



O que é o Preserve/fe ? E como se constituiu o Centro de Preservação da História Ferroviária do Rio Grande do Sul na década de 1980?

Cinara Isolde Koch
Lewinski ¹

¹ Mestranda em História pela Universidade do Vale do Rio dos Sinos no Rio Grande do Sul. Bolsista/ taxa pela CAPES/PROSUP. Historiógrafa no Museu do Trem-SL. E-mail: cinarakoch@gmail.com

What is Preserve / fe? How
was the Center for the
Preservation of Railway
History of Rio Grande do
Sul constituted in the
1980s?

DOI: 10.12660/rm.v8n12.2017.65462

Resumo:

Este artigo tem o objetivo de explicar como surgiu o Preserve/fe e demonstrar que a constituição do Centro de Preservação da História Ferroviária do Rio Grande do Sul na década de 1980 estava inserida num projeto nacional. Para desenvolver o assunto, utilizou-se o Museu do Trem de São Leopoldo-RS para ser o objeto de pesquisa, pois, abrigou o Centro de Preservação da História Ferroviária no Rio Grande do Sul. Deste modo, o tema será estudado com embasamento teórico na história cultural para entender a constituição da instituição referida pelo programa preservacionista do governo federal na década de 1980.

Palavras-chave: Preserve, Patrimônio ferroviário, Centro de Preservação da História Ferroviária do Rio Grande do Sul.

Abstract:

This article aims to explain how the Preserve / fe and to demonstrate that the formation of the Rio Grande do Sul Railway History Preservation Center in the 1980s was part of a national project. In order to develop the subject, the São Leopoldo Train Museum in RS was used to be the object this research, because it housed the Center of Preservation of the Railway History in Rio Grande do Sul. In this way, the theme will be studied with theoretical foundation in cultural history to understand the constitution of the institution referred to by the preservationist program from the federal government in the 1980s.

Keywords: Preserve, Preservation of Railway Heritage, Center for the Preservation of Railway History of Rio Grande do Sul.

Introdução

[...] armadilha consiste em induzir a existência de uma memória partilhada a partir da constatação de atos memoriais: coletivos, constatação facilitada na presença de numerosos dados empíricos: comemorações, construção de museus, mitos, narrativas, visita familiar a um túmulo no cemitério, etc. Mas, estes não são suficientes para atestar aqueles. (CANDAU, 2011, p.86).

Este artigo pretende explicar como surgiu o Preserve/fe e demonstrar que a constituição do Centro de Preservação da História Ferroviária do Rio Grande do Sul na década de 1980 estava inserida num projeto nacional.

Para entender melhor o assunto, é necessário compreender que houve mudanças² na concepção do que era considerado patrimônio histórico no séc. XX. No Brasil, devido a vários fatores, dentre eles as medidas da Carta de Veneza (1964) e da Declaração de Amsterdã (1975), o governo federal passou a ajustar as suas decisões com uma definição de patrimônio ampliada pautando-se nos “referenciais culturais dos povos, pela percepção dos bens culturais nas dimensões testemunhais do cotidiano” (FUNARI; PELEGRINI, 2006, p.32). Dessa forma, “essa abertura temática permitiu que construções menos prestigiadas ou mais populares, como moinhos, mercados públicos ou estações de trem, fosse reconhecidos como patrimônio” (FUNARI; PELEGRINI, 2006, p.32). As transformações da perspectiva positivista de história³ por pesquisas históricas ressaltando as construções e apropriações cotidianas de fenômenos sociais alargaram os bens compreendidos como patrimônio, os quais passaram a vincularem-se a sujeitos comuns e demais objetos do cotidiano. Então, com a incorporação de novas concepções nas práticas de tombamento através da democratização da cultura, o patrimônio da ferrovia no Brasil passou a pertencer ao inventário dos bens a serem preservados. Assim sendo, a ferrovia que por mais de um século era símbolo de modernidade e progresso estava sendo ressignificada como patrimônio cultural⁴, onde grupos sociais passaram a buscar uma representação de sua memória coletiva⁵.

² Este artigo não pretende discorrer sobre as políticas federais de preservação em marcha no país desde a década de 1930, mesmo sabendo que existem conexões com experiências anteriores exercidas principalmente pelo MinC e pelo SPHAN/ IPHAN que influenciaram no surgimento do Preserve/fe.

³ Concepção que se desenvolvia em torno das grandes narrativas que destacavam fatos liderados pelas elites da nação e de seus heróis.

⁴ Atualmente, a Constituição Federal do Brasil, de acordo com o art. 216. “[...] considera patrimônio cultural brasileiro os bens de natureza material e imaterial, tomados individualmente ou em conjunto, portadores de referência à identidade, à ação, à memória dos diferentes grupos formadores da sociedade brasileira, nos quais se incluem: I - as formas de expressão; II - os modos de criar, fazer e viver; III - as criações científicas, artísticas e tecnológicas; IV - as obras, objetos, documentos, edificações e demais espaços destinados às manifestações artístico-culturais; V - os conjuntos urbanos e sítios de valor histórico, paisagístico, artístico, arqueológico, paleontológico, ecológico e científico”. (BRASIL, 1988a).

⁵ “A memória coletiva é frequentemente o produto de um empilhamento de estratos memoriais muito diversos, podendo essas camadas sedimentares ser alteradas aquando das perturbações de memória. Dessa forma, se podemos admitir que *Les lieux de mémoire*, [...], nos falam realmente de algumas modalidades de memória coletiva (memória real, memória-Estado, memória-nação, memória-cidadão, memória-patrimônio),

