

Políticas de preservação do patrimônio ferroviário: um estudo da Linha Férrea Rio Grande - Pelotas - Bagé (RS)

Railway Heritage Preservation Policies: A Study Of The Rio Grande Railway Line - Pelotas - Bagé (RS)

Políticas De Conservación Del Patrimonio Ferroviario: Un Estudio De La Línea Ferroviaria Rio Grande - Pelotas - Bagé (RS)

Antonio Soukef Junior*

Alexsandra da Rosa de Los Santos**

* Professor titular e pesquisador do Programa de Mestrado Acadêmico em Arquitetura e Urbanismo da UNIVAG Centro Universitário desde janeiro de 2018. Graduado em Arquitetura e Urbanismo pela Pontifícia Universidade Católica de Campinas (PUCCAMP) (1988), Mestrado (1999), Doutorado (2005), Pós-doutorado com bolsa FAPESP (2010), pela Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo. Experiência na área de Restauração do Patrimônio Histórico e Arquitetônico.

** Graduação em História. Graduanda em Arquitetura e Urbanismo e a Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo na UFPel.

Resumo: Este artigo busca analisar as Políticas Públicas de Preservação do Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul, com o intuito de compreender as potencialidades e fraquezas das legislações vigentes, tendo como objeto de estudo a Linha Férrea Rio Grande - Pelotas - Bagé (RS), buscando analisar a atual situação legal destes bens. Para tanto, será feito um levantamento e análise das legislações de proteção do patrimônio ferroviário, tanto federais como estaduais, além de um levantamento dos bens arrolados no Inventário das Estações realizado pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico do Rio Grande do Sul (IPHAE) da estrada de ferro mencionada, para analisar quais das Estações inventariadas foram tombados ou protegidos nas três esferas de governo. Nesse sentido, será possível analisar e mapear a proteção da Estrada de Ferro, podendo contribuir para o fortalecimento da memória ferroviária da região sul do RS.

Palavra-chave: Patrimônio Ferroviário; Inventário; Políticas de Preservação; Linha Ferroviária; Arquitetura e Urbanismo.

Abstract: This article seeks to study the Public Policies for the Preservation of Railway Heritage, with the aim of understanding the potentialities and weaknesses of current legislation, having as its object of analysis the Rio Grande - Pelotas - Bagé (RS) Railway Line, seeking to analyze the current legal status of these assets. To this end, a survey and analysis of legislation protecting railway heritage, both federal and state, will be carried out, in addition to a survey of assets listed in the Station Inventory carried out by the Institute of Historical and Artistic Heritage of Rio Grande do Sul (IPHAE), of the aforementioned railway, to analyze which of the inventoried Stations were listed or protected in the three spheres of government. In this sense, it will be possible to analyze and map the protection of the Railway, potentially contributing to strengthening the region's railway memory.

Keyword: Railway Heritage; Inventory; Preservation Policies; Railway Line; Architecture and urbanism.

Resumen: Este artículo busca estudiar las Políticas Públicas para la Preservación del Patrimonio Ferroviario, con el objetivo de comprender las potencialidades y debilidades de la legislación actual, teniendo como objeto de análisis la Línea Ferroviaria Río Grande - Pelotas - Bagé (RS), buscando analizar las situación jurídica actual de estos bienes. Para ello, se realizará un levantamiento y análisis de la legislación protectora del patrimonio ferroviario, tanto federal como estatal, además de un levantamiento de los bienes inscritos en el Inventario de Estaciones realizado por el Instituto de Patrimonio Histórico y Artístico de Rio Grande do Sul (IPHAE), del mencionado ferrocarril, para analizar cuáles de las Estaciones inventariadas fueron catalogadas o protegidas en las tres esferas de gobierno, en este sentido, será posible analizar y mapear la protección del Ferrocarril, contribuyendo potencialmente al fortalecimiento la memoria ferroviaria de la región.

Palabras clave: Patrimonio Ferroviario; Inventario; Políticas de Preservación; Vía férrea; Arquitectura y Urbanismo

Introdução

O conceito de patrimônio passou por inúmeras transformações ao longo do tempo. A invenção do patrimônio urbano nasceu juntamente com as reformas parisienses de Haussmann, visto que grande parte da cidade antiga foi destruída em detrimento dos valores de higiene, circulação e estética (Choay, 2006). A Revolução Industrial também contribuiu para o início dessas discussões, uma vez que colocou como centro do debate o desenho das cidades, que se transformaram na medida em que a industrialização ganhava força. Nesse contexto, surgiram discussões sobre a preservação da cidade antiga e suas memórias. Segundo Choay (2006), “A noção de patrimônio urbano histórico constituiu-se na contracorrente do processo de urbanização dominante.” (Choay, 2006, p. 193).

No ordenamento jurídico brasileiro, o Decreto-Lei nº 25 de 1937 traz em seu conteúdo a definição de “patrimônio histórico e artístico” referindo-se a bens físicos e naturais que carregam consigo valor histórico, ligados a eventos memoráveis e de valor excepcional, sobre sua sociedade. Para além desta perspectiva, este instrumento legislativo é responsável pela proteção dos bens móveis e imóveis, conforme seu Artigo 1º:

Art. 1º Constitue o patrimônio histórico e artístico nacional o conjunto dos **bens móveis e imóveis existentes no país** e cuja **conservação seja de interesse público**, quer por sua vinculação a fatos memoráveis da **história do Brasil**, quer por seu excepcional **valor arqueológico ou etnográfico, bibliográfico ou artístico**. (Brasil, 1937) (grifo da autora).

