



A Musealização do Patrimônio Ferroviário do Rio Grande do Sul no século XX

Cinara Isolde Koch Lewinski¹

Resumo: Este artigo tem por objetivo apresentar sobre a musealização do patrimônio ferroviário que ocorreu a partir da constituição do Centro de Preservação da História Ferroviária do Rio Grande do Sul. Com esse intuito, analisa-se, inicialmente, a influência de políticas patrimoniais que permearam as ações do Preserve/fe e, mais adiante, serviram de base para as diretrizes e normas implantadas nos centros de preservação em vários estados brasileiros. Com esse escopo, a pesquisa é embasada teoricamente na história cultural e tem a pretensão de contribuir para os estudos sobre a constituição do patrimônio ferroviário em nosso Estado e desse modo, refletir sobre as representações que o programa preservacionista do governo federal na década de oitenta queria propor no Centro de Preservação da História Ferroviária do Rio Grande do Sul. Enfim, a partir do nosso objeto de pesquisa, almeja-se discutir sobre as relações entre poder político, patrimônio cultural e museus ferroviários.

Palavras-chave: Museus Ferroviários; Patrimônio Cultural; Preserve/fe.

The Musealization of Rio Grande do Sul Railway Heritage in the 20th century

Abstract: This article aims to present about the musealization of the railway heritage that occurred since the constitution of the Center for the Preservation of Rio Grande do Sul Railway History. With this purpose in mind, it initially analyzes the influence of heritage policies that permeated the actions of Preserve/fe and, further on, served as a basis for the guidelines and norms implemented in the preservation centers in several Brazilian states. With this scope, the research is theoretically based on cultural history and intends to contribute to the studies on the constitution of the railway heritage in our state and thus reflect on the representations that the federal government's preservationist program in the eighties wanted to propose in the Center for the Preservation of Rio Grande do Sul Railway History. Finally, based on our research object, the aim is to discuss the relations between political power, cultural heritage and railway museums.

Keywords: Railway Museums; Cultural Heritage; Preserve/fe.

O início da trajetória do Centro de Preservação da História Ferroviária do Rio Grande do Sul no Museu do Trem de São Leopoldo

Este artigo é o resultado da pesquisa acadêmica sobre a musealização do patrimônio ferroviário gaúcho com a constituição do Centro de Preservação da História Ferroviária do Rio Grande do Sul. O interesse em pesquisar a trajetória dessa instituição com o recorte temporal que se inicia em 1980 e finaliza em 1990 surgiu no decorrer do trabalho como historiógrafa no Museu do Trem de São Leopoldo- RS. Ao examinar a documentação administrativa da instituição, constatou-se que seria importante estudar o

¹ Mestre e graduada em História (Unisinos), Graduanda em Museologia (Ufrgs). Historiógrafa do Museu do Trem de São Leopoldo/RS.

período em que o *Preserve/fe*² atuou no Museu do Trem e inaugurou o sexto Centro de Preservação da História Ferroviária do Brasil, em 1985. Então, buscou-se analisar o discurso produzido pelo Centro de Preservação do Patrimônio Histórico Ferroviário no Rio Grande do Sul na década de 1980 por meio do acervo patrimonializado pelo governo federal. O embasamento teórico está ancorado na história cultural e a metodologia está centrada em dois focos: na pesquisa documental, bibliográfica e fotográfica e na pesquisa que abrangeu as fontes testemunhais produzidas por meio de entrevistas (história oral), feitas especialmente para este trabalho. Considerando Chartier (1990), Le Goff (1994) e Riegl (2014) como os principais referenciais teóricos deste artigo, analisou-se o Centro de Preservação da História Ferroviária do Rio Grande do Sul como um documento/monumento e buscou-se averiguar na instituição durante a década de 1980 a intencionalidade consciente e/ou inconsciente da sua constituição, as condições de sua produção histórica e as relações de poder ali estabelecidas.