No entanto, começou-se a pensar efetivamente numa política patrimonial sobre os bens ferroviários no Brasil a partir do momento em que a RFFSA⁶ foi incluída no Programa Nacional de Desestatização⁷. Logo, todo o patrimônio ferroviário não operacional constituído a partir de meados do séc. XIX, no Brasil, passou a ser responsabilidade do IPHAN⁸, ganhando destaque no Patrimônio Cultural Brasileiro devido à sua importância socioeconômica para a sociedade. Porém, no desdobramento deste processo vários museus ferroviários foram criados no Brasil durante a execução dos projetos do Preserve/fe⁹, entre a década de 1980 e início dos anos 1990, ou seja, antes do IPHAN assumir a responsabilidade pela salvaguarda do acervo desse modal. Então, o governo federal conduziu a patrimonialização¹⁰ do acervo ferroviário através do Preserve/fe, um Programa federal com organização, normas e diretrizes próprias, que determinou os critérios de seleção dos objetos que deveriam ser salvaguardados e também se preocupou em inventariar os acervos ferroviários, que outrora eram bens ativos operacionais. O Preserve/fe implantou núcleos e centros de preservação da história dos transportes em vários estados do país e através deles divulgou um discurso construído a partir do espólio da ferrovia. Sendo assim, os centros de preservação constituídos pelo programa federal que conservaram o patrimônio ferroviário conceberam valores e sentidos que deixaram marcas profundas na concepção desse acervo. Sendo assim, adotando a história cultural como embasamento teórico e metodológico se buscou as representações que o governo federal produziu com a patrimonialização do acervo da estrada de ferro brasileira, principalmente o acervo ferroviário gaúcho. Deste modo, perseguindo as ideias de Chartier (1990) de que as representações do mundo “são sempre determinadas pelos interesses de grupo que as forjam” (CHARTIER, 1990, p. 17) e de Le Goff (1994) de que “É preciso começar por desmontar, demolir esta montagem, desestruturar esta construção e analisar as condições de produção dos documentos-monumentos”. (LE GOFF, 1994, p. 549) se buscou entender as condições de produção do Centro de Preservação da História Ferroviária do Rio Grande do Sul, averiguando de forma abrangente o que foi o Preserve/fe e de que forma a instituição mencionada estava inserida

os lugares são na maior parte das vezes a condensação de memórias plurais mais ou menos antigas, frequentemente conflituosas e interagindo umas com as outras” (CANDAU, 2011, p. 91-92, grifo do autor).

⁶ Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima.

⁷ A partir da leitura da lei nº 9.491, de 9 de setembro de 1997, sobre o Programa Nacional de Desestatização (PND) podemos perceber que promoveu várias mudanças para tornar as malhas ferroviárias atrativas para as concessionárias. Dentre as ações governamentais implantadas pelo referido plano estava a destinação dos bens operacionais para o DNIT e dos bens não operacionais para diversos órgãos ou entidades, como o IPHAN.

⁸ Art. 9º Caberá ao Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - IPHAN receber e administrar os bens móveis e imóveis de valor artístico, histórico e cultural, oriundos da extinta RFFSA, bem como zelar pela sua guarda e manutenção. (BRASIL, 2007).

⁹ Como Matos (2015), seguiremos a mesma estratégia utilizando o termo Preserve/fe sempre que citarmos o programa, pois o Preserve foi criado em 1980, pelo Ministério dos Transportes, mas a partir de 1986, deixou de ser ministerial e passou a ser denominado como Preserfe, atuando somente na preservação do patrimônio ferroviário, através da RFFSA.

¹⁰ Segundo Chuva, o ato de patrimonialização consiste em selecionar um bem cultural (objetos e práticas) através da atribuição de valor de referência cultural para um grupo de identidade. Então, uma nova trajetória se impõe aos bens instituídos como patrimônio que passam a ser submetidos a uma nova ordem jurídico-legal, bem como a condições de existência diferenciadas, marcadas por essa singularidade. (CHUVA, 2012, p. 73-74)

no programa governamental, através da documentação administrativa e da bibliografia do programa preservacionista publicada na década de oitenta¹¹.

O Programa de Preservação do Patrimônio Histórico no Brasil

Tão relevante quanto construir estradas, portos, operar ferrovias e manter as vias fluviais de um imenso país como o Brasil, é o ato de preservar os registros desse grande desafio.

Dirigentes e técnicos do Ministério dos Transportes, desde 1980, vêm com incentivo e exemplo, o acervo que o Programa de Preservação do Patrimônio Histórico reuniu e organizou, nos diversos centros e núcleos instalados em diversos pontos do território nacional.

Mais importante que o testemunho material constituído, pelas máquinas, equipamentos, documentos textuais e fotográficos, é sem dúvida, o legado que nos deixaram os homens de envergadura, de Irineu Evangelista de Souza, o Barão de Mauá, Cristiano Benedicto Ottoni, Francisco Pereira Passos, Mariano Procópio Ferreira Lage, Paulo de Frontin, André e Antonio Rebouças.

Divulgar a obra desses brasileiros, que se dedicaram à implantação e melhoria dos meios de transportes no Brasil, é uma das tarefas que o Preserve cumpre, com o objetivo de informar e formar a atual e as futuras gerações.

A administração do MT vem apoiando o Programa, que tem caráter permanente, e documenta, de maneira imparcial, a história deste Ministério e a atuação dos seus dirigentes e técnicos, como parte integrante da evolução dos meios de transportes no país¹². (BRASIL, 1988, p. 11).

Ao ler este discurso escrito por José Reynaldo Tavares, Ministro dos Transportes, se percebe as representações e as ideologias que estão presentes no ato de preservar o acervo ferroviário através do Preserve/fe. Apesar de se declarar a imparcialidade do programa preservacionista, o fato é que o projeto não possuía nenhuma neutralidade. Os centros e núcleos de preservação foram uma maneira encontrada pelo governo federal de salvaguardar aquilo que ele próprio tornou obsoleto e para justificar os novos planos de modernização para o país, dos quais estava inclusa a privatização dos trechos da ferrovia

¹¹ A documentação administrativa encontrada no Museu do Trem-SL nas pastas “Normas e diretrizes do Preserve” e “Normas e diretrizes do Centro de Preservação da História Ferroviária do Rio Grande do Sul” foram analisadas para a pesquisa e os catálogos do Preserve/fe produzidos na década de oitenta foram utilizados como fontes.

¹² Discurso de José Reynaldo Tavares, Ministro dos Transportes, retirado do Catálogo produzido pelo Preserve/fe em 1988.

comercialmente mais rentáveis e o desmantelamento das linhas consideradas onerosas¹³. Dessa forma, o relato do Ministro dos Transportes evidencia muito bem a ideia de Chartier (1990) de que é preciso “para cada caso, o necessário relacionamento dos discursos proferidos com a posição de quem os utiliza.” (CHARTIER, 1990, p. 17). Nesse sentido, o discurso construído pelo Preserve/fe foi proferido pelo maior agente do programa preservacionista, através de publicações e outras documentações produzidas pelo governo federal.