Desde a década de 1980 o conceito de “patrimônio” ganhou uma ampliação, tornando-se “patrimônio cultural”, diante disso, o reconhecimento passou a ser a todo bem material ou imaterial cuja valorização está ligada na interpretação e identidade do território (Zanirato, 2015).

A Constituição Federal de 1988 também auxiliou na consolidação e ampliação deste conceito, uma vez que apresenta como Patrimônio Cultural 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 (...)” (Brasil, 1988), sendo eles: as formas de expressão; os modos de criar, fazer e viver; as criações científicas, artísticas e tecnológicas; as obras, objetos, documentos, edificações e espaços destinados às manifestações artístico-culturais; os conjuntos urbanos e sítios de valor histórico, paisagístico, artístico, arqueológico, paleontológico, ecológico e científico. As motivações para a proteção desses bens “(...) são múltiplas e se encontram na história, na memória, nos saberes e práticas considerados representativos da coletividade.” (Zanirato, 2015, p. 117).

Dessa forma, o conceito passa a integrar todos os grupos formadores da sociedade brasileira, ampliando o alcance do Decreto Lei nº 25/1937, que tratava como patrimônio apenas os bens excepcionais da história brasileira, ou seja, apenas a “História Oficial” da formação do estado-nação. Além disso, a Constituição, ao incluir os bens intangíveis, insere o “corpo como partícipe do patrimônio cultural” por meio do “saber-fazer” (Meneses, 2012, p. 31), também entendido como “memória-hábito” e “memória corporificada”. De acordo com Ulpiano Meneses,

É a memória que nos permite guiar um veículo ou andar de bicicleta como se fossem ações geneticamente previstas em nosso programa biológico. É a memória do músico, da cozinheira, do artesão. Seja como for, embora não convenha alterar a nomenclatura internacionalmente corrente, seria desejável que, ao utilizarmos a expressão “patrimônio imaterial” a despíssemos de qualquer polaridade com um patrimônio material. (Meneses, 2012, p. 31).

Na segunda metade do século XX, em um contexto pós II Guerra Mundial, a qual ocasionou grandes destruições no território europeu, surge a discussão sobre a preservação do patrimônio industrial. Neste período, na Inglaterra, a expressão *arqueologia industrial* estava sendo cunhada, ampliando assim o campo de atuação dos arqueólogos, “Procurava-se

encaminhar soluções para a enorme quantidade de plantas industriais destruídas durante a Segunda Guerra Mundial.” (Rodrigues, 2010, p.34).

O patrimônio industrial ganharia ainda mais destaque na década de 1960, quando as inúmeras transformações tecnológicas fizeram com que importantes edificações industriais fossem destruídas (Rodrigues, 2010), como por exemplo a demolição do Euston Arch, em 1962, “pórtico neoclássico do terminal londrino do North Western Railway concebido por Philip Hardwick, na estação principal da linha Londres-Birmingham, construída em 1838.” (Cordeiro, 2010, p.155). Na América Latina, a discussão sobre a necessidade de preservação do seu patrimônio industrial surgiu nas últimas décadas, consequência da grande destruição de fábricas, armazéns e outros remanescentes do período industrial, além dos engenhos de açúcar e dos equipamentos relacionados à atividade mineradora (Meneguello, 2011).

Todo o movimento pela preservação do patrimônio industrial, teve resultado já em 1964, quando a Carta de Veneza incluiu o patrimônio industrial ao mencionar que as marcas dos ofícios comuns poderiam vir a ganhar significado. Já no século XXI, em 2003, a Carta de Nizhny Tagil foi a primeira Carta Patrimonial voltada exclusivamente para a preservação do patrimônio industrial, culminando em “um longo processo de percepção da necessidade de avaliar e proteger os vestígios da indústria” (Meneguello, 2011, p.1821).

O patrimônio industrial é um campo investigativo vivo, o qual não se limita a bens arquitetônicos ou sítios cheios de objetos, mas sim sobre máquinas, equipamentos, instalações e imóveis nos quais a indústria funcionou. De acordo com a Carta de Nizhny Tagil, estes vestígios compreendem edifícios, maquinário, oficinas, fábricas, minas e locais de refinação, entrepostos, armazéns, centros de produção, transmissão e utilização de energia, meios de transporte juntamente com todas suas estruturas e infraestruturas, além dos locais de sociabilidade, como habitações, locais de culto e educação (Carta de Nizhny Tagil, 2003). Além desta definição, um Guia organizado pelo Departamento Geral do Patrimônio de Buenos Aires, categorizou o patrimônio industrial da seguinte forma: I. Transportes (ferroviário, subterrâneo, bondes, pontes, marítimo); II. Energia; III. Obras para salubridade; IV. Indústria (alimentícia, têxtil, tabaco, gráfica, cunhagem, química); V. Outras tipologias (salões de exposição e mercados).¹

O patrimônio industrial é também sobre “a recolha e tratamento de um patrimônio técnico de uma sociedade e de uma comunidade, (...)” (Silva, 20-- p.1). Diante disso, além dos

¹ Categorização feita pela Direção Geral do Patrimônio de Buenos Aires no *Guía Patrimonio Cultural de Buenos Aires*, 2006.

bens fabris, também é composto pelos meios de transporte da produção, como por exemplo, a ferrovia, a qual tornou-se muito importante também como meio de transporte inter-urbano.