Com esse intuito, estudou-se inicialmente o surgimento de políticas patrimoniais que contemplaram o patrimônio cultural ferroviário e observou-se que as determinações tomadas pelo o governo federal brasileiro seguiram as decisões tomadas pela Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura (UNESCO), por intermédio das medidas da Carta de Veneza (1964) e, com as quais passou a ajustar as suas deliberações com uma definição de patrimônio cultural ampliada pautando-se nos “[...] referenciais culturais dos povos, pela percepção dos bens culturais nas dimensões testemunhais do cotidiano” (FUNARI; PELEGRINI, 2006, p. 32); que sequer seriam considerados passíveis de qualquer tipo de proteção há algumas décadas. Dessa forma, “essa abertura temática permitiu que construções menos prestigiadas ou mais populares, como moinhos, mercados públicos ou estações de trem, fossem reconhecidos como patrimônio” (FUNARI; PELEGRINI, 2006, p.32). As transformações da perspectiva positivista³ por pesquisas históricas ressaltando as construções e apropriações cotidianas de fenômenos sociais alargaram os bens compreendidos como patrimônio, os quais passaram a vincular-se a sujeitos comuns e demais objetos do cotidiano. Então, com a incorporação de novas concepções nas práticas de tombamento a partir da democratização da cultura, o patrimônio da ferrovia no Brasil passou a fazer parte do inventário dos bens a serem preservados. Assim sendo, a ferrovia que por mais de um século fora símbolo de modernidade e progresso estava sendo ressignificada como patrimônio cultural.

No entanto, começou-se a pensar efetivamente em uma política patrimonial sobre os bens ferroviários no Brasil a partir do momento em que a Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima (RFFSA) foi incluída no Programa Nacional de Desestatização. Logo, todo o patrimônio ferroviário não operacional constituído a partir dos meados do séc. XIX, em nosso país, passou a ser responsabilidade do IPHAN⁴, ganhando destaque no Patrimônio Cultural Brasileiro devido à sua importância socioeconômica para a sociedade. No desdobramento desse processo, vários museus ferroviários foram criados no Brasil durante a execução dos projetos do *Preserve/fe*, entre a década de 1980 e início dos anos 1990, ou seja, antes do IPHAN

2 Como Matos (2015), seguiremos utilizando o termo ‘*Preserve/fe*’ sempre que citarmos o programa, pois 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, por intermédio da RFFSA.

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

4 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).

assumir a responsabilidade pela salvaguarda do acervo desse modal. Então, o governo federal conduziu a patrimonialização do acervo ferroviário por intermédio do *Preserve/fe*. Esse programa, dentre suas várias atribuições, determinou os critérios de seleção dos objetos que deveriam ser salvaguardados e também foi incumbido de inventariar os acervos ferroviários, que outrora eram bens ativos operacionais. Sendo assim, os centros de preservação constituídos pelo programa federal que, além de conservar o patrimônio tangível também conceberam valores e sentidos, deixaram marcas profundas na concepção dos acervos ferroviários.

Com o desejo de divulgar a história e edificar uma cultura da preservação ferroviária, o *Preserve/fe* deliberou sobre a escolha dos objetos e símbolos do passado que deveriam ser conservados, construindo um discurso propagado nos centros e núcleos de preservação do Brasil e deste modo, propôs uma memória oficializada. Assim, as estações ferroviárias foram selecionadas pela importância adquirida para a comunidade local, estrutura e apelo social e, desta maneira, foram consideradas de grande valor histórico, pois cidades desenvolveram-se e outras surgiram em torno das estações e dos trilhos da ferrovia e, por isso, ganharam *status* como símbolos do desenvolvimento urbano. Contudo, não foram todas as estações que foram protegidas e, por isso, somente as edificações de valor histórico e arquitetônico reconhecidos pelos critérios do *Preserve/fe* foram salvaguardadas pelo governo federal. No conjunto das estações preservadas, o programa incluiu a antiga estação ferroviária de São Leopoldo e, mesmo que a sociedade leopoldense tenha se mobilizado para salvar a primeira estação férrea sul-rio-grandense (Figura 1) da eminente destruição, ainda assim, os agentes do *Preserve/fe* foram as autoridades que detiveram o poder de decisão sobre a sua conservação.