De acordo com o catálogo produzido pelo Preserve/fe em 1988, o Programa foi criado perante as críticas que o governo federal recebia a respeito do abandono e da “deterioração de documentos, prédios e peças que representam a história dos transportes no Brasil, com a agravante de parte desse material ser destinado à sucata sem nenhum estudo prévio” (BRASIL, 1988, p. 15). O Programa de Preservação do Patrimônio Histórico do Ministério dos Transportes instituiu através da Portaria nº 292, de 24 de abril de 1980, da Secretaria Geral, um projeto com o objetivo de preservar a história dos transportes. Inicialmente, a proposta era conhecer o material histórico do Ministério supracitado, reunir em local adequado, preservar e restaurar, com o intuito de documentar a evolução tecnológica de todos os modais. Mais tarde, o projeto transformou-se em programa e buscou preservar a memória do desenvolvimento de todos os meios de transportes no Brasil, por meio da salvaguarda de bens avaliados históricos e representativos de cada modal. Destes bens, conforme os dados levantados no catálogo em 1988, sob a coordenação de Maria Elisa Carrazzoni¹⁴, foram construídos 16 centros e núcleos de preservação em oito anos de Preserve/fe:

Centros de Preservação da História Ferroviária e os Núcleos da História Portuária	Estados contemplados
Museu do Porto de Manaus	AM
Núcleo da História Portuária de Belém	PA
Núcleo da História Portuária do Rio de Janeiro	RJ
Núcleo da História Portuária de Belém	PA
Núcleo da História Portuária de Pernambuco	PE
Museu Ferroviário de São João Del Rey	MG
Museu do Trem de Recife	PE
Centro de Preservação da História Ferroviária do Ceará	CE
Núcleo da História Ferroviária de Juiz de Fora	MG
Centro de Preservação da História Ferroviária do Paraná e Santa Catarina	PR
Centro de Preservação da História Ferroviária do Rio Grande do Sul	RS
Centro de Preservação da História Ferroviária do Rio de Janeiro	RJ
Núcleo de Preservação da História Ferroviária de Paranapiacaba	SP
Núcleo Histórico Ferroviário de Miguel Pereira	RJ
Museu do Porto e da cidade de Imbituba	SC

¹³ O processo de privatização de empresas ferroviárias públicas ocorreu no mesmo período em vários países da América Latina, como na Argentina e no Brasil, ou seja, a patrimonialização do acervo ferroviário brasileiro não foi um caso isolado, porém o Preserve/fe atuou somente no Brasil.

¹⁴ Em 1979, convocada pelo Ministério dos Transportes para organizar o trabalho de preservação do patrimônio histórico daquela pasta, sugeriu a criação do Programa de Preservação do Patrimônio Histórico do Ministério dos Transportes, Preserve. (CARRAZZONI, 2001, p.186).

Núcleo Histórico da Divisão Operacional- Campos	RJ
---	----

Quadro nº 1- Os núcleos e os centros de preservação inaugurados pelo Preserve/fe (1980-1988). Fonte: (BRASIL, 1988)

A partir do quadro nº 1, se evidencia a predominância pela preservação dos bens ferroviários, demonstrando a disposição que o programa seguiria mais adiante. Segundo o governo federal, a continuidade do processo de patrimonialização do acervo ferroviário foi possível graças ao material que ainda estava disponível e dos quais alguns ainda faziam parte de bens ativos operacionais da RFFSA¹⁵. Desse modo, essa justificativa faz refletir sobre o que Chartier (1990) diz a respeito das escolhas:

As percepções do social não são de forma alguma, discursos neutros: produzem estratégias e práticas (sociais, escolares, políticas) que tendem a impor uma autoridade à custa de outros, por elas menosprezados, a legitimar um projecto reformador ou a justificar, para os próprios indivíduos, as suas escolhas e condutas. (CHARTIER, 1990, P.17).

Essa mudança de orientação também trouxe transformações estruturais no programa governamental. Em 1986, o Preserve deixou de ser ministerial e passou a ser administrado pela RFFSA¹⁶, que adotando as bases das diretrizes instituídas no programa inicial, desenvolveu o Setor de Preservação do Patrimônio Histórico Ferroviário- Preserfe¹⁷, assumindo a responsabilidade pela manutenção e orientação dos trabalhos referentes à preservação na empresa. Com esse intuito, o Preserfe se engajou na busca de preservar o patrimônio histórico da ferrovia e assim, propiciou a ressignificação dos objetos que outrora representavam modernidade e evolução que com as mudanças nas estruturas políticas, sociais e econômicas passaram a se tornar obsoletas.

Os bens não operacionais da RFFSA selecionados para serem ressignificados como patrimônio foram utilizados para compor as exposições e para fazer parte da reserva técnica nos espaços organizados pelo programa de preservação. Com o desígnio de divulgar a história e edificar uma cultura da preservação ferroviária, o Preserve/fe deliberou sobre a escolha e a conservação desses objetos e símbolos do passado, construindo um discurso que ficou materializado nos centros e núcleos de preservação. Então, o programa preservacionista fortemente influenciado por questões políticas e ideológicas definiu o que seria ressignificado como patrimônio e, portanto, não deu atenção patrimonial a todos os bens ferroviários. Segundo os dados quantitativos levantados pela Secretaria do Patrimônio da União foram transferidos à União cerca de 52 mil unidades cadastrais correspondentes a terrenos e edificações não-operacionais da extinta RFFSA, distribuídos em 19 Estados em mais de 1000 municípios em todo o país, sendo que a região Sudeste e Sul possuíam o maior

¹⁵ Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima.

¹⁶ Sendo uma das entidades participantes junto ao Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, a Petrobrás e Empresas vinculadas. Foi uma das pioneiras no desenvolvimento do Projeto, considerando o seu grande número de material histórico e a sensibilidade do ferroviário para com a sua história. (REDE FEDERAL FERROVIÁRIA S.A., São Leopoldo, [198-]).

¹⁷ Setor de Preservação do Patrimônio Histórico Ferroviário ligado a Superintendência de Patrimônio e mais tarde transformado em Gerência.

número do patrimônio ferroviário. Do total das unidades cadastrais, o Rio Grande do Sul correspondia a 5,08 % dos edifícios e a 6,12% dos terrenos cadastrados no Brasil.

