

O Patrimônio Industrial e cultura ferroviária atlântica no Brasil e em Portugal

The Industrial Heritage and Atlantic Railway Culture in Brazil and Portugal



JESUS, Carlos Gustavo Nóbrega de.*

 <https://orcid.org/0000-0002-1377-8829>

RESUMO: A proposta do artigo é apresentar os primeiros resultados da pesquisa desenvolvida a respeito do Patrimônio Industrial Ferroviário no Brasil e em Portugal. A investigação parte da hipótese que o processo de preservação e salvaguarda de tais bens possibilita identificar uma “cultura ferroviária atlântica”. Assim, a investigação ocorre na intersecção da história contemporânea das empresas, patrimônio, cultura e memória, com o campo de conhecimento da história atlântica. Para tanto, busca-se extrapolar à análise dos bens materiais, dialogando, também, com a ideia de cultura organizacional e com o histórico de experiências e modos de fazer de instituições ferroviárias que, em conjunto, ajudam a determinar a memória ferroviária em ambos os países.

PALAVRAS-CHAVE: patrimônio ferroviário; história atlântica; memória.

ABSTRACT: The objective of this article is to present the initial findings of a research focused on the Railway Industrial Heritage in Brazil and Portugal. The investigation based on the hypothesis that the process of preservation and safeguarding of these assets contributes to the identification of an “Atlantic railway culture”. As a result, this study resides at the intersection of contemporary history of companies, heritage, culture, and memory, while drawing upon the field of knowledge within Atlantic history. To this end, the research extends beyond the analysis of tangible assets and engages in a dialogue with the concept of organizational culture. Furthermore, it examines the historical experiences and practices within railway institutions, as these factors collectively contribute to the formation of railway memory in both countries.

KEYWORDS: Atlantic history; Memory; Railway heritage.

Recebido em: 18/02/2023
Aprovado em: 15/04/2023

* Pós Doutor em História pela UNICAMP (IFCH), Campinas-SP, Doutor e Mestre em História pela UNESP, Assis-SP. Professor do Departamento de Filosofia e Ciências Humanas e Programa de Pós-Graduação em História da UESC-Ilhéus-BA. E-mail: cgnjesus@uesc.br.



Introdução

Nas linhas que se seguem, a proposta é apresentar alguns resultados da pesquisa de pós-doutorado desenvolvida no Departamento de História, Estudos Europeus, Arqueologia e Artes da Faculdade de Letras de Coimbra (FLUC-UC) e no Centro de Estudos Interdisciplinares do século XX (CEIS20) da mesma universidade. O projeto cujo tema é “Patrimônio Cultural e desenvolvimento integrado/sustentável: turismo, cultura de/e natureza organizacional em escalas regional, subcontinental e global”, tem como um de seus objetivos pontuar e sugerir políticas de sustentabilidade aplicadas em empresas ferroviárias no Brasil e em Portugal a partir de processos, análise, divulgação, preservação e salvaguarda do Patrimônio Industrial, memória e cultura organizacional de tais instituições.

Nesse sentido, buscou-se entender a “cultura organizacional” como um “[...] conjunto de valores, crenças e tecnologias que mantém unidos os mais diferentes membros, de todos os escalões hierárquicos, perante as dificuldades, operações do cotidiano, metas e objetivos” de uma instituição (NASSAR, 2000, p. 46). Ainda, de acordo com um dos maiores estudiosos sobre o assunto, Robbins (2011, p. 375, grifo nosso), “[...] a cultura organizacional se refere a um sistema de valores compartilhados pelos membros [situação] que diferencia uma organização das demais. Esse sistema é, em última análise, um conjunto de características-chave que a organização valoriza”, afeta a produtividade e o desempenho da instituição, e fornece orientações para o futuro. Pode-se afirmar, ainda, que tal conceito “[...] produz junto aos mais diferentes públicos, diante da sociedade e dos mercados, o conjunto de percepções, ícones, índices e símbolos que chamamos de imagem corporativa.” (NASSAR, 2000, p. 46). Assim, é consenso entre os especialistas que a “cultura organizacional” é específica, difere e caracteriza a “[...] organização, por isso é difícil de se modificar”. O que não quer dizer que não possa sofrer mudanças ao longo do tempo, mesmo que com grande resistência institucional. No entanto, por estar, também, relacionada à memória institucional, é possível, por meio dela ter acesso a um conjunto de informações desprezadas por meio de esquecimentos e silêncios, ou seja, experiências e práticas que não estão mais evidentes por terem sido incorporadas ao longo do tempo e ficarem consciente ou inconscientemente diluídas em diferentes suportes dessa intocada memória organizacional. Desta forma, juntamente com o Patrimônio Cultural, a cultura institucional é compreendida na pesquisa como um conceito que auxilia na criação de instrumentos de recuperação e manutenção de tais informações com vistas à organização e à gestão organizacional, sendo essencial para produção do conhecimento, inovação, tomadas de decisões e mudanças.

A pesquisa se posiciona na intersecção da história contemporânea das empresas, patrimônio, cultura e memória, com o campo de conhecimento da história atlântica, o que a faz também dialogar com o projeto *Atlantes*, desenvolvido no Departamento de Filosofia e Ciências Humanas e no Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Estadual de Ilhéus (UESC).¹ A investigação parte da hipótese que o estudo integrado Portugal-Brasil só é possível a partir de um olhar amplo sobre o campo de pesquisa do Atlântico, ou seja, de suas relações, trocas e imigrações. Assim, compartilha-se que deva ser um estudo, como afirma Armitage (2014, p. 208 e p. 209) “mais multicolorido”, que leve em conta “Atlântico branco com raízes na Guerra Fria, um Atlântico negro com origens no pós-Guerra Civil americana nos Estados Unidos, e um Atlântico vermelho que remonta ao cosmopolitismo de Marx”. Com isso, a pesquisa dialoga com as discussões acerca de uma perspectiva atlântica que difere daquela comumente focada especificamente no tráfico de pessoas escravizadas ou nas relações com o continente africano, no entanto, não deixando de fazê-lo, mas ultrapassando o marco cronológico do século XIX. De acordo com o *Atlantes*, a pesquisa leva em conta o método e o enfoque proposto por Fernand Braudel (1983) em “O Mediterrâneo e o mundo mediterrâneo no tempo de Felipe II”, assim como os trabalhos pioneiros escritos nas décadas de 1950 e 1960, apesar de suas perspectivas eurocêntricas, como o de Pierre Chaunu (1955) na obra *Séville et l’Atlantique (1504-1650)*. Mas vai além, dialogando com Peter Linebaugh (1983) que,

[...] propôs outra visão do Atlântico, que formaria uma comunidade composta pela Europa, África e Américas, articulando sucessivas cooperação entre si, tendo como principal elo o navio; ou, como alegoricamente sugeriu, o navio seria o polegar que toca e dá funcionalidade à mão, isto é, ao espaço atlântico, ou de Paul Gilroy (2001), em “O Atlântico Negro” que evocou também a imagem do navio como um “sistema vivo, multicultural e micropolítico em movimento”, ligando os continentes banhados pelo Atlântico, onde projetos, ideias, ativistas e artefatos políticos e culturais (panfletos, livros e registros fotográficos) circulam. Deve-se deixar claro, nesse sentido, que o foco das análises de Gilroy está em um Atlântico visto pelo prisma dos africanos e afrodescendentes, não de uma perspectiva afrocêntrica, mas ressaltando as características híbridas, sincréticas e crioulas que esse movimento provocou nas margens do Atlântico (UNIVERSIDADE ESTADUAL DE SANTA CRUZ-ILHÉUS, 2022, p. 3).

Desta forma, o diálogo desenvolvido entre as duas instituições, UESC e FLUC-UC, perpassa por um olhar Atlântico e ultrapassa a leitura anacrônica acerca da relação entre

¹ Projeto ATLANTES – Observatório de Experiências Atlânticas e Afro-Diaspóricas – Sex. XVI-XX é coordenado pelo professor Doutor Flávio Gonçalves dos Santos e trata-se de um projeto integrado de PESQUISA-AÇÃO que tem finalidade otimizar e dar organicidade às ações de Ensino, Pesquisa e Extensão desenvolvidas pelo Departamento de Filosofia e Ciências Humanas, e especialmente pelo Programa Pós-Graduação em História: Atlântico e Diáspora Africana (PPGH-UESC) da Universidade Estadual Santa Cruz de Ilhéus.

Brasil/ Portugal, amplificada temporalmente e geograficamente até os dias atuais, calcada numa eterna relação de colônia e metrópole, apropriada, erroneamente, de um dos temas mais recorrentes utilizados pela historiografia, a Crise do Sistema Colonial (JESUS, 2022, p. 7). Assim, a pesquisa parte de uma leitura que privilegia a aproximação entre os países via Atlântico, de um modo mais colaborativo do que comparativo, a fim de se pensar iniciativas sustentáveis que possam ser desenvolvidas em ambas margens de um mesmo oceano que compartilha “[...] ideias, memórias, valores, tradições, línguas, literaturas, políticas, economias, tudo que o ser humano carrega e que lhe confere a característica de um ente que produz cultura, ideias e experiências”, tudo isso ao longo desses três últimos séculos, XIX, XX e XXI (UNIVERSIDADE ESTADUAL DE SANTA CRUZ-ILHÉUS, 2022, p. 4).