Figura 1 – Vista frontal do Museu do Trem de São Leopoldo



Fonte: Acervo da autora.

Além de preservar o espaço buscou-se, também, potencializar a sua capacidade de evocação do passado e assim, a antiga estação passou a abrigar o Centro de Preservação do Patrimônio Histórico Ferroviário no Rio Grande do Sul. Dentre vários objetivos da instituição, um dos principais era desenvolver a patrimonialização do recinto que valorizasse as características do estilo arquitetônico do prédio da estação, sem dar ênfase às relações sociais que tornaram possível o desenvolvimento da estrada de ferro no passado. Deste modo, o programa preservacionista não discutiu significados e valores mais complexos envolvendo a sociedade na reconstrução da antiga estação ferroviária de São Leopoldo.

Ainda, acredita-se que ao valorizar a arquitetura do prédio, a intervenção na edificação ferroviária deu maior visibilidade ao processo que se buscou alcançar: sua transformação em lugar de memória da ferrovia sul-rio-grandense. Se em um primeiro momento (1976) interessou apenas abrigar um museu na estação ferroviária de São Leopoldo pelo valor histórico do prédio, a partir do instante em que o Museu do Trem de São Leopoldo passou a acolher o Centro de Preservação do Patrimônio Histórico Ferroviário do Rio Grande do Sul, incidiu sobre ele a marca de lugar de memória da ferrovia. Então, a partir do momento que o *Preserve/fe* assume a gestão da instituição, representações sobre a ferrovia são consagradas nos seus espaços sob a perspectiva do governo federal sem a atuação conjunta com a comunidade local. Como não houve participação dos leopoldenses nas discussões sobre as mudanças físicas que ocorreram na estação ferroviária, algumas situações acabaram gerando críticas por parte da sociedade.

Um dos casos que originou indignação foi a demolição da casa do agente de estação durante o restauro, pois foi uma ação autoritária sem um estudo que pudesse respaldar tal atitude. Nos dias atuais, as edificações de trabalhadores seriam contempladas nas políticas patrimoniais, pois, compreende-se que todas as edificações de um recinto ferroviário são importantes de serem salvaguardadas para entender a dinâmica econômica, geográfica e social de um recinto ferroviário dos séculos XIX e XX. As estações ferroviárias, muitas vezes, incluíam as moradias dos trabalhadores da ferrovia que estavam integradas com prédios com funções distintas, que segundo Meneguello (2011, p. 1820) faziam parte “[...] da rede de recebimento de matéria-prima, produção e escoamento que definem a atividade industrial”.

Mesmo que não tenham preservado vários elementos característicos dos espaços ferroviários que poderiam nos fornecer dados importantes da paisagem da cidade, o Sítio Histórico do Museu do Trem é considerado um espaço significativo para a sociedade. No entanto, o modo como foi feita a reconstrução da centenária estação evidencia a resignificação de sentidos que sofreu com os desígnios dos agentes do *Preserve/fe*. A intervenção nos prédios demonstrou a própria ideia de patrimônio que o governo federal queria sugerir no Centro de Preservação do Patrimônio Histórico do Rio Grande do Sul: a memória dos tempos áureos da ferrovia vinculada a arquitetura da estação ferroviária nos moldes do prédio do séc. XIX. No entanto, reconstruir o recinto ferroviário não era suficiente para instituir uma história oficializada da estrada de ferro. Era necessário constituir um museu, onde pudesse ser centralizada uma parte dos vestígios do passado da ferrovia para torná-lo o Centro de Preservação do Patrimônio Histórico do Rio Grande do Sul.

Com esse intuito, o Museu do Trem ampliou o seu acervo por meio da seleção dos bens não operacionais da RFFSA oriundos principalmente de escritórios e outros recintos da ferrovia em Porto Alegre, e das estações do interior que estavam sendo desativadas na época. Então, o acervo 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 pela secretária executiva do PresERVE/FE, Maria Elisa Carrazzoni. Esse material histórico foi inventariado de acordo com as regras do PresERVE/FE e, portanto, o Museu do Trem de São Leopoldo seguiu as mesmas normas já implantadas em outros centros de preservação ferroviária instituídos anteriormente no país.