UF	Nº de registros cadastrais/edificações	Nº de registros cadastrais/terrenos	Total de registros cadastrais
AL	264	245	509
BA	941	641	1 582
CE	479	427	906
MA	154	128	282
PB	152	144	296
PE	667	508	1 175
PI	224	265	489
SE	82	58	140
RN	224	243	467
ES	254	83	337
MG	2 750	2 775	5 525
RJ	7 431	3 003	10 434
SP	4 601	6 263	10 864
PR	2 121	1 259	3 380
RS	1 271	1 696	2 967
SC	1 729	917	2 648
DF	12	24	36
GO	125	194	319
MS	832	1 185	2 017
Sem informação	708	7 657	8 365
Total	25 021	27 715	52 736

Tabela nº 1- Unidades cadastrais correspondentes a terrenos e edificações não operacionais da extinta RFFSA. Fonte: (BRASIL, 2009, p. 8).¹⁸

Porém, antes desse levantamento, o governo federal já tinha uma ideia da dimensão do patrimônio e, conforme o trecho retirado do documento administrativo do Centro de Preservação da História Ferroviária do Rio Grande do Sul, se tornou a justificativa pela forma como se organizou o Programa:

Devido ao numeroso acervo que deveria ser preservado em todas as superintendências regionais, optou-se pela criação dos Centros de Preservação a nível de Estados e núcleos históricos a nível de cidades.¹⁹

¹⁸ Nesta tabela está se quantificando algumas informações, pois se pretende dar uma visão ampla do patrimônio ferroviário contabilizado até o ano de 2007, e dessa forma, entender com maior clareza a proposta deste trabalho. Neste sentido, conforme, Jean Yves Grenier (1998), “Se ela não pode validar por si mesma, pode conferir uma plausibilidade variável às afirmações propostas”. (Grenier, 1992, 1998).

Como se pode observar no quadro 2, percebe-se claramente a preferência por antigas construções ferroviárias com características de influência europeia para serem restauradas e adaptadas para receber os vários centros de preservação da história ferroviária no Brasil. Sendo assim, a arquitetura das edificações era o foco de maior preocupação no projeto elaborado pelo Preserve/fe. Riegl (2014) no início do século XX, já teria percebido que o valor de antiguidade seria o principal critério “[...] em virtude da imediatez com qual se apresenta a todos, da facilidade com que se oferece à apropriação das massas e da sedução fácil exercida por ele” (RIEGL, 2014, p. 14).

Ano da inauguração	Centros e Núcleos de Preservação da História Ferroviária	Ano da inauguração do(s) prédio(s)	Edificações salvaguardadas pelo Preserve/fe
1981	Centro de Preservação da História Ferroviária de Minas Gerais (São João Del Rey - MG)	1881	Conjunto da Estação de São João Del Rey, exemplo da arquitetura do final séc. XIX
1982	Centro de Preservação da História Ferroviária do Ceará (Fortaleza-CE)	Início do séc. XX	Antigo prédio da administração das Oficinas de Demósthene Rockert
1982	Centro de Preservação da História Ferroviária do Paraná e Santa Catarina- Curitiba (PR)	1885	Antiga Estação Central Ferroviária de Curitiba
1982	Centro de Preservação da História Ferroviária de Pernambuco (Recife - PE)	1888	Estação central de Recife com influências europeias na arquitetura
1984	Centro de Preservação da História Ferroviária do Rio de Janeiro (Rio de Janeiro - RJ)	1907	Antigo galpão de pintura de carros de passageiros das oficinas de locomoção da E. F. C.B.
1985	Núcleo Histórico Ferroviário de Campos (Rio de Janeiro - RJ)	-	-
1985	Núcleo Histórico Ferroviário de Juiz de Fora (MG)	Possivelmente construída em 1910	Antigo prédio da estação Leopoldina
1985	Centro de Preservação da História Ferroviária de São Leopoldo (RS)	1874	Estação pré-fabricada vinda da Inglaterra e armazém de São Leopoldo
1986	Centro de Preservação da História Ferroviária de São Paulo (Paranapiacaba - SP)	Os prédios datam do séc. XIX e	Conjunto Urbano Vila Ferroviária de Paranapiacaba que

¹⁹ Trecho retirado do documento ‘Rede Ferroviária Federal S.A conta a sua história através do Museu do Trem-SL’. [Documento administrativo]. São Leopoldo, [198-].

		início do séc. XX	arquitetonicamente segue o estilo inglês. A exposição do acervo foi instalada no Castelinho (antiga moradia do engenheiro-chefe)
1987	Núcleo Histórico Ferroviário de Miguel Pereira (Rio de Janeiro - RJ)	1898	Antiga estação de Estiva
1989	Museu Ferroviário Regional de Bauru (São Paulo – SP)	Início do séc. XX	Antigo escritório da Diretoria Administrativa da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil
1989	Núcleo Histórico Ferroviário de Belo Horizonte (MG)	Por volta de 1896	Antiga residência do Conde de Santa Marinha
1990	Centro Ferroviário de Cultura de Além Paraíba e de Volta Grande (PROFAC / CEPEC) (Rio de Janeiro- RJ)	-	-
1992	Centro Ferroviário de Cultura de Barbacena (PROFAC / CEPEC) (MG)	15/11/1931	Estação Ferroviária de Barbacena

Quadro nº 2- Edificações salvaguardadas pelo PresERVE/fe. Fonte: (BRASIL, 1985)

Então, as antigas construções ferroviárias, com a predominância da influência europeia, foram restauradas e adaptadas para receber os vários centros e núcleos de preservação da história da ferrovia no Brasil. Sendo assim, a arquitetura das edificações era o foco de maior preocupação no projeto elaborado para o Brasil. Por sua importância na construção de memórias individuais²⁰ e coletivas²¹, os recintos ferroviários foram considerados de grande valor histórico pelos agentes do Programa, ou seja, foram atribuídas as antigas estações um grande valor histórico, consideradas como referências pelas comunidades. Muitas cidades se desenvolveram e outras surgiram em torno das estações e trilhos da ferrovia, portanto, ganharam status como sendo o símbolo²² do desenvolvimento urbano. Desta forma, a estação de São Leopoldo-RS foi um desses espaços eleitos por ser considerada “[...] um dos lugares, dotados de carga simbólica que os diferencia e identifica [...]” (PESAVENTO, 2008, p. 5) para abrigar a história da ferrovia no Rio Grande do Sul. Fica evidente no relato, encontrado no catálogo do Centro de Preservação da História Ferroviária do Rio Grande do Sul, do engenheiro Antonio Carrion Vidal de Oliveira, Superintendente Regional – Porto Alegre, a importância de se preservar a antiga edificação ferroviária de São

²⁰ Por mais individuais que sejam as nossas memórias, “a memória individual tem sempre uma dimensão coletiva, sendo a significação dos acontecimentos memorizados pelo sujeito sempre medida pelo diapasão da sua própria cultura.” (CANDAUI, 2011, p. 97).

²¹ Segundo Monastirsky, o valor simbólico que é conferido aos objetos provém da importância que lhes impõe a memória coletiva que conduz a ver o passado em relação ao presente e a inventar o patrimônio dentro dos limites possíveis.

