em São Leopoldo, no Rio Grande do Sul, em 16 de novembro de 1976, foi inaugurado

361 **Ibidem**, p. 66-67.

362 **Ibidem**, p. 66.

363 **Ibidem**, p. 67.

364 **Ibidem**, p. 67; GASPAR, L. Museu do Trem, Recife. Pesquisa Escolar Online, **Fundação Joaquim Nabuco**, Recife. Disponível em: http://basilio.fundaj.gov.br/pesquisaescolar/index.php?option=com_content&view=article&id=720&Itemid=184. Acesso em: 14/08/2019.

365 REDE FERROVIÁRIA FEDERAL S.A, 1972 **apud** SILVA, R. B. da. **Op. Cit.** p. 67.

o Museu do Trem, fruto de um acordo entre a RFFSA, a Prefeitura Municipal e o Museu Histórico Visconde de São Leopoldo, que administrava o local³⁶⁶. Neste mesmo estado, desde 1975, o Departamento de Comunicação Social, em convênio com a Secretaria de Educação promovia o “Trem da Cultura” com exposições itinerantes, divulgando os acervos dos museus do estado do Rio Grande do Sul³⁶⁷.

Em São Paulo, o Museu Ferroviário Barão de Mauá foi criado em 1975, porém, só foi inaugurado em 9 de março de 1979, por iniciativa da Ferrovia Paulista S.A. (FEPASA). Neste museu, foram reunidos objetos das ferrovias Companhia Paulista de Estradas de Ferro, Estrada de Ferro Sorocabana, Companhia Mogiana de Estradas de Ferro, Estrada de Ferro Araraquara e Estrada de Ferro São Paulo-Minas. Em 2005, esta instituição foi reinaugurada sob a denominação de Museu da Companhia Paulista³⁶⁸.

Silva destaca que a valorização do patrimônio ferroviário no período anterior da criação do Programa de Preservação do Patrimônio Histórico do Ministério dos Transportes (PRESERVE) foi instituída pelas empresas que atuavam no transporte ferroviário, que detinham a guarda sobre estes bens. A autora compara esse contexto com o contexto europeu, citando que a mesma característica é encontrada na Inglaterra, na Holanda, na França e na Espanha. Entretanto, Silva ressalta que “em algumas dessas iniciativas, apesar da atribuição de valor cultural ao patrimônio reunido em edificações ferroviárias não foram disponibilizadas infraestrutura e tratamento adequado de preservação do acervo”³⁶⁹.

De acordo com Welber Santos, em 1977 foi criada a Associação Brasileira de Preservação Ferroviária (ABPF) por iniciativa do francês radicado no Brasil Patrick Dollinger. O principal objetivo da associação era a preservação de locomotivas a vapor, substituídas paulatinamente pelas máquinas com tração, principalmente as locomotivas movidas a diesel-elétrica nas ferrovias de todo o Brasil, sobretudo no Sudeste³⁷⁰.

Segundo Geraldo Godoy, esta foi a primeira ONG brasileira criada para a luta em prol da memória das ferrovias brasileiras. Desta maneira, fazia constantes protestos principalmente junto à RFFSA e à FEPASA, denunciando os episódios de descasos e sucateamentos³⁷¹.

366 BEMVENUTI, A. **Gestão de museu: comunicação e público - estudo sobre o Museu de Trem, São Leopoldo, RS (2009-2012)**. Dissertação (Mestrado em Museologia) São Paulo: Universidade de São Paulo, 2016. p. 65. Disponível em: <<https://teses.usp.br/teses/disponiveis/103/103131/tde-08062017-112548/publico/AliceBemvenutiREVISADA.pdf>>. Acesso em: 13/04/2020.

367 SILVA, R. B. da. **Op. Cit.** p. 69.

368 **Ibidem**, p. 69.

369 **Ibidem**, p. 69.

370 SANTOS, W. L. dos. **Op. Cit.**, p. 5.

371 GODOY, G. Um museu em movimento. **Seminário Patrimônio Histórico e Cultural Ferroviário**.

Agindo de forma a sensibilizar a RFFSA para a preservação desses bens de valor histórico, a Associação Brasileira de Preservação Ferroviária conseguiu a cessão de variado material para restaurar e um trecho para operar em caráter dito preservacionista, a partir de contratos de comodato com a União e com o governo paulista³⁷².

Entretanto, uma das maiores frustrações da ABPF foi a não sensibilização da mesma RFFSA em seus esforços para manter os 200 km de linha que ainda ligavam Antônio Carlos a Aureliano Mourão, com São João del Rei ao centro. O processo provocado pela ABPF, que propunha o tombamento de toda a malha ferroviária em bitola de 0,76 m, além da rotunda de Ribeirão Vermelho, foi arquivado³⁷³.

Para Welber Santos, a Associação Brasileira de Preservação Ferroviária é uma organização da sociedade civil, de caráter semelhante a associações como a **Steamtown Society** e a **Cumbres & Toltec Scenic Railroad**, ambas nos Estados Unidos. Para o autor, a grande inspiração vem do movimento inglês iniciado na década de 1950, com o esforço pela preservação do patrimônio ferroviário que ganhou espaço considerável na agenda das disciplinas de conservação e restauro de bens patrimoniais³⁷⁴.

O Programa de Preservação do Patrimônio Histórico do Ministério dos Transportes (PRESERVE), criado em 1980, constituiu um marco para a salvaguarda do patrimônio ferroviário ao promover uma política de proteção em forma de rede com abrangência nacional. O PRESERVE foi fundamental para a preservação do patrimônio ferroviário ao desenvolver a defesa articulada do patrimônio imóvel, do patrimônio móvel associado e da documentação. Como desdobramento de seu programa de conservação, promoveu o estudo sistemático, a identificação, a seleção, o inventário, a documentação e a divulgação, sobretudo com a implantação de centros de preservação e núcleos históricos³⁷⁵.

Com relação à realização do trabalho do PRESERVE, Raquel Barbosa da Silva destaca que foram selecionadas estações, habitações ferroviárias e oficinas, orientadas não apenas pela importância histórica, mas também por estarem inseridas em complexos

Discutindo o patrimônio histórico e cultural ferroviário: anais. Brasília: FINATC, 2007. p.15.

372 RIBEIRO, S. B. **Na Linha da Preservação**: o leito férreo Campinas-Jaguariúna. Campinas, SP: Direção Cultura, 2007. p. 117.

373 SANTOS, W. L. dos. **Op. Cit.**, p. 6. A via férrea e a estação ferroviária de São João del Rei e seu entorno foi tombado pelo SPHAN (hoje IPHAN) em 1989 como Complexo Ferroviário de São João del-Rei. A rotunda de Ribeirão Vermelho agora faz parte do Conjunto Arquitetônico e Paisagístico Ferroviário de Ribeirão Vermelho, que foi tombado pelo IEPHA-MG em 2014.

374 SANTOS, W. L. dos. **Op. Cit.**, p. 5. Sobre as disciplinas que envolvem a conservação do patrimônio ferroviário na Inglaterra ver: COSSONS, N. **An agenda for the railway heritage**. In: BURMAN, P.; STRATTON, M. **Conserving Railway Heritage**. London: E & FN Spon, 1997.

375 MORAIS, S. S. (coord.). Estudo sobre as ferrovias vinculadas à Rede Ferroviária Federal nos estados do Rio de Janeiro e do Espírito Santo - inventário de bens móveis e imóveis. IPHAN, 2004. p. 71-72.

ferroviários ainda em operação. A narrativa expositiva sobre estes espaços contemplava os dados históricos do desenvolvimento do modal ferroviário no país, dando ênfase às características físicas e regionais desses espaços, bem como os aspectos da evolução tecnológica da área. Já em relação à formação de acervo, esta foi orientada pelos valores históricos, antiguidade, raridade e tecnologia³⁷⁶.

Este trabalho realizado pelo PRESERVE foi devido à criação do Setor Geral de Preservação do Patrimônio Histórico Ferroviário (PRESERFE), em 1985. Este novo Programa ficou sob a responsabilidade da RFFSA, com sede no Rio de Janeiro, e que funcionou até a metade da década de 1990, encerrando-se com a privatização do setor ferroviário. O objetivo do PRESERFE era preservar a memória dos transportes no Brasil, selecionando exemplares representativos do setor ferroviário nacional. Em 1991, o Ministério dos Transportes publicou o “Manual de preservação de edificações ferroviárias antigas”, destacando o valor arquitetônico das construções e sua inserção no espaço urbano³⁷⁷.

Ao longo da existência do PRESERVE e do PRESERFE, foram inaugurados centros de preservação da história ferroviária em São João del Rei, Fortaleza, Recife, Curitiba, Rio de Janeiro, São Leopoldo, Paranapiacaba, e núcleos históricos ferroviários em Belo Horizonte, Campos, Juiz de Fora, Miguel Pereira e Bauru³⁷⁸.

De acordo com Xavier e Constantino, “o PRESERFE criou o Programa Ferroviário de Ação Cultural (PROFAC), que estabeleceu parcerias com as prefeituras para preservação e restauração das antigas estações ferroviárias, transformando-as em centros culturais”. Segundo as autoras, a abertura de museus e espaços culturais tem sido uma tendência nas políticas de reuso de edificações históricas das ferrovias. Entretanto, elas alertam que nem sempre “(...) essa é a solução mais adequada, pois esses equipamentos culturais exigem uma infraestrutura qualificada que precisa ser mantida de forma permanente”³⁷⁹.

Diante disso ficam as perguntas: Como manter? E os municípios que tem remanescentes ferroviários e querem que estes sejam tornados patrimônios culturais? Como vão ter recursos para restaurar e proteger esses bens?

No discurso de prefeitos, vereadores e secretários da área cultural é alegado que o

376 SILVA, R. B. da. **Op. Cit.**, p.73-96.

377 XAVIER, J. S.; CONSTANTINO, M. S. A construção do patrimônio ferroviário: uma análise do reuso da Estação Ferroviária de Mogi Mirim – SP. **Revista Eletrônica do Programa de Pós-Graduação em Museologia e Patrimônio - Unirio/ MAST**. Vol. 10, n. 1, 2017. p. 153.

378 Os centros e os núcleos foram concebidos diretamente pelo PRESERVE e, a partir de 1985, pelo PRESERFE. SILVA, R. B. da. **Op. Cit.** p. 5.

379 XAVIER, J. S.; CONSTANTINO, M. S. **Op. Cit.**, p. 154.

poder público municipal não possui recursos financeiros e nem poderes para intervir no patrimônio ferroviário. É reclamação constante das prefeituras que os repasses não são suficientes para promoverem grandes projetos, principalmente na área do patrimônio. Nesta visão, o problema é a concentração tributária na União e os recursos dos estados e União destinados às prefeituras. Somados à questão dos repasses, também aumentou a responsabilidade dos municípios no que diz respeito aos serviços obrigatórios prestados aos cidadãos, inclusive a rigorosa legislação de responsabilidade fiscal.

Sobre a responsabilidade fiscal consideramos que é um avanço para a administração pública e para a população, pois é saudável e necessário ter controle sobre as contas públicas. Na problemática de que o município não tem poder para intervir no patrimônio ferroviário pois são áreas da União, e o patrimônio é responsabilidade do Iphan, é preciso um diálogo e ações entre Prefeituras e as instituições federais. Se o grande problema forem as diretrizes e as formas de repasse de verbas, que ficam centralizados nos Estados e na União, que haja ações dos prefeitos, que cobrem de deputados e senadores, que apresentem projetos de aperfeiçoamento das legislações.

É pertinente questionar se: faltam de fato recursos? Ou faltam projetos e vontade política? É verídico que no caso de Minas Gerais, o estado há anos trabalha com uma política de distribuição do ICMS Cultural. Assim, os municípios concorrem a esse recurso apresentando projetos e ações culturais através dos quais são pontuados. Cada ponto corresponde a um valor determinado, no qual o montante total da verba conquistada é repassada aos cofres municipais. A grande maioria dos problemas sobre a desvalorização sobre os bens ferroviários são por falta de sensibilidade por parte do poder público municipal para avaliar, valorizar e tratar os patrimônios culturais locais.

Conforme argumentamos no capítulo 1, para que aconteça uma maior preocupação sobre o destino do patrimônio cultural é preciso que a decisão sobre o patrimônio esteja perto de quem o usufrui. É com diálogos mais constantes e abertos que se melhora o tratamento e a valorização ao patrimônio. É preciso pensar e ter a distribuição de direitos e deveres entre cada esfera do Estado, priorizando frequentemente o cidadão. Dessa forma, é pensar que política pública vai além de verbas públicas. É envolver os indivíduos interessados na preservação do patrimônio, educadores, empresários, comunicação social e mídia, a população que mora nos arredores do local protegido ou alvo da ação de preservação patrimonial, a coletividade da cidade. É promover um diálogo e ter ações práticas e políticas para a distribuição de direitos e deveres entre as pessoas do município. É conscientizar e

distribuir direitos e deveres para os cidadãos também em relação à responsabilidade com o patrimônio cultural.

Na página do **site** institucional do IPHAN, os números sobre o patrimônio ferroviário, segundo inventários da extinta Rede Ferroviária Federal S.A., são estimados em 52 mil bens imóveis e 15 mil bens móveis³⁸⁰. Nestes inventários realizados pelo PRESERFE estão “bens móveis e imóveis, incluindo locomotivas, vagões, carros de passageiros e outros equipamentos, como guindastes, móveis, relógios, sinos, telégrafos, sem considerar acervos documentais e o legado imaterial envolvido”³⁸¹. Para Raquel B. da Silva, apesar de não ser informado a data do levantamento, acredita-se que tenha sido realizado na década de 1990³⁸².

Para alguns autores como Janaina Silva Xavier, Marta da Silva Constantino, Cíntia Isolde Koch Lewinski e José Carlos Reis, as discussões sobre os caminhos da preservação de prédios, instrumentos, documentos e outros materiais relacionadas à ferrovia acontecem em maior volume a partir de 2007 com o DECRETO Nº 6.018, com a extinção completa da RFFSA. Em decorrência disso há maior divulgação e consciência sobre o conceito de “patrimônio ferroviário” e “memória ferroviária” nos meios jornalísticos, acadêmicos, escolares, etc³⁸³.

Para Célia Regina Stefani, com o término da RFFSA, as linhas de passageiros foram encerradas e todos os seus bens transferidos para a União, restando apenas as linhas de carga no país³⁸⁴. Diante do fim dos serviços ferroviários de passageiros realizados pela RFFSA, os seus espólios foram incorporados pelo Governo Federal, em 2007 por meio da Lei nº11.483. Xavier e Constantino argumenta que, com isso, “o governo determinou que parte desse legado fosse reconhecido como patrimônio ferroviário a ser administrado pelo IPHAN”³⁸⁵.

Esta imposição legal sobre a obrigatoriedade em preservar o patrimônio ferroviário é um marco importantíssimo para a memória ferroviária sob o ponto de vista da legislação brasileira. A Lei Federal nº 11.483, de 31 de maio de 2007, define políticas públicas sobre a

380 O IPHAN informa que o patrimônio ferroviário oriundo da RFFSA foi classificado como de valor histórico pelo PRESERFE, instituição até então responsável pela gestão do patrimônio cultural da RFFSA. Disponível em: <<http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/127>>. Acesso em 08/05/2019.

381 XAVIER, J. S.; CONSTANTINO, M. S. **Op. Cit.**, p. 156.

382 SILVA, R. B. da. **Op. Cit.** p. 59.

383 XAVIER, J. S.; CONSTANTINO, M. S. **Op. Cit.**, p. 152; LEWINSKI, C. I. K. A constituição do Centro de Preservação da História Ferroviária do Rio Grande do Sul de Oitenta. **História Unicap**, v. 3, n. 6, jul./dez. de 2016. p. 484-485; REIS, J. C. O tempo histórico como “representação intelectual”. **Revista do Patrimônio (Histórico e Artístico Nacional)**. n. 34, 2012, p. 59.

384 STEFANI, C. R. B. **O Sistema Ferroviário Paulista: Um estudo sobre a evolução do transporte de passageiros sobre trilhos**. Dissertação (Mestrado), Programa de Pós-Graduação em Geografia, São Paulo: Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências da USP, 2007.

385 XAVIER, J. S.; CONSTANTINO, M. S. **Op. Cit.**, p. 152.

situação desses prédios e seu entorno, sua conservação, restauração, reuso e reapropriação pelas comunidades, os caminhos, os processos e as ações para a preservação e o reconhecimento como patrimônio por parte do Estado³⁸⁶.

O Governo Federal instituiu o patrimônio ferroviário e segundo a Lei nº 11.483, estará a cargo do IPHAN responder e administrar os bens oriundos da extinta RFFSA, assim como zelar pela sua guarda, manutenção e, o mais complexo de tudo, dar novos usos a este patrimônio. Desta maneira, ficou definido que caberia ao IPHAN realizar os registros dos bens de natureza móvel e imóvel de valor arquitetônico, artístico, histórico e cultural. Ainda de acordo com a lei,

a preservação e a difusão da memória ferroviária, constituída por essa cultura material, serão promovidas por meio da criação, organização, manutenção e ampliação de equipamentos culturais, tais como: museus, bibliotecas, arquivos e outras organizações, que preservem suas coleções e acervos³⁸⁷.

Entretanto, o Iphan não tem recursos e nem estrutura para atender toda demanda para o reconhecimento, a preservação, a manutenção e a divulgação do patrimônio ferroviário em todo o país. Se observarmos a tendência da política nacional, percebe-se a descentralização dos serviços públicos. Essa descentralização é muito evidente na saúde e na educação fundamental. Conforme pontuamos anteriormente são necessários implementar inúmeros acordos e melhorar os pactos entre a política cultural local e a nacional na área de preservação patrimonial.

No histórico do IPHAN, o reconhecimento como patrimônio de algo com relação à ferrovia aconteceu em 1954, quando realizou o tombamento da ferrovia Mauá-Fragoso, em Magé, no Rio de Janeiro³⁸⁸. A partir da década de 1980, doze bens patrimoniais ferroviários foram tombados no Brasil. Como exemplos podem ser destacados o tombamento do

386 BRASIL. Lei nº 11.483, de 31 de maio de 2007. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, 31 de maio de 2007. Disponível em: <http://www.rffsa.gov.br/principal/Lei_11483.htm>. Acesso em: 07/05/2019.

387 XAVIER, J. S.; CONSTANTINO, M. S. **Op. Cit.**, p. 161.

388 Para Raquel B. da Silva, “no contexto nacional, a ressignificação dos remanescentes ferroviários em nível federal iniciou-se nas comemorações do centenário da Estrada de Ferro Mauá, em 1954, com o tombamento do primeiro trecho de via permanente inaugurado no país.” SILVA, R. B. da. **Op. Cit.** p. 4. Silva relata vários acontecimentos com este patrimônio durante o período de 1954-1977. Ver em: SILVA, R. B. da. **Idem**, p. 63-66. Sobre o estado recente Marcos Paulo Miranda denuncia: “Apesar de tamanha importância histórica, a ponto de ser considerada um Monumento Nacional, nos dias de hoje a primeira ferrovia do Brasil está completamente abandonada, tomada pelo mato, com trechos cobertos pelo asfalto, sendo ainda alvo de invasores e vândalos.” MIRANDA, M. P. de S. **Patrimônio cultural ferroviário brasileiro está abandonado e deve ser preservado**. 17 de fevereiro de 2018. Disponível em: <<https://www.conjur.com.br/2018-fev-17/ambiente-juridico-patrimonio-cultural-ferroviario-preservedo>>. Acesso em: 15/08/2019.

Complexo Ferroviário de São João del Rei (1989)³⁸⁹, da Estação da Luz (1996), da Estação Ferroviária de Mairinque (2004), e da Vila Ferroviária de Paranapiacaba (2008)³⁹⁰.

Xavier e Constantino consideram que foi a partir da Lei nº 11.483

(...) que o IPHAN recebeu um pesado encargo. Seu primeiro desafio é mapear os acervos da antiga rede e selecionar aqueles que detêm um valor cultural mais significativo, realizando um inventário de varredura, identificando a diversidade e o estado de conservação desses bens culturais³⁹¹.

Como consequência disso, em 2008, foi criada a Coordenação Técnica do Patrimônio Ferroviário (CTPF), com a “incumbência de coordenar as atividades de desenvolvimento dos critérios e a metodologia processual de cumprimento da Lei nº. 11.483/2007 e do Decreto nº 6.018/2007, bem como (...) a Inventariança da Rede Ferroviária Federal S.A.”³⁹². Na Portaria nº 113/2010 foi criado um Grupo de Trabalho que fez levantamentos das ações de preservação nos estados de todo o país³⁹³.

A Portaria do IPHAN nº 441, de 13 de dezembro de 2011, publicou a primeira lista do patrimônio ferroviário com 189 itens. A lista mais recente é de 2015, com o número de 639 bens inscritos³⁹⁴. Xavier e Constantino destacam que há uma diferença entre o bem estar na lista do IPHAN ou ser tombado pelo mesmo, que é o grau de proteção, visto que o tombamento garante que o patrimônio não pode ser destruído, demolido, mutilado ou reparado sem autorização da instituição. Os bens inseridos na lista não estão completamente protegidos como os bens tombados, eles apenas passam para a tutela do Estado. As autoras

389 Em 1985 foi aberto o processo de tombamento pelo SPHAN (hoje IPHAN) e foi terminado em 1989, passando a ser oficialmente decretado com o título de “patrimônio histórico nacional” ao sítio representado pelo Complexo Ferroviário de São João del Rei, composto pela via férrea, pela estação ferroviária de São João del Rei e entorno e, pela estação de Tiradentes. Segundo este processo de tombamento, todos os 37.900 m² são considerados parte do museu ali instalado em 1981, e revitalizado em 1986, pelo PRESERVE em conjunto com a SR-2 e a SR-3 da RFFSA. Ver em: SANTOS, W. L. dos. **Op. Cit.**, p. 8-9.

390 XAVIER, J. S.; CONSTANTINO, M. S. **Op. Cit.**, p. 155.

391 **Idem**, p. 155.

392 IPHAN. PORTARIA Nº 208, de 18 de julho de 2008 **apud** XAVIER, J. S.; CONSTANTINO, M. S. **Idem**, p. 155.

393 XAVIER, J. S.; CONSTANTINO, M. S. **Idem**, p. 155.

394 “A gestão desse acervo constitui uma nova atribuição do Iphan e, para responder à demanda, foi instituída a Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário, por meio da Portaria Iphan nº 407/2010, com 639 bens inscritos até 15 de dezembro de 2015. Para inscrição na Lista, os bens são avaliados pela equipe técnica da Superintendência do Estado onde estão localizados e, posteriormente, passam por apreciação da Comissão de Avaliação do Patrimônio Cultural Ferroviário (CAPCF), cuja decisão é homologada pela Presidência do Iphan.” Disponível em: <<http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/127>>. Acesso em 08/05/2019. Ver também em Bens do Patrimônio Cultural Ferroviário. Disponível em: <<http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/503>>. Acesso em: 08/05/2019. Para ver a Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário acesse: <http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Lista_patrimonio_cultural_ferrovi%C3%A1rio_dez_2015.pdf>.

afirmam: “Percebemos que para o IPHAN ainda não está claro o destino final desses bens e a lista seria uma fase inicial até que medidas definitivas sobre a responsabilidade de salvaguarda desse patrimônio sejam definidas”³⁹⁵.

Em 2009, a Superintendência do IPHAN em Minas Gerais organizou e promoveu o primeiro seminário dedicado ao debate sobre o patrimônio ferroviário, em âmbito nacional. O “I Seminário sobre o Patrimônio Cultural Ferroviário Brasileiro” foi realizado em Belo Horizonte, entre os dias 2 e 5 de julho de 2009. O objetivo foi

(...) promover uma discussão entre o Iphan e as instituições sucessoras da extinta RFFSA, a inventariança da RFFSA, a sociedade civil organizada, as concessionárias das ferrovias, o Ministério Público Federal, o Ministério Público Estadual e a comunidade em geral interessada no assunto. Durante o Seminário foram apresentados os trabalhos que estavam sendo desenvolvidos e discutidas as atribuições e as funções das instituições envolvidas na proteção da memória ferroviária³⁹⁶.

Para a salvaguarda do patrimônio cultural, o IPHAN não é a única instituição responsável. Instituições em níveis estaduais e municipais também entram na esfera de proteção, preservação e divulgação dos bens culturais. No caso de Minas Gerais, o Instituto Estadual do Patrimônio Histórico e Artístico (Iepha-MG), criado em setembro de 1971, é o responsável pelo campo das políticas públicas de patrimônio cultural no âmbito estadual. Esta é uma fundação vinculada à Secretaria de Estado de Cultura de Minas Gerais. Cabe ao Instituto pesquisar, proteger e promover os bens culturais de natureza material e imaterial de Minas Gerais, em parceria com os órgãos municipais e federal. Dentre as suas principais iniciativas, o Instituto produz inventários, dossiês de registro e tombamento na esfera das ações de salvaguarda do patrimônio mineiro. Também acompanha e realiza obras de restauração de bens culturais e, implementa ações de cooperação municipal, por meio do ICMS Patrimônio Cultural³⁹⁷.

No que se refere ao patrimônio ferroviário, estão na Lista de Bens Tombados do IEPHA-MG: o Conjunto Arquitetônico das Antigas Estações da Central do Brasil e da Estrada de Ferro Leopoldina e o Acervo do Núcleo Histórico Ferroviário (Museu do Núcleo Histórico Ferroviário) em Juiz de Fora (tombado pelo IEPHA em 25 de março de 2005)³⁹⁸, o Conjunto

395 XAVIER, J. S.; CONSTANTINO, M. S. **Op. Cit.**, p. 156.

396 CARMO, M. E. do. **Op. Cit.**, p. 20.

397 IEPHA-MG. Institucional/História. Disponível em: <<http://www.iepha.mg.gov.br/index.php/institucional/o-iepha#hist%C3%B3ria>>. Acesso em: 08/07/2019.

398 IEPHA-MG. Disponível em: <<http://www.iepha.mg.gov.br/index.php/programas-e-acoes/patrimonio->

Paisagístico e Arquitetônico da Antiga Estação da Estrada de Ferro Goiás (em 1989, o Conjunto foi tombado pelo município de Araguari e em 2008 tombado pelo IEPHA)³⁹⁹, o Conjunto Arquitetônico e Paisagístico Ferroviário de Ribeirão Vermelho no município de Ribeirão Vermelho (tombado pelo IEPHA em 2014)⁴⁰⁰ e o Túnel da Mantiqueira no município de Passa Quatro (tombado pelo IEPHA em 2017)⁴⁰¹.

O universo sobre o patrimônio cultural no estado de Minas Gerais representado pelo IEPHA-MG não contempla a totalidade dos bens protegidos no estado. Há inúmeros bens culturais que estão sob proteção municipal. Portanto, a gestão destes bens, os processos administrativos, a declaração de tombamento, o estado de conservação, as propostas de intervenções ou qualquer outro assunto correlato são de responsabilidade das prefeituras.

Antes do tombamento em nível estadual dos remanescentes ferroviários no espaço onde se encontra o Museu Ferroviário de Juiz de Fora, foram realizados os tombamentos na esfera municipal. No ano de 1997 já estavam em andamento os processos de reconhecimento de patrimônio cultural da cidade sobre as estações que pertenciam à RFFSA. Em 16 de junho de 1999, a edificação da Estação da RFFSA (Estação da Estrada de Ferro Central do Brasil) foi tombada pelo Conselho Municipal do Patrimônio Cultural (COMPAC) através do Decreto 6465/99. Na mesma data, o anexo do Núcleo Histórico da RFFSA foi tombado pelo Decreto 6461/99. Em 29 de dezembro de 1999 foi criado e tombado o Núcleo Histórico das Praças Antônio Carlos e Dr. João Penido com o Decreto 6414/99.

Os processos de tombamentos já ocorreram como resultado das articulações e processos para a assinatura do acordo entre a RFFSA e a PJF para a administração e uso do que viria a ser o Museu Ferroviário de Juiz de Fora. Posteriormente, em 04 de abril de 2002 foi criado o Conjunto Paisagístico das Estações Ferroviárias do Centro de Juiz de Fora, através do Decreto 7326/02.

Outra manifestação em defesa do patrimônio e da memória ferroviária tem surgido das

[cultural-protetido/bens-tombados/details/1/134/bens-tombados-conjunto-arquitet%C3%B4nico-das-antigas-esta%C3%A7%C3%B5es-da-central-do-brasil-e-da-estrada-de-ferro-leopoldina-e-o-acervo-do-n%C3%BAcleo-hist%C3%B3rico-ferrovi%C3%A1rio-museu-do-n%C3%BAcleo-hist%C3%B3rico-ferrovi%C3%A1rio](http://www.iepha.mg.gov.br/index.php/programas-e-acoef/patrimonio-cultural-protetido/bens-tombados/details/1/134/bens-tombados-conjunto-arquitet%C3%B4nico-das-antigas-esta%C3%A7%C3%B5es-da-central-do-brasil-e-da-estrada-de-ferro-leopoldina-e-o-acervo-do-n%C3%BAcleo-hist%C3%B3rico-ferrovi%C3%A1rio-museu-do-n%C3%BAcleo-hist%C3%B3rico-ferrovi%C3%A1rio)>. Acesso em: 08/07/2019.

399 IEPHA-MG. Disponível em: <<http://www.iepha.mg.gov.br/index.php/programas-e-acoef/patrimonio-cultural-protetido/bens-tombados/details/1/14/bens-tombados-conjunto-paisag%C3%ADstico-e-arquitet%C3%B4nico-da-antiga-esta%C3%A7%C3%A3o-da-estrada-de-ferro-gois>>. Acesso em: 08/07/2019.

400 IEPHA-MG. Disponível em: <<http://www.iepha.mg.gov.br/index.php/programas-e-acoef/patrimonio-cultural-protetido/bens-tombados/details/1/153/bens-tombados-conjunto-arquitet%C3%B4nico-e-paisag%C3%ADstico-ferrovi%C3%A1rio-de-ribeir%C3%A3o-vermelho>>. Acesso em: 08/07/2019.

401 IEPHA-MG. Disponível em: <<http://www.iepha.mg.gov.br/index.php/programas-e-acoef/patrimonio-cultural-protetido/bens-tombados/details/1/141/bens-tombados-t%C3%BAnel-da-mantiqueira>>. Acesso em: 08/07/2019.

associações e organizações não governamentais que nascem da iniciativa de ferroviários e ex-ferroviários. Esses grupos são muito ativos em prol da causa ferroviária. Eles se reúnem, promovem encontros e seminários, zelam pelos acervos e implantam centros de memória, o que afirma o desejo dessa parcela da sociedade civil em defender suas memórias e seu patrimônio do esquecimento e do descaso⁴⁰². Como exemplos dessas organizações existem:

(...) o Movimento de Preservação Ferroviária, no Rio de Janeiro, RJ (1997), a Associação Brasileira de Preservação Ferroviária, com sede regional em Paranapiacaba, SP (1977), a Associação Preservação da Memória da Companhia Paulista, em Jundiaí, SP (2000), a Associação Nacional de Preservação Ferroviária, em Mogi das Cruzes, SP (2001), a Sociedade de Pesquisa e Preservação Ferroviária, São Paulo, SP (1998), etc⁴⁰³.

Na microrregião de Juiz de Fora existem duas associações. A Associação de Modelismo Ferroviário de Juiz de Fora e Região (AMFER-JFR) foi fundada em 15 de agosto de 2015. Criada a partir de um grupo de amigos, moradores dos municípios de Juiz de Fora, Santos Dumont e Bicas, esta associação se dedica ao ferromodelismo ou modelismo ferroviário, que consiste na construção de modelos em escala reduzida, de veículos e estruturas ferroviárias⁴⁰⁴.

Outra associação é a ONG Amigos do Trem, que possui sua sede na cidade de Juiz de Fora. A mesma possui um projeto lançado em 2015 denominado “Trem Rio-Minas”, idealizado por Paulo Henrique do Nascimento⁴⁰⁵, que visa resgatar o movimento ferroviário na região através de um circuito turístico de 120 km⁴⁰⁶ entre as cidades de Cataguases (MG) e Três Rios (RJ)⁴⁰⁷. Entre os entraves para a aprovação do projeto estão as questões da divisão

402 XAVIER, J. S.; CONSTANTINO, M. S.. **Op. Cit.**, p. 157; CARMO, Mônica Elisque do. **Op. Cit.**, p. 20.

403 **Ibidem**, p. 157.

404 Ver na página do **Facebook** da Associação de Modelismo Ferroviário de Juiz de Fora e Região (AMFER-JFR). Disponível em: <https://www.facebook.com/AMFERJFR/?eid=ARB6YEo_Xo31eAekZEYt8rL2zmYuuMyXvEO1JD7OkcHrQ5DJWmQ7jneAWaBUwblwteqGmlJGSR2_171> Acesso em 02/07/2019.

405 Paulo Henrique do Nascimento (que também é o fundador da ONG) faleceu em novembro de 2018. A partir de então, a ONG Amigos do Trem passou a ser presidida por Cyntia Nascimento Leite. Ver entrevista com a atual presidente: Reportagem da Pólis Recreio em 29 de janeiro de 2019. Nova presidente da ONG Amigos do Trem esclarece atual situação do Trem Rio-Minas. Disponível em: <<https://www.polisrecreio.com.br/site/2019/01/29/nova-presidente-da-ong-amigos-do-trem-esclarece-atual-situacao-do-trem-rio-minas/>>. Acesso em 04/07/2019.

406 Há reportagens em o percurso é de 120 km e outras em que é de 160 km.

407 Está previsto no projeto da ONG que o percurso do roteiro do Trem Rio-Minas passará por oito cidades, partindo de Cataguases, na Zona da Mata mineira, à cidade de Três Rios, no estado do Rio de Janeiro. Estarão na rota do passeio: Leopoldina, Recreio, Volta Grande, Além Paraíba, Chiador e Sapucaia. Pelo projeto, os passeios serão realizados aos sábados, domingos e feriados, e terão 6 (seis) horas de duração. Os turistas poderão fazer o trajeto completo de ida e volta ou terão a opção de retornar para a cidade de origem

das linhas férreas com o transporte de cargas e a autorização da Agência Nacional de Transporte Terrestre (ANTT)⁴⁰⁸.

O patrimônio ferroviário também é divulgado através de inúmeros **sites** e **blogs** de grupos e indivíduos “ferroviaristas”. São indivíduos que se dedicam à causa da preservação da memória ferroviária e até usam recursos próprios para realizar o mapeamento de trilhos, estações e outros remanescentes da ferrovia; levantamento de dados técnicos e históricos e a divulgação desse material.

Entretanto, o fato de ter sido ferroviário ou ser parte da família de ferroviários não constitui uma condição **sine qua non** para ter um vínculo direto e nem o engajamento na luta pela preservação desse patrimônio. Essa defesa é caracterizada pela empatia, pela identidade com a memória ferroviária. José Geraldo Furtado na sua tese de doutorado, em que estuda o patrimônio ferroviário de Além Paraíba, argumenta sobre essa questão de quem foi ferroviário não ter muitas vezes uma postura de preservação em relação aos remanescentes da ferrovia, como podemos ler no seguinte trecho:

Tal afirmativa foi comprovada em setembro de 2010 quando, numa atitude injustificável, o Secretário de Obras do município mandou destruir um raro exemplar de caixa d’água em ferro fundido, utilizada para abastecimento das locomotivas a vapor, datada do século XIX, situada em meio ao pátio da Estação de Porto Novo. Com tal secretário cursamos na mesma época o SENAI (Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial), trabalhamos na ferrovia por igual período na mesma Oficina, além de termos cursado História na mesma instituição. No entanto o trabalho de memória tomou formas diferentes em nossos casos⁴⁰⁹.

Mesmo tendo vivido, frequentado, estudado e trabalhado nos mesmo lugares em referência a ferrovia, Furtado e o Secretário de Obras de Além Paraíba, tiveram identificações diferentes com o patrimônio ferroviário da cidade. Por que ambos tiveram reações diferentes

(Cataguases ou Três Rios) trocando de trem na metade do caminho. Os trens poderão transportar até 850 passageiros por dia de funcionamento. Ver em: O Vigilante online. 16/04/2017. Associação Amigos do Trem prevê início do circuito Rio-Minas para começo de 2018. Disponível em: <<https://www.ovigilanteonline.com/noticia/detalhe/35013/associacao-amigos-do-trem-preve-inicio-do-circuito-rio-minas-para-o-comeco-de-2018>>. Acesso em 04/07/2019. Ver também a reportagem de Felipe Lucena no Diário do Rio. 26/04/2019. Faltam detalhes para o trem turístico Rio-Minas começar a funcionar. Disponível em: <<https://diariodorio.com/faltam-detalhes-para-o-trem-turistico-rio-minas-comecar-a-funcionar/>>. Acesso em 04/07/2019.

408 Ver a reportagem de Renata Evangelista no Hoje em Dia. 28/11/2018. Trem turístico que ligará Minas ao Rio pode ser inaugurado no início de 2019. Disponível em: <<https://www. hojeemdia.com.br/horizontes/trem-tur%C3%ADstico-que-ligar%C3%A1-minas-ao-rio-pode-ser-inaugurado-no-in%C3%ADcio-de-2019.1.675038>>. Acesso em 04/07/2019.

409 FURTADO, J. G. E. **Op. Cit.**, p. 15.

diante da preservação da memória sobre o exemplar da caixa d'água situada no pátio da Estação de Porto Novo?

De acordo com Halbwachs, para se recordar, é necessário que as nossas lembranças não deixem de concordar, em certo ponto, com as lembranças dos outros membros do grupo. Desse modo, esquecer determinado acontecimento de nossa vida é perder também o contato com aqueles que compunham nosso grupo social. Halbwachs assinala que é necessário que as lembranças sejam reconstruídas e reconhecidas pelos membros do grupo⁴¹⁰. De certa maneira, Furtado e o Secretário de Obras de Além Paraíba deixaram de concordar nos pontos de contato com a lembrança da caixa d'água. Para Halbwachs:

Não é suficiente reconstituir peça por peça a imagem de um acontecimento do passado para se obter uma lembrança. É necessário que esta reconstrução se opere a partir de dados ou de noções comuns que se encontram tanto no nosso espírito como no dos outros, porque elas passam incessantemente desses para aquele e reciprocamente, o que só é possível se fizeram e continuam a fazer parte de uma mesma sociedade. Somente assim podemos compreender que uma lembrança possa ser ao mesmo tempo reconhecida e reconstruída⁴¹¹.

A chamada memória individual é entendida por Halbwachs como “(...) um ponto de vista sobre a memória coletiva (...)”, ponto de vista este, que pode sofrer alterações de acordo com o lugar que ocupamos em determinado grupo, assim como também pode sofrer alterações com as relações que mantemos com outros ambientes sociais. A assimilação das lembranças pode variar de membro para membro, visto que a quantidade de lembranças que são transportadas pela “memória coletiva” com maior ou menor intensidade, é realizada a partir do “ponto de vista” de cada indivíduo⁴¹².

Para que a nossa memória se auxilie com as dos outros, não basta que eles nos tragam seus depoimentos: é necessário ainda que ela não tenha cessado de concordar com as suas memórias e que haja bastante pontos de contato entre uma e outras para que a lembrança que nos recordam possa ser reconstruída sobre um fundamento comum⁴¹³.

No caso do patrimônio ferroviário há vários atores sociais que atuam como militantes de uma cultura preservacionista. Eles não formam um bloco coeso e atuam de forma distinta. Entretanto, o fundamento comum é a identificação com a memória da ferrovia. Alguns,

410 HALBWACHS, M. A memória coletiva e a memória individual. In: _____. **A memória coletiva**. São Paulo: Editora Centauro, 2005. p. 32-33.

411 **Ibidem**, p. 34.

412 **Ibidem**, p. 51.

413 **Ibidem**, p. 34.

historiadores, memorialistas, ex-ferroviários, se dedicam ao levantamento documental em busca de informações que possam enaltecer o valor histórico ao patrimônio, a importância que tiveram para a cidade e para a população; outros atores como ex-ferroviários, se dedicam a preservação material e restauração de equipamentos e máquinas; ex-ferroviários que atuaram e atuam no cuidado com documentos, mobiliários, ferramentas e outros objetos que iriam ser descartados; outras pessoas como ex-ferroviários, familiares de (ex)ferroviários, “ferroviaristas” se empenham em demandas para a tutela do Estado sobre os remanescentes da ferrovia, que procuram parcerias entre prefeituras, universidades, ONG’s e ações pessoais.

O Iphan, o Iepha-MG e as Prefeituras atuam (parcialmente, pois nem todas ações são tomadas) pautados no atendimento das demandas de grupos da população interessados na preservação e do Ministério Público (que atua atendendo solicitações do cidadão comum que são os atores que trouxemos no parágrafo anterior).

Seja qual for a estratégia de cada um desses atores, o objetivo é a luta em defesa da memória ferroviária. A intenção de todos é chamar a atenção para a necessidade da preservação do patrimônio ferroviário e estabelecer diálogos entre a população e as autoridades públicas.

Neste capítulo abordamos de maneira sintética a história do sistema ferroviário no mundo e no país, abarcando os contextos tecnológicos, sociais, culturais e políticos; e apresentamos as iniciativas para a preservação do patrimônio industrial e ferroviário no Brasil e na Europa.

CAPÍTULO 3:

Juiz de Fora no cenário: história, memórias e patrimônio ferroviário

Neste capítulo, abordaremos um histórico sobre a ferrovia em Juiz de Fora e a construção da memória do Museu Ferroviário sobre essas memórias. Vamos delinear um percurso sobre as estações da Estrada de Ferro Central do Brasil, da Estrada de Ferro Leopoldina e sobre a Praça da Estação. Optamos por esses recortes por considerarmos que facilita a compreensão sobre a memória construída sobre esses objetos estudados.

Os trilhos e as máquinas ferroviárias tiveram grande parcela de contribuição para o desenvolvimento econômico e social da região da Zona da Mata mineira. Alguns estudos, como os de Danielle Couto Moreira, Angélica Moreira Costa e Milena Andreola de Souza, entre outros, afirmam que a ferrovia foi fundamental para o surgimento e o desenvolvimento de algumas cidades e de povoados, transformando radicalmente os lugares e a fisionomia das paisagens⁴¹⁴.

Segundo Carmo, com a introdução da ferrovia no Brasil, o comércio passou a se desenvolver nos caminhos percorridos pelos trilhos e no seu entorno, transformando e intensificando as relações das cidades litorâneas com as cidades do interior, gerando desenvolvimento econômico e alterando o cenário social, cultural e territorial⁴¹⁵.

Aos poucos, as paisagens das cidades que tinham como percurso a ferrovia foram se adaptando, modificando a arquitetura, os costumes e a rotina. O trem transportava com mais facilidade e rapidez as pessoas e objetos. Isso modificou significativamente a economia das cidades e a organização do território, e criaram-se novos núcleos urbanos e povoados⁴¹⁶.

A ferrovia causou impacto na paisagem e na sociedade com sua chegada, sua presença e posteriormente, com sua ausência. José Geraldo Furtado afirma que ao redor das estações existiam povoados, que primeiramente foram formados com a chegada dos trilhos e posteriormente esvaziados com a perda de importância da ferrovia e com a crise da produção cafeeira. A história da ferrovia na Zona da Mata mineira não se limita ao núcleo urbano, mas, também, havia uma suma importância as estações periféricas de onde saíam estradas de ferro

414 MOREIRA, D. C. **Op. Cit.**; COSTA, A. M. **Op. Cit.**; SOUZA, M. A. de. Paisagem e Ferrovia: o caso da Praça da Estação de Juiz de Fora – MG. **VI Colóquio Latino Americano sobre Recuperação e Preservação do Patrimônio Industrial**. 2012. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/VI_coloquio_t6_paisagem_ferrovia.pdf>. Acesso em: 08/07/2019.

415 CARMO, M. E. do. **Op. Cit.**, p. 25.

416 **Ibidem**, p. 28-29.

que as ligavam às fazendas de café da região. O grande impulso para os traçados da linha férrea era passar pelas fazendas. Furtado menciona que “(...) a estação de Simplício⁴¹⁷, por exemplo, possuía um armazém com cerca de sessenta metros de extensão, atestando sua importância para a economia microrregional. Estas estações eram núcleos econômicos formadores de núcleos sociais”⁴¹⁸. Esse contexto é notado em toda a Zona da Mata, inclusive com construções de estações dentro de fazendas.

Para Beatriz M. Kühn, as ferrovias se relacionaram diretamente com a configuração da malha urbana das cidades e a industrialização está associada diretamente a esse tipo de transporte, “pois impulsionou as ferrovias e, por sua vez, foi por elas impulsionada”⁴¹⁹. Segundo Moreira, essa relação foi estabelecida em Juiz de Fora, pois influenciou a reorganização dos espaços urbanos já consolidados e delimitou as novas áreas de ocupação na cidade, inclusive os estabelecimentos industriais. A autora cita que no Álbum do Município de Juiz de Fora, de 1915, a ferrovia é “elemento de referência e de delimitação de áreas urbanas” usado frequentemente nas descrições dos espaços da cidade⁴²⁰.

A chegada das Estradas de Ferro Dom Pedro II (1875) e Companhia Estrada de Ferro Juiz de Fora a Piau (1881-1884) em Juiz de Fora, possibilitou o desenvolvimento urbano ao redor do núcleo ferroviário, o aumento de atividades industriais e comerciais, pois estas ligavam a Zona da Mata ao Rio de Janeiro e foram um dos principais meios de transporte de mercadorias e pessoas por décadas, especialmente nos finais do século XIX e início do XX⁴²¹.

Milena Andreola de Souza relata que

Quando a Zona da Mata, região onde se localiza Juiz de Fora, era conhecida como “Áreas Proibidas”, no século XVIII, pela dificuldade de acesso, a ferrovia trouxe, a partir do terceiro quartel do século XIX, mais do que a possibilidade de escoar a produção agrícola para os portos. A máquina do trem rasgou caminhos e fincou raízes com as suas estações, dando origem a muitos lugarejos e desenvolvendo tantos outros. Em Juiz de Fora, (...), a estrada de ferro consolidou as características do município como polo de

417 A estação de Simplício foi originalmente a Estação da Conceição, inaugurada em 1871. Desta estação partiam duas estradas de rodagem (estrada de terra) em direção ao interior para atender as fazendas da região. O tamanho do seu armazém mostra a sua importância para o transporte do café nas imediações da cidade de Além Paraíba-MG.

418 FURTADO, J. G. E. **Op. Cit.**, p. 18.

419 KÜHL, B. M. **Op. Cit.**, p. 40.

420 MOREIRA, D. C. **Op. Cit.**, p. 108.

421 GIROLETTI, D. O processo de industrialização de Juiz de Fora (1850-1930). **Fundação João Pinheiro**: análise e conjuntura: 10 (3): 144-202, mar. 1980; OLIVEIRA, G. H. B. de. Juiz de Fora, Industrialização: uma abordagem historiográfica 1850-1930. **Anais do I Colóquio do LAHES**. Juiz de Fora, 13 a 16 de junho de 2005. Disponível em: <<http://www.ufjf.br/lahes/files/2010/03/c1-a27.pdf>>. Acesso em: 10/05/2019; COSTA, A. M. **Op. Cit.**

desenvolvimento da região⁴²².

Segundo Helena Guimarães Campos, os trilhos da Estrada de Ferro D. Pedro II chegaram à Juiz de Fora em 1875. O traçado das linhas férreas era semelhante ao da antiga estrada colonial que ligava a cidade até o porto do Rio de Janeiro⁴²³. De acordo com Giroletti, a chegada da ferrovia na cidade de Juiz de Fora oferecia oportunidades de transporte mais barato aos cafeicultores da região e as funções de Juiz de Fora como “centro econômico polarizador da Zona da Mata foram reforçadas”⁴²⁴.

Para Manoel Marcos Monachesi, ex-engenheiro ferroviário, um dos criadores do Núcleo Histórico Ferroviário de Juiz de Fora, a implantação da Estrada de Ferro D. Pedro II em Juiz de Fora alterou os pensamentos da elite na região. Conforme a citação a seguir, vemos que na narrativa de Monachesi a ferrovia foi vista para a obtenção de lucro, potencializar o escoamento de mercadorias e melhorar os relacionamentos com o poder imperial.

Com a chegada da E. F. Dom Pedro II em Juiz de Fora em 30 de dezembro de 1875, os fazendeiros, comerciantes e políticos de nossa cidade e região, viram a importância da ferrovia para o escoamento de seus produtos aos grandes centros, o desenvolvimento econômico e uma importante e rápida ligação política com a Corte Imperial. Com os altos custos dos transportes pela lentidão das tropas de lombo de mula e carruagens existentes, a ferrovia oferecia um transporte rápido, eficiente e mais barato. Assim sendo, em 1875, Honório Libero conseguiu a aprovação da “Lei Mineira”, nº 2.175 de 22 de novembro de 1875. Esta lei autorizava o Presidente da Província a conceder a Honório Libero ou às companhias interessadas que se propusessem uma linha de bondes ou carris de ferro, ligando a cidade do Rio Novo a de Pomba⁴²⁵.

O fluxo dos acontecimentos, do tempo, dos espaços enquanto ainda não havia ferrovia entre a capital do Império (Rio de Janeiro) e a Zona da Mata, e que foram convertidos em fatos históricos, são colocados como menos importante na construção da memória pelo Museu Ferroviário de Juiz de Fora (Figura 23). As narrativas que dão ao patrimônio ferroviário uma dimensão de marco histórico para o tempo transformado pela sua presença, provocando uma transformação territorial e temporal, como fator essencial para o

422 SOUZA, M. A. de. **Op. Cit.**, p. 2.

423 CAMPOS, H. G. 150 anos da Estrada de Ferro Central do Brasil (1858-2008). **Boletim Mineiro de História**, 12 mar. 2008. Disponível em: <<http://boletimmineirodehistoria.blogspot.com/2008/03/nmero-130.html>>. Acesso em: 14/08/2019.

424 GIROLETTI, D. **Op. Cit.**

425 MONACHESI, M. M. Memória Ferroviária. Conheça a história da Estrada de Ferro Juiz de Fora-Piau. AENFER - Órgão de Divulgação da Associação de Engenheiros Ferroviários. Disponível em: <<http://www.ferrovias.com.br/portal/memoria-ferroviaria-2/>>. Acesso em: 17/05/2020.

desenvolvimento de Juiz de Fora é uma construção social e intelectual. É escolhido o evento “ferrovia” para ser o fio condutor da história. A narrativa da historiografia da ferrovia em Juiz de Fora e região são eventos e memórias que entrelaçam as histórias e os espaços local e nacional. Há dimensões e colagens entre a memória e a história do local e do Império Brasileiro e posteriormente, a República. A memória do Museu Ferroviário de Juiz de Fora também trabalha nessa linha.

Esta memória de Juiz de Fora como um grande centro para o escoamento do café na região está em consonância com a memória construída pelo Museu Ferroviário de Juiz de Fora (Figura 23). Há a construção de uma história, de que Juiz de Fora vai avançando, vai progredindo. Surge como um povoado nos fins do século XVII às margens do “Caminho Novo”, ainda pertencente ao município de Barbacena e caminha para o auge, para a modernidade, para a consolidação de um importante centro econômico dentro da província mineira. A ferrovia é colocada como um marco histórico para esse progresso. É uma construção histórica e social em que coloca a trajetória da ferrovia como condutora para contar a história da cidade.

Percebe-se um rompimento com a história da estrada de rodagem União Indústria. Essa estrada poderia ser o fio condutor para contar a história de Juiz de Fora. Se ela é colocada como deficitária na memória do Museu, na sua construção foi vista como um progresso.

O surgimento da Estrada União Indústria também significou uma maior acumulação de capitais no município, e atraiu investidores, oleiros, artífices e operários especializados em construção de estradas. Esse empreendimento fomentou uma nova dinâmica no comércio da produção local, o que ocasionou ser um lugar atraente para novos contingentes populacionais. Juiz de Fora constituiu-se em um polo atrativo para imigrantes, comerciantes e industriais, que atuariam diretamente no seu processo de industrialização, tendo empreendedores e mão-de-obra especializada⁴²⁶.

Com a construção da Estrada União Indústria, o comendador Mariano Procópio, mexeu nos pilares da organização urbana da cidade e deu início à primeira transformação no traçado urbano do município. Isso enfureceu a elite e criou a rivalidade existente entre Mariano Procópio e os políticos locais, encarregados da defesa dos interesses do núcleo de povoamento implantado originalmente seguindo o Caminho Novo⁴²⁷.

426 MOREIRA, D. C. **Op. Cit.**; p. 34.

427 GENOVEZ, P. F.; SOUZA, M. J. N. de; LEITE, M. C. H.; GAWRYSZEWSKI, P.; FRAGA, R. de O.

A Estação da Estrada União Indústria impediu a valorização dos terrenos dos grandes proprietários que margeavam o traçado do Caminho Novo, como o Barão de Bertioga, as famílias Tostes, Halfeld e Paula Lima. Ao escolher outro traçado para a estrada, Procópio valorizou as suas próprias terras e abriu um novo núcleo de povoamento, diferente do núcleo pioneiro. Dessa maneira, as manobras e o empreendedorismo de Mariano Procópio alteravam o cenário de poder na cidade e as relações com a Corte Imperial, que gerava confrontos diretos com a elite local, que saiu derrotada com a definição do traçado da União Indústria, no ano de 1855, por fora do núcleo urbano, gerando uma situação muito difícil, que culminou no fato de a Câmara não ser convidada para a inauguração em 1861⁴²⁸.

A Estrada União Indústria também realizava o transporte de mercadorias e pessoas. A estrada de rodagem figura na narrativa do MFJF como fundamental para o escoamento do café, conforme vemos na Figura 23. O que argumentamos é que a União Indústria não é colocada como relevante também para a chegada da ferrovia. A União Indústria que possibilitava, até então, parte do sucesso no transporte da cafeicultura na região e foi importantíssima para a chegada das ferrovias.

O auge do escoamento do café na região da Zona da Mata mineira é apontado como fator determinante para a chegada da ferrovia em Juiz de Fora. A estrada de rodagem ajudou a construir esse auge. Mas, para a criação de uma identidade ligada às aspirações de uma cidade que busca ser reconhecida como representante de uma “civilização industrial” foi necessário fazer essa escolha, essa seleção, essa narrativa - a da ferrovia. Se a escolha fosse a Estrada União Indústria como marco para a condução da narrativa, a história construída e a identidade desenvolvida privilegiaria outros atores sociais, criaria novas relações identitárias e memorialísticas com a cidade. A narrativa do MFJF busca uma conciliação entre a elite juiz-forana do antigo núcleo urbano com Mariano Procópio. A construção de memória do MFJF é exatamente reforçar a identidade da população com a ferrovia (Figura 23).

Figura 23 - Catálogo do Museu Ferroviário de Juiz de Fora, 2003, p. 9.

Núcleo Histórico e Arquitetônico das ruas Halfeld e Marechal Deodoro - Parte Baixa. Nota prévia de pesquisa. Juiz de Fora: Clio Edições Eletrônicas, 1998. p. 13. Disponível em: <<http://www.ufjf.br/cliodel/files/2009/10/COD98004.pdf>>. Acesso em: 13/04/2020; GENOVEZ, P. F. **As malhas do poder:** uma análise da elite de Juiz de Fora na segunda metade do século XIX. Dissertação (Mestrado). Niterói: Universidade Federal Fluminense, 1996.

428 GENOVEZ, P. F.; SOUZA, M. J. N. de; LEITE, M. C. H.; GAWRYSZEWSKI, P.; FRAGA, R. de O. **Op. Cit.**, p. 14.



Fonte: Museu Ferroviário de Juiz de Fora.

Poderia ser escolhido outros marcos para o enredo de Juiz de Fora na construção do auge da cidade, como a história da produção de café e outros produtos, a história das fazendas, dos escravos e posteriormente, os libertos, dos trabalhadores livres pobres, etc. As conexões estabelecidas entre a memória construída pelo Museu Ferroviário de Juiz de Fora é com a história do progresso da ferrovia que está presente na produção historiográfica sobre a cidade, a região e o país. Essa conexão também é estabelecida com a aspiração e a identidade criada na memória e história de Juiz de fora, que é uma narrativa de cidade industrial, moderna, capitalista.

Há outros marcos sobre a evolução da cidade. Para Machado e Cunha, a história do processo de urbanização de Juiz de Fora está completamente associada ao domínio das águas do rio Paraibuna. Nesta narrativa, o grande marco histórico é o ano de 1889 pela inauguração

da primeira usina hidrelétrica da América do Sul, em Juiz de Fora, na queda d'água da cachoeira de Marmelos, no rio Paraibuna. Logo, intensificou-se o processo industrial, que aumentou o fluxo migratório. O crescimento do número de habitantes da cidade, nessa narrativa é que foram atraídos pelo fornecimento de energia elétrica para a indústria e para a iluminação pública e particular⁴²⁹. Entretanto, esse marco também continua privilegiando a narrativa de uma cidade industrial.

As fazendas de café na região tiveram um papel primordial para o desenvolvimento de Juiz de Fora. Observemos a narrativa de Monachesi:

Enquanto isso em Juiz de Fora, mobilizavam-se as lideranças, com a ideia de ligar a cidade à região do Piau, grande produtora agrícola, através de uma ferrovia para trazer esta produção e transportá-la para os grandes centros pela E. F. Dom Pedro II, com o que aumentaria em muito o desenvolvimento das regiões do Piau e Juiz de Fora.

São contratados os serviços sob a chefia do engenheiro C. S. de Castro para a exploração e levantamentos do futuro leito da ferrovia. São concluídos em agosto de 1881.

A 1º de setembro de 1880, José Manoel Pacheco e Francisco Antonio Brandi, conseguiram do presidente da Província, a autorização, por um período de uso de 90 anos, para construção de uma estrada de ferro, ligando Juiz de Fora ao município de Rio Novo. O decreto nº 8.130 de 11 de junho de 1881, aprovou os estatutos da Companhia Estrada de Ferro Juiz de Fora a Piauí. A Lei Provincial nº 2.760 de 12 de setembro de 1881, concedeu à estrada, a garantia de juros do Império, necessários para a construção da ferrovia⁴³⁰.

Um dos personagens mais emblemáticos na chegada da ferrovia em Juiz de Fora é Mariano Procópio, segundo a narrativa do MFJF. O Comendador é escolhido na narrativa de Juiz de Fora como uma das figuras históricas mais importantes para a cidade, tanto é que a sua residência foi transformada no Museu Mariano Procópio. Entretanto, é escolhida uma faceta de Mariano, que é ligada ao seu empreendedorismo conectado a Juiz de Fora capitalista, moderna.

O Museu Mariano Procópio foi resultado da ação do colecionador Alfredo Ferreira Lage, com a pretensão de realizar um grande empreendimento em prol da memória de sua família e da história do Brasil Imperial. O Museu foi aberto ao público em 1921, quando não havia políticas públicas voltadas para os museus, especialmente os históricos, pois estavam

429 MACHADO, P. J. de O.; CUNHA, S. B. da. Juiz de Fora: Inundações, Saneamento e Ordenamento Territorial. In: **Revista Geográfica de América Central**. Número Especial EGAL, Costa Rica, 2011, p. 01-15.

430 MONACHESI, M. M. Memória Ferroviária. Conheça a história da Estrada de Ferro Juiz de Fora-Piau. AENFER - Órgão de Divulgação da Associação de Engenheiros Ferroviários. Disponível em: <<http://www.ferrovias.com.br/portal/memoria-ferroviaria-2/>>. Acesso em: 17/05/2020.

em processo de construção. Doado ao município de Juiz de Fora, em 1936, o Museu Mariano Procópio teve como projeto narrar a história nacional, em particular a do Império, vinculado ao patrimônio colonial do país. Foi criado com o propósito de valorizar a memória de uma elite cafeeicultora e escravocrata do século XIX, entretanto, de acordo com Carina M. Costa, estava “em uma cidade que se via e queria ser vista como industrializada e moderna, e que não realizava muitos esforços para integrá-lo na imagem que queria divulgar”⁴³¹.

Logo, a memória construída e transmitida em torno de Mariano Procópio é ligada ao seu empreendedorismo. Note que o Museu Ferroviário não relembra os atritos e rivalidades de Procópio com a elite juiz-forana do núcleo urbano tradicional. Como podemos ver na figura 24, a memória divulgada no Museu Ferroviário de Juiz de Fora destaca os seus trabalhos de incentivo à modernização dos transportes:

Figura 24 - Catálogo do Museu Ferroviário de Juiz de Fora, 2003, p. 7.

431 COSTA, C. M. **Uma arca das tradições**: educar e comemorar no Museu Mariano Procópio. Tese (Doutorado em História). Fundação Getúlio Vargas, Rio de Janeiro, 2011. p. 31-32. Disponível em: <<http://bibliotecadigital.fgv.br/dspace/bitstream/handle/10438/8991/tese%20cpdoc2.pdf?sequence=3&isAllo wed=y>>. Acesso em: 13/06/2018.

MARIANO PROCÓPIO

Mariano Procópio Ferreira Lage nasceu em Barbacena no dia 23 de junho de 1821. Empresário e político, tem seu nome ligado, principalmente, ao desenvolvimento dos transportes em nosso país. Durante o regime monárquico, construiu a estrada de rodagem União e Indústria que liga Petrópolis a Juiz de Fora, considerada em 1852/61 uma das obras mais arrojadas do mundo. Durante vários anos, a rodovia prestou relevantes serviços na movimentação de mercadorias e passageiros. A União e Indústria foi encampada pelo Governo Imperial por meio do Decreto 2.320, de 13 de janeiro de 1869, ano em que Mariano Procópio foi nomeado diretor da Estrada de Ferro D. Pedro II.

Durante sua curta administração, pois faleceu em pleno exercício do cargo, no dia 14 de fevereiro de 1872, desenvolveu intenso trabalho de modernização de nossa principal via férrea. Deu prosseguimento à substituição dos trilhos Barlow pelos Vignoles, até Belém, e na via dupla até Cascadura renovou a frota de material rodante com a aquisição de 12 locomotivas, 100 vagões e carros para o transporte suburbano; reconstruiu a Estação do Corte e implantou as oficinas de Engenho de Dentro, as mais importantes do país.

Político, representou a Província de Minas Gerais na Assembléia do Império, nas legislaturas de 1861/1864 e 1869/1872. Distinguiu-se por seus trabalhos de incentivo à imigração. Após sua morte, a casa em que residia, em Juiz de Fora, foi transformada no Museu Mariano Procópio, um dos mais importantes do Brasil.



Fonte: Museu Ferroviário de Juiz de Fora.

Tanto nos catálogos, painéis de parede e postagens na internet não aparecem outros nomes para o empreendedorismo dos transportes em Juiz de Fora. Assim como na criação da ferrovia na história nacional é muito valorizado o nome do Barão de Mauá, em Juiz de Fora, buscou-se a valorização de Mariano Procópio.

Em um texto na página da internet da Associação de Engenheiros Ferroviários (AENFER), Monachesi relata eventos e outros nomes relevantes para a efetivação da ferrovia em Juiz de Fora:

A 24 de fevereiro de 1881, reúnem-se em Juiz de Fora os Srs. Francisco Antonio Brandi, José Manoel Pacheco e os acionistas da Estrada de Ferro Juiz de Fora a Piaú, para a organização definitiva da empresa. Aproveitando a visita em 31 de agosto de 1881 de SSMM Imperiais, o Imperador Dom Pedro II e a Imperatriz Teresa Cristina, à cidade de Juiz de

Fora, são eles convidados pela Diretoria da estrada a inaugurar os trabalhos de locação da E. F. Juiz de Fóra a Piáu⁴³².

Nesse empreendimento da ferrovia em Juiz de Fora e região estavam o presidente da Companhia E. F. Juiz de Fóra a Piáu Dr. João Baptista de Castro, diretores, engenheiros da estrada como Quintino Bocayuva e Capitão Zeferino Carlos de Oliveira, políticos do poder municipal, fazendeiros, comerciantes e muitos trabalhadores⁴³³. São esses trabalhadores que dão toda sustentabilidade para que ocorram a construção das estradas, o funcionamento dos trens, etc. Nesse panorama, temos os trabalhadores que fazem a economia da região prosperar, seja no meio urbano ou no rural. Todos esses personagens são importantes para a realização dos acontecimentos.

O Coronel José Manoel Pacheco foi um dos idealizadores de E. F. Juiz de Fora a Piau. Morava na antiga vila de São Vicente, no distrito de Água Limpa, pertencente a Juiz de Fora. Com a chegada da ferrovia na vila foi construída a sua estação que recebeu o nome de Água Limpa. Segundo Monachesi, posteriormente a estação trocou de nome para Estação de Coronel Pacheco, em homenagem a José Manoel Pacheco. De acordo com Monachesi, a população pediu a mudança do nome da cidade para Coronel Pacheco, que foi adotado em 1948⁴³⁴. Portanto, o seu nome não aparece na narrativa do MFJF.

3.1 - As estações ferroviárias no centro urbano de Juiz de Fora

Com a chegada das vias férreas a Juiz de Fora fazia-se necessária a implantação de uma estação ferroviária. Como possibilidades para a construção da mesma, havia terrenos que ficavam localizados em um brejal nas proximidades da Rua Imperatriz, atual Rua Marechal Deodoro, e do Rio Paraibuna. A área era pequena, alagadiça e pestilenta, o que levaria à necessidade de um aterro para se efetivar no local a construção da estação. No entanto, as terras oferecidas pelo Comendador Mariano Procópio eram muito superiores⁴³⁵.

Desta forma, por influência política de Mariano Procópio, a primeira estação da

432 MONACHESI, M. M. Memória Ferroviária. Conheça a história da Estrada de Ferro Juiz de Fora-Piau. AENFER - Órgão de Divulgação da Associação de Engenheiros Ferroviários. Disponível em: <<http://www.ferrovias.com.br/portal/memoria-ferroviaria-2/>>. Acesso em: 17/05/2020.

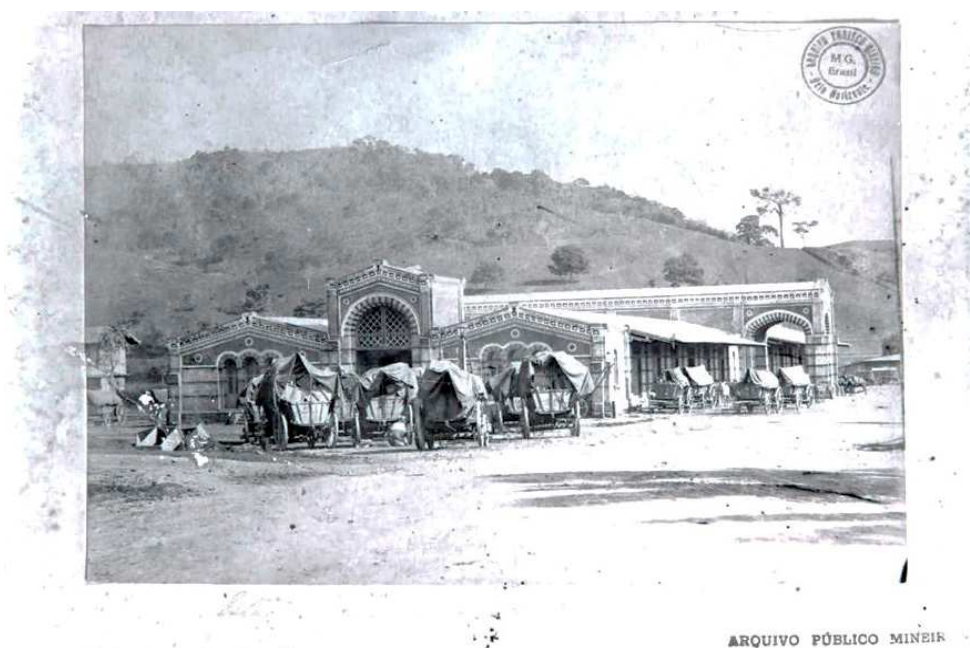
433 **Ibidem.**

434 **Ibidem.**

435 LESSA, J. **Juiz de Fora e seus pioneiros**: (do caminho novo à proclamação). Universidade Federal de Juiz de Fora e Fundação Cultural Alfredo Ferreira Lage, 1985.