Discussão

1. Políticas de Preservação do Patrimônio Ferroviário

A Rede Ferroviária Federal SA - RFFSA foi criada por meio da Lei nº 3.155, de março de 1957, e tinha a função de consolidar 18 ferrovias regionais, e assim promover e gerir os interesses da União no setor ferroviário. Além disso, a criação da Rede fazia parte de um conjunto de ações voltadas à exploração, a conservação, a equiparação, a ampliação e ao melhoramento do transporte ferroviário brasileiro (Anjos, 2018). Entretanto, em 1992 a empresa federal foi incluída no Programa Nacional de Desestatização, promovido pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social - BNDES. Esse programa, recomendava que o transporte de carga fosse concedido a empresas privadas, o que ocorreu, em 1996/1998, com o modelo de segmentação do sistema ferroviário e a concessão pelo período de trinta anos.

O processo de desestatização não considerou os bens móveis e imóveis da extinta RFFSA, sendo estes objetos de legislação apenas 10 anos mais tarde, ocasionando uma grande deterioração e perda do patrimônio ferroviário. Apenas em 2007, por meio da Lei nº 11.483, a qual “Dispõe sobre a revitalização do setor ferroviário (...)” (Brasil, 2007), encerra o processo de liquidação e extinção da RFFSA e procura organizar o processo de inventariança dos bens, direitos e obrigações, realizado sob coordenação e supervisão do Ministério dos Transportes.

A transferência dos bens foi definida: o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT, ficou com a propriedade de bens móveis e imóveis operacionais. Além destes, os bens móveis não-operacionais, como trilhos, material rodante, peças, partes e componentes, almoxarifados e sucatas e os bens imóveis não operacionais, que sejam necessários para construir uma reserva técnica para a expansão e aumento da capacidade de prestação do serviço público de transporte ferroviário. Já os bens de valor artístico, histórico e cultural:

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

§ 1º Caso o bem seja classificado como operacional, o IPHAN deverá garantir seu compartilhamento para uso ferroviário.

§ 2º A preservação e a difusão da **Memória Ferroviária** constituída pelo patrimônio artístico, cultural e histórico do setor ferroviário serão promovidas mediante:

I - construção, formação, organização, manutenção, ampliação e equipamento de museus,

bibliotecas, arquivos e outras organizações culturais, bem como de suas coleções e acervos; II - **conservação e restauração de prédios, monumentos, logradouros, sítios e demais espaços oriundos da extinta RFFSA**. (Brasil, 2007). Grifo da autora.

De acordo com Prochnow, a lei impõe uma equiparação entre patrimônio ferroviário e memória ferroviária, “uma equiparação que é compreensível do ponto de vista das entidades de ferroviários e de antigos ferroviários, mas que gerou um problema de gestão para o Iphan.” (Prochnow, 2014. p. 29). O problema mencionado pelo autor refere-se aos dados obtidos após a Inventariança, apresentados em 2007 que revelou 52.000 bens imóveis e 15.000 bens classificados pela RFFSA como históricos. Diante disso, na tentativa de normatizar a situação, o IPHAN iniciou um processo de construção do conhecimento sobre o problema, resultando na Portaria nº 407 de 2010, a qual estabeleceu a Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário (Prochnow, 2014).

Um ano antes, em 2009, no I Fórum Nacional do Patrimônio Cultural, discussões em Mesas Redondas já afirmavam as potencialidades da proteção do patrimônio ferroviário para o reconhecimento da história e da cultura brasileira, bem como para desenvolvimento local e regional, com a inserção de trens turísticos culturais. Os bens móveis e imóveis como importantes testemunhos arquitetônicos valorizados pela historiografia, com possibilidades de adquirirem novas funções, e os acervos documentais, bibliográficos e iconográficos como testemunhos das transformações, sejam elas técnicas, econômicas, políticas e/ou culturais também foram tema de discussão. Neste fórum, foram estabelecidas metas para o ano seguinte, dois e cinco anos.

Em 2010, é então publicada a Portaria nº 407. No primeiro artigo desta portaria, ao fazer menção à Lei nº 11.483/2007, determina que compete à Coordenação Técnica do Patrimônio Ferroviário a gestão da Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário.² A portaria também estabelece que:

Art. 2º Os bens inseridos na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário gozam de proteção, com vistas a evitar seu perecimento ou sua degradação, apoiar sua conservação, divulgar sua existência e fornecer suporte a ações administrativas e legais de competência do poder público. (IPHAN, 2010. p. 2). Grifo da autora.

E institui a “Comissão de Avaliação do Patrimônio Cultural Ferroviário, para fins de aplicação do art. 9º da Lei n.º 11.483/2007.” (IPHAN, 2010. p. 2). A portaria também determina quais bens são passíveis de serem inseridos na Lista,

² Essa comissão havia sido criada em 2008, por meio da Portaria nº 208/2008 (Prochnow, 2014).