²² Para Le Goff, o termo “símbolo” não é mais uma “noção”, mas sim um “conceito” que pode ser utilizado quando o objeto analisado é remetido para um sistema de valores subjacente, histórico ou ideal. (Barros, 2011, p. 53).

Leopoldo por ter o status de ser um dos símbolos do desenvolvimento tecnológico e econômico do Brasil:

As realizações, as experiências, as lutas e os legados dos que nos antecederam empregando outros métodos de trabalho e vivendo outro estágio tecnológico ainda não se apagaram e puderam ser resgatados a fim de que possamos transmiti-los às gerações que nos sucederem. E para isso, cria-se o CENTRO DE PRESERVAÇÃO DA HISTÓRIA DA FERROVIA DO RIO GRANDE DO SUL, que em São Leopoldo e em sua Estação Ferroviária pioneira abrigará a memória deste meio de transporte em solo gaúcho. (BRASIL, 1985, p. 12).

A partir da citação, podemos constatar que a antiga estação de São Leopoldo já fazia parte do âmbito do imaginário e por isso, pode ser caracterizado como um símbolo, ou seja, “[...] quando o objeto considerado é remetido para um sistema de valores subjacente, histórico ou ideal.” (LE GOFF, 1994 apud BARROS, 2011, p. 53). No entanto, percebemos a ferrovia como um exemplo de como os símbolos podem ser polivalentes (BARROS, 2011), pois outrora a estrada de ferro representava modernidade e desenvolvimento econômico e nas últimas décadas se transformou em patrimônio porque se tornou ultrapassada diante das novas tecnologias que a sociedade estava absorvendo. Então, o artigo seguirá ponderando sobre a patrimonialização desse acervo ferroviário analisando alguns aspectos relevantes da constituição do Centro de Preservação da História Ferroviária do Rio Grande do Sul dentro de um programa federal para averiguar as condições de sua produção histórica.

O Centro de Preservação da História Ferroviária do Rio Grande do Sul- Museu do Trem de São Leopoldo-RS²³

²³ No dia 26 de novembro de 1976, foi inaugurado o Museu do Trem, sendo estabelecido num convênio entre a R.F.F.S.A. (Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima) e o Museu Histórico Visconde de São Leopoldo. O Museu ficou instalado na Estação ferroviária de São Leopoldo, que ainda estava em funcionamento. O prédio tornou-se unicamente sede do Museu em 1980, quando a estação ferroviária foi desativada. Dois anos mais tarde, a R.F.F.S.A. inicia um longo processo de restauro a fim de recuperar o Museu, já bastante alterado, visando devolvê-lo a seus moldes originais.

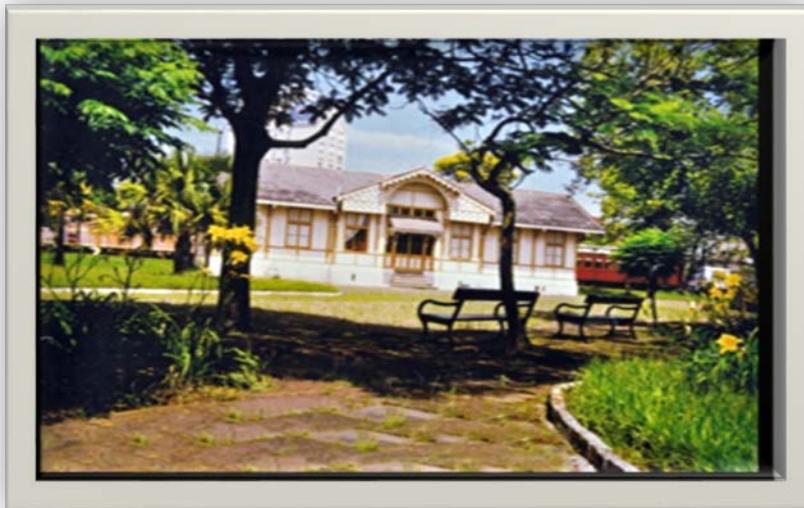


Figura 1 - Imagem do Museu do Trem de São Leopoldo na década de 1980.

Fonte: Arquivo do Museu do Trem-SL.

No Rio Grande do Sul, o Museu do Trem abrigou o sexto Centro de Preservação da História Ferroviária no Brasil. Durante a década de 1980, a antiga estação ferroviária e o armazém de São Leopoldo foram restaurados. O Sítio do Museu do Trem que está localizado em uma área de 77778,79 m² foi revitalizado. Nesse espaço²⁴ há um prédio, onde funcionava a antiga estação ferroviária de São Leopoldo, com seus 194,81 m² que foi totalmente reconstruída pelo Preserve/fe para acolher a exposição permanente. No sítio, ainda se encontra o antigo armazém que também foi restaurado, com seus 250,36 m² que passou a abrigar a reserva técnica, onde se preservou uma parte do acervo documental²⁵, audiovisual²⁶ e tridimensional²⁷ da Viação Férrea do Rio Grande do Sul²⁸/Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima²⁹. Com as intervenções nas edificações ferroviárias, o Preserve/fe conseguiu dar maior visibilidade na transformação do Museu do Trem de São Leopoldo em Centro de Preservação da História Ferroviária do Rio Grande do Sul. Além disso, o processo de legitimação como lugar de memória da ferrovia gaúcha foi potencializado pelo programa preservacionista através do entrelaçamento com a história do primeiro trecho da estrada de ferro e da primeira estação ferroviária inaugurada no RS. Sendo assim, foram utilizadas as informações históricas sobre o prédio, que produz e veicula a lembrança dos tempos áureos e /ou o cotidiano da ferrovia determinados pelo programa, para difundir a marca de lugar de memória da estrada de ferro gaúcha. Então, se na

²⁴ As informações sobre o Sítio Histórico do Museu do Trem-SL foram retiradas do documento administrativo com a seguinte intitulação: Rede Ferroviária Federal S.A conta a sua história através do Museu do Trem-SL.

²⁵ Conforme Julio Aróstegui (2006), a documentação escrita corresponde a dois grandes campos: a documentação de arquivo; a documentação bibliográfica e hemerográfica.

²⁶ São fitas de vídeo, slides de retroprojeter, negativos de vidro e fotografias impressas. (BRASIL, 2008).

²⁷ Esse acervo é composto por objetos em metal, madeira, vidro, porcelana, têxteis, etc. (BRASIL, 2008).