Estrada de Ferro D. Pedro II em Juiz de Fora foi construída no período de 1875 e 1876, nas terras da Quinta do Comendador, na localidade de Rio Novo, atual Bairro Mariano Procópio. Esta edificação estava distante do centro urbano cerca de 3 quilômetros. Recebeu o nome de Estação Rio Novo e, após 1881, passou a ser chamada de Estação Mariano Procópio (Figura 26). Nesse local também funcionava a estação da Estrada União Indústria (Figura 25)⁴³⁶.

Figura 25 - Estação da Estrada União Indústria.



Fonte: www.mariadoresguardo.com.br. Acesso em: 14/08/2019.

Angélica Moreira Costa afirma que a Estação Rio Novo era uma estação intermediária, unilateral em relação às vias. Um edifício retangular com plataforma lateral e vias cobertas com uma estrutura metálica em duas águas e lanternim (Figura 26). Nos seus primórdios, funcionou voltado ao público que era atendido pela estação da Estrada União Indústria. “Essa edificação havia sido construída para ser a estação principal da cidade, por isso suas fachadas apresentam uma maior preocupação estética”⁴³⁷.

Figura 26 - Estação da E. F. C. B. em Mariano Procópio. Era a antiga Estação Rio Novo.

436 MOREIRA, D. C. **Op. Cit.**, p. 106-107.

437 COSTA, A. M. **Op. Cit.**, p. 64.



Fonte: http://www.estacoesferroviarias.com.br/efcb_mg_linhacentro/marprocopio.htm. Acesso em: 14/08/2019.

Mariano Procópio, ao instalar a Estação Rio Novo a três quilômetros de distância do centro tradicional não se preocupou em estabelecer uma ligação direta com a cidade. Esta estação foi pensada para a função de centralizar os procedimentos de carga e descarga dos produtos da região e ao mesmo tempo, servia de abrigo a outros serviços ligados à estrada União Indústria. Isso gerou dificuldades para a população e irritou a Câmara, que não participou dos processos decisórios⁴³⁸.

Dessa forma, a região do atual bairro Mariano Procópio teve sua ocupação inicialmente ligada à construção da estrada União Indústria e por ser a região em que se concentravam os principais serviços de apoio a ela, com oficinas, armazéns de cargas, hotéis e a colônia dos imigrantes que trabalhavam na construção da estrada. O processo de ocupação continuou depois com a instalação da Estrada de Ferro D. Pedro II e da Estação Rio Novo⁴³⁹.

Nesse período, Juiz de Fora possuía um número reduzido de estrangeiros, havendo alguns portugueses, italianos e uma quantidade bastante considerável de escravos vindos do continente africano, que trabalhavam nas fazendas de café. A historiografia da cidade destaca a participação do imigrante alemão na construção da estrada União Indústria, na formação da cidade e de sua cultura. Atualmente, nessa região ainda há concentrações de descendentes dos imigrantes alemães, especialmente nos bairros Fábrica, São Pedro e Borboleta⁴⁴⁰.

Mas, será que esta estação tinha o glamour desejado para ela? Segundo Esteves e

438 GENOVEZ, P. F.; SOUZA, M. J. N. de; LEITE, M. C. H.; GAWRYSZEWSKI, P.; FRAGA, R. de O. **Op. Cit.**, p. 13.

439 BARBOSA, B. L. **Op. Cit.**, p. 60-61.

440 **Ibidem**, p. 61.

Lage, a Estação Mariano Procópio “caracterizava-se por ser uma estação de terceira classe”⁴⁴¹. As estações eram organizadas em dois grandes grupos: as terminais e as intermediárias. As terminais se situavam nos pontos finais das linhas e, as intermediárias, se situavam em pontos intermediários dos trajetos. As estações intermediárias eram divididas em classes de acordo com a importância e tamanho da localidade. As estações classificadas como primeira classe era onde todas as composições de trem paravam. Já as de segunda ou terceira classe apenas algumas composições paravam⁴⁴².

De acordo com Costa, a população da cidade sofria com a distância da estação. Para que a estação ferroviária fosse localizada no centro da cidade seria necessário a doação de um terreno, pois a Câmara não possuía recursos financeiros para adquiri-lo⁴⁴³.

A construção da Estrada de Ferro D. Pedro II e da Estação de Rio Novo foi um novo golpe para a elite da cidade. Inúmeros documentos foram enviados para a Presidência da Província e ao Ministério da Agricultura e Obras do Império reclamando sobre a distância entre a cidade e a estação, que continuaria o mesmo trajeto já adotado para chegar na Estação da Estrada União e Indústria. Todos os apelos enviados pelos desafetos de Procópio foram em vão. A estação da tão esperada ferrovia, que na época parecia apenas um sonho para a elite juiz-forana, permaneceu no mesmo lugar onde fora instalada a estação da União Indústria⁴⁴⁴.

Portanto, a localização distante do núcleo urbano de Juiz de Fora causava a reação das elites, o que levou o vereador Cristóvão e Andrade a argumentar em uma seção da Câmara Municipal que o estabelecimento da estação ferroviária em Rio Novo obrigava os passageiros a percorrerem uma distância de seis quilômetros de ida e volta, causando-lhes grande inconveniência, aumento do preço do transporte e que em todos os países com ferrovias havia o respeito do interesse dos povoados nos traçados das vias férreas⁴⁴⁵.

Para a compra de um terreno perto do núcleo urbano foi realizada uma coleta de doações em dinheiro entre as pessoas mais gabaritadas de Juiz de Fora. A quantia arrecadada

441 ESTEVES e LAGE, 1915 **apud** MOREIRA, D. C. **Op. Cit.**, p. 110. Segundo Maurício Lima Correa, a estação funcionou até o final do trem Xangai, em 1996, que ligava Matias Barbosa a Benfica, último remanescente dos trens de passageiros que faziam as viagens por toda a linha do centro de Juiz de Fora. Em janeiro de 2004, os pilares metálicos e a cobertura da antiga plataforma da estação de passageiros caíram, provavelmente por velhice e falta de manutenção. Logo depois a cobertura e os pilares foram arrancados a maçarico. No dia 14 de maio de 2009, o prédio da Estação Mariano Procópio e mais três prédios no pátio junto a ela foram cedidos pela União à Prefeitura de Juiz de Fora. CORREA, M. L. **Resgatando o passado: A História de Juiz de Fora**. Disponível em: <<http://mauricioresgatandoopassado.blogspot.com/2016/02/ferrovias-0-fotos.html>>. Acesso em: 23/08/2019.

442 MOREIRA, D. C. **Op. Cit.**, p.64-65.

443 COSTA, A. M. **Op. Cit.**, p. 65.

444 GENOVEZ, P. F.; SOUZA, M. J. N. de; LEITE, M. C. H.; GAWRYSZEWSKI, P.; FRAGA, R. de O. **Op. Cit.**, p. 14.

445 MOREIRA, D. C. **Op. Cit.**, p. 107.

foi para a aquisição dos terrenos e das casas que ficavam nos fundos da Rua Imperatriz⁴⁴⁶.

Os sete contos de réis necessários para a compra de um terreno no centro da cidade foram levantados entre os notáveis da cidade como o Barão de São Marcelino e o deputado Dr. Marcelino Tostes, responsável pela negociação de um terreno apropriado. Essa compra foi como uma questão de honra e de dignidade restaurada para os vereadores e pessoas influentes de Juiz de Fora, que possuíam conflitos com o Comendador⁴⁴⁷.

O desencontro de interesses começou a resolver-se em 1873, após a morte do comendador Mariano Procópio quando, finalmente, houve um movimento no sentido de se estabelecer uma estação no centro da cidade. A iniciativa da construção de uma estação que atraísse mais movimento para o centro urbano começou a ser articulada, em 1871, pelo Dr. Cristóvão Rodrigues de Andrade, advogado e vereador⁴⁴⁸.

Em 1875, foi instalado no centro da cidade de Juiz de Fora um barracão feio e desconfortável com um estribo e uma plataforma de embarque de passageiros, e mais adiante outro barracão com a função de armazém de carga, aonde eram desembarcadas as cargas transportadas pelos trens. Os barracões eram chamados pela companhia da estrada de ferro de “Estação-provisória”⁴⁴⁹.

Segundo Patrícia Falco Genovez, Mariano Procópio também influenciou na construção da primeira estação ferroviária no centro de Juiz de Fora, em 1875, no mesmo setor: “A construção de uma estação dentro do município só aconteceu após a morte do comendador Mariano”⁴⁵⁰. A instalação de um estribo no centro do núcleo urbano num período posterior à sua morte demonstra que o Comendador tinha mais força política do que a elite do núcleo urbano tradicional de Juiz de Fora e, posteriormente a Estação Rio Novo foi perdendo a relevância no transporte ferroviário para a Estação do Centro.

O prédio em alvenaria da estação da Estrada de Ferro D. Pedro II na área central da cidade foi inaugurado em 07 de julho de 1877. Esse edifício construído no local, só foi viabilizado após o falecimento do Comendador Mariano Procópio, como já foi relatado. Surge um largo em frente às escadas de acesso desta estação, que originou a Praça da Estação, atual Praça Doutor João Penido. Nesse largo foram construídos hotéis, o comércio local se

446 COSTA, A. M. **Op. Cit.**, p. 65.

447 GENOVEZ, P. F.; SOUZA, M. J. N. de; LEITE, M. C. H.; GAWRYSZEWSKI, P.; FRAGA, R. de O. **Op. Cit.**, p. 15.

448 **Ibidem**, p. 15.

449 COSTA, A. M. **Op. Cit.**, p. 65.

450 GENOVEZ, P. F. Núcleo Histórico da Avenida dos Andradas e bairro Mariano Procópio. In: **Coleção História e Arquitetura de Juiz de Fora** - Clio Edições Eletrônicas - UFJF. Juiz de Fora, 1998. p. 21.

desenvolveu e houve a ocupação de um novo trecho da cidade. Segundo Costa, “até hoje o local apresenta características muito próximas da original, e seu conjunto arquitetônico forma o principal núcleo histórico da cidade”⁴⁵¹.

De acordo com Costa, a Estação da Estrada de Ferro D. Pedro II apresentou problemas de funcionamento, principalmente com a distribuição de cargas. Por isso, a área da estação foi aumentada em 1883, porém ainda continuou estreita, com problemas em sua funcionalidade⁴⁵². Na Figura 27a temos a foto da primeira estação da Estrada de Ferro D. Pedro II, construída no centro da cidade (1877), e na Figura 27b, a edificação ampliada.

Figura 27a e 27b - Primeira Estação da Estrada de Ferro D. Pedro II, no centro da cidade.

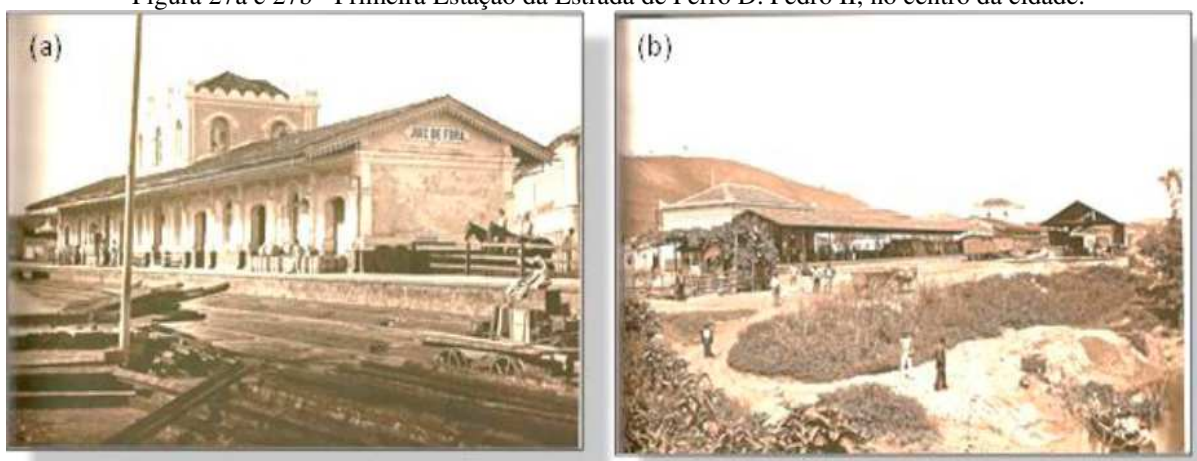


Figura 27a e 27b: Fonte: Vasquez, 2007. **Apud** COSTA, A. M. **Op. Cit.**, p. 66.

Com o início do período republicano no Brasil, a Estrada de Ferro D. Pedro II passou a se chamar Estrada de Ferro Central do Brasil (E. F. C. B.). Em função dos problemas apresentados desde a construção, em 1902 foi construída uma nova estação ao lado da antiga (construída em 1877), coexistindo as duas até meados do século XX, quando a antiga estação foi demolida. O prédio da nova estação foi considerado “um marco de modernidade e progresso”⁴⁵³.

A estrutura física da estação da E. F. C. B. construída em 1902 se diferenciava das anteriores “pela presença de um corpo proeminente da fachada, onde se marcava a entrada através de três pórticos principais, coberto com uma cúpula de metal”. Apresentava uma platibanda trabalhada cobrindo os beirais. Também havia uma torre com relógio, que conferia ao edifício uma referência para a arquitetura e para as pessoas (Figura 28). Para Milena A. de

451 COSTA, A. M. **Op. Cit.**, p. 66.

452 **Ibidem**, p. 66.

453 **Ibidem**, p. 67.

Souza, esse avanço estilístico é reflexo da atmosfera de ansiedade pelas modernidades da capital na cidade juizforana. Desta forma, “(...) as edificações passaram a utilizar novos materiais e tipologias, criando para o centro de Juiz de Fora uma fisionomia mais condizente à sua condição de núcleo em ascensão”⁴⁵⁴.

Figura 28 - Os dois edifícios da Estação da Estrada de Ferro Central do Brasil.

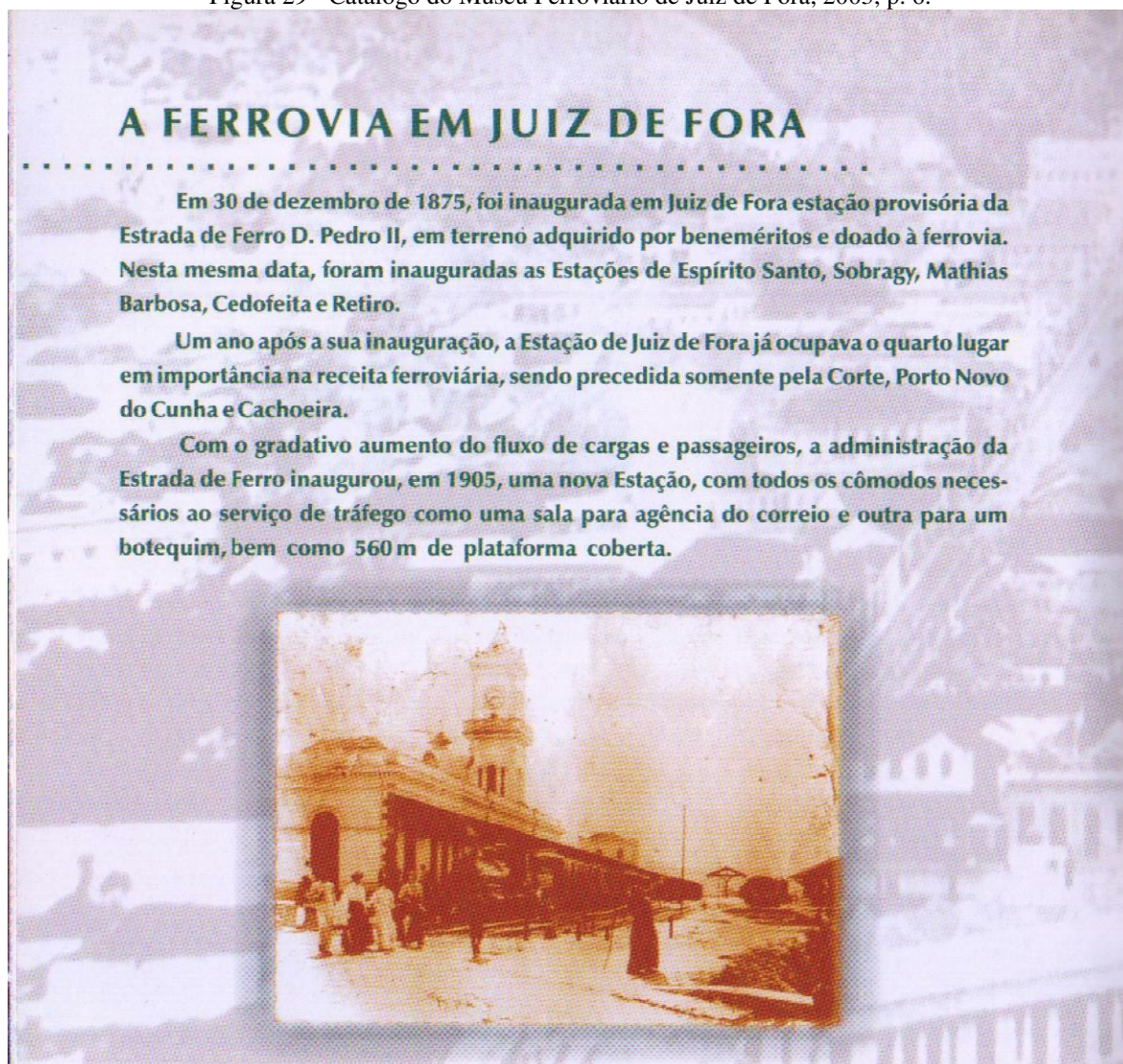


Fonte: <http://mauricioresgatandoopassado.blogspot.com/2016/02/ferrovias-0-fotos.html>. Acesso em: 23/08/2019.

Na Figura 29, na página do catálogo em que é dedicado à memória das estações da Estrada de Ferro Central do Brasil, há o destaque para a importância econômica da estação situada no centro do núcleo urbano da cidade. Nota-se também que não foram relatados os problemas de funcionamento e os transtornos causados para a distribuição de cargas da estação que foi construída em 1877. Portanto, transmite-se uma memória romantizada e perfeita.

Também não foi trazida à memória a questão de que o terreno onde foi construída a Estação da Estrada de Ferro D. Pedro II foi fruto da insatisfação das elites da cidade com a distância da Estação Mariano Procópio. Percebe-se que a memória construída e divulgada pelo Museu Ferroviário de Juiz de Fora não relata os conflitos de interesses entre Procópio e as elites da cidade.

Figura 29 - Catálogo do Museu Ferroviário de Juiz de Fora, 2003, p. 6.



Fonte: Museu Ferroviário de Juiz de Fora.

Os reflexos dos serviços na estação trazem implicações imediatas na conformação urbana da cidade, alargando o mercado de consumo interno e de serviços prestados. Juntamente com isso, soma o processo de transição da mão-de-obra escrava para o trabalho livre. A estação na área central da cidade configurou-se em ponto crucial para atrair o movimento de passageiros e cargas, o que conseqüentemente, possibilitou o desenvolvimento e novos ares à economia do local⁴⁵⁵. Com o desenvolvimento do comércio e das fábricas, essa região ganhou “os ares de modernidade ausentes no interior”, não só durante o dia, mas, também durante o período noturno, com movimentos nas estações e “as festas (que) eram

455 GENOVEZ, P. F.; SOUZA, M. J. N. de; LEITE, M. C. H.; GAWRYSZEWSKI, P.; FRAGA, R. de O. *Op. Cit.*, p. 16.

bastante animadas por volta dos anos 40”⁴⁵⁶.

Há um deslocamento das atividades concentradas no núcleo de povoamento tradicional para um novo centro que se formava às margens dos trilhos da ferrovia. É uma nova Juiz de Fora que está se formando. Nas proximidades da ferrovia aconteceu o desenvolvimento comercial e industrial, mudando todo o aspecto urbano. Se anteriormente o pulso da cidade estava na rua Direita, na concentração do poder público, religioso e econômico dos grandes proprietários rurais, nesse momento, a região ferroviária proporciona a mudança do eixo da economia, da sociabilidade, dos costumes e valores do município⁴⁵⁷.

Com o desenvolvimento industrial e comercial de setores urbanos pouco desenvolvidos nos arredores das estações e às proximidades, como a atual Praça Antônio Carlos, áreas até então pouco povoadas, abriu o caminho para o maior adensamento populacional. Essa transformação é intrinsecamente articulada com o setor agroexportador⁴⁵⁸.

A estação e a ferrovia configuram-se em um “signo de passagem do antigo para o novo, (...) além desse valor simbólico, tinha também, um valor pragmático; pelo trem chegavam as pessoas, os livros, e os materiais para a edificação da cidade”⁴⁵⁹. Esse signo de passagem representa uma sociedade em transição. Rompe com a economia agrária e escravocrata. É a narrativa de uma sociedade recém saída da escravidão, que busca nos imigrantes “os conhecimentos e as aptidões exigidos pela indústria e posturas urbanas calcadas nos preceitos higienistas”⁴⁶⁰.

A historiografia sobre a cidade e o discurso da FUNALFA sobre o patrimônio cultural de Juiz de Fora reforça essa escolha da narrativa da cidade atrelada aos imigrantes, à modernidade, à industrialização. São silenciadas as narrativas sobre a vida, os trabalhos, as relações sociais dos libertos que continuaram na cidade de Juiz de Fora.

Segundo Angelica Moreira Costa, no local da antiga estação foi construído um edifício de dois pavimentos com características arquitetônicas do estilo modernista. Atualmente, este prédio é usado para fins administrativos, guarda de arquivos e sede de algumas ONGs. Já o prédio construído em 1902 é ocupado pela Associação de Belas Artes Antônio Parreira, e os antigos armazéns são usados para fins administrativos⁴⁶¹.

456 **Ibidem**, p. 19.

457 GENOVEZ, P. F.; SOUZA, M. J. N. de; LEITE, M. C. H.; GAWRYSZEWSKI, P.; FRAGA, R. de O. **Op. Cit.**, p. 17.

458 **Ibidem**, p. 17.

459 SALGUEIRO, H. A. **Belo Horizonte, o nascimento de uma capital**. Guia da Exposição. Belo Horizonte, 1996, p. 4.

460 **Ibidem**, p. 12.

461 COSTA, A. M. **Op. Cit.**, p. 67.

Foram inúmeros trens que utilizaram estas estações para embarque e desembarque de seus passageiros. Um dos mais utilizados era o Trem Xangai. O Xangai era um trem de passageiros que ligava a estação de Benfica (Figura 30), em Juiz de Fora à estação do município de Matias Barbosa. No capítulo 1 trouxemos a história do “Trem Xangai” que funcionou entre os anos de 1951 e 1996. Ele circulava na mesma linha do Trem Vera Cruz, que fazia a ligação entre as cidades do Rio de Janeiro e Belo Horizonte. O Vera Cruz operou entre os anos de 1950 e 1990⁴⁶².

Figura 30 - Estação Ferroviária do Bairro Benfica em janeiro de 1978. O Trem Xangai no embarque e desembarque.



Fonte: www.mariadoresguardo.com.br. Acesso em: 14/08/2019.

A seguir temos um painel que traz a memória sobre a Estrada de Ferro Leopoldina (Figura 31). Na narrativa do painel é relembra a criação da Companhia que leva o nome da estrada construída. Nesse panorama é trazido ao público desde a implementação e o crescimento da malha ferroviária da Companhia até a sua falência. Nesse itinerário não foi lembrado o controle da Companhia Geral das Estradas de Ferro sobre a E. F. L. durante alguns anos, no painel instalado em 2003 (Figura 31). No painel de 2018, esta informação já é trazida ao visitante.

No painel que está na figura 31, temos fotos de estações e trens. Sobre a fotografia da estação não se tem nenhuma informação e sobre a última figura, há a menção de que se trata do registro de um vagão para passageiros de primeira classe utilizado na Estrada de Ferro da Leopoldina.

462 GIESBRECHT, R. M. **Estações Ferroviárias do Brasil**. Disponível em: <http://www.estacoesferroviarias.com.br>. Acesso em: 14/08/2019.

A memória sobre a **Leopoldina Railway** é resumida em dois parágrafos no painel. O primeiro, fala sobre que o governo brasileiro aceitou a administração da empresa inglesa sobre a E. F. L. e no segundo parágrafo é relatado o fim da companhia e o controle do governo federal sobre a malha que volta a ser chamada de Estrada de Ferro Leopoldina. Esses acontecimentos são extremamente resumidos no painel.

Figura 31 - Painel de parede sobre E. F. Leopoldina na sala temática História da Ferrovia, no MFJF.



Foto: Rojane de Souza. 28/07/2018. Fonte: Acervo do autor.

Vamos delinear um breve percurso histórico sobre esta estrada, trazendo mais informações para que possamos ter uma melhor compreensão sobre a trajetória dessa importante malha férrea para Juiz de Fora e região da Zona da Mata mineira, espaço e território onde está inserido o município.

Em 1871, a Companhia Estrada de Ferro Leopoldina (E. F. L.) obteve autorização para construir uma linha ligando Porto Novo do Cunha, em Volta Grande, onde aconteceria o entroncamento com a Estrada de Ferro D. Pedro II, até Leopoldina, cidade localizada na Zona da Mata mineira⁴⁶³.

Nessa época, a cidade de Leopoldina estava entre os municípios mais bem sucedidos em relação à cultura do café na região da Zona da Mata, o que levou os cafeicultores da cidade e entorno a conseguirem do Governo da Província de Minas Gerais autorização para a criação da Companhia Estrada de Ferro Leopoldina⁴⁶⁴.

O encontro da linha férrea da E. F. L. com a da Estrada de Ferro D. Pedro II em Porto Novo do Cunha era importante para a movimentação de produtos no interior da Zona da Mata, especialmente, o transporte do café. Porém, a nova ferrovia foi construída com bitola de 1 m, diferente dos trilhos da Estrada de Ferro D. Pedro II, que utilizava a bitola de 1,62 m. Em função dessa diferença, era necessário fazer a baldeação das mercadorias e de passageiros⁴⁶⁵.

A Companhia Estrada de Ferro Leopoldina se desenvolveu ao construir e comprar novas linhas. No ano de 1886, possuía 1.330 milhas de trilhos. Em 1887, chegou ao Espírito Santo e ao Rio de Janeiro⁴⁶⁶.

Contudo, a E. F. L. se endividou e se desorganizou devido ao fato de as linhas adquiridas das diversas empresas possuírem bitolas diferentes e não formarem uma malha homogênea. Isto gerava vários transtornos e encarecia as suas despesas. Em 1890, a E. F. L. passou para o controle da Companhia Geral de Estradas de Ferro. Doze anos depois, essa companhia também entrou em falência⁴⁶⁷.

Em 6 de dezembro de 1897, foi fundada, em Londres, a **Leopoldina Railway Company Limited** (LR). A LR (cujo símbolo se tornou conhecido pela população) assumiu a

463 MUQUI. Câmara Municipal de Muqui. **História da Estrada de Ferro Leopoldina**. Disponível em: <<http://www.camaramuqui.es.gov.br/exibir.aspx?pag=historia-da-estrada-de-ferro-leopoldina>>. Acesso em: 22/08/2019.

464 COSTA, A. M. **Op. Cit.**, p. 68.

465 MUQUI. Câmara Municipal de Muqui. **História da Estrada de Ferro Leopoldina**. Disponível em: <<http://www.camaramuqui.es.gov.br/exibir.aspx?pag=historia-da-estrada-de-ferro-leopoldina>>. Acesso em: 22/08/2019.

466 **Ibidem**.

467 COSTA, A. M. **Op. Cit.**, p. 68.

operação da ferrovia a partir de 14 de janeiro de 1898. Com a administração desta companhia foram iniciados processos de reestruturação e modernização das operações, e houve a expansão da malha férrea, sendo construídas novas linhas e compradas 38 pequenas ferrovias. Com esses procedimentos, a LR começou a apresentar uma melhoria na sua situação econômica⁴⁶⁸.

A LR importava partes de locomotivas, trilhos de aço, cabos, ferramentas, pregos e parafusos da Inglaterra, que vinham de navio e eram montados nas oficinas, também construídas pela companhia, onde ainda adaptavam e/ou produziam qualquer peça de que precisassem. Ali se formou uma mão-de-obra com profissionais brasileiros que montavam os vagões especiais, como os carros-restaurantes, os vagões-dormitórios e outras peças⁴⁶⁹.

As pontes e passagens anteriormente construídas em madeira foram sendo substituídas por estruturas de aço importado e alvenaria. Os trechos das linhas na área montanhosa, onde frequentemente aconteciam deslizamentos e desabamentos foram protegidos por muros e revestimentos. Esse trabalho precisou ser feito para tornar o sistema eficiente⁴⁷⁰.

Nas ferrovias da Leopoldina circulavam cerca de 300 locomotivas a vapor, sendo a maior parte do tráfego coberto por três principais tipos: locomotivas “Mogul” (2-6-0), “Consolidação” (2-8-0) e “Pacific” (4-6-2). Em razão de tantos terrenos acidentados na região a velocidade máxima adotada era de 70,81 km/h (44 milhas/h). Desde 1914, a **Leopoldina Railway** não conseguia aumentar o número de locomotivas e vagões, trazendo muitas vezes atraso nas linhas, levando o público à insatisfação, agravado pelos constantes aumentos de tarifas⁴⁷¹.

A **Leopoldina Railway** mantinha fazendas no estado do Rio de Janeiro, onde criavam porcos da raça “**Large Black**”. Em 1915, a LR fazia propaganda pelos municípios, fomentando a agricultura enquanto adaptava suas tarifas ao valor dos respectivos produtos. Distribuía sementes, principalmente de fava de vaca⁴⁷² e milho⁴⁷³ para os agricultores fazerem o plantio⁴⁷⁴.

468 MUQUI. Câmara Municipal de Muqui. **História da Estrada de Ferro Leopoldina**. Disponível em: <<http://www.camaramuqui.es.gov.br/exibir.aspx?pag=historia-da-estrada-de-ferro-leopoldina>>. Acesso em: 22/08/2019.

469 **Ibidem.**

470 **Ibidem.**

471 **Ibidem.**

472 A fava de vaca (também conhecida como afavaca) é uma planta que fertiliza o solo, serve de alimento para os porcos, além de ser aproveitada como forragem para os animais.

473 O milho estava no auge na agricultura mundial da época; nos Estados Unidos vendia-se milho cem vezes mais do que o Brasil vendia café.

474 MUQUI. Câmara Municipal de Muqui. **História da Estrada de Ferro Leopoldina**. Disponível em:

Com a Crise de 1929, a produção cafeeira entrou em declínio, o que levou à diminuição do transporte de mercadorias na ferrovia. A decadência da cafeicultura na Zona da Mata, com o deslocamento da agricultura do café para terras paulistas, gerou dificuldades econômicas para a LR. Somou-se ainda a este cenário as restrições em consequência da Segunda Guerra Mundial. Após o fim da II Guerra, a LR encontrava-se em uma grave crise financeira. Em 20 de dezembro de 1950, o Governo Federal assumiu o controle da companhia, que na época possuía aproximadamente 3.300 quilômetros de trilhos. Sob a administração federal, a empresa voltou a ser chamada de Estrada de Ferro Leopoldina⁴⁷⁵.

Na década de 1950, as “Marias Fumaça” cederam lugar às modernas locomotivas a diesel. Mais potentes e velozes, as locomotivas a diesel “fizeram a capacidade do transporte de minério saltar de 5 toneladas do primeiro carregamento para mais de 3 milhões de toneladas anuais no início dos anos 50”. Em 1957, a Estrada de Ferro Leopoldina foi incorporada pela RFFSA⁴⁷⁶. Segundo Costa, no período de controle da Rede Ferroviária Federal S.A. ocorreu um progressivo enfraquecimento da malha, sendo desativados mais de 2.000 quilômetros de linhas desta ferrovia⁴⁷⁷.

Dessa forma, a Estrada de Ferro Leopoldina passou a fazer parte da nova organização da RFFSA e foi denominada de 8ª Divisão-Leopoldina. De acordo com Monachesi:

Novas orientações são dadas para se adequar à difícil situação por que passam as ferrovias brasileiras com grande déficit, em grande parte com equipamentos obsoletos, sem recursos para se modernizarem e sofrendo a forte concorrência do incipiente transporte rodoviário.

Com a abertura de várias estradas de rodagem e melhorias em outras na nossa região, é cada vez mais precária a situação do Ramal de Juiz de Fora. Os ônibus e caminhões, absorvem cada vez mais o transporte, que antes era da ferrovia. No fim dos anos 50 e início dos anos 60, um grande glamour da ferrovia é aposentado: as locomotivas a vapor são gradualmente substituídas por locomotivas a diesel, e os charmosos carros de madeira pelos de aço carbono. É o fim de uma era⁴⁷⁸.

Quando é criado o Núcleo Histórico Ferroviário de Juiz de Fora é exatamente essa “era” que é lembrada. São selecionados ferramentas, locomotivas, mobiliários e outros

<<http://www.camaramuqui.es.gov.br/exibir.aspx?pag=historia-da-estrada-de-ferro-leopoldina>>. Acesso em: 22/08/2019.

475 **Ibidem.**

476 **Ibidem.**

477 COSTA, A. M. **Op. Cit.**, p. 69.

478 MONACHESI, M. M. Memória Ferroviária. Conheça a história da Estrada de Ferro Juiz de Fora-Piau. AENFER - Órgão de Divulgação da Associação de Engenheiros Ferroviários. Disponível em: <<http://www.ferrovias.com.br/portal/memoria-ferroviaria-2/>>. Acesso em: 17/05/2020.

objetos que representam esse glamour. O Museu Ferroviário de Juiz de Fora também busca essa narrativa para a sua memória.

O ramal de Juiz de Fora teve sua origem em duas ferrovias: a Companhia Estrada de Ferro do Rio Novo, constituída em 1882 e arrendada no ano seguinte à Companhia União Mineira, que inaugurou a linha entre Furtado de Campos, no então ramal de Serraria, e a cidade de Rio Novo. No mesmo período, em Juiz de Fora, constituiu-se em 1881 a Companhia Estrada de Ferro Juiz de Fora a Piau, que em 1884 inaugurou o trecho Juiz de Fora-Piau, e em 1888, uniu-se ao ramal de Rio Novo. Este novo ramal se entroncava com a linha do centro da Estrada de Ferro Central do Brasil. A partir de 1896, houve uma série de disputas judiciais no antigo ramal de Piau, que só foram resolvidas no ano de 1913, em favor da **Leopoldina Railway**⁴⁷⁹.

Sobre o desenvolvimento desses ramais vamos trazer trechos da narrativa de Manoel Monachesi. Decidimos trazer citações diretas para que o leitor possa ter contato com o discurso desenvolvido pelo engenheiro ferroviário aposentado, que foi um dos criadores do Núcleo Histórico Ferroviário de Juiz de Fora.

A memória construída pelo Museu Ferroviário de Juiz de Fora não relembra os contratemplos, as dificuldades, os conflitos e os interesses para construção de estações, de armazéns, de linhas ferroviárias. As construções e os traçados dos trilhos eram feitos para passar dentro das fazendas, exatamente para facilitar o escoamento dos produtos agrícolas, especialmente o café.

(...) em 19 de outubro de 1881, foi assinado contrato com a Província de Minas Gerais, para construção de um ramal férreo ligando a cidade Rio Novo à Estrada de Ferro União Mineira em Furtado de Campos.

Enquanto isto na região de Rio Novo, organizava-se uma empresa denominada Companhia Estrada de Ferro Ramal do Rio Novo, cujos estatutos foram aprovados pelo Decreto nº 8.541 de 20 de maio de 1882. Seria para se fazer a ligação da cidade de Rio Novo com a Furtado de Campos, que já tinha os trilhos da Cia União Mineira. Com cerca de 7 quilômetros de comprimento, em bitola métrica, foi de construção rápida, tendo em vista as boas condições dos terrenos por ela percorridos.

Foi uma ferrovia de vida curta, pois, por ato de 20 de junho de 1883, a Província aprovou o arrendamento deste ramal à Cia União Mineira que o inaugurou em 31 de julho do mesmo ano.

A Cia União Mineira havia construído o trecho entre Serraria e Guarany, em

479 GIESBRECHT, R. M. **Estações Ferroviárias do Brasil**. Disponível em: <http://www.estacoesferroviarias.com.br/efl_ramais_1/juizfora-efl.htm>. Acesso em: 14/08/2019; CORREA, M. L. Histórico da Linha da Companhia Estrada de Ferro Juiz de Fora a Piau. In: _____. **Resgatando o passado: A História de Juiz de Fora**. Disponível em: <<http://mauricioresgatandoopassado.blogspot.com/2016/02/ferrovias-0-fotos.html>>. Acesso em: 23/08/2019.

Minas Gerais, com 110 quilômetros nos idos de 1880, chegando a Furtado de Campos em 1883 e incorporou o ramal de Rio Novo já prevendo uma futura ligação com a E. F. Juiz de Fora a Piau.

Nesta época, a Companhia Estrada de Ferro Leopoldina, inaugurava as primeiras estações de São José, Pântano e Volta Grande em 1874. (...) ⁴⁸⁰.

Monachesi relata um episódio de conflito na história da construção no trecho Juiz de Fora-Piau:

Iniciaram-se os trabalhos de construção da linha, partindo do local da atual estação, para a saída da cidade, galgando o morro de forte rampa do outro lado do rio Paraibuna para se dirigir no sentido da cidade de Rio Novo. Os trabalhos correm célere e juntos com a construção da linha, cujos trilhos, dormentes e materiais chegam pela E. F. D. P. II, constroem-se também as estações ao longo do trecho. (...).

Com o trecho quase todo pronto, em 22 de setembro de 1884, passava a primeira locomotiva a vapor em testes de tráfego sobre a ponte do rio Paraibuna em Juiz de Fora.

A obra prossegue e em 9 de outubro de 1884 é inaugurado o tráfego até Lima Duarte (hoje Cel. Pacheco). Junto à inauguração da linha, são também inauguradas as estações de Juiz de Fóra, Chácara, Comendador Filgueiras, Água Limpa e Lima Duarte.

Grande foi o impulso de desenvolvimento nestas regiões. Cargas e passageiros circulavam agora rapidamente entre a região e Juiz de Fora.

Prossegue a construção da linha e tem-se então um grande contratempo da construção da estrada: planejada para chegar à cidade de Piáu, ao se aproximar dela, um fazendeiro de nome Procópio Roriz, grande proprietário de terras na região perto de Piau, e que estava presente na solenidade do lançamento da pedra fundamental da ferrovia por SMI em Juiz de Fora, não autoriza a passagem dos trilhos por suas terras, obrigando a Cia a fazer um grande desvio para contornar suas terras. (...)

Em 18 de outubro de 1886 é inaugurada a estação de Faria Lemos e em 4 de março de 1888 a estação de Rio Novo.

Completava assim a estrada de ferro e o seu projeto completo para atingir toda esta rica região agrícola.

Embora a Estrada de Ferro Juiz de Fora a Piau, nunca chegasse à cidade de Piau, conservou-se este nome da ferrovia, em homenagem ao Imperador D. Pedro II ⁴⁸¹.

Havia também conflitos entre as companhias de estradas de ferro, brigas judiciais, más administrações e planejamentos mal feitos. Veja o seguinte trecho:

Vendo a potencialidade de cargas e passageiros na região da Mata Mineira, decidiu a E. F. Leopoldina prolongar as suas linhas em direção à região do

480 MONACHESI, M. M. Memória Ferroviária. Conheça a história da Estrada de Ferro Juiz de Fora-Piau. AENFER - Órgão de Divulgação da Associação de Engenheiros Ferroviários. Disponível em: <<http://www.ferrovias.com.br/portal/memoria-ferroviaria-2/>>. Acesso em: 17/05/2020.

481 **Ibidem.**

Jequitinhonha. Prosseguiu suas linhas, Minas Gerais acima, em cidades importantes, em um traçado paralelo às linhas da Cia Mineira, o que trouxe sérias disputas judiciais com esta. A solução jurídica, que teve grande influência política, foi de a Leopoldina comprar as linhas da Cia União Mineira.

Em 12 de agosto de 1884, por contrato, foi a Cia Estrada de Ferro Rio Novo vendida à E. F. Leopoldina, em cujo poder se conservou até 1896. Os acionistas da Estrada de Ferro Juiz de Fóra a Piáu, não aceitaram tal aquisição pois fazia parte de seus estratégicos planos futuros, a incorporação desta ao seu patrimônio, e fez ação de penhora contra a Cia União Mineira. Somente em 26 de fevereiro de 1913, após várias ações judiciais, a London and River Plate Bank da Inglaterra, adquiriu por compra a Estrada de Ferro Juiz de Fora a Piau e a incorporou à malha da The Leopoldina Railway solucionando a pendência.

Neste período, 1884 a 1892, a Estrada de Ferro Leopoldina teve um bom desenvolvimento, após, porém, as más administrações trouxeram grandes prejuízos com compras de ferrovias falidas, outras adquiridas onde a lavoura de cana e café já tinham se esgotados no estado do Rio, ou de ferrovias em estado de sucateamento com os trilhos e material rodante desgastado.

Foram adquiridos mais de 1.000 quilômetros de ferrovias em péssimo estado! Muitas delas com bitolas diferentes do padrão de 1 metro da Leopoldina.

Para completar os problemas, houve uma forte epidemia de cólera em 1895, o que fez com que as populações das cidades servidas pela Leopoldina, arrancassem os trilhos com medo da contaminação. Parou por 2 meses todo o transporte em várias regiões⁴⁸².

No último parágrafo da citação vemos um conflito gerado pela epidemia de cólera. Pelo relato, a população se revoltou e arrancou trilhos da linha férrea prejudicando os trabalhos e a mobilidade dos trens. A população considerou que a ferrovia era uma das culpadas pela doença possivelmente porque a ferrovia fazia ter o fluxo de pessoas entre inúmeros lugares.

A narrativa de Monachesi a partir da solução das disputas judiciais no antigo ramal de Piau se desenvolve numa esfera de otimismo e de progresso. Neste discurso é envolvido a nostalgia, o saudosismo e o romantismo. As locomotivas a vapor entram no cenário digno de filme de contos de fadas. Lógico, que com o ramal pertencendo à **Leopoldina Railway** os problemas não deixaram de acontecer, pois o mundo real é cheio de conflitos e de desgastes. Percebe-se na narrativa a seguir uma mistura entre acontecimentos e locais reais e uma espécie de cenário místico:

A Estrada de Ferro Juiz de Fora a Piau, adquirida pela Leopoldina Railway em 1913, em 3 de junho deste ano, oficialmente torna-se propriedade perpetua da LR.

Uma nova era de transporte na região começa, beneficiando de maneira a

cidade de Juiz de Fora. (...).

As locomotivas a vapor, as famosas Marias Fumaça, fumegantes, apitando e batendo os sinos, os silvos estridentes, trazem e levam cargas e passageiros, num misto de poesia, através de paisagens maravilhosas de um trecho recortado de vales, montanhas e riachos, vencendo as distâncias nos estados de Minas, Rio e Espírito Santo.

Resfolegante, a pequena vaporosa, sobe e desce morros, para em estações e a ferrovia e suas figuras entram no folclore com estórias, causos e saudades.

Neste período, na década de 1910, na então agora E. F. Central do Brasil e na LR, começam os estudos para uma ligação da LR utilizando a linha da Central com o terceiro trilho, de bitola de 1 m, desde a estação de Juiz de Fora até a estação de Benfica, entrando pelo Ramal de Lima Duarte, para se encontrar em Bom Jardim com a Rede Sul Mineira, interligando desta maneira a região da Zona da Mata com o Sul de Minas. Em 1912-13, é colocado o terceiro trilho na linha. O Ramal de Lima Duarte é construído em bitola de 1 m. A LR cresce com seu transporte na região de Juiz de Fora (...) ⁴⁸³.

É relevante perceber que as narrativas de Monachesi que foram trazidas estão na Associação de Engenheiros Ferroviários (AENFER) e não no âmbito do Núcleo Histórico Ferroviário ou do Museu Ferroviário de Juiz de Fora. Mesmo Manoel Monachesi sendo um dos criadores do Núcleo, esse discurso envolvendo as zonas de conflito da ferrovia na região não foi colocado neste espaço. Podemos argumentar que essa narrativa não foi trazida ao espaço museológico conscientemente. Esse silêncio é proposital, pois a intenção é criar uma memória romantizada.

Uma estação foi inaugurada em 1884, pela Companhia Estrada de Ferro Juiz de Fora a Piau, no centro da cidade de Juiz de Fora. Em 1882 houve um aterro em uma parte que se localizava entre a estação da E. F. D. Pedro II e o rio para a implantação dos trilhos da Estrada de Ferro Juiz de Fora a Piau. Esta área estava sujeita a alagamentos pela sua proximidade ao Rio Paraibuna. Os aterros para a implantação dos trilhos entre a Estação da Estrada de Ferro D. Pedro II e o Rio Paraibuna foram alvos de questionamento pela Câmara Municipal. Neste estava a preocupação com a possibilidade de os aterros trazerem o aumento das áreas de inundações nas ocasiões das grandes enchentes e, como consequência, prejudicar a salubridade nesta parte da cidade ⁴⁸⁴.

A estação foi feita em madeira, com formato retangular, telhado em duas águas, com plataforma de embarque em uma delas (Figura 32). Em 1890, a Companhia Estrada de Ferro Juiz de Fora a Piau teve seu controle passado para a Estrada de Ferro Leopoldina ⁴⁸⁵.

483 **Ibidem.**

484 COSTA, A. M. **Op. Cit.**, p. 74.

485 MOREIRA, D. C. **Op. Cit.**, p. 118.

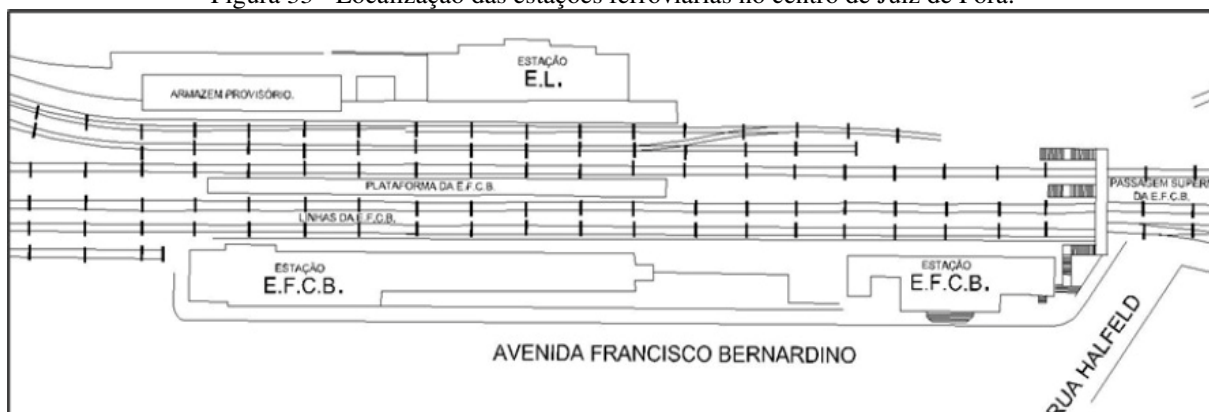
Figura 32 - Estação da Estrada de Ferro Juiz de Fora a Piau, posteriormente, a primeira estação da E. F. L.



A foto é provavelmente de 1915. Fonte: Acervo de Manoel Monachesi. Disponível em: <http://www.estacoesferroviarias.com.br/efl_ramais_1/juizfora-efl.htm>. Acesso em: 23/08/2019.

Esta estação se localizava em frente à estação da Estrada de Ferro D. Pedro II (a partir de 1889, estação da Estrada de Ferro Central do Brasil) no núcleo urbano juiz-forano, porém do outro lado da linha férrea (Figura 33). Tratava-se de edificação bastante simples, conforme foi relatado no parágrafo anterior, sendo substituída por uma nova construção mais imponente no ano de 1929. (O prédio da estação da **Leopoldina Railway** foi construído entre 1927 e 1929)⁴⁸⁶.

Figura 33 - Localização das estações ferroviárias no centro de Juiz de Fora.



Croqui realizado por Angelica Moreira Costa. Fonte: COSTA, A. M. **Op. Cit.**, p. 30.

Na Figura 34, temos uma notícia do jornal “O Estado de S. Paulo”, de 8 de dezembro de 1927, relatando o início das obras da estação.

Figura 34 - Recorte do jornal “O Estado de S. Paulo” de 08/12/1927.



Fonte: http://www.estacoesferroviarias.com.br/efl_ramais_1/juizfora-efl.htm. Acesso em: 23/08/2019.

O novo prédio da estação, inaugurado em 9 de junho de 1929, era composto por um bloco central de dois pavimentos e duas alas térreas e simétricas nas laterais da edificação (Figuras 35a e 35b). Era uma estação que seguia o modelo da primeira edificação de alvenaria da estação da Estrada de Ferro D. Pedro II em Juiz de Fora e da estação de São João Del Rei⁴⁸⁷.

Figura 35a - Estação da Leopoldina, segunda edificação.

Figura 35b - Estação da Leopoldina, segunda edificação. Foto em outro ângulo.



Figura 35a: A foto é provavelmente da década de 1950.

Fonte: Acervo de Ramon Brandão. Disponível em:

<http://www.estacoesferroviarias.com.br/efl_ramais_1/juizfora-efl.htm>. Acesso em: 23/08/2019.

Figura 35b: Fonte: FUNALFA. Disponível em:

<https://www.pjf.mg.gov.br/administracao_indireta/funalfa/museus/historico.php>. Acesso em: 23/08/2019.

Por se tratar de uma localidade alagadiça, com um histórico de inundações, na data de 15 de março de 1939 foi assinado pelo prefeito, o Decreto-lei nº 42, que obrigava o saneamento e o aterro da baixada do Paraibuna. Assim, foi realizado o saneamento da baixada

do Paraibuna, quando houve o aterro sanitário entre os trilhos da E. F. C. B. e da **Leopoldina Railway**, e entre as ruas São Sebastião e Benjamim Constant⁴⁸⁸.

Nesse histórico de inundações, Paulino de Oliveira relata sobre uma enchente ocorrida em 1922, que ocasionou “vultosos prejuízos e danos na linha da Estrada de Ferro Central do Brasil, (...), dos quais resultou a interrupção do tráfego de trens durante dois dias”⁴⁸⁹.

Mesmo com as intervenções de saneamento, no ano de 1940 acontece uma grande enchente, que parou a cidade por 4 dias, causando prejuízos imensos nas fábricas e comércios e interrompendo as vias de locomoção. Esta inundação foi muito maior do que a ocorrida em 1906. A enchente de 16 de janeiro de 1906 atingiu o Largo do Riachuelo, toda a parte baixa da cidade, Rua da Gratidão, atualmente Avenida dos Andradas e a região de Mariano Procópio. A cidade ficou inundada durante 5 dias, prejudicando o comércio e a indústria, ameaçou algumas construções de prédios como o do Hotel Renaissance, interrompeu o tráfego de bondes e a interação nos lugares afetados⁴⁹⁰.

Segundo reportagem publicada na Revista Kósmos, a enchente de 1906 destruiu e desestabilizou dezenas de edifícios, causando um enorme prejuízo. A cena foi de fugas desordenadas em carroças, em botes, entre choros e gritos angustiantes das pessoas que buscava refúgio nos lugares altos e nos locais não atingidos pelo acúmulo de água. Era “uma multidão de nômades sem lar e sem pão, da invasão contínua, impassível, destruidora das choupanas, dos armazéns ou das casas confortáveis pela força niveladora do Rio Paraibuna”⁴⁹¹.

Na primeira metade do século XX, Juiz de Fora sofria muito com as consequências das enchentes que causava transtornos em toda parte da cidade que margeava o Rio Paraibuna. Há vários relatos, matérias em jornais e fotos sobre enchentes e inundações na cidade. As mais impactantes foram a de 1906 e 1940.

A enchente de 24 de dezembro de 1940 na cidade foi notícia em praticamente todas as rádios e jornais do Brasil como a maior enchente ocorrida no município em todos os tempos. Era maior e mais violenta enchente do Rio Paraibuna. A enchente teve duração de 91 horas e

488 COSTA, A. M. **Op. Cit.**, p. 81.

489 OLIVEIRA, P. de. **Efemérides Juiz-foranas - 1698-1965**. Juiz de Fora: UFJF, 1975. p. 81.

490 CORREA, M. L. A enchente de 16 de janeiro de 1906. In: _____. **Resgatando o passado: A História de Juiz de Fora**. Disponível em: <<http://mauricioresgatandoopassado.blogspot.com/2016/02/enchentes-0-fotos.html>>. Acesso em: 17/05/2020; COUTO, A. O.; ROCHA, I. R. A. Juiz de Fora em dois tempos. 1ª Ed. Juiz de Fora: ESDEVA/Tribuna de Minas, 1996, p. 26.

491 KÓSMOS. Revista Artística, Científica e Litteraria. Ano III. Nº1. Rio de Janeiro, janeiro de 1906. Disponível em: <<http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=1185013&page=2>>. Acesso em: 17/05/2020.

30 minutos. As áreas mais atingidas foram a Rua Marechal Deodoro, a Rua Floriano Peixoto, a Rua Getúlio Vargas, a Rua Halfeld, a Praça da Estação e o Largo do Riachuelo, que se transformaram em rios. Nas partes mais próximas ao Paraibuna só era possível transitar de canoa⁴⁹².

Pelos danos causados, esta enchente pode ser considerada como o mais grave desastre natural ocorrido em Juiz de Fora: casas desabaram, as fábricas foram danificadas, as lojas ficaram submersas e houve o registro de 6.800 desabrigados⁴⁹³. A seguir, temos fotos das inundações nas estações ferroviárias e na Praça da Estação:

Figura 36a - Enchente de 1940 nas estações da E. F. Central do Brasil e da Leopoldina.

Figura 36b - Enchente de 1940 na Praça da Estação.

Figura 36c - Enchente de 1940 na Praça da Estação próximo à ponte da E. F. Central do Brasil.



Figura 36a: Fonte: <http://mauricioresgatandoopassado.blogspot.com/2016/02/enchentes-0-fotos.html>.

Acesso em: 17/05/2020.

Figura 36b: Fonte: Acervo de Humberto Ferreira. Disponível em:

<<http://mauricioresgatandoopassado.blogspot.com/2016/02/enchentes-0-fotos.html>>. Acesso em: 17/05/2020.

Figura 36c: Fonte: Acervo de Humberto Ferreira. Disponível em:

492 ACESSA. COM. **Juiz de Fora 150 anos em um minuto**. Texto e áudio - Equipe de Jornalismo rádio FM Itatiaia JF. Edição Internet e recursos digitais - Equipe JFService/ArtNet. 11/04/2000. Disponível em: <<https://www.acesa.com/arquivo/jf150anos/1104/>>. Acesso em: 17/05/2020.

493 MACHADO, P. J. de O.; RAIMUNDO, C. da S.; MARQUES, V. Juiz de Fora e a urbanização do Paraibuna. **Revista de Geografia - PPGEO**. UFJF, Juiz de Fora. v. 6, n. 1. (Jan-Jun), 2016. p. 27. Disponível em: <<https://periodicos.ufjf.br/index.php/geografia/issue/view/747>>. Acesso em: 17/05/2020.

<<http://mauricioresgatandoopassado.blogspot.com/2016/02/enchentes-0-fotos.html>>. Acesso em: 17/05/2020.

Em seu relatório oficial, o prefeito Raphael Cirigliano descreveu o seguinte:

Além de ter sido interrompido o trânsito na cidade, a ponto de só se poder comunicar com os bairros de Botanágua, Poço Rico, Manoel Honório e Santa Terezinha (Tapera) por telefone, a cidade se viu privada também, nos dias 24 e 25 de dezembro, de comunicação com quaisquer outras cidades, em vista de terem sido suspensos os trens da E. F. Central do Brasil entre Matias Barbosa e Mariano Procópio, de não terem podido sair ou entrar na cidade os ônibus das várias linhas e de não ter a E. F. Leopoldina podido fazer chegar à sua estação os seus trens, que ficaram retidos além da ponte metálica da Rua São Sebastião⁴⁹⁴.

Dessa maneira, em consequência da enchente de 1940 foi aprovado um Plano de Retificação do Rio Paraibuna pelas autoridades municipais. Em 11 de janeiro de 1941, o prefeito Raphael Cirigliano informava que “havia recebido comunicação oficial da resolução do senhor Presidente Getúlio Vargas, em retificar o rio Paraibuna”⁴⁹⁵. Em 5 de março de 1941 o engenheiro do Departamento Nacional de Obras de Saneamento (DNOS) Hildebrando de Araújo Goes⁴⁹⁶, veio a Juiz de Fora “que por ordem do Ministro da Viação deu início, no mesmo dia (...) aos estudos para regularização do rio Paraibuna, com a finalidade de evitar as constantes inundações da cidade”⁴⁹⁷.

Goes realizou um estudo da dinâmica do rio e revisou os vários planos e projetos até então existentes. No dia 8 de março de 1942, o engenheiro pronunciou o plano para solucionar as inundações em conferência realizada no Salão Nobre da Prefeitura. Com o projeto elaborado por Goes, iniciaram as obras para tornar reto o rio Paraibuna⁴⁹⁸.

Quando as águas da enchente de 24 de dezembro de 1940 abaixaram, verificou-se que a ponte de madeira da LR, construída ainda na época da Companhia Juiz de Fora a Piau,

494 CIRIGLIANO, R. 1940. **Apud** MACHADO, P. J. de O.; RAIMUNDO, C. da S.; MARQUES, V. **Op. Cit.**, p. 27.

495 Jornal Diário Mercantil, Suplemento Especial, março/1941. **Apud** MACHADO, P. J. de O.; RAIMUNDO, C. da S.; MARQUES, V. **Op. Cit.**, p. 25.

496 Goes era engenheiro civil e engenheiro geógrafo. Ele atuou como superintendente de estudos da construção e da exploração de vários portos brasileiros. Foi supervisor da execução de importantes obras em todo o país e autor do plano de ampliação do porto do Rio de Janeiro, das obras de defesa contra as enchentes do Rio Paraibuna, em Juiz de Fora (MG), e de obras de combate às inundações em Porto Alegre, Pelotas e outras regiões do Rio Grande do Sul. CPDOC/FGV - Centro de Pesquisa e Documentação de História Contemporânea do Brasil/Fundação Getúlio Vargas. **Hildebrando de Araújo Goes**. Verbete Biográfico. Disponível em: <<http://www.fgv.br/cpdoc/acervo/dicionarios/verbete-biografico/hildebrando-de-araujo-gois>>. Acesso em: 17/05/2020.

497 OLIVEIRA, P. **Op. Cit.**, p. 90.

498 MACHADO, P. J. de O.; RAIMUNDO, C. da S.; MARQUES, V. **Op. Cit.**, p. 27.

estava desestabilizada e que precisava urgentemente ser substituída. Houve pequenos reparos e reforços provisórios nas estruturas da ponte para manter o tráfego enquanto outra de concreto era construída ao lado. Com a inauguração da ponte de concreto, a de madeira foi demolida⁴⁹⁹.

Aí percebemos, que a ferrovia foi mais um elemento que provocou grandes impactos no meio ambiente do núcleo urbano de Juiz de Fora, alterando significativamente a paisagem do local. Nisso, também observamos que a ferrovia trouxe alguns conflitos e transtornos para certos segmentos da população, principalmente aos que estavam nos arredores desse núcleo ferroviário.

Os inúmeros aterros realizados para construção de casas, praças e ruas intensificaram a falta de capacidade do rio Paraibuna escoar os volumes de água do período chuvoso. Nestes aterros também estão inseridas as instalações das estações ferroviárias e dos trilhos. Assim, a calha do rio sofria com o crescimento e o progresso da cidade⁵⁰⁰. Esses acontecimentos são esquecidos na memória construída e transmitida tanto pelo Núcleo Histórico Ferroviário quanto pelo Museu Ferroviário de Juiz de Fora.

No mesmo período da narrativa de prosperidade econômica, industrial, comercial, intelectual e cultural de Juiz de Fora há o contraste com os sérios problemas de higiene, saneamento e desigualdade social. Entre as questões problemáticas estavam os transtornos e as consequências das enchentes do rio Paraibuna, que constantemente inundava a várzea do município, causando inúmeros prejuízos materiais e humanos à cidade em expansão. As enchentes foram traumáticas para a população, mas, por outro lado, esses transtornos se transformaram numa espécie de **start** para a solução de um dos mais graves problemas urbano, através das obras de retificação do rio⁵⁰¹.

As enchentes do rio Paraibuna alteravam o cenário da cidade e provocava alterações urbanísticas. Em 1907, o chefe do poder executivo municipal Duarte de Abreu afirmava que, em conjunto com outras medidas, sem o “quebramento das cachoeiras, rectificação do Parahybuna e do calçamento da cidade (...) havemos de ter sempre, por ocasião das grandes chuvas, a cidade inundada em certas ruas”⁵⁰². Os episódios das enchentes demonstram a

499 MONACHESI, M. M. Memória Ferroviária. Conheça a história da Estrada de Ferro Juiz de Fora-Piau. AENFER - Órgão de Divulgação da Associação de Engenheiros Ferroviários. Disponível em: <<http://www.ferrovias.com.br/portal/memoria-ferroviaria-2/>>. Acesso em: 17/05/2020.

500 MACHADO, P. J. de O.; RAIMUNDO, C. da S.; MARQUES, V. **Op. Cit.**, p. 26.

501 **Ibidem**, p. 24-27.

502 ABREU, D. de. **Mensagens apresentadas à Câmara Municipal de Juiz de Fora por seu Presidente Dr. Duarte de Abreu - triênio 1905 a 1907**. Juiz de Fora: Tipografia do Correio de Minas, 1907. p. 11.

infraestrutura precária da cidade, os orçamentos sempre insuficientes da Prefeitura e a pequena eficácia das obras realizadas antes de 1942, contrastando com o discurso de prosperidade econômica⁵⁰³.

Para Pedro José Machado **et al**, a expansão urbana de Juiz de Fora está ligada à enchente de 1940 que acabou sendo responsável pela consolidação da área central e pela expansão urbana nos sentidos norte e sudeste, constituindo-se como marco fundamental as ações de retificação do rio Paraibuna no processo de urbanização da região⁵⁰⁴. A maior consequência da enchente de 1940 para a organização urbana de Juiz de Fora foi a completa retificação do Paraibuna, obra que redesenhou a cidade. O rio na forma que se encontra atualmente em nada se assemelha ao rio meândrico do período anterior a 1940. A mudança de seu traçado alterou significativamente a paisagem e o território⁵⁰⁵. Nestes acontecimentos, os aterros para as instalações das estações ferroviárias e dos trilhos também estão inseridos nas transformações do espaço urbano.

Conforme foi relatado no capítulo 2, a partir da década de 1960 foi criada pelo Governo Federal a Comissão para Extinção dos Ramais Ferroviários Antieconômicos, que analisou os ramais deficitários e antieconômicos das ferrovias. Segundo Monachesi, o Ramal de Juiz de Fora foi incluído nessa lista. Mesmo assim, as lideranças da região pediram um novo estudo para a manutenção do ramal de Juiz de Fora. Não adiantou a reclamação das autoridades públicas e o ramal foi considerado deficitário e mantido pela Comissão a sua erradicação. Os trilhos que faziam as ligações entre tantas cidades foram arrancados e substituídos por rodovias⁵⁰⁶.

Nesse contexto relatado, pouquíssimos trens trafegaram pela linha da Estrada de Ferro Leopoldina. Era a decadência de uma ferrovia que viveu uma grande mobilidade e fluxo de pessoas e mercadorias. No dia 31 de janeiro de 1972, partiu o último trem de passageiros da Estação da Leopoldina em Juiz de Fora fazendo o percurso Juiz de Fora-Furtado de Campos (Figura 37). Em 8 de setembro de 1974 a estação foi fechada, o ramal desativado e os trilhos retirados⁵⁰⁷.

503 MACHADO, P. J. de O.; RAIMUNDO, C. da S.; MARQUES, V. **Op. Cit.**, p. 25.

504 **Ibidem**, p. 32-33.

505 **Ibidem**, p. 29.

506 MONACHESI, M. M. Memória Ferroviária. Conheça a história da Estrada de Ferro Juiz de Fora-Piau. AENFER - Órgão de Divulgação da Associação de Engenheiros Ferroviários. Disponível em: <<http://www.ferrovias.com.br/portal/memoria-ferroviaria-2/>>. Acesso em: 17/05/2020.

507 COSTA, A. M. **Op. Cit.**, p. 70; CORREA, M. L. Histórico da Linha da Companhia Estrada de Ferro Juiz de Fora a Piau. In: _____. **Resgatando o passado**: A História de Juiz de Fora. Disponível em: <<http://mauricioresgatandoopassado.blogspot.com/2016/02/ferrovias-0-fotos.html>>. Acesso em: 23/08/2019.

Figura 37 - Último trem de passageiros a deixar a Estação da Leopoldina, em 31 de janeiro de 1972.



Fonte: Acervo de Manoel Monachesi. Disponível em:

<<http://mauricioresgatandopassado.blogspot.com/2016/02/ferrovias-0-fotos.html>>. Acesso em: 23/08/2019.

Na Figura 38 temos um recorte do catálogo do Museu Ferroviário de Juiz de Fora que relata sobre os dados do edifício onde funciona o Museu:

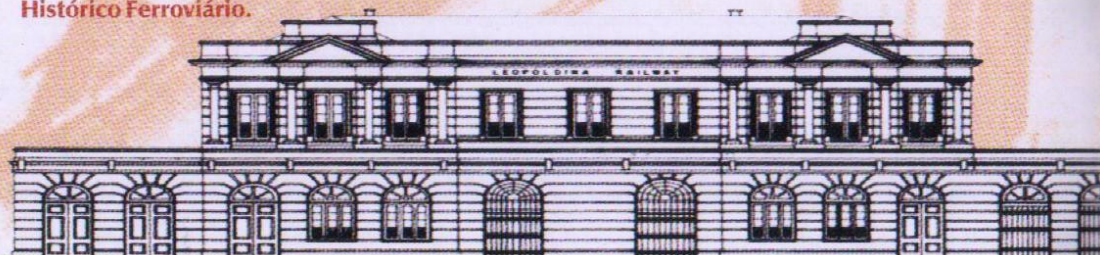
Figura 38 - Catálogo do Museu Ferroviário de Juiz de Fora, 2003, p.4.

O PRÉDIO DA ESTAÇÃO

A sede da antiga Estrada de Ferro Leopoldina, que hoje abriga o Museu Ferroviário de Juiz de Fora, foi construída para substituir a primeira estação, inaugurada no final do século XIX. Edificado em padrões ecléticos, o prédio apresenta em sua fachada uma prevalência de elementos da arquitetura clássica, como frontões triangulares, pilastras no pavimento superior; janelas e portas do térreo encimadas por bandeiras em arco pleno. A técnica construtiva empregada é a alvenaria de tijolos maciços, laje de concreto armado entre os dois pavimentos e telhado em estrutura de madeira, coberto com telhas francesas.

No projeto original, o pavimento térreo abrigava a sala do agente e do telégrafo, o armazém, os sanitários, a sala das senhoras e o bar. Já no andar superior havia a casa do agente da estação. No entanto, ao longo dos anos, a construção sofreu várias reformas que modificaram a concepção original.

No ano de 1977, o prédio da Estrada de Ferro Leopoldina ganhou dois corpos laterais no pavimento superior, onde localizavam-se os terraços da casa do agente. Na mesma reforma, a maioria das portas de acesso externas foi transformada em janelas, a escada para o pavimento superior foi eliminada, uma nova escada foi construída no hall principal e as divisões internas foram totalmente reformuladas. Uma nova obra de adaptação foi implementada em 1985, quando o prédio passou a abrigar o Núcleo Histórico Ferroviário.



Fonte: Museu Ferroviário de Juiz de Fora.

As informações contidas na Figura 38 é uma narrativa criada pelo Museu com a visão construída sobre o passado da estação. Este discurso está em consonância com o do Núcleo Histórico Ferroviário (ver na Figura 39).

Figura 39 - Recorte do Catálogo do Núcleo Histórico Ferroviário, de 1986.