Para tanto, a investigação partiu da hipótese que os processos de divulgação, preservação e análise do Patrimônio Industrial, memória e cultura organizacional são meios viáveis para se alcançar políticas institucionais sustentáveis no mundo cooperativo. Nesse sentido, o intuito é focar nas propostas iniciais da pesquisa referentes ao Patrimônio Industrial de organizações ferroviárias dos dois lados do Atlântico, podendo-se cunhar o conceito de “cultura ferroviária atlântica” entre Portugal e Brasil, pois, além de outras várias similitudes, em ambos os países o complexo ferroviário se destaca no cenário do patrimônio industrial do transporte, sendo extremamente relevante para o estudo da expansão econômica, territorial e cultural.

No Brasil, a empresa ferroviária esteve em compasso com o processo de industrialização que começava a fazer vistas a uma economia, até então, essencialmente agrária. Além disso, a ferrovia serviu como principal suporte modal para a exportação, já que passava a formar uma rede com os centros de produção agrícola e de mineração e com os portos, auxiliando, algumas vezes, a transposição de obstáculos à navegação fluvial. Já, em Portugal, os chamados “caminhos-de-ferro” foram vistos como um instrumento claro de prosperidade e modernização de infraestrutura logística, vindo a somar às vias de escoamento fluviais e substituindo:

[...] as estradas em mau estado e carreiros, onde andavam carros movidos a tração animal, por isso os rios eram a principal instrumento de comunicação entre o litoral e o interior. O comboio surge, assim, como solução para prover o país de um sistema de transportes mais rápidos e de maior eficiência. (MACEDO, 2019, p. 11).

A ferrovia também participou do processo de urbanização, formando novas cidades, devido às linhas de penetração para o interior, que surgiram em função das

atividades econômicas pelas quais a malha foi implantada ou por sua função logística. Principalmente no Brasil, no entorno das linhas, os povoados, bairros e cidades surgiam, juntamente com práticas sociais e culturais, sem estar nos planos da ferrovia e sem dar importância ao desenvolvimento de núcleos urbanos ao redor destas (MONASTIRSKY, 2006). Com isso, pode-se afirmar que todo esse conglomerado patrimonial heterogêneo é extremamente relevante para entender o processo de industrialização no Brasil e Portugal, mas, também guardam as marcas da sociedade, economia, cultura, organização laboral, urbana e política de ambos países.

A partir de tal critério, foi selecionada em Portugal a estatal *Comboios de Portugal, E.P.E* (CP), entidade pública empresarial responsável pela modernização da frota de circulantes e pela compra e reabilitação de comboios ferroviários naquele país. A escolha se deu pelo fato da empresa estatal portuguesa possuir uma extensa cultura organizacional, acumulada desde a sua criação em 1860, além de ter um trabalho de preservação e divulgação das diversas instâncias de memória dessa atividade modal no país.² Tal acúmulo cultural advém da herança da *Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses*, entidade privada criada para construir as primeiras linhas ferroviárias de Portugal, que buscou ligar a cidade de Lisboa ao Porto e à fronteira com Espanha. Após a Revolução de 25 de Abril de 1974, a Companhia foi nacionalizada e mudou novamente de nome, para *Caminhos de Ferro Portugueses, E.P* (MARTINS et al, 1996, p. 70; REIS et al, 2006, p. 62-63), vindo a ser denominada *Comboios de Portugal, E. P. E*, em 2009 pelo Decreto-Lei n.º 137-A, de 5 de Junho de 2009. (PORTUGAL, 2009c)

Já no Brasil, optou-se por se pesquisar a linha representada pela extinta Ferrovia Paulista S/A (FEPASA).³ Com um rico acervo patrimonial industrial, a organização ferroviária em São Paulo manteve as 6 maiores companhias de transporte do Brasil e teve uma grande influência e papel de destaque na política, cultura e na economia brasileira (cf. OLIVEIRA, 2020, p. 418).

² Nesse sentido, pode-se destacar o *Arquivo Histórico e Centro de Documentação da CP*: “A missão do Arquivo CP é de conservar, preservar, estruturar, atualizar, valorizar, divulgar/tornar acessível ao público os testemunhos da memória do transporte e do setor ferroviário e da identidade empresarial, e manter a eficácia do sistema de arquivo, com vista à obtenção, em tempo útil, de informação de qualidade. Com interesse para o estudo das origens, da história e do desenvolvimento da CP, este acervo espelha a história do setor do transporte ferroviário em Portugal. São cerca de 165 anos de memória histórica sobre a vida política, económica, social e cultural, com dimensão empresarial, cultural e intelectual, cívica e científica do país (PORTUGAL, 2009a).

³ “O capital investido no transporte férreo é proveniente da riqueza proporcionada pela cafeicultura e tinha como função principal facilitar o escoamento de sua produção [...] Desde então, verificou-se uma série de ações que resultou, a finais da década de 60, na fusão das cinco principais ferrovias do Estado – Sorocabana, Paulista, São Paulo-Minas, Araraquarense e Mogiana – para compor a Ferrovias Paulista S/A, mais conhecida como FEPASA” (BARTCUS, 2012, p. 13-14).

Em 28 de outubro de 1971, com a Lei 10.410, o Estado de São Paulo criou a FEPASA – Ferrovia Paulista S/A que, unificou as cinco ferrovias existentes no “[...]Estado dentre elas, a Estrada de Ferro Sorocabana (EFS), adquirida em 1904; a E. F. Araraquara (EFA) (1919); a E. F. São Paulo-Minas (1934) a E. F. Mogiana (1952), a E. F. Campos de Jordão (1953) e a Companhia Paulista de Estradas de Ferro (CPEF) (1961) (FEPASA, 1991, p. 9-16). Coincidência ou não, foi nessa época que se percebeu “a aceleração da degradação e a manutenção precária das vias, dos equipamentos e dos trens de passageiros [...] O trabalho ferroviário passou a declinar, e o número de demissões de trabalhadores foi significativo” (LICO, 2018, p. 12). Em 1998, ela foi incorporada à Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA), que foi criada em 1957 para administrar as estradas de ferro federais.

Com a Lei 11.483 de 31 de maio de 2007, segundo seu artigo 9º, o Instituto do Patrimônio Histórico Artístico Nacional (IPHAN)⁴ passou a “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). Tal lei, criou uma nova figura de preservação que depois foi legitimada pela portaria nº 407/2010: “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 n.º 11.483/2007.” (BRASIL, 2010, grifo nosso). Surgia, então, a “memória ferroviária” como um conceito para balizar a preservação a partir de uma definição ampla, na qual “o patrimônio ferroviário era a própria memória ferroviária” (PROCHNOW, 2014, p. 12), pois envolvia sua “dimensão urbana, de paisagem, de cotidiano, do trabalho e da técnica” (PROCHNOW, 2014, p. 44). Conceituação que, na prática, muitas vezes, foi suplantada no interior de algumas instâncias burocráticas do próprio órgão, que ainda manifestam a defesa de critérios “de monumentalidade, de raridade, de autenticidade e de excepcionalidade de bens isolados, referentes ao ato do tombamento, segundo o Decreto-Lei 25/37” (PROCHNOW, 2014, p. 44).

Na pesquisa, em vista da complexidade de tal discussão conceitual, optou-se por utilizar a denominação: Patrimônio Industrial Ferroviário, conceito calcado na ampla gama de bens e práticas culturais ferroviárias legitimadas pelo IPHAN e por Cartas Patrimoniais internacionais ligadas ao Patrimônio Industrial, como a de Nizhny Tagil. Essa última determina que as “[...] razões que justificam a proteção do patrimônio industrial decorrem essencialmente do valor universal daquela característica, e não da

⁴ “O Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (Iphan) é uma autarquia federal vinculada ao Ministério do Turismo que responde pela preservação do Patrimônio Cultural Brasileiro. Cabe ao Iphan proteger e promover os bens culturais do País, assegurando sua permanência e usufruto para as gerações presentes e futuras. Instituto do Patrimônio Histórico Artístico Nacional. Disponível em: <https://www.gov.br/iphan/pt-br/aceso-a-informacao/institucional/apresentacao>. Acesso em: 27 mar.2023.

singularidade de quaisquer sítios excepcionais” (TICCIH, 2003). Tal detalhe é importante, pois a organização privada RUMO, concessionária que herdou a maior parte do que sobrou da infraestrutura ferroviária rodante do país, fundada em 2008, também foi analisada, detectando-se no seu discurso um distanciamento de tal conceituação.⁵ Situação que possibilitou enxergar algo aquém de um entendimento técnico destoante, revelando, na verdade, a falta de conscientização da importância da prática de preservação cultural institucional para uma gestão organizacional mais inteligente e sustentável.

Nesse sentido, é relevante salientar que, no rastro de retomada econômica pós-COVID-19, vários projetos de investimentos nos ramos de transportes ferroviários estão sendo revistos em ambos países e todas essas propostas têm em comum a busca pelo desenvolvimento sustentável, principalmente em consonância com a agenda das propostas internacionais de redução da temperatura global e da preservação ambiental, com o objetivo de rever ou restabelecer o equilíbrio das formas de produção e consumo em todo planeta.