²⁸ A estrada de ferro gaúcha era administrada por estrangeiros até o dia 29/03/1920 quando o Estado a encampou, criando a VFRGS. (BRASIL, 1985, p.78).

²⁹ A VFRGS foi revertida à União e no dia 30 de setembro de 1957, criou-se a RFFSA. (BRASIL, 1985, p.101).

inauguração do Museu do Trem em 1976, interessava apenas abrigar um museu na estação ferroviária de São Leopoldo pelo valor histórico que o prédio possuía, a partir do momento em que o Museu do Trem passa a abrigar o Centro de Preservação da História Ferroviária do Rio Grande do Sul incide sobre a instituição a marca de lugar de memória, o que terá implicações nas representações que a mesma passará a construir e consagrar nos seus espaços.

O Museu do Trem foi reinaugurado como Centro de Preservação da História Ferroviária no Rio Grande do Sul em 1985. Como lugar de memória da estrada de ferro gaúcha sob a coordenação do Preserve/fe, a instituição ampliou o seu acervo através da seleção dos bens não operacionais da RFFSA pelo programa preservacionista. Com o intuito de divulgar a história ferroviária, o material histórico selecionado foi utilizado para a composição da reserva técnica e para a exposição ao público, estabelecidos com base nas técnicas e narrativas empregadas no campo da Museologia, coordenada por Maria Elisa Carrazzoni. O acervo ferroviário que passou a fazer parte da reserva técnica do Centro de Preservação da História Ferroviária no Rio Grande do Sul foi constituído no período que compreende entre 1985 e 1989, época que o Preserve/fe coordenou os projetos na instituição referida. Os bens não operacionais da ferrovia eram oriundos principalmente, de escritórios e outros recintos da RFFSA em Porto Alegre e das estações que estavam sendo desativadas no período que o centro de preservação estava arrecadando objetos, documentos e fotografias. Esse material histórico foi catalogado de acordo com as regras do programa preservacionista já implantadas nos centros de preservação instituídos anteriormente (ver quadro nº 2). No entanto, o acervo ferroviário constituído no museu possui características peculiares, pois, salvaguarda vestígios de muitos acontecimentos significativos da estrada de ferro gaúcha. Dentre eles, existem documentos e fotografias que reportam a importância da ferrovia no transporte de militares e de armamentos em fatos belicosos, como a revolução constitucionalista e a revolução de 1930. Também há documentos com registros de acontecimentos ocorridos nos espaços da ferrovia no período da ditadura e alguns desses objetos foram selecionados para a exposição, de acordo com a narrativa produzida pelos agentes do Preserve/fe.

O discurso produzido na primeira exposição do Centro de Preservação da História Ferroviária no Rio Grande do Sul

O discurso produzido na museografia³⁰ da instituição seguia os mesmos padrões de outros centros e núcleos, onde se cultivava a valorização de objetos e de personagens, com a finalidade de buscar elementos que os distinguissem no conjunto ferroviário e no campo do patrimônio. Sendo assim, cumpriam o objetivo de difundir a história dos transportes, mas também adquiriram a função de edificar uma cultura da preservação ferroviária, elegendo

³⁰ Segundo Almeida (ARNAUT; ALMEIDA, 1997), é a área voltada ao aperfeiçoamento do processo de comunicação nos museus, viabilizando a fruição dos bens culturais sob o ponto de vista de educação permanente.

referenciais significativos de acordo com a memória oficializada através de um complicado trabalho de seleção de objetos, monumentos e edificações, pois [...] sabe-se que o recurso à fetichização de objetos auxilia na edificação de tradições e memórias, o que era amplamente propagado pelo programa, com respaldo da Secretaria Executiva e da museóloga Maria Elisa Carrazzoni. (MATOS, 2015, p.119). Portanto, todos esses elementos remetiam a memória pela apropriação do território, ou seja, os vestígios escolhidos recordavam a ocupação do território, a evolução das cidades, o desenvolvimento tecnológico e a história nacional. Nesse sentido, o acervo selecionado no Centro de Preservação da História Ferroviária do Rio Grande do Sul não fugia a regra estabelecida pelo Preserve/fe, mas chamou a atenção o seguinte fato: as peças da instituição eram oriundas de vários municípios do Estado, no entanto, na documentação do Museu do Trem-SL não consta essa informação. Nas fichas de catalogação³¹ havia uma orientação que deixava claro que não se tinha interesse em discriminar a origem física, porém se exigia a descrição da procedência histórica (VFRGS/RFFSA). Presume-se então, que a falta de identificação da origem física da maior parte das peças tenha ocorrido devido à ideia de representação de unidade que se pretendia transmitir no discurso produzido com a constituição do Centro de Preservação da História Ferroviária do Rio Grande do Sul.

Com relação à procedência histórica das peças, é necessário indicar que o patrimônio ferroviário gaúcho passou a pertencer à RFFSA, em 1957. Da mesma forma, como outras empresas ferroviárias já existentes no Brasil, a VFRGS também passou pelo processo de estatização e conseqüentemente houve uma apropriação patrimonial. Porém, as reminiscências originais das ferrovias regionalizadas ainda eram muito significativas. Em nosso Estado, por exemplo, ainda estão muito presentes nas memórias coletivas o período em que a VFRGS atuava. Possivelmente, as lembranças afetivas das pessoas que vivenciaram o período se remetam mais a época anterior à década de 1950, devido ao vínculo direto da empresa com a sociedade, pois além de terem oferecido o serviço de transporte de cargas também embarcavam passageiros nesses trens, o que deixou de ocorrer gradativamente com a encampação da VFRGS pela RFFSA. Por isso, o Preserve/fe com a intenção de integrar os centros de preservação nas comunidades que os abrigavam, orientava os agentes do programa preservacionista a contemplar na exposição a história regional da ferrovia.

³¹ As regras para o preenchimento das fichas de catalogação estão na documentação administrativa, em uma pasta intitulada 'Técnicas e Normas do CPHFRGS'.



Figura 2- Farol Farroupilha, confeccionado nas oficinas da VFRGS em 1935, e instalado no 'Trem Farroupilha'.

Fonte: Arquivo do Museu do Museu do Trem-SL.