O PRÉDIO DA ESTAÇÃO

Neste prédio funcionou a antiga estação da Estrada de Ferro Leopoldina. O projeto original data de 1928 e foi construído provavelmente para substituir a primeira estação, inaugurada no final do século passado.

O prédio sofreu várias reformas desde a sua construção tendo sido a planta original substancialmente modificada. Na sua forma primeira o pavimento térreo constava de sala do agente e do telégrafo, do armazém, dos sanitários, da “sala de senhoras” e do bar. No pavimento superior havia a casa do agente. Possuía várias portas externas de acesso, tornando independentes os seus compartimentos.

A estação foi edificada de acordo com o gosto da época, que utilizava elementos da arquitetura clássica nas fachadas, como é o caso do frontão triangular central, das pilastras no pavimento superior e das aberturas em arco pleno.

A técnica construtiva empregada é a de alvenaria de tijolos maciços autoportantes, laje de concreto armado entre os dois pavimentos e telhado em estrutura de madeira coberto com telhas francesas.

Na reforma de 1977 foram feitas várias modificações: acréscimo de dois corpos laterais no pavimento superior, onde se localizava anteriormente os terraços da casa do agente; supressão da maioria das portas de acesso externas, transformando-as em janelas; eliminação das escadas de acesso ao pavimento superior; construção de nova escada no hall principal e reformulação das divisões internas.

Em 1985 o prédio sofreu obras de adaptação para a instalação do Núcleo Histórico Ferroviário de Juiz de Fora, que narra a história da ferrovia nesta cidade e aborda, no pavimento térreo, aspectos técnicos das estradas de ferro, tais como a sinalização, o material rodante, a engenharia ferroviária, a via permanente e outros. Uma pequena sala foi ambientada no sentido de retratar uma agência de estação do início do século. No pavimento superior está instalado o Centro de Documentação com biblioteca e mapoteca, a Sala de Exposições Temporárias e a Galeria de Arte, além da administração do Núcleo.

Fonte: Museu Ferroviário de Juiz de Fora.

Tanto na Figura 38 como na Figura 39 observa-se um discurso idêntico. A narrativa produzida pelo Museu é um **continuum** da memória produzida pelo Núcleo. São abordadas as questões da arquitetura, da organização espacial e o histórico da transformação física da estação. Vemos um reflexo da política patrimonial conduzida pelo Estado que era praticada pelo SPHAN/IPHAN. A perspectiva é do monumento “pedra e cal”⁵⁰⁸, concebido para

508 FONSECA, M. C. L. Para além da pedra e cal: por uma concepção ampla de patrimônio cultural. In: ABREU, R.; CHAGAS, M. (orgs.). **Memória e Patrimônio**: ensaios contemporâneos. 2ª ed. Rio de Janeiro:

valorizar os monumentos antigos por serem excepcionais e/ou por serem marcantes para a história. Não está presente na narrativa a diversidade da memória da localidade e, muito menos as tensões e os conflitos. São silenciadas as questões da história do local em relação aos trabalhadores, público que frequentava e circulava pela estação.

Michael Pollak afirma que há um trabalho de enquadramento da memória⁵⁰⁹. No trabalho realizado pelo Museu no enquadramento da memória sobre a estação foi necessário uma coerência com a memória produzida anteriormente pelos gestores do Núcleo. Percebe-se o mesmo enquadramento realizado pelo Núcleo, valorizando o ponto de vista sob olhar da arquitetura. Neste trabalho de enquadramento houve um esforço de justificação e uma reinterpretação do passado, controlados por uma exigência de credibilidade que depende da coerência entre os discursos produzidos pelo Núcleo Histórico Ferroviário e pelo Museu Ferroviário de Juiz de Fora. Neste **continuum** da memória está o sentido da identidade construído pelo grupo ferroviário formador do Núcleo.

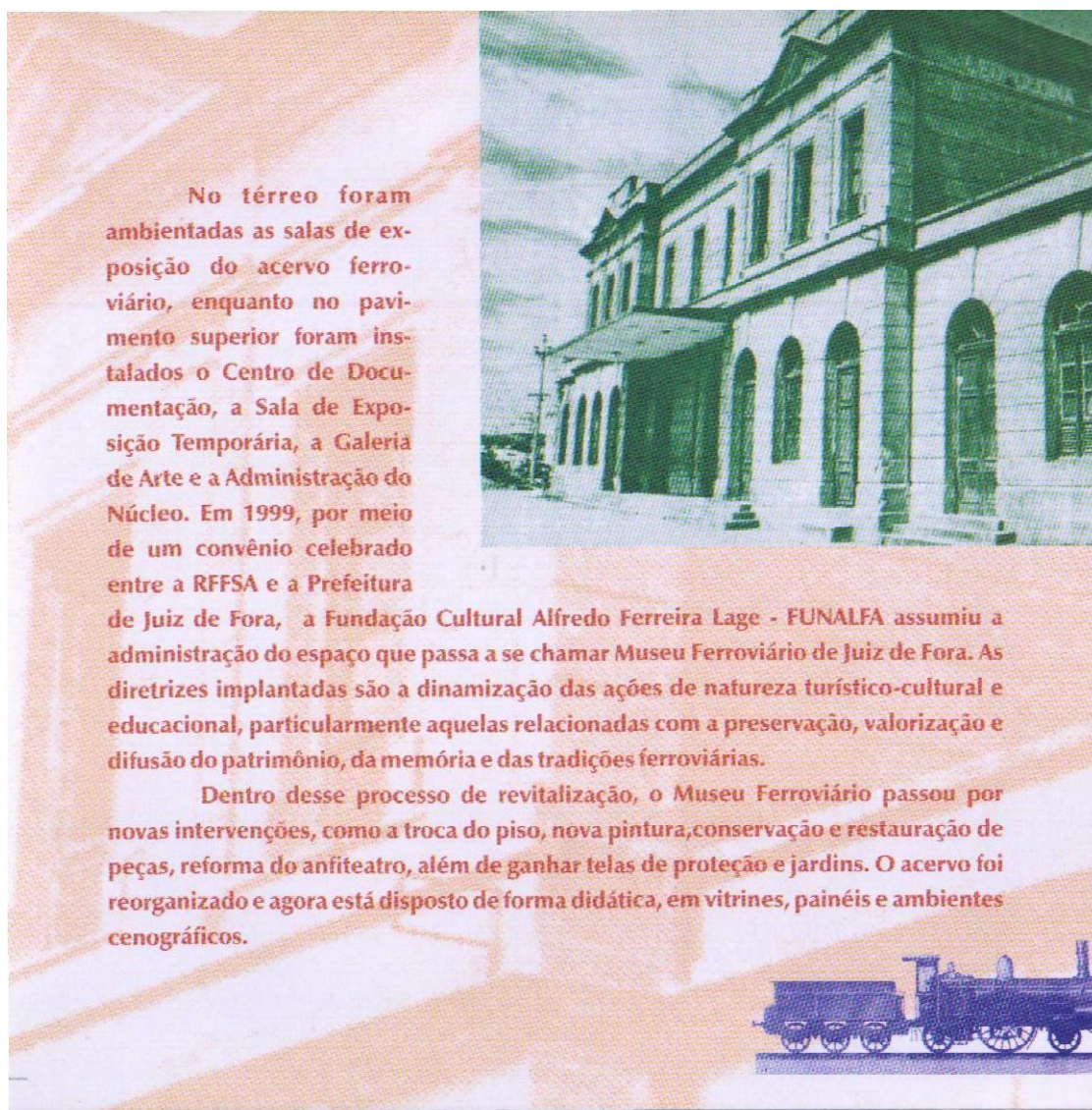
Neste recorte sobre a memória do prédio onde se encontra o MFJF, não foi lembrado sobre a utilização das edificações ferroviárias após a desativação do ramal Juiz de Fora-Furtado de Campos. Em 1973, a estação da **Leopoldina Railway** passou a ser utilizada pela Superintendência de Produção de Juiz de Fora (SP3). Já os edifícios que eram armazéns da **Leopoldina Railway** foram ocupados pela biblioteca e auditório da SP3.

O recorte da Figura 40 relata sobre a obra de adaptação no prédio da estação, em 1985, que passou a ser o Núcleo Histórico Ferroviário e as novas intervenções em 1999, quando foi preparado para virar o Museu Ferroviário de Juiz de Fora. No catálogo produzido pelo Museu novamente observamos o alinhamento ao discurso produzido pelo Núcleo Histórico Ferroviário.

Figura 40 - Catálogo do Museu Ferroviário de Juiz de Fora, 2003, p.5.

Lamparina, 2009. p. 59.

509 POLLAK, M. Memória, Esquecimento, Silêncio. In: Estudos Históricos, Rio de Janeiro, vol. 2, n. 3, 1989. p. 9-11.



Fonte: Museu Ferroviário de Juiz de Fora.

As obras realizadas anteriormente ao tombamento deram novas características ao prédio. No nosso ponto de vista, as reformas de 1977 demonstram que a estação era tratada e percebida como uma edificação que ainda não era entendida como patrimônio cultural. Portanto, era um prédio comum que pertencia à RFFSA e era tratado como qualquer outro que estava em pleno uso, ou seja, estava no mesmo patamar de outras edificações que pertenciam à ferrovia.

Já na obra de 1985, o prédio é visto como um patrimônio ferroviário pelo PRESERFE. Entretanto, não se teve o cuidado especial de manter características originais. No Catálogo do Núcleo Histórico Ferroviário, de 1986 (Figura 39), observamos que os próprios gestores do Núcleo estão conscientes de que o prédio sofreu reformas que modificaram substancialmente a planta original da estação. Porém, também foi visto como funcional. Nas intervenções entre

1999 e 2003, quando o edifício já era tombado pelo município, as obras não foram tão agressivas com o prédio, mas, ainda assim, percebemos que houve pequenas modificações em busca e em nome da modernização do espaço.

As informações que constam nas Figuras 38 e 40 são praticamente as mesmas que aparecem no site da FUNALFA⁵¹⁰ e nas publicações da Prefeitura de Juiz de Fora⁵¹¹. Por que isso acontece? Os gestores do Museu Ferroviário de Juiz de Fora são funcionários públicos da Fundação Cultural Alfredo Ferreira Lage (FUNALFA), que pertence à Prefeitura. A FUNALFA também é ligada ao Conselho Municipal de Preservação do Patrimônio Cultural (COMPPAC). Quem comanda as diretrizes da construção das memórias e das narrativas no Museu são indivíduos ligados à FUNALFA e simultaneamente ao COMPPAC.

Nas matérias jornalísticas como o Jornal JFMinas⁵¹², o de emissoras de televisão como o Memória MGTV⁵¹³, também aparecem a mesma narrativa acerca da memória da estação elaboradas no catálogo do MFJF. Nas falas de historiadores locais, profissionais da comunicação, cronistas, jornalistas vemos a reprodução das mesmas características do discurso do Museu. Desta maneira, percebemos a influência que a memória produzida pelo Museu Ferroviário de Juiz de Fora possui no contexto das transmissões de memória coletiva. Assim, consideramos que a narrativa criada pelos atores responsáveis (Prefeitura de Juiz de Fora/FUNALFA/COMPPAC/Museu Ferroviário de Juiz de Fora), têm um grande peso na construção da memória coletiva da ferrovia na cidade.

Na memória do Museu não foram relatadas as transformações no complexo ferroviário onde se encontravam as estações da LR e da E. F. C. B. após a chegada da Superintendência de Produção de Juiz de Fora (SP3), pertencente à RFFSA. Segundo Angelica M. Costa, na década de 1980, é possível observar pelos mapas da planta dos terrenos da Rede Ferroviária

510 FUNALFA. **Fundação Cultural Alfredo Ferreira Lage**. Disponível em: <https://www.pjf.mg.gov.br/administracao_indireta/funalfa/museus/historico.php>. Acesso em: 17/04/2020.

511 PREFEITURA DE JUIZ DE FORA. **Museu Ferroviário Estação Leopoldina**. Disponível em: <<http://www.ipatrimonio.org/juiz-de-fora-museu-ferroviario-estacao-leopoldina/#!/map=38329&loc=-21.758870000000005,-43.34378100000001,17>>. Acesso em: 06/03/2020.

512 JFMINAS. **Pontos Turísticos: Museu Ferroviário de Juiz de Fora**. Disponível em: <<https://www.jfminas.com.br/portal/pontos-turisticos/museu-ferroviario-de-juiz-de-fora>>. Acesso em: 06/03/2020.

513 TV INTEGRAÇÃO. **Memória MGTV conta a história do Museu Ferroviário de Juiz de Fora**. 26 de agosto de 2017. Disponível em: <<http://g1.globo.com/mg/zona-da-mata/mgtv-1edicao/videos/v/memoria-mgtv-conta-a-historia-do-museu-ferroviario-de-juiz-de-fora/6106124/>>. Acesso em: 07/03/2020; **Memória MGTV destaca história de acervos de museus em Juiz de Fora**. 08 de setembro de 2018. Disponível em: <<http://g1.globo.com/mg/zona-da-mata/mgtv-1edicao/videos/v/memoria-mgtv-destaca-historia-de-acervos-de-museus-em-juiz-de-fora/7005531/>>. Acesso em: 07/03/2020; **Memória MG: conheça as curiosidades do Museu Ferroviário em Juiz de Fora**. 28 de setembro de 2019. Disponível em: <<http://g1.globo.com/mg/zona-da-mata/mgtv-1edicao/videos/v/memoria-mg-conheca-as-curiosidades-do-museu-ferroviario-em-juiz-de-fora/7958642/>>. Acesso em: 07/03/2020.

Federal, uma grande modificação da área. Foi construído na década de 1960, um edifício no terreno da RFFSA, na Avenida Francisco Bernardino. Esse prédio e o armazém da estação da E. F. C. B. foram utilizados como escritórios da SP3⁵¹⁴.

Os trilhos da Estrada de Ferro Leopoldina foram retirados e logo em seguida, a Prefeitura inicia o processo de rememoração da área. Ao lado dos armazéns da estação da Leopoldina foi construído um edifício com 10 pavimentos e alguns anexos, onde foi instalada a sede da RFFSA. O local foi inaugurado em 30 de setembro de 1985, com o nome de Conjunto Arquitetônico Tancredo Neves (CATN). Nesta mesma inauguração estava a abertura do Núcleo Histórico Ferroviário (Figura 41a e 41b).

Figura 41a - Inauguração do CATN.
Figura 41b - Placa de inauguração do NHF-JF.



Figura 41a: Fonte: CORREA, M. L. **Op. Cit.** Disponível em:

<<http://mauricioresgatandoopassado.blogspot.com/2016/02/ferrovias-0-fotos.html>>. Acesso em: 23/08/2019.

Figura 41b: Foto: Rojane de Souza. 28/07/2018. Fonte: Acervo do autor.

Com a instalação da Superintendência de Produção de Juiz de Fora (SP3), da Superintendência Regional de Juiz de Fora (SR3), construção de edifícios com fins administrativos e a formação do Conjunto Arquitetônico Tancredo Neves há uma mudança de perfil deste complexo ferroviário. Angelica M. Costa considera que a região começou a perder as características de área operacional de trens e foi sendo transformada em um centro administrativo da RFFSA⁵¹⁵.

514 COSTA, A. M. **Op. Cit.**, p. 85.

515 **Ibidem**, p. 87.

Nisso também, houve uma mudança no perfil de trabalhadores e de pessoas que circulavam no local. Saem os chefes e agentes de estação, manobristas, telegrafistas, maquinistas, foguistas, trabalhadores da Via Permanente (responsáveis pela manutenção dos trilhos) e, entram outros ferroviários, engenheiros, técnicos, secretários, agora ligados à administração da ferrovia e serviços burocráticos, para a utilização e a convivência do espaço.

A memória do Museu se silencia sobre a decadência da ferrovia da Estrada de Ferro Central do Brasil e da Estrada de Ferro Leopoldina que estavam sob controle da Rede Ferroviária Federal, a mudança da paisagem, das sociabilidades ocorridas dentro do complexo ferroviário. Para Furtado,

Se a cidade nega uma memória do arruinamento, fugindo ao trauma da decadência, ela não tem como impedir que o patrimônio o registre pela sua simples existência. O patrimônio é narrativa, descrevendo as camadas de história depositadas sobre um espaço. O patrimônio edificado é testemunho de um modo de viver e transitar, determinando os espaços sociais. Sendo um patrimônio da industrialização, demonstra com muita clareza as condições materiais às quais foi submetida à sociedade a cada tempo. O patrimônio, além de registrar, tem a capacidade de tornar-se arquivo. Memória e história não se confundem, elas podem caminhar sobre o mesmo rastro, debruçar sobre o mesmo objeto, mas aprendem o acontecido de maneira diferente⁵¹⁶.

Embora no catálogo (Figuras 38 e 40) fale sobre as transformações do prédio da estação onde fica o Museu, a memória transmitida esqueceu as relações que a antiga estação tinha com a cidade e que foram modificadas com a população ao serem usadas com fins memorialísticos e administrativos. Houve mudanças de funções e de significados. O Museu Ferroviário de Juiz de Fora produziu dois catálogos (2003 e 2019). O catálogo de 2019 segue a mesma linha do de 2003, reproduzindo a mesma memória e os mesmos esquecimentos. Esquecer a memória da decadência da ferrovia e, conseqüentemente as transformações provocadas pela mesma é perder a potencialidade que este patrimônio têm para produzir reflexões sobre as camadas de memórias, de histórias, de modos de viver, de saber fazer, de transitar. Esse silêncio fugindo do “trauma da decadência” traz prejuízos ao patrimônio preservado em termos de conscientização do público visitante e da população. A valorização deste é justamente a sua condição de ser escolhido como testemunha da história, dos tempos vividos, do ser ferroviário, do saber fazer do ser humano.

3.2 - A Praça da Estação: mais um laço entre a cidade e a ferrovia

As estações ferroviárias trouxeram serviços e áreas industriais para o seu entorno. No caso dos serviços relacionados ao transporte ferroviário, ocorreu a instalação da Alfândega Ferroviária do Estado, construída em 1893, e a formação da Praça da Alfândega (atual Praça Antônio Carlos). Em relação a outros empreendimentos industriais, houve a construção da Companhia Têxtil Bernardo Mascarenhas (1888), da Companhia Industrial e Construtora Pantaleone Arcuri & Spinelli (1895), e da Companhia Mineira de Eletricidade (fundada em 1888, mas que somente a partir de 1898 iniciou o fornecimento de energia para as indústrias)⁵¹⁷.

De acordo com Milena Andreola de Souza, o lugar que recebeu maior influência da ferrovia foi a Praça da Estação. Contribuiu na formação da paisagem urbana da cidade de Juiz de Fora e conferiu um caráter diferente da configuração territorial das regiões auríferas. A interferência e a influência da ferrovia, vista como via de transportes e de comunicação, alterou significativamente a paisagem urbana localizada no centro da cidade. Atualmente, as estações e a praça são caracterizadas como área de significação cultural devido à sua configuração urbana, arquitetônica e histórica⁵¹⁸.

A Praça da Estação é considerada um elemento urbano muito importante, reflexo do desenvolvimento da cidade. Este espaço público apresentou, no decorrer dos anos, características variadas. Segundo Costa, no princípio, durante as implantações das estações ferroviárias, o local era apenas um largo que foi formado por uma ocupação espontânea do espaço. Na Figura 42, observa-se o “Largo da Estação”, com os caminhos que posteriormente se transformaram em ruas. Não existe um desenho preestabelecido. O formato triangular foi demarcado pelas três vias de trânsito. Esta foto, de acordo com Costa, é provavelmente de 1877. Nota-se que a estação da Estrada de Ferro D. Pedro II (nº 1) é a principal edificação da região⁵¹⁹.

Figura 42 - Largo da Estação.

517 MOREIRA, D. C. **Op. Cit.**, p. 110.

518 SOUZA, M. A. de. **Op. Cit.**, p. 19.

519 COSTA, A. M. **Op. Cit.**, p. 108-109.



Fonte: www.mariadoresguardo.com.br. Acesso em: 23/08/2019.

Com o passar do tempo, este largo foi urbanizado. A área ganhou delimitações e contornos definidos, com a demarcação do espaço da praça e das ruas adjacentes. A praça foi equipada com bancos e vegetação, as vias públicas foram iluminadas e surgiram construções de hotéis e estabelecimentos comerciais. Nas figuras 43 e 44 observa-se a Praça da Estação (posteriormente recebeu o nome de Praça Doutor João Penido) com delimitação e organização do espaço, existência de arborização e iluminação pública eletrificada. Percebe-se novas edificações e novas características do conjunto arquitetônico. Angelica Moreira Costa indica que, provavelmente, essas fotos são de 1907⁵²⁰.

Figura 43 - Praça Doutor João Penido.



Fonte: www.mariadoresguardo.com.br. Acesso em: 23/08/2019.

Figura 44 - Praça Doutor João Penido.



Fonte: www.mariadoresguardo.com.br. Acesso em: 23/08/2019.

No dia 25 de dezembro de 1907, é inaugurado na Praça da Estação o busto do Comendador Henrique Guilherme Fernando Halfeld, que foi um engenheiro importante na construção do núcleo urbano de Juiz de Fora. Em 1923, o Largo da Câmara, que posteriormente recebeu o nome de Parque Halfeld passou por uma grande reforma, e este busto foi levado para o referido parque. Na Praça da Estação, substituindo o busto do Comendador é instalado o busto do Dr. João Nogueira Penido, médico influente da cidade, que foi o fundador da Sociedade de Medicina e Cirurgia de Juiz de Fora, ex-vereador e ex-deputado federal⁵²¹.

As edificações, no primeiro momento, eram de pequeno porte, sendo o Hotel Renaissance a maior e mais imponente edificação do entorno da praça, junto com o prédio da estação da E. F. C. B.⁵²² Na Figura 45, foto provavelmente de 1907, nota-se o Hotel Renaissance, Hotel do Comércio e lojas comerciais.

521 RANGEL JÚNIOR, V. H. V. **Parque Halfeld e Praça da Estação, Juiz de Fora-MG: uma leitura histórica, paisagística e urbanística.** Dissertação (Mestrado em Ciência Florestal). Viçosa: Universidade Federal de Viçosa, 2006. p. 24.

522 COSTA, A. M. **Op. Cit.**, p. 108.

Figura 45 - Grande Hotel Renaissance.



No. 6. Juiz de Fora – Grande Hotel Renaissance.

Fonte: www.mariadoresguardo.com.br. Acesso em: 23/08/2019.

Durante o período de formação do Largo da Estação, no seu entorno configurou-se um sistema de serviços e comércio relacionado ao fluxo de pessoas em escala regional. Apareceram também muitos empreendimentos comerciais voltados para o consumo da população de menor poder aquisitivo. O Largo foi um dos pontos de povoamento mais antigos de Juiz de Fora. Inicialmente, a ocupação da área foi realizada por habitações proletárias, cortiços, oficinas e indústrias de pequeno e médio portes⁵²³.

Passaglia relata que a segunda fase de ocupação do largo ocorre após as construções das estações ferroviárias, mais precisamente após a primeira década do século XX, com construções que apresentava edifícios com “um padrão plástico filiado ao ecletismo então vigente, principalmente o neoclássico e o art-nouveau”. É o caso, por exemplo, do Hotel Príncipe e do prédio da Associação Comercial (construído em 1918)⁵²⁴.

A inauguração da estação da Estrada de Ferro D. Pedro II impulsionou o crescimento dos comércios nas ruas Halfeld e Marechal Deodoro e pessoas com maior poder econômico foram ocupando a área. Nesse momento, instalaram-se os serviços ligados à estação, como as construções do Hotel Príncipe, do Hotel Renaissance e a sede da Associação Comercial⁵²⁵.

De acordo com Patrícia Falco Genovez, a arquitetura que está no conjunto do Núcleo Histórico e Arquitetônico da Praça Dr. João Penido é testemunha da transformação que houve

523 PASSAGLIA, L. A. do P. **Op. Cit.**, p. 63.

524 **Ibidem**, p. 67.

525 MOREIRA, D. C. **Op. Cit.**, p. 110.

nas proximidades deste setor e da Praça Antônio Carlos, onde moravam grande parte da população de baixa renda nesses arredores:

O conjunto eclético, emblema deste período de transição pelo qual não apenas a economia juiz-forana passava, mas a de todo o Brasil, é bastante significativo. Os prédios do Hotel Renascença, o mais antigo, da Associação Comercial, com elementos mais clássicos, o Príncipe Hotel, os prédios que abrigam a Padaria Glória e o Bretas, trazem nas fachadas e interiores as marcas da transição econômica, social e, principalmente, cultural, onde os costumes de uma sociedade agrária estão sendo sobrepujados pelos novos modos de pensar e agir da sociedade industrial. Todas estas construções, (...) montam um cenário em que a história tem continuidade nas décadas posteriores, até 1940, com construções art-déco⁵²⁶.

Essa transição revela a construção de uma cidade desigual socialmente, retirando os moradores que possuem uma renda muito baixa para áreas mais distantes do núcleo modernizado, do local de concentração de indústrias e comércio, da política, da cultura e do centro nervoso da cidade.

Na década de 1930, de acordo com Costa, a praça muda sua configuração. Deixa de ser um espaço de “estar” e passa a ser um local de passagem. A praça tem o seu uso dominado pelo automóvel e possui como principal função o estacionamento. Os edifícios ao redor da praça ganham novas configurações e as fachadas são mais bem elaboradas⁵²⁷. Na Figura 46 observa-se o prédio da estação da E. F. C. B. à esquerda, e a antiga Praça da Estação ao centro.

Figura 46 - Estação E. F. C. B. e Praça Doutor João Penido na década de 1930.

526 GENOVEZ, P. F. Núcleo Histórico e Arquitetônico da Praça Dr. João Penido. In: **Coleção História e Arquitetura de Juiz de Fora** - Clio Edições Eletrônicas - UFJF. Juiz de Fora, 1998. p. 18.

527 COSTA, A. M. **Op. Cit.**, p. 110.



Fonte: www.mariadoresguardo.com.br. Acesso em: 23/08/2019.

Na Figura 47, ainda na década de 1930, percebe-se o novo paisagismo da praça. A arborização foi retirada e a iluminação foi substituída. À direita da foto, nota-se os trilhos dos bondes na Rua Paulo de Frontin⁵²⁸.

Figura 47 - Praça Doutor João Penido na década de 1930.



Fonte: www.mariadoresguardo.com.br. Acesso em: 23/08/2019.

O núcleo cívico de Juiz de Fora é formado no Largo da Câmara, que era uma área

delimitada pelos ranchos de propriedade do engenheiro Halfeld. Entre 1852 e 1854, a Câmara adquiriu a residência do engenheiro para alojar a cadeia e, em seguida, foram instaladas neste setor as Repartições Municipais⁵²⁹.

A Rua Halfeld possui grande importância na conformação social e urbana de Juiz de Fora, é um signo fundamental do patrimônio cultural da cidade e um lugar pulsante da sociedade atual. Para Pedro Nava,

A Rua Halfeld desce como um rio, do morro do Imperador, e vai desaguar na Praça da Estação. (...). Já a margem esquerda da Rua Halfeld marcava o começo de uma cidade mais alegre, mais livre, mais despreocupada e mais revolucionária. O Juiz de Fora projetado no trecho da Rua Direita era, por força do que continha, naturalmente oposto e inconscientemente rebelde ao Alto dos Passos. Nele estavam o Parque Halfeld e o Largo do Riachuelo, onde a escuridão noturna e a solidão favorecia a pouca vergonha. Esta era mais desoladora ainda nas vizinhanças da linha férrea (...)⁵³⁰.

Numa linguagem poetizada e romântica de Nava, os arredores das linhas férreas são a face da Juiz de Fora desafiadora, com ritmos frenéticos, com costumes e rotinas que rompiam e até desagradavam o modo de vida das antigas elites. A região próxima à Praça da Estação era conhecida pelo fluxo de pedestres, de mercadorias e composta por hotéis, bares e comércio, que eram movimentados tanto por causa do funcionamento de carga e descarga, quanto o fluxo de passageiros que iam em direção às cidades do Rio de Janeiro e de Belo Horizonte⁵³¹.

Na entrevista dada a Rangel Junior, o engenheiro da Rede Ferroviária Federal e um dos criadores do Núcleo Histórico Ferroviário de Juiz de Fora, Manoel Monachesi relata que nos anos de 1945 era comum a população ir à praça para “ver o trem passar”. A praça era frequentada durante todo o dia e no início da noite, onde se assistia a passagem do trem noturno, todo iluminado, seduzindo a população como um objeto que transmitia um fascínio⁵³².

Na Figura 48, já na década de 1950, pode-se observar o estacionamento na área da praça e o bonde em frente ao Hotel Renaissance⁵³³. Aí já se entra num período de transição, no qual o automóvel já começa a ser protagonista na locomoção dentro da cidade. Entretanto,

529 GENOVEZ, P. F. Núcleo Histórico da Avenida Barão do Rio Branco (Parque Halfeld e Largo do Riachuelo). Nota prévia de pesquisa. Juiz de Fora: Clio Edições Eletrônicas, 1998. Disponível em: <<http://www.ufjf.br/cliodel/files/2009/10/COD98010.pdf>>. Acesso em: 13/04/2020.

530 NAVA, P. **Baú de Ossos. Memórias 1**. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 6ª edição, 1983. p. 20-21.

531 RANGEL JÚNIOR, V. H. V. **Op. Cit.**, p. 31.

532 **Ibidem**, p. 63.

533 COSTA, A. M. **Op. Cit.**, p. 113.

ainda há demanda para o transporte ferroviário.

Figura 48 - Praça Doutor João Penido na década de 1950.



Fonte: www.mariadoresguardo.com.br. Acesso em: 23/08/2019.

Na década de 1960, ocorre nova modificação na configuração da praça. Na parte central é criado um gramado sem arborização e os automóveis passam a ocupar o contorno do espaço. Há uma substituição no meio de transporte coletivo, acabam-se os bondes e surgem os ônibus⁵³⁴.

Segundo Rangel Junior, a mobilidade e sociabilidade da praça sofre modificações nos anos de 1970. Com a diminuição do movimento de pessoas na praça, devido ao declínio do transporte nos trens, a região começa a modificar suas características. Desta maneira, os hotéis e bares que atendiam a um público vinculado à ferrovia passam a atender a novos clientes⁵³⁵.

O comércio também começou a fornecer produtos mais simples e voltado para a população local. A partir de 1985, de acordo com Manoel Monachesi, com os últimos anos do Trem Xangai e as raríssimas linhas de trens de passageiros que faziam o trajeto Rio de

534 **Ibidem**, p. 110.

535 RANGEL JÚNIOR, V. H. V. **Op. Cit.**, p. 31.

Janeiro-Belo Horizonte, isso alterou o volume de pessoas transitando na praça. Para Monachesi, as passagens dos trens, principalmente os noturnos, eram de grande atração nas noites da cidade, quando ainda não eram popularizados o rádio e a televisão⁵³⁶.

Para Costa, no período de 1990 aos anos 2000, a antiga Praça da Estação retoma suas características iniciais com relação ao uso. Volta a ser novamente uma área de “estar”, com bancos, jardins e árvores, embora ainda seja utilizada como local de passagem. O estacionamento foi extinto, todavia, um ponto de ônibus foi instalado em uma das laterais, não se desligando totalmente do seu uso ligado ao transporte⁵³⁷.

A antiga Praça da Estação (atual Praça Doutor João Penido, mas que ainda continua a ser chamada por uma grande parcela da população de “Praça da Estação”) situa-se na chamada “parte baixa” de Juiz de Fora, onde terminam as ruas Halfeld e Marechal Deodoro. Essa “parte baixa” traz consigo uma bagagem de grandeza, de um passado de esplendor e de prosperidade. Esse imaginário sobre o local é associado ao início do período industrial do município e quando o transporte ferroviário era a principal via de acesso. Essa narrativa está intimamente ligada à formação da infraestrutura urbana desde o final do século XIX, com os prédios concebidos arquitetonicamente com padrões de luxo e conforto, com características arquitetônicas do eclético⁵³⁸ e do **art déco** (uma das arquiteturas com esse estilo na cidade é do edifício onde estava o Cine São Luiz)⁵³⁹. Dessa forma, a “parte baixa” representa a fase áurea da industrialização de Juiz de Fora⁵⁴⁰.

Para Maurício Lima Correa, o entorno onde foram instaladas as estações foi considerado por longos anos lugar de fascínio e vida noturna exuberante. Com o fim dos

536 **Ibidem**, p. 31.

537 COSTA, A. M. **Op. Cit.**, p. 112.

538 O termo eclético é usado em referência aos estilos surgidos durante o século XIX que mostravam combinações de elementos que podiam vir da arquitetura clássica, medieval, renascentista, barroca e neoclássica. A arquitetura eclética apresenta as características de simetria, busca de grandiosidade, rigorosa hierarquização dos espaços internos e riqueza decorativa. Em Juiz de Fora, há a especificidade da atuação da Cia Pantaleone Arcuri no uso do ornamento arquitetônico nas construções dos edifícios e na produção estruturada em bases empresariais. No início do século XX, a questão do ornamento em Juiz de Fora está ligada às aspirações com a modernidade, com as relações Brasil-Itália, a introdução de novos materiais de construção, o ensino da Arquitetura na época, o fascínio da técnica, entre outros. Ver em: OLENDER, M. **Op. Cit.**

539 A fachada do prédio do Cinema São Luiz tem aspecto marcado pelo rigor geométrico e predominância de linhas verticais, havendo a tendência de tornar, através da percepção, o edifício mais alto. O estilo **art déco** é um modelo de caráter decorativo surgido na Europa na década de 1920. O prédio integra o conjunto de edifícios projetados e construídos pela Cia Pantaleone Arcuri, importante empresa da construção civil para a modernização da arquitetura juiz-forana. ZOCCAL, R. **Proposta de revitalização do centro histórico de Juiz de Fora a partir da reestruturação do Hotel Renascer/Cine São Luiz**. 2007. Monografia (Bacharel em Arquitetura e Urbanismo). Viçosa: Universidade Federal de Viçosa, 2007. p. 19.

540 SOUZA, M. Pontos turísticos - Praça Dr. João Penido. **Acessa. Com.** 05/10/2007. Disponível em: <<https://www.acessa.com/turismo/arquivo/pontosturisticos/2007/10/05-praca/>>. Acesso em: 17/05/2020.

transportes de passageiros realizados pelos trens, que eram considerados uma grande atração na cidade, e também o fim do fascínio da população pelo espaço, essa região da cidade vivenciou o ocaso e teve um certo desprestígio⁵⁴¹.

Segundo Correa,

Até hoje, a praça guarda este aspecto de ser um local que no período diurno é utilizado como um local de passagem pelo juiz-forano e à noite é constantemente utilizada por segmentos marginalizados pela sociedade, considerados o “baixo meretrício” do município, como, os travestis, as garotas de programa e os mendigos⁵⁴².

Entretanto, precisamos problematizar este certo desprestígio com o local. Christina Musse, no livro **Os Cinemas de Rua de Juiz de Fora: Memórias do Cine São Luiz**, argumenta sobre o desaparecimento gradual dos chamados “lugares de afetividade”, ou seja, das ligações afetivas com lugares como a praça, a rua, o cinema, dentre outros. Há também as alterações dos locais de encontros sociais e culturais na cidade. No caso da Praça da Estação há o deslocamento dos encontros nas ruas para o ambiente dos **shoppings centers** e outros espaços comerciais. Isto também gerou mudanças nas relações de consumo: lojas comerciais que estão na moda se encontram em outros espaços em Juiz de Fora. Os fluxos de mobilidade e os locais de “estar” foram alterados. O Cine São Luiz, por exemplo, que era localizado na Praça da Estação, também possibilitava e dinamizava o fluxo de pessoas naquela localidade como um lugar de passeio e diversão. As cenas de encontro na praça características de gerações passadas, talvez hoje estejam em outros espaços comerciais como os **shoppings centers**, com novas dinâmicas de convivência⁵⁴³.

O Cine São Luiz foi um espaço relevante do cotidiano cultural de Juiz de Fora⁵⁴⁴, com uma longa história sobre muitas sessões de cinema, grande afluência de público, e exposições dos mais diversos títulos e gêneros, capazes de agradar a todo tipo de plateia⁵⁴⁵.

Então, é pertinente considerar também a questão do Cine São Luiz na dinâmica das

541 CORREA, M. L. **Resgatando o passado**: A História de Juiz de Fora. Disponível em: <<http://mauricioresgatandoopassado.blogspot.com/2016/02/ferrovias-0-fotos.html>>. Acesso em: 23/08/2019.

542 **Ibidem.**

543 MUSSE, C. F.; AVELAR NETO, G. F.; HENRIQUES, R. M. N. **Os Cinemas de Rua de Juiz de Fora: Memórias do Cine São Luiz**. Juiz de Fora: FUNALFA, 2017.

544 A inauguração do Cine São Luiz foi no dia 12 de julho de 1955 e funcionou até 2007. O edifício do Cine São Luiz foi tombado pela Prefeitura Municipal de Juiz de Fora por sua importância cultural para a cidade e é parte integrante do Conjunto Paisagístico da Praça da Estação/Praça Dr. João Penido.

545 AVELAR NETO, G. F. **Sociabilidade e imaginário urbano de Juiz de Fora**: um olhar sobre o Cinema São Luiz. Monografia (Bacharelado). Curso de Comunicação Social, Jornalismo. Faculdade de Comunicação da Universidade Federal de Juiz de Fora, 2016. p. 64.

memórias, da mobilidade, da sociabilidade, do imaginário urbano, do pertencimento e dos significados na Praça da Estação. A partir de 1980, as apresentações de pornochanchada⁵⁴⁶ e de filmes pornográficos começaram a se estabelecer em sua grade. Na década de 1990, com a programação de filmes pornô consolidada, aquele local se transformou em um importante ponto de encontro de casais, especialmente do público homossexual. Desta maneira, a Praça da Estação despontou como um espaço destinado ao encontro e convivência deste público⁵⁴⁷.

Arnaldo Valverde relata suas memórias sobre o Cine São Luiz:

O Cine São Luiz ficava de frente para a Praça da Estação. Para chegar da bilheteria até a sala de exibição, era um espaço enorme, de uns 20 metros, que pareciam quilômetros. Era uma exposição gigantesca, que parecia que a cidade inteira estava te vendo. (...) Era tipo o Cine-Theatro Central, com as poltronas em formato de auditório, de madeira pura, sem estofado, com um telão gigante. Talvez lembre mais o Palace. No início era muito bom, depois entrou na decadência com banheiros sujos e poltronas quebradas. Eram outros tempos, não havia internet, e poucas pessoas tinham videocassete. Eu ia de duas a três vezes por semana. Quando ele fechou, eu já não estava em Juiz de Fora. (...) Sempre gostei de cinema adulto. Ao longo do tempo, eles foram degradando⁵⁴⁸.

Podemos questionar se o lugar é considerado com menos prestígio porque é frequentado por segmentos marginalizados pela sociedade. Ser considerada como um espaço da cidade que perdeu o fascínio por uma parcela da população local revela um olhar preconceituoso, pois é frequentada por homossexuais, travestis, garotas de programa e mendigos. A população via (e, de certo modo, ainda vê) este público e os locais frequentados por eles com preconceitos. Logo, esses lugares entram no imaginário da cidade como espaços de menor prestígio e que devem ser evitados.

Numa reportagem do jornal Tribuna de Minas sobre a parte baixa da cidade e sobre o espetáculo “Floriano Parte Baixa”, o ator Marcus Amaral relata ter crescido ouvindo a história da tia que chegou a apanhar do pai por passar na “parte baixa” da Floriano. Marcos Amaral destacou que: “Para a minha geração, aquele local não merecia ser frequentado”. A atriz Pri

546 Gênero de filmes brasileiros que foi bastante popular na década de 1970 e início da década de 1980. Eram em geral filmes de baixo orçamento que combinavam erotismo (daí o pornô), humor escrachado (chanchada), palavrões e roteiros simples e popularescos. Disponível em: <<http://www.dicionarioinformal.com.br/pornochanchada/>>. Acesso em: 19/03/2020.

547 AVELAR NETO, G. F. **Op. Cit.**, p. 85-89.

548 MORAIS, M. De espectador a dono: O cinema pornô de Arnaldo. **Tribuna de Minas**. 17/09/2017. Disponível em: <<https://tribunademinas.com.br/especiais/outras-ideias/17-09-2017/de-espectador-dono-o-cinema-porno-de-arnaldo.html>>. Acesso em: 16/03/2020. Atualmente, o “Cine Vip”, propriedade de Arnaldo Valverde, localizado na Avenida Francisco Bernardino, a poucas quadras da Praça da Estação, se tornou um refúgio para os antigos frequentadores do Cine São Luiz.

Helena, na entrevista ao jornal afirma: “O texto (da peça) joga na cara o que está bem na nossa frente mas tentamos não enxergar por ser mais cômodo”. Na percepção dela, a má fama do lugar não auxilia em nada na revitalização da região⁵⁴⁹.

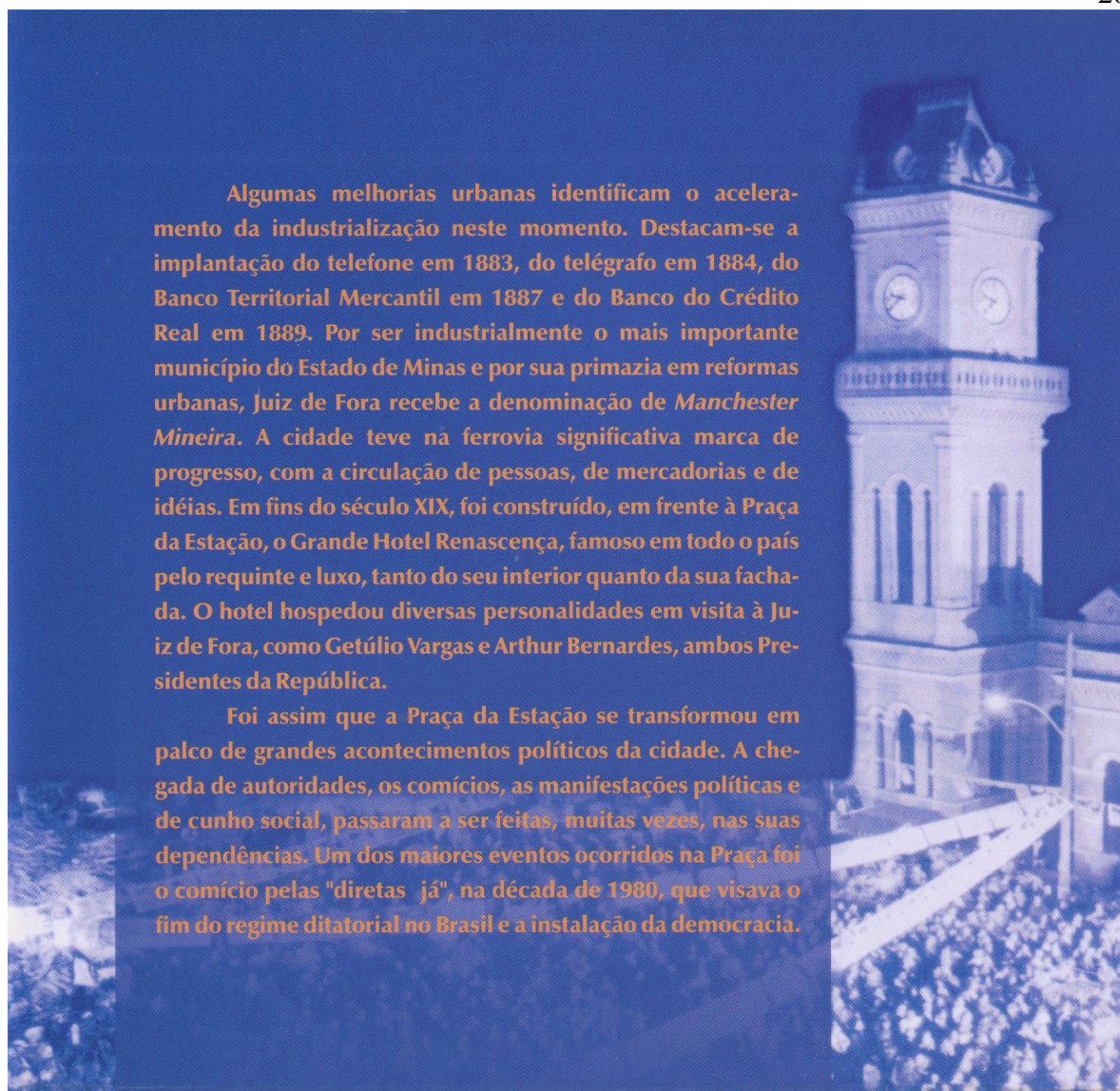
Apesar de Juiz de Fora realizar o Concurso Miss Brasil Gay⁵⁵⁰, no qual em 2007, o evento foi considerado patrimônio imaterial da cidade pela Prefeitura de Juiz de Fora, há ainda muito preconceito na cidade com relação à comunidade LGBT. Se por um lado, o reconhecimento patrimonial do concurso avança na legitimação da luta pelos direitos dos homossexuais no Brasil, movimenta diversos setores da cidade que a coloca na rota do turismo para o público LGBT, por outro, ainda persiste a resistência e o preconceito de segmentos conservadores.

Na Figura 49 observamos uma página do catálogo do Museu Ferroviário de Juiz de Fora em que se rememora a Praça da Estação. Percebe-se que a Praça foi inserida como reflexo da industrialização, do progresso, das melhorias urbanas e da modernidade. Na memória do Museu estão enquadradas apenas as glórias do espaço sob o ponto de vista do grupo que coordenou as novas diretrizes para o MFJF. Nota-se a ênfase dada ao momento em que a praça é admirada como reduto dos comícios políticos, especialmente nos anos de 1980, incluindo as manifestações pelas “Diretas Já”. Percebe-se que outras sociabilidades e mobilidades da praça foram silenciadas.

Figura 49 - Catálogo do Museu Ferroviário de Juiz de Fora, 2003, p.8.

549 MORAES, M. Parte (invisível) baixa. **Tribuna de Minas**. 22/08/2016. Disponível em: <<https://tribunademinas.com.br/noticias/cultura/21-08-2016/parte-invisivel-baixa.html>>. Acesso em: 13/04/2020.

550 O cabeleireiro Francisco Mota criou a primeira edição do concurso em Juiz de Fora em 1976.



Algumas melhorias urbanas identificam o aceleração da industrialização neste momento. Destacam-se a implantação do telefone em 1883, do telégrafo em 1884, do Banco Territorial Mercantil em 1887 e do Banco do Crédito Real em 1889. Por ser industrialmente o mais importante município do Estado de Minas e por sua primazia em reformas urbanas, Juiz de Fora recebe a denominação de *Manchester Mineira*. A cidade teve na ferrovia significativa marca de progresso, com a circulação de pessoas, de mercadorias e de idéias. Em fins do século XIX, foi construído, em frente à Praça da Estação, o Grande Hotel Renascença, famoso em todo o país pelo requinte e luxo, tanto do seu interior quanto da sua fachada. O hotel hospedou diversas personalidades em visita à Juiz de Fora, como Getúlio Vargas e Arthur Bernardes, ambos Presidentes da República.

Foi assim que a Praça da Estação se transformou em palco de grandes acontecimentos políticos da cidade. A chegada de autoridades, os comícios, as manifestações políticas e de cunho social, passaram a ser feitas, muitas vezes, nas suas dependências. Um dos maiores eventos ocorridos na Praça foi o comício pelas "diretas já", na década de 1980, que visava o fim do regime ditatorial no Brasil e a instalação da democracia.

Fonte: Museu Ferroviário de Juiz de Fora.

Sobre a vida noturna, Nelson Almeida Campos em entrevista à Gilberto F. Avelar Neto, argumenta ter visto o aumento da aglomeração e da mobilidade de garotas de programas na Praça da Estação depois que uma região considerada de “zona de prostituição” se dissolveu. Vejamos o seu relato:

Antigamente não tinha muita prostituta na rua porque existia o que eles chamam de “zona”. Tinha uma rua só de prostitutas, não sei se era a 31 de Maio ou Henrique Vaz, era uma rua perto do corpo de bombeiros, uma rua paralela à Avenida Brasil, distante da Praça da Estação. Quando acabou, elas (as garotas de programa) se espalharam para cá. Hoje em dia, as prostitutas ficam na parte de cima da praça, perto do hotel Centenário que faz esquina da Paulo de Frontin com a Avenida Francisco Bernardino⁵⁵¹.

Thereza Limonge, que trabalhou na bilheteira do Cinema São Luiz durante a década de 1980, reforça a observação de que era intenso o movimento de prostitutas na praça:

Tinha muita prostituta e mendigo. Daquela parte para baixo da Rua Halfeld até a Praça da Estação, era frequentado só por pessoas de cores (sic), os pretos (sic) namoravam para cá, junto com as prostitutas. (...) O Hotel Hudson e um outro ali na rua Halfeld, eram “rendez-vous”, os casais entravam para fazer sexo. Em cima do Cine São Luiz, tinha o hotel Renascer. Eles saíam do cinema e iam para lá⁵⁵².

Para Avelar Neto, o Cine São Luiz a partir do momento em que se constituiu como um cinema pornográfico, “desafiou a moralidade predominante da cidade e sofreu o estigma de ser rejeitado por parte da sociedade juiz-forana conservadora”. Dessa maneira, ele se tornou “um símbolo do fetiche”, intrínseco e mesclado na vida noturna da Praça da Estação com garotas de programas à disposição. Dentro do cinema, estava “a transgressão da moral” que esse público esperava juntamente com “as cenas típicas dos filmes, as quais apresentavam incestos, orgias, licenças sexuais, práticas de travestis, entre outras coisas, (que) eram o reflexo do que o público ansiava na sua liberdade sexual”. Avelar Neto observa que apesar de o Cine São Luiz se localizar no centro da cidade, onde há atividades importantes para o funcionamento do comércio e serviços públicos, no mesmo espaço onde está inserido instituições como a Prefeitura de Juiz de Fora, Superintendência Regional de Juiz de Fora (SR3), Núcleo Histórico Ferroviário, entre outras, “o Cine São Luiz não parecia estar integrado a esse entorno burocrático”⁵⁵³.

Nessa época também aumentou a presença de pessoas em situação de rua na Praça da Estação. Desse modo, o público que frequentava os hotéis se modificou. Se anteriormente a frequência nestes estabelecimentos eram de passageiros dos trens, agora o movimento era causado pela nova vida noturna. Assim, a praça teve outros arranjos sociais, quando se tornou um lugar de concentração de pessoas em situação de rua, usuários de drogas e profissionais do sexo. Isso interferiu tanto na vida prática das pessoas e do local quanto nos discursos elaborados.

Em setembro de 2003, a Prefeitura anunciou um projeto de reurbanização da praça com início das obras para a segunda quinzena de outubro daquele ano. O objetivo da

NETO, G. F. **Op. Cit.**, p. 38. Nelson é proprietário do bar “Fonte de Vitaminas” localizado na Praça da Estação, em parceria com o irmão Darci, que compram o bar em janeiro de 1978.

552 LIMONGE, T. Depoimento. 26/06/2015. Entrevista cedida à Gilberto Faúla Avelar Neto. AVELAR NETO, G. F. **Op. Cit.**, p. 38-39.

553 AVELAR NETO, G. F. **Op. Cit.**, p. 107.

administração municipal era revitalizar a paisagem urbana e valorizar o potencial turístico e comercial da área central. Com a reforma, a PJF pretendia diminuir a incidência de crimes na região, alterar a característica de uso da praça e incentivar as atividades noturnas e projetos culturais no espaço⁵⁵⁴. Este projeto de revitalização coincide com a inauguração do Museu Ferroviário de Juiz de Fora.

Nesse projeto da Prefeitura de Juiz de Fora para a área, a antiga Praça da Estação ganhou novo paisagismo, novos passeios para a Rua Paulo de Frontin e a passagem de nível da Rua Halfeld deixou de existir para os veículos e permaneceu como passagem para pedestres. Bancos e lixeiras foram recuperados e a iluminação seguiu o mesmo padrão da Ponte Arthur Bernardes, com 15 luminárias republicanas. O ponto de ônibus foi retirado, a Rua Paulo de Frontin foi fechada para o trânsito de automóveis e houve a readequação do ponto de taxi. A condição de área de passagem para os veículos ficou restrita às extremidades da praça para o acesso à Avenida Francisco Bernardino (Figura 50b)⁵⁵⁵.

Nas figuras 50a e 50b vemos a antiga Praça da Estação que foi revitalizada em 2003. Atualmente, a paisagem da praça é similar ao que observamos nas fotos. Logo abaixo do lado esquerdo da foto na Figura 50a vemos um pedaço do ponto de ônibus que foi transferido para a calçada ao lado da estação da Estrada de Ferro Central do Brasil.

Figura 50a - Praça Dr. João Penido com a Estação da E. F. C. B. ao fundo.

Figura 50b - Praça Dr. João Penido. Foto em outro ângulo.



Figura 50a: Foto: Diego Gazola, 2008. Fonte: BARBOSA, B. L. **Op. Cit.**, p. 65.

Figura 50b: Fonte: <https://www.flickr.com/photos/sylviobazote/15156286405>. Acesso em: 17/04/2020.

Segundo o jornal Tribuna de Minas, a reforma durou três meses e custou R\$ 342 mil. A Praça foi preparada para ser reinaugurada no dia 31 de dezembro de 2003 e foi um dos

554 TRIBUNA DE MINAS. Revitalização de praça prevê dois calçadões. Jornal impresso, **Tribuna de Minas**, Juiz de Fora, 04/09/2003. p. 04.

555 COSTA, A. M. **Op. Cit.**, p. 112.

palcos da festa de réveillon do juiz-forano⁵⁵⁶.

Em uma reportagem do jornal Tribuna de Minas no final de janeiro de 2004, os comerciantes comemoram parcialmente as mudanças, reconheceram que a reforma do local deixou a praça mais bonita, mas reclamaram que não havia nada para atrair a população aos estabelecimentos. Com a retirada do ponto de ônibus e a transformação de parte da rua Paulo de Frontin em calçada, o trânsito de pessoas diminuiu consideravelmente na percepção dos lojistas. A jornalista Fernanda Fernandes relatou:

(...) Se a beleza e a iluminação ganharam elogio de todos, o segundo grande consenso é a necessidade de policiamento. “A quantidade de mendigos diminuiu, mas a noite, a situação continua bastante complicada”, comenta Carlos Magno Vidigal gerente da loja de material elétrico Casa do Eletricista⁵⁵⁷.

Para Avelar Neto, a reforma do ano de 2003 transformou a praça como um lugar predominantemente de passagem e não foi pensado “nenhum equipamento destinado à atividade pública de lazer”⁵⁵⁸. Diante da insatisfação e reclamações dos comerciantes, a Prefeitura tem pensado em projetos de transformar a Praça da Estação em um espaço de lazer, com praça de alimentação. Por enquanto, o projeto, até os dias de hoje, não foi efetivado. Joana Gonçalves, em uma reportagem no jornal Tribuna de Minas, afirma que os gestores públicos têm pensado em propostas de atrair um comércio que dialogue com o patrimônio. Veja o trecho a seguir:

Na tentativa de estimular uma reorientação do uso e da ocupação do espaço, órgãos ligados a Prefeitura estudam alternativas para atrair um outro tipo de comércio e serviço para a praça, cujo conjunto integra o patrimônio municipal. Por isso, a ideia de tentar despertar o interesse de proprietários de estabelecimentos com vocação cultural, tais como livrarias, galerias de arte e cafés. A proposta ainda é muito incipiente e se for colocada em prática, será apenas em fase futura do projeto de revitalização⁵⁵⁹.

Portanto, a área sofre com o poder especulativo dos proprietários e um assédio de serviços que podem descaracterizar alguns bens patrimoniais. Um exemplo foi uma obra em que o prédio onde se localizava o Cine São Luiz estava sendo parcialmente demolido para ser

556 LIMA, A. P. Praça da Estação revitalizada. Jornal impresso, **Panorama**, Juiz de Fora, 27/12/2003. p. 4.

557 FERNANDES, F. Logistas aprovam reforma e esperam melhorar as vendas. Jornal impresso, **Tribuna de Minas**, Juiz de Fora, 25/01/2004. p. 8.

558 AVELAR NETO, G. F. **Op. Cit.**, p. 45.

559 GONÇALVES, J. Cine São Luiz, só fachada. Jornal impresso, **Tribuna de Minas**, Juiz de Fora, 10/07/2007. Caderno Dois, p. 01.

transformado em estacionamento. Denúncias foram feitas e a obra embargada. A presidente do Programa de Estruturação e Revitalização da Memória Arquitetônica e Artística, Mônica Olender, disse na entrevista a Joana Gonçalves que essas obras são de iniciativa condenável:

Hoje fala-se em revitalização daquele entorno, parte de um projeto ainda maior de revitalização de todo o Centro de Juiz de Fora. A praça sempre foi porta de entrada do município e o cinema faz parte disso tudo. É um absurdo que projetos como esse, que em nada contribuem para o resgate dessa efervescência cultural, continuem sendo pensados e realizados na cidade. A população precisa se mobilizar⁵⁶⁰.

Há iniciativas para realizações de atrações culturais a serem realizadas no local. Entre essas, pode ser citado, o festival “Filmes da Estação”, que foi promovido pela Prefeitura de Juiz de Fora através da Lei Murilo Mendes. Entre os dias 12 e 16 de maio de 2015, aconteceu a primeira edição, que reuniu cerca de 700 espectadores e exibiu 57 curtas metragens dos mais diversos cantos do país, divididos em 4 diferentes mostras. O projeto faz parte do intuito de transformar a Praça da Estação em um espaço voltado para a cultura audiovisual, exaltar o patrimônio e a memória do local, além de levar e atrair o público ao centro histórico da cidade⁵⁶¹.

Esse projeto de 2003 de reurbanização e outras ideias para transformar a Praça da Estação em um centro de cultura são procuras do poder público em dar novos sentidos e significados a área. Para Luísa Toledo Barbosa, a Praça da Estação busca manter-se como um lugar de encontros na cidade, com novas práticas sociais e novos significados. Também é um “lugar de memória”, no qual o Museu Ferroviário de Juiz de Fora está inserido social e culturalmente na utilização dos espaços públicos para a população e para o apelo memorialístico. Barbosa afirma:

A Praça da Estação, situada no centro de Juiz de Fora (MG), se mostra como um verdadeiro lugar de memória, visto que foi fundado um museu para contar e continuar a manter a memória do lugar que outrora foi tão importante na contribuição do crescimento da cidade. (...) No tocante a praça, esta se apresenta como um cenário marcado por vários movimentos culturais, sociais e políticos, e com a diminuição dos espaços públicos urbanos, a praça ainda tenta manter-se como um lugar de encontros e sociabilidades de seus habitantes⁵⁶².

560 **Ibidem**, p. 01.

561 AVELAR NETO, G. F. **Op. Cit.**, p. 45-46.

562 BARBOSA, L. T. Praça da Estação: memórias e sociabilidade em Juiz de Fora (MG). **Ponto Urbe** - Revista do Núcleo de Antropologia Urbana da USP. (Online), n. 17, ano 2015, posto online no dia 15 dezembro de 2015. p. 2. Disponível em: <<https://journals.openedition.org/pontourbe/2909>>. Acesso em:

Para Azevedo e Jabour Júnior, o projeto de revitalização do centro da cidade é iniciado com a reforma do Cine-Theatro Central em 1996, a nova destinação ao Cinema Palace e a instalação da Sociedade de Belas Artes Antônio Parreiras no prédio da estação da Estrada de Ferro Central do Brasil, em 1999⁵⁶³.

Nas novas reconfigurações da Praça e do Museu, a memória e práticas do cotidiano do presente se misturam e assumem novos significados. Segundo Barbosa, a Praça como um espaço de sociabilidade no presente, permite que muitos comerciantes aproveitem o local para vender seus produtos, como pipoca, água de coco, etc⁵⁶⁴. No Museu Ferroviário de Juiz de Fora há a movimentação das pessoas no local por causa das oficinas de dança, yoga, teatro, projetos “Cinema na Estação”, colônia de férias para crianças, programas de educação sobre o patrimônio e outros encontros culturais.

Entretanto, não podemos ficar presos à narrativa de decadência e de perda de fascínio sobre o local. Será que tem mesmo o fim do fascínio da população com o lugar? Marinella Souza na reportagem **Pontos Turísticos - Praça Dr. João Penido**, traz vários depoimentos de frequentadores da praça. Há uma multiplicidade de visões sobre o local. “A praça ficou estigmatizada, mas é um local de frequência de toda a população”⁵⁶⁵.

17/05/2020.

563 AZEVEDO, N. L. de; JABOUR JÚNIOR, W. C. **Op. Cit.**, p. 56.

564 BARBOSA, L. T. **Op. Cit.**, p. 3.

565 SOUZA, M. **Op. Cit.**

CAPÍTULO 4:

A memória desenvolvida nas instituições responsáveis pelo patrimônio ferroviário em Juiz de Fora

Neste capítulo, explanaremos sobre o âmbito da preservação do patrimônio ferroviário, analisando as criações do Núcleo Histórico Ferroviário de Juiz de Fora e do Museu Ferroviário de Juiz de Fora e buscaremos compreender os acontecimentos políticos, econômicos, sociais e culturais envolvidos na época. Debateremos sobre o desenvolvimento da memória nos respectivos empreendimentos e no último tópico, discutiremos sobre a memória ferroviária nas redes sociais e em alguns **sites**, comparando como são abordadas as questões desta memória nos grupos sobre ferrovias no **Facebook**, em **blogs** de memorialistas e nas postagens do Museu Ferroviário de Juiz de Fora.

4.1 - O passado e o presente no mesmo lugar: as implantações do Núcleo Histórico Ferroviário e do Museu Ferroviário de Juiz de Fora

Para Santos, os museus, além de contar a história do passado por meio de seus fragmentos, exercendo a sua vocação de fazer história, são ao mesmo tempo pertencentes à história⁵⁶⁶. Desta forma, o Museu Ferroviário de Juiz de Fora, além de contar a história da ferrovia na cidade e região, de divulgar as memórias dos ferroviários e atores sociais que circularam nestes espaços, é também resultado da vontade e de conjunturas políticas, culturais e sociais.

Para a criação do Núcleo Histórico Ferroviário (NHF-JF) destacamos o contexto de que em 1979 a sede da Superintendência Regional (SR3) que era do Rio de Janeiro foi transferida para Juiz de Fora. Isto significa que as pessoas que comandavam as ações e iniciativas sobre os rumos dos serviços da RFFSA na malha ferroviária, no transporte entre as cidades de São Paulo, Belo Horizonte e do Rio de Janeiro estavam em Juiz de Fora. Também foi fundamental para a implementação do Núcleo a criação do Setor Geral de Preservação do Patrimônio Ferroviário (PRESERFE), em 1985⁵⁶⁷.

566 SANTOS, M. S. dos. Museu Imperial: a construção do Império pela República. In: ABREU, R.; CHAGAS, M. (orgs). **Memória e patrimônio: ensaios contemporâneos**. 2ª ed. Rio de Janeiro: Lamparina, 2009. p. 115.

567 Relação dos espaços de preservação da memória ferroviária (RFFSA/PRESERFE) em ordem

Com base nas pesquisas de Raquel Barbosa da Silva, Cinara Isolde Koch Lewinski⁵⁶⁸ e Lucas Neves Prochnow⁵⁶⁹ sobre o PRESERVE/PRESEFE, podemos observar que quase das totalidades das ações sobre a preservação do patrimônio ferroviário nas décadas de 1980 e 1990 passaram pelas mãos e autorizações das Superintendências Regionais. Consideramos que o fato de Juiz de Fora abrigar uma SR, foi fundamental para que houvesse ações de recolhimento, aquisição e seleção dos bens ferroviários que seriam eleitos como patrimônio. Mesmas cidades que não possuíam Superintendência, mas tiveram ações para a preservação dos bens patrimoniais da ferrovia, a atuação da mesma era primordial. Como exemplo, podemos citar o caso de São João del Rei. O Centro de Preservação da História Ferroviária de Minas Gerais (São João Del Rei) instalado em 1981 pelo PRESERVE, foi criado após ações de escolhas e salvaguarda do patrimônio ferroviário e a revitalização realizada em 1986, no prédio da estação pelo PRESEFE em conjunto com a SR-2 (Belo Horizonte) e a SR-3 (Juiz de Fora) da RFFSA⁵⁷⁰.

Vejamos o caso de Além Paraíba, no qual, as primeiras ações e medidas preservacionistas foram tomadas a partir de 1989, quando a Prefeitura Municipal de Além Paraíba, Secretaria de Cultura de Minas Gerais e a presidência da Rede Ferroviária Federal, promoveram um encontro no município para discutir a questão do patrimônio ferroviário do mesmo⁵⁷¹. Era parte de uma articulação política envolvendo convênios entre RFFSA com as prefeituras para instalação dos Centros Ferroviários de Cultura (CEFEC's) localizados nos imóveis da RFFSA que estavam desativados⁵⁷².

Nessa ocasião, também foi realizada pela Superintendência de Pesquisa, Tombamento

cronológica: 1981 - Centro de Preservação da História Ferroviária de Minas Gerais (São João Del-Rei); 1982 - Centro de Preservação da História Ferroviária de Pernambuco (Recife); 1984 - Centro de Preservação da História Ferroviária do Rio de Janeiro (Engenho de Dentro); 1985 - Núcleo Histórico Ferroviário de Campos (Rio de Janeiro); 1985 - Núcleo Histórico Ferroviário de Juiz de Fora (Minas Gerais); 1985 - Centro de Preservação da História Ferroviária de São Leopoldo (Rio Grande do Sul); 1986 - Centro de Preservação da História Ferroviária de São Paulo (Paranapiacaba); 1987 - Núcleo Histórico Ferroviário de Miguel Pereira (Rio de Janeiro); 1989 - Museu Ferroviário Regional de Bauru (São Paulo); 1989 - Núcleo Histórico Ferroviário de Belo Horizonte (Minas Gerais); 1990 - Centro Ferroviário de Cultura de Além Paraíba e de Volta Grande (PROFAC/CEFEC) (Rio de Janeiro); 1992 - Centro Ferroviário de Cultura de Barbacena (PROFAC/CEFEC) (Minas Gerais).

568 LEWINSKI, C. I. K. O que é Preserve/fe? E como se constituiu o Centro de Preservação da História Ferroviária do Rio Grande do Sul na década de 1980? *Mosaico*, vol 8, nº 12, p. 103-122, 2017.

569 PROCHNOW, L. N. **O Iphan e o patrimônio ferroviário: a memória ferroviária como instrumento de preservação**. Dissertação (Mestrado Profissional em Preservação do Patrimônio Cultural). Rio de Janeiro: Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, 2014. Disponível em: <<http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Disserta%2B%C2%BA%2B%C3%BAo%20Lucas%20Neves%20Prochnow.pdf>>. Acesso em: 07/04/2018.

570 Para conhecer sobre o Complexo Ferroviário de São João del Rei ver em: SANTOS, W. L. dos. **Op. Cit.**

571 FURTADO, J. G. E. **Op. Cit.**, p. 24.

572 **Ibidem**, p. 110-111; MORAIS, S. S. **Op. Cit.**, p. 48.

e Documentação do Instituto Estadual do Patrimônio Histórico e Artístico de Minas Gerais (IEPHA-MG) a primeira “Avaliação Para Tombamento” da Estação de Porto Novo⁵⁷³. Todavia, as forças políticas não conseguiram ter ações positivas continuadas com relação ao patrimônio ferroviário. O CEFEC de Além Paraíba foi desativado, assim como o pequeno museu da Associação Brasileira de Preservação Ferroviária (ABPF) que funcionava na Estação de São José. A Locomotiva nº 51, que havia sido parcialmente restaurada foi largada numa das baias da rotunda⁵⁷⁴.

Para Furtado, o principal cerne da questão preservacionista sobre o patrimônio ferroviário de Além Paraíba é a partir de agosto de 2006,

quando se iniciou a demolição de parte do conjunto arquitetônico da Oficina Ferroviária de Porto Novo, o prédio onde funcionava o almoxarifado. Neste momento chegou ao conhecimento público de que toda a Oficina passaria a pertencer à Igreja Matriz de São José, autora do processo judicial onde reivindicava a posse do bem baseado em contrato de comodato firmado com a Estrada de Ferro Leopoldina quando da construção da Oficina em 1880 sobre Sesmaria pertencente à referida Igreja. Imediatamente após a conclusão dos autos, todo complexo oficineiro foi loteado e posto à venda, com exceção da rotunda e do prédio do escritório que haviam sido tombados por lei municipal em 1998⁵⁷⁵.