Definição de museu utilizada pelo PresERVE/FE e as características fundamentais do Centro de Preservação do Patrimônio Histórico Ferroviário do Rio Grande do Sul

Ao abordar sobre a fundação do Centro de Preservação do Patrimônio Histórico Ferroviário do Rio Grande do Sul, é imprescindível fazer considerações sobre o entendimento de museu e qual era a concepção que o programa preservacionista preconizava. Em nossa sociedade, é possível ouvir alguns cidadãos que julgam os museus como lugares de guardar coisas velhas, devido ao entendimento de que esses locais preservam o passado. Entretanto, há também pessoas que compreendem essas instituições como locais que, conforme Santos (2002, p. 117) “[...] atribuem novos significados a objetos que foram retirados do tempo e do espaço em que foram originalmente produzidos.” Sendo assim, os objetos, ao serem incorporados ao acervo de um museu perdem as conexões com seus contextos de origem e passam a ser peças portadoras de informação, ou seja, os museus ressignificam os objetos (MENESES, 1994). Ainda, é preciso levar em consideração as mudanças na definição de museus ao longo dos anos, desde a abertura de coleções privadas à visitação pública dos museus na acepção moderna (JULIÃO, 2006). Também, é necessário ponderar as várias interpretações a respeito da função social dos museus. Assim sendo, a partir destas ideias constata-se que a concepção de museu não tem uma definição única e que, portanto, ao estudar aqueles criados pelo PresERVE/FE é imprescindível ter um entendimento do sentido atribuído aos museus ferroviários, especialmente pela coordenadora do programa preservacionista.

Utilizando uma das fontes, o *Guia dos Museus do Brasil* (1978) organizado por Carrazzoni, publicado um ano antes dessa museóloga ser convidada para coordenar o projeto do Ministério dos Transportes, percebe-se que ela pautava sua acepção de museu a partir do que era recomendado pelo Conselho Internacional de Museus que na época dizia o seguinte: “O ICOM reconhece a qualidade de museu a qualquer instituição permanente que conserve e apresente coleções de objetos de caráter cultural ou científico, para fins de estudo, educação e satisfação” (CARRAZZONI, 1978, p. 08). Essa definição teve origem por meio de discussões realizadas na IX Conferência realizada em Paris e Grénoble em 1971, e nos debates da Mesa Redonda de Santiago do Chile, em 1972. Diante de novas perspectivas propunham, conforme Julião (2006, p. 25) “em vez do museu ‘de alguma coisa’, o museu ‘para alguma coisa’: para a educação, a identificação, a confrontação, a conscientização, enfim, museu para uma comunidade, função dessa mesma comunidade”. Desta maneira, nos anos setenta, esse movimento de renovação dos museus sugerido nas conferências supracitadas ressoou no Brasil, com ações que procuraram revigorar as várias instituições, adaptando-as aos parâmetros da nova museologia. A nova museologia evidenciou a importância dos serviços educativos que segundo Julião (2006, p.26) eram “[...] referenciados no princípio da participação do público e, além disso, “[...] aprimorou-se e desenvolveu-se o conhecimento utilizado na instalação de medidas de segurança e conservação, bem como teorias relativas à construção de museus,

[...]” (SANTOS, 2002, p. 120). Através da publicação do Globo de 1971, pode-se ver a repercussão dos debates no Brasil, na qual Carrazzoni expõe as suas conclusões sobre o IX Congresso Internacional de Museus para os leitores:

[...] uma das principais conclusões dos congressistas foi justamente a de que é preciso esquecer o conceito tradicional de que o museu serve, apenas, para perpetuar os valores ligados à preservação da herança cultural e natural do homem, pois no mundo contemporâneo os museus têm, cada vez mais, um importante papel educativo. (CARRAZZONI, 2001, p. 122).