Art. 4º São passíveis de inclusão na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário os bens móveis e imóveis oriundos da extinta RFFSA:

I - Que apresentem **correlação com fatos e contextos históricos ou culturais relevantes**, inclusive ciclos econômicos, movimentos e eventos sociais, processos de ocupação e desenvolvimento do País, de seus Estados ou Regiões, bem como com seus agentes sociais marcantes;

II - **Portadores de valor artístico, tecnológico ou científico**, especialmente aqueles relacionados diretamente com a evolução tecnológica ou com as principais tipologias empregadas no Brasil a partir de meados do século XIX até a década de 1970;

III - Cujo intuito de **valoração cultural** seja objeto de manifestação individual ou coletiva de pessoa física ou jurídica, pública ou privada, desde que devidamente justificada, podendo ser, inclusive, motivada por seu valor simbólico. Parágrafo único. Os bens passíveis de valoração serão analisados e avaliados, isoladamente ou em conjunto, mediante processo administrativo. (IPHAN, 2010. p. 2). Grifo da autora.

Para Matos, os procedimentos para inserção dos bens ferroviários na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário em nada difere das práticas que já existiam no IPHAN, sendo a única mudança, a autoridade que emite a chancela final, a Comissão de Avaliação do Patrimônio Cultural Ferroviário, “e da obrigatoriedade de o pedido anexar projeto de ocupação e preservação do bem, ou, como é denominado no campo do patrimônio industrial, de reabilitação.” (MATOS, 2015, p.159). Para Prochnow,

Naquilo que é prática do Iphan, elementos ferroviários seguirão sendo tombados segundo os valores que lhes são concernentes: arquitetônico, histórico, paisagístico, entre outros. Na prática da CTPF, instituiu-se uma padronização administrativa à revelia de qualquer valoração, excetuando a gestão prévia do bem. (Prochnow, 2014. p. 65).

Outro ponto importante nesta portaria, refere-se a possibilidade de retirada da proteção. O Art. 9º, trata sobre a reavaliação a qualquer tempo, “caso a justificativa apresentada inicialmente ou os compromissos acordados, acerca do uso e conservação adequados, não sejam mais condizentes com a preservação da Memória Ferroviária.” (IPHAN, 2010. p. 4). Nesse sentido, há uma certa insegurança jurídica, uma vez que o bem material ou imaterial, mesmo gozando de proteção, pode ser excluído da Lista, e assim, perder a salvaguarda.

Essa fragilidade também é sentida na Política de Patrimônio Cultural Material do IPHAN, publicada por meio da Portaria nº 375 de 2018, na qual determina os instrumentos de reconhecimento e preservação, incluindo o instrumento específico para o patrimônio ferroviário: a valoração. De acordo com o Glossário da Portaria, Valoração é entendida como:

- (1) Entendimento aplicável ao patrimônio cultural.
- (2) Processo discursivo de formulação e constituição do patrimônio cultural a partir das relações entre elementos físicos, práticas sociais e conteúdos simbólicos, que resulta na classificação dos **valores atribuídos ao patrimônio** em categorias de pensamento institucionalizado por meio de conceitos da

política pública, tais como **valor histórico, valor artístico, valor arqueológico, valor etnográfico e valor paisagístico**. (3) A valoração reconfigura-se segundo dinâmicas culturais, selecionando valores, em diálogo com os grupos sociais. (IPHAN, 2018. p. 25). Grifo da autora.

Mesmo possuindo uma série de análises importantes para valoração de determinado bem, inserindo o diálogo com os grupos sociais, o restante do texto não apresenta a potência destes conceitos, apresentados no glossário. Um ponto importante também se refere ao entendimento sobre a Valoração, a qual é entendida como instrumento de reconhecimento e de proteção, aplicável aos bens ferroviários.

Art. 27. São instrumentos de proteção do patrimônio cultural material: I. O Tombamento, aplicável aos bens materiais em geral; II. O Cadastro, aplicável aos bens arqueológicos; **III. A Valoração, aplicável aos bens ferroviários da extinta RFFSA**; e IV. A Proibição de exportação, aplicável às obras de arte e ofícios produzidos no Brasil até o fim do período monárquico. (IPHAN, 2018. p. 7). Grifo da autora.

A portaria também estabelece um conjunto de princípios, práticas e procedimentos para regulamentar a atividade administrativa vinculada à permissão ou autorização de exploração, circulação, manipulação ou intervenção em bens protegidos, como os bens ferroviários valorados. Além disso, possui um curto capítulo para tratar do patrimônio ferroviário, com pouca explicação do processo de valoração. Destaco que de acordo com o Art. 88º “Os bens reconhecidos como detentores de Valor Artístico, Histórico e Cultural, são considerados Valorados quando inscritos na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário” (IPHAN, 2018, p.17). Entretanto, conforme Art. 89:

Os bens inseridos na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário **gozam de proteção específica**, com vistas a promover a preservação e difusão da memória ferroviária.

Parágrafo único. A proteção decorrente da inscrição na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário **não se equipara** a da inscrição em um dos Livros do Tombo definidos pelo Decreto-Lei nº 25, de 30 de novembro de 1937. (IPHAN, 2018. p. 17) Grifo da autora.