Guardadas as peculiaridades de cada caso, os processos de transição entre a gestão da Rede Ferroviária Federal e a Prefeitura de Juiz de Fora sobre área onde se encontrava o Núcleo Histórico Ferroviário de Juiz de Fora foram melhor articuladas, vide o processo de tombamento municipal das estações na segunda metade da década de 1990. Por isso, argumentamos que o fato de Juiz de Fora abrigar uma Superintendência, foi fundamental para que houvesse uma articulação política e ações bem sucedidas tanto na implantação como na continuidade pós-desestatização da RFFSA para a salvaguarda do patrimônio ferroviário que era gerido pelos ferroviários. O interesse da Prefeitura de Juiz de Fora também foi importante para a continuidade. O poder público municipal decidiu rápido e definitivamente o futuro do patrimônio que é propriedade da Inventariança da RFFSA e a responsabilidade sobre o uso das estações tombadas é da Prefeitura.

Também devemos considerar, na criação do NHF-JF, o contexto da década de 1980 na

573 Sobre o Tombamento da Estação de Porto Novo, segundo Furtado, “esse processo ainda se encontra inconcluso, uma vez que não foi dada destinação legal ou social ao patrimônio. Processos sociais se entremesiam a processos jurídicos tornando cada vez mais complexa a solução para a questão patrimonial ferroviária de Além Paraíba.” FURTADO, J. G. E. **Op. Cit.**, p. 24.

574 FURTADO, J. G. E. **Op. Cit.**, p. 161-162.

575 FURTADO, J. G. E. **Op. Cit.**, p. 27.

política cultural, em que houve transformações na política preservacionista brasileira e a descentralização da estrutura institucional e legal para a preservação do patrimônio. O Núcleo Histórico foi criado e administrado pela RFFSA. Foram as pessoas ligadas ao PRESERFE que tiveram maior autoridade sobre as diretrizes do que seria considerado patrimônio ferroviário e do representaria a memória e a identidade da ferrovia e dos ferroviários em Juiz de Fora. A criação do Núcleo também contou com apoio da Sociedade Memória do Trem, uma ONG de preservação da memória sobre ferrovia.

A escolha do local onde foi abrigado o NHF-JF foi devido ao fato de dar um novo uso para o edifício da estação da Leopoldina. É interessante pontuar que enquanto a estação da Leopoldina se encontrava desativada, a estação da Estrada de Ferro Central do Brasil ainda funcionava, sob comando da RFFSA. Com o reuso da estação desativada como Núcleo Histórico Ferroviário, além de outros serviços, a RFFSA abriu seu espaço para novas utilizações com novos fins sociais - levar a população juiz-forana a ter mais identificação com a ferrovia. Haja visto que no edifício que anteriormente abrigava o armazém foi criada a Estação Arte, também em 1985, que exibia filmes para a população, além de outras atividades culturais.

Na mesma época em que o Núcleo foi criado, os trens de passageiros e de cargas transitavam pelos trilhos de Juiz de Fora. Na figura 51 podemos perceber que a narrativa do catálogo produzido pelo Núcleo Histórico Ferroviário é de um novo vigor para a economia e para o sistema bancário da cidade e de receitas para a Superintendência Regional de Juiz de Fora. O transporte de minério de ferro, produtos siderúrgicos, carvão e cimento fez a SR3 controlar 50% do transporte da RFFSA em 1986. O transporte de passageiros era realizado com o “Trem Xangai”, que funcionou entre os anos de 1951 e 1996 percorrendo todos os trechos ferroviários da cidade, o Trem “Vera Cruz”, que operou entre os anos de 1950 e 1990 fazendo o percurso do Rio de Janeiro a Belo Horizonte e outro trem que fazia ligação entre Belo Horizonte a São Paulo, e que tinha uma parada em Juiz de Fora. A malha ferroviária que ligava São Paulo, Rio de Janeiro e Belo Horizonte estava sob comando da SR3.

O Núcleo Histórico também está ligado ao poder econômico que a SR3 tem em Juiz de Fora. O transporte de cargas gerava recursos para a ferrovia, sob administração da RFFSA. O Núcleo e seu acervo preservado e exposto está ligado a um discurso da importância da Superintendência Regional de Juiz de Fora para a cidade, para o transporte ferroviário e para vida financeira da RFFSA. Percebe-se que a valorização está no que a ferrovia oferece para a cidade. Vejamos, neste sentido, o discurso que está no Catálogo do Núcleo Histórico

Ferrovário, lançado e distribuído em 1986 (Figura 51):

Figura 51 - Recorte do Catálogo do Núcleo Histórico Ferrovário, de 1986.

A SUPERINTENDÊNCIA REGIONAL JUIZ DE FORA

A partir de 1930, com o desaquecimento da produção industrial de Juiz de Fora, as estradas de ferro Central do Brasil e Leopoldina passaram a atuar quase que exclusivamente no transporte de passageiros da região. A recuperação do transporte de cargas ocorreu em 1945 com a criação da Companhia Siderúrgica Nacional, em Volta Redonda. O transporte de minério de ferro na Linha do Centro da EFCB aumentou e passou a gerar recursos para esta ferrovia.

Até 1973, quando a Superintendência de Produção Rio de Janeiro veio transferida para Juiz de Fora, esta cidade era um centro ferroviário inexpressivo no contexto da RFFSA. Neste mesmo ano o transporte na Linha do Centro triplicou, devido às exportações de minério de ferro das minas de Águas Claras (BH) para o terminal de Guafba, na baía de Sepetiba (RJ).

A instalação do Centro de Controle Operacional da Malha Ferroviária de 1,60m de bitola das linhas da SP-3 e da Ferrovia do Aço, em Juiz de Fora, foi decidida em 1979 pela diretoria da RFFSA e deu novo impulso à economia desta cidade. Como resultados positivos desta implantação temos o aquecimento da construção civil e a centralização da receita arrecadada na SR-3 para o sistema bancário de Juiz de Fora (cerca de 200 milhões de dólares por ano).

Hoje a Superintendência Regional Juiz de Fora é responsável por 50% do transporte da RFFSA e Juiz de Fora adquiriu importância ferroviária na medida em que passou a ser o centro controlador desta receita. O transporte ferroviário desta Regional está assim distribuído:

- Minério de ferro, produtos siderúrgicos, carvão e cimento – 90%
- Passageiros do interior em trens de luxo fazendo o percurso Rio/São Paulo e Rio/Belo Horizonte e
- Passageiros dos subúrbios de Juiz de Fora – 500 mil pessoas por ano.

Fonte: Museu Ferrovário de Juiz de Fora.

Os museus são instituições que resultaram de um sistema de relações sociais, culturais e políticas. O Núcleo Histórico Ferrovário em Juiz de Fora foi resultado das colocações que citamos nos parágrafos anteriores. Para Myrian Sepúlveda dos Santos, a criação do museu, a construção do acervo, a elaboração do conjunto de ideias e pensamentos e a transmissão

destes são sempre produtos da atividade humana, das relações de poder, da História e da relação contínua entre a memória e a sociedade⁵⁷⁶.

Segundo Mário Chagas, com os museus está a responsabilidade da preservação, do uso e da transmissão de determinada herança cultural composta por um conjunto de objetos a que se atribui o papel de representação de determinados fatos narrados sob determinada ótica. À medida que a herança cultural se articula com certos acontecimentos, processos e conjunturas políticas, é transformada em memória política, e esta, ao ser invocada, não reconstitui o tempo passado, mas faz dele uma leitura reinterpretada⁵⁷⁷. Foi por isso que relacionamos vários eventos para a contextualização da criação do Núcleo Histórico Ferroviário, tanto para evidenciar que o Núcleo é resultado de conjunturas políticas, sociais e culturais quanto para dizer que esta conjuntura influenciou e se articulou com a memória da instituição museal criada.

Para a implantação do Museu Ferroviário de Juiz de Fora, tivemos novos acontecimentos políticos, econômicos, culturais e sociais para um novo arranjo de memória e de discurso sobre o patrimônio preservado. Com a privatização das ferrovias no Brasil, a RFFSA foi incluída no Programa Nacional de Desestatização. A liquidação da Rede Ferroviária Federal S.A. foi iniciada em 17 de dezembro de 1999, pelo Decreto nº 3.277. É exatamente nesse momento que na cidade de Juiz de Fora, o local e o acervo do Núcleo Histórico Ferroviário passaram para a gestão da FUNALFA através de um acordo entre a RFFSA e a Prefeitura de Juiz de Fora.

Era de interesse dos ferroviários que a história da ferrovia em Juiz de Fora continuasse sendo contada e de interesse da Prefeitura que este espaço fizesse parte de suas atribuições para resgatar a memória e a identidade da cidade atrelada à ferrovia, que foi importante para a construção da cidade. Em depoimento para o projeto do Museu Ferroviário de Juiz de Fora denominado Trem Vivo, Manoel Monachesi destacou que é importante para a comunidade a iniciativa da FUNALFA na revitalização do Museu:

Figura 52 - Recorte do depoimento de Manoel Monachesi, 2005.

576 SANTOS, M. S. dos. Museu Imperial: a construção do Império pela República. In: ABREU, R.; CHAGAS, M. (orgs). **Memória e patrimônio: ensaios contemporâneos**. 2ª ed. Rio de Janeiro: Lamparina, 2009. p. 134.

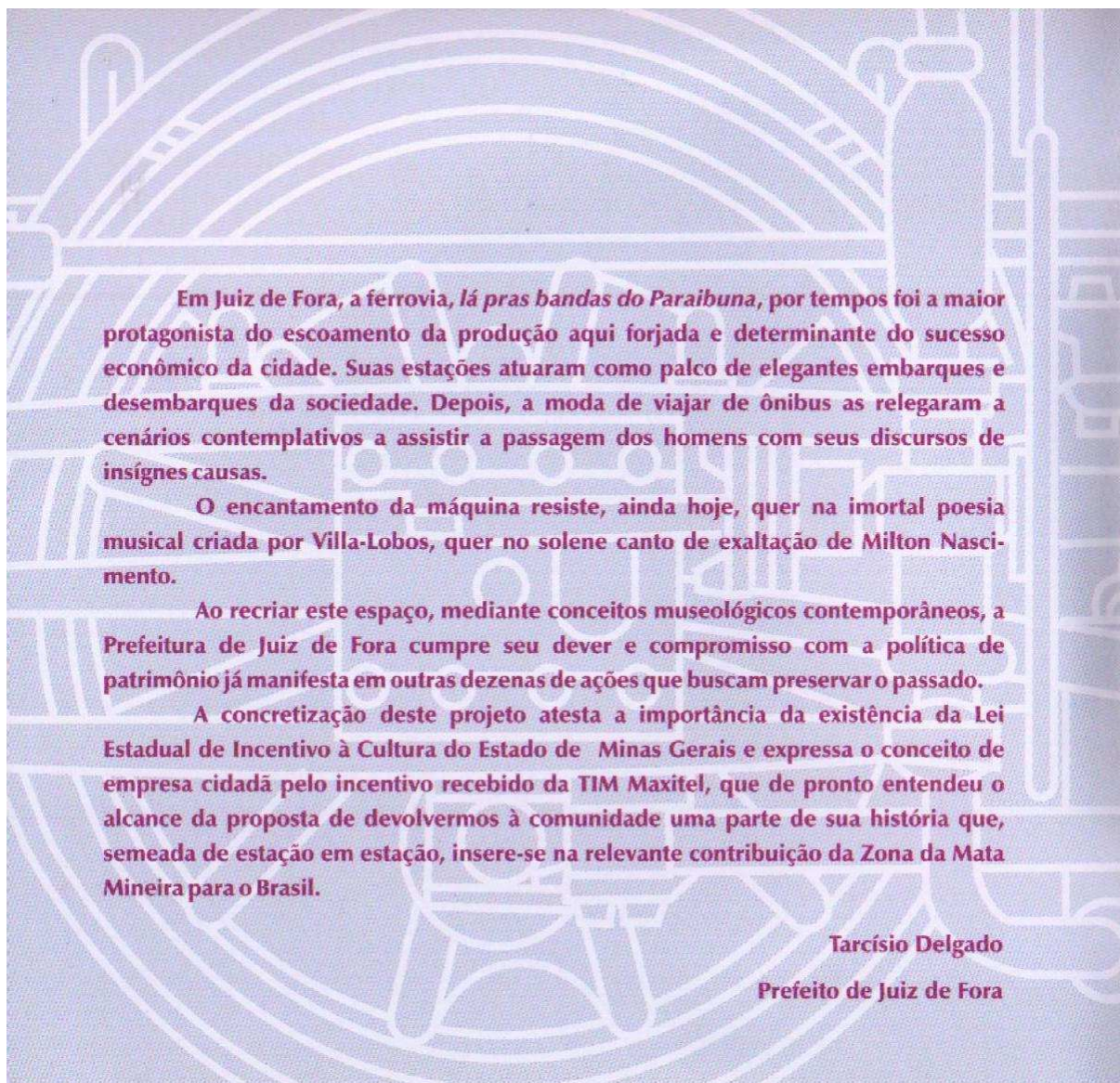
577 CHAGAS, M. Memória política e política de memória. In: ABREU, R.; CHAGAS, M. (orgs). **Memória e patrimônio: ensaios contemporâneos**. 2ª ed. Rio de Janeiro: Lamparina, 2009. p. 137-138.

Ele afirma ser de grande importância para a comunidade a iniciativa da FUNALFA em revitalizar o MUSEU FERROVIÁRIO tornando esse espaço um centro de Cultura e Arte. Levar o conhecimento da história da ferrovia para crianças, receber idosos, estudantes e diferentes pessoas da sociedade no MUSEU FERROVIÁRIO, é uma forma de manter viva uma parcela dessa história fantástica da ferrovia.

Fonte: Primeiro Livro de Registro da Memória Oral da Ferrovia. Museu Ferroviário de Juiz de Fora.

Proteger o patrimônio ferroviário e regatar esta memória está intimamente ligado ao discurso de compromisso das autoridades públicas com o patrimônio do município. No discurso de Tarcísio Delgado que está no catálogo do MFJF percebe-se a exaltação da modernidade. Primeiramente, a exaltação da ferrovia como protagonista do transporte para o escoamento da produção também realizada com êxito na cidade e fator determinante para o sucesso econômico da cidade. Depois, a exaltação do compromisso e da atuação da Prefeitura na preservação do patrimônio e da memória na cidade. Observa-se que a recriação do espaço dá-se “mediante conceitos museológicos contemporâneos”. Isso passa a mensagem de que Juiz de Fora está na vanguarda no quesito da política patrimonial e na valorização da sua história (Figura 53).

Figura 53 - Catálogo do Museu Ferroviário de Juiz de Fora, 2003, p.2.



Fonte: Museu Ferroviário de Juiz de Fora.

Nota-se que ainda há a valorização da ferrovia mas o foco agora é a cidade. O discurso do prefeito é de que o município tem o “dever” de oferecer à comunidade “(...) uma parte de sua história (...)”. Mario Chagas afirma que “Memória e poder exigem-se”⁵⁷⁸. Nessa costura entre memória e poder, observamos que há uma nova construção de discurso e de poder. No Núcleo, o poder era da Superintendência Regional de Juiz de Fora e no Museu o poder é da Prefeitura de Juiz de Fora. A memória do Núcleo é reconstruída para a representação da cidade, agora na figura do Museu. Pode-se argumentar que no Núcleo Histórico Ferroviário a ferrovia está no primeiro plano, e no Museu Ferroviário de Juiz de Fora é a cidade que está no primeiro plano.

578 **Ibidem**, p. 136.

Foram investidos cerca de 140 mil reais na recuperação do acervo e em adaptações e modernização das instalações. Para essa revitalização do antigo Núcleo Histórico Ferroviário teve o patrocínio da TIM Maxitel, via lei de incentivo de 100 mil reais e 40 mil reais vieram da FUNALFA. O processo de reabertura do MFJF também teve a parceria da Sociedade Trilhos de Minas, ONG de preservação da memória ferroviária em Juiz de Fora⁵⁷⁹.

Através do programa TIM Cidadania, a empresa participou do processo de revitalização da instituição que preserva e transmite a memória da ferrovia e dos ferroviários em Juiz de Fora, destacando o acesso da população aos bens protegidos da ferrovia. O discurso da TIM também é voltado para a questão da cidadania, no qual se valoriza a cidade de Juiz de Fora, conforme podemos ler a seguir:

Figura 54 - Catálogo do Museu Ferroviário de Juiz de Fora, 2003, p.3.

579 ROCHA, I. Museu Ferroviário de Juiz de Fora. Tudo nos Trilhos. **Tribuna de Minas**, Caderno II. Juiz de Fora, 20 de agosto de 2003.



PALAVRAS DA TIM MAXITEL

A cidadania também se concretiza com o conhecimento da própria história, com a valorização do passado e sua contribuição para o presente e o futuro. A revitalização do Museu Ferroviário de Juiz de Fora é um resgate de parte importante da história de pessoas e fatos que transformaram a cidade em uma das mais importantes do país.

A TIM Maxitel se sente privilegiada em participar desse processo, apoiando a revitalização de um marco histórico, que agora volta a se abrir para a visita da comunidade e dos turistas. Investir no patrimônio histórico é apoiar ações que valorizam a cidadania, que ampliam o acesso aos bens culturais.

Essa preocupação com o investimento cultural e social fazem parte da história da TIM Maxitel, uma empresa comprometida com o desenvolvimento social e cultural das comunidades onde atua. Através do Programa TIM Cidadania, temos o prazer de registrar o apoio a mais de 40 projetos para a comunidade e mais de 200 mil pessoas beneficiadas. Com a TIM é assim, acreditamos em um mundo com qualidade de vida sem fronteiras.

Catello De Iudicibus
Diretor Territorial, TIM Maxitel

Fonte: Museu Ferroviário de Juiz de Fora.

É possível perceber no discurso da TIM Maxitel um tom de propaganda. É destacado na fala o comprometimento da empresa “com o desenvolvimento social e cultural das comunidades onde atua”. É uma forma da empresa estreitar laços com a população da cidade. Tem a parte positiva, que é o interesse da TIM em contribuir para a (re)construção de um espaço museológico e cultural pra a população juiz-forana. Também mostra a importância da Lei Estadual de Incentivo à Cultura do Estado de Minas Gerais, trabalhando com parcerias e recursos financeiros entre iniciativa privada e pública.

Entretanto, temos que olhar também para o interesse comercial da empresa. A TIM coloca na narrativa da sua parceria com o poder público a oportunidade de ser aceita pelo público e oferecer seus serviços empresariais/comerciais para a comunidade onde está

inserida. Observa-se que na frase “Com a TIM é assim, acreditamos em um mundo com qualidade de vida sem fronteiras” há um estímulo para o consumo. A TIM se consagrou na publicidade com o slogan “Sem fronteiras”. Nas propagandas comerciais são usadas frases como “TIM Viver sem fronteiras”, “É tempo de mentes sem fronteiras”.

Para a análise deste estímulo vamos recorrer ao Behaviorismo. O comportamento humano é totalmente determinado por estímulos, o que leva ao organismo dar as respostas⁵⁸⁰. Para Skinner, o comportamento operante refere-se à interação sujeito e ambiente, no qual, o indivíduo age sobre o mundo em função das consequências criadas pela sua ação. Desta forma, os princípios de modelagem do comportamento humano são as condições essenciais para o desenvolvimento social⁵⁸¹. Nesta lógica, consideramos que a associação da empresa privada com a área cultural e de memória na cidade possibilita um estímulo à compra dos seus produtos/serviços.

As nossas considerações não têm a intenção de menosprezar a parceria realizada entre a TIM Maxitel e a Prefeitura de Juiz de Fora. Só estamos trazendo à tona interesses que estão inseridos na implantação do MFJF. É muito importante que empresas e empresários estejam envolvidos no “desenvolvimento social e cultural das comunidades” e na iniciativa preservacionista do patrimônio cultural. A união de setor privado, poder público e a população civil nas práticas de apropriação para a proteção do patrimônio são fundamentais para a política pública sobre o patrimônio. Essa interação é importante para que bens patrimoniais não sejam visto pelas empresas como inimigos e que os imóveis possam ser usufruídos pelo povo na forma de museus, centros culturais, bibliotecas, etc.

Também precisamos pontuar a questão da desestatização da RFFSA. A retirada de cena da empresa estatal foi fundamental para que o Núcleo Histórico Ferroviário fosse para as mãos do poder público municipal. A malha ferroviária de Juiz de Fora passou a ser operada pela concessionária MRS Logística S.A. em 1996, que opera as linhas até a atualidade. A empresa privada somente se interessou e passou a gerir os trilhos para o transporte de cargas de minérios, que é rentável. Ela não se interessou pela continuidade do transporte de passageiros e nem por imóveis e terrenos da RFFSA, e não tinha nenhuma obrigação contratual de manutenção de algum transporte de trens de passageiros na cláusula de concessão. Contudo, ela não foi a única. Em todo o país ocorreu nas últimas décadas, as concessionárias só assumirem trechos rentáveis no transporte de cargas, e ao mesmo tempo,

580 SCHULTZ, D. P.; SCHULTZ, S. E. **História da Psicologia Moderna**. São Paulo: Editora Cultrix, 1999. p. 246.

581 BOCK, A. M. **Psicologias**. São Paulo: Saraiva, 2008. p. 50-51.

houve um abandono do transporte de pessoas por ferrovias em prol do transporte rodoviário. O que ocorreu em Juiz de Fora é reflexo do que ocorria no restante do país.

Durante o período de 1997 até 2003, até a data de inauguração do Museu Ferroviário de Juiz de Fora, este espaço ficou fechado para o público. De 1997 até o início de 2000 o acervo do Núcleo Histórico Ferroviário ficou guardado no próprio local. O acordo entre a Prefeitura de Juiz de Fora e o chefe do Escritório Regional de Juiz de Fora (RFFSA) foi assinado em novembro de 1999, agradando a vontade dos antigos gestores do Núcleo, pois a utilização do local seria para a preservação e divulgação da memória da ferrovia. Então, o superintendente da FUNALFA José Alberto Pinho Neves, órgão ligado à PJF que cuida da cultura e das gestões dos museus na cidade comandou as obras de revitalização da antiga estação da Leopoldina, para a reabertura do local, agora como Museu Ferroviário, sob administração da Prefeitura.

Em 21 de dezembro de 2004, a Comissão liquidante da RFFSA vendeu o edifício de 10 pavimentos para a Prefeitura de Juiz de Fora. Este prédio, durante o período entre 1997 e 2004, era dividido entre a Prefeitura, a MRS Logística S.A. e a Inventariança da RFFSA. É formado um condomínio para a administração do Conjunto Arquitetônico Presidente Tancredo Neves (CATN). Em 2011, a MRS desocupa a sua parte nos pavimentos do edifício e passa a usar apenas a edificação anexa, de 2 pavimentos. Atualmente, a Prefeitura ocupa o prédio inteiro⁵⁸². Desta forma, nota-se uma divisão entre o poder público municipal e a empresa MRS sobre a área que pertencia à Rede Ferroviária Federal com relação às estações ferroviárias e seus arredores.

4.2 - A memória no Núcleo Histórico Ferroviário de Juiz de Fora

Conforme estudo de Raquel B. da Silva, a narrativa expositiva sobre os espaços museológicos do Programa de Preservação do Patrimônio Histórico do Ministério dos Transportes (PRESERVE) é caracterizada pelos dados históricos do desenvolvimento do modal ferroviário no país, dando ênfase às características físicas dos objetos e aspectos da evolução tecnológica da área, bem como aos dados arquitetônicos e históricos desses espaços⁵⁸³. Observamos que esse modelo de narrativa também foi seguido no Núcleo

582 COSTA, A. M. **Op. Cit.**, p. 90.

583 SILVA, R. B. da. **Op. Cit.**, p. 73-96.

Histórico Ferroviário de Juiz de Fora.

No artigo **Na linha do trem: uma análise da locomotiva no Museu Ferroviário de Juiz de Fora**, Beatriz Sales Dias e Renata Rezende Marcon afirmam que: “No entanto, é preciso considerar que o Núcleo não possuía, ainda um projeto de socialização da memória, o que limitava esse caráter histórico ao interesse de profissionais ligados à essa corrente, como engenheiros e antigos trabalhadores da ferrovia”⁵⁸⁴.

Discordamos desta visão, pois consideramos sim, que há uma socialização da memória. Há uma construção da memória feita pelo NHF-JF com objetivos, interesses, linguagem e seleções próprias. O Núcleo desejou passar uma mensagem e a passou para o seu público visitante. A escolha e a aparência dos objetos expostos, e a forma da apresentação destes fez uma narrativa, que produziu uma determinada memória e um certo conhecimento.

A seleção, a aquisição e a exposição do acervo, que constrói uma narrativa de um museu, nunca são aleatórias. O fato de alguns artefatos estarem até dispersos no Núcleo não significa que não haja uma socialização da memória. Foram escolhidos de forma intencional e consciente para que cada objeto estivesse na composição do acervo e da exposição. Eles estão ali pelo fato de que podem representar uma determinada memória. Conforme é colocado por Nora, esses objetos expostos são “suportes da memória”⁵⁸⁵. Portanto, possuem um conteúdo de memória que interessaram aos criadores do NHF-JF.

Na nova experiência temporal das sociedades atuais, definida como “aceleração da história” por Pierre Nora, a memória está restrita a determinados lugares, que o autor denomina de “lugares de memória”, uma vez que não está mais presente, pois não é necessária ao funcionamento da vida social contemporânea. Criaram-se lugares especialmente para a memória, fora dos quais não existe mais. Há “lugares de memória” porque não há mais, na dinâmica social, meios de memória, ou seja, na perspectiva de Nora a conservação da tradição não é mais critério fundamental e regulador do funcionamento da sociedade. Desta forma, a tradição perde sua função na sociedade e fica apenas em determinados momentos e espaços especialmente criados para isso, no qual somos convidados a lembrar. Para Nora, há a ruptura de um elo de identidade muito antigo, aquele que havia entre história e memória. Essas formas de relação com o passado são agora antagônicas⁵⁸⁶.

Desta maneira, a memória não estaria mais em lugar nenhum, se uma consciência individual não decidisse dela se encarregar. Se antes a memória se caracterizava como uma

584 DIAS, B. S.; MARCON, R. R.. **Op. Cit.**, p. 263.

585 NORA, P. **Op. Cit.**, p. 12-13.

586 **Ibidem**, p. 8.

continuidade entre passado e presente, agora esta “memória-história” é marcada pela descontinuidade, um rompimento com o passado⁵⁸⁷.

Entretanto, para o próprio Nora, a transformação de algo em “lugar de memória” é resultado de duas vontades conjugadas: a vontade de memória, em seu sentido original e que vê o passado como continuação do presente e que não está totalmente morta; a outra vontade provém da nova memória que enxerga o passado como ruptura⁵⁸⁸. Logo, a aquisição, a preservação e a exposição dos artefatos no Núcleo significa essas duas vontades. Foram escolhidos de forma intencional para uma socialização da memória para a geração do presente e para as futuras.

O museu como “lugar de memória” é um espaço de poder. Rafael Cardoso considera que controlar um museu significa precisamente ter o mando da representação de uma comunidade e de seus mais sublimes valores e verdades. Assim, a coleção e a sua exposição representam a vontade de um local de instrução pública de uma ‘ideologia dominante’⁵⁸⁹. Logo, podemos considerar que os objetos selecionados, adquiridos, preservados e expostos no Núcleo Histórico Ferroviário, como também a maneira em que foram distribuídos, representam os interesses e o comando dos criadores do mesmo. O Núcleo expôs as possibilidades interpretativas ao público. Vimos no capítulo 3 que as narrativas de conflitos na história da Estrada de Ferro Juiz de Fora a Piau não foram trazidas para o âmbito do Núcleo Histórico Ferroviário.

Foi o trabalho do PRESERFE em Juiz de Fora que era intimamente ligado à Superintendência Regional (SR3), que realizou a aquisição das coleções e que criaram a narrativa do Núcleo, orientados pelos valores históricos, de antiguidade, de raridade e de evolução da tecnologia.

Os responsáveis pela administração do Projeto PRESERFE eram Sérgio Santos Moraes e Telma Lasmar Gonçalves Queiroz. O coordenador das atividades era Heitor Magaldi Filho. A pesquisa sobre os objetos que se tornaram parte do acervo do Núcleo estava sob a responsabilidade de Eduardo Gonçalves David, Maria Salinas de Jesus e Vera Aguiar Almeida da Costa. A coleta de peças foi realizada por Paulo Roberto de Carvalho, Rubens Matos do Couto e Manoel Marcos Monachesi. O comando das atividades de restaurações das peças era de Ruy Meirelles Becher e Rubens Matos do Couto. A confecção de bases ficou sob

587 **Ibidem**, p. 18-19.

588 **Ibidem**, p. 13.

589 CARDOSO, R. Coleção e construção de identidades: museus brasileiros na encruzilhada. In: BITTENCOURT, J.; BENCHETRIT, S.; TOSTES, V. (org.). **A História representada: o dilema dos museus**. Rio de Janeiro: Museu Histórico Nacional, 2003. p. 185.

responsabilidade de Ruy Meirelles Becher e Robson Lages Sampaio. José Arnaldo de Castro estava encarregado da fiscalização das obras no Núcleo. Gilberto Santos era responsável pela divulgação e as fotografias que estavam no Núcleo eram de Heitor Magaldi Filho e Jober Brochado da Costa.

Os interesses e a forma de ver o que era representativo para construir a memória da ferrovia e dos ferroviários no Núcleo foram de engenheiros e de diretores da ferrovia. Todavia, o comando das ações foi do grupo responsável pela criação do NHF-JF. O poder das ações estava intimamente ligado ao comando da Superintendência Regional (SR3) e ao PRESERFE.

De acordo com Francisco Régis Ramos qualquer exposição é sempre uma leitura possível, mas não um conhecimento acabado⁵⁹⁰. Dessa forma, o Núcleo propôs uma leitura, feita de forma intencional. Os artefatos reunidos pelo Núcleo propõem uma leitura saudosista, da época das “Marias Fumaça”, um olhar direto para o objeto, um olhar romântico. A disposição destes pelo espaço busca criar uma imagem mental para o visitante de como era a estação em seu pleno funcionamento, em seu pleno vigor. Essa reconstituição não é exatamente fidedigna, mas isso não importa. O que interessa é o poder cenográfico do espaço do Núcleo. Esta cenografia permite ao visitante uma reconstituição imaginária do passado. Assim, os responsáveis pelo Núcleo criaram uma narrativa. Esta contou sobre a história do desenvolvimento do modal ferroviário. Portanto, consideramos isso um projeto de socialização do Núcleo.

A seguir vamos apresentar algumas fotos do espaço museológico e do acervo do Núcleo Histórico Ferroviário. Nas figuras 55a, 55b, 55c e 55d, vemos o hall de entrada do NHF-JF. Na figura 55a e 55b, observamos um banco de passageiros no centro; duas portas que dão acesso à plataforma de embarque/desembarque da estação, onde se visualiza ao fundo os trilhos e a estação da Estrada de Ferro Central do Brasil; na parede nota-se um quadro com vários papéis com informações, textos e fotografias. Na figura 55b à direita observa-se um balcão de atendimento e a escada que dava acesso ao pavimento superior. Na figura 55c e 55d o ângulo da foto é de quem está ao lado do balcão. Na figura 55c nota-se os bustos de André Gustavo Paulo de Frontin⁵⁹¹ e de Cristiano Benedicto Ottoni⁵⁹², além da porta de acesso à sala

590 RAMOS, F. R. L. **A danação do objeto**: o museu no ensino de História. Chapecó: Argos, 2004. p. 26.

591 Paulo de Frontin foi engenheiro e diretor da Estrada de Ferro Central do Brasil por duas gestões (1896-1897 / 1910-1914). Durante suas administrações houve diversos trabalhos como a abertura de pontos de telégrafos, iluminação elétrica nas estações, construção de novas estações, de desvios e cruzamentos de linhas e, ampliação de material rodante. Sua obra mais marcante foi a duplicação da linha da Serra do Mar. Também exerceu atividades políticas no Senado e na Câmara, sempre com um espírito liberal. Ficha

que conta a história da ferrovia. Observa-se também que na parede no canto direito da figura 55d há um quadro com vários papéis com informações, textos e fotografias. Nesses painéis está a parte histórica da ferrovia, com narrativas sobre o surgimento da ferrovia, como chegou a Juiz de Fora, como era a cidade antes das construções dos trilhos da Estrada de Ferro Central do Brasil e da Leopoldina.

As narrativas expostas não apresentavam o caráter conflitivo da memória. Para o uso de um discurso resumido há seguinte justificativa: “Como a história é muito rica, foi necessário sintetizar os textos e selecionar criteriosamente as fotos, de forma que o visitante faça contato de maneira mais agradável e interessante possível”⁵⁹³. Entretanto, o Núcleo propôs uma leitura saudosista e romântica.

Figura 55a, 55b, 55c e 55d - Hall de entrada do Núcleo Histórico Ferroviário.

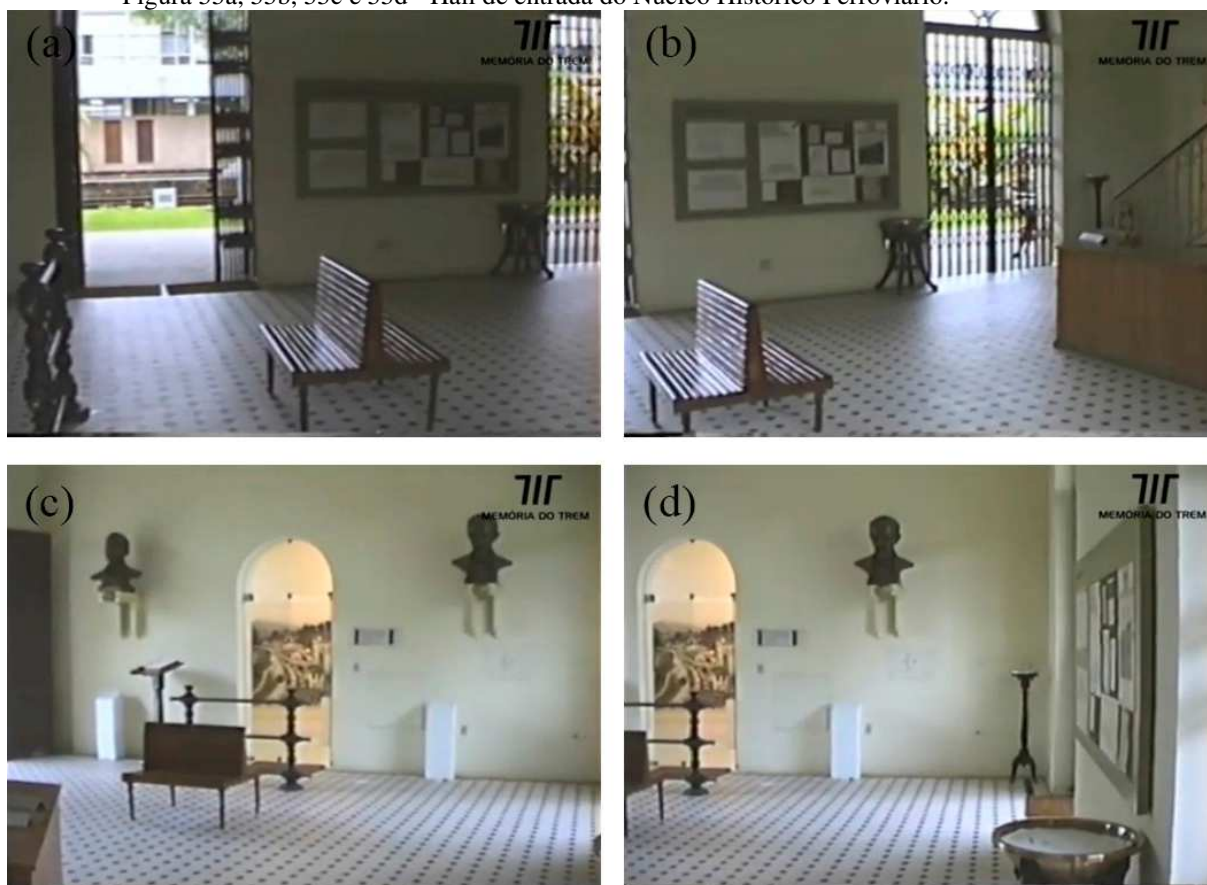


Figura 55a, 55b, 55c e 55d: Fonte: Vídeo gravado pela “Memória do Trem”, em 1988. 1 min. Registrado por

catalográfica do Museu Ferroviário de Juiz de Fora.

592 Benedicto Ottoni foi engenheiro, construtor e o primeiro presidente da Estrada de Ferro D. Pedro II. Foi professor de matemática, elaborou compêndios e escreveu diversos trabalhos como “A teoria das máquinas a vapor”. Participou ativamente da política nacional ocupando cargos na Câmara e no Senado no Império e na República. Ficha catalográfica do Museu Ferroviário de Juiz de Fora.

593 REDE FERROVIÁRIA FEDERAL S.A. & TRIBUNA DE MINAS. Museu resgata passado histórico ferroviário. Juiz de Fora, 29 de setembro de 1985. p. 11.

João Bosco Setti, telecinagem por José Emilio Buzelin, edição de Vinicius Carvalho Setti. Disponível em: <<https://www.facebook.com/museuferroviariojf/videos/o-tbt-hoje-vem-de-1988-quando-o-nosso-acervo-ainda-era-o-incr%C3%ADvel-n%C3%BAcleo-hist%C3%B3ri/501111530668660/>>. Acesso em: 07/03/2020.

Nas figuras 56a e 56b estamos vendo a sala da história da ferrovia no NHF-JF. Na figura 56a observamos a miniatura da locomotiva à vapor número 322 da Estrada de Ferro Central do Brasil ao centro e na parede à esquerda um quadro com várias fotografias e um texto. Na figura 56b temos outro quadro com vários com informações, textos e fotografias. Todos estes textos traziam dados técnicos e históricos dos objetos preservados e outras informações técnicas da ferrovia.

Figura 56a e 56b - Sala da História da Ferrovia, no Núcleo Histórico Ferroviário.

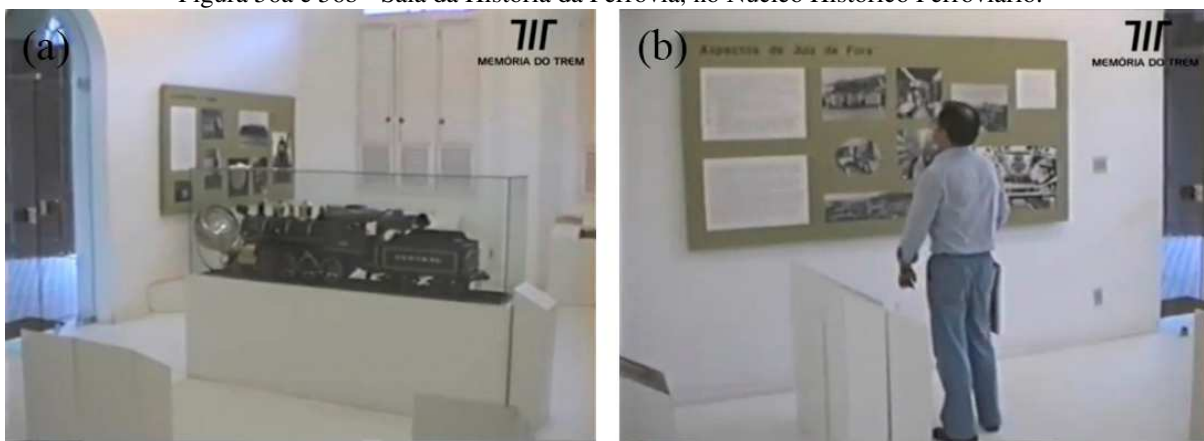


Figura 56a e 56b: Fonte: Vídeo gravado pela “Memória do Trem”, em 1988. Registrado por João Bosco Setti, telecinagem por José Emilio Buzelin, edição de Vinicius Carvalho Setti. Disponível em: <<https://www.facebook.com/museuferroviariojf/videos/o-tbt-hoje-vem-de-1988-quando-o-nosso-acervo-ainda-era-o-incr%C3%ADvel-n%C3%BAcleo-hist%C3%B3ri/501111530668660/>>. Acesso em: 07/03/2020.

Conforme Beatriz Sales Dias e Renata Rezende Marcon, “(...) a miniatura da locomotiva, se encontrava em local-chave da exposição (...) Ali, no centro da primeira sala que visitamos, ela cativa a atenção do visitante e, assim, começa o seu trabalho como um disparador de aprendizado”⁵⁹⁴. As autoras conseguem enxergar o espaço de memória do Núcleo e o papel que a miniatura desempenha. O objeto exposto neste local possui uma dimensão histórica, um significado simbólico de rememoração e de conservação do passado. Assim, este espaço conjuntamente com os outros artefatos, fazem parte de um projeto de rememoração, de reconstrução e de socialização da memória.

Nas figuras 57a e 57b observamos outra sala do NHF-JF. Nesta estavam expostos uma coleção de relógios regatados de outras estações, uma mesa ao centro, conforme pode ser

594 DIAS, B. S.; MARCON, R. R. **Op. Cit.**, p. 262.

visto na figura 57a. Na figura 57b percebe-se um banco ao fundo e ao lado direito da foto, estavam maquinários e ferramentas de trabalho dos ferroviários nos trilhos e manutenção das locomotivas e vagões.

Figura 57a e 57b - Sala com equipamentos da estação e ferramentas dos ferroviários, no Núcleo Histórico Ferroviário.



Figura 57a e 57b: Fonte: Vídeo gravado pela “Memória do Trem”, em 1988. Registrado por João Bosco Setti, telecinagem por José Emilio Buzelin, edição de Vinicius Carvalho Setti. Disponível em: <https://www.facebook.com/museuferroviariojf/videos/o-tbt-hoje-vem-de-1988-quando-o-nosso-acervo-ainda-era-o-incr%C3%ADvel-n%C3%BAcleo-hist%C3%B3ri/501111530668660/>. Acesso em: 07/03/2020.

Poderiam ser escolhidos outros objetos, expostos de outras formas. Nesta sala, se tivessem escolhidos pertences pessoais dos ferroviários como utensílios, roupas, uniformes, documentos pessoais, etc, a possibilidade de narrativa seria outra, evocando mais a memória sobre o trabalhador. Foi exatamente a escolha por ferramentas de trabalho, relógios de parede, entre outros artefatos que lembram a estação de trem, que fazem a narrativa da evolução tecnológica da ferrovia em Juiz de Fora e no Brasil.

Entre tudo o que estava como propriedade da Rede Ferroviária Federal S. A. foram selecionados apenas uma fração. Conforme argumenta Joël Candau, o conhecimento crítico é capaz de perceber que “O patrimônio apresentado como comum a todos não é senão o patrimônio de alguns”⁵⁹⁵. Se tivesse relatos sobre greves, condições precárias para os trabalhadores nas construções da ferrovia, insalubridade, isso interferiria diretamente na forma como o público e a sociedade interpretava/interpreta o patrimônio preservado.

O nosso olhar para o perfil do Núcleo é que ele apresenta características de um “museu-narrativa” e de um “museu-informação”. O antropólogo José Reginaldo Gonçalves desenvolve os termos “museu-narrativa” e “museu-informação” para analisar o tipo de relação com o público e as experiências humanas situadas num **continuum**. O “museu-narrativa” se

595 CANDAU, J. Bases antropológicas e expressões mundanas da busca patrimonial: memória, tradição e identidade. *Revista Memória em Rede*, Pelotas (RS), v. 1, n. 1, dez. 2009-mar. 2010. p. 54.

caracteriza pela ligação com a experiência de determinados grupos sociais, seus objetos não estão sendo apresentados com qualquer informação definida, portanto desencadeia a livre interpretação para o observador. O deslocamento dos visitantes acontece com lentidão e os objetos expostos exercem seu poder evocativo, sem textos para mediá-los. Quantitativamente, o seu público é restrito, não é um museu criado para atender grandes multidões; qualitativamente, seus visitantes são seletos e possuem uma marca pessoal de afetividade com a representação do acervo⁵⁹⁶.

Segundo José Reginaldo Gonçalves, o “museu-informação” se notabiliza por estabelecer um conjunto de valores, pensamentos e relações sociais que valoriza a comunicação e divulgação da memória voltada para o seu público visitante, que é constituído por multidões anônimas, voltadas para o consumo de bens culturais e de informações da maneira mais rápida e econômica possível. É para este público que se montam as pesquisas, os serviços de infraestrutura e todo o conjunto de atividades culturais⁵⁹⁷.

Nas figuras 57a e 57b os objetos são apresentados sem qualquer informação definida, portanto desencadeia a livre interpretação para o observador. É o objeto dialogando diretamente com o observador, exercendo livremente todo o seu poder de invocar, de relembrar. O objeto é o centro das atenções. O público do NHF-JF era restrito e seus visitantes possuíam uma marca pessoal de afetividade com o acervo exposto. Todavia, também tinha informações para a transmissão da narrativa escolhida pelo Núcleo e um conjunto de valores e de informações que são intrínsecos ao “museu-informação” como a estrutura que foi desenvolvida para a comunicação da memória voltada para o seu público visitante.

Esse limite visto por Dias e Marcon sobre os interesses de profissionais ligados à ferrovia ao acervo do Núcleo é exatamente o que define o conhecimento histórico que é transformado em discurso museográfico. Compreender o museu é compreender a capacidade deste em “despertar o ‘espírito’ de uma época”, por meio de objetos que não pertencem mais à compreensão cotidiana da vida e das memórias de gerações passadas que são trazidas ao público⁵⁹⁸. É nessa chave que está a compreensão sobre a memória do NHF-JF.

O nosso olhar para o acervo formado pelo NHF-JF não pode ficar preso na “condição

596 GONÇALVES, J. R. S. Os museus e a cidade. In: ABREU, R.; CHAGAS, M. (orgs.). **Memória e Patrimônio: ensaios contemporâneos**. 2ª ed. Rio de Janeiro: Lamparina, 2009. p. 177-178.

597 **Ibidem**, p. 179.

598 SANTOS, M. S. dos. Museu Imperial: a construção do Império pela República. In: ABREU, R.; CHAGAS, M. (orgs.). **Memória e patrimônio: ensaios contemporâneos**. 2ª ed. Rio de Janeiro: Lamparina, 2009. p. 132.

monumental”⁵⁹⁹ desse patrimônio. O destaque dado pelos agentes do Núcleo ao aspecto técnico revela a preferência para uma perspectiva social, que é priorizar a ferrovia como símbolo do progresso, do capitalismo. Milton Santos argumenta o seguinte: “Já que a técnica é também social, pode-se lembrar que sistema de objetos e sistema de ações em conjunto constituem sistema técnicos, cuja sucessão nos dá a história do espaço geográfico”⁶⁰⁰.

Neste sentido, os objetos da ferrovia são os elementos técnicos que são resultados dos processos sociais e históricos que determinam as suas criações, modificações e formas de utilização. As técnicas são datadas, pois representam os instrumentos de ação sobre o espaço e pertencem a uma ordem temporal que deixa um marco bem definido: no tempo do transporte de tropeiros, da Maria Fumaça, da locomotiva elétrica-diesel, dos automóveis. No caso do Núcleo, o marco é a época da Maria Fumaça. Conforme Milton Santos ressalta:

As técnicas participam na produção da percepção do espaço e também na percepção do tempo, tanto por sua existência física, que marca as sensações diante da velocidade, como pelo imaginário. Esse imaginário tem uma forte base empírica. O espaço se impõe através das condições que ele oferece para a produção, para a circulação, para a residência, para a comunicação, para o exercício da política, para o exercício das crenças, para o lazer e como condições de ‘viver bem’⁶⁰¹.

Os objetos da ferrovia reunidos pelo Núcleo são testemunhas da construção e reconstrução desses espaços (Estrada de Ferro Central do Brasil, Estrada de Ferro Leopoldina), produzindo história e memória que ficaram estampados nos elementos fixos. Esses artefatos reunidos no museu estão implicados numa complexa rede de eventos que o NHF-JF deseja rememorar.

Esse trecho de Furtado pode representar muito bem a condição do prédio e dos objetos do Núcleo Histórico Ferroviário:

Sendo o espaço o resultado da ação humana no tempo, o produto dessa ação é historicamente datado, marcando tanto as permanências quanto as transições de um meio técnico a outro, de uma forma social e um meio de vida para outro. No entanto, quando colocado dentro de um mesmo contexto sócio-espacial o tempo ganha conformidade histórica. A ferrovia tanto marcou o território quanto foi marcada por ele, deixando inscrito no seu aparato arquitetônico uma trajetória que o transcende. A antecedência da ferrovia indicia um espaço que foi modificado por ela e, de certa forma, sobreviveu a ela; sua presença reconfigurou o espaço, intensificou o fluxo, mapeou o

599 FURTADO, J. G. E. **Op. Cit.**, p. 35.

600 SANTOS, M. **Op. Cit.**, p. 332.

601 SANTOS, M. **Op. Cit.**, p. 55.

território e excitou a sociedade; seu arruinamento, no entanto, apagam todas as inscrições nela contida, o que leva a perda de significado. Uma ruína contém memória, mas o arruinamento é processo de esquecimento, é a queima de um arquivo⁶⁰².

O objetivo da criação do NHF-JF é deixar marcado para a sociedade o poder da ferrovia, o que ela representou para a cidade, a região e o país. O seu acervo é justamente pensado na narrativa do tempo das “Marias Fumaça”, um modo de vida, de mobilidade e sociabilidade que aquele tempo possui.

4.3 - Uma nova página? A narrativa construída pelo Museu Ferroviário de Juiz de Fora

Depois de um processo de revitalização e modernização, o Museu Ferroviário foi aberto ao público. Durante o período de 2000 a 2003 o Núcleo estava fechado para obras de intervenção, revitalização e modernização, sob orientação e interesses da FUNALFA. Também durante este período foi pensado o projeto museal. O acervo foi reorganizado e disposto de forma didática, com novos painéis e somando novos ambientes cenográficos.

Segundo Dias e Marcon,

Quando, em 2003, esse espaço reabriu não mais como um Núcleo Histórico, mas como um Museu, estava atrelado a um projeto de cunho mais social, que buscava atrair o juiz-forano à esse espaço, em busca da história de sua cidade. Atualmente, a organização do Museu busca trazer juiz-foranos de todas as idades ao seu espaço, com o projeto de resgatar a memória da cidade atrelada a ferrovia, que foi tão importante para a construção de nossa cidade e ainda se encontra, viva, por nossas ruas⁶⁰³.

Discordamos das autoras com relação à “(...) um Museu, (que) estava atrelado a um projeto de cunho mais social (...)”. A busca dos novos gestores do espaço museológico, agora ligados ao poder público municipal, por um maior público e mais diversificado não tem haver com um projeto mais social. Na nossa concepção, o que muda são os valores norteadores para a (re)construção, transmissão e divulgação da memória. Esta é reconstruída para a representação da ferrovia, todavia, com mais ênfase na memória da cidade no Museu.

Na nossa visão, o fato de o Museu Ferroviário de Juiz de Fora ter um projeto didático

602 FURTADO, J. G. E. **Op. Cit.**, p. 36.

603 DIAS, B. S.; MARCON, R. R.. **Op. Cit.**, p. 263.

mais detalhado de sua exposição com papéis de parede, textos informativos e placas de identificação dos artefatos não o faz ser “de cunho mais social”. Pode melhorar a comunicação para e com o público no sentido de tornar a transmissão de informações de maneira mais rápida. As autoras Dias e Marcon, não se atentaram ao fato de que ter um trabalho mais elaborado de apresentação para o acervo não necessariamente, faz a memória e o espaço museológico ser mais ou menos social. Na comparação entre o perfil do Núcleo com o do Museu, consideramos que a proposta do MFJF é de um “museu informação”.

Na nossa compreensão, a sociabilidade está no que transmite a instituição, no papel que ela deseja e desempenha na sociedade em que está inserida. Ao organizar uma memória e divulgá-la, tanto o Núcleo Histórico Ferroviário quanto o Museu Ferroviário de Juiz de Fora, tiveram projetos de socialização da memória bastante parecidos. O que difere são os objetivos e a linguagem de cada um. Há cenários muito parecidos entre o Núcleo e o Museu Ferroviário, conforme podemos notar na apresentação da locomotiva nas figuras 58a e 58b.

Figura 58a - Locomotiva nº1 localizada na área externa do NHF-JF.

Figura 58b - Locomotiva nº1 localizada na área externa do MFJF.



Figura 58a: Fonte: Catálogo do Núcleo Histórico Ferroviário - 1986.

Figura 58b: Foto: Rojane de Souza. 28/07/2018. Fonte: Acervo do autor.

A exposição e a narrativa do MFJF de alguns cenários apresentam um **continuum** do Núcleo Histórico Ferroviário, embora repaginado. No texto **Memória, Esquecimento, Silêncio**, Pollak assinala que quando há mudança política, os dirigentes se vêem na necessidade de uma revisão autocrítica do passado. Assim, do ponto de vista de quem está num dado momento no controle do poder, esse processo de revisão é sempre arriscado, pois as reivindicações não são totalmente controláveis⁶⁰⁴.

Michael Pollak coloca o termo “memória enquadrada” para avaliar a “memória

604 POLLAK, M. Memória, Esquecimento, Silêncio. In: **Estudos Históricos**, Rio de Janeiro, vol. 2, n. 3, 1989, p. 5.

coletiva”, termo usado por Halbwachs, pois Pollak verifica que há um trabalho de enquadramento na memória. Entretanto, todo trabalho de enquadramento de memória de um grupo tem limites e exigências. Neste trabalho de enquadramento Pollak destaca que há um esforço de justificação, no qual recusar isso de acordo com o autor significa “admitir o reino da injustiça e da violência”. No trabalho de enquadramento há uma reinterpretação do passado e, esta é controlada por uma exigência de credibilidade que depende da coerência dos discursos⁶⁰⁵.

Então, o Museu Ferroviário de Juiz de Fora, seguiu alguns trabalhos de enquadramento de memória realizados pelo Núcleo. Pollak destaca que apesar de o trabalho de “enquadramento da memória” se apresentar como um discurso racional e objetivo, este trabalho se dirige não apenas às “capacidades cognitivas”, mas procura captar, mobilizar e trazer as emoções⁶⁰⁶.

O trabalho do Museu não podia perder a conexão com o trabalho do Núcleo. Os enquadramentos não podiam perder a identificação e alguns alinhamentos com a narrativa feita pelo Núcleo Histórico Ferroviário. Na mudança de objetivos, que no MFJF é dar ênfase na relação da memória da ferrovia com a da cidade, e na busca da identidade com o visitante não-ferroviário juiz-forano, o Museu Ferroviário de Juiz de Fora elaborou novos discursos tanto para quem não frequentava o Núcleo quanto para quem já estava identificado com a narrativa do NHF-JF.

Um bom exemplo de que o MFJF procurou despertar a afetividade é o cenário dos apitos originais dos trens, onde o guia relata sobre a singularidade dos sons na chegada destes e das namoradas apaixonadas que aguardavam o apito do trem para encontrar seus amados⁶⁰⁷. Nisto, está uma das estratégias do Museu Ferroviário que é voltado para atender o grande público com a tarefa de seduzi-lo numa espécie de “culto à saudade” e, ao mesmo tempo, ensiná-lo⁶⁰⁸. Esse discurso capta as emoções de ferroviários e de não-ferroviários.

Nas figuras 59a e 59b as diferenças são as novas reorganizações de objetos e a inclusão de novos artefatos à (re)construção do cenário da agência ferroviária da Estação da Leopoldina. A narrativa construída em ambas é praticamente a mesma.

Figura 59a - Reambientação de Agência Ferroviária no NHF-JF.

605 **Ibidem**, p. 9-11.

606 **Ibidem**, p. 11.

607 FUNALFA. **Fundação Cultural Alfredo Ferreira Lage**. Acervo. Disponível em: <https://www.pjf.mg.gov.br/administracao_indireta/funalfa/museus/acervo.php> Acesso em: 26/04/2019.

608 SANTOS, M. S. dos. **Op. Cit.**, p. 117.

Figura 59b - Reambientação de Agência Ferroviária no MFJF.

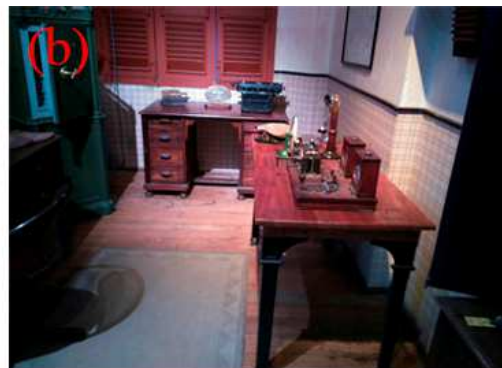


Figura 59a: Fonte: Catálogo do Núcleo Histórico Ferroviário - 1986.

Figura 59b: Foto: Rojane de Souza. 28/07/2018. Fonte: Acervo do autor.

Na figura 60a temos a reambientação de uma sala do NHF-JF com uma mesa ao centro, um banco ao fundo e vários relógios na parede. O Museu seguiu a mesma lógica. O que diferencia as exposições deles é a inclusão de novos artefatos à (re)construção do cenário criado pelo MFJF, conforme podemos ver nas figuras 60b e 60c .

Figura 60a - Aspecto de reambientação do NHF.

Figura 60b e 60c - Reambientação do Escritório Ferroviário no MFJF.



Figura 60a: Fonte: Catálogo do Núcleo Histórico Ferroviário - 1986.

Figura 60b e 60c: Foto: Rojane de Souza. 28/07/2018. Fonte: Acervo do autor.

A miniatura da locomotiva na sala da história da ferrovia do NHF-JF foi mantida no

mesmo local pelo Museu Ferroviário de Juiz de Fora, as locomotivas originais também permaneceram na área da plataforma do prédio, a reambientação da agência ferroviária também seguiu a mesma lógica do Núcleo, a coleção de relógios foi colocada no mesmo lugar. Isso significa que o MFJF pretendeu manter a mesma narrativa que foi estabelecida pelo Núcleo.

De acordo com Pollak, “ela não pode mudar de direção e de imagem brutalmente a não ser sob o risco de tensões difíceis de dominar, uma vez que o que está em jogo na memória é também o sentido de identidade individual e do grupo”. Nesta exigência de credibilidade há a escolha de testemunhas confiáveis em relação ao poder constituído, mas também apresentados como portadores de uma suposta objetividade científica e isenção profissional⁶⁰⁹.

Para Pollak,

Além de uma produção de discursos organizados em torno de acontecimentos e de grandes personagens, os rastros desse trabalho de enquadramento são os objetos materiais: monumentos, museus, bibliotecas, etc. A memória é assim guardada e solidificada nas pedras (...) ⁶¹⁰.

Percebemos então que algumas produções de discursos e os rastros do trabalho de enquadramento realizado pelo Núcleo Histórico Ferroviário foram mantidos pelo Museu Ferroviário. A disposição dos objetos numa lógica similar se torna uma testemunha confiável do sentido de identidade entre a memória do Núcleo e do Museu. Assim, a produção de discursos não ocorre só em torno de grandes personagens e eventos. Os pequenos acontecimentos também passam por um trabalho de enquadramento e são guardados e solidificados como podemos perceber na coleção de relógios nas figuras 60a e 60b.

A memória do MFJF se inicia com dados históricos do desenvolvimento do modal ferroviário no país e grandes figuras da ferrovia como o Barão de Mauá, das profissões, de grandes personagens de Juiz de Fora (Mariano Procópio). A narrativa faz um **continuum** do Núcleo Histórico Ferroviário na memória sobre a ferrovia e acrescenta a relação da ferrovia com a cidade de Juiz de Fora. Depois inicia uma fase de recolhimento de depoimentos de ferroviários, a história do indivíduo já começa a fazer parte do acervo e da narrativa. Há um esforço que na narrativa estejam memórias relatadas por ferroviários e diversos assuntos relacionados à ferrovia com o cotidiano e a sociedade.

609 **Ibidem**, p. 9-11.

610 **Ibidem**, p. 10.

Conforme é apontado por Fonseca, a questão do patrimônio deve ultrapassar o restrito entendimento da prática de preservação apenas aos conceitos de proteção, conservação e de imutabilidade do tempo e caminhar para a ideia de que o patrimônio protegido não representa exclusivamente evitar a perda da herança cultural do “processo inexorável de destruição”, mas, também, envolve “processos inversos de permanência e recriação das diferenças em outros planos”, no qual narrativas e discursos são criados dando dinâmica aos valores atribuídos ao patrimônio cultural preservado⁶¹¹.

O Museu Ferroviário de Juiz de Fora desenvolveu inúmeros projetos que divulgaram o acervo da unidade e que buscavam despertar a consciência de preservação do patrimônio cultural. Os projetos criados como a “Oficina Dinâmica do Trem Bão” destacou o papel do Museu como instituição educadora, seguindo a vertente “conhecer para preservar”⁶¹².

Sob gestão da arte-educadora Ana Maria Martins Ribeiro de Oliveira, as grandes prioridades foram a educação sobre o patrimônio, especialmente para o ensino fundamental, e a criação e a realização do “Primeiro Livro de Registro da Memória Oral da Ferrovia”, que é formado por 15 depoimentos de ex-ferroviários. A intenção era realizar uma publicação impressa com essas entrevistas, mas isso não se realizou. A divulgação sobre essas memórias foi feita em forma de sínteses das entrevistas que foram apresentadas ao público, como as comemorações de aniversário do Museu, Natal dos Ferroviários e aniversários de entidades dos ferroviários que ocorreram no MFJF.

Os depoimentos do “Primeiro Livro de Registro da Memória Oral da Ferrovia” eram vinculados ao projeto “Trem Vivo”, formulado pela gestão de Ana Maria Ribeiro de Oliveira. O trabalho relata sobre a estreita relação dos trabalhadores com a ferrovia, laços afetivos e de amizade no ambiente de trabalho, sobre o suporte da família, pois muitos deles vêm de famílias de ferroviários. Falam sobre as responsabilidades do cargo que exerciam, dos problemas da RFFSA, das dificuldades financeiras da empresa, a ausência de investimentos e o processo de privatização. Nesses relatos também aparecem momentos tristes como o acidente do Trem Vera Cruz, no qual um cargueiro avançou o sinal e bateu no trem, provocando mortes e muita tristeza⁶¹³.

611 FONSECA, M. C. L. Para além da pedra e cal: por uma concepção ampla de patrimônio cultural. In: ABREU, R.; CHAGAS, M. (orgs.). **Memória e Patrimônio**: ensaios contemporâneos. 2ª ed. Rio de Janeiro: Lamparina, 2009. p. 66.

612 PREFEITURA MUNICIPAL DE JUIZ DE FORA. Portal de Notícias. Amigos do Patrimônio - Colégio do Carmo, IAB, Ultrimagem, Museu Ferroviário e MP são agraciados. Juiz de Fora, 17/08/2009. Disponível em: <<https://www.pjf.mg.gov.br/noticias/view.php?modo=link2&idnoticia2=21415>>. Acesso em: 01/05/2020.

613 Primeiro Livro de Registro da Memória Oral da Ferrovia. Museu Ferroviário de Juiz de Fora.

A coordenadora do MFJF Ana Maria Ribeiro de Oliveira destaca que o projeto de registro oral sobre a ferrovia constitui um importante instrumento de resgate e de preservação da cultura da cidade. Segundo Ana Maria R. de Oliveira:

O museu conta com a rica narrativa do acervo físico, que reúne móveis, livros, fotografias e máquinas. No entanto, a coleção ainda deixava de contar a história do homem, sua memória, sua interação com o sistema ferroviário. A força motriz do projeto é justamente o preenchimento dessa lacuna, humanizando o registro da ferrovia em Juiz de Fora⁶¹⁴.

Na gestão da turismóloga e mestre em Comunicação e Sociedade pela UFJF, Raphaela Corrêa, em que se iniciou em 2011, houve a manutenção dos projetos tanto para o espaço do museu quanto para a Estação Arte, que funcionava como centro cultural destinado às atividades de dança, música e audiovisual, entre outras. Em entrevista ao portal da Prefeitura de Juiz de Fora, Raphaela Corrêa afirmou:

Daremos continuidade às atividades de educação patrimonial em parceria com a comunidade escolar, com destaque para os concursos do projeto “Trem Vivo”, realizado anualmente com alunos do ensino fundamental. Também pretendo fomentar e divulgar o projeto “Memória Oral”, que reúne entrevistas e depoimentos de ferroviários e personalidades importantes para a história da ferrovia em nossa cidade e região⁶¹⁵.

Luiz Fernando Priamo, formado em jornalismo, assumiu a coordenação do MFJF em 2017 com o objetivo de dar continuidade aos programas de educação sobre o patrimônio ferroviário, além de registrar, preservar e expor a história da ferrovia, demonstrando sua relação com a memória de Juiz de Fora e também com a da região. A grande tarefa dada para Priamo foi transformar o Museu num impulsionador da cultura local, tanto no sentido de manter a memória afetiva da cidade, que é envolvida pela ferrovia, ao mesmo tempo, estimular e oferecer suporte à cena cultural de Juiz de Fora, composta por grandes artistas em diferentes segmentos⁶¹⁶.

614 E-mail do Museu Ferroviário de Juiz de Fora (Projeto Trem Vivo) para a Assessoria de Imprensa da FUNALFA. Assunto: Memória Oral. Museu Ferroviário registra novo depoimento. 15 de julho de 2005. Fonte: Arquivo do Museu Ferroviário de Juiz de Fora.

615 PREFEITURA MUNICIPAL DE JUIZ DE FORA. Portal de Notícias. Museu Ferroviário de Juiz de Fora tem nova direção. Juiz de Fora, 28/06/2011. Disponível em: <<https://www.pjf.mg.gov.br/noticias/view.php?modo=link2&idnoticia2=29739>>. Acesso em: 01/05/2020.

616 DUQUE, S. Museu Ferroviário de Juiz de Fora é reaberto para visitação. **Diário Regional Digital**. 09/10/2018. Disponível em: <<https://diarioregionaldigital.com.br/2018/10/09/museu-ferroviario-de-juiz-de-fora-e-reaberto-para-visitacao/>>. Acesso em: 06/03/2020.

Com a gestão de Priamo terminou a denominação de Estação Arte para referir-se aos eventos que são realizados no Anfiteatro, Sala Multimeios (que são os antigos armazéns da estação da Leopoldina) e na Plataforma. Todas as atividades são divulgadas sob a nomenclatura do Museu Ferroviário de Juiz de Fora. Essa estratégia tem o objetivo de aumentar o número de atividades no local e a presença de público, além das pessoas criarem mais identificação com o Museu.

Na revitalização que houve no Museu em 2018, de acordo com Luiz Fernando Priamo, foram observadas algumas demandas do público, que serviram de base para a realização do Plano Museológico que foi implementado para definir as linhas a serem seguidas pelo museu nos próximos quatro anos. De acordo com Priamo,

No caso dos painéis, por exemplo, eles foram instalados na inauguração do museu e trabalhavam sua memória de forma mais técnica, não tão ligada à história de Juiz de Fora. (...) Tentamos, por isso, inserir um pouco da história da cidade no contexto da instituição, acrescentando informações sobre as estações locais, as locomotivas que atendiam a região, como se dava seu funcionamento, as equipes. As pessoas, muitas vezes, passam por prédios históricos de Juiz de Fora e não têm ideia de que ali havia uma estação⁶¹⁷.

Nas figuras 61 e 62, podemos observar os novos painéis sobre a Estrada de Ferro Leopoldina.

Figura 61 - Painel de 2018 sobre a Estrada de Ferro Leopoldina.

617 BLACK, J. Museu Ferroviário reabre as portas com novo projeto visual. **Tribuna de Minas**. 20/10/2018. Disponível em: <<https://tribunademinas.com.br/noticias/cultura/20-10-2018/museu-ferroviario-reabre-as-portas-com-novo-projeto-visual.html>>. Acesso em: 06/03/2020.