É consenso entre a comunidade científica a necessidade urgente de diminuição de emissão de CO₂ e outras medidas pautadas para um desenvolvimento econômico integrado e inteligente. Nesse sentido, a ideia de “energia limpa” possibilitada pelas ferrovias é ponto fulcral no discurso de retomada de tais práticas, por isso, um dos objetivos da pesquisa e do artigo aqui apresentado é analisar e construir propostas em perspectiva Atlântica em cooperação entre Brasil e Portugal, que possibilite e facilite, a partir de tais instituições, a implementação de atividades de desenvolvimento sustentável, por meio de programas de preservação do patrimônio cultural, da memória, do meio ambiente, de desenvolvimento de igualdades sociais, de melhores condições de trabalho e da garantia aos direitos humanos.

Para tanto, partiu-se da hipótese que, na contemporaneidade, as organizações corporativas, como as indústrias ou as empresas, não deixaram de ser um território poderoso, mas hoje devem ser pensadas como uma extensão da sociedade, impactando e sendo impactada pelas comunidades que as cercam, ou seja, hoje, aquilo que as

⁵ Pertencente ao grupo COSAN, empresa de capital aberto do ramo do agronegócio, a denominada Rumo Logística se autodefine como: “a maior operadora de logística ferroviária independente do Brasil, cruzando o país de Norte a Sul, através de nossos quase 14 mil km de linhas, ligando as principais regiões produtoras com os três principais portos do país”. A partir de sua fundação adquiriu a Malha Norte, Malha Oeste, Malha Sul e Malha Paulista das concessões originais da RFFSA (Rede Ferroviária Federal S.A.) e o trecho central da Ferrovia Norte-Sul. Na página institucional da empresa salienta-se, ainda, que: “Administramos milhares de quilômetros de malha ferroviária no Brasil. Temos como missão transportar produtos para as principais regiões com total eficiência, prezando pela qualidade, diversidade e com foco em tornar o país mais capacitado para o desenvolvimento econômico” (TRANSPORTES FERROVIÁRIOS, 2022b).

instituições são ou significam, não é só ditado por elas, mas sim por entes envolvidos à sua realidade, direta e indiretamente. Tal fato, aliado aos apelos para uma retomada econômica verde pós-covid e ao aumento dos danos ambientais nos últimos anos, está fazendo com que os clientes se tornem mais conscientes acerca da importância da preservação dos ambientes – natural e edificado – nos quais estão inseridos. Tudo isso auxilia que as empresas e demais instituições governamentais e não-governamentais se mostrem mais preocupadas a atender uma agenda sustentável mais ampla, que vise também a preservação da memória, do patrimônio cultural (material e imaterial), e o desenvolvimento das questões sociais, étnico-raciais e de igualdade de gênero. Tal amplitude do conceito de sustentabilidade teve como marco a *Cúpula das Nações Unidas sobre o Desenvolvimento Sustentável* de 2015, quando os *Objetivos de Desenvolvimento Sustentável* (ODS) foram pensados para além da base tradicional apoiada nos três pilares (desenvolvimento econômico, desenvolvimento social e proteção ambiental), passando a dialogar com as metas de 2030, estabelecidas a partir da agenda mundial.⁶

Nas linhas abaixo apresentaremos os primeiros resultados da pesquisa que visa pensar atividades de gestão sustentável de empresas ferroviárias a partir de atividades de preservação de seu patrimônio cultural organizacional. Tal trabalho prescindiu da criação de um método a fim de ser aplicado especificamente a partir da investigação e sistematização do Patrimônio Ferroviário Industrial da extinta FEPASA e a da CP, com vistas ao incentivo aos programas sociais e de sustentabilidade a serem desenvolvidos nas próprias instituições ou em organizações herdeiras de tal “cultura ferroviária”. Para tanto, o escrito estará dividido em três partes: a discussão a respeito do Patrimônio Industrial e Patrimônio Ferroviário, apresentação das considerações levantadas a partir da criação do método de abordagem criado para investigar a chamada “cultura ferroviária atlântica” e, por fim, primeiros resultados/ponderações finais.

A Questão do Patrimônio Industrial Ferroviário: relevância e impacto da Pesquisa

Diante da realidade econômica, social e ambiental que impactou o mundo com a onda pandêmica em 2020, é redundante afirmar a magnitude e a importância de iniciativas que visem o desenvolvimento sustentável, foco das abordagens da pesquisa a

⁶ Já a agenda mundial adotada durante a Cúpula das Nações Unidas sobre o Desenvolvimento Sustentável em setembro de 2015, apresentou 17 objetivos e 169 metas a serem atingidos até 2030. Essas “novas” propostas previstas tiveram um caráter mais detalhado na área social, entre elas, ações mundiais nas áreas de: erradicação da pobreza, segurança alimentar, agricultura, saúde, educação, igualdade de gênero, redução das desigualdades, energia, água e saneamento, padrões sustentáveis de produção e de consumo, mudança do clima, cidades sustentáveis, proteção e uso sustentável dos oceanos e dos ecossistemas terrestres, crescimento econômico inclusivo, infraestrutura, industrialização, entre outros (ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS, 2015).

partir do estudo e propostas de preservação e divulgação do Patrimônio Industrial, especificamente do Patrimônio Ferroviário. Nesse sentido, dentre as atuais discussões acerca do Patrimônio Industrial, destaca-se a questão do impacto do meio ambiente pelo processo de industrialização, o que coloca a pesquisa desenvolvida em tal campo de análise.⁷

Segundo o conceito difundido em 2003 pelo *The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage* (TICCIH), órgão vinculado ao *International Council of Museums and Other Sites* (Icomos), por meio da Carta de Nizhny Tagil, o Patrimônio Industrial:

[...] compreende os vestígios da cultura industrial que possuem valor histórico, tecnológico, social, arquitetônico ou científico. Estes vestígios englobam edifícios e maquinaria, oficinas, fábricas, minas e locais de tratamento e de refino, entrepostos e armazéns, centros de produção, transmissão e utilização de energia, meios de transporte e todas as suas estruturas e infraestruturas, assim como os locais onde se desenvolveram atividades sociais relacionadas com a indústria, tais como habitações, locais de culto ou de educação (TICCIH, 2003).

O legado do estudo do Patrimônio Industrial teve seu início na Inglaterra na década de 1950, devido à destruição das fábricas durante a Segunda Guerra Mundial.⁸ No Brasil e em Portugal, a questão ganhou força nos anos 1980, estando ligada diretamente à Arqueologia Industrial. Desta disciplina, o estudo do Patrimônio Industrial manteve, além das questões técnicas interligadas ao processo de preservação, como a constituição de inventários, documentação e restauro de peças móveis e imóveis, o consenso de que tais bens culturais representam relevantes implicações nos processos da vida do homem e na construção do atual estado da sociedade (BERGERON; DOREL FERRÉ, 1996).

⁷ Eduardo Romero de Oliveira (2021, p. 42, grifo nosso) salienta que as novas dinâmicas da industrialização nas sociedades do século XX, abrem duas frentes à conservação do patrimônio industrial. “A primeira é a que diz respeito à circulação e distribuição. As infraestruturas físicas, processos de trabalho e tecnologia mobilizada para a moderna distribuição em massa dos produtos [...] A segunda frente considera a dimensão ambiental; isto é, os efeitos das atividades industriais sobre os ecossistemas e seres vivos. Como tratamento temático ou problema de conservação, a compreensão da industrialização na sociedade contemporânea exige perpassar pelos impactos ambientais. O que tem implicações na identificação dos vestígios industriais (e alterações ambientais), no juízo atribuído ao seu reconhecimento (“monumento ao progresso”), nas condições de reutilização de locais (p. ex. contaminados) ou custos de recuperação (energia).

⁸ Segundo Ronaldo André Rodrigues da Silva (2018, p. 119): “As origens do conceito de patrimônio industrial remontam aos anos 1950 do século XX, quando o termo arqueologia industrial foi popularizado por Michel Rix, apesar de suas origens se apresentarem ao final do século XIX. Dentre os precursores se tem o português Francisco de Sousa Viterbo que publicou em 1896 o artigo “Arqueologia Industrial Portuguesa: Os Moinhos”, um dos primeiros a utilizar a expressão “arqueologia industrial”, fazendo dela uma nova disciplina para pesquisadores e educadores em relação aos restos e remanescentes do passado das atividades industriais, memórias das pessoas, das técnicas e da tecnologia.

Nesse momento, ficou evidente também, a relação do estudo do Patrimônio Industrial com a museologia. Nos rastros da Nova Museologia e da Ecomuseologia⁹ (VARINE, 2000, p. 62) assistiu-se em Portugal o despertar para a musealização de espaços industriais (Cf. MATOS; SAMPAIO, 2014, p. 99).¹⁰ Por um bom tempo, o tema sofreu o desinteresse dos pesquisadores pelo fato de não ter o devido distanciamento cronológico (o que para alguns estudiosos do passado é imprescindível) e por sua característica utilitarista.