Dessa forma, constata-se que há uma certa hierarquia entre os instrumentos de proteção, uma vez que, mesmo estando os bens inseridos na Lista protegidos, isso não se equipara à inscrição no Livro do Tombo do IPHAN. Diante disso, Prochnow analisa que muitos bens ferroviários ainda não são tombados, mesmo possuindo um instrumento de proteção específico,

Nossa hipótese é que este descompasso existe porque, dentro do Iphan, não é ponto pacífico a atribuição legal delegada para proteção da memória ferroviária; e também porque este conceito não foi produto de uma prática social articulada com quem tem o poder legal e administrativo sobre o que se quer preservar, levando a um equívoco na compreensão das memórias sociais advindas da história da ferrovia cujo resultado se materializa em uma política de revitalização de imóveis ferroviários em desuso por causa da extinção e privatização da rede ferroviária pelo Estado brasileiro. (Prochnow, 2014. p. 39)

Em contrapartida, em 2022, o IPHAN lança uma nova Portaria de nº 17 para dispor sobre os critérios de valoração e o procedimento de inscrição de bens na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário, revogando a portaria nº 407 de 2010. Esta portaria estabelece que, além de reger a inserção dos bens na Lista, passa a gestão destes para o Departamento de Patrimônio Material e Fiscalização - DEPAM, extinguindo assim a coordenação que cuidava especificamente do patrimônio ferroviário. Algumas fragilidades são superadas nesta nova portaria, mas a hierarquia permanece.

Sobre a instauração do processo de valoração e da análise de admissibilidade,

Art. 2º **Toda pessoa física ou jurídica**, de direito público ou privado, é parte legítima para provocar a instauração do processo de valoração.

Art. 3º O pedido de valoração será dirigido ao **Superintendente do Iphan na Unidade da Federação onde está localizado o bem**. (IPHAN, 2022. p. 1). Grifo da autora.

Sobre os bens passíveis de serem inseridos, a redação é a mesma da Portaria nº 407 de 2010. Há nesta nova portaria uma explicação mais minuciosa do processo de Valoração, com instruções técnicas mais detalhadas. Também apresenta pontos importantes para a preservação dos bens ferroviários, os quais, além de gozar de proteção, como no texto anterior, agora também necessitam de autorização para intervenções, conforme Art. 23º:

Art. 23 As intervenções a serem realizadas em bens valorados devem ser analisadas a partir dos atributos e valores descritos no parecer de valoração, de forma a evitar a sua descaracterização e perda de atributos que ensejaram a sua proteção.

Parágrafo único. **A realização de intervenções em bem valorado requer a prévia aprovação de projeto pelo Iphan**. (IPHAN, 2022. p. 5) Grifo da autora.

Ademais, a portaria especifica os casos de desvalorização do bem, seguindo específicas hipóteses, sendo estas: I. Perda do objeto e II. “revisão, de ofício, ou a pedido da extensão da valoração ou dos atributos e valores descritos no parecer de valoração”. Nesse sentido, pode-se afirmar que houve um avanço desde a Portaria nº 407 de 2010 e a Política de Patrimônio Cultural Material, mesmo que ainda haja o conflito de tombamento x valoração, citado anteriormente. De acordo com Freire:

Quando se analisam alguns processos de tombamento e a Lista do patrimônio ferroviário cultural observa-se que as razões para tanto são diversas. Destacam-se entre elas: (i) a dificuldade em reconhecer o patrimônio ferroviário à luz do conceito de patrimônio industrial no âmbito do patrimônio cultural, e (ii) a limitação em compreender o carácter complexo e sistêmico dos bens constitutivos da rede ferroviária. (Freire, 2017. p. 12).

Nesse sentido, a autora defende que há ainda uma limitação na compreensão do patrimônio industrial como patrimônio cultural, e por essa razão, o conflito e hierarquização entre os instrumentos de preservação permanecem. Ademais, de acordo com os autores, ainda há bens ferroviários que são tombados e não valorados, contradizendo assim, a própria legislação do IPHAN.

No estado do Rio Grande do Sul, em 2002, o Instituto de Patrimônio Histórico e Artístico Estadual - IPHAE - lançou o Livro do Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul, que apresenta o Inventário das Estações de 1874 a 1959. Nele, há fichas catalográficas das Estações de grande, médio e pequeno porte, apresentando um breve histórico das linhas e da construção das Estações. O estado não conta com legislação própria para o Patrimônio Ferroviário.

2. O Caso da Linha Férrea Rio Grande - Pelotas - Bagé

Com o intuito de compreender a aplicação das legislações de Proteção do Patrimônio Ferroviário, será feito um estudo de caso tendo como objeto de análise a Estrada de Ferro Rio Grande a Bagé a fim de compreender qual nível de proteção a qual a linha está submetida; federal, estadual e/ou municipal. Para tanto, será apresentado um breve histórico e posteriormente, uma análise da proteção.

2.1 Histórico

Denominada Tronco Sul, a Estrada de Ferro Rio Grande - Pelotas - Bagé foi inaugurada em 1884, após sua aprovação em Decreto Imperial, e percorria uma das regiões mais prósperas do estado, conectando o tripé econômico da zona: porto - charque - gado (Finger, 2013). Higino Correia Durão foi o primeiro concessionário da linha, mas ao não conseguir o financiamento necessário para sua construção, a concessão foi repassada a Miguel G. da Cunha e James G. Taylor em 1878. Dois anos depois, eles transferem a concessão para a companhia francesa *Compagnie Impériale du Chemin de Fer du Rio Grande do Sul*. Com o intuito de prolongar a linha até o entroncamento Porto Alegre-Uruguaiana, cuja concessão era da empresa inglesa *Southern Brazilian Rio Grande do Sul Railway*, em 1883 ambas empresas se fundem e, no ano seguinte, dão início às obras. No ano de 1905, a linha, juntamente com outras do Rio Grande do Sul, foram arrendadas para a *Compagnie Auxiliaire*, de origem Belga (Kliemann, 1977).