Foto: Rojane de Souza. 14/05/2019. Fonte: Acervo pessoal do autor.

O painel teve uma nova apresentação visual. Se compararmos com o painel de 2003 (Figura 31), percebemos que houve o acréscimo de informações, da fotografia da última viagem do trem de passageiros que saiu da estação da Leopoldina em Juiz de Fora e o desenho do trecho ferroviário com as estações. Na próxima figura vamos analisar a narrativa desenvolvida nesse novo painel, que está no canto inferior da direita.

Figura 62 - Detalhe do painel de 2018 sobre a Estrada de Ferro Leopoldina.

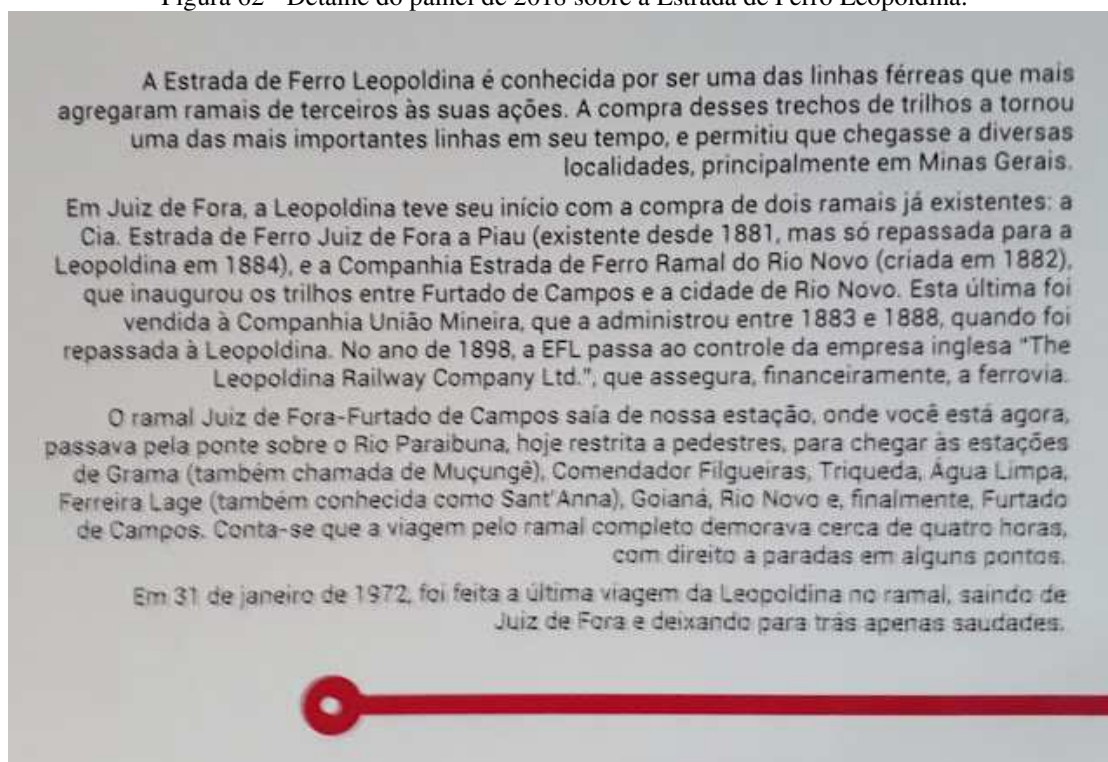


Foto: Rojane de Souza. 14/05/2019. Fonte: Acervo pessoal do autor.

Observa-se que não se rompeu com a narrativa de construção de um passado sem conflitos. Predominou um discurso de desenvolvimento da ferrovia, de um passado glorioso. Não foi trazido episódio de conflito na história da construção no trecho Juiz de Fora-Piau, os problemas enfrentados pela **Leopoldina Railway**, conforme relatamos no capítulo 3.

Em 2018, o Museu Ferroviário trouxe a memória sobre a mulher ferroviária para o acervo, para a apresentação de uma exposição temporária e para ser visto e refletido pelo público. Foi criada uma exposição sobre Conceição de Castro Silva, que foi a primeira mulher a trabalhar na estação da **Leopoldina Railway** em Juiz de Fora ainda na década de 1940, pouco depois da entrada em vigor da CLT (Consolidação das Leis Trabalhistas)⁶¹⁸.

Conceição nasceu em 2 de setembro de 1923 em Furtado de Campos. Nesta localidade ficava a estação do ramal que passava por Juiz de Fora (a **Leopoldina Railway**) e era entroncamento com o que vinha do Rio de Janeiro (Estrada de Ferro da Central do Brasil). A família de Conceição de Castro Silva vivia da pecuária, com o seu pai despachando pela linha férrea as encomendas de charques e frangos vivos. Conceição tentou e conseguiu uma vaga na escola preparatória para funcionárias da Leopoldina que a empresa mantinha no Rio de Janeiro, para onde se mudou. Ao se formar, em 1945, ela passou a integrar os quadros da companhia. O movimento gerado pela linha férrea na localidade onde Conceição nasceu e viveu fez com que ela, ao invés de manter raízes apenas em sua terra natal tomasse o rumo de estudar no Rio de Janeiro e posteriormente trabalhar como ferroviária na **Leopoldina Railway**⁶¹⁹.

Foi trabalhando pela **Leopoldina Railway** que ela conheceu o marido, José Barbosa de Castro, que era agente folguista e por isso costumava cumprir turnos em Furtado de Campos. Os dois se casaram em 22 de abril de 1953 e tiveram dois filhos, o que não impediu que ela continuasse a trabalhar na Leopoldina até 1965.

Conceição foi ajudante de estação. Ela foi a única mulher trabalhando em Juiz de Fora pela **Leopoldina Railway** na sua época. A vida e a trajetória profissional de Conceição Silva

618 A CLT foi criada pelo Decreto-Lei nº 5. 452, de 1º de maio de 1943, e sancionada pelo presidente Getúlio Vargas, durante o período do Estado Novo. Em 1941, Vargas já havia assinado a criação da Justiça do Trabalho. A CLT foi um marco para os direitos trabalhistas na legislação brasileira pois regulamentava as relações individuais e coletivas do trabalho nela presentes. Ver em: Tribunal Regional do Trabalho da 24ª Região. **História:** a criação da CLT. Disponível em: <<https://trt-24.jusbrasil.com.br/noticias/100474551/historia-a-criacao-da-clt#:~:text=A%20CLT%20foi%20criada%20pelo,o%20per%C3%ADodo%20do%20Estado%20Novo.&text=Dois%20anos%20antes%2C%20em%201941,e%20mesmo%20dia%20do%20ano.>>. Acesso em: 28/10/2019.

619 Black, J. A trajetória da primeira mulher a trabalhar na estação ferroviária de JF. **Tribuna de Minas**. 10/03/2018. Disponível em: <<https://tribunademinas.com.br/noticias/cultura/10-03-2018/trajetoria-da-primeira-mulher-trabalhar-na-estacao-ferroviaria-de-jf-2.html>>. Acesso em: 28/10/2019.

de Castro mostram uma postura que fugia ao padrão do seu tempo histórico, em que as mulheres que estavam no mercado de trabalho exerciam funções bem específicas, como nas indústrias têxteis de Juiz de Fora ou como datilógrafas e secretárias em escritórios, e muitas vezes paravam de trabalhar fora para se casar e cuidar dos filhos, além daquelas que desde cedo se dedicavam apenas ao lar⁶²⁰.

Mais de cinco décadas após sua aposentadoria ela foi o destaque da exposição “Leopoldina de Conceição - Ferrovia, Maternidade e Direitos Trabalhistas”, em cartaz a partir de 8 de março de 2018 (Dia Internacional da Mulher)⁶²¹ e que permaneceu aberta para visitação até 19 de maio no hall de entrada do Museu Ferroviário, sendo incluída na programação da Semana Nacional de Museus de 2018.

A exposição no Museu Ferroviário de Juiz de Fora sobre Conceição de Castro Silva só foi possível por causa do filho de Conceição, José Ricardo Silva de Castro, que doou mais de cem documentos que pertenciam à sua mãe, que estavam guardados e preservados pelo mesmo. Entre documentos que fizeram parte do acervo que compôs a exposição “Leopoldina de Conceição - Ferrovia, Maternidade e Direitos Trabalhistas”, estavam a primeira e única carteira de trabalho de Conceição (Figura 63b), o pedido de licença solicitado para se casar com José Barbosa de Castro (também funcionário da Leopoldina), as alianças do casal (Figura 63a), o pedido de licença-maternidade, fotos da família, caderneta de ponto dos funcionários, plantas baixas de prédios, pedidos de passe, bilhetes de passagem, manual de instrução das estações e outras peças⁶²².

Figura 63a - Foto do casal Conceição Silva de Castro e José Barbosa de Castro com as alianças do casamento no acervo da exposição “Leopoldina de Conceição - Ferrovia, Maternidade e Direitos Trabalhistas”, no Museu Ferroviário de Juiz de Fora em 2018.

Figura 63b - A carteira profissional na exposição “Leopoldina de Conceição - Ferrovia, Maternidade e Direitos Trabalhistas”, no Museu Ferroviário de Juiz de Fora em 2018.

620 **Ibidem.**

621 O Dia Internacional da Mulher foi oficializado pela Organização das Nações Unidas (ONU) em 1975, mas, é comemorado desde o início do século XX. A data é lembrada como reivindicação da igualdade de gênero e possui raízes históricas mais profundas, rememorando as lutas das mulheres que trabalhavam em fábricas nos Estados Unidos e em alguns países da Europa. O primeiro Dia Internacional da Mulher foi celebrado em maio de 1908 nos Estados Unidos. Desde o final do século XIX, em vários países da Europa e nos Estados Unidos, organizações femininas oriundas de movimentos operários protestavam contra as jornadas de trabalhos exaustivas e péssimos salários, fizeram greves para reivindicar melhores condições de trabalho e o fim do trabalho infantil, que era comum nas fábricas durante o referido período. NADAL, P. Por que 8 de março é o Dia internacional da Mulher? **Nova Escola**. 7 de Março de 2018. Disponível em: <<https://novaescola.org.br/conteudo/301/por-que-8-de-marco-e-o-dia-internacional-da-mulher>>. Acesso em: 01/11/2019; Dia Internacional da Mulher: a origem operária do 8 de março. **BBC News - Brasil**. 7 Março de 2019. Disponível em: <<https://www.bbc.com/portuguese/internacional-43324887>>. Acesso em: 01/11/2019.

622 Black, J. **Op. Cit.**

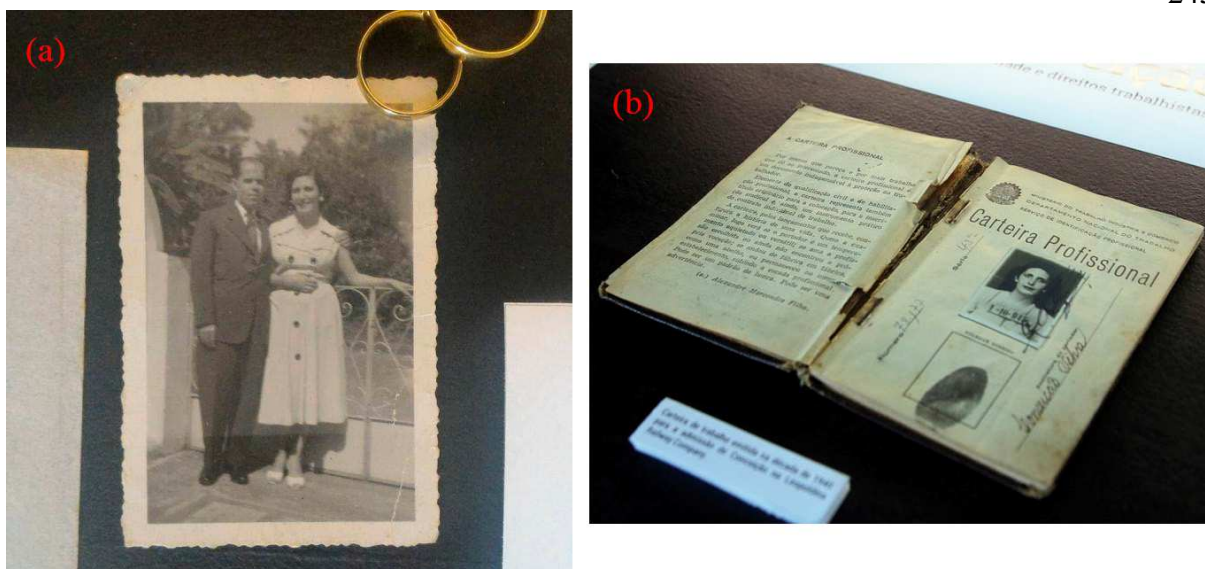


Figura 63a: Foto: Luiz Fernando Priamo. Fonte: <https://www.insitteblog.com.br/cultura-local/exposicao-no-museu-ferroviario-conta-historia-de-leopoldina-da-conceicao/#jp-carousel-2860>.

Acesso em: 28/10/2019.

Figura 63b: Foto: Luiz Fernando Priamo. Fonte: <https://tribunademinas.com.br/noticias/cultura/10-03-2018/trajetoria-da-primeira-mulher-trabalhar-na-estacao-ferroviaria-de-jf-2.html>. Acesso em 28/10/2019.

Com este material histórico, Luiz Fernando Priamo, coordenador do Museu Ferroviário de Juiz de Fora e a historiadora da Divisão de Patrimônio Cultural (DIPAC) da Funalfa, Carine Muguet, selecionaram alguns documentos que fizeram parte da exposição temporária. Foi uma oportunidade de marcar as comemorações pelo Dia Internacional da Mulher e, mais à frente, do Dia do Ferroviário (30 de abril) e do Dia do Trabalhador (1º de maio), todos ligados à trajetória de Conceição. Na reportagem da Tribuna de Minas, “A trajetória da primeira mulher a trabalhar na estação ferroviária de JF”, Luiz Fernando Priamo ressalta:

Sentimos uma urgência de realizar essa exposição por tudo que Conceição representou. Ela foi a primeira mulher a trabalhar na estação de Juiz de Fora, entre os anos 40 e 50, logo depois da implementação da CLT, e isso num ambiente em que só havia homens e num período em que o machismo predominava⁶²³.

O filho de Conceição, José Ricardo Barbosa de Castro, leu uma reportagem da Tribuna de Minas sobre a revitalização do Museu Ferroviário de Juiz de Fora e se sensibilizou. A reportagem foi um gatilho para a entrega do material histórico para a instituição museal. José Ricardo em entrevista para a Tribuna de Minas relatou:

Eu não tinha coragem de vir à estação, mas quando li a reportagem da Tribuna, tomei coragem e me encontrei com o Luiz Fernando. Conversamos por quatro horas e falei que tinha esses documentos, ele logo os pediu para fazer a exposição. É uma boa homenagem para minha mãe⁶²⁴.

Filho, neto e sobrinho de ex-funcionários ferroviários, José Ricardo possui muitas lembranças da antiga estação da **Leopoldina Railway**. Ele afirma que costumava brincar na estação, então local de trabalho da mãe, com outras crianças desde os cinco anos de idade, aproveitando o pouco movimento da época, ou então ficava na casa do agente ferroviário sendo cuidado pela esposa dele, enquanto seus pais trabalhavam. Na época não existia creches para os filhos dos trabalhadores⁶²⁵.

Os documentos preservados são frutos da organização de José Ricardo Silva de Castro e da vontade de manter a memória dos pais. Na entrevista para a Tribuna de Minas, ele revelou o motivo que o levou a conservar os documentos referentes à sua família: “Eu perdi meu pai muito cedo, aos 13 anos. Então tudo que eles tinham em casa sobre o trabalho eu guardei e mantive em armários de aço por muitos anos, com certidões de casamento do meu pai e meu avô, entre outros”⁶²⁶.

Luiz Fernando Priamo destaca que

Esse material é uma raridade. Não tínhamos aqui documentos de funcionários que trabalharam na estação, são registros raros e que as pessoas sempre cobram da gente. É emocionante ter a oportunidade de fazer essa exposição. Quando ela se encerrar vamos arquivar o material e, futuramente, utilizá-lo com outros que também foram doados pelo José Ricardo⁶²⁷.

Quem também concorda com a importância do material doado é a historiadora da FUNALFA, Carine Silva Muguet. Na reportagem da Tribuna de Minas, ela destaca:

O José Ricardo talvez não tenha a noção da riqueza documental que nos repassou. Ficamos extasiados com a variedade, que nos permite vários tipos de pesquisa. Ter esse material, ainda mais da década de 1940, é valioso para conhecer o trabalho feminino na cidade, muito ligado à indústria têxtil no período⁶²⁸.

Com isso, indicamos, que ao recolher esse material como acervo a ser passado para o

624 **Ibidem.**

625 **Ibidem.**

626 **Ibidem.**

627 **Ibidem.**

628 **Ibidem.**

Museu, José Ricardo praticou uma politização da memória. Ele percebeu que o MFJF possuía condições para a preservação do si mesmo, da sua família e do coletivo, frente a descontinuidade do tempo e um ambiente favorável para a divulgação e militâncias a favor dessa memória.

O Museu se oferece ao papel de “guardião” da memória dos grupos com os quais trabalha. Há aí uma relação de reconhecimento, de representatividade e de confiança. O MFJF torna-se agora um agente da (re)atualização e (re)transmissão sobre o material e a memória que ele pode oferecer para as mediações em novas redes de sentido, de interpretação e de comunicação.

José Ricardo afirma que sua mãe, após a aposentadoria, não costumava conversar a respeito do período em que trabalhou na Leopoldina **Railway**, e que provavelmente não tinha noção do extraordinário e da inovação de sua atividade. Ainda que as lembranças da infância sejam distantes, ele lembra que sua mãe, fosse no trabalho burocrático do escritório ou atendendo ao público na venda de bilhetes, sempre foi tratada com cortesia e educação. José Ricardo afirma que “Ela era tratada com um cavalheirismo que hoje não se vê, não havia preconceito pelo fato de trabalhar numa área em que era a única mulher. E isso valia tanto para os funcionários quanto para passageiros”⁶²⁹.

Apesar da narrativa de José Ricardo apresentar um ambiente de respeito, de “cavalheirismo” e que não havia preconceito pelo fato de sua mãe trabalhar num local público e onde entre os funcionários era a única presença feminina, a entrada da mulher no mercado de trabalho em espaços públicos, especialmente o ferroviário, foi fruto da resistência e de luta das mulheres por direitos de igualdade.

A Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (NOB), na cidade de Bauru, contrata em 1918, a primeira funcionária do sexo feminino: Flordaliza Meira Monte, de 16 anos, nascida em Capivari, admitida em caráter temporário para trabalhar no telégrafo, seguindo a profissão que seu pai exercia na ferrovia. Flordaliza se aposentou na própria Noroeste por invalidez em 1942. Entre 1918 e 1945, período enfocado pelo estudo do livro *Mulheres, Trens e Trilhos*, publicado no final de 2001, a pesquisadora Lidia Possas conseguiu encontrar nos registros da Noroeste, num montante de 14 mil prontuários de funcionários da estrada de ferro vasculhados, a passagem de 250 mulheres pela companhia, que fizeram um percurso semelhante ao de Flordaliza⁶³⁰.

629 **Ibidem.**

630 FAPESP. *As Marias da fumaça*. **Revista Pesquisa FAPESP**. Ed. 72. fev. 2002. (versão digital).

No início do século XX, as estações, as oficinas, os escritórios e o trabalho nos vagões da companhia era um ambiente profissional exclusivamente masculino. Mulheres por ali só as passageiras de algum comboio. Na época tinha os cabarés e bordéis próximos à estação ferroviária, onde predominava, no linguajar corrente da época, o protótipo de mulher pública de então, dançarinas e prostitutas, vulgarmente chamadas de “vagabundas”⁶³¹.

As ferroviárias também eram mulheres públicas. A historiadora Lidia Maria Vianna Possas afirma que: “Para o imaginário feminino da época, a ferrovia representava a liberdade”. O termo “pública” é no sentido de que haviam optado, por trabalhar fora de casa, no espaço coletivo da sociedade, em vez de ficarem restritas aos tradicionais papéis de mãe e dona de casa, exercidos tipicamente no ambiente privado⁶³².

Lidia Maria Vianna Possas afirma que a “era das ferroviárias” de Bauru, era composta por moças sérias, solteiras, geralmente vindas de várias regiões paulistas ou de outros estados, com acerca de 15 a 30 anos de idade. As ferroviárias eram confundidas frequentemente com as ditas “vagabundas”. Isso exigia uma personalidade e uma habilidade muito forte dessas mulheres. Para afastar as cantadas indesejadas no serviço e dissociar a sua figura com a de prostitutas, as ferroviárias da Noroeste adotavam uma postura sisuda no trabalho. Para evitar qualquer insinuação maldosa, as ferroviárias incorporavam ao extremo a disciplina e o formalismo que a Noroeste exigia de seus funcionários⁶³³.

Lidia Possas afirma que as mulheres oriundas da classe média, tornaram-se telefonistas, datilógrafas ou faziam toda sorte de serviços burocráticos. As mais humildes se dedicavam aos serviços de cozinha, lavanderia, faxina e atendimento ao público. No segundo grupo de mulheres, era comum a mudança de ocupação, pois as dificuldades eram maiores na adaptação ao severo regime de trabalho. O trabalho das ferroviárias raramente estava ligado diretamente à atividade fim da ferrovia: o funcionamento dos trens. A figura feminina no trabalho é praticamente ignorada pela história oficial da ferrovia e até por muitos ferroviários aposentados⁶³⁴. Pesquisas sobre essas mulheres são recentes e com poucas produções. É relevante que o Museu Ferroviário de Juiz de Fora possa levantar essas questões também: a luta da mulher para entrar no mercado de trabalho, de ter salários menores que os homens, de ter menos direitos que os homens, o fato de serem menos valorizadas, menos respeitadas. O

Disponível em: <<https://revistapesquisa.fapesp.br/2002/02/01/as-marias-da-fumaca/>>. Acesso em: 13/04/2020.

631 **Ibidem.**

632 **Ibidem.**

633 **Ibidem.**

634 **Ibidem.**

Museu deve refletir sobre as camadas de tempos históricos, os valores que a sociedade possuía na época.

Lidia Possas afirma que até 1928, segundo o levantamento feito por ela, grande parte das ferroviárias não tinha vínculo mais formal com a Noroeste. Algumas eram registradas com o nome de homens, geralmente um parente que havia trabalhado na ferrovia, do qual haviam meio que herdado o posto de trabalho. Com a adoção dos concursos públicos para admissão, as ferroviárias tinham de provar constantemente que eram competentes em seus afazeres. “Sempre existia aquela onda (...) de que mulher é fraca. Mulher não pode isto e aquilo”, recorda Hermínia Malheiros de Oliveira, num depoimento concedido em 1997, quando tinha 81 anos, para o livro sobre as ferroviárias da NOB. Ela trabalhou como telefonista na Noroeste⁶³⁵.

Numa postagem no **Facebook** no dia 10 de março de 2020, O Museu Ferroviário de Juiz de Fora relembra sobre o trabalho das telefonistas nas empresas ferroviárias. Leia o post:

No dia em que o primeiro experimento com comunicação telefônica completa 144 anos, vamos falar um pouquinho sobre essa tecnologia!

Muitos já devem ter ouvido falar nelas: as telefonistas!

Essas mulheres tiveram um papel essencial no desenvolvimento da ferrovia. Como intermediárias das conexões com estações vizinhas, elas representavam o ponto forte da existência da ferrovia, pois cada informação passada era de grande valia, principalmente, no controle de tráfego ferroviário e manutenção dos trens e das linhas.

No nosso acervo temos um exemplo de telefone tipo “headset”, sendo composto por um microfone e um arco com fones de ouvido. Ele data de 1913 e é um exemplo do tipo de equipamento que as telefonistas utilizavam no passado!

Venha ver de perto! @ Museu Ferroviário de Juiz de Fora⁶³⁶.

O ponto positivo da postagem é que o MFJF destaca a importância que o trabalho das mulheres tinha para o repasse de informações essenciais para o funcionamento do tráfego, dos trabalhos a serem realizados nas manutenções dos trens e das linhas. Entretanto, não houve pelos menos um parágrafo para refletir sobre o desafio que essas telefonistas tinham que enfrentar para trabalharem na época dos telefones “headset”.

Por exemplo, na NOB, além das demonstrações de falta de reconhecimento profissional, do assédio no trabalho, da repressão à própria sexualidade, as ferroviárias ainda enfrentavam outros inconvenientes no seu cotidiano, como a questão de não haver banheiros

635 **Ibidem.**

636 MUSEU FERROVIÁRIO DE JUIZ DE FORA. **Facebook**. 10/03/2020. Disponível em: <<https://www.facebook.com/museuferroviariojf>>. Acesso em: 09/06/2020.

exclusivos para mulheres. Eles só existiram quando foi construída a nova estação ferroviária da Noroeste em Bauru, no ano de 1934. Até então, tinham de obedecer a horários pré-determinados para ir ao banheiro masculino. Um dos argumentos patronais contra os banheiros femininos era o de que esses locais virariam um ponto de confraternização e de conversas entre as mulheres, que atrapalharia a produtividade. É um discurso predominantemente machista, mas, que não era distinto do pensamento da sociedade no início do século XX⁶³⁷.

Nessa mesma postagem do Museu Ferroviário de Juiz de Fora no **Facebook** no dia 10 de março de 2020 tinha duas imagens (Figura 64).

Figura 64 - Postagem do Museu no **Facebook** com imagens de telefonistas no trabalho e do telefone tipo “headset” preservado no MFJF.



Fonte: Museu Ferroviário de Juiz de Fora. **Facebook**. 10/03/2020. Disponível em: <https://www.facebook.com/museuferroviariojf>. Acesso em: 09/06/2020.

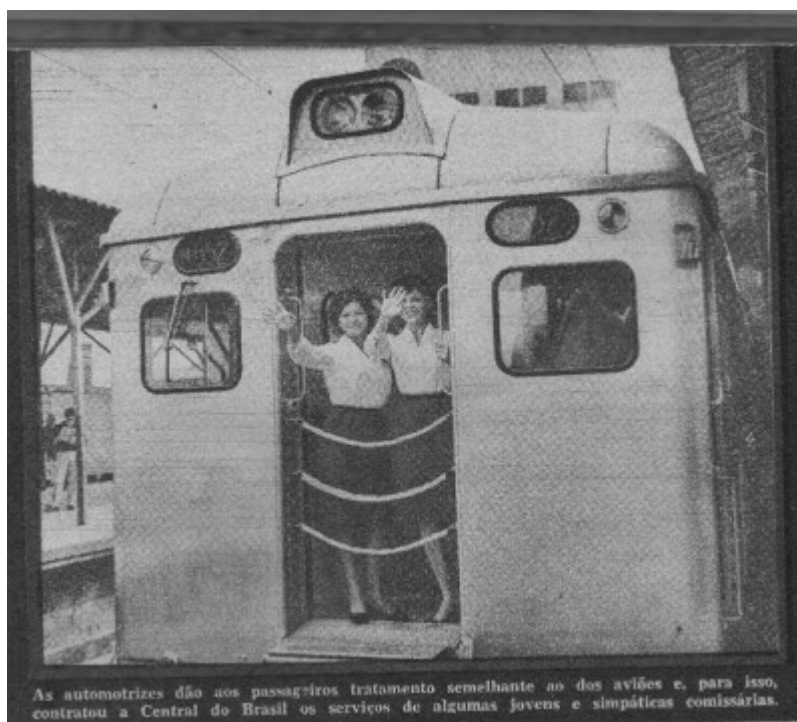
Uma peça no Museu Ferroviário de Juiz de Fora como a de um telefone, pode e deve levantar reflexões e debates sobre questões dentro da memória ferroviária e fora dela também, no caso específico, memórias das mulheres no mercado de trabalho. Conforme trouxemos no parágrafo anterior, o exemplo da não existência de banheiros femininos em alguns lugares durante uma época. Para as gerações atuais é importante debater sobre a luta em relação aos direitos trabalhistas, das mulheres e outros. Portanto, na nossa visão, é importante tocar nesses assuntos e refleti-los. É necessário tomar cuidado para não passar a narrativa de um mundo

637 FAPESP. As Marias da fumaça. **Revista Pesquisa FAPESP**. Ed. 72. fev. 2002. (versão digital). Disponível em: <https://revistapesquisa.fapesp.br/2002/02/01/as-marias-da-fumaca/>. Acesso em: 13/04/2020.

perfeito, romântico, maravilhoso. É preciso dessacralizar a memória.

No transporte ferroviário, tiveram as ferromoças, que eram ferroviárias que trabalhavam exclusivamente nos serviços de bordo, semelhante às aeromoças. Na figura 65, vemos uma foto das automotrizes (ferromoças das litorinas da E. F. C. B.) numa reportagem sobre os “serviços de luxo”, juntamente com o também Trem de Aço nos trajetos entre: Rio de Janeiro/São Paulo, Rio de Janeiro/Belo Horizonte e Rio de Janeiro/Mangaratiba, na Estrada de Ferro Central do Brasil. Observe que na legenda da foto, há o destaque de que “As automotrizes dão aos passageiros tratamento semelhante aos dos aviões (...)”.

Figura 65 - Recorte da Revista REFESA, anos 70.



Fonte: Grupo no **Facebook** “Saudosa E. F. Central do Brasil”. Postagem de 12/05/2020. Disponível em: https://www.facebook.com/groups/1607934336115932/?post_id=2593777460864943.

Acesso em: 12/05/2020.

O Museu Ferroviário de Juiz de Fora ao trazer a memória da Estrada de Ferro Central do Brasil, não traz informações sobre as ferromoças. Portanto, o Museu perde uma oportunidade de refletir sobre o mercado de trabalho, a inserção da mulher no trabalho ferroviário, a rotina dessas mulheres e os problemas enfrentados por elas.

O símbolo da RFFSA tão conhecido pela população e muito querido pelos ferroviários foi desenvolvido por uma estudante de arquitetura da Faculdade de Arquitetura Mackenzie, Leiko Hana, que criou a logomarca com base no desenho de um AMV (aparelho de mudança

de via). A RFFSA realizou um concurso entre estudantes da categoria do ensino médio e de ensino superior em Desenho Industrial, Arquitetura e Engenharia, em 1966, para a escolha de um símbolo que representasse a marca da empresa. Essa iniciativa foi bem acolhida pela imprensa e bastante divulgada na época, o despertou interesse de 300 estudantes que enviaram suas concepções gráficas.⁶³⁸

O Museu Ferroviário de Juiz de Fora mencionou esse evento na comemoração sobre a Rede Ferroviária Federal no painel de parede instalado em 2018. O primeiro lugar foi de Leiko Hana, uma aluna na época, assim como seus colegas concorrentes, e se tornaria em breve uma arquiteta pela Faculdade de Arquitetura Mackenzie, em São Paulo (Figura 66).

Figura 66 - Leiko Hana na apresentação de seu desenho no concurso.



Fonte: Almanaque da RFFSA. **Apud** Órgão de Divulgação da Associação de Engenheiros Ferroviários. Disponível em: <<http://www.ferrovias.com.br/portal/quem-criou-a-logo-da-rffsa/>>. Acesso em: 26/03/2020.

Nos dias atuais, a atuação de mulheres em serviços ferroviários ainda encontra resistências, que só são vencidas pela luta dessas mulheres. Em entrevista ao Portal São João, Rosana Paula Martins, 18 anos, aluna do Instituto Federal de Santos Dumont, no curso técnico em Manutenção de Sistemas Metroferroviários, relata que,

(...) quando ingressou, aos 15 anos, o avô, que trabalhou na Rede Ferroviária

638 AENFER - Órgão de Divulgação da Associação de Engenheiros Ferroviários. **A logo da RFFSA.** Disponível em: <<http://www.ferrovias.com.br/portal/quem-criou-a-logo-da-rffsa/>>. Acesso em: 26/03/2020.

Federal, não aprovou a opção da neta. (...) O universo que ele havia conhecido nas ferrovias era predominantemente masculino, e ele então pensou que o curso oferecido fosse “feito só para meninos”. Mas, ao perceber o conhecimento adquirido por ela e o seu amadurecimento, passou a apoiá-la⁶³⁹.

A estudante afirmou que as aulas no campus exigiram muita dedicação e que superou suas expectativas. Na matéria, está descrito que “(...) ela fala do funcionamento de motores com um largo sorriso no rosto: “É incrível entender como um motor funciona, saber desmontá-lo e montá-lo de novo, isso é mágico!” Rosana cursou o chamado integrado, que agrega ao curso técnico disciplinas do ensino médio⁶⁴⁰. Percebe-se que ao escolher uma profissão ferroviária, as mulheres encontram o preconceito até entre familiares. Ainda persiste, uma cultura da masculinidade na ferrovia, que só é vencida com a persistência e determinação de mulheres como a dessa aluna. O Museu Ferroviário de Juiz de Fora pode contribuir na reflexão sobre essas temáticas no seu espaço, na sua narrativa e nos seus eventos. Trazer essas questões potencializam o papel do patrimônio e do Museu como um **locus** que gera reflexão e conscientização na sociedade.

4.4 - Considerações sobre a memória: museu, memória e suas relações

Para compreender melhor o Museu Ferroviário de Juiz de Fora consideramos que se faz necessário entender o conceito “memória coletiva”. Por isso, traremos um panorama sobre outros lugares onde também há lembranças e reflexões a respeito da memória ferroviária.

Maurice Halbwachs criou a categoria de “memória coletiva”, por intermédio da qual pleiteia que o fenômeno de recordação e localização das lembranças não pode ser profundamente analisado se não forem levados em consideração os contextos sociais que atuam como base para o trabalho de reconstrução da memória. É mediante a categoria de “memória coletiva” que a memória deixa de ter apenas a dimensão individual, tendo em vista que as memórias de um sujeito nunca são apenas suas, ao passo que nenhuma lembrança pode coexistir isolada de um grupo social⁶⁴¹.

No caso do Museu Ferroviário de Juiz de Fora, a sua memória é uma construção da

639 PORTAL SÃO JOÃO. Além da criação de museus, é possível proteger estações e locomotivas por meio do uso social desses bens. 18/09/2018. Disponível em: <<http://www.portalsaojoanense.com.br/patrimonio-de-ferrovias-tambem-constroi-memorias/>>. Acesso em: 20/09/2019.

640 **Ibidem.**

641 HALBWACHS, M. **Op. Cit.**, p. 25-26.

memória coletiva. A memória, no entendimento de Halbwachs, é então sempre construída em grupo, sendo que “(...) cada memória individual é um ponto de vista sobre a memória coletiva (...)”⁶⁴², percebendo-se desta maneira, que o trabalho do indivíduo no processo de rememoração não é descartado, visto que as “(...) lembranças permanecem coletivas, e elas nos são lembradas pelos outros, mesmo que se trate de acontecimentos nos quais só nós estivemos envolvidos, e com objetos que só nós vimos. É porque, em realidade, nunca estamos sós”⁶⁴³.

Diante disso, também podemos considerar que a memória do MFJF é “um ponto de vista”. Quais as semelhanças e as diferenças da memória do Museu Ferroviário de Juiz de Fora com relação com outras memórias construídas e divulgadas e outros lugares? Primeiro, é uma tarefa impossível pesquisar sobre todos locais onde há a memória sobre as ferrovias e ferroviários. Segundo, essa não é a nossa intenção. Fizemos um recorte: estudar a memória sobre a ferrovia e sobre ferroviários que circula através da internet, em que temáticas do MFJF também são lembradas, discutidas e compartilhadas.

Durante a escrita desta dissertação, buscamos uma garimpagem em **sites** e **blogs** de memorialistas da ferrovia, de memorialistas da cidade de Juiz de Fora e grupos sobre ferrovias no **Facebook** para podermos fazer uma comparação entre as memórias divulgadas.

O portal da Sociedade de Pesquisa para Memória do Trem foi o primeiro **site** criado no Brasil dedicado às ferrovias, em operação desde 1º de dezembro de 1995. Essa Sociedade é uma entidade civil, de caráter cultural e instrutivo, sem fins lucrativos, fundada em 7 de novembro de 1992 na cidade do Rio de Janeiro. A Sociedade Memória do Trem é destinada à pesquisa da história das ferrovias e à guarda e divulgação de informações, além de produzir livros, vídeos e revistas. O material produzido por essa Sociedade é descritivo, com dados técnicos e históricos sobre locomotivas, linhas ferroviárias, estações e outros imóveis do setor ferroviário. A narrativa do material dessa entidade é semelhante à narrativa do Núcleo Histórico Ferroviário de Juiz de Fora.

O **blog** “O Trem Expresso” foi criado pelo ex-ferroviário Amarildo José Mayrink, com o objetivo de resgatar a história da ferrovia na Zona da Mata Mineira, em especial, da Companhia de Estrada de Ferro União Mineira e da Estrada de Ferro Leopoldina. Há no **blog** um grande acervo fotográfico buscando lembrar e preservar a memória das ferrovias, com fotos antigas e atuais. Mayrink fotografa pessoalmente as estações ou o que sobrou delas,

642 **Ibidem**, p. 51.

643 **Ibidem**, p. 26.

prédios ferroviários, casas de turma, pontes, pontilhões e antigos leitos que ainda preservam sinais de uma história. Essas fotos são acompanhadas de histórias e contos. A preocupação do **blog** é descrever como estão os remanescentes ferroviários e trazer dados históricos sobre eles.

O portal da Associação de Engenheiros Ferroviários (AENFER) publica notícias e também materiais relacionados à memória sobre a ferrovia. Nesse resgate sobre a história da ferrovia, encontramos textos de Manoel Monachesi sobre a ferrovia em Juiz de Fora. Conforme, apresentamos no capítulo 3, Monachesi fez narrativas em que apresentou discursos de conflitos na construção da ferrovia que não foram levados nem para o Núcleo Histórico Ferroviário e nem para o Museu Ferroviário de Juiz de Fora.

A Associação de Engenheiros Ferroviários tem sua origem com a Associação de Engenheiros da Estrada de Ferro Central do Brasil (AECB) que foi fundada em 19 de junho de 1937. Em março de 1992, juntou-se com as Associações de Engenheiros/Administração Geral da Rede Ferroviária Federal (AEAG) e a Associação de Engenheiros da Companhia Brasileira de Trens Urbanos (AECBTU), que deu origem a AENFER. A entidade busca a defesa da classe ferroviária, discute os destinos da ferrovia nacional e da preservação de sua memória.

O **site** Estações Ferroviárias do Brasil mostra as histórias das ferrovias, as fotografias e as histórias de cada estação ferroviária de todos os Estados brasileiros. O foco do **site** criado por Ralph Mennucci Giesbrecht são as estações ferroviárias, como podemos ler no seguinte trecho:

As estações ferroviárias tiveram um papel preponderante não somente no País, como em todo o mundo. Fundaram cidades, centralizaram a vida das povoações, serviram como agência de correios, trouxeram o progresso e foram em geral construídas com arquiteturas diferentes, desde as mais suntuosas até as mais simples. Até os anos 1950 eram em geral construções bonitas. Hoje, em sua grande maioria abandonadas, somente permanecem ativas aquelas que se transformaram em estações de trens metropolitanos, as que se estão no caminho dos poucos trens turísticos e as poucas que são utilizadas como central de recebimento de cargas pelas atuais concessionárias das ferrovias. O site é uma homenagem a todos esses prédios pequenos ou grandes que por pelo menos algum tempo tiveram seus momentos de glória. É também uma forma de se preservar pela fotografia e pelas narrativas a história de um meio de transporte que já foi quase monopolístico e que até hoje causa tanta alegria às pessoas que ainda se lembram do tempo dos trens que não voltam mais⁶⁴⁴.

644 GIESBRECHT, R. M. **Estações Ferroviárias do Brasil**. Disponível em: <<http://www.estacoesferroviarias.com.br/>>. Acesso em: 10/06/2020.

As frações e os restos do passado encontrados nesses **sites** e **blogs** ajudam na criação de novos significados no presente para os bens ferroviários e encontra-se fortemente arraigada em narrativas memorialísticas que podem ser compreendidas pela busca de laços identitários. Essas memórias e as formas de abordá-las não se encontram tão distantes das narrativas construídas pelo Museu Ferroviário de Juiz de Fora.

Temos os **blogs** de memorialistas da cidade de Juiz de Fora, que também trazem a memória e fotos antigas da ferrovia na cidade. O **blog** e a página no **Facebook** “Maria do Resguardo” foram criadas para postagens de fotos antigas em torno do tema “fotografias antigas de Juiz de Fora”. Rafaella Rabello que estudou sobre o surgimento e as características desses empreendimentos virtuais, considera que eles buscam e criam um laço comum: “o da ressignificação espacial da memória da cidade, suas ruas, suas instituições e seus lugares”. Tal como a Juiz de Fora construída na memória de Pedro Nava, também a cidade representada nas redes sociais é uma “cidade imaginária e imaginada”, que através de restos e fragmentos de memórias se ancora em um passado glorioso. As imagens de antes oferecem a compreensão do agora, novos significados ao presente e novos sentidos para o espaço. “A memória visual da cidade é atizada pelas fotografias apresentadas no ambiente virtual, permitindo a reprodução e o compartilhamento de imagens”⁶⁴⁵.

Nesse **blog** encontra-se muitas fotos antigas sobre a ferrovia em Juiz de Fora. Essas fotografias são lidas e ressignificadas dentro do saudosismo, do ideal de um passado maravilhoso se integrando com o cenário nostálgico da cidade. Sobre a narrativa do **blog** e da página no **Facebook**, Rabello afirma o seguinte:

A seleção de publicações feita por Marcelo Lemos privilegia alguns aspectos que evidenciam uma cidade de passado glorioso e ingênuo: diurna, organizada, repleta de construções burguesas, com intenso privilégio de registros do Centro, diversas obras públicas demonstrando desenvolvimento e progresso, sem mendigos, boêmios ou cenas explícitas do caos da vida urbana. Há uma ideia de equilíbrio nos ambientes registrados⁶⁴⁶.

O **blog** Mauricio Resgatando o Passado, foi criado por Maurício Lima Corrêa, marceneiro aposentado que em 11 de maio de 1998 iniciou um acervo fotográfico que é compartilhado na **web**. O **blog** tem a estimativa de mais de 9.000 fotos antigas sobre a cidade de Juiz de Fora que já foram postadas. Em 08 de Março de 2019, na Câmara Municipal de Juiz de Fora, Maurício recebeu a Moção de Aplauso pelo Resgate Histórico Fotográfico.

645 RABELLO, R. P. **Op. Cit.**, p. 40.

646 **Ibidem**, p. 116.

A cidade construída no **blog** é de um passado confortável, de um encontro com as origens e o cenário grandioso de Juiz de Fora com as residências de industriais, dos barões de café que desperta o saudosismo do visitante na página. A narrativa com fotos antigas e pequenos textos sobre o passado glorioso e luxuoso da cidade forma um imaginário social sem conflitos e sem graves problemas. Muitas vezes até o problema é romantizado.

Sylvio Bazote tem um **blog** e um canal no **You Tube** que mostra e compartilha textos, informações e reflexões sobre a história de Minas Gerais, de Juiz de Fora e da ferrovia. Bazote é psicólogo e historiador. Ele procura reavivar momentos por meio de fotos e vídeos para a história da cidade, afirmando o compromisso de um trabalho sério, respaldado por arquivos. As narrativas do **blog** e do canal sobre a cidade e a ferrovia são memorialísticas, saudosistas e sem análise críticas sobre o processo histórico.

As narrativas que encontramos nos **blogs**, nos **sites**, nas páginas do **Facebook** e nos vídeos do **You Tube** fazem parte da “memória coletiva”, ajudam a construí-la e apresentam consonância com a narrativa e a memória construída no Museu Ferroviário de Juiz de Fora.

As redes sociais se tornaram nas últimas duas décadas uma ferramenta importante para compartilhar memórias, numa sociedade que cada vez mais se encontra inserida no meio digital. Temos uma infinidade de grupos no **Facebook** que são direcionados para falar exclusivamente de ferrovias e ferroviários. Rafaella Rabello aponta que

O **Facebook** abriga diversos tipos de memória presentes nos cotidianos de todas as partes do mundo e, mesmo que apagado, o conteúdo já terá sido visualizado por outros. Esta rede social proporciona que as pessoas possam olhar para o passado com generosidade através, por exemplo, de compartilhamentos de fotos entre amigos de infância, colegas do colégio, etc; fornecendo ferramentas que reforçam essa característica tão humana⁶⁴⁷.

A partir de 2012 e 2013 surgem vários grupos no **Facebook** sobre os assuntos com temáticas relacionadas a ferrovias no Brasil. Nesta pesquisa, traremos cinco grupos que foram escolhidos por possuírem um grande número de pessoas que conhecem o Museu Ferroviário de Juiz de Fora. Outro ponto importante para a escolha foi a questão de que os temas postados, lembrados e discutidos são relacionados com assuntos que são tratados também pelo MFJF, como a memória sobre as estações, os trechos de ferrovias, a vida dos ferroviários da Estrada de Ferro Leopoldina, da Estrada de Ferro Central do Brasil, da Rede Ferroviária Federal, etc.

Criado em 2013 por Leonardo Ventura, o grupo “Ferrovia Minha Paixão” é seguido por pessoas tanto do território nacional quanto internacional. Segundo descrição do administrador, o grupo “tornou-se um dos principais pontos de encontro virtuais entre aficionados por ferrovia do mundo todo!”. Nas publicações, os mais variados temas relacionados à ferrovias são discutidos e milhares de fotos e vídeos, atuais e históricos são postados pelos membros⁶⁴⁸.

O grupo “RFFSA - Rede Ferroviária Federal” foi criado em 21 de outubro de 2012 para lembrar sobre a extinta empresa estatal. Possui membros do país inteiro. É aberto para pessoas que se interessam por ferrovias, especialmente sobre a RFFSA⁶⁴⁹. Já o grupo “Estrada de Ferro Leopoldina E. F. L.” foi criado em 27 de junho de 2012. Para os moderadores, o “objetivo nessa comunidade não é a quantidade de membros e sim a qualidade de informações. Não adianta querer fazer parte se não tem perfil para ela. Essa Comunidade é de uso exclusivo para assuntos relacionados a Estrada de Ferro Leopoldina”⁶⁵⁰.

O grupo “Trens & Ferrovias” foi criado em 13 de março de 2013. Nos objetivos dele, está escrito o seguinte: “Esse grupo visa resgatar um pouco da história dos trens, ferrovias, estações do Brasil e do mundo. (...) enfim trazer a historicidade daquilo que se fora no passado um transporte revolucionário através das estradas de ferro, a nostalgia e o presente de hoje e também ‘ferromodelismo’”. São postados pelos membros inúmeras fotos, vídeos, relatos de acontecimentos e “contos de ferroviários”⁶⁵¹. Esses quatro grupos são exclusivamente virtuais, foram criados na rede social e fazem a interação virtualmente.

O grupo no **Facebook** da ONG Amigos do Trem foi criado em 9 de março de 2013. Os objetivos da interação na rede social é ampliar a “Discussão, a Revitalização Ferroviária no Transporte de Passageiros, Cargas e sua importância para a toda população”⁶⁵². A associação que possui a sede física em Juiz de Fora, conforme foi relatado no final do capítulo 2, é um movimento de pessoas que se propõem a alertar a população e o poder público sobre a importância que uma ferrovia pode ter para os municípios. Possui o perfil de buscar a revitalização do transporte ferroviário de pessoas, inclusive através do turismo. O discurso da

648 FERROVIA MINHA PAIXÃO. Grupo no **Facebook**. Disponível em: <<https://www.facebook.com/groups/FerroviaMinhaPaixao/>>. Acesso em: 28/04/2020.

649 RFFSA - REDE FERROVIÁRIA FEDERAL. Grupo no **Facebook**. Disponível em: <<https://www.facebook.com/groups/465022116875382/>>. Acesso em: 12/05/2020.

650 ESTRADA DE FERRO LEOOLDINA - E.F.L. Grupo no **Facebook**. Disponível em: <<https://www.facebook.com/groups/471996486163778/about/>>. Acesso em: 06/05/2020.

651 TRENS & FERROVIAS. Grupo no **Facebook**. Disponível em: <<https://www.facebook.com/groups/168286563320711/>>. Acesso em: 28/04/2020.

652 ONG AMIGOS DO TREM. Grupo no **Facebook**. Disponível em: <<https://www.facebook.com/groups/ongamigosdotrem/>>. Acesso em: 12/05/2020.

ONG é que esta revitalização é “capaz de gerar novos empregos e, em consequência, diminuir o índice de desemprego, uma linha férrea em atividade pode significar a retomada do desenvolvimento e trazer indústrias para as cidades, gerando progresso”⁶⁵³.

Nos grupos sobre ferrovias da rede social **Facebook** são compartilhadas diversas mensagens e imagens, desde fotografias de acervos pessoais, montagens, GIFS, fotos e vídeos encontrados na internet, que tem como conexão a temática da ferrovia. Há uma imensa interatividade nos grupos. Seguido de cada mensagem postada ou de um vídeo, ou de uma imagem compartilhada, há vários comentários em texto, com **links** e respostas com outras imagens, que são compartilhadas ou “curtidas”.

A seguir vamos mostrar uma postagem do dia 2 de junho de 2020, no grupo “Ferrovia Minha Paixão”. A legenda da foto é: “Estação de trem na cidade de Araraquara”.

Figura 67 - Postagem sobre uma estação de trem.



Fonte: Grupo no **Facebook** “Ferrovia Minha Paixão”.

Veja alguns dos comentários que foram feitos sobre a postagem:

“Lindo à estação igual a do meu dois corrego interior de São Paulo adorei ver esta paisagem com esta notícia linda trabalhei na empresa Fepaza do governo federal tirapina a Bauru manutenção de via férria era bom gostoso eu amava que saudade que dá.”

“E dizem que não haviam passageiros, me engana que eu gosto.”⁶⁵⁴

653 **Ibidem.**

654 FERROVIA MINHA PAIXÃO. Grupo no **Facebook**. Disponível em: <https://www.facebook.com/groups/FerroviaMinhaPaixao/>. Acesso em: 02/06/2020.

Entre as manifestações da memória coletiva que acontecem nas redes sociais virtuais, estão as vinculadas a uma memória afetiva e do sensível e de pertencimento; e tons de crítica como se observa no segundo comentário. Os grupos se transformam num espaço onde os membros podem colocar suas lembranças seja em alguma postagem ou nos comentários. A lembrança de um(a) filho(a) de um ex-ferroviário vira um relato que gera várias reações na rede social. Isso gera identificações, no qual, várias pessoas começam também a relatar memórias similares.

Na compreensão de Halbwachs, a lembrança é resultado de um processo coletivo, estando inserida em um contexto social específico. As lembranças permanecem coletivas e são lembradas por outros, ainda que se trate de eventos em que somente o sujeito se encontre envolvido. Considerando que a construção da memória se dá mediante o convívio social que os indivíduos estabelecem com outras pessoas ou grupos sociais, a lembrança individual é então baseada nas lembranças dos grupos nos quais esses indivíduos se encontram inseridos. Isso acontece porque o indivíduo está sempre inserido em um grupo social⁶⁵⁵.

Ainda que apenas um indivíduo tenha a percepção de ter vivenciado certos acontecimentos nos quais somente ele presenciou, mesmo assim as lembranças acerca desses acontecimentos continuam sendo coletivas, podendo ainda ser evocadas por outros que não necessariamente presenciaram tais acontecimentos, visto que para “(...) confirmar ou recordar uma lembrança, as testemunhas, no sentido comum do termo, isto é, indivíduos presentes sob uma forma material e sensível, não são necessárias”⁶⁵⁶.

No entanto, é preciso assinalar que para recordar um fato passado, não é necessário apenas que ele seja evocado por outros para que o indivíduo lembre-se dele. É preciso que o sujeito traga consigo algum “resquício” da rememoração para que os conjuntos de testemunhos exteriores se constituam em lembranças. No processo de rememoração, é importante que a memória individual esteja em consonância com a memória de outros membros do grupo social⁶⁵⁷.

Há uma constância de críticas relacionadas ao abandono e precarização da ferrovia no Brasil. Nas redes sociais as denúncias se transformam em uma busca para a ação coletiva em prol da proteção e preservação dos bens patrimoniais. As denúncias sobre o fim e/ou a precariedade das ferrovias acontecem de diversas formas, com relatos, com a postagem de alguma reportagem ou com fotografias. Muitas vezes, só a postagem de uma imagem, sem o

655 HALBWACHS, M. **Op. Cit.**, p. 26.

656 **Ibidem**, p. 27.

657 **Ibidem**, p. 34.

acompanhamento de legenda, já consegue uma grande quantidade de comentários de apoio àquela crítica cotidiana virtual e visual.

Veja uma postagem feita no dia 2 de junho de 2020 no grupo “Ferrovia Minha Paixão”. Na legenda está: “E. F. Sorocabana - Armazém da estação de Chavantes. Nas décadas de 30 e 40, esse armazém guardava toneladas de algodão para processamento. Atualmente está abandonado.”

Figura 68 - Postagem sobre um armazém abandonado.



Fonte: Grupo no **Facebook** “Ferrovia Minha Paixão”.

Observe as reações das pessoas nos comentários:

“Essa é a triste realidade de várias estações.”

“Ferrovia é patrimônio público abandonado.”

“Os daqui o descaso foi tanto, que até puseram fogo !!!”

“É meu amigo infelizmente as coisas boas vão acabando.”⁶⁵⁸

Veja outra postagem agora no grupo “Trens & Ferrovias” realizada no dia 1º de junho de 2020. Na legenda está o seguinte: “Estação Ernestina - Parada Geral / Carangola-MG.”

Figura 69 - Postagem sobre uma estação abandonada.



Fonte: Grupo no **Facebook** “Trens & Ferrovias”.

O interessante é que os comentários mostram indignação, tristeza, sentimento de impotência, mas, ninguém leu esses vestígios como um testemunho da história da ferrovia, da sociedade. Leia os comentários da postagem:

“Triste e lamentável.”

“Uma pena.”

“É TRISTE ASSISTIRMOS A ISSO TUDO E NADA PODE SER FEITO.”

“Absurdo, a nossa história jogada na lixeira. E o Patrimônio Histórico Nacional e Tombamento Histórico, ainda existem?”

“Várias vezes eu vi essa foto, pior que todas as vezes que olho o meu sentimento é o mesmo tristeza. ! Quantas coisas poderia ser feito aí.”⁶⁵⁹

Quando uma imagem mostra a vegetação sobre a linha férrea, ou na estação ou em outro edifício ferroviário, esta é lida como uma denúncia bastante potente para o convencimento sobre o abandono, além de reforçar este sentimento. Gómez no artigo **A indignação ferroviária: Envelhecimento e trabalho em Pelotas/RS**, analisando as postagens do grupo no **Facebook**, chamado “Ferroviários da SR-6 - Fotos”, argumenta que o crescimento de plantas nas linhas férreas é interpretado como “absurdo” e “barbaridade”, como um impedimento para a circulação de trens. A natureza nesse contexto é lida como a morte da ferrovia para os ferroviários. Os metais e a construção humana representa “a vida”

659 TRENDS & FERROVIAS. Grupo no **Facebook**. Disponível em: <https://www.facebook.com/groups/168286563320711/>. Acesso em: 02/06/2020.

desta “comunidade ocupacional”⁶⁶⁰. É interessante que o termo “absurdo” apareceu em comentários de postagens totalmente distintas, em grupos e lugares diferentes. Percebe-se aí que o sentimento de indignação é similar.

Existe uma imensa demanda nos grupos no **Facebook** para que esses remanescentes se tornem patrimônio reconhecido pelo Estado. No quarto comentário da Figura 69 vemos esse questionamento. Entretanto, como fazer o tombamento e ter o reconhecimento e a preservação por parte do poder público de todos os bens ferroviários que são lembrados pelos indivíduos?

Primeiramente, é impossível fazer isso. Segundo, se por alguma hipótese isso acontecesse, sempre iria existir mais demanda para o patrimônio. A resposta para esse turbilhão de desejos e vontades para que os remanescentes sejam patrimonializados encontramos no argumento de Nora.

Para o historiador, quanto menos a memória é incorporada automaticamente pelas próprias exigências da vida social, mas se tem necessidade de suportes exteriores e de referências tangíveis. Isso explica para o autor a obsessão contemporânea pelo arquivo e pelo patrimônio⁶⁶¹.

Uma vez que essa memória não é mais uma prática social, ela vem do exterior e nós só podemos interiorizar essa memória como uma obrigação individual, cada vez mais é crescente a demanda para que o bem ferroviário abandonado e/ou com outros usos sejam reconhecidos pelo poder público como patrimônio cultural. O resultado é a constituição gigantesca do estoque material daquilo que é impossível lembrar, o aumento da convulsão do que é considerado patrimônio cultural e que deve ser tutelado pelo Estado para sua proteção, com uma ampliação sem precedentes e sem limites, e portanto, problemática do conceito de patrimônio⁶⁶².

De certa forma, com o fenômeno da internet e das redes sociais, os grupos de **Facebook** se tornaram uma espécie de arquivos, embora essa não seja a intenção dos grupos. Neste acervo virtual, também notamos que há enquadramentos da memória. Existem os administradores que monitoram o grupo, para que não haja postagens ofensivas ou com outros assuntos que não são relacionados com ferrovias. Este enquadramento é feito pelos administradores e pelos membros.

Gómez chama a atenção para esse fenômeno dos grupos. Estas ações nos revelam mais

660 GÓMEZ, G. S. R. A indignação ferroviária: Envelhecimento e trabalho em Pelotas/RS. **Iuminuras**, Porto Alegre, v. 20, n. 49, maio, 2019. p. 93-94.

661 NORA, P. **Op. Cit.**, p. 12-13.

662 **Ibidem**, p. 14.

uma forma de “manutenções da memória coletiva”. Elas apresentam algumas características peculiares, diferentes de outras informações que circulam na internet. A primeira delas é que ferroviários e familiares, ferroviaristas e simpatizantes, por meio das redes sociais, estão realizando uma prática de reconstrução. “Essa restituição é, ao mesmo tempo, endógena e pública, com temporalidades e formas de operação próprias do Facebook”. A segunda é a constante renovação e a periodicidade diária das postagens. Esses fatores “produzem uma relação ímpar com a memória coletiva”. Este uso das imagens permite que todos os membros, todos os dias tenham a possibilidade de relembrar, discutir e/ou denunciar alguns assuntos relacionados à ferrovia. Gómez considera que estes grupos apresentam “uma rítmica singular da manifestação” da memória coletiva. A terceira característica é a efemeridade do registro. Os dados não estão ali para serem acervados para as futuras gerações⁶⁶³.

As ações dos grupos pesquisados nesta dissertação também apresentam essas características. Já as ações do Museu Ferroviário de Juiz de Fora apresentam as seguintes características: Elas também apresentam uma prática reconstrutiva, porém, tem caráter institucional, patrimonial e educativo. As postagens no perfil do MFJF são feitas pelos funcionários do próprio, enquanto que nos grupos de ferroviários as postagens são tanto dos administradores quanto dos membros. Já que os membros podem postar quantas vezes quiserem nos grupos, o volume de postagens diárias e as constantes renovações são grandes. Na página do Museu o número de postagens é bem menor e com uma periodicidade maior de não-postagem. Enquanto que nos grupos sobre ferrovias os dados postados não possuem o objetivo de serem arquivados, no Museu as memórias e as informações fazem parte de um acervo.

Sobre os motivos de os indivíduos fazerem parte tanto dos grupos sobre ferrovias quanto do Museu no **Facebook** são os mesmos: ter acesso à memória da ferrovia, debater, compartilhar, aprender. Jean Segata em sua pesquisa na rede social **Orkut**, observou que

(...) havia nele dinâmicas que mobilizavam a formação de grupos de antigos amigos, a partir da inscrição em comunidades que em razão de eventos ou lugares dos quais se havia separado, por tempo ou distância física. Aparecia aí a velha escola, o bairro ou a rua da infância, a banda preferida, etc. Ao invés de sair do local e ganhar o mundo, havia um investimento em “voltar” e o tipo de dinâmica de se inscrever nesses espaços e se adicionar a amigos, produzia um feixe de relações bastante circunscrito que punha em questão a ideia de rede global⁶⁶⁴.

663 GÓMEZ, G. S. R. **Op. Cit.**, p. 94-95.

664 SEGATA, J. Dos cibernautas às redes. In: SEGATA J.; RIFIOTIS, T. (orgs.). **Políticas etnográficas no**

A memória sobre a ferrovia e ferroviários é o que mobiliza a adesão das pessoas. Criam-se nesses espaços virtuais novas relações, novas conexões, novos pertencimentos. A ideia de rede na **web**, para a comunidade ferroviária é mais uma opção para a construção da rede de interessados na preservação e manutenção da memória, que já existia mesmo antes das redes sociais. Já existiam os vínculos sobre a memória ferroviária entre amigos e familiares, associações, em que se falavam das relações de saudade, afeto, moradia, trabalho, etc. O que as redes sociais fizeram foram aumentar o alcance das reverberações dessa memória.

Nos grupos sobre ferrovias no **Facebook** se tem mais liberdade de postar e tecer comentários do que na página do MFJF. Há memórias conflitantes que aparecem nos comentários, mas uma análise crítica é ausente. O texto de Michael Pollak, **Memória, Esquecimento, Silêncio**, questiona e avança a análise sobre a memória social, conforme colocada por Maurice Halbwachs. Pollak afirma que dentro de cada sociedade há uma disputa entre memórias antagônicas. Isso reflete as contradições sociais existentes em cada sociedade, fato que teria sido negligenciado por Halbwachs nas suas análises sobre a memória, como o fato de que a “memória coletiva”, em especial a memória nacional, é também uma luta, uma imposição, uma forma de dominação e de violência simbólica. Halbwachs, na visão de Pollak, ignora o caráter destruidor, uniformizador e opressor da “memória coletiva”, e além disso, ignora também a importância das memórias denominadas por Pollak de “subterrâneas”⁶⁶⁵.

Para Pollak as “memórias subterrâneas” são as memórias dos excluídos, dos marginalizados e das minorias. O autor ressalta a existência de muitas memórias subterrâneas opostas à memória oficial. Essas memórias são vozes dissonantes, vozes fragmentadas, vozes silenciadas, que em momentos de crise da história oficial, entram em disputa de maneira mais clara e pública com as normas, narrativas e discursos estabelecidos, desconstruindo versões oficiais, combatendo opressões e imposições da memória oficial⁶⁶⁶.

Mas as narrativas de memória subterrânea, embora existam, estão contidas e não ultrapassam as fronteiras dos pequenos círculos. Essa memória transita entre as gerações com muita cautela, com muito zelo. Nestas memórias também há controle e imposição. Outra colocação pertinente de Pollak diz respeito ao papel do silêncio na dinâmica e na luta pela memória. O silêncio das memórias reprimidas não significa esquecimento, mas sim

campo da cibercultura. Brasília: ABA Publicações, 2016. p. 99.

665 POLLAK, M. Memória, Esquecimento, Silêncio. In: **Estudos Históricos**, Rio de Janeiro, vol. 2, n. 3, 1989. p. 3-4.

666 **Ibidem**, p. 4.

resistência que a sociedade civil opõe aos discursos oficiais. As disputas entre “memória subterrânea” e “memória oficial”, não se referem única e exclusivamente à oposição entre grupos e Estado, mas também entre grupos minoritários e sociedade majoritária. Pollak afirma que “a fronteira entre o dizível e o indizível, o confessável e o inconfessável” é o que separa uma “memória coletiva subterrânea” da sociedade dominada de uma “memória coletiva organizada”, seja ela do Estado ou da sociedade majoritária⁶⁶⁷. Nos grupos de ferroviários no **Facebook** existe um controle das narrativas pela parcela majoritária de membros.

Existem questionamentos que são recentes até na historiografia da ferrovia no âmbito nacional. Tem se despertado nos últimos anos diferentes perspectivas sobre a memória da ferrovia, tocando em temas que estão ausentes na reflexão desta memória como a questão referente de que para a efetivação da ferrovia, vários problemas foram enfrentados e estes, na sua maioria, são ocultados pela história oficial: as relações de trabalho no setor ferroviário que foram pautadas pelo paternalismo, uma forma de tolher o crescimento dos movimentos operários, as greves, as reivindicações por melhores condições de serviços, a questão de que indivíduos da elite e seus filhos que ocupavam os principais cargos, a subserviência do Estado na relação pública/privada, a insalubridade, as relações de exploração e dominação.

Há silêncios sobre questões não abordadas na memória coletiva majoritária, mas permanece nas memórias subterrâneas. Mesmo em conversas informais com ex-ferroviários, nota-se que o próprio indivíduo se controla e se polícia ao relatar algumas memórias. Os ex-ferroviários evitam falar sobre alguns assuntos, porque os incomodam, ou machucam ou precisam preservar a coesão do grupo. Como trazer essas memórias à luz? Como torná-las visíveis na memória visível? Como avaliá-las? É analisar os fragmentos que escapam em algumas falas. É debater sobre o que se mostra visível nesta memória que se refugia no silêncio. Nesses quesitos estão a insalubridade do trabalho nas oficinas ferroviárias, a exaustiva jornada de trabalho, crianças e adolescentes que trabalhavam como aprendizes, memórias das mulheres que trabalharam na ferrovia, memórias sobre vivências, mobilidades e sociabilidades em locais ferroviários e em suas áreas de influência.

Para tocar em alguns assuntos, em que a próprio sujeito quer esquecer é um desafio. Primeiro, tem a escassez de documentos e segundo, a dificuldade em trazer à luz algumas memórias. Lidia Possas na sua pesquisa relatou que muitas ex-ferroviárias já morreram e, entre as vivas, há quem prefira esquecer o passado, “(...) Muitas dessas mulheres se sentiam

667 **Ibidem**, p. 8.

peessoas fora do lugar, em razão das inúmeras exclusões que sofreram”⁶⁶⁸.

Nesses quesitos, há também conflitos entre a atuação em caráter acadêmico (mais preocupado com a história) e a atuação no meio do espaço museal (mais interessado na construção da memória, na conexão íntima com o grupo que está ligado a essa memória). No desenvolvimento da Semana Nacional de Museus de 2019, no MFJF, houve momentos de tensões no que a pesquisa estava interessada em saber dos ferroviários, discutir e refletir, e a gestão do Museu. É colocado limites. Permite-se alguns passos rumo ao avanço da reflexão, mas não tanto assim. Foi possível perceber que há temas em que não se inicia nem um desenvolvimento, como a convivência dos ferroviários com as pessoas que moravam e/ou circulavam na antiga Avenida Raul Soares, que era uma rua que dava acesso à estação da Leopoldina.

A formação inicial do aglomerado residencial da antiga Avenida Raul Soares, na década de 1910, era um pequeno núcleo com três casas entre a Estação da Leopoldina e o rio Paraibuna (Figura 70). Com o passar do tempo o número de construções aumentou no local. Surgiram barracos, casas de aluguel de quarto, dormitórios, cortiços e prostíbulos. Esse pequeno conjunto era “mal visto” pela sociedade e foi alvo de ações policiais. Angélica Costa encontrou documentos que demonstram que por algumas vezes os estabelecimentos denominados dormitórios tiveram o funcionamento suspenso por “representação do Senhor Delegado de Costume, Menores e Assistência Social”. O Decreto do Executivo 00591, de 1964, suspendeu o funcionamento do “Dormitório Central”, e o Decreto do Executivo 00821, de 1968, suspendeu o funcionamento do “Dormitório Leopoldina” e “Dormitório Brasil”⁶⁶⁹. É interessante perceber que o nome dos estabelecimentos fazem referência às estações ferroviárias.

A área desse núcleo de edificações foi decretada como local de utilidade pública em 1962 para permitir a conclusão das obras de retificação do rio Paraibuna. Posteriormente, os terrenos foram desapropriados pela Prefeitura de Juiz de Fora e parte dessa área foi usada para a implantação da Avenida Brasil⁶⁷⁰. Portanto, era uma área de influência da ferrovia e não é lembrada na memória do Museu Ferroviário de Juiz de Fora. É uma região que perdeu totalmente a referência da sua utilização em relação ao passado com a ferrovia e quando se fala em termos de memória no entorno das estações, apenas a Praça da Estação é mencionada.