Mas, a partir de 1980, o Patrimônio Industrial se tornou sinônimo de “novo território”, chamando a atenção para o seu potencial, inclusive em termos da reutilização dos seus espaços para novas funções, dando-lhes uma ‘segunda vida’, entre as quais as de carácter museológico” (MENDES, 2012, p. 2). Além disso, com a ênfase dada ao social pela Nova Museologia, o estudo de tais bens culturais ganhou mais destaque, pois se mostrou mais próximos das comunidades em que estavam inseridos. Foi nessa década que tal ideia, aliada ao processo de desindustrialização em Portugal, estimulou a reconversão dos edifícios abandonados e a planificação do tecido urbano:

O abandono da actividade industrial foi, em vários casos, acompanhado pela realização de estudos e intervenções arqueológicas em espaços industriais, muitas vezes associados a processos de classificação e projetos de revitalização (regeneração) urbana, que permitiram a criação de novos espaços culturais e museológicos. (MATOS; SAMPAIO, 2014, p. 100).

Nos rastros da arqueologia industrial, as investigações ganharam importância a partir do momento em que ficou claro que o Patrimônio Industrial era um precioso instrumento para entender a sociedade moderna, pós-revolução industrial. Tais considerações nos possibilita perceber como os vestígios da industrialização “permitem recuperar uma atividade industrial que se realizou no tempo e no espaço, que expressa um modo particular de como as pessoas trabalhavam (e ainda trabalham) na nossa sociedade, de como este trabalho industrial impactou na vida social” (OLIVEIRA, 2020, p.

⁹ Em caráter global o paradigma do museu dito “enciclopédico” começou a ser questionado já no final dos anos 1960 e refletiu-se na Declaração da Mesa Redonda de Santiago no Chile, em 1972, organizada pelo ICOM (International Council of Museums). A partir dos anos 1980, essas novas experiências museais abriram caminho para o Movimento Internacional da Nova Museologia, que no final do século XX, ajudou a concretizar a ideia do museu construído por muitos e para todos, preocupado em se repactuar com o presente, com o progresso e, para além disso, com o futuro (JESUS, 2018, p. 22-23). Nesse contexto que Hugues de Varine (2000, p. 62) conceituou e popularizou o termo Ecomuseu, a partir da concepção do museu como um espaço que extrapola o modelo tradicional de uma instituição focada na coleção e entre paredes, abrangendo o seu território numa interação do patrimônio com a comunidade local.

¹⁰ O conceito de musealização utilizado está de acordo com o de Stránský (1995, p. 28-29), que pode ser entendido por: “une expression de la tendance humaine universelle à préserver, contre le changement et la dégradation naturels, les éléments de la réalité objective qui représentent des valeurs culturelles que l’homme, en tant qu’être culturel, a besoin de conserver dans son propre intérêt.”

417). Desta forma, nota-se uma extrapolação do próprio conceito de monumento edificado, contemplando, também, as práticas culturais, laborais ou não, realizadas em tais espaços industriais, pois “a partir dos estudos do patrimônio industrial e de sua preservação, compreende-se a industrialização e as técnicas de produção de um período, seus maquinários e instalações, bem como a **história social** da classe operária” (PAES, MOURA, 2022, grifo nosso).

Mesmo ganhando tal amplitude, atualmente muitos desses suportes de memória referentes ao Patrimônio Industrial se mantiveram esquecidos, outros se perderam por não serem preservados, principalmente quando deixaram de ter a sua função utilitária. Caso exemplar é o complexo ferroviário brasileiro, bens que servem como testemunho de um período da história da arquitetura marcada pela transposição de estilos e de materiais, como a alvenaria de tijolo (chamada também de alvenaria inglesa), o ferro, e outras estruturas industrializadas, que representaram a racionalização e auxiliaram no estabelecimento de inovadoras práticas construtivas (KUHL, 2010, p. 25). Aos poucos, tais bens foram gradualmente sendo esquecidos com a opção pelas estradas de rodagem no planejamento de Governos Desenvolvimentistas dos anos 1960, situação semelhante o que ocorreu em Portugal (HAGATONG, 2015).

No entanto, em ambos os países nas duas últimas décadas, houve um processo de interesse de preservação desse patrimônio, muito em virtude da já citada retomada utilitarista de tal processo modal. Mas nessa retomada uma questão delicada reside no fato de que o estudo do Patrimônio Industrial ainda está profundamente atrelado à retórica da perda e à questão monumental-arquitetônica. Seria mais oportuno que a variabilidade dos indícios ligados à memória ferroviária pudesse ser definida como parte do patrimônio industrial do transporte, visto “que nos últimos dois séculos, o transporte é uma atividade humana que também se transformou no mundo industrial a ponto de assumir características industriais neste período”. (OLIVEIRA, 2020, p. 424). Com isso, defende-se que o estudo do Patrimônio Industrial Ferroviário, sua preservação e divulgação deva dar uma maior relevância à dimensão social, pois é a sua identificação com a comunidade é que vai lhe garantir sobrevivência. Ou melhor, de acordo com as discussões de História Pública, tal premissa deve vir antes da retórica da perda, justamente para garantir a preservação, pois

[...] podemos afirmar que é por meio dessas apropriações (**do social**) que eles (**os patrimônios**) são reinseridos na vida contemporânea, que ganham espaço de discussão, que são desnaturalizados [...] [e. assim que] A História Pública, entendida não como campo disciplinar com métodos e objeto próprio, mas como espaço para debates, cede espaço para as reflexões sobre patrimônio cultural. Talvez sua potência esteja justamente em incluir as intervenções do

presente na discussão acerca da produção de sentidos históricos empreendida por órgãos públicos voltados à seleção e preservação de bens qualificados como históricos e culturais em nome de um coletivo imaginário baseado em uma suposta identidade comum (BAUER; BORGES, 2019, p. 55, grifo nosso).

A relação do Patrimônio Industrial com as “intervenções do presente” sugeridas por Leticia Bauer e Viviane Borges deve ocorrer justamente pela necessidade de aproximá-lo das questões sociais. Mas, ao nosso ver, isso só vai acontecer se operarmos a extrapolação do seu conceito fechado na ótica monumental e exclusivamente edificada, questão que segundo Henry-Pierre Jeudy (1990, p. 07) não está de acordo com as novas conceituações de Patrimônio Cultural, marcado pelo que chama de “crise da monumentalidade”: “Ao invés de ser considerado uma aquisição, o patrimônio apresenta-se como conquista e apropriação social, desafiando assim a regularidade burocrática da classificação em Monumentos históricos”. O mesmo pode-se dizer do Patrimônio Industrial, já que na Carta de Nizhny Tagil, salienta-se que “o patrimônio industrial se reveste de um valor social como parte do registro de vida dos homens e mulheres comuns e, como tal, confere-lhes um importante sentimento identitário” (TICCIH, 2003, item 2, inciso ii). Ao nosso ver, só desta forma, ou seja, entendido na sua integralidade, inclusive social, o Patrimônio Industrial Ferroviário se torna integralmente parte do Patrimônio Cultural.

Nesse sentido, um ponto relevante levantado na pesquisa é o reconhecimento da importância do estudo e divulgação dessa leitura ampla referente ao Patrimônio Industrial Ferroviário em Portugal e no Brasil, que leva em conta as histórias dos modos de fazer, das relações sociais e das atividades laborais referentes às empresas ferroviárias. Algo que deveria ser óbvio, já que a empresa ferroviária, em caráter global, foi um divisor de águas no que se refere aos hábitos culturais e sociais, principalmente os laborais, aperfeiçoando práticas de trabalho em diversas áreas como a mecânica e a metalurgia.¹¹ Paralelamente a esse avanço tecnológico, a exploração da mão de obra no complexo ferroviário foi uma prática anexa, própria dos processos de industrialização, que é convenientemente esquecida nas propostas de preservação da memória e patrimônio ferroviário.¹²

¹¹ A ferrovia ocasionou uma diversificação de novas formas de trabalho que era voltado quase exclusivamente à agricultura (LAMOUNIER, 2012, p. 23) De acordo com Liliana Bueno dos Reis Garcia (2005, p. 18) as oficinas ferroviárias “aglutinaram uma série de atividades relacionadas à montagem, reparo, manutenção e até mesmo à produção de inúmeros componentes para as locomotivas, carros e os vagões, demandados pela ferrovia.

¹² Segundo Claudio Batalha (2007, p. 109) “explorar os trabalhadores até seu esgotamento, [...] era, do ponto de vista dos empregadores, uma política bastante racional, por mais imoral que ela possa nos parecer”. Já se havia pequenas concessões na relação patrão-empregado, tal prática ocorria como estratégia para continuar o processo de exploração da mão de obra trabalhadora (SEGNINI, 1982, p. 62).