A Estrada de Ferro era composta por três estações principais, tendo seu ponto inicial e final respectivamente em Rio Grande e Bagé e ainda uma estação na cidade de Pelotas (cf.

Figura 1). As estações principais foram inauguradas no mesmo ano, 1884, e eram idênticas, possuindo dois pavimentos e alas térreas laterais. A linha também possuía estações de pequeno porte bem mais simples, contabilizando 12 estações intermediárias (cf. Figura 2), as quais foram inauguradas juntamente com a Estrada de Ferro, sendo estas: Quinta, Povo Novo, Capão do Leão, Passo das Pedras, Piratiny, Bazílio, Cerro Chato, Nascente, Pedras Altas, Candiota, Santa Rosa e Rio Negro³.



Figura 1: Traçado da Estrada de Ferro Rio Grande - Pelotas - Bagé com as Estações Principais.
Fonte: Mapas elaborados pela autora, 2024.⁴

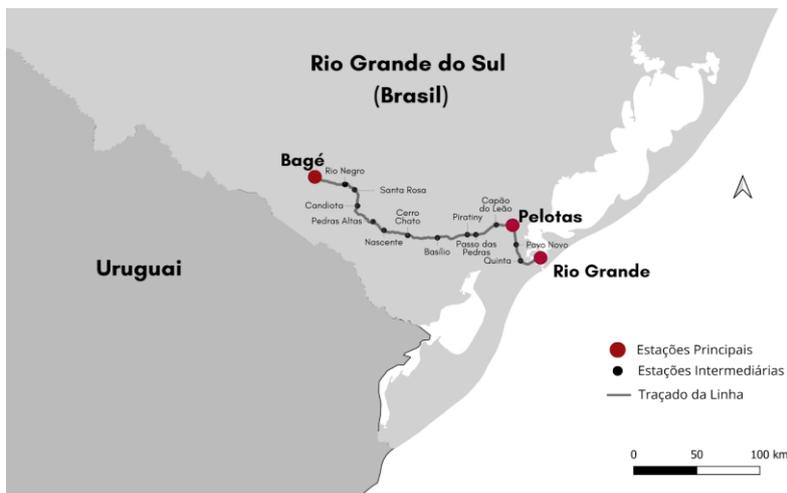


Figura 2: Traçado da Estrada de Ferro Rio Grande - Pelotas - Bagé com as Estações Principais e Intermediárias.
Fonte: Mapas elaborados pela autora, 2024.⁵

³ De acordo com o *Anuário da Província do Rio Grande do Sul para o ano de 1885*. Porto Alegre, 1884.

⁴ Mapas elaborados com base no mapa do Instituto Gaúcho de Reforma Agrária da Secretaria da Agricultura do Rio Grande do Sul de 1966. A Estação de Hulha Negra não foi identificada no mapa base.

⁵ Mapas elaborados com base no mapa do Instituto Gaúcho de Reforma Agrária da Secretaria da Agricultura do Rio Grande do Sul de 1966. A Estação de Hulha Negra não foi identificada no mapa base.

As estações principais e seus pátios ferroviários ocupavam uma grande extensão dentro das cidades com todo um aparato para o funcionamento da linha composto por armazéns, oficinas, depósitos, áreas para limpeza de locomotivas, carvoeiros, salas de inspeção, casas de lubrificantes, fornos de areia, balança, espaços administrativos, área para descarga de cinzas, usinas, ferraria, carpintaria, silos, guindastes e a mesa giratória de locomotivas. Destaque-se ainda as pontes para travessia da linha que marcaram a paisagem de forma indelével.

2.2 Proteção da Linha

O Inventário das Estações realizado pelo IPHAE em 2002 tornou-se um importante instrumento para o conhecimento do patrimônio ferroviário do Rio Grande do Sul. No texto de apresentação do Inventário, o Secretário de Estado da Cultura Luiz Marques disserta que “Este inventário tem também uma função social e identitária, não só porque joga luz sobre as origens de tantos municípios, que cresceram ao redor das estações de trem, como porque devolve a auto-estima aos trabalhadores e familiares que estiveram na ativa (...)” (IPHAE, 2002, p.9).

Um dos objetivos do inventário foi contribuir para a preservação efetiva destes patrimônios, com um caráter de vanguarda. De acordo com o texto do prefácio: “(...) já está sendo utilizado como instrumento de preservação no auxílio às prefeituras, ao Ministério Público Estadual e Federal e para o estabelecimento de tombamento em nível estadual.” (IPHAE, 2002, p.11). Esta redação, atualmente, é contrária à Política de Preservação do Patrimônio do IPHAN 2018, a qual não reconhece o Inventário como um instrumento de preservação e sim como um Instrumento de Conhecimento.

No caso da Estrada de Ferro Rio Grande - Pelotas e Bagé nos textos complementares às fichas catalográficas, constam como Estações inauguradas juntamente com a linha 24 estações, sendo estas: Marítima, Rio Grande, Junção, Quinta, Povo Novo, Pelotas, Teodósio, Capão do Leão, Cerrito, Cruz, Basílio, Erval, Cerro Chato, Lajeado, Nascente, Pedras Altas, Jorge Sartori, Bilboca, Candiota, Seival, Hulha Negra, Quebracho, Santa Tereza e Bagé (IPHAE, 2002, p.63).