668 FAPESP. As Marias da fumaça. **Revista Pesquisa FAPESP**. Ed. 72. fev. 2002. (versão digital). Disponível em: <<https://revistapesquisa.fapesp.br/2002/02/01/as-marias-da-fumaca/>>. Acesso em: 13/04/2020.

669 COSTA, A. M. **Op. Cit.**, p. 93.

670 **Ibidem**, p. 94.

A seguir vamos apresentar a transformação pela qual passou a Avenida Raul Soares:

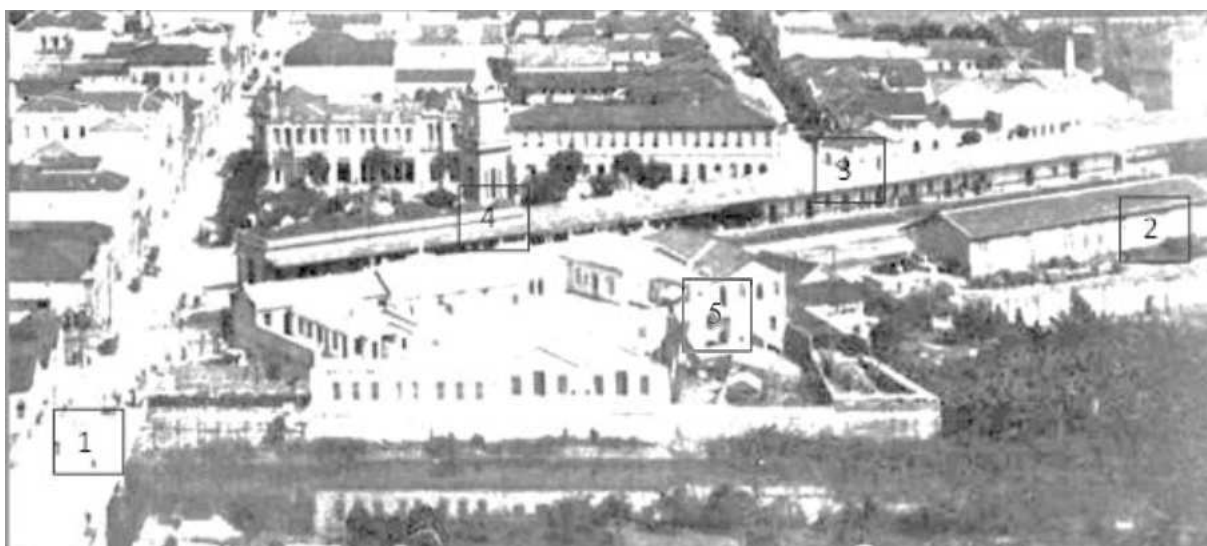
Figura 70 - Núcleo inicial da futura Avenida Raul Soares.



Fonte: www.mariadoresguardo.com.br. Acesso em: 12/05/2020.

Na figura 70, no nº1 observa-se as três casas que formavam o pequeno aglomerado, no nº 2 vê-se a estação da Estrada de Ferro Central do Brasil e no nº 3 a primeira edificação, em madeira, da estação da Leopoldina.

Figura 71 - Núcleo da Avenida Raul Soares em 1925.



Fonte: www.mariadoresguardo.com.br. Acesso em: 12/05/2020.

Na figura 71 pode observar no nº1 a ponte sobre o rio Paraibuna na Rua Halfeld. Percebe-se nesta foto com relação à foto da figura 70 que o traçado do rio já está reto. À direita, no nº2 vê-se a estação da Leopoldina, ainda com a edificação em madeira. Nos

números 3 e 4 estão localizadas as estações da Estrada de Ferro Central do Brasil e no nº5 está o núcleo de casas da Avenida Raul Soares.

Figura 72 - Núcleo da Avenida Raul Soares em 1960.



Fonte: www.mariadoresguardo.com.br. Acesso em: 12/05/2020.

Na figura 72 observa-se o conjunto de casas sob um novo ângulo de vista, que está referenciado na foto com o nº3. No centro da foto, no nº1 observa-se o campo da Leopoldina, no nº2 vê-se a ponte Arthur Bernardes no prolongamento da Rua Halfeld, no nº4 está a Avenida Raul Soares, no nº 5 está a estação da Estrada de Ferro Central do Brasil e no nº6 vê-se a estação da Leopoldina.

Figura 73 - Região que era ocupada pelo núcleo da Avenida Raul Soares, na década de 1980.



Fonte: www.mariadoresguardo.com.br. Acesso em: 12/05/2020.

Na figura 73 nota-se uma radical transformação da área. Onde se localizava o núcleo de casas, nesta foto vê-se no nº1 a Avenida Brasil e no nº2 o prédio comercial de dois

pavimentos construído. No centro da foto, no nº3 observa-se a estação da Estrada de Ferro Central do Brasil e no nº4 a estação da Leopoldina. Nessa época as estações estavam sob controle da Rede Ferroviária Federal. Note que na frente na estação da Leopoldina já se tem uma nova paisagem com plantas e árvores, bem diferente da antiga área de serviços com os trens.

O desenvolvimento do decorrer do tempo fez com que a antiga Avenida Raul Soares fosse descaracterizada totalmente, a ponto de não ter nenhuma marca física que lembre a existência do uso ferroviário. A FUNALFA e o Museu Ferroviário de Juiz de Fora não fazem nenhum trabalho de resgate da memória desse local e muito menos qualquer análise sobre as intervenções, os impactos e as transformações que a região sofreu.

Segundo Costa, a Avenida Raul Soares era o principal acesso para a estação da Leopoldina e o seu pátio de manobras. As intervenções nessa região fizeram com que a avenida fosse totalmente descaracterizada, deixou de ter a função de acesso à estação e tornou-se apenas uma via com um ponto de ônibus. No local onde localizava o conjunto de casas, uma parte virou a Avenida Brasil e na outra foi construído um edifício comercial⁶⁷¹. Não existe no lugar nenhuma placa com informação sobre o uso da rua no passado, de que era acesso para a estação ferroviária. Esse esquecimento oficial sobre a memória do lugar é intencional, porque ela apresenta uma face da sociabilidade que existia que era e ainda é “mal vista” pela sociedade.

Os momentos de tensão acerca de relembrar a antiga Avenida Raul Soares podem ser explicados pela questão de que a memória e a história são diferentes no que diz respeito ao alvo e função social. Pierre Nora afirma que a memória emerge de um grupo e em nome dele é defendida, ou seja, a memória pertence ao grupo e à sua identidade. Como afirmaram Halbwachs e Pollak, a função da memória é reforçar a identidade de determinado grupo, em oposição aos que dele não fazem parte. Já a história “pertence a todos e a ninguém”. Como discurso científico que se pretende universal, a história supõe ser de todos e para todos e ao mesmo tempo não pertence a ninguém, pois é alheia à função identitária, não está a serviço e nem em função de um grupo⁶⁷².

Como esta pesquisa e o envolvimento na Semana Nacional de Museus teve o objetivo de servir de base para uma dissertação, temos um certo distanciamento com as nuances da memória que é construída no Museu Ferroviário. A história é “(...) a reconstrução sempre

671 **Ibidem**, p. 134.

672 NORA, P. **Op. Cit.**, p. 9.

problemática e incompleta do que não existe mais”, uma vez que substitui o passado por uma representação, a de um passado ausente, a de um passado como dimensão pretérita. Como conhecimento que se pretende científico, como uma “(...) operação intelectual e laicizante, (que) demanda análise e discurso crítico” supõe distanciamento afetivo e reforça a dissolução da identidade antes estabelecida entre passado e presente, onde tudo deve ser analisado sob a lente da razão⁶⁷³.

Conforme foi dito anteriormente é preciso analisar os fragmentos para o resgate de uma memória. As fotos revelam uma memória subterrânea, que quer ser esquecida pela memória oficial do Museu Ferroviário de Juiz de Fora. Mas, se pode ter uma pequena noção de como era vista pela sociedade juiz-forana o ambiente vivido nesse local como é traduzido por Pedro Nava, “(...) a escuridão noturna e a solidão favorecia a pouca vergonha. Esta era mais desoladora ainda nas vizinhanças da linha férrea”⁶⁷⁴.

A “memória coletiva” não é uma coisa, como substância, como automaticamente produzida pela sociedade da qual diz respeito, e sim, como algo que é construído intencionalmente. Nesse momento tivemos a intenção de trazer a memória sobre a antiga Avenida Raul Soares. A construção da memória do Museu Ferroviário de Juiz de Fora tem a intenção de não trazê-la para a narrativa, pois essa lembrança ainda é um tabu. Conforme a definição de Halbwachs, a “memória coletiva” fundamenta e reforça o sentimento de pertencimento e as fronteiras socioculturais, ou seja, define ao mesmo tempo o que é comum a um grupo e demarca aquilo que o distingue dos outros. No entanto, Pollak coloca que esta análise de Halbwachs se torna problemática na medida em que dá ênfase à duração, à continuidade e à estabilidade⁶⁷⁵. A memória construída sem conflitos pelo MFJF, não é estável, vide o caso das locomotivas que foram restauradas na oficina da RFFSA em Bicas.

Pollak coloca em seu texto **Memória, Esquecimento, Silêncio** que é nos momentos de crise de poder que o caráter problemático da “memória coletiva” se revela, pois são nessas ocasiões que as memórias entram em disputa aberta sob condições mais igualitárias de luta. Na dinâmica da disputa da memória oficial com outras memórias Pollak observa que quando se rompe o tabu que impede a aparição em público das memórias oprimidas, uma série de reivindicações a esse respeito participam dessa disputa pela memória⁶⁷⁶.

Francisco Régis Ramos sobre a questão de como o museu deve tratar a sua memória

673 **Ibidem**, p. 9.

674 NAVA, P. **Op. Cit.**, p. 21.

675 POLLAK, M. Memória, Esquecimento, Silêncio. In: **Estudos Históricos**, Rio de Janeiro, vol. 2, n. 3, 1989, p. 3.

676 **Ibidem**, p. 5.

afirma o seguinte: “Tratar a cultura em sua constituição conflituosa, dialogar com o passado, não para sentir saudade ou tentar salvá-lo do esquecimento, mas para interpretá-lo como fonte de conhecimento a respeito das nossas idas e vindas nos mapas das temporalidades”⁶⁷⁷.

Ainda persiste na memória do Museu Ferroviário de Juiz de Fora a ideia de homenagem aos ferroviários não tocando em temas conflituosos. É selecionada apenas a memória de momentos gloriosos, bem-vistos pela sociedade, que não geram algum desconforto ou controvérsia. O MFJF tem o desafio de dialogar com o passado para mostrar a condição conflituosa que existe na construção da ferrovia, no seu funcionamento ao longo da história, com processos diversos de modos de viver, de olhar, de sentir, de pertencer.

Todorov usa os conceitos de “memória exemplar” e “memória literal” para tratar dos elementos de distinção entre a recuperação do passado e a sua subsequente utilização, defendendo o uso da “memória exemplar” (memória historiográfica) que deve ser transformada em critérios racionais que permitem o diálogo, estabelecendo comparações entre o passado e o presente. Todorov busca distinguir o bom uso do mau uso do passado. O mau uso seria aquele no qual o presente ficaria refém do passado; e o bom uso permitiria lidar com o passado para tirar lições para o presente. Para o autor, a memória deve ser utilizada pensando no critério da justiça⁶⁷⁸.

Todorov, na sua obra **Los abusos de la memoria**, consegue perceber que não há o fim da memória como é dita por Nora, mas sim uma pluralidade de memória. O interessante da obra de Todorov é que ele critica a noção de que a memória por si própria já é libertadora. Ele critica a “memória literal” pois ela não precisa de justificativa para ser lembrada, ela vale pelo o que ela é. Portanto, a memória por si só não é libertadora⁶⁷⁹.

O fato de o bem ser tombado como patrimônio cultural pelo Estado ou ser musealizado, não significa que vai gerar uma consciência sobre processos históricos. É necessária uma reflexão, com análises críticas sobre o patrimônio ferroviário. Ao mesmo tempo em que a ferrovia gerava empregos, oportunidades de negócios, crescimento das fábricas, melhores opções de transporte para pessoas e mercadorias, também gerou a demanda em que pessoas com menor poder aquisitivo tiveram que mudar de suas antigas habitações por causa da nova configuração urbana que o transporte ferroviário ajudou a construir. Não são trazidos à cena da estação da Leopoldina ou da Central do Brasil, os vendedores ambulantes, os engraxates, além de outros serviços informais que aconchegou nas estações ou

677 RAMOS, F. R. L. **Op. Cit.**, p. 81.

678 TODOROV, T. **Los abusos de la memoria**. Espanha: Ariela, 1995. (digital) p. 30-32.

679 **Ibidem**, p. 30.

em lugares próximos e muito menos fatos que aconteceram com alguns ferroviários, que ficaram doentes, mutilados e/ou morreram exercendo os seus ofícios.

Para Jacques Le Goff, a ação da “memória coletiva” (Halbwachs) / “memória enquadrada” (Pollak) está dentre as principais condições que permitiram/permitem a sobrevivência de determinado documento histórico. Desta maneira, todo documento histórico, em razão de sua mera existência, responde a uma “vontade de memória”, e assim apresenta também uma dimensão e função monumental⁶⁸⁰. Os objetos, as coleções, o acervo, a narrativa, a memória precisa ser desmistificada. Quando se olha para a criação do Museu Ferroviário de Juiz de Fora, para a constituição do seu acervo, da sua memória e de sua comunicação ao longo da sua história, não se pode negligenciar os elementos políticos e culturais do patrimônio ferroviário preservado nem tampouco negligenciar as dimensões que envolvem conceitos museológicos, demanda do público e horizontes contemporâneos das relações entre comunidade e instituições.

É na forma que se concebe a memória que se percebe uma memória libertadora. Não é suficiente identificar o grupo gerador da memória pra saber se ela é boa ou não. O historiador deve estar atento sobre os usos que se podem ser feitos do passado e da memória. É por isso que Todorov questiona a ideia comum de que preservar é um bem em si mesmo. “El culto a la memoria no siempre sirve a la justicia; tampoco es forzosamente favorable para la propia memoria”⁶⁸¹.

Neste trabalho, lidamos com memórias preservadas e apresentadas em instituições do poder público (primeiro a RFFSA, com o NHF e depois, a Prefeitura de Juiz de Fora, com o MFJF), que, a partir de um corpo de gestores, selecionou, pesquisou e expôs objetos, documentos e textos referentes à história da ferrovia, dos ferroviários e de Juiz de Fora. Portanto, estamos lidando tanto com a “memória coletiva” oficial, quanto com os esquecimentos oficiais. Na realização da Semana Nacional de Museus, no Museu Ferroviário de Juiz de Fora em maio de 2019, buscamos deixar esse aspecto bem definido ao público visitante.

A cidade de Juiz de Fora e a ferrovia são construídas na narrativa do Museu Ferroviário de Juiz de Fora com um passado confortável, que leva ao público uma reconstrução das origens e do processo histórico. O período de requinte de Juiz de Fora é

680 LE GOFF, J. Documento/monumento. In: _____. **História e memória**. Campinas: Ed. da UNICAMP, 2008. p. 545.

681 TODOROV, T. **Op. Cit.**, p. 56. Tradução: O culto à memória nem sempre serve à justiça; nem é necessariamente favorável à própria memória.

oferecido ao público como o único cenário possível nesta ressignificação do passado, com as residências de industriais, fábricas, construções burguesas, casarões dos barões de café que se fundem com os trilhos da ferrovia. A memória construída busca despertar a saudade dos visitantes e apresentar um imaginário de um lugar idealizado, como os locais nas fotografias. Predomina na narrativa uma memória nostálgica, romântica, sem espaço para os conflitos, críticas ou reflexões mais profundas.

Nesse imaginário não têm sujeira, doenças, mortes, moradores de rua e casas precárias. Os cenários da memória construída são diferentes daquela que é descrita nos jornais diários da época. Também são muito distintos da cidade atual, com os engarrafamentos no trânsito, as casas com ostentação e muros enormes, câmeras de vigilância que se dispersam nos condomínios de luxo nas regiões afastadas do Centro e nos bairros com construções mais simples, sem nenhuma preocupação com o estilo arquitetônico, muita das vezes precárias. A Juiz de Fora do presente é com prédios que apresentam novas estruturas arquitetônicas e convive com tumultos, aglomerações, inúmeros homicídios semanais e a sensação de violência.

A memória do Museu Ferroviário de Juiz de Fora é a da que espera o trem, vê o trem passar, viaja no trem, ama o trem, tem paixão pelo trem. É bem contrastante com a sensação das pessoas que querem a transposição da linha férrea para outro local da cidade, que enxerga o trem como empecilho para o trânsito, para a mobilidade de pedestres e automóveis, que quando o trem passa é sinal que vai chegar atrasado na empresa que trabalha, na escola que estuda, no compromisso que foi marcado. A memória do MFJF é a memória do trem que estava conectado com a cidade e com a população, que prestava serviços a ela e mantinha os laços de afetividade. Esses laços estão na memória como o do Trem Xangai e não com os atuais que passam nos trilhos. A ferrovia do presente, não está conectada com a população, não atende às necessidades dela. Os trens estão à serviço do transporte de cargas, que não tem nenhuma ligação com a comunidade, nem afetiva e nem de utilização.

A memória do Museu Ferroviário de Juiz de Fora sofreu pequenas modificações tanto pelos processos internos do próprio Museu (atuação dos coordenadores do MFJF, desejos e diretrizes da FUNALFA) quanto por processos externos como a relação da ferrovia com a cidade e a população de Juiz de Fora (as interações com o público, com os ferroviários, meios de comunicação, eventos como primavera e semana dos museus, ambos promovidos pelo IBRAM). Essas modificações não são grandes, rápidas, abruptas. É um movimento lento que busca atender às demandas do presente, mas ao mesmo tempo, não rompe com uma

construção de um passado glorioso.

A memória do MFJF se iniciou com dados históricos do desenvolvimento do modal ferroviário no país e grandes figuras da ferrovia como o Barão de Mauá (**continuum** do Núcleo Histórico), das profissões, de grandes personagens da história de Juiz de Fora (Mariano Procópio). Depois inicia uma fase de recolhimento de depoimentos de ferroviários, no qual há um esforço para que na narrativa do Museu estejam memórias relatadas por ferroviários e que a história do indivíduo faça parte do acervo.

Entretanto, a narrativa que está nos depoimentos do projeto Trem Vivo não aparece nos painéis que foram reformados em 2018. Decidiu-se privilegiar um discurso que não tenha conflitos, angústias, sofrimentos. É interessante pontuar que essa narrativa que aponta sofrimentos não é uma regra geral em relação aos museus, exceto aqueles que retratam essas situações por terem sido palco delas, como por exemplo, o Museu do Holocausto.

Os “suportes da memória”, conceito criado por Pierre Nora a tudo aquilo que têm vínculo com o passado, só sobrevivem e estão expostos em museus, “graças à mutação contínua de significados que vão adquirindo junto aos homens”⁶⁸². A inserção dos depoimentos dos ex-ferroviários e de temas que relacionam a memória da ferrovia com outros assuntos do cotidiano no Museu Ferroviário de Juiz de Fora são frutos justamente na busca de responder as demandas da sociedade e das instituições como a de ferroviários, a FUNALFA, a Prefeitura e do próprio Museu.

Entretanto, essas respostas modificam com mais peso os processos e as formas que são feitas as divulgações desta memória conforme vimos as alterações realizadas em 2018 e, a alteração dos significados dos objetos é sutil em relação ao pensamento crítico, para tirar lições do passado e do patrimônio preservado. No próximo capítulo, apresentaremos uma ação feita entre o Museu Ferroviário de Juiz de Fora e o pesquisador para darmos alguns passos na busca dessa memória menos sacralizada.

682 SANTOS, M. S. dos. **Op. Cit.**, p. 133.

PARTE II
PRODUTO

CAPÍTULO 5:

Trabalhos e divulgação das memórias do Museu Ferroviário de Juiz de Fora: ações entre a pesquisa do mestrado e o Museu

Este capítulo é dedicado à um relatório sobre o desenvolvimento e a realização da Semana Nacional de Museus no Museu Ferroviário de Juiz de Fora em 2019. Este relatório representa o produto desta dissertação.

A modalidade do mestrado profissional realizada no Departamento de História, na Universidade Federal de Viçosa exige não apenas uma reflexão teórica e metodológica sobre determinado tema, mas, a partir da análise feita sobre o objeto de estudo, elaborar e apresentar uma parte prática. Esta parte consiste na realização de alguma atividade ou de um material no qual sejam aplicados os conhecimentos teóricos e que signifique uma contribuição efetiva da pesquisa aqui desenvolvida com as demandas da sociedade. Por sua vez, a parte prática dialoga e ajuda a construção das reflexões na parte teórica.

Nesse sentido, o que desenvolvemos como produto desta pesquisa é a realização da 17ª Semana Nacional de Museus no MFJF. Participamos ativamente do planejamento e elaboração das atividades no Museu e acompanhamos as suas execuções. O ponto central que buscamos para as ações foi a questão de mostrar ao público que os artefatos, a coleção e a memória que está no Museu é fruto de uma escolha. Portanto, a Semana foi idealizada, planejada e realizada com uma programação dedicada a ações de descobrir junto aos visitantes como montar uma coleção, qual a origem do Museu, quais as funções e os significados da preservação dos bens tangíveis e intangíveis dos ferroviários e da ferrovia.

5.1 - O planejamento e o desenvolvimento da Semana Nacional de Museus no Museu Ferroviário de Juiz de Fora

Entre os dias 13 a 19 de maio de 2019, o Instituto Brasileiro de Museus (IBRAM) promoveu a 17ª Semana Nacional de Museus. Este evento reúne instituições culturais de todo o país que se inscrevem no **site** do Instituto para realizar atividades que farão parte das comemorações do Dia Internacional dos Museus (18 de maio). Dentre essas ações, os museus inscritos oferecem ao público diversas atividades especiais como palestras, visitas mediadas, exposições, mesas de debate, apresentações de dança, música, entre outras.

A Semana Nacional de Museus acontece anualmente para comemorar o Dia Internacional dos Museus, quando os museus brasileiros que se interessam em participar do evento se inscrevem na página do **site** do IBRAM, desenvolvem uma programação especial em prol dessa data. A eficácia das atividades desempenhadas pelo setor museal na realização dessa ação nos anos em que aconteceram a Semana comprova que o concerto nacional de programações culturais é um verdadeiro instrumento de ampliação do acesso à cultura e de visibilidade dos museus⁶⁸³.

O tema escolhido para a edição de 2019 foi “**Museus como Núcleos Culturais: O Futuro das Tradições**”. Proposto pelo ICOM (**International Council of Museums**), para as comemorações do Dia Internacional dos Museus, o tema propõe criar um diálogo entre as instituições culturais e refletir sobre a relação da cultura nos museus. O que se pretendeu com o evento este ano foi criar uma rede de compartilhamento de saberes que discuta formas de preservar e valorizar as tradições e a herança cultural para que gerações futuras possam ter acesso e usufruir.

O tema escolhido pelo IBRAM é trabalhado em todos os museus. Assim, cada museu faz uma adequação da temática com a sua memória, com o seu acervo, com a sua exposição, com o seu público e com os seus objetivos. Um museu de ciência não possui a mesma dimensão que um museu de história. Um museu de arte moderna possui dinâmicas diferentes de um museu de antropologia. O interessante é que todos os museus falam do mesmo tema e, ao mesmo tempo, falam de suas especialidades. A programação de um museu poderá ser parecida com a de outro, mas não será a mesma.

No nosso caso, o Museu Ferroviário de Juiz de Fora trabalha o tema geral relacionando-o com a memória e o patrimônio ferroviário. Esta é a quarta vez que o MFJF participa da Semana Nacional de Museus. A inscrição foi realizada na página do **site** institucional do IBRAM no dia 25 de março de 2019.

O nosso primeiro passo para a realização da parte prática da pesquisa foi a idealização de três mesas de debates. Na sequência, está o que foi proposto para as respectivas mesas:

- Mesa 1: Vida, experiências e memórias dos ferroviários

Esta mesa de debate volta-se sobre as discussões sobre a identidade, a cultura, a experiência e a memória enfrentando problemáticas cada vez mais abordadas no campo da

683 IBRAM. **Instituto Brasileiro de Museus**. Disponível em: <<http://www.museus.gov.br>>. Acesso em: 26/09/2019.

História. Quem são/foram os sujeitos trabalhadores? O que pensam? Que visões possuem de suas vivências e que significados lhes atribuem? Que reelaboração fazem ou não de seus valores?

- Mesa 2: O Museu, a ferrovia e a cidade de Juiz de Fora

Esta mesa congrega discussões sobre as relações estabelecidas entre o MFJF, a ferrovia e a cidade de Juiz de Fora. Abordará temáticas como a patrimonialização, proteção, preservação e divulgação dos bens e memórias dos ferroviários e da ferrovia. Quais são as funções da preservação dos bens materiais e imateriais dos ferroviários e da ferrovia em Juiz de Fora? Qual é o significado do empenho na manutenção física e simbólica do patrimônio?

- Mesa 3: A ferrovia no passado e no presente em Juiz de Fora

Esta mesa busca discussões da compreensão da cidade de Juiz de Fora como espaço dinâmico constituída por práticas sociais diversas, entre as quais se destacam a relação da cidade de Juiz de Fora com a ferrovia, tanto em termos de paisagem quanto de memória. Buscar-se-á nesta discussão histórias e memórias da convivência com o trem, a memória dos mais variados atores sociais onde se cruzam a memória e a história da ferrovia e da cidade, tanto no passado quanto no presente. O que representou a ferrovia para Juiz de Fora no passado? O que representa no presente?

A proposta desta atividade foi inserida na Semana Nacional de Museus com o objetivo de um diálogo entre a proposta do IBRAM, das metas do MFJF e dos conhecimentos produzidos no projeto de nossa pesquisa, dentro do âmbito acadêmico.

Diante da hipótese de que a Semana Nacional de Museus é um dos eventos que possuem maior repercussão dentre as atividades do Museu, foi pensado em inserir as mesas de debate com a finalidade de se discutir a memória do Museu Ferroviário de Juiz de Fora.

A inserção das mesas de debate na Semana Nacional de Museus se mostrou interessante e importante, uma vez que era uma oportunidade de estabelecer um diálogo entre a memória do Museu e sua forma de trabalhar; as reflexões acadêmicas que busca instigar, questionar e compreender a temática, e um grande e diversificado número de pessoas que vão visitar o museu neste período.

A participação do MFJF na Semana Nacional de Museus seria feita mesmo se não tivesse a nossa pesquisa. Entretanto, a nossa participação na Semana surge a partir da questão

de que a proposta da pesquisa poderia contribuir para a discussão e a difusão da memória ferroviária abordada no museu. Buscou-se num primeiro momento conciliar os interesses do Museu com os objetivos da pesquisa. Assim, foi pensado a primeira ideia da programação para a Semana de Museus.

Como pano de fundo, um eixo que liga todas as atividades da programação, foi proposto por Luiz Fernando Priamo, coordenador do Museu Ferroviário, mostrar e discutir o quesito “coleção”. Desta maneira, a programação teve como ponto forte o estímulo ao colecionismo, partindo da tipologia do MFJF.

Como o tema propõe “**Museus como Núcleos Culturais: O Futuro das Tradições**”, a proposta foi de descobrir junto ao público como montar sua coleção e qual a origem de um museu. Sendo o MFJF um núcleo de memória ferroviária da região, procurou-se demonstrar por meio de visitas e exposição, como é importante preservar essa parte importante da história de Juiz de Fora e do país. Trabalhando com a possibilidade de tornar possível e acessível a montagem de Museus, seja com coleção de miniaturas ou mesmo fotografias feitas com celulares.

No texto **Entre memória e história: a problemática dos lugares**, Nora afirma que o que caracterizaria o mundo contemporâneo seria o fim da identificação da história como memória, onde a experiência temporal das sociedades contemporâneas seria uma consciência de ruptura com o passado. Segundo Nora, essa nova percepção do tempo é resultado do que ele chama de “aceleração da história”, que é “(...) uma oscilação cada vez mais rápida de um passado definitivamente morto (...)”, desencadeada pelo processo de massificação, mundialização, democratização e mediatização pelas quais passaram as sociedades contemporâneas⁶⁸⁴.

Para Nora, isso teria provocado o fim das sociedades cujo funcionamento tem por alicerce a conservação de valores e a identidade absoluta entre passado e presente, bem como o fim de seu correspondente, que são as ideologias fundadas na valorização da tradição. Entretanto, o próprio Nora oferece o argumento contrário a esse ponto destacado. Se os objetos expostos são “suportes da memória” por terem um conteúdo de memória, portanto, ainda existe na sociedade atual a valorização da tradição⁶⁸⁵.

Outro argumento oferecido pelo próprio autor é: “Os lugares de memória são, antes de tudo, restos. (...) Os lugares de memória nascem e vivem do sentimento que não há memória

684 NORA, P. **Op. Cit.**, p. 7-8.

685 **Ibidem**, p. 8.

espontânea (...). Por isso, para Nora a transformação de algo em “lugar de memória” é resultado de duas vontades conjugadas. Uma delas é a vontade de memória, em seu sentido original e que vê o passado como continuação do presente e que não está totalmente morta; a outra vontade provém da nova memória que enxerga o passado como ruptura, com uma experiência temporal própria do conhecimento histórico⁶⁸⁶.

O conceito de “lugares de memória” criado por Pierre Nora é fundamental para o entendimento da relação do historiador com o patrimônio cultural e com o museu. Desta maneira, mostrar e discutir o quesito “coleção” na Semana Nacional de Museus é descobrir junto ao público que o acervo do MFJF tem dimensões da história e da memória. Conforme o tema proposto “**Museus como Núcleos Culturais: O Futuro das Tradições**”, o objetivo é mostrar ao público que a coleção do Museu Ferroviário de Juiz de Fora apresenta duas vontades: ver o passado como continuação do presente e o passado como ruptura.

O que constitui algo em “lugar de memória” é “um jogo da memória e da história, uma interação dos dois fatores que leva à sua sobredeterminação recíproca”. Para que se tenha a vontade de memória em seu sentido original é preciso entrar em comunhão com determinada parte do passado, ou seja, é preciso estabelecer uma relação de identidade com o passado. Nessa direção, Nora aponta que na falta dessa intenção, os “lugares de memória” serão somente lugares de história, e, como tais seriam apenas índices de uma alteridade incontornável, a partir dos quais qualquer relação de identidade com o passado é impossível⁶⁸⁷.

É pertinente que a constituição de algo em “lugar de memória” também é fruto da experiência do tempo como história, pois a razão essencial de ser um “lugar de memória” é parar o tempo, isto significa que estes lugares “(...) só vivem de sua aptidão para a metamorfose (...)”⁶⁸⁸.

A razão de existirem “lugares de memória” está na percepção de que o tempo cada vez mais dissolve as pontes que nos unem com o passado e que agora são necessários cuidados, ocasiões e lugares específicos para estabelecer uma identidade que deixou de ser condição do próprio funcionamento da sociedade. A própria sobrevivência desses “lugares de memória” depende da capacidade de os mesmos mudarem seus nexos com o passado, respondendo às demandas propostas pela dinâmica histórica⁶⁸⁹. Essa capacidade é o futuro das tradições.

686 **Ibidem**, p. 12-13.

687 **Ibidem**, p. 22.

688 **Ibidem**, p. 22.

689 **Ibidem**, p. 23.

Na sequência está a primeira programação planejada para a Semana de Museus no Museu Ferroviário:

- Exposição sobre colecionismo dentro da tipologia ferroviária, **De trem em trem:** objetos, fotos, documentos e itens que remetam ou sejam diretamente ligados à ferrovia - de 13/5 a 31/7.
- Visitas guiadas para turmas em geral, abordando a questão da coleção e como, através de pequenos itens (fotos, livros, etc.), mantemos tradições como a questão da ferrovia, que pode ser utilizada pelas pessoas em nossa cidade. De 13 a 17/5 para turmas agendadas (preferência para as turmas escolares). Dias 18 e 19/5, dois horários por dia, para os interessados sem agendamento.
- Uma mesa de debate a respeito do patrimônio ferroviário em Juiz de Fora a partir dos 90 anos do prédio da antiga Estação da Leopoldina, atual MFJF: com historiadores, arquitetos, profissionais do DIPAC, DNIT, MRS e da ONG Amigos do Trem, voltado para público acadêmico - dia 15/5 às 19hs.
- Roda de conversa: Onde foi parar o meu ramal? Com a presença de antigos e novos ferroviários, buscando entender como a cultura ferroviária se mantém ou é enxergada pela cidade - dia 18/5 às 16hs.

Nesta programação as mesas de debate 2 e 3 foram unificadas para o dia 15 de maio. A mesa de debate 1 se transformou em roda de conversa. Esta mudança de nomenclatura se deu, por causa de que a atividade que envolve “conversa” foi melhor entendida pelos ex-ferroviários. A palavra debate assusta, pois remete que quem participa deve ser muito estudado no assunto que está na pauta.

No percurso do trabalho, tanto na parte teórica quanto na prática da pesquisa, sempre tivemos a preocupação de não impor os nossos pontos de vista. Buscamos dialogar e contribuir para o trabalho realizado no MFJF. Os objetivos, a forma de trabalhar, a colocação de ideias e o planejamento foram feitos a partir de uma negociação. Desta forma, buscou-se pontos em comum na proposição do Museu com a proposta da pesquisa. O Museu já está na quarta participação da Semana Nacional de Museus e, assim, já possui uma maneira de

trabalhá-la.

A intenção do Museu Ferroviário de Juiz de Fora em participar da Semana Nacional de Museus é ampliar o público visitante do museu, refletir sobre o patrimônio ferroviário, divulgar a memória da ferrovia e dos ferroviários de forma mais dinâmica, resgatar a identidade da população juiz-forana com a ferrovia, tornar o museu em um espaço de todos, um espaço que pode ganhar muitos significados, através das memórias e das tradições dos ferroviários.

A proposta da pesquisa é discutir a memória do museu, como ela se desenvolveu, que atores e fatos sociais essa memória relembra e quais ela esquece, trazer a noção de que o museu é um lugar de todos e que a memória deste deve ser discutida dentro do espaço museológico de forma aberta, dinâmica, reflexiva e questionadora, não apenas privilegiando a visão de um grupo.

Na realização do planejamento das atividades, houve algumas dificuldades como:

- os convidados para falar na mesa de debate e na roda de conversa precisavam de disponibilidade para participar do evento;
- o tempo dedicado e os custos para ir ao museu é praticado como voluntariado;
- compatibilidade temporal entre o público visitante e os convidados, como por exemplo, o entrave das datas para a realização dos debates no dia 15 de maio com os historiadores e outros profissionais convidados;
- antes do fechamento do cronograma final, foram marcados protestos contra os cortes na educação para o dia 15 de maio, com a participação de professores e alunos. Não foi possível remanejar a atividade para outra data.

Entre os pontos positivos para a realização da Semana Nacional de Museus destacamos os seguintes:

- há um conhecimento e um planejamento das escolas para esta data. Portanto, há uma grande demanda escolar para este evento na cidade;
- já há um público formado que visita os museus nesta data;
- há uma divulgação maior e mais ampla das atividades no museu, que abarcam os meios de comunicação (rádio, televisão e jornais online e impressos), a FUNALFA e o próprio IBRAM;

- há maior interesse dos palestrantes em estar na programação.

Logo, foi fechada a programação. No dia 2 de maio foram enviados e-mails para todas as escolas e instituições de cultura sobre o cronograma das atividades do MFJF e como seria feito para participar das atividades. Também foi postado no **Instagram** e no **Facebook** do Museu. A seguir, está o cronograma final:

13/05 a 31/07 - Exposição temporária DE TREM EM TREM: Abertura da exposição com objetos, fotografias, documentos e itens que sejam ligados diretamente à ferrovia, no dia 13 de maio às 9 horas.

13/05 a 17/05 - VISITA GUIADA PRÉ-AGENDADA: visitas guiadas para turmas a partir do 4º ano do ensino fundamental, além do ensino médio, técnico e superior, com o tema “**Museus como Núcleos Culturais: O Futuro das Tradições**”, trabalhando o conceito de museus e colecionismo e, abordando a questão de como as coleções contribuem para manter as tradições. Foram oferecidas noções básicas de como montar uma coleção, a catalogação e a manutenção dos acervos. Foram disponibilizados dois horários por dia - 9:30hs ou 14:30hs. O tempo previsto para a duração das visitas foi de duas horas. As turmas deveriam ter o limite de 40 participantes. A escola interessada em se inscrever, bastava enviar um e-mail solicitando a visita até 08/05, através do e-mail do MFJF, contatomfjf@gmail.com. Os funcionários do Museu fizeram a escala das visitas dos alunos.

18 e 19/05 - 14hs - VISITA GUIADA PARA TODOS: visitas guiadas nos dias 18 e 19, com horário sempre às 14 horas. O tempo previsto para a duração das visitas foi de uma hora e vinte minutos e o limite máximo de 30 participantes. Nesses dias não foi necessário fazer o agendamento.

18/05 - 15:30hs - RODA DE CONVERSA ONDE FOI PARAR O MEU RAMAL?: Bate papo com a presença de antigos e novos ferroviários, buscando entender como a cultura ferroviária se mantém ou é enxergada pelos mesmos e pela cidade de Juiz de Fora.

19/05 - 16hs - “TRILHOS, UM PASSEIO DE TREM PELAS ARTES BRASILEIRAS” - GRUPO MACAUÃ: Apresentação do Grupo Macauã com o seu

espetáculo no anfiteatro do Museu. Esta consiste em apresentações ao vivo de músicas, citações de poemas e danças, que remetem à cultura popular, com várias referências das artes nacionais, como a pintura, a escultura, a arte e o ofício do artesão. A costura desse roteiro pelas artes brasileiras é feita por diversas viagens de trem, apresentadas em vídeos e fotos no telão, que remete a trajetos ainda existentes no país, como o Trem da Mantiqueira, da Serra do Mar, do Pantanal e do Forró, e também rememora alguns desativados, como o Bahia-Minas e o Trem Xangai, que circulava entre Juiz de Fora e Matias Barbosa. A entrada foi gratuita e os ingressos foram retirados antecipadamente na portaria do Museu (o anfiteatro dispõe de auditório com 75 lugares).

O processo de divulgação foi realizado **online** através da internet, com envio de e-mails para as escolas, outras instituições de educação, órgãos de turismo e de cultura, jornais e outros veículos de comunicação. As divulgações nas redes sociais do MFJF (**Instagram** e **Facebook**) aconteceram antes do evento e durante a realização do mesmo com diversas postagens.

Para a divulgação da Semana Nacional de Museus foram criadas algumas artes. O IBRAM envia uma arte para todos os museus participantes. Desta maneira, cada museu preenche com os dados específicos da sua programação. A arte enviada pelo IBRAM possui a imagem do **Sankofa**, símbolo africano **Adinkra**, que representa um pássaro com a cabeça para trás e os pés para frente. Simboliza o retorno ao passado para ressignificação do presente. Nas figuras 74, 75, 76, 77 e 78 temos estas artes com atividades que foram desenvolvidas no Museu Ferroviário de Juiz de Fora.

Figura 74 - Arte de divulgação para a Semana Nacional de Museus.



Fonte: Museu Ferroviário de Juiz de Fora.

Figura 75 - Arte de divulgação da exposição **De trem em trem**.



Fonte: Museu Ferroviário de Juiz de Fora.

Figura 76 - Arte de divulgação para as visitas guiadas para o público em geral.



Fonte: Museu Ferroviário de Juiz de Fora.

Figura 77 - Arte de divulgação para a roda de conversa com os ferroviários.



Fonte: Museu Ferroviário de Juiz de Fora.

Figura 78 - Arte de divulgação para a apresentação do Grupo Macauã.



Fonte: Museu Ferroviário de Juiz de Fora.

Também teve artes que foram criadas pelos funcionários do Museu para a divulgação de algumas atividades da Semana Nacional de Museus (Figura 79 e 80).

Figura 79 - Arte de divulgação para a exposição temporária **De trem em trem**.



Fonte: Museu Ferroviário de Juiz de Fora.

Figura 80 - Arte de divulgação para a programação do final de semana.



Fonte: Museu Ferroviário de Juiz de Fora.

5.2 - Realização das atividades da exposição **De trem em trem** e visitas guiadas

Primeiramente, vamos descrever como estava organizada a exposição temporária **De trem em trem**. Esta exposição teve o objetivo de mostrar as diversas formas de preservar e valorizar as tradições e a herança cultural sobre as ferrovias e os ferroviários para que as gerações atuais e futuras possam ter acesso e usufruir. Os pequenos objetos também podem ser utilizados para a salvaguarda de determinada memória. A ideia da amostra é demonstrar para o público visitante que o colecionismo é acessível a todos. O texto do painel da exposição enfatiza que a visita do indivíduo ao museu é uma experiência e que ele possa aprender sobre a memória do museu e sobre a coleção, e que possa montar o seu próprio museu pessoal. As pessoas podem formar suas coleções com fotografias feitas com celulares, por exemplo. Que o visitante leve esta experiência para a sua vida (Figura 81).

Figura 81 - Painel da exposição **De trem em trem**.

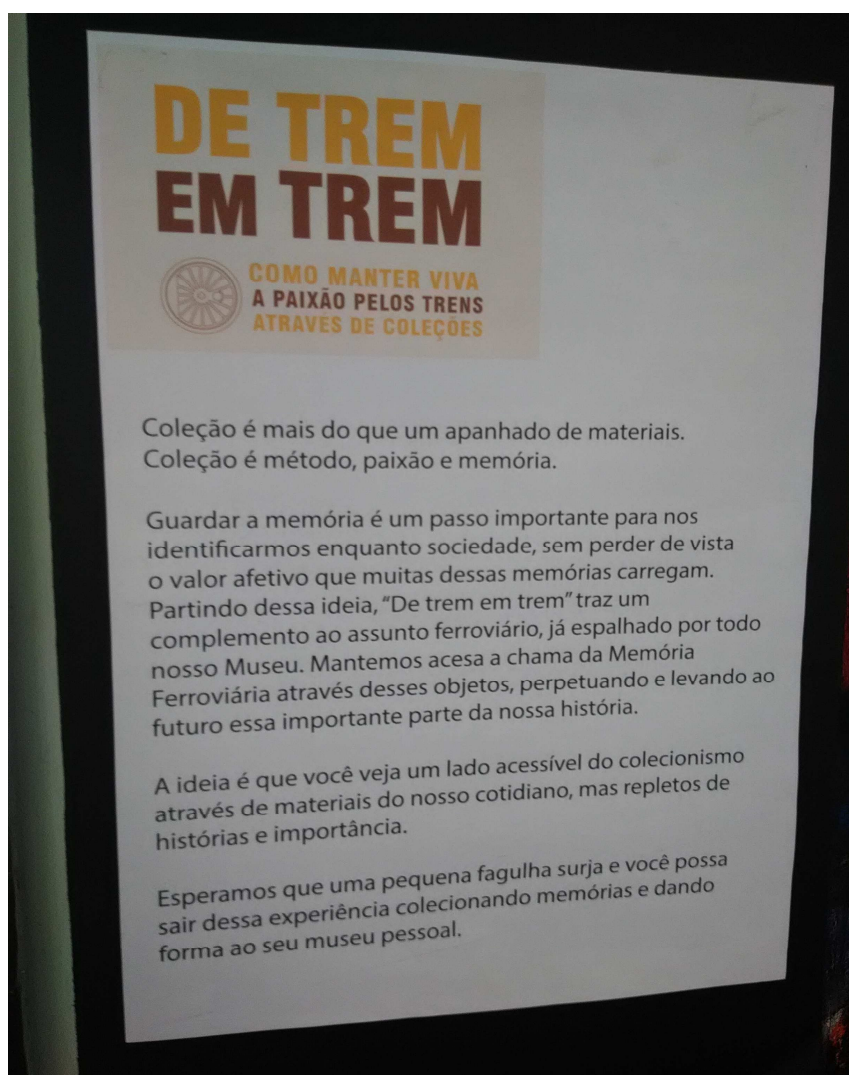


Foto: Rojane de Souza. 13/05/2019. Fonte: Acervo pessoal do autor.

A exposição temporária contou com três vitrines, contendo diversas coleções. Ela ficou na sala de recepção do Museu (Figura 82).

Figura 82 - Exposição **De trem em trem**.



Foto: Rojane de Souza. 13/05/2019. Fonte: Acervo pessoal do autor.

Na Figura 82, pode-se notar que temos na vitrine em primeiro plano três tipos de coleção: telecartofilia, cartofilia e filatelia (da direita para a esquerda). A telecartofilia é o colecionismo de cartões telefônicos. Até a década de 1990, os telefones públicos de todo o mundo eram geralmente carregados com créditos a partir de moedas ou cartões telefônicos. As pessoas começaram a colecionar os cartões telefônicos, separando-os e classificando-os por países, categorias, valores, temas ilustrativos, trocando-os e até mesmo comercializando-os. Com a popularização dos aparelhos celulares, os telefones públicos cada vez mais são menos utilizados, conseqüentemente, o que ajudou a reduzir o uso de cartões telefônicos⁶⁹⁰.

Na Figura 83 temos o detalhe da coleção de cartões telefônicos que possuem em suas estampas referências ferroviárias como trens e estações.

Figura 83 - Coleção de cartões telefônicos com referências ferroviárias.

690 Clube Filatélico e Numismático de Taquara/RS. **Um pequeno resumo da história do cartão telefônico.** Disponível em: <<http://www.cfnt.org.br/cartoes.html>>. Acesso em: 09/05/2019.



Foto: Rojane de Souza. 13/05/2019. Fonte: Acervo pessoal do autor.

A cartofilia é o nome que se dá ao colecionismo de cartões postais. O cartão postal é uma peça ilustrada própria para correspondência e destinada a promover a divulgação de eventos e datas significativas, de âmbito internacional, nacional ou regional⁶⁹¹. Uma coleção de postais, de qualquer tamanho, tem seu valor histórico como registro de um lugar e/ou de um período. Os cartões postais também possuem um valor agregado que é a afetividade⁶⁹².

O quesito da coleção de cartões está inserido em uma determinada categoria de postais com certas imagens, como por exemplo, era moda na Europa no século XIX, postais que mostravam lugares como Marrocos, Egito e Índia pela ótica do colonizador. São, portanto, romantizados e pouco confiáveis como documentos históricos, mas, mostram como viviam as pessoas ou como eram os lugares, e como esses lugares entram para o imaginário do público. Por isso mesmo, coleções de postais como a do **Smithsonian Museum**, nos Estados Unidos, são utilizadas por pesquisadores⁶⁹³.

Na exposição **De trem em trem** é mostrada uma coleção de cartões postais com imagens de trens e outras referências ferroviárias de Minas Gerais (Figura 84).

Figura 84 - Coleção de cartões postais.

691 CORREIOS. **Cartofilia**. Disponível em: <http://blog.correios.com.br/filatelia/?page_id=230>. Acesso em: 09/05/2019.

692 PASSARELLI, G. **Cartofilia, colecionismo de afeto**. Sesc - São Paulo. Disponível em: <https://www.sescsp.org.br/online/artigo/12587_CARTOFILIA+COLECCIONISMO+DE+AFETO>. Acesso em: 09/05/2019.

693 **Ibidem**.



Foto: Rojane de Souza. 13/05/2019. Fonte: Acervo pessoal do autor.

A filatelia é definida como o ato de colecionar selos postais, especialmente aqueles considerados raros. Todavia, muito mais do que um hobby de colecionismo, a filatelia é, ao mesmo tempo, uma ciência e uma arte⁶⁹⁴.

Foi exibida para o público uma pequena coleção de selos postais com estampas de trens brasileiros (Figura 85).

Figura 85 - Coleção de selos postais com estampas de trens brasileiros.

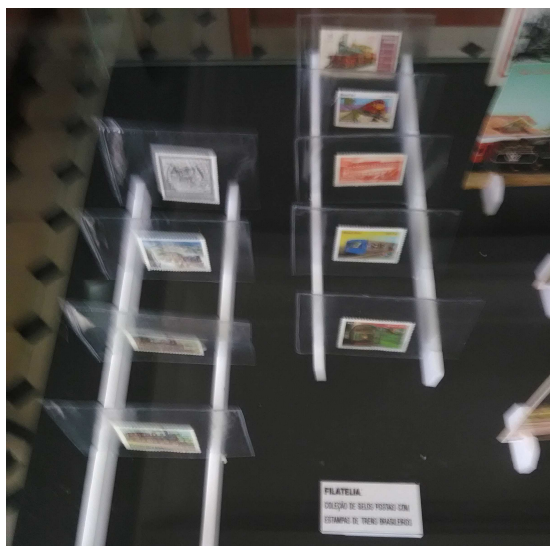


Foto: Rojane de Souza. 13/05/2019. Fonte: Acervo pessoal do autor.

694 CORREIOS. **História da Filatelia.** Disponível em: <http://blog.correios.com.br/filatelia/?page_id=206>. Acesso em: 09/05/2019. O Brasil lançou o seu primeiro selo em 1843, a famosa série “Olho-de-boi”, e foi o segundo país do mundo a emitir selos. Seguiram-se os selos conhecidos como “Inclinados” (1844), “Olhos-de-cabra” (1850) e os “Olhos-de-gato” (1854). O primeiro bloco comemorativo surgiu em 1938, em comemoração à 1ª Exposição Filatélica Internacional (BRAPEX), no Rio de Janeiro.

Na Figura 86, temos uma coleção de miniaturas de trens. O ferromodelismo consiste na construção de modelos em escala reduzida, de veículos e estruturas ferroviárias, que exige bastante pesquisa técnica e histórica, pois algumas peças são réplicas das originais.

Figura 86 - Coleção de miniatura de trens.



Foto: Rojane de Souza. 13/05/2019. Fonte: Acervo pessoal do autor.

Na terceira vitrine estavam diversas coleções como de documentos, de fotografias, de uniformes e de outros objetos referentes aos ferroviários (Figura 87).

Figura 87 - Vitrine com diversas coleções expostas.



Foto: Rojane de Souza. 13/05/2019. Fonte: Acervo pessoal do autor.

Na Figura 88, temos uma pequena coleção de documentos de um trabalhador ferroviário da **Leopoldina Railway**. Está exposto uma carteira de trabalho do funcionário;

uma espécie de “Passaporte” com carimbos registrando as estações em que ele passou; e uma caderneta de controle de funções da **Leopoldina Railway** (da esquerda para direita).

Figura 88 - Coleção de documentos.



Foto: Rojane de Souza. 13/05/2019. Fonte: Acervo pessoal do autor.

Na Figura 89, temos uma coleção de botões utilizados nos uniformes de funcionários da Estrada de Ferro Central de Brasil (esquerda acima); uma coleção de insígnias de identificação dos uniformes de ferroviários da **Leopoldina Railway**, nas peças expostas temos a insígnia LR trabalhador e a LR feitor (esquerda abaixo); e fotografias antigas com lembranças do dia a dia dos trabalhadores da Estrada de Ferro Central de Brasil (ao centro).

Figura 89 - Diversas coleções.



Foto: Rojane de Souza. 13/05/2019. Fonte: Acervo pessoal do autor.

Esta exposição demonstrou ao público que as coleções sobre a ferrovia, como os objetos ferroviários que estão nas casas dos (ex)ferroviários também possuem grande importância para a rememoração da ferrovia e dos ferroviários. A memória da família também pode guardar e (re)construir a memória sobre a cidade, sobre a ferrovia, sobre o passado. Também reforça a importância de guardar, colecionar e preservar os bens e a memória dos (ex)ferroviários.

Foi refletido junto ao público que se pode montar uma coleção sobre a memória da ferrovia e dos ferroviários, sem ser ferroviário ou familiar. Se você montar uma coleção com fotografias digitais sobre estações, trilhos e outros remanescentes é possível fazer um memorial pessoal. Se juntar vários recortes de jornais, revistas, fotos, vídeos, isso tudo é uma coleção. São registros ou coleções pessoais que também farão parte da memória coletiva sobre a ferrovia. Se compartilhar essa coleção na internet, estará se criando uma rede de transmissão de divulgação que pode gerar a empatia de outras pessoas sobre a proteção do patrimônio ferroviário. Desta forma, o Museu Ferroviário de Juiz de Fora incentivou o envolvimento do público com as coleções ferroviárias.

Buscou-se nessa exposição a conscientização de que é importante valorizar objetos sobre a ferrovia que podem passar despercebidos ou desvalorizados nas famílias dos ex-ferroviários. Isso não significa que o objeto irá fazer parte do acervo do Museu ou ser reconhecido como patrimônio do Estado. O importante é valorizar, preservar e refletir sobre memórias e artefatos ferroviários para gerações futuras, além dos muros do Museu. Logicamente, quem reconhece e valoriza essas memórias na sua família vai ter identificação e empatia com as coleções do MFJF. Com a interação do público com os fragmentos do museu, objetos considerados simples como insígnias, botões, bilhetes de passagem, estes podem assumir um nível de consciência de preservação na família das novas e atuais gerações.

A partir deste ponto vamos apresentar como foram realizadas as visitas guiadas para os estudantes. A mesma foi dividida em três momentos:

- Conversa sobre coleções e museus (Anfiteatro) - 30 minutos,
- Visita pelo acervo fazendo o link com a conversa - 1 hora,
- Realização da atividade - 30 minutos.

O início das visitas guiadas sempre começava no anfiteatro do museu com uma conversa, em que eram apresentadas as temáticas dos museus, das coleções e das tradições. O

norte para o roteiro da conversa foram os slides que foram feitos para apresentarem aos visitantes essas questões. A seguir, vamos apresentar o assunto de cada slide, como ele foi desenvolvido durante as conversas e algumas reações dos visitantes.

- Slide 1 - O que é um museu?

Começou com pergunta ao público: “O que é um museu?” Deixou-se que os participantes falassem e a partir das falas deles, os mediadores do MFJF foram conduzindo a argumentação do que é um museu. Dentre as respostas tivemos frases como: “O museu é um lugar onde se guarda coisas antigas”; “O museu é um lugar onde se fala e se lembra do passado”; “O museu é um lugar onde se vê a história”.

Foi trazido pelos mediadores conceitos mais amplos de museus, como por exemplo, que o museu é um lugar onde se discute a memória, o passado e o presente, que também é um lugar onde se discute costumes, regras sociais, cotidiano, atividades profissionais, etc. Também foram citados para o público nomes de alguns museus de arte (Museu de Arte de São Paulo - MASP), museus online (Museu da Pessoa), museus sobre coisas ruins ou tristes (Museu do Holocausto de Curitiba), museus sobre o futuro (Museu do Amanhã), para exemplificar que o museu não está exclusivamente ligado a falar e mostrar o passado.

Texto do Slide 1: Atualmente, os museus são importantes instrumentos de preservação da memória cultural de um povo, e responsáveis por seu patrimônio material e imaterial. Muitos pensam que eles são apenas um caminho em direção ao passado, quando na verdade são muito mais do que isso. É um lugar de conexão entre passado, presente e futuro, pois olhar o passado é conhecer o que foi feito para aprimorar mecanismos que podem influenciar o presente, para que novos conhecimentos e técnicas sejam disponibilizadas para a sustentabilidade das futuras gerações. Sabemos que cultura é um termo amplo e complexo, podendo ser definido a partir de diversos pontos de vista. Sob a análise antropológica, cultura é o conjunto de costumes, tradições, hábitos e manifestações de uma população, que constrói sua identidade e seu modo de vida e os transmite geração após geração⁶⁹⁵. Uma das relações do museu com a sociedade é o de educar por meio de exposições permanentes, atividades recreativas, multimídias, teatro, vídeo e laboratórios. É um espaço ideal para despertar a curiosidade, estimular a reflexão e o debate, promover a socialização e os princípios da

695 GEERTZ, C. **A Interpretação das Culturas**. Rio de Janeiro: LTC, 2008.

cidadania, e colaborar para a sustentabilidade das transformações.

Explicou-se o tema da Semana de Museus 2019 “**Museus como Núcleos Culturais: o futuro das tradições**”. Nesta explicação foi dito como o Museu Ferroviário de Juiz de Fora perpetua a cultura ferroviária na região da Zona da Mata mineira e como podemos pensar o futuro a partir de um museu.

- Slide 2 - Casa das musas

Texto: O termo museu é de origem grega (“mouseion” e “mousa”) e significa o lugar onde viviam as musas, cada uma ligada a um diferente ramo das artes e das ciências. Sendo consideradas como locais sagrados, a Casa das Musas, eram reservadas à contemplação, reflexão, inspiração e aos estudos científicos. Esses locais foram considerados por alguns estudiosos como os primeiros museus, onde poetas, escritores, artistas, pintores e intelectuais podiam encontrar um ambiente de inspiração, que era constituído de bibliotecas, jardins, observatórios, salas de leitura, entre outros ambientes⁶⁹⁶.

Contextualizou-se sobre a origem desses espaços na Grécia, como templos de adoração das musas. Desta forma, para alguns estudiosos, o museu está ligado à “casa das musas”. Dentro dessa ideia houve comparações dos museus com as igrejas, centros de umbanda, locais de meditação, afinal, como na Grécia, é um local de inspiração.

- Slide 3 - Como começar um museu?

Nesse momento foi realizado um comparativo com um álbum de figurinhas. Quando temos uma figurinha, por exemplo, já temos o álbum completo? Resposta: Não. No caso do álbum da copa do mundo, se tivermos apenas uma figurinha de um jogador de futebol, não temos a coleção, mas ao juntarmos um jogador do Japão, um do Brasil, um da Nigéria, um da França, já começamos uma coleção. O mesmo vale para um museu. Quando se seleciona e agrupa esses objetos num espaço denominado museu, aí se começa a coleção do mesmo.

- Slide 4 - Foto da miniatura da locomotiva a vapor número 322

696 SUANO, M. **Op. Cit.**, p. 10-11.

Figura 90 - Miniatura da locomotiva a vapor número 322 da Estrada de Ferro Central do Brasil no Museu Ferroviário de Juiz de Fora.



Fonte: Arquivo DIPAC.

Foi abordado sobre a ideia de como uma peça pode começar o conceito de museu. Esta foi uma das primeiras peças expostas no Núcleo Histórico Ferroviário (Figura 90). Quando está em conjunto com as outras peças, a coleção ganha forma e a partir daí entendemos como são formados os museus, o seu acervo, a sua exposição e a sua narrativa.

- Slide 5 - A origem das coleções

Texto: Alguns dos motivos pelos quais os museus são como um lugar onde se guardam e exibem coleções de objetos de interesse artístico, cultural, científico, histórico, consagrados à investigação, à conservação e à exposição de objetos que tenham um valor cultural, são devido às práticas como o colecionismo e a ação de colecionadores, que exerceram/exercem a função de guardar, organizar, selecionar, trocar e expor diversos itens por categoria, em função de seus interesses pessoais. A prática de coletar, reunir e organizar está intimamente conectada com a valorização da cultura humanista e o desenvolvimento da ciência⁶⁹⁷. As coleções são a alma dos museus, cujas funções primordiais são proteger, organizar, estudar e divulgar os objetos que os compõem. As peças de coleções museológicas apresentam aspectos específicos, uma vez que, incorporadas a uma coleção, adquirem status diferenciado: perdem

697 BITTENCOURT, J. N. Museus e coleções extraordinários, seminários indispensáveis. In: MAGALHÃES, A. M., BEZERRA, R. Z. (Org.). **Coleções e colecionadores**: a polissemia das práticas. Rio de Janeiro: Museu Histórico Nacional, 2012.

sua função original, pois são retiradas do circuito de atividades econômicas e submetidas à proteção especial. Em geral, as obras incorporadas ao fundo de uma instituição pública não voltam a circular comercialmente, salvas raras ocasiões⁶⁹⁸.

Foi explicado que a coleção é histórica e socialmente estabelecida pelos seres humanos durante a nossa história. As peças no museu ganham um **status** especial, que está atrelada à uma determinada memória.

- Slide 6 - Imagens com exemplos de coleção

Figura 91 - Coleção de botânica (algas).



Museu Nacional de História Natural dos Estados Unidos. Fonte: Revista Digital SUPERINTERESSANTE. Disponível em: <<https://super.abril.com.br/cultura/a-incrivel-colecao-do-museu-nacional-de-historia-natural-dos-estados-unidos/>>. Acesso em: 04/05/2019.

Figura 92 - Coleção de invertebrados e de minérios.



Museu Nacional de História Natural dos Estados Unidos. Fonte: Revista Digital SUPERINTERESSANTE. Disponível em: <<https://super.abril.com.br/cultura/a-incrivel-colecao-do-museu-nacional-de-historia-natural-dos-estados-unidos/>>. Acesso em: 04/05/2019.

Figura 93 - Coleção de peixes.



Museu Nacional de História Natural dos Estados Unidos. Fonte: Revista Digital SUPERINTERESSANTE. Disponível em: <<https://super.abril.com.br/cultura/a-incrivel-colecao-do-museu-nacional-de-historia-natural-dos-estados-unidos/>>. Acesso em: 04/05/2019.

Figura 94 - Coleção de antropologia.



Museu Nacional de História Natural dos Estados Unidos. Fonte: Revista Digital SUPERINTERESSANTE. Disponível em: <<https://super.abril.com.br/cultura/a-incrivel-colecao-do-museu-nacional-de-historia-natural-dos-estados-unidos/>>. Acesso em: 04/05/2019.

Buscou-se explicar qual foi a ideia inicial das pessoas ao colecionarem objetos, citando a valorização de temáticas, preservação de memórias e com isso tradições e modos de vida são mantidas e/ou reinterpretadas até hoje. Foi citado como o colecionismo estimula o desenvolvimento da habilidade de classificação e organização, aperfeiçoa o senso de responsabilidade e cuidado, melhora a capacidade de interação e socialização, desenvolve a capacidade de negociação, transmissão de memórias e de conhecimentos culturais.

- Slide 7 - Como iniciar uma coleção?

Questionou-se sobre coleções pessoais. Dentre estas, relatou-se coleções de jogos de videogame, carrinhos, bonecas da Barbie, brinquedos de Lego, latinhas de refrigerante, revistas em quadrinhos, livros infantis, etc.

- Slide 8 - Ficha de catalogação

Figura 95 - Ficha catalográfica distribuída aos alunos.

FICHA TÉCNICA

NOME

MUSEU FERROVIÁRIO

ORIGEM

SINO DE ESTAÇÃO - SÃO JOSÉ DOS CAMPOS - SP /E. F. CENTRAL DO BRASIL).

DATA QUE ENCONTROU O OBJETO

DÉCADA DE 1980.

MATERIAL DE QUE É FEITO

METAL E MADEIRA.

FUNÇÃO

SINO UTILIZADO NAS ESTAÇÕES FERROVIÁRIAS PARA ANUNCIAR A CHEGADA E A PARTIDA DE TRENS.

HISTÓRIA DO OBJETO

SINO PREMIADO POR D. PEDRO II, POR SUA SONORIDADE EM OCASIÃO DA EXPOSIÇÃO NACIONAL, REALIZADA EM 1861.

DESCRIÇÃO DO OBJETO

CONFECCIONADO EM METAL, APRESENTA O BRASÃO IMPERIAL, ORNAMENTAÇÃO EM ALTO RELEVO, APRESENTA TAMBÉM UMA MARCA COM O ROSTO DE DOM PEDRO II, ALÉM DE MARCAS DA IGREJA CATÓLICA.

FICHA TÉCNICA

NOME

FOTO/DESENHO

COLEÇÃO DE:

PERTENCE A:

ORIGEM

DATA QUE ENCONTROU O OBJETO

MATERIAL DE QUE É FEITO

FUNÇÃO

HISTÓRIA DO OBJETO

DESCRIÇÃO DO OBJETO

Fonte: Museu Ferroviário de Juiz de Fora.

Nessa etapa foi mostrada a ficha catalográfica e falou-se sobre a escolha do objeto, da higiene dos objetos, da sua catalogação e o começo de um museu a partir disso, quando, pela importância dos objetos, que são testemunhas de uma técnica, de uma época e, as pessoas resolvem exibir as coleções ao público.

A partir disso, deu-se lugar à visita guiada pelo acervo, atentando para as pequenas coleções dentro da própria coleção do Museu: sinos, bilhetes, placas e lanternas são bons exemplos disso. O roteiro da visita foi: sala da História da Ferrovia, Agência da Estação, Sinalização e Via Permanente, Escritórios Ferroviários, Material Rodante e Aspectos Tecnológicos, exposição **De trem em trem** e plataforma do Museu, onde ficam as locomotivas originais.

As visitas tiveram mediação de bolsistas e de funcionários do MFJF. Foram nove bolsistas ao todo, vinculados ao projeto de extensão “Ações Educativas no Museu Ferroviário”. Na figura a seguir temos uma arte de divulgação para o projeto que foi postado no **Instagram** e no **Facebook** do MFJF (Figura 96).

Figura 96 - Arte de divulgação para o projeto de extensão.

VENHA SER BOLSISTA NO MUSEU!



ESTÃO ABERTAS AS INSCRIÇÕES PARA
SELEÇÃO DE BOLSISTAS DO PROJETO DE EXTENSÃO
"AÇÕES EDUCATIVAS NO MUSEU FERROVIÁRIO"

**Inscrições de 22 a 29/4
na Secretaria do ICH (de 8 às 22h)**

**Seleção 2/5
Sala A-II-06 (ICH) (de 14 às 20h)**

Poderão participar alunos vinculados
à **Universidade Federal de Juiz de Fora**
dos cursos de **Turismo, Bacharelado em
Ciências Humanas, Bacharelado
Interdisciplinar de Artes e Design,
Arquitetura, Ciências Sociais, Comunicação,
Geografia, História e Pedagogia.**



Fonte: Museu Ferroviário de Juiz de Fora.

Os bolsistas fazem parte do plano do Museu Ferroviário de Juiz de Fora de ampliar o horário de funcionamento e o número de atividades, especialmente as visitas guiadas. Com o plano museológico, foi criado o Setor Educacional do museu, que conta com uma parceria instituída com a Universidade Federal de Juiz de Fora que trabalham de forma conjunta na capacitação dos alunos. Luiz Fernando Priamo afirma que a parceria “servirá para termos visitas guiadas, elaborar atividades para as escolas, idosos, pessoas com deficiência, retomar os projetos de acessibilidade”⁶⁹⁹.

Com essas iniciativas, espera-se que o Museu possa atrair mais público e oferecer um acompanhamento na visita. Priamo destaca que: “Costumamos receber muitas turmas escolares nos finais de semestre, e esperamos poder ampliar essas visitas (...) e mostramos a importância da manutenção dos museus”⁷⁰⁰.

Na última etapa da visita guiada para os estudantes foi realizada uma atividade, no qual os alunos receberam uma ficha catalográfica (Figura 95). Na esquerda está uma ficha do

699 BLACK, J. Museu ferroviário reabre as portas com novo projeto visual. **Tribuna de Minas**. 20/10/2018. Disponível em: <<https://tribunademinas.com.br/noticias/cultura/20-10-2018/museu-ferroviario-reabre-as-portas-com-novo-projeto-visual.html>>. Acesso em: 06/03/2020.

700 **Ibidem.**

MFJF e na direita uma em branco, para que os estudantes preenchessem.

A seguir, apresentamos o cronograma de visitas que foi elaborado pelos funcionários do MFJF (Tabela 1). Este cronograma foi criado para organizar a distribuição das visitas e definir as escalas para a atuação dos bolsistas como mediadores.

Tabela 1 - Cronograma de visitas.

	Segunda 13	Terça 14	Quarta 15	Quinta 16	Sexta 17	Sábado 18	Domingo 19
09:30	Turma do Gente em Primeiro Lugar	Turma do Gente em Primeiro Lugar	Escola de Escritores		Escola de Escritores		
		Ensino Fundamen- tal 1 do Colégio CEI	Ensino Fundamen- tal 1 do Colégio CEI - Centro de Educação Interativa - 40 alunos com idades de 7 e 8 anos				
	E. Francisco Bernardino	E. CEI - Centro de Educação Interativa - 25 alunos com idade de 6 anos		E. Francisco Bernardino	E. Francisco Bernardino		
14:00						Espontânea	Espontânea

Elaborada pelos funcionários do MFJF. Fonte: Museu Ferroviário de Juiz de Fora.