Diante de tal circunstâncias, é relevante destacar o trabalho de Ana Lúcia Duarte Lanna, que, ao criar o banco de dados *Ferrovias, cidade e trabalhadores: A Conquista do Oeste (1850-1920)*, situou um caldo cultural de trabalhadores ferroviários em agremiações criadas pelo grupo e, a partir destas, evidenciou algumas relações “estabelecidas com a empresa, marcadas pelo paternalismo e constituição de uma identidade de família ferroviária” (LANNA, 2016, p. 505). Além disso, localizou um rol de funcionários que eram subcontratados e não apareciam nos registros da Companhia Paulista (LANNA, 2016, p. 516). Assim, se nem mesmo a memória dos empregados registrados foi devidamente referida em projetos de recuperação do Patrimônio Ferroviário, o que dizer desse potente manancial de informações funcionais acumuladas em um campo memorial ferroviário pouco explorado e desprezado pela própria instituição. Da mesma forma, a pesquisa feita por Aline Zandra Vieira Bartcus (2012, p. 37) a respeito do estudo do Museu Ferroviário da Companhia Paulista de Jundiaí, com uso da história oral, conseguiu demonstrar a importância dos modos de fazer para o Patrimônio Industrial Ferroviário, enfatizando que:

[...] devem ser conservados os objetos, mas também e fundamentalmente os modos de fazer. Portanto, o patrimônio industrial é a soma de bens materiais, documentais e também de uma dimensão imaterial extremamente rica que completa a preservação dos remanescentes industriais”.¹⁵

Outra pesquisa relevante nesse sentido é a de Tamires Sacardo Lico (2018, p. 12) para quem a estação da Companhia Paulista era “um local de encontros e despedidas [...] considerada um espaço de socialização”, capaz de auxiliar a compreender o cotidiano dos trabalhadores nos canteiros de obras, “as relações vivenciadas por eles e a existência de escravos na construção da linha férrea, mesmo com o veto legal do trabalho escravo” (LICO, 2018, p. 14).

Situação que justifica-se pensar o Patrimônio Industrial Ferroviário como “os bens imóveis, bens móveis, acervos documentais, além do patrimônio imaterial, representado pelos costumes, tradições e outras influências [...]” (MORAES, OLIVEIRA, 2017, p. 19). No entanto, entre os especialistas, tal amplitude ainda gera certa confusão, segundo Eduardo Romero de Oliveira, na *Carta de Riga* de 2005, documento internacional aprovado pela *European Federation of Museum & Tourist Rail*

¹⁵ “Localizado no Complexo de Oficinas FEPASA, o Museu atualmente é um patrimônio tombado pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – IPHAN [...] No ano de 2004, parte do acervo documental que estava depositado em Jundiaí foi transferido para o bairro do Bom Retiro, na cidade de São Paulo, sob a responsabilidade da RFFSA. Com esse deslocamento, permaneceram em Jundiaí o acervo material do museu, e os documentos e livros que compõe o arquivo e a biblioteca do espaço que, atualmente, passa por um processo de catalogação” (BARTCUS, 2012, p. 16).

internacional, de 2005, há uma hierarquia do “patrimônio ferroviário”, (OLIVEIRA, 2020, p. 436), pois para ele os objetos, edifícios e sítios históricos não são identificados e protegidos por sua representatividade tecnológica, para ele o documento “[...] é enfático ao designar o material rodante como o “patrimônio ferroviário” por excelência. Tanto na conceituação inicial quanto ao longo do documento, as referências são de preservação dos elementos mecânicos e manutenção de sua funcionalidade (art. 3) [...]” (OLIVEIRA, 2020, p. 234-235). Em outro texto, juntamente com Ewerton Henrique Moraes, afirma que tal concepção expressa na carta: “diverge de nossa interpretação sobre o tema ao ficar restrito aos objetos históricos, seus significados e a história dos meios de transporte”, ou seja, distante da percepção mais ampla de patrimônio industrial e ferroviário (MORAES; OLIVEIRA, 2017, p. 25). Ao estender seu olhar às Cartas Internacionais mais recentes, Oliveira, ainda, reconhece tal contradição, mas é enfático em salientar a evolução desse olhar estendido do Patrimônio Ferroviário:

A redação de diversas cartas patrimoniais no âmbito internacional – para além da difícil coerência conceitual entre elas – aponta para a multiplicação de valores culturais que deveriam ser reconhecidos atualmente. Multiplicação que também incide sobre os tipos de bens culturais [...] Dentre os vários tipos de vestígios industriais destacamos aquele patrimônio industrial do transporte relativo aos “meios de transporte e todas as suas estruturas e infraestruturas” (TICCIH, 2003), sendo que associações ferroviárias e documentos internacionais já destacam a importância da preservação do “historic railway equipment” (FEDERAIL, 2005). Declaração posterior (TICCIH / ICOMOS, 2011), admite que o patrimônio industrial refere-se à conservação das dimensões tangíveis e intangíveis da industrialização (o saber-fazer, a memória e vida social) – a Carta de Riga já observava que preservar um objeto ferroviário é também manter a memória associada. Isto implica que o patrimônio do transporte considere, por exemplo, desde os aspectos da prática profissional até a memória do trabalho (OLIVEIRA, 2020, p. 418).

Em Portugal, especialistas compartilham de tal visão:

A sua matéria patrimonial, refere-se aos bens resultantes da actividade ferroviária, cujo o valor se reconheceu socialmente. Este é assim, considerado tanto tangível como intangível. O tangível, permite a análise histórica dos bens imóveis, onde se incorporam as estações de caminhos-de-ferro, as pontes, os túneis e todos os edifícios ligados à viabilização da ferrovia; e os bens móveis, como as locomotivas, vagões e equipamentos em geral. O intangível refere-se à memória do povo que viveu durante o desenvolvimento dos caminhos-de-ferro, os costumes e tradições em torno das vivências na ferrovia, bem como os saberes dos trabalhadores. (MACEDO, 2019, p. 9).

Assim, além de concordar com tal leitura ampla acerca do Patrimônio Industrial Ferroviário, a partir de um trabalho de investigação comparativa-colaborativa, notou-se variáveis relevantes para se pensar em uma “cultura ferroviária atlântica” que unem

Brasil e Portugal no compartilhamento dessa rica memória ferroviária, que deve ser melhor preservada, mas também, principalmente, instrumentalizada de forma mais eficaz em prol de um desenvolvimento sustentável. Por isso, além de propostas de recuperação e a salvaguarda de tais práticas e bens culturais, enxergar o potencial de ação que a definição ampla de Patrimônio Ferroviário e “cultura ferroviária atlântica” possuem é de suma importância nesse novo momento pós-pandemia. Tal hipótese ganhou materialidade na pesquisa a partir do momento que se identificou semelhantes heranças dentro das organizações escolhidas para a pesquisa, mas, por outro lado, constatou-se, também, que essas memórias têm em comum o fato de não serem valorizadas e, por isso, não aparecerem, tanto em Portugal, como no Brasil, em inventários, projetos de salvaguarda ou centros de referências específicos.

Primeiros Passos de Investigação e a ideia de uma “cultura ferroviária atlântica”

Para que o procedimento de pesquisa tivesse êxito, propôs-se um método de abordagem. Tal iniciativa se apoiou no diálogo entre saberes de disciplinas diversas e seus diferentes instrumentos e métodos. A partir dessa articulação, estabeleceu-se um percurso teórico-prático, que buscou instrumentalizar a relação entre a arquivística, a crítica historiográfica, a museologia, arqueologia industrial, a gestão do conhecimento e a ciência da informação para selecionar, classificar e inventariar os bens patrimoniais, lugares de memória e práticas culturais das empresas mais significativas para o projeto. O conceito básico adotado nessa operação foi a hermenêutica, ou seja, a interpretação crítica de textos, signos, imagens, documentos escritos, documentos tridimensionais, bens edificados, informações e experiências.¹⁴ Deve-se destacar que tal prática não é uma operação epistemológica simples, pois prescinde de uma leitura transdisciplinar que requer a utilização de contribuições metodológicas da História, como a análise crítica documental; das interpretações dos registros arqueológicos da Arqueologia Industrial, Histórica-Culturalista, New Archaeology/Arqueologia Processual e Pós-Processual; os métodos de organização, classificação e gestão da informação, próprios da arquivística e da ciência da informação; e a utilização do processo de musealização, apropriação e socialização dos objetos e sua relação com o homem em um cenário espacial, próprios da museologia. Ainda, à seleção e leitura crítica de documentos e monumentos, próprios da historiografia, foram adotados métodos da História da Arte e Arquitetura, como, por exemplo, as abordagens pré-iconográfica, iconográfica e iconológica e os conceitos do estudo do Patrimônio Industrial, Arquitetura, Geografia e Nova Museologia, que definem

¹⁴ O conceito de experiência aqui pensado dialoga com o de Edward Thompson para quem ela é “determinada em grande medida pelas relações de produção em que nasceram” (THOMPSON, 1987, p. 13).

os bens arquitetônicos, conjuntos urbanos e/ou ambientais como acervos museológicos, frutos e portadores de relações sociais de um determinado espaço, contexto ou tempo histórico. E, por fim, adotou-se práticas da história oral, da antropologia cultural, análise do discurso e sociologia participativa para estudar o patrimônio imaterial, práticas e experiências diversas, ocorridas dentro das empresas, como, por exemplo, formas de trabalho, técnicas construtivas, sociabilidade interna e sua relação com temas sociais como gênero, diversidade étnica e cultural.

A aplicação de tal método criado ainda se encontra em estágio inicial na pesquisa, mas já foi possível começar a identificar um grande potencial de musealização (salvaguarda, preservação e difusão-comunicação) de bens e práticas culturais dentre a “memória ferroviária” do Patrimônio Industrial dos dois países. De acordo com essa chave de leitura, notou-se em tais iniciativas mais similaridades que diferenças, situação que possibilitou definir a ideia de uma “cultura ferroviária atlântica”.