Conforme documentação administrativa do programa federal, o que diferenciava os centros de preservação era a divulgação do passado das ferrovias regionais, pois refletiria o desenvolvimento socioeconômico da região, revelaria as diversas origens do capital que financiou a criação das ferrovias, das quais se distinguiam pelos tipos de materiais importados que foram utilizados nesse modal, bem como nas características arquitetônicas das edificações ferroviárias³². Então, o Preserve/fe incentivava o uso do passado das ferrovias regionais, mas isso não quer dizer que o programa difundia uma narrativa heterogênea, ao contrário, o discurso construído manteve a “[...] focalização cultural e homogeneização parcial das representações do passado, processo que permite supor uma partilha da memória em proporções mais ou menos grandes” (CANDAU, 2011, p. 102). Assim, a história oficializada pelo programa federal negligenciou de alguma forma as memórias coletivas de ferroviários e principalmente de passageiros que não foram contempladas na sua narrativa.

No catálogo do Centro de Preservação da História Ferroviária do Rio Grande do Sul produzido pelo Preserve/fe em 1985, ficou evidente que o trabalho de proteção ao acervo ferroviário dava ênfase ao legado histórico, econômico e social deixados pelas estradas de ferro do Rio Grande do Sul (BRASIL, 1985). A primeira exposição da instituição teve a maior parte do acervo exposto com datação anterior a 1957, pois relembra os tempos áureos desse modal. Com isso, a construção da história da ferrovia local dos tempos mais antigos anunciada pelo Preserve/fe tomou como história única e oficial a versão que destacou questões pontuais da ferrovia gaúcha, como as ideias de “Neutralizar a influência do Porto de Montevideu e as razões de ordem militar [...]” (BRASIL, 1985, p. 34) que influenciaram na maneira de ocupar os espaços, ligando a Capital do Estado às suas fronteiras. Sendo assim, a

³² Informações encontradas no documento ‘Técnicas e Normas do Preserve’. [Documento administrativo]. São Leopoldo, [198-].

primeira exposição do divulgada pelo Centro de Preservação da História Ferroviária do Rio Grande do Sul difundiu uma história reverenciando os tempos gloriosos da estrada de ferro gaúcha, apresentando um perfil institucional que se assemelha a ideia de Madeira (1997) que se refere ao “[...] museu latino-americano, como filho obediente do museu europeu, [...] fazendo-se instituição voltada para o passado de maneira nostálgica [...]” (MADEIRA, 1997, p. 36). Além disso, ocultou seu caráter arbitrário e de combinação com a manutenção com os sistemas de poder, pois de maneira geral demonstrou que a estrada de ferro havia cumprido a sua função de dominar os espaços, ser socialmente apropriada e tornada parte da cotidianidade, mas ao mesmo tempo, evidenciou de maneira implícita a decadência dos Estados Nacionais e dos sistemas industriais exauridos, o arruinamento das suas fronteiras e os modos de vida singulares das localidades diante da globalização, homogeneização e massificação da cultura. Enfim, esse testemunho material ressignificado como patrimônio serviu como instrumento de conhecimento e de comunicação, desempenhando um poder estruturante de construir uma realidade que tinha a tendência de estabelecer uma ordem, em particular do mundo social que conjectura aquilo “[...] a que Durkheim chama o conformismo lógico, quer dizer, uma concepção homogênea do tempo, do espaço, do número, da causa, que torna possível a concordância entre as inteligências [...]” (BOURDIEU, 1989, p. 9).

Conclusão

Os comentários citados acima demonstram a importância de se fazer uma análise mais aprofundada sobre a construção e as motivações que induziram a implantação dos Centros de Preservação da História Ferroviária em todo o Brasil com a atuação do Preserve/fe, e desse modo, ir além do que aparentemente foi exposto pelo programa federal. . Nesse sentido, este artigo tentou levantar algumas questões sobre o Preserve/fe e sobre a forma como o Museu do Trem foi transformado como um lugar de memória da estrada de ferro gaúcha. Além disso, apresentou através de descrições pontuais do discurso produzido na expografia do Centro de Preservação da História Ferroviária do Rio Grande do Sul para demonstrar que pretendia transmitir aos visitantes os mesmos objetivos que os outros centros de preservação instituídos no Brasil, ou seja, o estudo de caso exposto neste artigo não foi confrontar com outras experiências análogas nacionais, mas evidenciar que está vinculado num programa nacional por possuir o mesmo escopo e, portanto, não foi visto de maneira autônoma, pois reconhecemos através da narrativa a sua inclusão no programa federal.

Conforme apresentado neste trabalho, os bens não operacionais da RFFSA foram selecionados para exposição ao público e para a composição da reserva técnica nos espaços organizados pelo Preserve/fe. Esse testemunho material ressignificado como patrimônio serviu para construir uma história ferroviária única, sobretudo quando diz respeito à atividade econômica desse modal. No entanto, o Preserve/fe não contemplou como patrimônio todos os bens não operacionais da estrada de ferro brasileira que se encontravam e se encontram pulverizados por todo o território nacional e da mesma

maneira, a história oficializada pelo Preserve/fe não abarcou várias interpretações sobre as memórias ferroviárias espalhadas por nosso país.

No Rio Grande do Sul, a estação ferroviária de São Leopoldo, inaugurada em 1874, foi eleita para abrigar o Centro de Preservação da História Ferroviária em nosso Estado porque o Preserve/ fe julgou ser de grande valor histórico e arquitetônico. No entanto, a história da ferrovia gaúcha não poderia ser representada somente pelo patrimônio material e, portanto, ficaram muitas lacunas na história desse modal de transporte, pois na década de oitenta quando o programa atuou ainda não havia muitos trabalhos voltados para o patrimônio ferroviário intangível. Portanto, este artigo tentou levantar algumas questões sobre a patrimonialização do acervo ferroviário gaúcho, porém as possibilidades de estudo sobre o assunto não se esgotaram neste texto.

Artigo recebido em 15 dez. 2016.

Artigo aprovado para publicação em 29 mar. 2017.

Referências

ARNAUT, Jurema Kopke Eis; Almeida, Cícero Antonio Fonseca de. *Museografia: a linguagem dos museus a serviço da sociedade e de seu patrimônio cultural*, Rio de Janeiro: IPHAN/OEA, 1997.

AROSTEGUI, Júlio. Métodos e técnicas na pesquisa história. In: _____. *A pesquisa histórica*. Bauru/SP: EDUSC, 2006, p. 513-559.

BARROS, José D'Assunção. *A nova história cultural – considerações sobre o seu universo conceitual e seus diálogos com outros campos históricos*. Cadernos de História, Belo Horizonte, v. 12, n. 16, p. 38-63, 1º sem. 2011.

BOURDIEU, Pierre. *O Poder Simbólico*. Rio de Janeiro: Difel, 1989.