Na próxima tabela, apresentamos os resultados depois da realização da Semana Nacional de Museus com relação ao comparecimento das turmas escolares agendadas. Foram recolhidas informações sobre o número de estudantes que estiveram nas respectivas visitas guiadas (Tabela 2).

Tabela 2 - Escolas visitantes, data da visita e número de alunos.

Escolas	Dia da visita e nº de alunos	Dia da visita e nº de alunos	Dia da visita e nº de alunos
CEI - Centro de Educação Interativa	14/05 - 26 alunos		
E. E. Francisco Bernardino	13/05 - 31 alunos	16/05 - 40 alunos	
Escola de Escritores da BMMM	15/05 - 48 alunos	16/05 - 21 alunos	17/05 - 32 alunos
Projeto Gente em Primeiro Lugar	13/05 - 13 alunos	14/05 - 33 alunos	18/05 - 20 alunos

Elaborado pelo autor com informações repassadas pelos funcionários do MFJF. Fonte: O autor.

Mesmo depois da data oficial da Semana Nacional de Museus, que é de 13 a 19 de maio de 2019, o Museu Ferroviário de Juiz de Fora recebeu algumas escolas interessadas na visita guiada para os alunos. Foi aplicada a mesma metodologia das visitas na semana oficial. Na tabela a seguir, estão o nome das escolas e a data das suas visitas ao Museu (Tabela 3).

Tabela 3 - Escolas visitantes e data da visita.

Escolas	Dia da visita
Escola Democrática	20/05/19
Escola Estadual Francisco Bernardino	20/05/19
Escola Estadual Maria das Dores	27/05/19
Curso de Aprendizagem Ferroviária	29/05/19
Escola Cecília Meireles	29/05/19

Elaborado pelo autor com informações repassadas pelos funcionários do MFJF. Fonte: O autor.

Os alunos manusearam alguns objetos como os sinos (na Figura 97a está a coleção de sinos), ferramentas e objetos (entre os vários artefatos manuseados estava a bóia de reservatório, que é uma peça metálica flutuante utilizada nas caixas d'água que abastecia as locomotivas - Figura 97b) e simularam puxar um vagão de trem e serem maquinistas das locomotivas. O vagão da Figura 97c era utilizado para carregar mercadorias e está ao lado das locomotivas que são preservadas e expostas na plataforma de embarque/desembarque. Os

estudantes tiveram a sensação de como era o esforço dos trabalhadores ferroviários que atuavam nesse tipo de serviço.

Figura 97a - Coleção de sinos do MFJF.

Figura 97b - Bóia de reservatório ferroviário na exposição do MFJF.

Figura 97c - Vagão de trem no MFJF.



Figura 97a, 97b e 97c: Foto: Rojane de Souza. 28/07/2018. Fonte: Acervo pessoal do autor.

Os objetos mostrados na exposição do Museu não representam uma relação pessoal de afeto ou saudade para os estudantes. Para uma geração que não possui o contato direto com os trens, ainda não desenvolveram uma identificação com as peças expostas. Para muitos, foi a primeira vez que tiveram contato com o patrimônio ferroviário que remete às memórias que são relatadas pelos familiares e/ou outras pessoas que tiveram experiências que se relacionam com a ferrovia.

O Museu Ferroviário de Juiz de Fora propõe exatamente resgatar a memória e a identidade da cidade atrelada à ferrovia, que foi importante para a construção da cidade. Desta maneira, o espaço museológico apresenta-se como uma opção bastante considerável para a construção de uma aprendizagem sobre a ferrovia no município e na região. As vozes e memórias distantes do cotidiano dos alunos encontram ecos, reverberações e ressonâncias nas novas gerações que tem possibilidades de criar novos significados para o patrimônio ferroviário da cidade. Há o esforço do Museu para essa conexão, essa reinterpretação do passado e da memória, novas formações de identidade com a ferrovia e o seu patrimônio.

Para os estudantes, que não utilizaram o transporte ferroviário e que o vê atualmente servindo exclusivamente como transporte de carga, que não possui uma relação próxima, de identidade, todas as coleções expostas no MFJF ajudam a construir uma concepção de que o patrimônio preservado diz respeito aos seus antepassados, algo relevante do que a ferrovia representou para a população da cidade onde vivem. No passado os trens eram protagonistas no fluxo de mercadorias e pessoas entre cidades e, entre campo e cidade. Hoje, esse posto é do transporte rodoviário. Portanto, a forma de como esses alunos transitam pela cidade é fruto

de ações políticas, econômicas e sociais. Na visita guiada tiveram uma oportunidade de compreender uma parcela da história da sua cidade e do seu país.

Descobriram que a ferrovia possui vários significados, que foram construídos ao longo do tempo e dos espaços que ocupou. O acervo exposto no Museu e as narrativas construídas neste local servem aos estudantes para enxergarem e refletirem sobre os testemunhos escolhidos para falar dos modos de viver, de fazer, de comunicar, de transitar, etc. Também para construir/repensarem novas relações entre passado e presente. No passado os trens tiveram um determinado papel junto à população de Juiz de Fora e agora, possui outro papel. O patrimônio ferroviário conta parte da história da cidade e continua fazendo parte dela, mas, agora, com novos significados.

A visita guiada para o público em geral foi dividida em dois momentos:

- Conversa sobre coleções e museus (Anfiteatro) - 20 minutos,
- Visita pelo acervo fazendo o link com a primeira conversa - 1 hora.

As visitas seguiram o mesmo roteiro elaborado pelo Museu para as visitas das turmas escolares, todavia, excluindo algumas atividades que foram desenvolvidas especialmente para os estudantes. Foi abordado o colecionismo a partir do Museu Ferroviário e as suas múltiplas possibilidades. Além do acervo fixo do próprio Museu, os visitantes também passaram pela exposição temporária **De trem em trem**. No sábado, alguns ferroviários participaram da visita guiada. A média de pessoas nas visitas (18 e 19/05) foi de 20 participantes.

Na Figura 98a, os visitantes observaram ferramentas, objetos e utensílios utilizados por ferroviários que trabalharam na manutenção dos trilhos. Entre as peças preservadas está um copo de ferro usado por ferroviários que trabalhavam na via permanente. O público pode sentir o peso do copo, a sua textura enquanto ouvia as explicações do mediador sobre esses materiais, que são da primeira metade do século XX. Os copos que acompanhavam os trabalhadores da via permanente eram feitos de ferro porque se fossem de vidros quebravam. O serviço na manutenção dos trilhos é árduo. Esse copo pertence ao conjunto que está na figura 98b, que é formado por um caldeirão, duas painéis e três tripés.

Figura 98a - Parte do acervo da sala temática Sinalização e Via Permanente.
Figura 98b - Conjunto de vasilhames usados na Via Permanente.

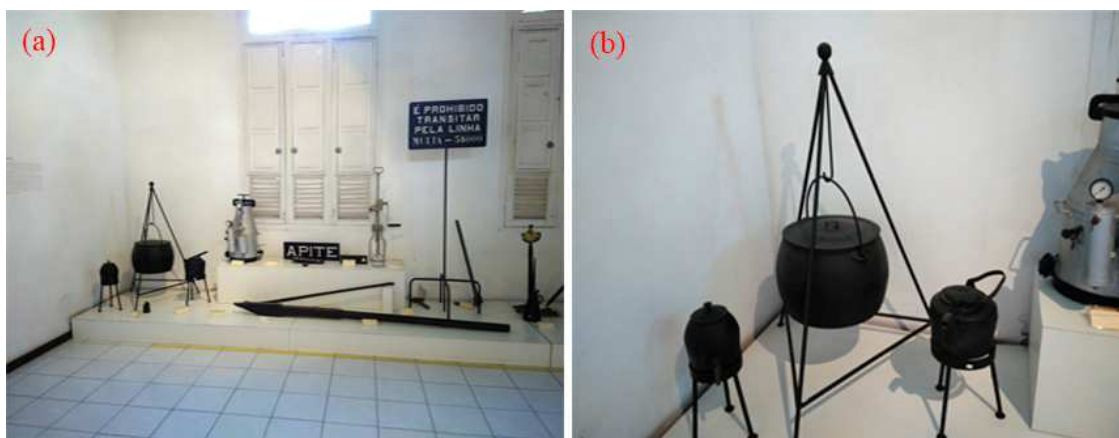


Figura 98a e 98b: Foto: Rojane de Souza. 28/07/2018. Fonte: Acervo pessoal do autor.

Nas figuras 99a e 99b, observamos os artefatos que estão preservados no Museu e compõe as coleções da sala temática Material Rodante e Aspectos Tecnológicos. Nesta exposição estão macacos, tampa de fornalha de locomotiva a vapor, ferramentas utilizadas pelo foguista na operação de alimentação de carvão, furadeira, etc. Esses objetos estão relacionados à tecnologia das locomotivas a vapor e também à memória do trabalho dos ferroviários. Os visitantes perguntaram sobre o funcionamento das peças, de como os ferroviários manuseavam as ferramentas.

Figura 99a e 99b - Parte do acervo na sala temática Material Rodante e Aspectos Tecnológicos.



Figura 99a e 99b: Foto: Rojane de Souza. 18/05/2019. Fonte: Acervo pessoal do autor.

É preciso estar atento à questão de que muitas vezes, para o visitante a aparência dos objetos expostos e da memória trazida pelos museus é de um conhecimento acabado, como se a única alternativa para a apresentação de determinada exposição ou temática proposta fosse aquela apresentada. Muitas vezes passam despercebidas que as exposições dos museus são resultados de pesquisas, discussões, escolhas e seleções. Não vêm à tona as indefinições e os caminhos diferentes possíveis para a apresentação de determinado acervo. Procuramos na

visita guiada mostrar ao público que a exposição do museu, as suas variadas coleções estão expostas para ter a narrativa da sala temática. Nas figuras 99a e 99b, vemos os fragmentos, que são ferramentas que atuaram na manutenção de locomotivas, esta seleção e esta organização é conscientemente realizada pelo MFJF para a narrativa da memória sobre o Material Rodante.

O fato de os objetos expostos nos museus serem lidos como verdadeiros e como relíquias, de acordo com Lowenthal está na “ (...) crença em sua veracidade (que) ainda perdura, uma relíquia tangível parece ipso facto verdadeira”⁷⁰¹.

Para Isabela Tavares Guerra,

É exatamente nesta percepção de que é possível acessar o passado apenas pela presença física de um artefato que reside a potencialidade e o risco de um museu histórico. A impressão do visitante é que bens materiais do museu permitem um acesso direto, mas o museu constrói uma narrativa, de uma certa maneira, reconstrói o passado a partir de bens materiais (e imateriais)⁷⁰².

O Museu Ferroviário de Juiz de Fora não controla totalmente a representação da ferrovia e da cidade de Juiz de Fora, pois cada indivíduo possui sua subjetividade. Mas, os visitantes possuem uma visão muito positiva do museu, como lugar onde podemos encontrar a verdade histórica. Todas as turmas se mostraram interessadíssimas nas explicações e tiveram grande interatividade com os objetos preservados no Museu.

Mostrar que os objetos adquiridos são frutos de escolhas dos gestores do espaço museológico e que os arranjos das coleções são intencionalmente feitos para passar determinada mensagem demonstra que o museu é um lugar de representação da memória. Não é a verdade histórica que é transmitida, mas, o resultado de uma construção de memória e de identidade. Lógico que isto não significa que devemos abandonar o museu ou que ele não é merecedor de valorização e de respeito. O que se deve ter em mente é que o está exposto no museu e a sua memória construída e divulgada é elaborada pelo conjunto de atores responsáveis pela instituição. As exposições do acervo são uma ótica dentre as várias formas de se abordar a memória e o patrimônio ferroviário.

701 LOWENTHAL, D. **Op. Cit.**, p. 158.

702 GUERRA, I. T. **Entre objetos e pessoas: educar em museus, formação e práticas de mediadores - A experiência dos museus históricos de Belo Horizonte**. Dissertação de Mestrado. Universidade Federal de Viçosa, 2016. p. 24.

5.3 - Realização da roda de conversa e do espetáculo do Grupo Macauã

A roda de conversa com os ferroviários buscou trazer à tona memórias sobre a cultura, a experiência profissional, técnica e social; e suas visões sobre suas vivências, sobre o passado e presente da ferrovia, sobre o patrimônio. A roda de conversa foi conduzida pelo coordenador do Museu Ferroviário de Juiz de Fora, Luiz Fernando Priamo e reuniu quatro ex-ferroviários e um ferroviário. As temáticas debatidas foram baseadas nas concepções da Mesa 1 e 3 na primeira idealização das mesas de debates, que foi relatado no início deste capítulo. O cronograma da roda teve os seguintes tópicos:

- Relatar as memórias da convivência com a ferrovia.
- Por que escolheram ser ferroviários?
- O que representou a ferrovia para eles? O que representa agora?
- Como eles observam o atual cenário da ferrovia no país?

Para a escrita da roda de conversa, a metodologia é baseada em situações, trechos narrativos e fragmentos do processo que busque evidenciar as memórias e as tramas de relações sociais.

Na roda de conversa foi possível perceber que existem pontos em comum entre todos os ferroviários como o orgulho, o saudosismo, a dor, o desalento. Existem experiências que são compartilhadas, mas, existem outras que se diferenciam devido aos locais de trabalho. Há ferroviários que trabalhavam na administração, em outros serviços na estação, na manutenção dos trilhos, nas oficinas, nos meios de comunicação. Também existe diferença nas experiências por causa do período temporal. As relações de trabalho e as técnicas usadas para alguns serviços de um ferroviário atual se diferenciam à de um ex-ferroviário. Existem profissões, regras e costumes que nem existem mais. Contudo, todas as lembranças relatadas na roda manifestam um sentimento de pertencimento coletivo à uma comunidade profissional e afetiva.

Segundo os ex-ferroviários, naqueles tempos (até o final da década de 1960), ser ferroviário era conquistar um **status** diferenciado entre as classes trabalhadoras da cidade. Era motivo de orgulho para os pais, familiares, amigos, vizinhos, etc. Isso acarretava prestígio no meio familiar, social, urbano e econômico. Muitas pessoas eram atraídas pela conquista da estabilidade. Essa estabilidade era a garantia de um projeto de vida e da certeza do salário.

Esta estabilidade era significada como um valor. Ser ferroviário e ter esta estabilidade é um significado que vai além do meio profissional, pois ter estabilidade no emprego vira uma espécie de qualidade⁷⁰³.

Gómez argumenta que a “estabilidade” do ferroviário tinha seu ônus e bônus pois, esta estabilidade também revela um “reflexo de uma política administrativa paternalista e do controle empresarial sobre as vidas dos trabalhadores”. Nesse controle, A RFFSA aproximava a mão-de-obra dos locais de trabalho através das casas, de propriedade da empresa, que “se somavam a um conjunto de estruturas e políticas da empresa que borravam os limites entre trabalho e não-trabalho”, instituindo na paisagem urbana as “vilas operárias”⁷⁰⁴.

Gómez coloca algumas atividades como parte de “uma política administrativa paternalista”:

As festas coletivas, os campeonatos de futebol, o atendimento de saúde, a cooperativa de consumo, a educação dos filhos por meio de escolas ferroviárias ou escolas técnicas, a previdência própria, eram relacionados diretamente um “modo de vida” ferroviário e com a RFFSA, integrando colegas de trabalho que eram, também, vizinhos, parentes, amigos⁷⁰⁵.

Foi interessante que na roda de conversa só foram relatadas memórias e leituras sobre o valor da estabilidade do ferroviário no sentido positivo, do bônus. As atividades similares à citação de Gómez foram lidas pelos ex-ferroviários como algo bem-vindo, positivo. Portanto, sendo visto como uma política de controle ou não, o “ser ferroviário” está ligado não apenas aos afazeres no lugar de trabalho, mas também às atividades e relações fora do ambiente profissional.

De acordo com Gómez,

Como já evidente em diferentes estudos de extrema relevância no campo da Antropologia do Trabalho (...) não há como falar, nessas comunidades de trabalho, de separação estrita entre trabalho e lazer. Se estendem ao mundo do “não-trabalho” os significantes da identidade profissional. Nesse contexto, “ser ferroviário” não era apenas uma designação, mas uma afirmação com orgulho, um pertencimento, uma herança geracional, seja vinda de “sangue” ou conquistada “por acaso”⁷⁰⁶.

703 Roda de Conversa **Onde foi parar o meu ramal?** 17ª Semana Nacional de Museus. Museu Ferroviário de Juiz de Fora. 18/05/2019. Áudio gravado por Rojane de Souza. 1: 31: 27 h. Juiz de Fora, 2019.

704 GÓMEZ, G. S. R. **Op. Cit.**, p. 85.

705 **Ibidem.** p. 85.

706 **Ibidem,** p. 85.

As memórias dos ex-ferroviários não perpassam só no caminho do orgulho, da saudade e da satisfação. Também trazem consigo um tom de dor e de desalento. Apesar dos relatos sobre o prestígio da profissão no setor ferroviário e do fato de a ferrovia ser lida como fundamental no papel central nos planejamentos de desenvolvimento local, regional e nacional, os ferroviários sabem e ao mesmo tempo, parece que resistem à verdade de que o transporte ferroviário brasileiro está em crise há bastante tempo e seu processo de desmantelamento é real.

Guillermo Stefano R. Gómez denomina de “indignação ferroviária” a postura dos/as trabalhadores aposentados e suas famílias perante a crise de sua profissão. O estudo de Gómez trata-se de ferroviários residentes na cidade de Pelotas, Rio Grande do Sul. Seu argumento é que essa “indignação” apresenta contornos temporais, narrativos e imagéticos específicos. Para os ferroviários, denunciar a crise e a precarização das ferrovias é uma forma de buscar a duração sobre o tempo descontínuo. A construção de narrativas sobre a memória, a lamentação sobre os diagnósticos de irreversibilidade do quadro ferroviário brasileiro e sobre os anseios para o futuro da ferrovia, tais como a (re)valorização da categoria, a volta dos trens de passageiros e a necessidade de investimentos nas ferrovias são buscas de um tempo durável⁷⁰⁷.

Mediante às narrativas dos ex-ferroviários, percebemos os esquemas de encadeamentos temporais, no qual, passa para os ouvintes uma sensação de que o período de decadência da ferrovia foi distante e o período de auge é mais recente. Dessa forma, a memória deles cria uma narrativa que altera a percepção de tempos. Não é um tempo linear, mas um tempo recortado, descontínuo. As rítmicas das narrativas e o desenvolvimento da fala são articulados com os tempos vividos no presente e pensados numa reconstrução do passado. Eles são atores, diretores, roteiristas dessa memória e dessa reconstituição.

Isso tem a ver com narrar acontecimentos com o qual o indivíduo tem mais afetividade, mais identificação. A fase de decadência e desmantelamento da RFFSA, a terceirização do trabalho, o total abandono e fechamento de estações, oficinas e outros edifícios ferroviários, e a extinção de trilhos é angustiante para eles. O desalento não é causado só pelo fato da desestatização da empresa e a fragmentação em diferentes concessões privadas. O fim da Rede Ferroviária Federal S.A. também trouxe implicações na vida pessoal deles, como as demissões, as aposentadorias precárias ou prematuras. Há processos de indenizações que não foram pagas até hoje. Há familiares de ferroviários que continuam as

707 **Ibidem**, p. 83-84.

demandas na justiça, no qual o ferroviário já faleceu. Há ferroviários que dizem que vão morrer e não vão ver a cor do dinheiro da indenização.

Os ex-ferroviários que estiveram na roda de conversa são indivíduos que pertenceram à uma comunidade de trabalho. Nas suas falas, percebe-se que se sentiam importantes dentro do setor de serviços e na sociedade no qual estavam inseridos. Eram sujeitos ativos, comprometidos com suas funções. Eclea Bosi argumenta que envelhecer nesta sociedade salarial e industrial representa o momento de saída da vida produtiva, percorre as tensões e as incertezas da lógica da sociedade de mercado e da desvalorização da pessoa idosa. O processo do envelhecimento do indivíduo também influencia a construção de narrativas⁷⁰⁸.

As construções de memórias, de narrativas, de novos significados sobre as identidades dos ferroviários e os seus esforços de permanecer na memória da geração do presente e do futuro mostram a “vontade de memória”. Alguns ferroviários possuem seus projetos ou fazem parte de alguma organização para preservação e divulgação de memórias ferroviárias. Os seus engajamentos e os seus anseios buscam uma manutenção da “memória coletiva”. Que suas memórias e suas experiências possam se perpetuar em novas narrativas e em novas situações. O Museu Ferroviário de Juiz de Fora se torna um lugar importante também como “guardião” dessa memória⁷⁰⁹.

No depoimento de Manoel Monachesi para o projeto Trem Vivo, ele destaca o que é ser ferroviário:

Figura 100 - Recorte do depoimento de Manoel Monachesi, 2005.

Para ele, quem foi ferroviário, nunca deixará de ser. “Tenho saudades da Maria Fumaça. Meu avô dizia que ela tinha alma. Quando você via uma Maria Fumaça funcionando, parecia que ela tinha vida. Monachesi conta que os maquinistas, quando recebiam sua locomotiva, tinham por ela um enorme carinho, como se fossem donos dela. Até os filhos ajudavam na limpeza com muito orgulho, esfregando os bronzes da máquina com seus lenços brancos. Ao aposentar e ver sua locomotiva cortada como sucata, muito maquinista não resistia: morria de paixão.”

Monachesi espera, sinceramente, que a ferrovia seja vista hoje com um olhar de nostalgia e também de respeito. Não podemos deixar perder tudo o que foi feito com tanto sacrifício, por pessoas anônimas que acreditaram neste meio de transporte para o desenvolvimento do nosso país.

Fonte: Primeiro Livro de Registro da Memória Oral da Ferrovia. Museu Ferroviário de Juiz de Fora.

As experiências que foram vividas por cada sujeito se conectaram com a experiência e

708 BOSI, E. **Memória e Sociedade**: lembranças de velhos. São Paulo: Companhia das Letras, 2006.

709 LE GOFF, J. Memória. In: _____. **História e memória**. Campinas: Ed. da UNICAMP, 2008. p. 430.

as lembranças dos outros que estavam na roda de conversa. Essas memórias não estavam conectadas apenas com as que estavam ali sendo narradas, mas com a memória coletiva sobre a ferrovia, como por exemplo, o discurso da figura 100. Para Halbwachs, a lembrança necessita de uma comunidade afetiva, cuja construção se dá mediante o convívio social que os indivíduos estabelecem com outras pessoas ou grupos sociais. Portanto, a lembrança individual é baseada nas lembranças dos grupos nos quais esses indivíduos estiveram e/ou estão inseridos. Partindo desse princípio, a constituição da memória de um indivíduo resulta da combinação das memórias dos diferentes grupos dos quais está inserido e consequentemente é influenciado por eles⁷¹⁰.

A memória tem capacidade criar, reinventar os momentos vividos, de dar-lhes novos significados. Na roda de conversa os ferroviários recriaram momentos do passado no presente, explodiram a cronologia do tempo linear em uma multiplicidade de imagens. O mais importante naquele momento é a narrativa que está sendo transmitida, e a memória que está se reconstruindo é em nome do grupo, dos ferroviários.

Refletir sobre o Museu Ferroviário de Juiz de Fora que tem uma conexão intensa com a memória do trabalho, nos propõe uma questão. Henri-Pierre Jeudy pergunta se quando objetos de trabalho são expostos e catalogados nas vitrines das instituições museais, não estariam ali expostos instrumentos de tortura do operário?

A resposta de Jeudy é que a estética dos objetos técnicos e funcionais é compartilhada socialmente através desse ato de reabilitação. Isso significa lembrar a autenticidade dos gestos perdidos. O que significa os gestos que são lembrados? A habilidade, em certos termos, assim recuperada ou lembrada não é o signo da repetição do esforço, da dor e da morte? Para Jeudy, esse aspecto do “saber operário” não frequenta as salas de atelier conservadas e/ou preparadas para a exibição do “devir da cultura técnica”. Tudo se torna tão belo e fascinante nesse movimento de restituição do saber fazer operário que o pânico da exploração não se mantém nem mesmo como uma recordação ruim⁷¹¹.

O temor da exploração não é um fator que deva ser ignorado em uma pesquisa sobre memória do trabalho. Mas, precisamos entender o papel que os objetos têm e o que significa dentro do espaço museal. A exposição do acervo do Museu Ferroviário de Juiz de Fora, na perspectiva dos ferroviários, não possui necessariamente um pavor oculto. Os artefatos representam e articulam o pertencimento à uma comunidade e a constituição de uma

710 HALBWACHS, M. **Op. Cit.**, p. 34-35.

711 JEUDY, H. **Memórias do social**. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 1990. p. 120.

apresentação de si mesmo, que é ser ferroviário. Embora tenha fluidos e resíduos de exploração e de opressão, o objeto preservado significa a identidade do ferroviário, conforme percebemos na fala que está na figura 100.

Este saber fazer é revelado na reação de um ex-ferroviário, no orgulho em demonstrar o que sabe fazer e de que havia manipulado um objeto semelhante ao que está preservado no MFJF, no caso específico, um telégrafo. Isso demonstra o sentimento que o artefato exposto significa um valor de reconhecimento. O saber profissional passa a ser um mediador, um condutor de narrativas e um provocador de memórias:

Mas eu comecei tudo na estação ferroviária. Tudo começou, era bem garotozinho, trabalhei com 11 anos ou 12 anos, que me lembro bem e eu comecei manusear o telégrafo. E com 13 anos eu tomava conta da estação, com 13 anos dava licença a trem, licenciava trem, eu entregava licença a maquinista. Era molequezinho, era garotozinho. Meu pai dizia vai treinando aí, mas meu pai supervisionando o serviço é claro, ele que era o cara né (risos). Então é ... eu passei a me dedicar a isso⁷¹².

Na roda de conversa, um senhor demonstrou seus conhecimentos sobre o aparelho de telégrafo, a cartela com o Código Morse (sistema de comunicação usado pelo instrumento de trabalho), a função de telegrafista nas estações, sobre a responsabilidade da estação que era confiada ao chefe e aos seus agentes, funcionários treinados para operar o telégrafo, realizar as ligações telefônicas, o despacho da mercadoria e a entrada e saída dos trens. Ele também levou a gravação de uma transmissão de uma radiotelegrafia para ouvirmos o som. Nessa sua postura, percebemos o comprometimento do ex-ferroviário, o que o torna um verdadeiro “homem-memória”⁷¹³. A roda se transformou num espaço de aprendizado coletivo.

Na roda de conversa percebemos que as memórias entrelaçam vários momentos, apresenta um tempo descontínuo. Um momento de euforia se mistura com um momento de tristeza. O processo de decadência da ferrovia fica marcado nas suas memórias, nas suas vivências. Há momentos em que é como se estivéssemos vivendo uma espécie de momento de luto:

Quando eu recebi a ordem do Rio pra vim fechar a estação e pegar o material, rapaz, cheguei aqui e encostamos dois vagões ali no pátio pra lá do ... na direção aqui, mas lá ficava o vagão pra carregar, dali saía pra rua. Na hora que começou a carregar os vagões, a plataforma choveu de familiares e não tinha

712 Roda de Conversa **Onde foi parar o meu ramal?** 17ª Semana Nacional de Museus. Museu Ferroviário de Juiz de Fora. 18/05/2019. Áudio gravado por Rojane de Souza. 1: 31: 27 h. Juiz de Fora, 2019.

713 LE GOFF, J. Memória. In: _____. **História e memória**. Campinas: Ed. da UNICAMP, 2008. p. 430.

como aguentar as famílias chorando e você tê que tá ali e você não podia fazer nada. (...) O pessoal chorando e você aguentando naquele meio ali, você tinha que passar para lá, pra cá, você, você sentia dentro d'ocê uma dor aqui (apontando o dedo em direção do peito), mas você tinha que aguentar porque você é o cabeça do negócio. Foi muito triste⁷¹⁴.

O depoimento, dado por um dos responsáveis por retirar documentos, materiais e outras coisas de dentro da estação da Leopoldina (hoje Museu Ferroviário de Juiz de Fora) e fechar os portões, para desativá-la, demonstra uma experiência vivida e lembrada como um momento de angústia. Pela narrativa, percebe-se que o envolvimento com a estação também se estendia aos familiares dos ferroviários. Gómez⁷¹⁵ e Nunes⁷¹⁶ argumentam que as ferrovias tiveram um processo agonizante de queda, que terminou com a desestatização da RFFSA, ao longo da década de 1990. O termo “agonia” é usado pelos autores para fazer referência à uma temporalidade lenta da desconstrução das ferrovias brasileiras. Cornelia Eckert também utilizou o termo agonia para fazer menção aos habitantes da vila mineira **La Grand Combe**, na França, que observavam os seus trabalhos, seus modos de fazer, base de suas referências identitárias, desaparecer pelos eventos da “modernização da profissão”⁷¹⁷.

O antropólogo Yuri Rapkiewicz, em suas pesquisas sobre a memória ferroviária no Sul do Brasil, ao estar em contato com aposentados ferroviários observou que suas ações e atitudes eram “desejos de memória”. Isso significa que as ações visando a manutenção da memória coletiva, profissional e afetiva desse grupo buscam uma perpetuação dessa comunidade. Rapkiewicz, ao observar e estudar as posturas dos ferroviários identificou que suas maiores preocupações eram com suas memórias⁷¹⁸.

Rapkiewicz cunhou o conceito de etnolecionismo. Os etnolecionadores seriam aqueles que constroem narrativas e reúnem materiais temporais, através do acúmulo de experiências, papéis e objetos. A partir desse entendimento, o etnolecionismo é “uma prática de colecionamento engajado, motivado por finalidades coletivas, de conotação pública e política”⁷¹⁹. Um ferroviário informou pegar material sobre manutenção da via permanente, material rodante, além de outros documentos sobre técnicas das locomotivas épocas passadas,

714 Roda de Conversa **Onde foi parar o meu ramal?** 17ª Semana Nacional de Museus. Museu Ferroviário de Juiz de Fora. 18/05/2019. Áudio gravado por Rojane de Souza. 1: 31: 27 h. Juiz de Fora, 2019.

715 GÓMEZ, G. S. R. **Op. Cit.**, p. 86.

716 NUNES, I. **Douradense**: A agonia de uma ferrovia. São Paulo: Annablume, 2005.

717 ECKERT, C. **Memória e trabalho**: etnografia da duração de uma comunidade de mineiros do carvão (La Grand-Combe, França) Curitiba: Appris, 2012.

718 RAPKIEWICZ, Y. S. **Cidades, patrimônios e etnolecionadores**: uma etnografia das reminiscências ferroviárias no sul do Brasil. Dissertação (Mestrado em Antropologia Social). Universidade Federal do Rio Grande do Sul, 2018. p. 143. Disponível em: <<https://hdl.handle.net/10183/182798>>. Acesso em 28/04/2020.

719 **Ibidem**, p. 143-144.

formando uma espécie de coleção particular. Ele estuda esse material e isso faz com que ele seja um ferroviário atual que sabe como funcionam as ferramentas antigas. Isso se transforma numa transmissão por meio de documentos, do saber fazer ferroviário.

Na roda de conversa os ferroviários relataram suas memórias, expuseram suas visões e leituras sobre as ferrovias e ferroviários. Lembraram sobre suas vivências no local de trabalho, na família, na cidade. A ferrovia é representada na narrativa como temática que possibilita diferentes histórias coincidirem, convergirem, no qual um relato puxa outros.

Ao visualizarem objetos, eles se lembraram de histórias. Ao estarem nos locais onde trabalharam ou ao terem contato com ferramentas que faziam parte do universo onde trabalharam e viveram, essas relações identitárias e memorialísticas são novamente fortalecidas. Também, propõe novas memórias e novas relações de identidade. Um ex-ferroviário ligou para a sua filha para dizer que estava no Museu Ferroviário e que falava sobre sua vida. Este senhor terá memórias da época em que trabalhou na estação e agora do Museu, pois certamente falará para amigos e familiares sobre a sua participação num evento da instituição. Também estarão no arquivo pessoal as fotos em que estes tiraram dentro do Museu.

Quando o museu reflete sobre a preservação do patrimônio ferroviário para as gerações que conviveram com o tempo e o modo de vida referente à ferrovia, o acervo ali exposto tem um significado identitário, carregado de afetividade.

Para a finalização da Semana Nacional de Museus teve uma apresentação no anfiteatro do Museu. O Grupo Macauã é um grupo de estudos e divulgações da cultura popular brasileira, que foi criado em 1991, na cidade de Juiz de Fora, e tem por finalidade reunir pessoas que se interessem em estudar, pesquisar e divulgar a tradição da cultura popular em todas as manifestações. Desde a fundação do grupo, este vem realizando diversos trabalhos através de seu núcleo folclórico, como: apresentações de danças e de músicas brasileiras, formação do Macauã Mirim, exposições, palestras, oficinas e apresentações de filmes na Semana do Folclore, projetos sociais, eventos brincantes abertos à comunidade como o “Hoje é Dia de Folclore” e “Roda de coco e ciranda”⁷²⁰.

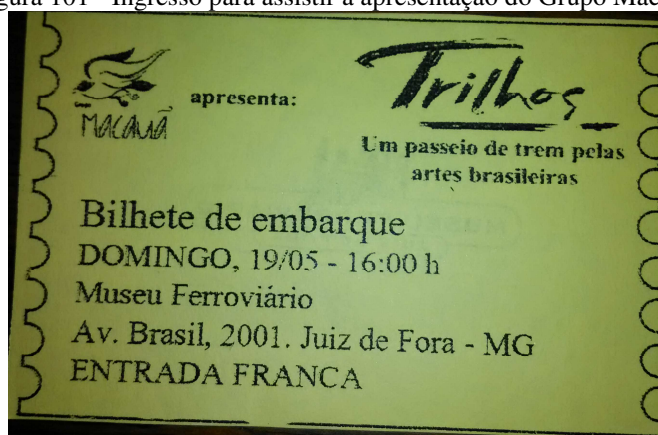
Existe uma memória do patrimônio ferroviário em Juiz de Fora além do Museu. Ela é contada, reconstruída com novas formas e interações. A memória sobre as ferrovias produz

720 GRUPO MACAUÃ. **Facebook**. Disponível em: <https://www.facebook.com/pg/GrupoMacaua/about/?ref=page_internal>. Acesso em: 23/09/2019. O nome “Macauã” é uma menção a uma ave de rapina que leva a fama de matar cobras e mostrar o seu couro em cima de árvores e que, segundo o povo, anuncia visitas, chuvas e notícias. Dessa crença popular surgiu a analogia para a criação do nome do Grupo Macauã.

também arte como pintura, cenas de teatro, cinema, novelas, documentários, contos, poesia, canções, artesanato e outras formas de expressão.

O espetáculo “Trilhos: o trem pelas artes brasileiras” foi criado pelo grupo em 2018. Como a temática do espetáculo era composta por um roteiro de uma viagem de trem, foi convidado para fazer parte da programação da Semana Nacional de Museus. A sua apresentação contou com verba financeira da FUNALFA, gestora do MFJF (Figura 102a e 102b). Estavam à disposição do público 75 ingressos para a apresentação (Figura 101).

Figura 101 - Ingresso para assistir a apresentação do Grupo Macauã.



Elaborado pelos funcionários do MFJF. Fonte: Museu Ferroviário de Juiz de Fora.

Figura 102a e 102b - Apresentação do Grupo Macauã no Museu Ferroviário de Juiz de Fora.



Figura 102a e 102b: Foto: Rojane de Souza. 19/05/2019. Fonte: Acervo pessoal do autor.

O espetáculo criado pelo Grupo Macauã demonstra esta dinâmica da memória atuante e construída sobre a ferrovia e o passado que dialoga com o presente, com novos olhares, com novos sentimentos. É a memória se ressignificando através e em forma da arte. Essas novas interações também estão na memória coletiva e também (re)criam novas identidades e novas relações com a memória e a empatia com a ferrovia e com os ferroviários.

Ao final das atividades são enviadas apenas as fotos feitas para registrar os eventos nos museus para o IBRAM. No dia 2 de julho teve o fechamento dos balanços das atividades

realizadas no MFJF. A estimativa do número de visitantes foi de 141 pessoas, exceto as visitas das turmas escolares.

A inserção do nosso projeto de pesquisa dentro das propostas das atividades desenvolvidas para a realização da Semana Nacional de Museus teve como objetivo um diálogo entre a proposta do IBRAM, as finalidades do MFJF e dos conhecimentos produzidos dentro do âmbito acadêmico. Foi estabelecer um diálogo entre o patrimônio da antiga com a atual Juiz de Fora. Esse patrimônio não perdeu o poder evocativo do passado e agora é entendido com novos significados e com novos elementos da identidade e da cultura da cidade. A memória transmitida pelo Museu, memórias de vivência e/ou memórias de ouvir contar, colocam o patrimônio ferroviário na cotidianidade da cidade e do público visitante para que possam ser ressignificados e valorizados como patrimônio da comunidade.

A importância do cultivo da memória nas sociedades atuais e futuras e com os diferentes atores sociais nesse contexto específico (ferroviários, agentes patrimonialistas, museólogos, estudantes, curiosos, etc) podem e devem dar vazão à projetos colaborativos, calcados no diálogo e na construção/troca de saberes.

Contribuímos para que as atividades realizadas dentro do Museu durante a Semana Nacional de Museus pudessem criar uma rede de compartilhamento de saberes que discuta formas de preservar e valorizar as tradições e a herança cultural advinda com as ferrovias, para que as gerações futuras possam ter acesso e usufruir desse patrimônio. O empenho na manutenção física e simbólica deste patrimônio deseja que este proporcione a preservação de memórias, a construção de conhecimentos acerca da ferrovia e dos ferroviários e a busca por novas relações de identidade com a população e com o espaço urbano, social, turístico e cultural da cidade juiz-forana.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O trabalho e as considerações feitas na pesquisa objetivam não ficarmos presos ao ambiente acadêmico, alienando-se da realidade do museu e da coletividade onde está inserido. Também buscamos que a dissertação não fosse apenas uma produção mais elaborada do discurso do Museu, e sim perceber como as memórias do Núcleo Histórico Ferroviário e do Museu Ferroviário de Juiz de Fora se desenvolveram e se ressignificaram. Durante a pesquisa sempre tivemos a preocupação de não ficarmos refém da narrativa da memória estabelecida pelos grupos sociais envolvidos nesta memória, mas também, não a ignoramos e nem a subestimamos.

Sempre tivemos que estar atentos sobre a questão de separar o olhar e o discurso do acadêmico das paixões e vontades do militante. Os fundamentos teóricos que deram base para a análise da memória (re)construída não foram colocados na dissertação para simplesmente encaixar rótulos e modelos na dinâmica dessa memória. Tivemos o cuidado de questionar e criticar estes fundamentos teóricos. Não propusemos estabelecer uma imposição do olhar acadêmico sobre a memória, o discurso e o trabalho desenvolvido tanto pelo Núcleo quanto pelo Museu. A teoria foi utilizada para dar compreensão a esta memória desenvolvida. Buscamos um diálogo. Elaboramos reflexões, que estão sempre em construção, sempre em curso.

Para Peter Burke “(...) é importante fazer a pergunta: quem quer que quem lembre o quê e por quê? De quem é a versão registrada ou preservada?”⁷²¹ No Núcleo Histórico Ferroviário é apresentada a versão de uma elite da ferrovia (engenheiros, diretores) e que está sobre o comando dos gestores da Superintendência Regional (SR3) e do PRESERFE. Com o Museu Ferroviário de Juiz de Fora, entra a versão e o comando da Prefeitura de Juiz de Fora e da FUNALFA.

A memória do Museu Ferroviário de Juiz de Fora é de elite? De resistência? A memória do Museu Ferroviário de Juiz de Fora apresentou uma memória de elite sobre a ferrovia e a cidade. A memória do Museu é uma reconciliação entre Mariano Procópio e a elite do núcleo urbano tradicional. A narrativa do Museu relembra a parte do empreendedorismo de Procópio, representado o início de uma Juiz de Fora moderna e industrializada, mas, se silencia sobre a rivalidade do Comendador com a Câmara de Juiz de

721 BURKE, P. **Variedades da História Cultural**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2011. p. 84.

Fora e a elite, tanto que se criou um novo núcleo de ocupação na cidade com a instalação da Estrada União Indústria, com a chegada da ferrovia e a construção da Estação Rio Novo. A instalação da estação da Estrada de Ferro D. Pedro II no centro da cidade representou uma vitória para os desafetos de Mariano Procópio. Portanto, nessa junção se deixa de lado a Juiz de Fora escravista e agrária e, valoriza a Juiz de Fora industrializada e com as contribuições dos imigrantes. Entretanto, há a valorização do capital vindo da cafeicultura que se harmoniza com o capital e o investimento nas fábricas. O capital agrário e o luxo dos barões do café estão sob a leitura do auge econômico de Juiz de Fora, mas, se esquece do trabalho e da exploração dos escravos e, posteriormente do destino dos libertos.

A memória do MFJF também apresenta uma memória de resistência que é ligada ao ser ferroviário. Nesta dimensão, a memória é multifacetada, que pode despertar no observador uma identidade localizada na memória de quem é da cidade, ou de quem é de outras cidades da região ou de quem é de outros estados. Essa memória é ligada à do Núcleo Histórico Ferroviário, que apresentou uma memória da elite da história ferroviária, dos pioneiros da estrada de ferro no Brasil e ignorou os conflitos que existiram ao longo do tempo em que estava inserido a ferrovia. Teve também uma memória de resistência, ligada ao trabalho, ao saber-fazer, ao conhecimento técnico do ferroviário.

A(s) narrativa(s) do Museu Ferroviário de Juiz de Fora busca(m) enaltecer a ferrovia como símbolo do progresso econômico e tecnológico de Juiz de Fora e região, sendo referência do desenvolvimento capitalista e do poder político e econômico das elites juizforanas e, motivo de orgulho para ferroviários, trabalhadores de outros setores, passageiros, comerciantes, fazendeiros, etc. Traz uma memória romântica do período do transporte de passageiros feito pelos trens, especialmente a época da “Maria Fumaça”. É uma memória afetiva e nostálgica, sem conflitos e sem pontos negativos.

A ação da memória do Museu e de suas leituras não são ingênuas. Aliás, nenhuma construção de memória é ingênuas. Sempre há jogos de interesses inseridos nas lembranças e nos esquecimentos. Há nas memórias do Museu Ferroviário de Juiz de Fora enquadramentos e apagamentos, elaborações de discursos que valorizam as elites de Juiz de Fora e a narrativa que valoriza a cidade moderna, industrializada, burguesa. E nesse capitalismo, esquece as mazelas, a segregação, a desigualdade social, a exploração do trabalho. Lembra-se do capital que desenvolveu a cidade e esquece que esse mesmo capital criou distorções como políticas públicas seletivas, atendendo mais às demandas dos setores mais ricos da cidade em nome do crescimento econômico do município e menos à população de baixa renda, com condições

precárias de acesso à moradia, saúde, educação e ao exercício pleno da cidadania.

Nós percebemos o peso que a memória construída e divulgada pelo Museu Ferroviário de Juiz de Fora tem na memória coletiva. Ela influencia o que é dito em jornais impressos e digitais, portais de notícias na internet, **blogs**, grupos no **Facebook** sobre ferrovia, reportagens em redes de televisão, livros e revistas sobre a memória da cidade e da ferrovia, historiadores, memorialistas, jornalistas, ex-ferroviários, FUNALFA, Prefeitura de Juiz de Fora, IEPHA-MG, universidades, associações de ferroviários, professores da rede de ensino básico, e indivíduos que conviveram direta e indiretamente com os trens. Por sua vez, o IEPHA-MG, as universidades, as associações de ferroviários, e especialmente a FUNALFA e a Prefeitura de Juiz de Fora, têm uma grande influência sobre a construção e divulgação das memórias do Museu Ferroviário.

O Museu Ferroviário de Juiz de Fora e a FUNALFA precisam utilizar o patrimônio ferroviário como ponto de reflexão para permitir novas leituras sobre o seu acervo e também para jogar luz sobre algumas memórias que estão em silêncio. O MFJF precisa utilizar o espaço museal como um **locus** de diálogo sobre o caráter conflitivo da memória, sobre a pluralidade de memórias e de identidade, sobre a mudança funcional e semântica do patrimônio. O Museu pode expandir a perspectiva dos depoimentos do “Primeiro Livro de Registro da Memória Oral da Ferrovia” para a narrativa do Museu, que apareça nos catálogos, nos painéis de parede, que seja compartilhada na internet.

As pesquisas acadêmicas realizadas sobre a ferrovia em Juiz de Fora apresentam um grande volume e valorização da questão arquitetônica. A grande maioria dos trabalhos acadêmicos é feita por arquitetos, engenheiros e urbanistas. Isso explica essa valorização e esse olhar, pois é a bagagem intelectual e metodológica para a avaliação da questão patrimonial e da história/memória da ferrovia e dos ferroviários em Juiz de Fora, e é o olhar que tem predominado na política patrimonial da FUNALFA. Todavia, estudos na área da história e das ciências sociais, que possuem uma outra abordagem no quesito de olhar sobre a memória e a história, pouco se debruçaram sobre estudos relacionados à ferrovia na cidade, principalmente sobre o Museu Ferroviário de Juiz de Fora.

Este estudo procurou contribuir para futuros trabalhos sobre o Núcleo Histórico Ferroviário e o Museu Ferroviário de Juiz de Fora. Fica a sugestão de o MFJF publicar o “Primeiro Livro de Registro da Memória Oral da Ferrovia” e criar uma revista, seja impressa ou digital, que proporcione análises, debates, reflexões sobre a memória do Museu. O Museu pode aproveitar o intercâmbio com a Universidade Federal de Juiz de Fora, no qual os

bolsistas vinculados ao projeto de extensão “Ações Educativas no Museu Ferroviário” também possam ajudar nesse processo.

Observamos que ainda faltam pesquisas sobre os trabalhadores ferroviários dispersos na paisagem de Juiz de Fora, tanto em termos sociológicos quanto antropológicos. São necessários mais estudos que buscam a compreensão dos trabalhadores, com suas experiências, suas vivências, seus valores, suas culturas, que foram se sucedendo por gerações ao longo dos mais de 130 anos de funcionamento da ferrovia na cidade. É um quadro histórico bastante significativo. É preciso explorar mais histórica, sociológica e antropológicamente a marca física, social e cultural da ferrovia através de seu patrimônio edificado e a memória e os significados que eles provocam e, dos trens e trabalhadores ferroviários que até hoje circulam na cidade, com novas funcionalidades, vivências, construções de identidade, de sentidos, de significados e de memórias para a cidade.

O MFJF é um local emblemático e está fortemente presente na memória afetiva de parte da população. Numa matéria do Portal JFMinas sobre pontos turísticos da cidade, o Museu é tratado como uma relíquia: “O Museu Ferroviário é uma grande conquista para a memória de Juiz de Fora”⁷²². O Museu é inserido como um recurso pedagógico para as escolas, uma atração turística, local privilegiado para entrar em contato com a memória ferroviária, um ponto cultural onde acontece várias atividades e é integrado ao conjunto arquitetônico da Praça da Estação, com um potencial enorme para a reflexão sobre o patrimônio cultural. Que a memória do Museu Ferroviário de Juiz de Fora possa se tornar uma memória “libertadora”, que reflita sobre todos os aspectos do patrimônio em sua relação com a cidade, com a ferrovia e com a população.

722 JFMINAS. Portal. Pontos Turísticos: Museu Ferroviário de Juiz de Fora. Disponível em: <<https://www.jfminas.com.br/portal/pontos-turisticos/museu-ferroviario-de-juiz-de-fora>>. Acesso em: 06/03/2020.

FONTES

Fontes primárias

IEPHA-MG. **Instituto Estadual do Patrimônio Histórico e Artístico de Minas Gerais.** Tombamento do Conjunto Arquitetônico das Antigas Estações da Central do Brasil e da Estrada de Ferro Leopoldina e o Acervo do Núcleo Histórico Ferroviário (Museu do Núcleo Histórico Ferroviário) em Juiz de Fora.

IEPHA-MG. **Instituto Estadual do Patrimônio Histórico e Artístico de Minas Gerais.** Bens protegidos. Lista de Bens Tombados do IEPHA-MG: Conjunto Arquitetônico das Antigas Estações da Central do Brasil e da Estrada de Ferro Leopoldina e o Acervo do Núcleo Histórico Ferroviário (Museu do Núcleo Histórico Ferroviário) em Juiz de Fora. Disponível em: <http://www.iepha.mg.gov.br/index.php/programas-e-acoes/patrimonio-cultural-protetido/bens-tombados/details/1/134/bens-tombados-conjunto-arquitet%C3%B4nico-das-antigas-esta%C3%A7%C3%B5es-da-central-do-brasil-e-da-estrada-de-ferro-leopoldina-e-o-acervo-do-n%C3%ACleo-hist%C3%B3rico-ferrovi%C3%A1rio-museu-do-n%C3%ACleo-hist%C3%B3rico-ferrovi%C3%A1rio>. Acesso em: 08/07/2019.

MUSEU FERROVIÁRIO DE JUIZ DE FORA. E-mail do Museu Ferroviário de Juiz de Fora (Projeto Trem Vivo) para a Assessoria de Imprensa da FUNALFA. Assunto: Memória Oral. Museu Ferroviário registra novo depoimento. 15 de julho de 2005.

MUSEU FERROVIÁRIO DE JUIZ DE FORA. **Primeiro Livro de Registro da Memória Oral da Ferrovia.** (Não catalogado, não publicado).

MUSEU FERROVIÁRIO DE JUIZ DE FORA. **Catálogo**, 2003.

MUSEU FERROVIÁRIO DE JUIZ DE FORA. **Catálogo**, 2019.

MUSEU FERROVIÁRIO DE JUIZ DE FORA. **Plano Museológico**, 2018.

PREFEITURA DE JUIZ DE FORA. Processo 05815, Requerente 238481, CPTC Lei nº 7282. **Tombamento do imóvel a Praça Dr. João Penido, s/nº - Prédio da Estação**, vol. 01, 1997.

PREFEITURA DE JUIZ DE FORA. Processo 05818, Requerente 238481, Decreto nº 6461. **Tombamento Imóvel Anexo do Núcleo Histórico da RFFSA**, vol. 01, 1997.

PREFEITURA DE JUIZ DE FORA. Ata da Reunião da CPTC de 16/12/98.

REDE FERROVIÁRIA FEDERAL S.A. **Catálogo do Núcleo Histórico Ferroviário de Juiz de Fora**, 1986.

Áudio

Roda de Conversa **Onde foi parar o meu ramal?** 17ª Semana Nacional de Museus. Museu Ferroviário de Juiz de Fora. 18/05/2019. Áudio gravado por Rojane de Souza. 1: 31: 27 h. Juiz de Fora, 2019.

Jornais e publicações

ARÊAS, G. Museu ferroviário comemora quatro anos de revitalização e registra mais uma história de um ex-funcionário da Ferrovia. Boletim Notícias. **Acessa. Com.** 23/08/2007. Disponível em: <<https://www.acesa.com/turismo/arquivo/noticias/2007/08/23-museu/>>. Acesso em: 11/06/2020.

BLACK, J. A trajetória da primeira mulher a trabalhar na estação ferroviária de JF. **Tribuna de Minas.** 10/03/2018. Disponível em: <<https://tribunademinas.com.br/noticias/cultura/10-03-2018/trajetoria-da-primeira-mulher-trabalhar-na-estacao-ferroviaria-de-jf-2.html>>. Acesso em: 28/10/2019.

BLACK, J. Museu Ferroviário reabre as portas com novo projeto visual. **Tribuna de Minas.** 20/10/2018. Disponível em: <<https://tribunademinas.com.br/noticias/cultura/20-10-2018/museu-ferroviario-reabre-as-portas-com-novo-projeto-visual.html>>. Acesso em: 06/03/2020.

DUQUE, S. Museu Ferroviário de Juiz de Fora é reaberto para visitação. **Diário Regional Digital.** 09/10/2018. Disponível em: <<https://diarioregionaldigital.com.br/2018/10/09/museu-ferroviario-de-juiz-de-fora-e-reaberto-para-visitacao/>>. Acesso em: 06/03/2020.

G1 - GLOBO. Curiosidades e preserva o são destaques de museus em Juiz de Fora. Disponível em: <<http://g1.globo.com/mg/zona-da-mata/noticia/2014/05/curiosidades-e-preservacao-sao-destaques-de-museus-em-juiz-de-fora.html>>. Acesso em: 17/04/2018.

G1 - GLOBO. Acervo do Museu Ferroviário de Juiz de Fora   reaberto para visita o. 06/10/2018. Disponível em: <https://g1.globo.com/mg/zona-da-mata/noticia/2018/10/06/acervo-do-museu-ferroviario-de-juiz-de-fora-e-reaberto-para-visitacao.ghtml> Acesso em: 06/03/2020.

HALFELD, R.; OLIVEIRA, T. Projeto de Lei prevê revitaliza o da Praça da Esta o. **Edi o Jornalística.** Disponível em: <<https://edicaojornalistica.wordpress.com/projeto-de-lei-preve-revitalizacao-da-praca-da-estacao/>>. Acesso em 13/04/2020.

JFMINAS. Portal. Pontos Turísticos: Museu Ferroviário de Juiz de Fora. Disponível em: <<https://www.jfminas.com.br/portal/pontos-turisticos/museu-ferroviario-de-juiz-de-fora>>. Acesso em: 06/03/2020.

JORNAL MENSAGEM. Sandumonense recebe homenagem do Museu Ferroviário de Juiz de Fora. Jornal impresso. Santos Dumont. 30/12/2006.

MORAES, M. Revitalizado, antigo Príncipe Hotel d  novo fôlego   Praça da Esta o. **Tribuna de Minas.** 15/07/2018. Disponível em: <<https://tribunademinas.com.br/noticias/cultura/15-07-2018/revitalizado-antigo-principe-hotel-da-novo-folego-a-praca-da-estacao.html>>. Acesso em: 13/04/2020.

PORTAL F11. Museu Ferroviário oferece visita guiada ao acervo permanente e   mostra “Leopoldina da Concei o”. Postado em 31/03/2018. Disponível em: <<http://portalf11.com.br/noticia/4664/museu-ferroviario-oferece-visita-guiada-ao-acervo->

[permanente-e-a-mostra-yleopoldina-da-conceicaooy](#)>. Acesso em: 03/06/2020.

PORTAL SÃO JOÃO. Além da criação de museus, é possível proteger estações e locomotivas por meio do uso social desses bens. 18/09/2018. Disponível em: <<http://www.portalsaojoanense.com.br/patrimonio-de-ferrovias-tambem-constroi-memorias/>>. Acesso em: 20/09/2019.

PREFEITURA MUNICIPAL DE JUIZ DE FORA. Portal de Notícias. Amigos do Patrimônio - Colégio do Carmo, IAB, Ultrimagem, Museu Ferroviário e MP são agraciados. Juiz de Fora, 17/08/2009. Disponível em: <<https://www.pjf.mg.gov.br/noticias/view.php?modo=link2&idnoticia2=21415>>. Acesso em: 01/05/2020.

PREFEITURA MUNICIPAL DE JUIZ DE FORA. Portal de Notícias. Museu Ferroviário de Juiz de Fora tem nova direção. Juiz de Fora, 28/06/2011. Disponível em: <<https://www.pjf.mg.gov.br/noticias/view.php?modo=link2&idnoticia2=29739>>. Acesso em: 01/05/2020.

PREFEITURA DE JUIZ DE FORA. Museu Ferroviário Estação Leopoldina. Disponível em: <<http://www.ipatrimonio.org/juiz-de-fora-museu-ferroviario-estacao-leopoldina/#!/map=38329&loc=-21.758870000000005,-43.34378100000001,17>>. Acesso em: 06/03/2020.

PREFEITURA DE JUIZ DE FORA. Portal PJF . Museu Ferroviário passa por manutenção, mas mantém atividades culturais. 27/07/2018. Juiz de Fora. Disponível em: <<https://www.pjf.mg.gov.br/noticias/view.php?modo=link2&idnoticia2=61416>>. Acesso em: 06/03/2020.

REDE FERROVIÁRIA FEDERAL S.A. & TRIBUNA DE MINAS. Museu resgata passado histórico ferroviário. Juiz de Fora, 29 de setembro de 1985. p. 11.

REDE FERROVIÁRIA FEDERAL S.A. & TRIBUNA DE MINAS. Preserve elabora projeto e JF ganha espaço. Juiz de Fora, 29 de setembro de 1985. p. 12.

REDE FERROVIÁRIA FEDERAL S.A. **Informe da Inventariança**. Ano I, Nº 002, setembro/outubro de 2014.

ROCHA, I. Museu Ferroviário de Juiz de Fora. Tudo nos Trilhos. **Tribuna de Minas**, Caderno II. Jornal impresso. Juiz de Fora, 20 de agosto de 2003.

TRIBUNA DE MINAS. Memória. Nos trilhos da história. Jornal impresso. Juiz de Fora, 27/09/2000, Caderno 2.

TRIBUNA DE MINAS. Museu Ferroviário. Instituição receberá recursos do MinC. Jornal impresso. Juiz de Fora, 21/12/2005. Caderno 2, p. 4.

TRIBUNA DE MINAS. Cinema na Estação começa novo ciclo nesta segunda. Jornal impresso. Juiz de Fora, 03/11/2006. Caderno 2, p. 3.

Vídeos

MAPAS CULTURA. Visita Guiada. Museu Ferroviário de Juiz de Fora. 09 de outubro de 2016. Disponível em: <<http://mapas.cultura.gov.br/espaco/6542/>>. Acesso em: 07/03/2020.

“MEMÓRIA DO TREM”. Registrado por João Bosco Setti, telecinagem por José Emilio Buzelin, edição de Vinicius Carvalho Setti. 1988. 1 min. Disponível em: <<https://www.facebook.com/museuferroviariojf/videos/o-tbt-hoje-vem-de-1988-quando-o-nosso-acervo-ainda-era-o-incr%C3%ADvel-n%C3%BAcleo-hist%C3%B3ri/501111530668660/>>. Acesso em: 07/03/2020.

TV PANORAMA. “Memória” resgata revitalização da Praça da Estação em Juiz de Fora. Reportagem de Viviane Novaes exibida em 2006. Disponível em: <<http://g1.globo.com/mg/zona-da-mata/mgtv-1edicao/videos/t/edicoes/v/memoria-resgata-revitalizacao-da-praca-da-estacao-em-juiz-de-fora/7797934/>>. Acesso em: 13/04/2020.

TV INTEGRAÇÃO. Memória MGTV conta a história do Museu Ferroviário de Juiz de Fora. 26 de agosto de 2017. Disponível em: <<http://g1.globo.com/mg/zona-da-mata/mgtv-1edicao/videos/v/memoria-mgtv-Conta-a-historia-do-museu-ferroviario-de-juiz-de-fora/6106124/>>. Acesso em: 07/03/2020

TV INTEGRAÇÃO. Memória MGTV destaca história de acervos de museus em Juiz de Fora. 08 de setembro de 2018. Disponível em: <<http://g1.globo.com/mg/zona-da-mata/mgtv-1edicao/videos/v/memoria-mgtv-destaca-historia-de-acervos-de-museus-em-juiz-de-fora/7005531/>>. Acesso em: 07/03/2020

TV INTEGRAÇÃO. Memória MG: conheça as curiosidades do Museu Ferroviário em Juiz de Fora. 28 de setembro de 2019. Disponível em: <<http://g1.globo.com/mg/zona-da-mata/mgtv-1edicao/videos/v/memoria-mg-conheca-as-curiosidades-do-museu-ferroviario-em-juiz-de-fora/7958642/>>. Acesso em: 07/03/2020.

Sites

FUNALFA. Fundação Cultural Alfredo Ferreira Lage. Museu Ferroviário. Apresentação. Disponível em: <https://www.pjf.mg.gov.br/administracao_indireta/funalfa/museus/apresentacao.php>. Vários acessos, sendo o último em: 17/04/2020.

FUNALFA. Fundação Cultural Alfredo Ferreira Lage. Museu Ferroviário. Acervo. Disponível em: <https://www.pjf.mg.gov.br/administracao_indireta/funalfa/museus/acervo.php>. Vários acessos, sendo o último em: 17/04/2020.

FUNALFA. Fundação Cultural Alfredo Ferreira Lage. Museu Ferroviário. Assim era a Ferrovia. Disponível em: <https://www.pjf.mg.gov.br/administracao_indireta/funalfa/museus/assim.php>. Vários acessos, sendo o último em: 17/04/2020.

FUNALFA. Fundação Cultural Alfredo Ferreira Lage. Museu Ferroviário. Ferrovia em Juiz de Fora. Disponível em:

<https://www.pjf.mg.gov.br/administracao_indireta/funalfa/museus/ferrojf.php>. Vários acessos, sendo o último em: 17/04/2020.

FUNALFA. Fundação Cultural Alfredo Ferreira Lage. Museu Ferroviário. Histórico. Disponível em: <https://www.pjf.mg.gov.br/administracao_indireta/funalfa/museus/historico.php>. Vários acessos, sendo o último em: 17/04/2020.

MUSEU FERROVIÁRIO DE JUIZ DE FORA. **Blog**. Disponível em: <<http://amujf.blogspot.com.br/p/curiosidades.html>>. Vários acessos, sendo o último em: 10/03/2020.

MUSEU FERROVIÁRIO DE JUIZ DE FORA. **Blog**. Disponível em: <<http://amujf.blogspot.com.br/p/manoel-monachesi.html>>. Vários acessos, sendo o último em: 10/03/2020.

Redes sociais

AMIGOS DO TREM. **Grupo no Facebook**. Disponível em: <<https://www.facebook.com/groups/ongamigosdotrem/>>. Vários acessos, sendo o último em: 12/05/2020.

ESTRADA DE FERRO LEOOLDINA E.F.L. **Grupo no Facebook**. Disponível em: <<https://www.facebook.com/groups/471996486163778/about/>>. Vários acessos, sendo o último em: 12/05/2020.

FERROVIA MINHA PAIXÃO. **Grupo no Facebook**. Disponível em: <<https://www.facebook.com/groups/FerroviaMinhaPaixao/>>. Vários acessos, sendo o último em: 02/06/2020.

MUSEU FERROVIÁRIO DE JUIZ DE FORA. **Facebook**. Disponível em: <<https://www.facebook.com/museuferroviariojf/>>. Vários acessos, sendo o último em: 15/06/2020.

RFSA - REDE FERROVIÁRIA FEDERAL. **Grupo no Facebook**. Disponível em: <<https://www.facebook.com/groups/465022116875382/>>. Vários acessos, sendo o último em: 12/05/2020.

TRENS & FERROVIAS. **Grupo no Facebook**. Disponível em: <<https://www.facebook.com/groups/168286563320711/>>. Vários acessos, sendo o último em: 02/06/2020.

REFERÊNCIA BIBLIOGRÁFICA

Livros e capítulos de livros

ABREU, D. de. **Mensagens apresentadas à Câmara Municipal de Juiz de Fora por seu Presidente Dr. Duarte de Abreu - triênio 1905 a 1907**. Juiz de Fora: Tipografia do Correio de Minas, 1907.

ABREU, R.; CHAGAS, M. (orgs.). **Memória e Patrimônio**: ensaios contemporâneos. 2ª ed. Rio de Janeiro: Lamparina, 2009.

AZEVEDO, N. L. de; JABOUR JÚNIOR, W. C. **Reflexões e Olhares**. O Patrimônio Cultural de Juiz de Fora. Juiz de Fora: FUNALFA, 2012.

BENNETT, T. **The Birth of the museum**. London: Routledge, 1995.

BITTENCOURT, J. N. Museus e coleções extraordinários, seminários indispensáveis. In: MAGALHÃES, A. M.; BEZERRA, R. Z. (Org.). **Coleções e colecionadores**: a polissemia das práticas. Rio de Janeiro: Museu Histórico Nacional, 2012.

BOCK, A. M. **Psicologias**. São Paulo: Saraiva, 2008.

BOSI, E. **Memória e Sociedade**: lembranças de velhos. São Paulo: Companhia das Letras, 2006.

BREFE, A. C. F. **O Museu Paulista**: Affonso de Taunay e a memória nacional 1917-1945. São Paulo: Editora UNESP: Museu Paulista, 2005.

BRITO, N. **Meio século de estradas de ferro**. Rio de Janeiro: Livraria São José. 1961.

BURKE, P. **Variedades da História Cultural**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2011.

BURMAN, P.; STRATTON, M. **Conserving Railway Heritage**. London: E & FN Spon, 1997.

CARDOSO, R. Coleção e construção de identidades: museus brasileiros na encruzilhada. In: BITTENCOURT, J.; BENCHETRIT, S.; TOSTES, V. (org.). **A História representada**: o dilema dos museus. Rio de Janeiro: Museu Histórico Nacional, 2003.

CHOAY, F. **A alegoria do patrimônio**. Tradução de Luciano Vieira Machado. 3ª ed. São Paulo: Estação Liberdade: UNESP, 2006.

CHRISTO, M. de C. V. (org.). **Juiz de Fora**: história e pesquisa. Juiz de Fora: Ed. UFJF, 1990.

_____. **A Europa dos pobres**: a Belle-Époque Mineira. Juiz de Fora: EDUFJF, 1994.

COELHO, E. J. de J. **Locomotivas Articuladas**: as gigantes da era do vapor no Brasil. Rio de

Janeiro: Memória do Trem, 2003.

DAVID, E. G. **127 anos de ferrovia**. Juiz de Fora: Associação de Engenheiros da Estrada de Ferro Central do Brasil, 1985.

DESVALLÉES, A.; MAIRESSE, F. **Conceitos-chave de Museologia**. Comitê Brasileiro do Conselho Internacional de Museus: Pinacoteca do Estado de São Paulo: Sec. de Estado da Cultura, 2013.

ECKERT, C. **Memória e trabalho: etnografia da duração de uma comunidade de mineiros do carvão (La Grand-Combe, França)** Curitiba: Appris, 2012.

FONSECA, M. C. L. **O patrimônio em processo: trajetória da política federal de preservação no Brasil**. 2ª ed. rev. ampl. Rio de Janeiro: UFRJ/IPHAN, 2005.

FOUCAULT, M. **A ordem do discurso**. Trad. Laura Fraga de Almeida Sampaio. 5ª ed. São Paulo: Edições Loyola, 1999.

FREYRE, G. **Nôvo mundo nos trópicos**. 1. ed. São Paulo, Companhia Editora Nacional, 1971. (Brasiliana, 348).

FUNARI, P. P.; PELEGRINI, S. de C. A. **Patrimônio histórico e cultural**. 2ª ed. Rio de Janeiro - RJ: Jorge Zahar, 2009.

GEERTZ, C. **A Interpretação das Culturas**. Rio de Janeiro: LTC, 2008.

GUIMARÃES, B. D. **Os 50 Anos da Eletrificação dos Subúrbios do Rio de Janeiro - 1937-1987**. Cia. Brasileira de Trens Urbanos (CBTU), 1987.

GUIMARÃES, L. M. P. Colecionismo e lugares de memória. In: MAGALHÃES, A. M.; BEZERRA, R. Z. (Org.). **Coleções e colecionadores: a polissemia das práticas**. Rio de Janeiro: Museu Histórico Nacional, 2012.

HALBWACHS, M. **A memória coletiva**. São Paulo: Editora Centauro, 2005.

HALL, S. **A Identidade Cultural na Pós Modernidade**. 10ª ed. Rio de Janeiro: dp&a. 2005.

JEUDY, H. **Memórias do social**. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 1990.

KÜHL, B. M. **Preservação do Patrimônio Arquitetônico da Industrialização: problemas teóricos de restauro**. Cotia, São Paulo: Ateliê Editorial, 2008.

LE GOFF, J. **História e memória**. Campinas: Ed. da UNICAMP, 2008.

LESSA, J. **Juiz de Fora e seus pioneiros: (do caminho novo à proclamação)**. Universidade Federal de Juiz de Fora e Fundação Cultural Alfredo Ferreira Lage, 1985.

LOURENÇO, M. C. F. **Museus acolhem o moderno**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1999.