Nesse sentido, além de trabalhar com o Patrimônio Industrial Ferroviário da extinta FEPASA julgou-se ser relevante buscar o entendimento da RUMO LOGISTICA a respeito de tais bens culturais e possíveis planejamentos para preservação, divulgação e recuperação de seu patrimônio cultural, pois acredita-se que, mesmo não tendo o controle a respeito dos bens considerados Patrimônios Culturais Ferroviários, a partir do momento que a organização dominou as estradas de ferro ativas no país, acabou sendo, querendo ou não, também, herdeira de tal memória, compartilhando, assim da responsabilidade de sua divulgação e preservação. Assim, aventou-se na pesquisa que a concessionária poderia, inclusive, colher os bônus que tal prática de cunho sustentável poderia resultar. Mas deve-se salientar que até o momento em que foi escrito esse artigo não identificamos o interesse ou conhecimento da empresa em desenvolver uma política sustentável por meio da preservação, salvaguarda e divulgação do Patrimônio Industrial Ferroviário. Algo que acreditamos ser possível desde que tal operação se constitua de forma profissional e ética, e não voltada exclusivamente para o mercado, possibilitando que o retorno econômico seja um meio e não um fim. O indício de tal desinteresse está no comunicado a respeito do Patrimônio Industrial Ferroviário presente na página institucional da RUMO:

Em cumprimento ao disposto no Decreto nº 10.161, de 09/12/2019, relativo ao processo de extinção do contrato de arrendamento, divulgamos as informações necessárias, informando ainda o endereço eletrônico coama@antt.gov.br para envio de quaisquer manifestações e dúvidas sobre o assunto. É sabido que a criação e o desenvolvimento da ferrovia provocaram inúmeros reflexos na economia e política do país, bem como na história, na engenharia, na arquitetura e na cultura, transformando lugares e relações sociais. A Rumo

entende pela necessidade da preservação e difusão da memória ferroviária brasileira, constituída pelo patrimônio artístico, cultural e histórico do setor. Apresentamos, a seguir, listagem dos bens móveis que possuem vocação e/ou importância histórica, tendo em vista se tratem de bens tombados e/ou em processo de tombamento (SOBRE..., 2022).

O Decreto nº 10.161 citado fez parte da revisão do contrato de concessão feito entre a União, por meio da ANTT (Agência Nacional de Transportes Terrestres) e a RUMO LOGÍSTICA a respeito aos bens ferroviários móveis e imóveis:

[...] regulamentando a extinção de contratos de arrendamento de bens vinculados a contratos de parceria do setor ferroviário e a alienação ou a disposição dos bens móveis ferroviários inservíveis do DNIT (Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes), arrendados ou não, localizados na faixa de domínio de ferrovia objeto de contrato de parceria (BRASIL, 2019).

Ou seja, uma regularização a fim de colocar termo de cessão à concessionária de alguns desses bens ferroviários. No entanto, nos chamou a atenção o desprezo com que tal conjunto patrimonial denominado “inservíveis” foram tratados:

Tal medida permitirá que diversos bens móveis ferroviários (vagões e locomotivas arrendadas), atualmente de posse da concessionária, e sem utilização (inservíveis), possam ser retirados de pátios ferroviários ao longo da malha administrada pela concessionária, promovendo “verdadeira limpeza” dessas áreas com a remoção e desfazimento desses bens inservíveis, permitindo um uso mais racional desses pátios para operação ferroviária, bem como beneficiando diversas comunidades lindeiras à ferrovia - seja do ponto de vista de saúde pública com a redução de potenciais focos de acúmulo de água, seja do ponto de vista de segurança, reduzindo também locais de difícil acesso para as forças de segurança pública locais (BRASIL, 2019, grifo nosso).

Fica claro que o Decreto que pareceria ser um aditivo no sentido regulatório em prol da União, na verdade foi uma forma de desonerar a concessionária de bens ferroviários que fizeram parte do contrato e não estavam mais em situação de uso. Assim, não é mera coincidência que após tal comunicado na página institucional da RUMO encontra-se uma lista de bens móveis ou imóveis da “memória ferroviária brasileira” que “que possuem vocação e/ou importância histórica” (SOBRE..., 2022). Ou seja, fica claro, ao cruzar as informações do Decreto com o comunicado da empresa, que a RUMO mesmo utilizando o conceito criado pelo Iphan para valoração de bens ferroviários¹⁵ e tendo divulgado acreditar “[...] na necessidade da preservação e difusão

¹⁵ O termo “memória ferroviária” utilizado pela RUMO em tal comunicado, foi uma apropriação do conceito de atribuição de valor feita pelo Iphan a fim de valorar os bens ferroviários. Segundo Lucas Neves Prochnow (2014, p. 11-14) a construção de tal conceito é um sintoma da crise dos monumentos e do surgimento dos novos patrimônios, momento no qual o órgão passou a rever suas práticas institucionais e

da memória ferroviária brasileira”, ao publicar uma listagem específica de bens, teve como objetivo, a partir do comunicado, além de estar cumprindo uma decisão judicial, passar um claro recado que a concessionária não está interessada na preservação e uso de tais bens ditos “inservíveis”, mesmo eles tendo relevância cultural, transferindo, assim, essa responsabilidade ao órgão federal (SOBRE..., 2022). O que demonstra, mesmo de forma sutil, um desinteresse ou um suposto desconhecimento da potencialidade organizacional em qualquer processo de preservação e tratamento de tal Patrimônio Ferroviário por parte da empresa.

A partir do posicionamento da RUMO, pode-se constatar que o entendimento de Patrimônio Industrial Ferroviário na visão da empresa (ainda que cite em seu comunicado o termo “memória ferroviária” apropriada do IPHAN) está vinculada à visão restrita de tais bens como monumento e sua excepcionalidade. Além disso, o fato da Lei 11.483 de 31 de maio de 2007 atribuir ao Instituto do Patrimônio Histórico Artístico Nacional (IPHAN) “a responsabilidade de receber e administrar os bens móveis e imóveis de valor artístico, histórico e cultural, oriundos da extinta Rede Ferroviária Federal SA (RFFSA)” (OLIVEIRA, 2012)¹⁶, pode ter contribuído para que a empresa tenha se esquivado de projetos ligados ao Patrimônio Ferroviário.¹⁷

Tal situação levanta dúvidas acerca da dimensão da gestão sustentável propalada pela empresa, pois, como vimos, a amplitude da conceituação de política sustentável na atualidade está intimamente ligada ao processo de sistematização e classificação do Patrimônio Cultural e por extensão também ao Industrial Ferroviário, já que, dentre os dezessete objetivos sustentáveis pontuados pela ONU, ao menos três estão diretamente ligados ao tema, como, por exemplo, a ODS 7 – Energia limpa e acessível; a ODS 9 –

renovou-se conceitualmente: “Foi através da enunciação da categoria memória ferroviária que o Estado iniciou a patrimonialização dos bens móveis e imóveis oriundos da extinção da Rede Ferroviária Federal S.A. – RFFSA [...] A patrimonialização dos bens ferroviários partiu da admissão de que a memória ferroviária equivalia ao patrimônio ferroviário e, assim, que o patrimônio ferroviário era a própria memória ferroviária, um valor intrínseco e imanente [...] [mas] enquadrar algum bem ou prática dentro do conceito de “memória ferroviária” não era garantia de tombamento”.

¹⁶ “A RFFSA acabou por ser extinta pelo governo federal em 22 de janeiro de 2007 [...] Conforme o texto legal, o IPHAN ficou responsável pela gestão e perpetuação da Memória Ferroviária. Em função disso, tem sido realizado desde 2007, um trabalho de levantamento patrimonial por parte da Inventariança, para identificar, valorar e transferir bens e objetos a outros órgãos” (OLIVEIRA, 2012, p. 7).

¹⁷ A RUMO apresenta em sua página institucional uma política de sustentabilidade, mas em nenhum momento relaciona tal questão com o Patrimônio Industrial Ferroviário: “Queremos ir cada vez mais longe. E para colaborar com o crescimento do Brasil, estamos investindo em Environmental, Social and Governance (ESG), assumindo o papel de protagonista na logística brasileira e oferecendo uma matriz de transporte sustentável para o setor. O primeiro passo para essa realização foi dado em 2020, quando divulgamos os nove compromissos para o desenvolvimento “verde” da companhia. Seguimos com a atualização da nossa matriz de materialidade e agora identificamos mais dois compromissos, que também estão correlacionados com os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) da Organização das Nações Unidas (ONU). Todos são alinhados aos Nossos Valores e Metas e que, uma vez em prática, conseguem contribuir para o desenvolvimento de uma sociedade mais ética e igualitária. (SUSTENTABILIDADE, 2022).

Indústria, Inovação e Infraestrutura e a ODS 11 – Cidades e Comunidades Sustentáveis (ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS, 2015). Assim, ao negligenciar um tratamento mais cuidadoso com seu Patrimônio Industrial, empresas deixam de ter acesso às informações de sua cultura organizacional, ponto relevante em propostas de políticas organizacionais de sustentabilidade, já que auxiliam a esclarecer iniciativas esquecidas ou não declaradas, que podem ter deixado heranças não tão positivas, mas que devem ser trabalhadas e repensadas em um contexto de mudança em favor de uma gestão sustentável.

