

RETRATOS

Rede Ferroviária, um patrimônio cultural

Diversos órgãos trabalham na preservação da memória da extinta RFFSA. O Iphan cuida também da difusão da memória ferroviária, por meio de museus, bibliotecas, arquivos, coleções e acervos, conservação e restauração de prédios, monumentos, logradouros e sítios

Suelen Menezes - de Brasília



A melhor maneira de resguardar o patrimônio nacional é trabalhar a preservação dentro de um contexto de desenvolvimento local. É com essa ideia que o Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (Iphan) vem administrando o patrimônio cultural ferroviário brasileiro.

“Trabalhar a preservação do patrimônio é trabalhar desenvolvimento. Não é simplesmente preservar um conjunto de estações ferroviárias. O município tem que dar um bom uso para esses imóveis. Preferencialmente, esse uso tem de estar ligado a algum tipo de desenvolvimento para o município. Melhor ainda se foi para a região. Desenvolvimento é uma prerrogativa do trabalho do Iphan”, afirma José Rodrigues Cavalcanti Neto, coordenador técnico do patrimônio ferroviário do Iphan.

Cavalcanti ressalta que o trabalho do Iphan está diretamente relacionado à identidade dos lugares, suas histórias, tradições, comidas, hábitos, praças, ruas e edifícios. “A preservação do patrimônio tem de ser trabalhada dentro dessa ótica. O patrimônio ferroviário faz parte da identidade de muitas cidades brasileiras. O trem está no imaginário do brasileiro e a preservação deve caminhar no sentido dar continuidade a esse interesse”, afirma.

Em 2007, com a extinção da Rede Ferroviária Federal S/A (RFFSA), o patrimônio ferroviário passou a ser tratado por um conjunto de instituições governamentais. Constituído por grande quantidade de bens de diferentes naturezas e de relevante importância, esse imenso acervo ficou sob a responsabilidade do Ministério dos Transportes, do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit), da Secretaria de Patrimônio da União (SPU), e do Iphan. A essas instituições foi legada uma atribuição comum: a destinação de todo o sistema ferroviário nacional advindo da extinta RFFSA.

Com a Lei 11.483/2007, o Iphan tornou-se responsável por receber e administrar os bens móveis e imóveis de valor histórico, artístico, cultural, científico, ambiental e paisagístico.

“O alcance é maior do que simplesmente preservar um grupo de estações com valor histórico.

Isso implica olhar esse patrimônio com uma maior abrangência, o que já está sendo feito pelo Iphan, quando se procura estabelecer a relação do patrimônio imaterial com o material”

RFFSA, bem como zelar pela sua guarda e manutenção. Quando o bem for classificado como operacional, o Instituto deverá garantir seu compartilhamento para uso ferroviário. Um dos pontos mais importantes que ficou a cargo do Iphan foi a preservação e a difusão da memória ferroviária, por meio da construção, formação, organização, manutenção, ampliação e equipamento de museus, bibliotecas, arquivos e outras organizações culturais, bem como de suas coleções e acervos; conservação e restauração de prédios, monumentos, logradouros, sítios e demais espaços oriundos da extinta RFFSA.

“Diante dessa responsabilidade o primeiro passo do Iphan foi conhecer esse universo, realizando um mapeamento de varredura para estabelecer as melhores estratégias para dar o destino adequado a esses bens. A RFFSA tinha uma planilha em que constavam mais de 50 mil imóveis. As superintendências do Iphan, em colaboração com as estações, fizeram esse levantamento de todos os imóveis para ter um panorama geral dos bens. Isso já foi concluído, mas em outros, como São Paulo, foram contabilizados

1,8 mil imóveis, mas esse número não está fechado. Nessa varredura também estamos colhendo informações sobre os bens móveis”, informa Cavalcanti. Até o fim do ano, o Iphan pretende, por meio de um convênio com a Universidade de Brasília (UnB), sistematizar e tabular as informações coletadas, tendo como resultado um banco de dados georreferenciado.

Ao usar o termo memória ferroviária, a Iphan traz uma ampla responsabilidade para o Iphan. “O alcance é maior do que simplesmente preservar um grupo de estações com valor histórico. Isso implica olhar esse patrimônio com uma maior abrangência, o que já está sendo feito pelo Iphan, quando se procura estabelecer a relação do patrimônio imaterial com o material”, ressalta Cavalcanti. O patrimônio material é composto por um conjunto de bens culturais classificados segundo sua natureza nos quatro Livros Tombo: arqueológico, paisagístico e etnográfico; histórico; belas artes; e das artes aplicadas. O patrimônio imaterial



abrange as mais variadas manifestações populares que contribuem para a formação da identidade cultural de um povo.

Cavalcanti explica que o patrimônio ferroviário é ligado a uma categoria de estudos que se chama patrimônio industrial. “É um olhar diferente. Você não preserva o patrimônio industrial, ou no caso o ferroviário, pela monumentalidade ou singularidade. Não é só isso que dá valor ao patrimônio”, diz. A carta de Nizhny Tagil, do The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage (Comissão Internacional para a Conservação do Patrimônio Industrial), é utilizada pelos técnicos do Iphan como baliza para a análise do patrimônio ferroviário.

“O patrimônio industrial representa o testemunho de atividades que tiveram e que ainda têm profundas consequências históricas. As razões que justificam a proteção do patrimônio industrial decorrem essencialmente do valor universal daquela característica, e não da singularidade de quaisquer sítios excepcionais. O patrimônio industrial compreende os vestígios da cultura industrial que possuem valor histórico, tecnológico, social, arquitetônico ou científico.

Esses 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, Rússia, 2003).

Cavalcanti explica que o Iphan tem discutido com a sociedade civil e órgãos públicos a responsabilidade compartilhada na preservação do patrimônio ferroviário. Em junho de 2009, foi organizado o I Seminário Nacional sobre o Patrimônio Cultural Ferroviário Brasileiro, em Belo Horizonte (MG), com o objetivo de estabelecer um amplo fórum de discussão a respeito das atribuições, ações e objetivos das instituições envolvidas com o tema da memória ferroviária nacional.

“A sociedade como um todo tem que querer preservar o seu patrimônio. É uma premissa do nosso trabalho, principalmente durante esse processo de investigação. Se uma prefeitura manifestar interesse por uma estação, se pretende dar um uso cultural ou outro que vá promover a preservação e disseminação da cultura ferroviária, vai nos ajudar na questão da memória ferroviária. Se o município tem esse comprometimento, o Iphan tem trabalhado para fazer a cessão desse imóvel ao município”, explica Cavalcanti. 