- MARSHALL, T. H. **Cidadania, classe social e status**. Rio de Janeiro: Zahar Editores, 1967.
- MENEGUELLO, C. Patrimônio industrial: memória, acervos e cidade. In: MENDONÇA, L. G.; ROMANELLO, J. L. (org.). **Polifonia do patrimônio**. Londrina: EDUEL, 2012.
- MENESES, U. T. B. A exposição museológica e o conhecimento histórico. In: FIGUEIREDO, B. G.; VIDAL, D. G. (Org.). **Museus: dos Gabinetes de Curiosidades à Museologia Moderna**. 2ª ed. Belo Horizonte: Fino Traço, 2013.
- MINAYO, M. C. S. (org.). **Pesquisa Social: Teoria, Método e Criatividade**. 6ª ed. Petrópolis: Ed. Vozes, 1996.
- MIRANDA, M. P. de S. Princípios básicos da proteção ao patrimônio cultural. In: MIRANDA, M. P. de S.; ARAÚJO, G. M.; ASKAR, J. A. (orgs.). **Mestres e conselheiros: manual de atuação dos agentes do patrimônio cultural**. Belo Horizonte: IEDS, 2009.
- MUSSE, C. F. **Imprensa, cultura e imaginário urbano: exercício de memória sobre os anos 60/70 em Juiz de Fora**. São Paulo: Nankin; Juiz de Fora, MG: Funalfa, 2008.
- MUSSE, C. F.; AVELAR NETO, G. F.; HENRIQUES, R. M. N. **Os Cinemas de Rua de Juiz de Fora: Memórias do Cine São Luiz**. Juiz de Fora: FUNALFA, 2017.
- NAVA, P. **Baú de Ossos. Memórias 1**. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 6ª edição, 1983.
- NUNES, I. **Douradense: A agonia de uma ferrovia**. São Paulo: Annablume, 2005.
- OLENDER, M. **Ornamento, ponto e nó**. Da urdidura pantaleônica às tramas arquitetônicas de Raphael Arcuri. Juiz de Fora: FUNALFA/Ed. UFJF, 2011.
- OLIVEIRA, P. de. **Efemérides Juiz-foranas - 1698-1965**. Juiz de Fora: UFJF, 1975.
- PARADELA, C. L. **Desestatização da Rede Ferroviária Federal S/A. Impactos sobre os recursos humanos da Administração Geral**. Escola Brasileira de Administração Pública. 1998.
- PASSAGLIA, L. A. do P. **A Preservação do Patrimônio Histórico de Juiz de Fora. Medidas iniciais**. Instituto de Pesquisa e Planejamento, Prefeitura de Juiz de Fora, MG. Juiz de Fora, 1983.
- POMIAN, K. **Collectors & Curiosities**. Cambridge: Polity Press/Oxford: Brasil Blackwell, 1990.
- POSSAS, H. C. G. Classificar e ordenar: os gabinetes de curiosidades e a História Natural. In: FIGUEIREDO, B. G.; VIDAL, D. G. (org.). **Museus: dos Gabinetes de Curiosidades à Museologia Moderna**. 2ª ed. Belo Horizonte: Fino Traço, 2013.
- RAMOS, F. R. L. **A danação do objeto: o museu no ensino de História**. Chapecó: Argos, 2004.

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

RODRIGUEZ, H. S. **A formação das estradas de ferro no Rio de Janeiro: o resgate da sua memória**. Rio de Janeiro: Memória do Trem, 2004.

SANTOS, M. **A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção**. 4ª ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2012.

SCHULTZ, D. P.; SCHULTZ, S. E. **História da Psicologia Moderna**. São Paulo: Editora Cultrix, 1999.

SCHWARCZ, L. O nascimento dos museus brasileiro: 1870-1910. In: MICELI, S. **História das Ciências Sociais no Brasil**. São Paulo, Vértice/IDESP, 1989.

SCHWARCZ, L. A Era dos Museus de Etnografia no Brasil: o Museu Paulista, o Museu Nacional e o Museu Paraense em finais do XIX. In: FIGUEIREDO, B. G.; VIDAL, D. G. (org.). **Museus: dos gabinetes de curiosidade à museologia moderna**. Belo Horizonte, MG: Argvmentvm; Brasília, DF: CNPq, 2005.

SEGATA, J. Dos cibernautas às redes. In: SEGATA J.; RIFIOTIS, T. (orgs.). **Políticas etnográficas no campo da cibercultura**. Brasília: ABA Publicações, 2016.

SOMEKH, B.; LEWIN, C. (orgs.). **Teoria e métodos de pesquisa social**. Petrópolis: Ed. Vozes, 2015.

SUANO, M. **O que é museu**. São Paulo: Brasiliense, 1986.

TELLES, P. C. da S. **História da Engenharia no Brasil**. Rio de Janeiro: Livros Técnicos e Científicos, 1984.

TELLES, P. C. da S. **História da Engenharia no Brasil**. Rio de Janeiro: Notícia e Cia, 2011.

THIOLLENT, M. **Metodologia da pesquisa-ação**. São Paulo: Cortez, 11ª ed., 2002.

TODOROV, T. **Los abusos de la memoria**. Espanha: Ariela, 1995. (digital).

Teses de doutorado, dissertações de mestrado e monografias

ACIOLI, R. G. **Os mecanismos de financiamento das ferrovias brasileiras**. Dissertação (Mestrado). Programa de Pós-Graduação em Engenharia dos Transportes, COPPE/UFRJ. Rio de Janeiro, 2007.

ALMEIDA, F. A. de. **Narrativas preservacionistas na cidade: a trajetória da defesa do patrimônio histórico de Juiz de Fora através de manifestações populares na década de 1980**. Dissertação (Mestrado em História). Universidade Federal de Juiz de Fora. 2012. Disponível em: <<http://www.ufjf.br/ppghistoria/files/2012/04/Fabiana-Aparecida-de-Almeida.pdf>>. Acesso em: 17/04/2018.

ARRUDA, G. **Cidades e sertões**: entre a história e a memória. Tese (Doutorado). Unesp, Bauru, 1997.

AVELAR NETO, G. F. **Sociabilidade e imaginário urbano de Juiz de Fora**: um olhar sobre o Cinema São Luiz. Monografia (Bacharelado). Curso de Comunicação Social, Jornalismo. Faculdade de Comunicação da Universidade Federal de Juiz de Fora, 2016.

BARBOSA, B. L. **Patrimônio, planejamento e produção do espaço urbano**: o caso da transferência de potencial construtivo em Juiz de Fora - MG. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo). Salvador: Universidade Federal da Bahia, 2015.

BEMVENUTI, A. **Gestão de museu**: comunicação e público - estudo sobre o Museu de Trem, São Leopoldo, RS (2009-2012). Dissertação (Mestrado em Museologia) São Paulo: Universidade de São Paulo, 2016. Disponível em: <<https://teses.usp.br/teses/disponiveis/103/103131/tde-08062017-112548/publico/AliceBemvenutiREVISADA.pdf>>. Acesso em: 13/04/2020.

CARMO, M. E. do. **Trilhos e memória**: preservação do patrimônio ferroviário em Minas Gerais. Dissertação (Mestrado em Ambiente Construído e Patrimônio Sustentável). Escola de Arquitetura. Belo Horizonte: UFMG, 2014. Disponível em: <http://www.bibliotecadigital.ufmg.br/dspace/bitstream/handle/1843/MMMD-9RTMZM/disserta_o_monica_elisque_do_carmo.pdf?sequence=1>. Acesso em: 11/06/2018.

COSTA, A. M. **Evolução do complexo ferroviário urbano central e seu entorno na cidade de Juiz de Fora**. Dissertação (Mestrado em Ambiente Construído). Universidade Federal de Juiz de Fora, 2013. Disponível em: <<https://repositorio.ufjf.br/jspui/bitstream/ufjf/1001/1/angelicamoreiracosta.pdf>>. Acesso em: 07/05/2019.

COSTA, C. M. **Uma arca das tradições**: educar e comemorar no Museu Mariano Procópio. Tese (Doutorado em História). Fundação Getúlio Vargas, Rio de Janeiro, 2011. Disponível em: <<http://bibliotecadigital.fgv.br/dspace/bitstream/handle/10438/8991/tese%20cpdoc2.pdf?sequence=3&isAllowed=y>>. Acesso em: 13/06/2018.

FURTADO, J. G. E. **História e memória entre ruínas**: o patrimônio ferroviário de Além Paraíba. Tese (Doutorado em Memória Social). Rio de Janeiro: Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro, 2015.

GENOVEZ, P. F. **As malhas do poder**: uma análise da elite de Juiz de Fora na segunda metade do século XIX. Dissertação (Mestrado). Niterói: Universidade Federal Fluminense, 1996.

GRANATO, M. **Restauração de Instrumentos Científicos Históricos**. Tese (Doutorado). Programa de Pós-Graduação em Engenharia Metalúrgica e de Materiais, COPPE/UFRJ, Rio de Janeiro, 2003.

GUERRA, I. T. **Entre objetos e pessoas**: educar em museus, formação e práticas de mediadores - A experiência dos museus históricos de Belo Horizonte. Dissertação de

Mestrado. Universidade Federal de Viçosa, 2016.

LANA, V. **Uma Associação Científica no “Interior das Gerais”**: A Sociedade de Medicina e Cirurgia de Juiz de Fora (SMCJF), 1889 - 1908. Dissertação (Mestrado em História das Ciências e da Saúde). Fundação Oswaldo Cruz. Casa de Oswaldo Cruz, Rio de Janeiro, 2006. Disponível em: <<https://www.arca.fiocruz.br/bitstream/icict/4000/2/000025.pdf>>. Acesso em: 17/09/2020.

LOPES, L. F. G. **Museu Nacional Ferroviário**. Um museu industrial? Dissertação (Mestrado). Faculdade de Ciências Sociais e Humanas. Universidade Nova de Lisboa, 2012.

LUZ, L. F. da. **Os trilhos das áreas urbanas**: conflitos, desafios e oportunidades em dez cidades paulistas. Dissertação (Mestrado). Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas/ USP. São Paulo, 2006.

MARINHEIRO, M. A. de L. **Análise setorial**: o caso da privatização do modal ferroviário brasileiro. Dissertação (Mestrado). Pós-Graduação em Economia da Faculdade de Ciências e Letras. Araraquara: UNESP. 2012.

MATOS, L. F. **Estação da Memória**: um estudo das entidades de preservação ferroviária do estado de Rio de Janeiro. Dissertação (Mestrado). Centro de Pesquisa e Documentação de História Contemporânea do Brasil, Programa de Pós-Graduação em História, Política e Bens Culturais. Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas, 2010.

_____. **Memória ferroviária**: da mobilização social à política pública de patrimônio. Tese (Doutorado). Centro de Pesquisa e Documentação de História Contemporânea do Brasil, Programa de Pós-Graduação em História, Política e Bens Culturais. Rio de Janeiro, 2015.

MILANI, R. M. **A Importância do Sistema ferroviário para o desenvolvimento capitalista**: uma análise do caso brasileiro - da Implantação ao avanço industrial dos anos 50, 75. Monografia. Faculdade de Economia - Fundação Armando Alvares Penteado. 2010.

MIRANDA, S. R. **Cidade, capital e poder**: políticas públicas e questão urbana na velha Manchester Mineira. Dissertação (Mestrado em História Social). Niterói: Universidade Federal Fluminense, 1990.

MOREIRA, D. C. **Arquitetura Ferroviária e Industrial**: os casos das cidades de São João Del Rei e Juiz de Fora (1875-1930). Dissertação (Mestrado). Curso de Arquitetura e Urbanismo. Departamento de Arquitetura e Urbanismo. Escola de Engenharia de São Carlos. Universidade de São Paulo, 2007.

OLIVEIRA, M. M. **Plano estratégico e diretor de Juiz de Fora**: modelos contraditórios ou complementares? Dissertação (Mestrado - IPPUR). Rio de Janeiro: Universidade Federal do Rio de Janeiro, 2006.

PAULA, D. A. de. **Fim de linha**: a extinção de ramais da Estrada de Ferro Leopoldina. Tese (Doutorado em História). Niterói Universidade Federal Fluminense, 2000.

POZZER, G. P. **A antiga estação da Companhia Paulista em Campinas**: estrutura

simbólica transformadora da cidade (1872-2002). Dissertação (Mestrado). Universidade Estadual de Campinas, 2007.

PROCHNOW, L. N. **O Iphan e o patrimônio ferroviário: a memória ferroviária como instrumento de preservação.** Dissertação (Mestrado Profissional em Preservação do Patrimônio Cultural). Rio de Janeiro: Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, 2014. Disponível em: <<http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Disserta%2B%C2%BA%2B%C3%BAo%20Lucas%20Neves%20Prochnow.pdf>>. Acesso em: 07/04/2018.

RABELLO, R. P. **A Juiz de Fora que habita na memória: uma cartografia sentimental da cidade na fanpage “Maria do Resguardo”.** Dissertação (Mestrado em Comunicação Social). Universidade Federal de Juiz de Fora, 2015.

RANGEL JÚNIOR, V. H. V. **Parque Halfeld e Praça da Estação, Juiz de Fora-MG: uma leitura histórica, paisagística e urbanística.** Dissertação (Mestrado em Ciência Florestal). Viçosa: Universidade Federal de Viçosa, 2006.

RAPKIEWICZ, Y. S. **Cidades, patrimônios e etnocolectores: uma etnografia das reminiscências ferroviárias no sul do Brasil.** Dissertação (Mestrado em Antropologia Social). Universidade Federal do Rio Grande do Sul, 2018. Disponível em: <<https://hdl.handle.net/10183/182798>>. Acesso em 28/04/2020.

SILVA, R. B. da. **O PRESERVE e os Museus: análise da preservação do patrimônio ferroviário musealizado brasileiro.** Dissertação (Mestrado). Programa de Pós-graduação em Museologia e Patrimônio, UNIRIO/MAST, Rio de Janeiro, 2017.

SOUZA, M. A. **Paisagem e Ferrovia: o caso da praça da estação de Juiz de Fora - MG.** Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo). Rio de Janeiro: Universidade Federal do Rio de Janeiro, 2005.

STEFANI, C. R. B. **O Sistema Ferroviário Paulista: Um estudo sobre a evolução do transporte de passageiros sobre trilhos.** Dissertação (Mestrado), Programa de Pós-Graduação em Geografia, São Paulo: Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências da USP, 2007.

STUERMER, C. M. **Reconversão do patrimônio industrial e os valores contemporâneos.** Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo). Universidade Presbiteriana Mackenzie, São Paulo, 2010. Disponível em: <<http://docplayer.com.br/10753307-Universidade-presbiterianamackenzie-cristine-machado-stuermer-reconversao-do-patrimonio-industrial-e-os-valorescontemporaneos.Html>>. Acesso em: 24/06/2019.

ZOCCAL, R. **Proposta de revitalização do centro histórico de Juiz de Fora a partir da reestruturação do Hotel Renascer/Cine São Luiz.** 2007. Monografia (Bacharel em Arquitetura e Urbanismo). Viçosa: Universidade Federal de Viçosa, 2007.

Artigos em Revistas

ARAGÃO, J. J. G. de; LIMA NETO, O.; BRASILEIRO, A.; SANTOS, E. M. dos; SENNA, J.

M.; ORRICO FILHO, R. D. Transporte no Brasil: que história contar? **Transportes**, Recife, v. 2, n. 9, p. 87-107, 01 jan. 2001.

BARBOSA, L. T. Praça da Estação: memórias e sociabilidade em Juiz de Fora (MG). **Ponto Urbe** - Revista do Núcleo de Antropologia Urbana da USP. (Online), n. 17, ano 2015, posto online no dia 15 dezembro de 2015. Disponível em: <<https://journals.openedition.org/pontourbe/2909>>. Acesso em: 17/05/2020.

BERGER, S. & WICKE, C. Um imaginário pós-industrial? A popularização do patrimônio industrial no Ruhr e a representação de sua identidade regional. Trad. Dora Rocha. **Est. Hist.**, Rio de Janeiro, vol. 27, nº 54, p. 231-254, julho-dezembro de 2014. Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/eh/v27n54/0103-2186-eh-27-54-0231.pdf>>. Acesso em: 13/08/2019.

BREFE, A. C. F. Pierre Nora, ou o historiador da memória (entrevista). **História Social**, Campinas, n.6, p.13-33, 1999.

CAMPOS, H. G. 150 anos da Estrada de Ferro Central do Brasil (1858-2008). **Boletim Mineiro de História**, 12 mar. 2008. Disponível em: <<http://boletimmineirodehistoria.blogspot.com/2008/03/nmero-130.html>>. Acesso em: 14/08/2019.

CANDAU, J. Bases antropológicas e expressões mundanas da busca patrimonial: memória, tradição e identidade. **Revista Memória em Rede**, Pelotas (RS), v. 1, n. 1, p. 43-58, dez. 2009-mar. 2010.

CHIOZZINI, D. Resenha. Mulheres, trens e trilhos. Patrimônio. **Revista Eletrônica do Iphan**. IPHAN. Disponível em: <<http://www.labjor.unicamp.br/patrimonio/materia.php?id=173>>. Acesso em: 13/04/2020.

COULLS, A. Railways As World Heritage Sites. ICOMOS. **International Council on Monuments and Sites**, Paris, 1999. Disponível em: <<https://www.icomos.org/studies/railways.pdf>>. Acesso em: 29/07/2019.

DUNCAN, C. O museu de arte como ritual. In: **Poiésis**: Revista do Programa de Pós-Graduação em Ciência da Arte, Universidade Federal Fluminense, n. 11, p. 117-134, nov. 2007.

ENDERS, A. Le lieux de mémoire, dez anos depois. **Estudos históricos**, Rio de Janeiro, n.11, 1993.

FAPESP. As Marias da fumaça. **Revista Pesquisa FAPESP**. Ed. 72. fev. 2002. (versão digital). Disponível em: <<https://revistapesquisa.fapesp.br/2002/02/01/as-marias-da-fumaca/>>. Acesso em: 13/04/2020.

FLORÊNCIO, S. R.; CLEROT, P.; BEZERRA, J.; RAMASSOTE, R. **Educação Patrimonial**: histórico, conceitos e processos. Brasília, DF: Iphan/DAF/Cogedip/Ceduc, 2014.

GALVÃO, O. J. de A. Desenvolvimento dos transportes e Integração Regional no Brasil e uma perspectiva Histórica. **Planejamento e Políticas Públicas**, n. 13, jun. 1996.

GENOVEZ, P. F. Núcleo Histórico da Avenida dos Andradas e bairro Mariano Procópio. In: **Coleção História e Arquitetura de Juiz de Fora - Clio Edições Eletrônicas** - UFJF. Juiz de Fora, 1998.

_____. Núcleo Histórico e Arquitetônico da Praça Dr. João Penido. In: **Coleção História e Arquitetura de Juiz de Fora - Clio Edições Eletrônicas** - UFJF. Juiz de Fora, 1998.

_____. Núcleo Histórico e Arquitetônico das ruas Halfeld e M. Deodoro. In: **Coleção História e Arquitetura de Juiz de Fora - Clio Edições Eletrônicas** - UFJF. Juiz de Fora, 1998.

_____. Núcleo Histórico da Avenida Barão do Rio Branco (Parque Halfeld e Largo do Riachuelo). Nota prévia de pesquisa. Juiz de Fora: **Clio Edições Eletrônicas**, 1998. Disponível em: <<http://www.ufjf.br/cliotedel/files/2009/10/COD98010.pdf>>. Acesso em: 13/04/2020.

GENOVEZ, P. F.; SOUZA, M. J. N. de; LEITE, M. C. H.; GAWRYSZEWSKI, P.; FRAGA, R. de O. Núcleo Histórico e Arquitetônico das ruas Halfeld e Marechal Deodoro - Parte Baixa. Nota prévia de pesquisa. Juiz de Fora: **Clio Edições Eletrônicas**, 1998. Disponível em: <<http://www.ufjf.br/cliotedel/files/2009/10/COD98004.pdf>>. Acesso em: 13/04/2020.

GIROLETTI, D. O processo de industrialização de Juiz de Fora (1850-1930). **Fundação João Pinheiro**: análise e conjuntura: 10 (3): 144-202, mar. 1980.

GÓMEZ, G. S. R. A indignação ferroviária: Envelhecimento e trabalho em Pelotas/RS. **Illuminuras**, Porto Alegre, v. 20, n. 49, maio, 2019.

LEWINSKI, C. I. K. A constituição do Centro de Preservação da História Ferroviária do Rio Grande do Sul de Oitenta. **História Unicap**, v. 3, n. 6, jul./dez. de 2016.

_____. O que é Preserve/fe? E como se constituiu o Centro de Preservação da História Ferroviária do Rio Grande do Sul na década de 1980? **Mosaico**, vol 8, nº 12, p. 103-122, 2017.

LIMA, D. F. C. Museologia-Museu e Patrimônio, Patrimonialização e Musealização: ambiência de comunhão. **Boletim do Museu Paraense Emílio Goeldi**. Belém, v. 7, n. 1, jan/abr. 2012. Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/bgoeldi/v7n1/a04v7n1.pdf>> Acesso em: 24/06/2019.

LONDRES, C. O Patrimônio Cultural na formação das novas gerações: algumas considerações. In: TOLENTINO, A. B. (org.). **Educação Patrimonial**: reflexões e práticas. João Pessoa: Superintendência do Iphan na Paraíba, 2012.

LOWENTHAL, D. Como Conhecemos o Passado. **Projeto História**, São Paulo, n. 17, nov. 1998.

MACHADO, P. J. de O.; CUNHA, S. B. da. Juiz de Fora: Inundações, Saneamento e Ordenamento Territorial. In: **Revista Geográfica de América Central**. Número Especial EGAL, Costa Rica, 2011.

MACHADO, P. J. de O.; RAIMUNDO, C. da S.; MARQUES, V. Juiz de Fora e a urbanização do Paraibuna. **Revista de Geografia - PPGeo**. UFJF, Juiz de Fora. v. 6, n. 1. (Jan-Jun), 2016. Disponível em: <<https://periodicos.ufjf.br/index.php/geografia/issue/view/747>>. Acesso em: 17/05/2020.

MENDES, J. M. A. O património industrial na museologia contemporânea: o caso Português. **Ubimuseum** - Revista online do Museu de Lanifícios da Universidade da Beira Interior. n.1, p.89-104, 2012. Disponível em: <<http://www.ubimuseum.ubi.pt/n01/artigos.html>>. Acesso em: 24/06/2019.

MORAIS, S. S. (coord.). Estudo sobre as ferrovias vinculadas à Rede Ferroviária Federal nos estados do Rio de Janeiro e do Espírito Santo - inventário de bens móveis e imóveis. IPHAN 2004.

NORA, P. Entre memória e História: a problemática dos lugares. **Projeto História**, São Paulo (10),dez. 1993.

NIZZOLA, L. J. & CARNEIRO, F. G. **Manual Técnico do Patrimônio Ferroviário**. CTPF, DEPAM, IPHAN.

PEREGRINO, U. Patrimônio Cultural: uma construção da cidadania. In: TOLENTINO A. B. (org.). **Educação Patrimonial: reflexões e práticas**. João Pessoa: Superintendência do Iphan na Paraíba, 2012.

POLLAK, M. Memória, Esquecimento, Silêncio. In: **Estudos Históricos**, Rio de Janeiro, vol. 2, n. 3, 1989.

_____. Memória e identidade social. In: **Estudos Históricos**, Rio de Janeiro, vol. 5, n. 10,1992.

REIS, J. C. O tempo histórico como “representação intelectual”. **Revista do Patrimônio (Histórico e Artístico Nacional)**. n. 34, 2012.

REIS, M. Cidadania e Patrimônio: notas de uma pesquisa sociológica. **Sociologia - Problemas e Práticas**, Lisboa, n. 29, 1999.

SALGUEIRO, H. A. Belo Horizonte, o nascimento de uma capital. **Guia da Exposição**. Belo Horizonte, 1996.

SANCHO QUEROL, L. Para uma gramática museológica do (re)conhecimento: ideias e conceitos em torno do inventário participativo. **Sociologia**, Revista da Faculdade de Letras da Universidade do Porto, vol. XXV, 2003.

SANTOS, M. S. dos. Museus brasileiros e política cultural. **Revista Brasileira de Ciências Sociais**. São Paulo, v. 19, n. 55, 2004.

_____. Museus, liberalismo e Indústria Cultural. **Ciências Sociais**, São Leopoldo, v. 47, n. 3. set-dez. 2011.

SCHEINER, T. C. M. Museologia e patrimônio: interfaces disciplinares entre a França e o Brasil. **Ciência & Trópico**, v. 33, 2009. Disponível em: <<https://periodicos.fundaj.gov.br/CIC/article/view/855>>. Acesso em: 01/07/2019.

_____. Museu, Museologia e a ‘relação específica’: considerações sobre os fundamentos teóricos do campo museal. **Ciência da Informação**. Brasília, v. 42, set./dez. 2013.

VIEIRA, G. L. O museu como lugar de memória: o conceito em uma perspectiva histórica. **Mosaico**. Vol. 8. n. 12. 2017.

VIEIRA, L. R. Caminhos ferroviários: um balanço da historiografia ferroviária brasileira. **Revista Brasileira de História & Ciências Sociais**. vol. 2, n. 4, Dezembro de 2010. Disponível em: <<https://www.rbhes.com/rbhes/article/viewFile/66/65>>. Acesso em: 07/05/2019.

XAVIER, J. S.; CONSTANTINO, M. S. A construção do patrimônio ferroviário: uma análise do reuso da Estação Ferroviária de Mogi Mirim – SP. **Revista Eletrônica do Programa de Pós-Graduação em Museologia e Patrimônio - Unirio/ MAST**. Vol. 10, n. 1, 2017.

Anais de eventos

ABREU, R. Memória, História e Coleção. In: **Anais do Museu Histórico Nacional**. Rio de Janeiro, v. 28, 1996.

BITTENCOURT, J. N. Gabinetes de Curiosidades e Museus: sobre tradição e rompimento. In: **Anais do Museu Histórico Nacional**. Rio de Janeiro, v. 28, p. 8-19, 1996.

CAVALARI, K.; FERREIRA, D.; MAZZINI, J.; BARBOSA, P.; OLENDER, M.; OLENDER, M. O patrimônio ferroviário na constituição da identidade cultural nas paisagens de Minas Gerais. In: **Simpósio Científico ICOMOS Brasil**, 10 a 13 de maio de 2017. Disponível em: <<https://even3storage.blob.core.windows.net/anais/59901.pdf>>. Acesso em: 20/08/2019.

DIAS, B. S.; MARCON, R. R.. Na linha do trem: uma análise da locomotiva no Museu Ferroviário de Juiz de Fora. **Anais da XXXIV Semana de História da Universidade Federal de Juiz de Fora. Gênero, raça, sexualidade e classe: potencialidades interseccionais sob a ótica do saber histórico**. COUTO NETO, G. H.; ESTEVES, J. Di L.; SILVA, L. dos S.; LOPES, V. F. (Org.). Juiz de Fora, 2018.

GODOY, G. Um museu em movimento. Seminário Patrimônio Histórico e Cultural Ferroviário. **Discutindo o patrimônio histórico e cultural ferroviário: anais**. Brasília: FINATC, 2007.

GRANATO, M.; MIRANDA, L. R. M. de. A restauração na trajetória de um teodolito do acervo do MAST. **Anais do Museu Paulista**, v. 19, p.47-80, 2011. Disponível em:

<http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0101-47142011000100009>.

Acesso em: 01/07/2019.

OLIVEIRA, G. H. B. de. Juiz de Fora, Industrialização: uma abordagem historiográfica 1850-1930. **Anais do I Colóquio do LAHES**. Juiz de Fora, 13 a 16 de junho de 2005. Disponível em: <<http://www.ufjf.br/lahes/files/2010/03/c1-a27.pdf>>. Acesso em: 10/05/2019.

MENEZES, M. L. P. O espaço urbano de Juiz de Fora e a dinâmica regional contemporânea. **Anais PLURIS**. 2010.

MORAIS, S. S. Preservação do patrimônio histórico ferroviário na RFFSA. In: FORTES, J. A. A. S.; CARNEIRO FILHO, A. (Orgs.). Discutindo o patrimônio histórico e cultural ferroviário: **Anais do Seminário de Patrimônio Histórico e Cultural Ferroviário**. Brasília: Finatec, 2007.

PAULA, D. A. de. As ferrovias no Brasil: Análise do processo de erradicação de ramais. In: **II Congresso de História Ferroviária**, Aranjuez. 2001. Disponível em: <<http://www.docutren.com/historiaferroviaria/Aranjuez2001/pdf/22.pdf>>. Acesso em: 15/08/2019.

ROSA, C. L. O patrimônio industrial: a construção de uma nova tipologia de patrimônio. **Anais do XXVI Simpósio Nacional de História - ANPUH**. São Paulo, julho 2011. p. 1-14. Disponível em: <http://www.snh2011.anpuh.org/resources/anais/14/1308189074_ARQUIVO_artigoANPUHCarolinaRosa.pdf>. Acesso em: 24/06/2019.

SANTOS, C. R. dos; MAZZOCO, M. I. D. Museu aberto da ferrovia: um projeto de Preservação da Memória Ferroviária no Brasil. **Seminário Patrimônio Histórico e Cultural Ferroviário**. Discutindo o patrimônio histórico e cultural ferroviário: anais. Brasília: FINATC, 2007.

SANTOS, W. L. dos. O Complexo Ferroviário de São João del-Rei entre a ABPF, o PRESERFE e o IPHAN. **VI Colóquio Latino Americano sobre Recuperação e Preservação do Patrimônio Industrial**. 2012. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/VI_coloquio_t6_complexo_ferroviario.pdf>. Acesso em: 08/07/2019.

SCHEINER, T. C. M. As bases ontológicas do Museu e da Museologia. In: **Anais do SIMPÓSIO MUSEOLOGIA, FILOSOFIA E IDENTIDADE NA AMÉRICA LATINA E CARIBE**. ICOFOM LAM, Coro, Subcomitê Regional para a América Latina e Caribe/ICOFOM LAM, 1999.

SOUZA, M. A. de. Paisagem e Ferrovia: o caso da Praça da Estação de Juiz de Fora - MG. **VI Colóquio Latino Americano sobre Recuperação e Preservação do Patrimônio Industrial**. 2012. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/VI_coloquio_t6_paisagem_ferrovia.pdf>. Acesso em: 08/07/2019.

Legislação

BRASIL. Medida Provisória nº 246, de 6 de abril de 2005. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, 6 de abril de 2005. Disponível em: <https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2004-2006/2005/Mpv/246.htm>. Acesso em: 15/08/2019.

BRASIL. Medida Provisória nº 353, de 22 de janeiro de 2007. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, 31 de maio de 2007. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2007/Mpv/353.htm>. Acesso em: 15/08/2019.

BRASIL. Lei nº 11.483, de 31 de maio de 2007. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, 31 de maio de 2007. Disponível em: <http://www.rffsa.gov.br/principal/Lei_11483.htm>. Acesso em: 15/08/2019.

BRASIL. Lei nº 11.904, de 14 de janeiro de 2009. Capítulo I, Artigo 1º.

Jornais

ACESSA. COM. Juiz de Fora 150 anos em um minuto. Texto e áudio - Equipe de Jornalismo rádio FM Itatiaia JF. Edição Internet e recursos digitais - Equipe JFService/ArtNet. 11/04/2000. Disponível em: <<https://www.acesa.com/arquivo/jf150anos/1104/>>. Acesso em: 17/05/2020.

FERNANDES, F. Logistas aprovam reforma e esperam melhorar as vendas. Jornal impresso, **Tribuna de Minas**, Juiz de Fora, 25/01/2004, p. 8.

GONÇALVES, J. Cine São Luiz, só fachada. Jornal impresso, **Tribuna de Minas**, Juiz de Fora, 10/07/2007. Caderno Dois, p. 01.

GURGEL, F. Museus têm o desafio de afastar o elitismo e atrair novos públicos. **Diário do Nordeste**. Disponível em: <<https://diariodonordeste.verdesmares.com.br/editorias/verso/online/museus-tem-o-desafio-de-afastar-o-elitismo-e-atrair-novos-publicos-1.2114081>>. Acesso em: 10/03/2020.

KÓSMOS. **Revista Artística, Científica e Litteraria**. Ano III. Nº1. Rio de Janeiro, janeiro de 1906. Disponível em: <<http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=1185013&page=2>>. Acesso em: 17/05/2020.

LIMA, A. P. Praça da Estação revitalizada. Jornal impresso, **Panorama**, Juiz de Fora, 27/12/2003. p. 4.

MORAES, M. Parte (invisível) baixa. **Tribuna de Minas**. 22/08/2016. Disponível em: <<https://tribunademinas.com.br/noticias/cultura/21-08-2016/parte-invisivel-baixa.html>>. Acesso em: 13/04/2020.

MORAIS, M. De espectador a dono: O cinema pornô de Arnaldo. **Tribuna de Minas**. 17/09/2017. Disponível em: <<https://tribunademinas.com.br/especiais/outras-ideias/17-09->

[2017/de-espectador-dono-o-cinema-porno-de-arnaldo.html](#)>. Acesso em: 16/03/2020.

SOUZA, M. Pontos turísticos - Praça Dr. João Penido. **Acessa. Com.** 05/10/2007. Disponível em: <<https://www.acesa.com/turismo/arquivo/pontosturisticos/2007/10/05-praca/>>. Acesso em: 17/05/2020.

TRIBUNA DE MINAS. Revitalização de praça prevê dois calçadões. Jornal impresso, **Tribuna de Minas**, Juiz de Fora, 04/09/2003. p. 04.

WOLFF, H. Como funciona a locomotiva a vapor. Versão Online publicada em 19/11/2017. Disponível em: <http://vfco.brazilia.jor.br/locos/funcionamento.Locomotiva.Vapor.shtml?fbclid=IwAR2opum-mkZicVvi2kz3izLIPhcF4tVAEEzsPtyc9af1A_3ETekN6peHfoo>. Acesso em: 08/08/2019.

Sites, blogs e redes sociais

A origem dos trens. Disponível em: <<https://aorigemdascosas.wordpress.com/2009/07/20/a-origem-dos-trens/>>. Acesso em: 08/08/2019.

AENFER. **Órgão de Divulgação da Associação de Engenheiros Ferroviários.** Disponível em: <<http://www.ferrovias.com.br/portal/as-ferrovias-em-juiz-de-fora/>>. Acesso em: 13/04/2020.

AENFER. Órgão de Divulgação da Associação de Engenheiros Ferroviários. **A logo da RFFSA.** Disponível em: <<http://www.ferrovias.com.br/portal/quem-criou-a-logo-da-rffsa/>>. Acesso em: 26/03/2020.

AMFER-JFR. Associação de Modelismo Ferroviário de Juiz de Fora e Região. **Facebook.** Disponível em: <https://www.facebook.com/AMFERJFR/?eid=ARB6YEO_Xo31eAekZEYt8rL2zmYuuMyXvEO1JD7OkcHrQ5DJWmQ7jneAWaBUwblwteqGmlJGSR2_17l>. Acesso em 02/07/2019.

BAZOTE, S. **Blog.** Disponível em: <<https://www.flickr.com/photos/sylviobazote/15156286405>>. Vários acessos, sendo o último em: 17/04/2020.

BAZOTE, S. **You Tube.** Disponível em: <<https://www.youtube.com/channel/UCCpKUEZg7cg3cSsOMtkoh2g/featured>>. Vários acessos, sendo o último em: 10/06/2020.

Carnegie, A. (May, 1905). **James Watt.** New York: Doubleday, Page and Company. Disponível em: <<http://www.history.rochester.edu/steam/carnegie/>>. Acesso em: 08/08/2019.

CORREA, M. L. **Resgatando o passado:** A História de Juiz de Fora. Disponível em: <<http://mauricioresgatandoopassado.blogspot.com/2016/02/ferrovias-0-fotos.html>>. Vários acessos, sendo o último em: 17/05/2020.

CPDOC/FGV - Centro de Pesquisa e Documentação de História Contemporânea do

Brasil/Fundação Getúlio Vargas. **Hildebrando de Araújo Goes**. Verbete Biográfico. Disponível em: <<http://www.fgv.br/cpdoc/acervo/dicionarios/verbete-biografico/hildebrando-de-araujo-gois>>. Acesso em: 17/05/2020.

Diolkos: um antigo caminho por onde transitavam os navios por terra. Disponível em: <<https://www.mdig.com.br/index.php?itemid=45269>>. Acesso em: 08/08/2019.

DNIT. **Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes**. Histórico. 2009. Disponível em: <<https://189.9.128.64/ferrovias/historico/historico>>. Acesso em: 15/08/2019.

GASPAR, L. Museu do Trem, Recife. Pesquisa Escolar Online, **Fundação Joaquim Nabuco**, Recife. Disponível em: <http://basilio.fundaj.gov.br/pesquisaescolar/index.php?option=com_content&view=article&id=720&Itemid=184>. Acesso em: 14/08/2019.

GIESBRECHT, R. M. **Estações Ferroviárias do Brasil**. Disponível em: <<http://www.estacoesferroviarias.com.br/>>. Vários acessos, sendo o último em: 10/06/2020.

Google Maps; Aplicativo Street View. **Tour 360° Museu Ferroviário de Juiz de Fora**. Disponível em: <goo.gl/maps/fffykh1548K2>. Acesso em: 08/06/2020.

História do Trem. Disponível em: <<https://www.historiadetudo.com/trem>>. Acesso em: 08/08/2019.

IBGE. **Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística**. Disponível em: <<https://www.ibge.gov.br/cidades-e-estados/mg/juiz-de-fora.html>>. Acesso em: 14/04/2020.

IBRAM. **Instituto Brasileiro de Museus**. Disponível em: <<http://www.museus.gov.br/os-museus/>>. Acesso em 07/05/2019.

ICOM. **International Council of Museums**. Disponível em <<https://icom.museum/en/>>. Acesso em: 13/04/2020.

ICOM Brasil. **Conselho Internacional de Museus**. Disponível em: <<https://www.icom.org.br/>>. Acesso em: 13/04/2020.

Origem do museu. Disponível em: <<https://www.portaleducacao.com.br/conteudo/artigos/educacao/origem-do-museu/24234>>. Acesso em 07/05/2019.

IEPHA-MG. **Instituto Estadual do Patrimônio Histórico e Artístico de Minas Gerais**. Institucional/História. Disponível em: <<http://www.iepha.mg.gov.br/index.php/institucional/iepha#hist%C3%B3ria>>. Acesso em: 08/07/2019.

IPEA. **Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada**. Retrato das Desigualdades de Gênero e Raça. Brasil e Regiões, 1995 a 2015. Disponível em: <https://www.ipea.gov.br/retrato/indicadores_pobreza_distribuicao_desigualdade_renda.html>. Acesso em: 08/06/2020.

IPHAN. **VI Colóquio Latino Americano sobre Recuperação e Preservação do Patrimônio Industrial**. 2012. Disponível em: <<http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/1172/>>. Acesso em: 02/07/2019.

IPHAN. **Bens do Patrimônio Cultural Ferroviário**. Disponível em: <<http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/503>>. Acesso em: 08/05/2019.

IPHAN. **Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário**. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Lista_patrimonio_cultural_ferrov%C3%A1rio_dez_2015.pdf>. Acesso em: 08/05/2019.

Locomotiva com turbina a vapor. Disponível em: <<http://www.pradotrens.com.br/locomotiva-com-turbina-a-vapor/>>. Acesso em: 08/08/2019.

MARIA DO RESGUARDO. **Imagens Antigas de Juiz de Fora**. Fonte: <www.mariadoresguardo.com.br>. Vários acessos, sendo o último em: 12/05/2020.

MAYRINK, A. J. **ESTAÇÃO JUIZ DE FORA - Hoje, um belíssimo Museu Ferroviário. Blog “O Trem Expresso”**. 02/06/2012, atualizada em 23/06/2019. Disponível em: <<http://otremexpresso.blogspot.com/2016/06/estacao-juiz-de-fora-hoje-um-belissimo.html>>. Acesso em: 06/04/2020.

MAYRINK, A. J. **Locomotivas a vapor nº 1 e nº 7 - Um dia elas estiveram em Bicas. Blog “O Trem Expresso”**. 20/11/2012. Disponível em: <<http://otremexpresso.blogspot.com/search/label/Locomotiva%201>>. Acesso em: 06/04/2020.

MEMÓRIA DO TREM. **Sociedade de pesquisa para Memória do Trem**. Disponível em: <<http://www.trem.org.br/locomotivas.html>>. Acesso em: 07/03/2020.

MIRANDA, M. P. de S. **Patrimônio cultural ferroviário brasileiro está abandonado e deve ser preservado**. 17 de fevereiro de 2018. Disponível em: <<https://www.conjur.com.br/2018-fev-17/ambiente-juridico-patrimonio-cultural-ferroviario-preservado>>. Acesso em: 15/08/2019.

MONACHESI, M. M. **Memória Ferroviária. Conheça a história da Estrada de Ferro Juiz de Fora-Piau. AENFER - Órgão de Divulgação da Associação de Engenheiros Ferroviários**. Disponível em: <<http://www.ferrovias.com.br/portal/memoria-ferroviaria-2/>>. Acesso em: 17/05/2020.

MM Gerdau - **Museu das Minas e do Metal**. Disponível em: <<http://www.mmgerdau.org.br/sobre-o-museu/>>. Acesso em: 19/06/2019.

Museu da Língua Portuguesa. Disponível em: <<http://museudalinguaportuguesa.org.br/o-museu/>>. Acesso em: 19/06/2019.

Museu da Pessoa. Disponível em: <<https://www.museudapessoa.net/pt/home>>. Acesso em: 19/06/2019.

Museu do Amanhã. Disponível em: <<https://museudoamanha.org.br/pt-br/sobre-o-museu>>. Acesso em: 19/06/2019.

Museu Nacional Ferroviário. **Carta de Riga**. Disponível em: <<http://www.fmnf.pt/Upload/Cms/Archive/Carta%20de%20Riga%202005.pdf>>. Acesso em: 01/07/2019.

MUQUI. **Câmara Municipal de Muqui**. História da Estrada de Ferro Leopoldina. Disponível em: <<http://www.camaramuqui.es.gov.br/exibir.aspx?pag=historia-da-estrada-de-ferro-leopoldina>> Acesso em: 22/08/2019.

Notas sobre a história dos museus. Disponível em: <<http://www.museus.art.br/historia.htm>>. Acesso em 07/05/2019.

SILVA FILHO, C. **Estrada de Ferro Bragança: A história do trem**. Disponível em: <<http://www.efb.com.br/trem.htm>>. Acesso em: 07/08/2019.

TICCIH - Brasil, Comitê Brasileiro de Preservação do Patrimônio Industrial. **Carta de Nizhny Tagil sobre Patrimônio Industrial**. 2003. Disponível em: <<http://ticcih.org/wpcontent/uploads/2013/04/NTagilPortuguese.pdf>>. Acesso em: 28/06/2019.

TICCIH - Brasil, **Comitê Brasileiro de Preservação do Patrimônio Industrial**. Bem vindo ao site do TICCIH - Brasil. 2005. Disponível em: <<http://www.patrimonioindustrial.org.br/modules.php?name=Content&pa=showpage&pid=7>>. Acesso em: 01/07/2019.

TOLEDO, J. C. de. Ashmolean museum: o primeiro museu público do mundo! Disponível em: <<http://parquedaciencia.blogspot.com/2013/06/ashmolean-museum-o-primeiro-museu.html?m=1>>. Acesso em 07/05/2019.

UNESCO. **United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization**. Disponível em: <<https://en.unesco.org/>>. Acesso em: 13/04/2020.

UNESCO. **Convenção para salvaguarda do Patrimônio Cultural Imaterial**, Paris, 2003. Disponível em: <<https://ich.unesco.org/doc/src/00009-PT-Portugal-PDF.pdf>>. Acesso em: 13/04/2020.

União Indústria. Disponível em: <<http://www.ufjf.br/centrodeciencias/projetos/museu-usinamarmelos-zero/>>. Acesso em: 04/05/2020.

VIAJEI BONITO. Site de turismo. **Museus de Juiz de Fora que nem os juiz-foranos conhecem**. 14/08/2016. Disponível em: <<https://viajeibonito.com.br/museus-de-juiz-de-fora-que-nem-os-juiz-foranos-conhecem/>>. Acesso em: 06/03/2020.

Bibliografia de apoio

AFONSO, J. L. M. **Potenciais impactos socioeconômicos e ambientais na ativação de trem turístico na Zona da Mata Mineira**. Dissertação (Mestrado em Ambiente Construído). Universidade Federal de Juiz de Fora, 2017.

ABOTTC. Associação Brasileira das Operadoras de Trens Turísticos e Culturais. **Guia - Trens turísticos e culturais do Brasil**. Agosto de 2015.

ACESSA. COM. **Museu Ferroviário abre as portas para visitação aos sábados**. 3 de agosto de 2019. Disponível em: <<https://www.acesa.com/cultura/arquivo/noticias/2019/08/03-museu-ferroviario-abre-portas-para-visitacao-aos-sabados/>>. Acesso em: 06/03/2020.

ALMEIDA, R. Planejamento Urbano em Juiz de Fora: Reflexões Históricas. **Anais do I Colóquio do Lahes**. Laboratório de História e Econômica Social. Juiz de Fora. 2005.

ALVES, J. de F. R. **Barra do Pirai e a ferrovia: cidade, modernidade e identidade**. Disserta o (Mestrado em Ambiente Construido). Universidade Federal de Juiz de Fora, 2018.

APITE, Memória Trilho. Dire o: Laboratório de Patrimônios Culturais - LAPA/UFJF. Documentário. 2014. 1h10min.

BARBOSA, Y. A. **O processo urbano de Juiz de Fora - MG: Aspectos econômicos e espaciais do Caminho Novo ao ocaso industrial**. Monografia (Bacharelado em Geografia). Universidade Federal de Juiz de Fora, 2013. Disponível em: <<http://www.ufjf.br/latur/files/2011/07/O-PROCESSO-URBANO-DE-JUIZ-DE-FORA--MG.pdf>>. Acesso em: 13/04/2020.

BARROS, C. S. **Eletricidade em Juiz de Fora**. Disserta o (Mestrado em História). Universidade Federal de Juiz de Fora, 2008.

BARROSO, E. A. L. **Moderniza o e Higienismo**. Disserta o (Mestrado em História). Universidade Federal de Juiz de Fora, 2008.

BASTOS, W. de L. **Caminho Novo: Espinha dorsal de Minas**. Juiz de Fora: FUNALFA, 2004.

BLASENHEIM, P. As ferrovias de Minas Gerais do Século XIX. In: **Locus - Revista de História**, vol. 02, n. 02, Juiz de Fora: EDUFJF, 1996.

BURKE, P. **O que   História Cultural?** Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 2005.

CANCLINI, N. G. Museu para a globaliza o. **Cadernos do CECOM**, ano 27, n. 41, Museologia Social, p. 36-45. Disponível em: <<https://bell.unochapeco.edu.br/revistas/index.php/rcc/article/view/2596/1496>>. Acesso em: 13/06/2018.

CANDAU, J. **Memória e Identidade**. Trad. de Maria Letícia Ferreira. São Paulo: Contexto, 2014.

CASTILHO, F. F. de A. As Estradas de Ferro do Sul de Minas. **Revista de História Econômica & Economia Regional Aplicada**. Vol. 7, N  12, Jan-Jun, 2012. Disponível em: <<https://www.ufjf.br/heera/files/2009/11/EF-Sul-de-Minas-para-pdf.pdf>>. Acesso em:

21/11/2018.

CHAGAS, M. **Há uma gota de sangue em cada museu: a ótica museológica de Mário de Andrade.** 2ª ed. rev. e ampl. Chapecó: Argos, 2015.

_____. Memória e poder: dois movimentos. **Cadernos de Sociomuseologia**, [S.l.], v. 19, n. 19, junho 2009. Disponível em: <<https://revistas.ulusofona.pt/index.php/cadernosociomuseologia/article/view/367>>. Acesso em: 10/03/2020.

CHARTIER, R. **A história cultural: entre práticas e representações.** Lisboa/Rio de Janeiro: Difel/Bertrand Brasil, 1990.

CORRÊA, M. da S. **Construindo a cidade: a participação dos imigrantes italianos na formação do espaço urbano de Juiz de Fora (1895-1939).** Dissertação (Mestrado em História). Universidade de São Paulo, 2016.

COSTA, P. A. M. **Introdução à memória histórica da E.F.C.B. 1858-1958. Comemorativa do seu centenário.** Rio de Janeiro: RFFSA, 1958.

DNIT. Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes. **Patrimônio Ferroviário.** Disponível em: <<https://189.9.128.64/ferrovias/patrimonio-ferroviario-1/patrimonio-ferroviario>>. Acesso em: 08/08/2019.

DIVISÃO DO PATRIMÔNIO CULTURAL DA PREFEITURA DE JUIZ DE FORA. **Guia dos bens tombados de Juiz de Fora.** Rio de Janeiro: Expressão e Cultura, 2002.

DUARTE, F. M. **Mercado financeiro e crédito público: acumulação endógena e financiamento da infraestrutura urbana de Juiz de Fora (1870-1900).** Dissertação (Mestrado em História). Universidade Federal de Juiz de Fora, 2013.

DUQUE, R. R. **Urbanização e Ferrovia: questões da forma urbana em Juiz de Fora de 1870 a 1929.** Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo). São Carlos: Universidade de São Paulo, 2019.

ELMOR, C. O. Museu Ferroviário de volta ao mapa de Juiz de Fora. **Tribuna de Minas.** 28/12/2017. Disponível em: <<https://tribunademinas.com.br/noticias/cultura/28-12-2017/o-museu-ferroviario-de-volta-ao-mapa-de-juiz-de-fora.html>>. Acesso em 13/06/2019.

ESTEVES, A. **Álbum do Município de Juiz de Fora - 1915.** Belo Horizonte: Imprensa Oficial do Estado de Minas, 1915.

FAZOLATTO, D. **Juiz de Fora: Imagens do passado.** Juiz de Fora: Fundação Cultural Alfredo Ferreira Lage - FUNALFA, 2001.

FIORETTI, E.; LAZZARIN, L. F. O museu e o público jovem: imaginário de gerações. **MUSAS: Revista Brasileira de Museus e Museologia**, Rio de Janeiro, n. 3, p. 27-31, IPHAN/Departamento de Museus e Centros Culturais, 2007.

FRACCARO, G. Uma greve de ferroviários: a greve de 1920 na Leopoldina Railway Company. **Anais do XVII Encontro Regional de História - O Lugar da História**. ANPUH/SP - UNICAMP. Campinas, 6 a 10 de setembro de 2004.

FROSSARD, M. S.; FRAGA, C. Turismo, Ferrovia e publicidade: a construção de sentidos e significados nos cartazes ferroviários do Reino Unido (1890-1970). *Rev. Anais Bras. de Est. Tur./ABET*. Juiz de Fora, v. 8, n. 2, p. 43-55, Maio/Ago., 2018.

FURTADO, J. G. E. **Oficina de Memória**: a construção do espaço de trabalho nas narrativas dos ferroviários de Porto Novo. Dissertação (Mestrado). Rio de Janeiro: Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro, 2009.

GAWRYSEWSKI, P. **Guia dos Bens Tombados de Juiz de Fora**. Divisão de Patrimônio Cultural da Prefeitura de Juiz de Fora, Prefeitura de Juiz de Fora. Juiz de Fora, 2002.

GINZBURG, C. **O fio e os rastros**: verdadeiro, falso, fictício. Trad. de Rosa Freire d'Aguiar e Eduardo Brandão. São Paulo: Companhia das Letras, 2007.

GÓMEZ, G. S. R. **Etnografia da Crise e da Duração Ferroviária em Pelotas**: Um estudo antropológico de memória coletiva. Dissertação (Mestrado em Antropologia Social). Porto Alegre: Universidade Federal do Rio Grande do Sul, 2018. Disponível em: <<https://lume.ufrgs.br/handle/10183/179424>>. Acesso em: 05/03/2020.

_____. Vida e Trabalho de uma Ferroviária: Etnografia, Memória e Gênero. **Anais Eletrônicos do Fazendo Gênero** (11), 2017. Disponível em: http://www.wwc2017.eventos.dype.com.br/resources/anais/1499991017_ARQUIVO_GOMEZ,G.S.R.-Vidaetrabalhodeumaferroviariaf.pdf>. Acesso em: 05/03/2020.

_____. A locomotiva, o trem e o ferroviário: imagem e memória de uma masculinidade narrada no Sul do Brasil. **Revista Latinoamericana de Antropología del Trabajo**. Vol 2, No 4, 2018. Disponível em: <<http://www.ceil-conicet.gov.ar/ojs/index.php/lat/article/view/418>>. Acesso em 05/03/2020.

_____. Ferroviários natos e ferroviários por acaso: memórias familiares do trabalho. **42º Encontro Anual da Anpocs**, Caxambu (MG) SPG 18: Família, migrações e trabalho. 2018. Disponível em: <<http://www.anpocs.com/index.php/papers-40-encontro-3/spg-5/spg18-5/11483-ferroviarios-natos-e-ferroviarios-por-acaso-memorias-familiares-do-trabalho/file>>. Acesso em: 05/03/2020.

GÓMEZ, G. S. R.; MAGNI, C. T. Entre “Tucos” e “Bochas”: A potência fabulatória dos apelidos de ferroviários aposentados na cidade de Pelotas/RS. **Sociabilidades Urbanas – Revista de Antropologia e Sociologia**, v.1, n. 1, p. 101-116, março de 2017. Disponível em: <<http://www.cchla.ufpb.br/grem/sociabilidadesurbanas/SocUrbs%20TURRAartigo.pdf>>. Acesso em: 05/03/2020.

GONÇALVES, J. R. dos S. **A retórica da perda**. 2ª ed. Rio de Janeiro: Editora UFRJ, 2002.

_____. **Antropologia dos Objetos**: coleções, museus e patrimônio. Edição eletrônica: Rio de Janeiro, Editora Garamond Ltda. 2007. Disponível em:

<http://nauui.ufsc.br/files/2010/09/antropologia_dos_objetos_V41.pdf>. Acesso em: 24/06/2019.

GONÇALVES, N. B. **Estações ferroviárias de Além Paraíba**: educação patrimonial e turismo. Trabalho de Conclusão de Curso (Especialização em História e Cultura no Brasil Contemporâneo). Universidade Federal de Juiz de Fora, 2019.

GONÇALVES, T. de A. **Cidade e ferrovia**: uma percepção contemporânea sobre Juiz de Fora - MG. Monografia (Curso de Arquitetura e Urbanismo). Universidade Federal de Juiz de Fora, 2016. Disponível em: <<https://repositorio.ufjf.br/jspui/handle/ufjf/6375>>. Acesso em: 16/01/2020.

HARDMAN, F. F. **Trem Fantasma**: a modernidade na selva. São Paulo: Cia. das Letras, 1988.

INÁCIO, P. C. **Trabalho, Ferrovia e Memória**: A experiência de Turmeiro (a) no trabalho Ferroviário. Dissertação (Mestrado em História). Universidade Federal de Uberlândia, 2003.

IBRAM. Instituto Brasileiro de Museus. **Educação museal**: experiências e narrativas. Brasília: Ibram, 2012. 123 p. (Prêmio Darcy Ribeiro, 2010) Disponível em: <https://www.museus.gov.br/wp-content/uploads/2016/11/premio_2010.pdf>. Acesso em: 01/05/2020.

IPHAN. Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. **Cartilha de Orientação para proposição de Projetos de Trens Turísticos e Culturais**. Brasília, IPHAN, 2010.

JFMINAS. Portal. **História dos bondes em Juiz de Fora**. Disponível em: <<http://www.jfminas.com.br/portal/historia/historia-dos-bondes-em-juiz-de-fora>>. Acesso em: 02/03/2020.

KAFURI, N. Patrimônio perverso: como Ouro Preto segrega sua cidade real. **Caos Planejado**. 2 de novembro de 2017. Disponível em: <<https://caosplanejado.com/patrimonio-perverso-ouro-preto/?fbclid=IwAR0fcW2fUMWb28LUHbNoJvzWYA-14YQmgkM6JvhyekxH4WRTvmSYfxq144E>>. Acesso em: 28/04/2020.

KLUMB, R. H. **Doze horas em diligência**: guia do viajante de Petrópolis a Juiz de Fora. Rio de Janeiro: FBN, Coordenadoria de Editoração, 2014.

LIMA, F. J. M. de; PORTES, R. R.; REZENDE, R. F.; MONACHESI, M. M. Urbanismo em Minas Gerais: pela memória da Rede Ferroviária Federal S. A., itinerários e conjuntos ferroviários da Zona da Mata Mineira. In: **II Encontro Nacional Sobre Patrimônio Industrial**. São Paulo, SP, 17 a 20 de junho de 2009. Disponível em: <http://www.ufjf.br/urbanismomg/files/2010/11/memoria_ferroviaria.pdf>. Acesso em: 13/06/2018.

LINS, A. J. P. S. A ferrovia e três utopias urbanas, ou como os pioneiros viam o trem: uma análise comparativa entre “Cidade Jardins”, “Cidade Linear” e “Cidade Industrial”. In: **5º Seminário de História da Cidade e do Urbanismo**. Campinas: PUC, 1998.

MARQUES, J. G. Museus contemporâneos: locais de contágios e hibridismos. **MIDAS: Museus e Estudos Interdisciplinares**. [Online], 1, 2013, posto online no dia 29 abril 2013. Disponível em: < <http://journals.openedition.org/midas/89>>. Acesso em: 10/03/2020.

MENESES, U. T. B. A história, cativa da memória? Para um mapeamento da memória no campo das Ciências Sociais. **Rev. Inst. Est. Bras.**, SP, 34: 9-24, 1992.

MENEZES, M. L. P. O espaço urbano de Juiz de Fora e a dinâmica regional contemporânea. **Anais PLURIS**, 2010.

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES. Rede Ferroviária Federal S. A. Preserve. MORAIS, S. S. (coord.). **Manual de preservação de edificações ferroviárias antigas**. Rio de Janeiro: Rede Ferroviária Federal, 1991.

MINISTÉRIO DO TURISMO. **Orientações para a Proposição de Projetos de Trens Turísticos e Culturais**. Brasília, 2010. Disponível em <<http://www.turismo.gov.br/publicacoes/item/50-orientacoes-para-a-proposicao-de-projetos-de-trens-turisticos-e-culturais.html>>. Acesso em 01/07/2019.

MONTEIRO, C. Ferroviários em greve: relações de dominação e resistência na RUPSC. **Revista de História Regional**, ano 12, n. 1, p.9-24, verão, 2007.

NOVAIS, P.; HERDY, F. H.; CANÔNICO, I.; CAMACHO, N. A produção do espaço urbano em Juiz de Fora - MG, a partir, da implantação de grandes projetos urbanos. **Anais XVI Encontro Nacional de Geógrafos**. Porto Alegre. 2010.

NUNES, A. B. **Memória e ferrovia: diferentes gerações relembando a experiência da Cia. Paulista de Estradas de Ferro em Rio Claro**. Dissertação (Mestrado em Ciências do Programa de Pós-Graduação em Mudança Social e Participação Política) São Paulo: Universidade de São Paulo, 2015.

OLIVEIRA, E. R. de; CORREA, L. M. História ferroviária e pesquisa: a consolidação da temática nas pesquisas de pós-graduação no Brasil (1972 - 2016). **Revista Topoi**, Rio de Janeiro, v. 19, n. 38, p. 140-168, mai./ago., 2018. Disponível em: < <https://www.scielo.br/pdf/topoi/v19n38/2237-101X-topoi-19-38-140.pdf> >. Acesso em 05/12/2019.

OLIVEIRA, M. R. **Imigração e Industrialização: os alemães e os italianos em Juiz de Fora (1854-1920)**. Dissertação (Mestrado em História) Niterói: Universidade Federal Fluminense, 1991.

_____. **Negócios de famílias: mercado, terra e poder na formação da cafeicultura mineira (1780/1870)**. Bauru: Edusc; Juiz de Fora: FUNALFA, 2005.

OLIVEIRA, P. de. **História de Juiz de Fora**. 2.^a ed. Juiz de Fora: Gráfica Comércio e Indústria Ltda, 1966.

PAULA, R. Z A. **E do Caminho Novo das Minas dos Matos Gerais emerge a “Manchester Mineira” que se transformou num “baú de ossos”**: História de Juiz de Fora - da vanguarda

de Minas Gerais à “industrialização periférica”. Tese (Doutorado em Economia). Campinas, UNICAMP, 2006.

PEREIRA, L. de M. C. **Sindicatos, greves e a Justiça do Trabalho em Juiz de Fora (1945-1955)**. Monografia (Bacharelado e Licenciatura em História). Universidade Federal de Juiz de Fora, 2011. Disponível em: <<http://www.ufjf.br/historia/files/2013/11/2011-Sindicatos-greves-e-a-Justi%C3%A7a-do-Trabalho-em-Juiz-de-Fora-1945-1955.pdf>>. Acesso em: 13/04/2020.

PIO, L. G. Musealização e cultura contemporânea. **MUSAS: Revista Brasileira de Museus e Museologia**, Rio de Janeiro, ano 2 n. 2, p. 48-57, IPHAN, 2006.

PIRES, A. J. **Café, finanças e bancos: uma análise do sistema financeiro da Zona da Mata de Minas Gerais 1889/1930**. Tese (Doutorado em História Econômica). São Paulo: Universidade de São Paulo, 2004.

_____. **Capital agrário, investimento e crise na cafeicultura de Juiz de Fora - 1870/1930**. Dissertação (Mestrado em História). Niterói: Universidade Federal Fluminense, 1993.

_____. Minas Gerais e a Cadeia Global da “Commodity” cafeeira - 1850/1930. In: **Revista Eletrônica de História do Brasil**. v. 9, nº 1, (jan/jul), 2007.

PIRES, A. J.; ALMICO, R. de C. da S. Crédito e finanças em uma sociedade cafeeira. In: **História e Economia**. v. 4, nº 2, (ago-dez), 2008.

PIRES, A. J.; DUARTE, F. M. Economia agrária e fronteira do café em Minas Gerais. In: **Anais do III Congresso Internacional UFES/Université de Paris-Est/Universidade do Ninho: territórios, poderes, identidades (Territoires, pouvoirs, identités)**. Vitória: GM Editora, 2011.

POULOT, D. Cultura, História, valores patrimoniais e museus. **VARIA HISTÓRIA**, Belo Horizonte, vol. 27, n. 46, p. 471-480, jul/dez 2011.

PREFEITURA MUNICIPAL DE JUIZ DE FORA. **Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano de Juiz de Fora**. Disponível em: <<http://www.pjf.mg.gov.br/pddu/index.htm>>. Acesso em 10/03/2020.

PREFEITURA MUNICIPAL DE JUIZ DE FORA. **Plano Estratégico de Desenvolvimento Urbano de Juiz de Fora**. Disponível em: <<http://www.pjf.mg.gov.br/plano/index.htm>>. Acesso em 10/03/2020.

PROGRAMA DE PRESERVAÇÃO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO DO MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES. **Centro de preservação da história ferroviária do Rio de Janeiro - Engenho de Dentro**. Rio de Janeiro: RFFSA/PRESERVE, 1983.

ROSA, R. de C. V. **As mulheres de “Paraiburgo”**: representações de gênero em jornais de Juiz de Fora/MG (1964-1975). Dissertação (Mestrado em História). Niterói: Universidade Federal Fluminense, 2009.

SAMPAIO, J. C. R. Desafios da proteção do patrimônio cultural industrial de Juiz de Fora. **Revista CPC**, São Paulo, n. 14, p. 70-86, 2012.

SANTOS, M. S. dos. Políticas da memória na criação dos museus brasileiros. **Cadernos de Sociomuseologia**, [S.l.], v. 19, n. 19, junho 2009. Disponível em: <<http://revistas.ulusofona.pt/index.php/cadernosociomuseologia/article/view/369>>. Acesso em: 10/03/2020.

SANTOS, W. L. dos. **A Estrada de Ferro Oeste de Minas: São João Del-Rei (1877-1898)**. Dissertação (Mestrado em História). Mariana: Universidade Federal de Ouro Preto, 2009.

SEMEDO, A. Da invenção do museu público: tecnologias e contextos. **Revista da Faculdade de Letras CIÊNCIAS E TÉCNICAS DO PATRIMÔNIO**. Porto, 2004, I Série, vol. III, p. 129-136.

SILVA, F. dos S. **Remanescências da arquitetura ferroviária em Minas Gerais: uma ferramenta de preservação das estações ferroviárias** Dissertação (Mestrado em Ambiente Construído e Patrimônio Sustentável). Belo Horizonte: Universidade Federal de Minas Gerais, 2019. Disponível em: <https://repositorio.ufmg.br/bitstream/1843/31248/1/Disserta%C3%A7%C3%A3o%20SILVA%202019_FERNANDA.pdf>. Acesso em: 13/04/2020.

SILVA, M. C. C. **Lugar de trabalhador é na área de serviço: moradia popular em Juiz de Fora (1892-1930)**. Dissertação (Mestrado em História). Universidade Federal de Juiz de Fora, 2008.

SILVA, R. A. S. **Geografia e habitação social: a política habitacional e os expedientes de (re)produção da cidade capitalista em Juiz de Fora - MG**. Dissertação (Mestrado em Geografia). Universidade Federal de Juiz de Fora, 2014.

SOUZA, A. L. F. de. **Representações de modernidade na Manchester Mineira: 1830-1930**. Dissertação (Mestrado em História Social). Rio de Janeiro: Instituto de Filosofia e Ciências Sociais, Universidade Federal do Rio de Janeiro, 2005.

_____. Estilo eclético na arquitetura de Juiz de Fora (MG) - um debate historiográfico. **Anais ANPUH - XXII Simpósio Nacional de História**. João Pessoa, 2003.

SOUZA, R. F. **O Sertão nos Trilhos: ferrovia, ambiente e saúde no debate sobre a integração do Norte de Minas Gerais (Diamantina, 1902-1922)**. Dissertação (Mestrado em História das Ciências e da Saúde). Casa de Oswaldo Cruz - Fiocruz. Rio de Janeiro: Fundação Oswaldo Cruz, 2018. Disponível em: <<http://www.ppghcs.coc.fiocruz.br/images/dissertacoes/Dissertao%20Verso%20Final%20Ramon%20Souza.pdf>>. Acesso em: 13/11/2019.

TASCA, L. **As Contradições e Complementaridades nas Leis Urbanas de Juiz de Fora: dos Planos aos Projetos de Intervenção**. Tese (Doutorado - IPPUR). Rio de Janeiro: Universidade Federal do Rio de Janeiro, 2010.

TEDESCO, J. C. Memórias em batalhas: dimensão política da memória. **Cadernos do**

CECOM, Ano 25, n. 34, Arquivos e tecnologias digitais. Disponível em: <<https://bell.unochapeco.edu.br/revistas/index.php/rcc/article/viewFile/965/547>>. Acesso em: 07/04/2018.

TEIXEIRA, T. L. A. **Reinserção de vazios urbanos**: diretrizes para a política urbana municipal em cidades médias e sua aplicação em Juiz de Fora/MG. Dissertação (Mestrado). Niterói: Universidade Federal Fluminense, 2010.

TURCHETTI, A. C. Conheça os museus que existem em Juiz de Fora. Cultura, história e relíquias. **Ombrelo**. Disponível em: <<https://www.ombrelo.com.br/cultura/museus-juiz-de-fora/>>. Acesso em: 06/08/2020.

VALE, V. A. A. **Pedro Nava - cronista de uma época**: Medicina e sociedade brasileira (1890-1940). Tese (Doutorado em História). Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas. Universidade Federal de Minas Gerais. 2009. Disponível em: <https://repositorio.ufmg.br/bitstream/1843/VGRO-82TMMD/1/vanda_arantes_do_vale.pdf>. Acesso em: 13/04/2020.

_____. Arquitetura latino-americana da Industrialização: Juiz de Fora (1880-1930). **LOCUS: Revista de História**, Juiz de Fora, p. 81-89, v. 1, n. 1, 1995.

_____. Manchester Mineira. In: **III Encontro de Associação de Estudos Brazilianistas**. Inglaterra: Cambridge, 1996.

_____. Organização da medicina científica em Juiz de Fora - Baú de Ossos. In: **Anais do XIII Encontro Regional de História - ANPUH-MG**. Juiz de Fora: Clio Edições, 2002.