O descaso de parte dessas memórias ficou claro, por exemplo, no desconhecimento do relevante papel dos trabalhadores subcontratados nas empresas ferroviárias paulistas, salientado graças à pesquisa de Ana Lanna (2016, p. 516), ou outras mais assertivas, como a diversidade e a especialidade dos modos fazer ferroviários de tais funcionários por muito tempo esquecidos e destacados na pesquisa de Aline Zandra Vieira Bartcus (2012). Práticas que, segundo a pesquisadora podem identificar a formação de uma “identidade ferroviária”, construída a partir da “fusão do trabalho com as atividades cotidianas, fossem [elas] sociais ou culturais” (BARTCUS, 2012, p. 120).¹⁸ Assim, de acordo com a proposta metodológica criada para a pesquisa, tais memórias (mesmo que representem questões delicadas do passado) não devem ser abandonadas pelas empresas que a herdaram, pois podem auxiliar na resolução de algumas de suas demandas no presente, como, por exemplo, a implantação de uma gestão organizacional sustentável.

Por isso, acredita-se que essas práticas destacadas não devem ser apenas conhecidas, mas também, a exemplo das pesquisas citadas, desveladas e problematizadas, para que possam contribuir para que as empresas, superando equívocos do passado, empreguem programas de uma gestão empresarial diferenciada, focando em atitudes, como: a diminuição de emissão de CO₂ a fim de diminuir efeitos climáticos (ODS 13), o incentivo de um desenvolvimento econômico com a produção visando consumo sustentável (ODS 12) e melhores condições de trabalho, com vistas ao desenvolvimento social (ODS 8).

Foram consultadas séries documentais na APESP (Arquivo Público do Estado de São Paulo), no CMU (Centro de Memória da Unicamp) e, principalmente, no Museu Ferroviário de Jundiaí, nas quais encontrou-se informações sobre a administração e

¹⁸ Nesse sentido Bartcus (2012, p. 120) salienta que “em sua maioria, os trabalhadores moravam muito próximos as empresas (as vilas ferroviárias), e além disso, não são difíceis de encontrar registros de festividades destinadas aos ferroviários, ou então clubes da categoria e as próprias escolas profissionalizantes, enfim uma quantidade de espaços culturais em que se reuniam, além é claro dos próprios sindicatos”.

funcionários da Companhia Paulista. Informações que ajudaram a evidenciar a história dos trabalhadores da instituição, sujeitos históricos quase sempre invisíveis quando se pensa na preservação, resgate e divulgação da sua memória organizacional e do seu Patrimônio Industrial. A partir do contato com parte de tal documentação, notou-se a existência de um rico manancial de informações referentes não só ao mundo do trabalho, mas ao cotidiano, militância política e demais práticas interligadas à memória da história ferroviária paulista, iniciativas ainda pouco abordadas pelos núcleos de memória, como a do próprio Museu Ferroviário de Jundiaí.¹⁹

A situação não é diferente do outro lado do Atlântico, pois em Portugal os chamados *caminhos de ferro* surgiram a fim de dotar o Estado de um aparelho de transportes mais rápidos e de maior eficiência, haja visto que até a segunda metade do século XIX, “os eixos fundamentais dos transportes portugueses eram constituídos pela cabotagem na orla marítima e pela navegação fluvial” (SERRÃO, 1962, p. 269). As ferrovias seriam o jeito mais rápido de atrelar Portugal ao resto da Europa, como também, retomar o protagonismo do porto de Lisboa por intermédio das ligações ferroviárias, em relação ao embarque para as viagens atlânticas (MACEDO, 2019, p. 11). Assim, pode-se dizer que da mesma forma que no Brasil, as ferrovias tiveram em Portugal um grande impacto econômico, social e cultural. No entanto, mesmo tendo um órgão responsável pela preservação de tal Patrimônio, seus impactos sociais, ainda, são pouco detalhados nas atividades de divulgação e preservação da memória ferroviária da CP.²⁰ Na página institucional “Cultura Ferroviária” existe uma aba denominada “História”. Ao clicar no link “Antigos membros”, encontramos um banco de dados com biografias de funcionários da empresa, acompanhadas de suas fotografias (PORTUGAL, 2023a). A questão é que os funcionários estão representados pelos seus Presidentes e não há nenhuma menção aos demais trabalhadores e trabalhadoras de mais de cem anos de instituição. Outro ponto notado na pesquisa é que nesse mesmo banco de dados, nas

¹⁹ Após um processo de revitalização o Museu Ferroviário de Jundiaí foi reaberto em setembro de 2022, com o nome de “Expressa”. Notou-se que por mais que houvesse um esforço de que, através de uma nova exposição, pudesse dar voz aos trabalhadores, principalmente nas denominadas “estações interativas” (como por exemplo a simulação de como era o trabalho de um engraxate), a narrativa expográfica mantinha, ainda, o foco numa leitura conservadora, calcada nos bens materiais móveis e imóveis, ou na ligação com nomes da líderes da política internacional do passado, com o propósito de entender como enxergaram a empresa ferroviária. O lugar dos trabalhadores como sujeitos históricos desse passado ferroviário é até mencionado, mas em papel secundário. Desta forma, é possível afirmar que o protagonismo continua restrito aos bens materiais e a uma narrativa acerca da história ferroviária datada e marcada por um discurso de grupos sociais dominantes. Conferir a página institucional do Museu Ferroviário. Disponível em: <https://cultura.jundiai.sp.gov.br/espacos-culturais/museu-ferroviario/>. Acesso em 03 fev.2023.

²⁰ “Com a criação da Fundação Museu Nacional Ferroviário Armando Ginestal Machado, pelo Decreto-Lei 38/2005, de 17 de fevereiro, a CP, enquanto membro fundador, transferiu para ali a gestão e preservação do patrimônio histórico cultural ferroviário português - exposto nos dez espaços museológicos que mantinha abertos ao público e preservado em depósitos vários, composto por veículos, iconografia diversa - e documentação” (PORTUGAL, 2005b).

galerias de fotos da “Cultura Ferroviária”, fica claro que a ideia que se tem de Patrimônio Ferroviário está ligada profundamente aos bens materiais, pois das cinquenta e nove fotos apenas uma, nomeada: “Interior de Posto de Manobra e Encravamento de Agulhas”, apresenta um trabalhador, mesmo assim sem identificação (PORTUGAL, 2023a).

O conteúdo de uma narrativa institucional excludente e conservadora é também notada na pesquisa dos bancos de dados dos fundos documentais do Arquivo da CP, nos quais, pelo que se pesquisou, apenas dois tratam de trabalhadores, os fundos privados doados pelo próprios agentes: António da Silveira Bual (1855-2000), engenheiro chefe do serviço de Tração e Eletricidade, que, em 1944, foi promovido a subdiretor e, em 1949, a diretor da CP; e Augusto Cerveira (1934-2003), nomeado engenheiro adjunto no Serviço de Material e Tração em 1947, que passou para os quadros da CP nos serviços de Oficinas, Material e Tração, onde foi diretor. (PORTUGAL, 2005b). Nota-se que a grande massa de operários, trabalhadoras mulheres, maquinistas estão perdidas e caladas dentro do que a empresa considera “Patrimônio Ferroviário”. O que obscurece parte da história social e cultural dos chamados “caminhos de ferro” portugueses, encapsulando seus sujeitos, suas práticas, tensões de ordem étnico-raciais, de gênero e classe nos seus bens materiais ou sob a supremacia de seus dirigentes. Algo que não contribui para projetos da ordem da sustentabilidade, pois impossibilita ter acesso a um campo da memória, que temos que acessar se quisermos abordar historicidade e a pluralidade das práticas que marcaram e talvez ainda persistam, de alguma forma, na cultura organizacional de tais empresas e que, por isso, compõem, mesmo que involuntariamente, parte do seu Patrimônio Industrial.

O pior, nesse sentido, é que a banalização de tal caldo de cultura organizacional, contribuiu para que parte dele tenha sido, mesmo inconscientemente, naturalizado e materializado em práticas que acabaram se tornando falsos hábitos adquiridos, o que se pode perceber com a falta da devida valorização à cultura trabalhadora, o que ocorre até hoje na organização, como se pode apurar na investigação a partir dos bancos de dados referentes aos fundos e coleções da CP.

Assim, se há um compartilhamento atlântico de uma cultura ferroviária ampla entre os dois países, a sua negligência e subutilização para fins de divulgação, preservação e políticas sustentáveis também são pontos agregadores entre as organizações de Portugal e Brasil. Diante disso, enxergar e revisar tal Patrimônio Industrial Ferroviário pela lente das práticas culturais, experiências e memórias, prescinde de um olhar crítico ao passado e em relação às heranças mantidas, mas além disso, também, daquelas deliberadamente esquecidas, a fim de abandonar, mudar ou adaptar processos seculares de exploração, marginalização social, produção, consumo e

de outras atividades humanas que colaborem para o desequilíbrio social, ambiental e econômico da atualidade.