Embora, a coordenadora do Preserve/fe estivesse se adaptando a nova museologia a sua concepção ainda não fugia do *modus operandi* do período, como pode-se ver no livro *‘Anos 70: um museu de arte sob o regime autoritário’*, em que apresenta o seguinte: “Há um elo entre os museus e as cidades. Tal elo é o resultado da ligação histórica que os une; sem dúvida os museus são o reflexo de um país e testemunham o nível cultural da elite governante” (CARRAZZONI, 2001, p. 19). Mesmo que, hoje em dia já não se aceite mais essa perspectiva, na época em que Carrazzoni atuou como museóloga, era comum a preferência por preservar os móveis, os objetos de luxo e os materiais simbólicos do poder da elite na maior parte dos museus históricos (MENESES, 1994). Assim sendo, os centros e núcleos do Preserve/fe foram voltados para se preservar o *status quo* e seguindo a concepção de museus preconizada pela Coordenadora, o programa estruturou-se com normas e diretrizes.

Figura 2 – Vista lateral do prédio designado como reserva técnica no Museu do Trem – SL



Fonte: Arquivo Histórico do Museu do Trem.

As normas e diretrizes aplicadas para musealizar o acervo repercutem até hoje, no sentido que se dá ao patrimônio ferroviário e para ressignificá-lo é preciso entender o projeto implantado no Rio Grande do Sul pelo Preserve/fe na década de oitenta.

Conforme a documentação administrativa pesquisada, o projeto previa a instituição do centro de preservação em um dos recintos que apresentavam valor histórico e arquitetônico e ser ‘instalado em qualquer área desde que ofereça boas condições para a guarda de peças e documentos’ (RFFSA, 1986, f.4). Como já foi dito anteriormente, esse critério fez com que a estação ferroviária de São Leopoldo fosse eleita para a execução do programa em solo sul-rio-grandense. Além de critérios estabelecidos para a seleção do local da implantação, as normas e diretrizes também recomendavam que os centros de preservação devessem ter um núcleo museológico, uma biblioteca, uma fototeca e um arquivo para documentos históricos. Entretanto, para ser reconhecido como museu pelo Preserve/fe haviam regras mais específicas, como a necessidade de se ter um núcleo museológico com espaço expositivo interno (para peças de pequeno e médio porte), espaço expositivo externo com abrigo (para a guarda de peças de grande porte) e depósito (organizado para duplicatas e peças que venham a ser arrecadadas) (RFFSA, 1981). Além disso, o Preserve/fe se preocupava em inventariar os bens históricos da estrada de ferro e, portanto, nas normas e diretrizes recomendava-se um depósito (reserva técnica) com espaço adequado para reunião de uma coleção importante que deveria ser devidamente pesquisada e catalogada (RFFSA, 1981). Já com relação à divulgação, o Preserve/fe considerava que a instituição deveria cumprir as seguintes exigências para estar de acordo com os padrões estabelecidos:

[...] ser aberto permanentemente, ter pessoal treinado, segurança adequada e horário de funcionamento dentro das normas universais quer dizer, aberto durante todos os dias da semana, inclusive, sábados e domingos, com a segunda-feira, dedicada à limpeza e bloqueado ao público. (RFFSA, 1986).

Figura 3 - Parte interna do depósito, onde se encontrava a reserva técnica (1985).



Fonte: Arquivo Histórico do Museu do Trem

De acordo com a documentação administrativa, a museóloga responsável pelo Centro de Preservação do Patrimônio Histórico Ferroviário do Rio Grande do Sul buscou enquadrar a instituição dentro das normas estabelecidas pelo PresERVE/fe. Perseguindo a intitulação de museu ampliou o seu acervo para exposição ao público e para a composição da reserva técnica⁵, tendo como base as técnicas e narrativas empregadas no campo da museologia⁶ e da museografia⁷. Conforme relatório escrito por Clarissa Oliveira de Carvalho, o Centro de Preservação do Patrimônio Histórico Ferroviário do Rio Grande do Sul estava dentro das normas prescritas, já que o mesmo possuía um núcleo museológico. Além disso, nos relatórios anuais podemos averiguar que a instituição sempre buscava seguir as diretrizes do PresERVE/fe e preocupava-se em ser caracterizada como museu, notadamente porque possuía peças, documentos administrativos e materiais fotográficos (RFFSA, 1986).