Entretanto, nem todas possuem uma ficha catalográfica, ou seja, nem todas foram inventariadas pelo IPHAE, sendo apenas as Estações de: Bagé, Seival, Hulha Negra (Rio Negro), Pedras Altas, Nascente, Cerro Chato, Basílio, Passo das Pedras, Capão do Leão, Pelotas, Povo Novo, Quinta e Rio Grande (cf. Figura 3). Nesse sentido, buscaremos informações sobre a proteção destas inventariadas, uma vez que, atualmente, o IPHAN entende que o Inventário é apenas um instrumento de conhecimento, e por conseguinte, um estudo técnico para posterior tombamento.

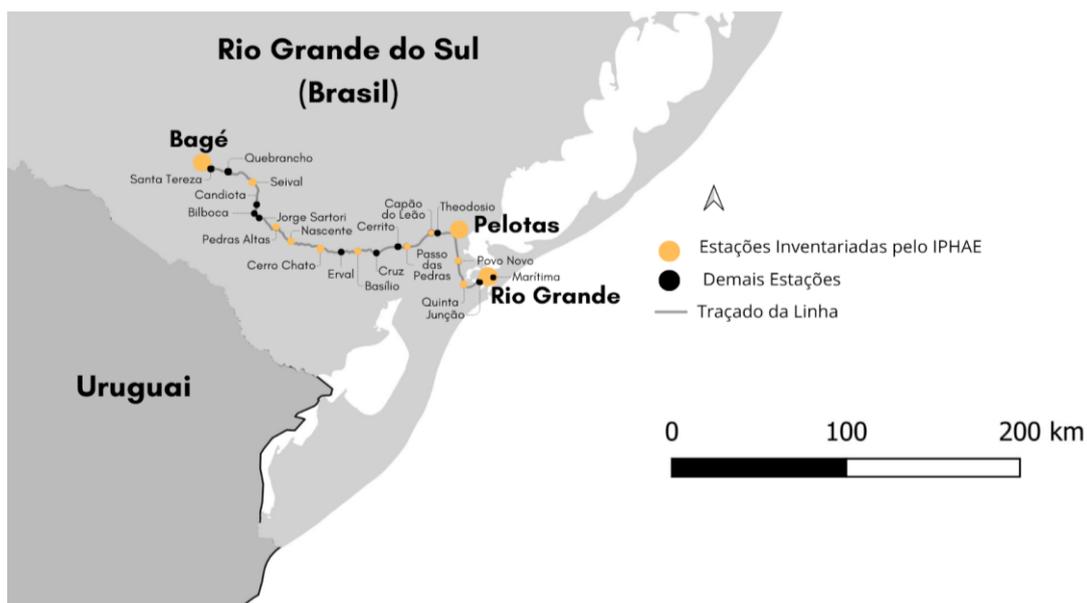


Figura 3: Estações Inventariadas pelo IPHAE. Fonte: Mapas elaborados pela autora, 2024.⁶

Das estações inventariadas pelo IPHAE, apenas duas foram inseridas na Lista do Patrimônio Ferroviário, Pelotas e Basílio, sendo que a Estação de Pelotas também conta com proteção municipal. A Estação Central de Bagé e de Rio Grande são tombadas pelo IPHAE. No caso de Rio Grande, o processo de tombamento não é exclusivo do sítio ferroviário, uma vez que ele está inserido na poligonal de tombamento do Complexo Fabril da Rheingantz.

A nível municipal, as estações de Hulha Negra e Pedras Altas são tombadas e as estações do Povo Novo e da Quinta estão inseridas também no Inventário do município. As demais estações, Capão do Leão, Cerro Chato, Nascente e Seival, não foram encontradas informações sobre sua proteção.

Considerações finais

Diante disso, considerando toda Política de Preservação do Patrimônio Ferroviário, é necessário que haja um avanço maior por parte das Instituições de Preservação do Patrimônio, o qual acabe com a hierarquização nos instrumentos de preservação, e principalmente, entenda que o patrimônio industrial é também patrimônio cultural. Nesse sentido, espera-se que o aumento nos estudos sobre a temática, possa contribuir para o fim deste conflito conceitual.

⁶Mapas elaborados com base no mapa do Instituto Gaúcho de Reforma Agrária da Secretaria da Agricultura do Rio Grande do Sul de 1966. A Estação de Hulha Negra (Rio Negro) não foi identificada no mapa base.

Sobre o caso da Linha de Ferro Rio Grande - Pelotas - Bagé constata-se a importância de estudos que tenham este objeto de estudo, uma vez que apenas 33% das estações que foram inauguradas com a linha original estão protegidas de alguma forma, sendo que ainda existem outras estações, inauguradas posteriormente, as quais não foram contabilizadas neste estudo. Além disso, faz-se necessário uma política de proteção na instância estadual e/ou federal mais presente na região, para que o Patrimônio Ferroviário e a Memória Ferroviária desta comunidade sejam preservados.

Cabe destacar que este texto faz parte de uma pesquisa mais ampla, que visa também, além de compreender a legislação de preservação do patrimônio ferroviário, estudar como ela está sendo aplicada no estado do Rio Grande do Sul. Dessa forma, pode possibilitar a elaboração de diretrizes para o fortalecimento da proteção do patrimônio ferroviário na região sul do país.