BRASIL. Lei nº 9.491, de 9 de setembro de 1997. Altera procedimentos relativos ao Programa Nacional de Desestatização, revoga a Lei nº 8.031, de 12 de abril de 1990, e dá outras providências. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L9491.htm. 1997>. Acesso em 14 ago. 2016.

BRASIL. Lei nº11483, de 31 de maio de 2007. Dispõe sobre a revitalização do setor ferroviário. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2007/lei/l11483.htm. 2007>. Acesso em: 23 de ago. 2015.

BRASIL. Ministério do Planejamento. Secretaria do Patrimônio da União. *Programa de destinação do patrimônio da extinta RFFSA para apoio ao desenvolvimento local*. Brasília, DF, 2009. Disponível em: <<http://www.rffsa.gov.br/principal/Destinacao%20do%20Patrimonio%20da%20RFFSA>. PDF Acesso em: 21 abr. 2016.

BRASIL. Ministério dos Transportes. *Documento Nº 1 1980-1982 (Preserve - Programa de Preservação do Patrimônio Histórico do Ministério dos Transportes)*. Brasília: PRESERVE, CCP, 1982.

BRASIL. Ministério dos Transportes. *Inventariança da extinta Rede Ferroviária Federal S.A. – RFFSA*. Inventário de bens móveis de valor histórico, artístico e cultural do Museu do Trem São Leopoldo-RS. Porto Alegre: Unidade Regional Porto Alegre, 2008.

BRASIL. Ministério dos Transportes. *MT Preserve (Programa de Preservação do Patrimônio Histórico do Ministério dos Transportes/ 1980-1988)*. Brasília: PRESERVE, CCP, 1988.

BRASIL. Ministério dos Transportes. Rede Ferroviária Federal. Preserve. *Manual de preservação de edificações ferroviárias antigas*. 1. ed. Rio de Janeiro: Rede Ferroviária Federal, 1991.

BRASIL. Ministério dos Transportes/ Rede Ferroviária Federal S.A. – *Superintendência Regional de Porto Alegre*. Centro de Preservação da História da Ferrovia no Rio Grande do Sul. 1. Ed. Porto Alegre: Ed. Gráfica Metrópole, 1985.

BUZELIN, José Emílio de Castro H. *O Preserve/Preserfe*. [S.l.], 2010. Blog: Almanaque da RFFSA, v. 5, cap. 22-i. Disponível em: <<http://almanaquedarffsa.blogspot.com.br>>. Acesso em: 30 jul. 2016.

CANDAU, Joel. *Memória e identidade*. São Paulo: Contexto, 2011.

CARRAZZONI, Maria Elisa. *Anos 70: um Museu de Arte sob Regime Autoritário*. Rio de Janeiro: SENAI /RJ – CFP Artes Gráficas.

CHARTIER, Roger. *A História Cultural: entre práticas e representações*. Lisboa: DIFEL, 1990.

CHOAY, Françoise. *A alegoria do patrimônio*. 3ª ed. - São Paulo: Estação Liberdade: UNESP, 2006.

_____. *O patrimônio em questão: antologia para um combate*. Belo Horizonte, MG: Fino Traço, 2011.

CHUVA, Márcia; NOGUEIRA, Antonio Gilberto Ramos. *Patrimônio cultural: políticas e perspectivas de preservação no Brasil*. Rio de Janeiro: Mauad X: FAPERJ, 2012.

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

FURTADO, José Geraldo Esquerdo. *História e memória entre ruínas: o patrimônio ferroviário de Além Paraíba*. 2015. Tese (Doutorado em Memória Social) -- Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2015.

GINZBURG, Carlo. *Representação: a palavra, a ideia, a coisa*. In: _____. *Olhos de madeira: nove reflexões sobre a distância*. São Paulo: Companhia das Letras, 2001.

GONÇALVES, José Reginaldo Santos. *Monumentalidade e cotidiano: os patrimônios culturais como gênero de discurso*. In: _____. *Antropologia dos objetos: coleções, museus e patrimônios*. Rio de Janeiro, 2007. p. 139-158.

GRENER, Jean-Yves. *A história quantitativa ainda é necessária*. In: BOUTIER Jean e JULIA, Dominique (Org.). *Passados Recompostos: Campos e Canteiros da História*. Rio de Janeiro: Ed. UFRJ /Ed. FGV, 1998, p. 193-182.

INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL (Iphan). *Patrimônio cultural*. Brasília, DF, 2014. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/218>. Acesso em: 15 de ago. 2015.

MADEIRA, Iara Valdetaro. *Os museus e seus acervos como agentes de educação e do desenvolvimento cultural*. In: ARNAUT, Jurema Kopke Eis; Almeida, Cícero Antonio Fonseca de. *Museografia: a linguagem dos museus a serviço da sociedade e de seu patrimônio cultural*, Rio de Janeiro: IPHAN/OEA, 1997, p.38-50.

MATOS, Lucina Ferreira. *Memória ferroviária: da mobilização social à política pública de patrimônio*. 2015. Tese (Doutorado em História, Política e Bens Culturais) -- Fundação Getúlio Vargas, Rio de Janeiro, 2015.

NORA, Pierre. *Entre Memória e História: a problemática dos lugares*. *Projeto História*, São Paulo, n. 10, p. 07-28, dez. 1993

PESAVENTO, Sandra Jatahy. *História, memória e centralidade urbana*. *Rev. Mosaico*, Rio de Janeiro, v. 1, n. 1, p. 3-12, jan./jun. 2008.

POSSAMAI, Zita Rosane. *Nos bastidores do museu: patrimônio e passado da cidade de Porto Alegre*. Porto Alegre: EST Edições, 2001.

REDE FERROVIÁRIA FEDERAL S.A. Centro de Preservação da História Ferroviária do Rio Grande do Sul com a denominação: *Rede Ferroviária Federal S.A conta a sua história através do Museu do Trem-SL*. [Documento administrativo]. São Leopoldo, [198-].

REDE FERROVIÁRIA FEDERAL S.A. *Técnicas e Normas do CPHFRGS*. [Documento administrativo]. São Leopoldo, [198-].

REDE FERROVIÁRIA FEDERAL S.A. *Técnicas e Normas do Preserve*. [Documento administrativo]. São Leopoldo, [198-].

RESTAURAÇÃO do Museu do Trem termina nesta semana. *Jornal VS*, São Leopoldo, n. 1942, p. 6, 31 jan. 1985.

RIEGL, Alöis. *O culto moderno dos monumentos: a sua essência e a sua origem*. São Paulo: Perspectiva, 2014.