Ao apurar os objetivos, verifica-se que havia a apreensão em fazer o inventário das peças de interesse histórico do Centro de Preservação do Patrimônio Histórico Ferroviário do Rio Grande do Sul para depois aproveitar as informações deste documento para utilizar na narrativa museológica. Também tinham metas de criar uma cultura ferroviária, por meio da conscientização da população frente à preservação do acervo ferroviário. Através das visitas guiadas, divulgavam a história da ferrovia e para isso, procuravam integrar o museu à sociedade, propondo um museu feito “para a comunidade” e não “com a comunidade” e que por isso, priorizava a difusão das informações com os seguintes objetivos:

- Conscientizar a população face a necessidade de conservar e preservar bens culturais (móveis e imóveis).
- Integrar o Museu na comunidade em que está inserido através do desenvolvimento de atividades educativo-culturais.
- Fazer reconhecimento do material histórico ferroviário encontrado em recintos ferroviários do Estado.
- *Estimular funcionários e ex-funcionários da RFFSA, a doarem materiais históricos através das transferências ou doações particulares.*
- *Incentivar funcionários do Museu para participarem em cursos, palestras, simpósios, congressos, etc. da área museológica. (RFFSA, 1985).*

Sendo assim, o programa federal fundou o Centro de Preservação da História Ferroviária do Rio Grande do Sul como desígnio de difundir a história dos transportes, selecionando referenciais significativos que remetiam a memória pela apropriação do território. Então, os vestígios escolhidos recordavam a ocupação, a evolução das cidades, o desenvolvimento tecnológico e a história nacional, mas também serviram para saudar os atos praticados pelo Estado Nacional como empreendedor da conquista do território e do desenvolvimento econômico. Portanto, o Centro de Preservação do Patrimônio Histórico Ferroviário no Rio Grande do Sul administrado pelo governo federal na década de oitenta estabeleceu uma representação da história ferroviária sul-rio-grandense.

5 Esses depósitos só passaram a chamar-se reserva técnica em meados da década de 70. (SANTOS, 2006).

6 “Museologia: uma ciência aplicada, a ciência do museu. Ela o estuda em sua história e no seu papel na sociedade, nas suas formas específicas de pesquisa e de conservação física, de apresentação, de animação e de difusão, de organização e de funcionamento, de arquitetura nova ou musealizada, nos sítios herdados ou escolhidos, na tipologia, na deontologia.” (RIVIÈRE, 1981, apud DESVALLÉES, 2013, p. 61).

7 “Em se tratando de uma descrição atual, é aquilo que concerne à administração do museu, à salvaguarda (conservação preventiva, restauração e documentação) e à comunicação (exposição e educação).” (DESVALLÉES, 2013, p. 58).

Considerações finais

A escolha do Museu do Trem de São Leopoldo como objeto de pesquisa parte da mesma proposta de Meneses (1994) que sugere que a própria instituição deve ser o primeiro documento histórico a ser indagado em um museu. Então, buscou-se nesta investigação averiguar os traços desse espaço museológico e os valores que se associaram ao processo de sua instituição e da formação de seu acervo na década de oitenta. Durante a escrita do artigo considerou-se o Centro de Preservação do Patrimônio Histórico Ferroviário no Rio Grande do Sul como uma construção histórico-sociocultural, uma instituição pública analisada a partir da perspectiva de que estava inserida em um projeto nacional, cujo propósito era ressignificar os bens não operacionais da ferrovia transformando-os em patrimônio cultural. No Rio Grande do Sul, o Preserve/fe trabalhou efetivamente no Museu do Trem de São Leopoldo, local que abrigou o Centro de Preservação do Patrimônio Histórico Ferroviário no Rio Grande do Sul. O Museu do Trem de São Leopoldo, ao acolher a instituição referida, passou a ressignificar os bens não operacionais da ferrovia tornando-os acervo do espaço museológico, mas também elaborou a passagem da memória dos objetos à história da estrada de ferro; ou seja, a trajetória da ferrovia que era rememorada por fragmentos de memória pela sociedade, foi substituída por uma história institucionalizada pelo Preserve/fe e construída pela própria empresa [Ministério dos Transportes/RFFSA] que gerou os vestígios históricos.