Referências bibliográficas

Anjos, Claudiana Cruz. *A proteção do patrimônio cultural ferroviário no Brasil entre 2000 e 2015: do tombamento à inscrição, um caminho de distanciamento das especificidades do objeto a preservar*. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Urbano). Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Urbano, Universidade Federal de Pernambuco. Recife, 2018.

Brasil. *Lei nº 11.483, de 31 de maio de 2007*. Dispõe sobre a revitalização do setor ferroviário, altera dispositivos da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, e dá outras providências. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2007/lei/111483.htm. Acesso em 10 jan 2024.

Brasil. *Lei nº 3.155, de 16 de março de 1957*. Determina a transformação das empresas ferroviárias da União em sociedades por ações, autoriza a constituição da Rêde Ferroviária S.A., e dá outras providências. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l3115.htm. Acesso em 10 jan 2024.

Cordeiro, José Manuel Lopes. *Desindustrialização e salvaguarda do patrimônio industrial: problema ou oportunidade?* In *Oculum Ensaio*, 13, 2011, Campinas, p.154-165. Disponível em: <https://periodicos.puc-campinas.edu.br/oculum/article/view/147>. Acesso em 20 jan 2024.

Freire, María Emília Lopes. *Patrimônio ferroviário: a preservação para além das estações*. 2017. Tese (Doutorado). Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Urbano, Universidade Federal de Pernambuco. Recife, 2017.

Guía del Patrimonio Cultural de Buenos Aires: arquitectura industrial: edificios, conjuntos, equipamientos - 1 ed. - Buenos Aires: Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, 2006.

IPHAE. *Patrimônio Ferroviário do Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874 - 1959*. Instituto Histórico e Artístico do Estado da Secretaria de Cultura do Rio Grande do Sul. Porto Alegre: Pallotti, 2002.

IPHAN. *Portaria nº 17 de 29 de abril de 2022*. Dispõe sobre os critérios de valoração e o procedimento de inscrição de bens na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário, visando à proteção da memória ferroviária, em conformidade com o art. 9º, da Lei nº 11.483, de 31 de maio de 2007. Disponível em: http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/PORTARIA_IPHAN_N17_29ABRIL2022-DOU-Imprensa%20Nacional.pdf. Acesso em 12 jan. 2024.

IPHAN. *Portaria nº 375 de 19 de setembro de 2018*. Institui a Política de Patrimônio Cultural Material do Iphan e dá outras providências. Disponível em: http://portal.iphan.gov.br/uploads/legislacao/portaria3752018sei_iphan0732090.pdf. Acesso em 12 jan. 2024.

IPHAN. *Portaria nº 407 de 21 de dezembro de 2010*. Dispõe sobre o estabelecimento dos parâmetros de valoração e procedimento de inscrição na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário, visando à proteção da memória ferroviária, em conformidade com o art. 9º da Lei nº 11.483/2007. Disponível em: http://portal.iphan.gov.br/uploads/legislacao/portaria4072010alteradaportaria_1722016.pdf. Acesso em 12 jan. 2024.

Kliemann, Luiza Helena Schmitz. *A Ferrovia Gaúcha e as Diretrizes da Ordem e Progresso. 1905-1920*. In: Revista Estudos Ibero-Americanos. Vol. II N.2 PUC/RS. Departamento de História. Porto Alegre. Dezembro de 1977.

Lewinski, Cinara Isoldi Koch. *Um lugar de memória da Estrada de Ferro: O Centro de Preservação da História Ferroviária do Rio Grande do Sul - 1980/ 1990*. Dissertação (Mestrado em História). Programa de Pós-graduação em História, Universidade do Vale do Rio do Sinos, 2017.

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

Meneguello, Cristina. *Patrimônio industrial como tema de pesquisa*. In: I SEMINÁRIO INTERNACIONAL HISTÓRIA DO TEMPO PRESENTE, 1., 2011, Florianópolis. Anais. Florianópolis: UDESC - SC, 2011. p. 1819-1834.

Meneses, Ulpiano Toledo Bezerra de. O campo do Patrimônio Cultural: Uma revisão de premissas. In: IPHAN (org.). *I Fórum Nacional do Patrimônio Cultural : Sistema Nacional de Patrimônio Cultural : desafios, estratégias e experiências para uma nova gestão*. Brasília: Iphan, 2012. p. 25-40. Disponível em: http://portal.iphan.gov.br/uploads/publicacao/Anais2_voll1_ForumPatrimonio_m.pdf.

Prochnow, Lucas Neves. *O Iphan e o patrimônio ferroviário: a memória ferroviária como instrumento de preservação*. 2014. Dissertação (Mestrado profissional em Preservação do Patrimônio Cultural). Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. Rio de Janeiro, 2014.

Rodrigues, Marly. *Patrimônio industrial, entre o fetiche e a memória*. *arq.Urb*, (3), 31–40. Disponível em: de <https://revistaarqurb.com.br/arqurb/article/view/116>. Acesso em 03 jan 2024.

TICCIH-BRASIL (Comitê Brasileiro para a Conservação do Patrimônio Industrial). *Carta de Nizhny Tagil sobre o patrimônio industrial*. *Nizhny Tagil: TCCIH*, 2003. Disponível em: <https://ticcihbrasil.com.br/cartas/carta-de-nizhny-tagil-sobre-o-patrimonio-industrial/>