Em contrapartida, do ponto de vista documental, é preciso lembrar que o programa preservacionista garantiu a preservação que, de outra forma, talvez tivesse desaparecido. Então, pode-se dizer que a instituição sendo abrigada pelo prédio centenário na década de 1980 foi consolidada como patrimônio e, com a proposta de torná-lo lugar de memória do sistema ferroviário sul-rio-grandense, passou a acolher necessariamente, a memória da empresa Viação Férrea do Rio Grande do Sul /Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima, a partir de uma história única e oficializada construída também pelo Preserve/fe. Nesse sentido, o programa preservacionista pode ser caracterizado por não ter aberto um diálogo com o público e, deste modo com diretrizes propostas verticalmente não promoveu uma reflexão sobre a diversidade cultural das regiões, a desigualdade social e econômica do nosso país.

Enfim, este artigo deixou vários assuntos em aberto para futuras pesquisas; no entanto, buscou-se historicizar, desnaturalizar a constituição do Centro de Preservação do Patrimônio Histórico Ferroviário no Rio Grande do Sul como lugar de produção e circulação de narrativas e submetê-lo a um discurso crítico. Aqui não se teve a pretensão de apagar os traços ideológicos passados da instituição, mas de propor uma verificação da historicidade dos processos de composição do espaço museológico mencionado subordinado à vontade política patrimonialista do governo federal e sujeita às lutas de representação do passado da ferrovia e as disputas de poder pela legitimação da história oficial da estrada de ferro. Portanto, procurou-se converter o Centro de Preservação do Patrimônio Histórico Ferroviário no Rio Grande do Sul em objeto de História para entender os valores e normas estabelecidos no ato fundacional que influenciaram na organização do espaço museológico e as suas implicações na função do Museu do Trem nos dias atuais dentro de um contexto mais amplo do que o âmbito institucional.

Referências

- 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 Metrôpole, 1985.
- CANAU, Joel. **Memória e identidade**. São Paulo: Contexto, 2016.
- CARDOSO, Alice; ZAMIN, Frinéia. **Patrimônio ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das estações: 1874-1959**. Porto Alegre: Pallotti, 2002.
- CARRAZZONI, Maria Elisa. **Guia dos Museus do Brasil**. 2. ed. Rio de Janeiro: Expressão e Cultura AGGS- Indústrias Gráficas, 1978.
- CARRAZZONI, Maria Elisa. **Anos 70: um Museu de Arte sob Regime Autoritário**. Rio de Janeiro: SENAI /RJ – CFP Artes Gráficas, 2001.
- CHARTIER, Roger. **A história cultural: entre práticas e representações**. Lisboa: DIFEL, 1990.
- CHARTIER, Roger. **O mundo como representação**. Estudos Avançados, São Paulo, v. 5. n. 11, jan./abr. 1991.
- CHOAY, Françoise. **O patrimônio em questão: analogia para um combate**. Belo Horizonte, MG: Fino Traço, 2011.
- DESVALLÉES, André; MAIRESSE, François (Ed.). **Conceitos-chave de museologia**. Trad. Bruno Brulon Soares e Marília Xavier. São Paulo: Comitê Brasileiro do Conselho Internacional de Museus: Pinacoteca do Estado de São Paulo: Secretaria de Estado da Cultura, 2013.
- FOUCAULT, Michel. **A ordem do discurso**. São Paulo: Edições Loyola, 1996.
- FUNARI, Pedro Paulo Abreu; PELEGRINI, Sandra de Cássia Araújo. **Patrimônio histórico e cultural**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2006.
- INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL (Iphan). **Patrimônio ferroviário**. Brasília, DF, 2014. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/127>. Acesso em: 11 ago. 2017
- 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. 2017.
- JULIÃO, Letícia. Apontamentos sobre a história do museu. In: **Caderno de diretrizes museológicas 1**. Brasília: Ministério da Cultura / Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional/ Departamento de Museus e Centros Culturais, Belo Horizonte: Secretaria de Estado da Cultura/ Superintendência de Museus, 2006. 2ª Edição, p.17-30.
- KÜHL, Beatriz Mugayar. **Patrimônio industrial: algumas questões em aberto**. Anais do Museu Paulista, São Paulo, v. 18. n. 2, p. 287-320, jul./dez. 2010.
- LE GOFF, Jacques. **História e memória**. Tradução Bernardo Leitão et al. Campinas: Editora da UNICAMP, 1990. (Coleção Repertórios).
- 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.
- MENEGUELLO, Cristina. **Patrimônio Industrial como tema de pesquisa**. In: SEMINÁRIO INTERNACIONAL HISTÓRIA DO TEMPO PRESENTE, 1., Florianópolis, 2011. Anais... Florianópolis: UDESC; ANPUH SC; PPGH, 2011, p. 1819-1834.

- MENESES, Ulpiano T. Bezerra. **Memória e Cultura Material**: Documentos Pessoais no Espaço Público. In: Estudos Históricos. Rio de Janeiro, v. 11, n. 21, p. 89-104, 1998.
- MENESES, Ulpiano T. Bezerra. **Do teatro da memória ao laboratório da História**: a exposição museológica e o conhecimento histórico. In: Anais do Museu Paulista. São Paulo. N. Ser. v.2 p.9-42 jan./dez. 1994
- NORA, Pierre. “**Entre Memória e História: a problemática dos lugares**”. Projeto História, São Paulo, n. 10, p. 07-28, dez. 1993.
- POLLAK, Michael. **Memória, esquecimento, silêncio**. Estudos Históricos, Rio de Janeiro, v. 2, n. 3, p. 3-15, 1989.
- POULOT, Dominique. **Museu e museologia**. Belo Horizonte: Autêntica Editora, 2013.
- 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.
- REDE FERROVIÁRIA FEDERAL (RFFSA) (Brasil). **Rede Ferroviária Federal S.A conta a sua história através do Museu do Trem-SL**. [Documento administrativo]. São Leopoldo, [198-a].
- REDE FERROVIÁRIA FEDERAL (RFFSA) (Brasil). **Diretrizes para a instalação de centros de preservação da história ferroviária**. [Documento administrativo]. Brasília, 1981.
- REDE FERROVIÁRIA FEDERAL (RFFSA) (Brasil). **Relatório do CPHFRGS** (Período de março a junho de 1985). [Documento administrativo]. São Leopoldo, 1985. Documento não paginado.
- REDE FERROVIÁRIA FEDERAL (RFFSA) (Brasil). **Estudos técnico-organizacionais do CPHFRGS**. [Documento administrativo]. São Leopoldo, 1986.
- RIEGL, Alois. **O culto moderno dos monumentos**: a sua essência e a sua origem. São Paulo: Perspectiva, 2014.
- RODRIGUES, Francisco Luciano Lima. Patrimônio Cultural. In: **Patrimônio cultural**: a propriedade dos bens culturais no Estado democrático de direito. Fortaleza: Universidade de Fortaleza, 2008, p.34-59.
- RODRIGUES, Marly. Patrimônio industrial, entre o fetiche e a memória. **Revista eletrônica de Arquitetura e Urbanismo** - número 3/primeiro semestre de 2010, p.38. Disponível em: <www.usjt.br/arq.urb./numero_03/4arqurb3-marly.pdf>. Acesso em: 27 de out. 2017.
- RÚSSIO, Waldisa. Cultura, patrimônio e preservação. In: ARANTES, Antônio Augusto (Org.). **Produzindo o passado**: estratégias de construção do patrimônio cultural. São Paulo: Editora Brasiliense, 1984. p. 59-78.
- SANTOS, Myrian Sepúlveda dos. Museu e políticas de Memória. In: **Cadernos de Sociomuseologia**, nº 19, 2002. p.115-137.
- SANTOS, Myrian Sepúlveda dos. **A escrita do passado em museus históricos**. Rio de Janeiro: Garamond, MinC, IPHAN, DEMU, 2006.

Recebido em: 03.09.2020.

Aceito em: 03.11.2020.