Primeiros Resultados e Ponderações Finais

Dentre várias iniciativas alcançadas após a aplicação do método criado, destaca-se a identificação de um grande potencial de musealização (salvaguarda, preservação e difusão-comunicação) de bens e práticas culturais nas empresas ferroviárias dos dois países. Tais iniciativas apresentam mais similaridades que diferenças em ambos os lados do Atlântico, o que possibilitou definir a ideia de uma “cultura ferroviária atlântica”. Alguns pontos em comum encontrados após uma primeira análise da cultura organizacional das instituições foi a ênfase dada à monumentalidade dos bens edificados, dos bens móveis e de práticas culturais ligadas à gestão executiva. Por outro lado, notou-se que a cultura dos trabalhadores manuais, as tecnologias, as relações sociais, dentro e fora das empresas ferroviárias, situações de grande impacto nos dois países, não são valorizadas e estão pouco evidentes nos vários suportes de memória das empresas. Mesmo assim, a partir do método proposto foram encontrados os primeiros resquícios de experiências, práticas e culturas de tais grupos. Informações que não estão evidentes, mas, sim, diluídas na documentação escrita, tridimensional, oral e demais fontes documentais das empresas. Deve-se destacar que a prática investigativa se encontra em fase inicial e, futuramente, tais evidências serão sistematizadas (transcritas no caso das entrevistas orais) e devidamente armazenadas, a fim de construir instrumentos de pesquisa, como, por exemplo, inventários e bancos de dados. No entanto, já é possível afirmar com clareza que tais práticas estão intencionalmente olvidadas e outras ainda serão esquecidas, pois não são declaradas e, muitas vezes, deliberadamente ocultadas. O que nos permite algumas conclusões preliminares, como, por exemplo, que tais instituições não enxergaram, ainda, o potencial de divulgação e preservação dessas iniciativas, por isso temem exteriorizá-las. De acordo com tal visão panorâmica buscou-se, ainda na pesquisa, por meio do método adotado, evidenciar que se tais práticas fossem desveladas, ajudariam a enxergar e compreender seus impactos no passado e seus reflexos no presente, possibilitando, a partir de adequações, melhoramentos e/ou abandonos, traçar metas para buscar um crescimento produtivo e econômico inteligente.

Nesse caso, o intuito é que o método possa se tornar algo além de um mero instrumento de pesquisa e tenha também uma função prática em reduzir o impacto da reestruturação produtiva de tais instituições, podendo, assim, auxiliar na antecipação de possíveis problemas gerados por práticas introjetadas, mesmo que inconscientemente,

na cultura organizacional das empresas e que foram permanentemente normatizadas ao longo dos tempos. Assim, acredita-se que tudo isso pode ser facilitado por meio de um diagnóstico e de recolhimento de informações advindas da implantação ou adequação de um organizado espaço de memória empresarial que vise a preservação, guarda, classificação e difusão da cultura organizacional das instituições.

Para tanto, é objetivo delinear, como parte do produto da investigação, propostas de implantação e ou melhoramento de lugares de memória ferroviária para ajudar a difundir as atividades de tais instituições ao longo da História, bem como as múltiplas possibilidades de, a partir daí, adotar programas de sustentabilidade. Além disso, pretende-se também fazer sugestões de atividades de cunho educacional, pesquisa e extensão a fim de debater o polêmico tema que virou campanha na Europa, ou seja, voltar a priorizar a mobilidade por meio de trens ou comboios, pois trazem menos impactos ambientais que as turbinas dos aviões. Além disso, há também a sugestão de investimento em “turismo sustentável” a partir de processo de musealização do Patrimônio Cultural e do ambiente (cidades, bairros, vilas) em que estão inseridas as empresas.²¹ Um dos programas propostos baseou-se em recuperar adequadamente os bens culturais de tais espaços a fim de incentivar tal tipo de turismo em destinos, que, muitas vezes, não são os pontos de atração mais ilustres dos países, mas que, também, têm muito a oferecer e receber, ou seja, destinos turísticos não convencionais, pouco visitados e que podem auxiliar a divulgar a marca da empresa e seu trabalho e, em contrapartida, trazer novas alternativas de ganhos econômicos e de desenvolvimentos sociais, culturais e na infraestrutura interna das próprias cidades, bairros ou vilas. Nessas propostas destaca-se atividades que cooperem, também, com o *turismo regenerativo*, uma nova conceituação que visa incentivar a atividade turística com o melhoramento do destino visitado, como, por exemplo, estimulando a escolha de museus e hotéis que direcionem parte do lucro para avanços sustentáveis de tal ambiente e comunidades específicas.²² Tudo isso nos possibilita a pensar em um projeto de “Turismo Cultural Atlântico Ferroviário Regenerativo”, que vise, também, refletir formas das empresas e instituições contribuírem para um turismo internacional Brasil-Portugal sustentável, a fim de divulgar culturas regionais de ambos países e contribuir para o

²¹ Utiliza-se o conceito de turismo sustentável usado no “Plano de Ação para o Desenvolvimento do Turismo em Portugal para o período de programação comunitária 2014-2020”, que teve como sua principal característica não o “mero apelo aos visitantes externos, mas sim uma política para a implantação de uma estrutura que pudesse receber o turista de forma sustentável, beneficiando, também, o desenvolvimento social interno” (JESUS, 2020, p. 103-104).

²² O conceito de *turismo regenerativo* pode ser definido pelo fato de viajantes e empresas não prejudicarem o planeta com o deslocamento turístico, pelo contrário, compensarem os danos causados (através de programas de neutralização de carbono, por exemplo), e promoverem melhorias na e para a comunidade visitada e inclusive gerando formas de recuperar o Patrimônio Cultural e ecossistema local, ou seja, tornar um lugar melhor do que ele era antes.

desenvolvimento do espaço e da sociedade que recebem tal fluxo turístico. O que difere muito da ideia de “turismo de massa”, marcado pelo consumismo e fetichismo dos bens culturais.²³

Outra atividade a ser referenciada foi o início da criação de um tipo específico de plataforma digital, um *blog* com *landing page*, que é, basicamente, uma página de cadastro para receber e ter acesso à webinars, por meio da qual também pretende-se aproveitar para obter dados úteis de seus visitantes para investigação e divulgação da pesquisa por meio de cursos e palestras, a fim de dialogar com a comunidade a partir do conceito de História Pública. Nesse caso, depois de pronta a página, o objetivo é que se torne um dos instrumentos da pesquisa quantitativa ou qualitativa e tenha uma dupla função, ou seja, a partir das conceituações de História Pública, se torne um espaço de compartilhamento, gestão de resultados da pesquisa e um local de engajamento de cidadãos, sociedade civil e usuários finais, podendo ser utilizado como um ambiente auxiliar de construção do conhecimento histórico. No que se refere à difusão acadêmica é importante frisar que tal plataforma visará também possibilitar o diálogo com os pares acadêmico sem busca de troca e difusão de conhecimentos.

Através de tais iniciativas já realizadas, pode-se confirmar a hipótese que o Patrimônio Industrial, a memória e a cultura institucional devem ser compreendidas como conceitos que irão balizar a construção de instrumentos de recuperação (inventários, sistemas de informação, bases de dados repositórios digitais) e manutenção de informações com vistas à organização e à gestão organizacional sustentável, sendo essencial para produção do conhecimento, inovação, tomadas de decisões e mudanças. O que justifica a proposta de ter criado um método de pesquisa, calcado não só na identificação, descrição e preservação de tais bens ferroviários edificados e escritos, como também, na identificação das mais diversas experiências ocorridas no passado institucional de cada empresa, informações que, por sua vez, estão presentes nos documentos escritos, mas também nas memórias, nos conhecimentos tácitos e nas demais práticas laborais ainda mantidas nas organizações. Por outro lado, deve-se estar atento para o fato de que tais iniciativas também vão se desenvolver na atualidade, momento marcado pela realidade política econômica neoliberal e o processo de globalização, na qual o consumismo passou a ser a iniciativa definidora de quase tudo, o que obviamente contribui para a fetichização do bem cultural. Assim, ao mesmo tempo em que os contornos da pluralidade se aplicam à patrimonialização, os bens culturais,

²³ A ideia de turismo de massa adotada aqui é aquela referente às práticas que se apropriam dos espaços turísticos, principalmente ligados ao turismo cultural, para fins especificamente fetichistas e mercadológicos (PEIXOTO 2017, p. 218-219).

mesmo aqueles que conceituamos como parte de uma cultura ferroviária atlântica, tornam-se cada vez mais mercadológicos.

Tais questões foram evidenciadas quando se aprofundou a investigação sobre a relação entre corporações e sua memória empresarial, notando-se, nas empresas visitadas, que ao buscarem salvaguardar sua cultura, muitas vezes, acabaram por torná-la, unicamente, produto para consumo. Por exemplo, notou-se em trabalhos de campo em Portugal, casos em que o Patrimônio Industrial Ferroviário material e imaterial foram utilizados em projetos de turismo de massa que, em última instância, concretiza a ideia de fetichização do Patrimônio e “a espetacularização dos lugares” (URRY, 2001, p. 208). Situação que ganhou ainda mais espaço a partir do momento em que as pessoas começaram a ter mais mobilidade com o meio de transporte, rapidez e comodidade que proporcionou o gosto pelas viagens como utilidade de lazer (CARMONA, 2012, p. 39-40). Por isso, não se deve descartar o risco que após o processo de desenvolvimento de propostas por meio de preservação, musealização e de restauro desse Patrimônio Industrial, este seja apropriado como mercadoria, deixando-se de lado o comprometimento com a história, a memória e o desenvolvimento sustentável.

Nesse sentido, questiona-se se essas empresas estarão interessadas em dar esse adequado tratamento e valor ao seu passado por meio de seus bens culturais? A resposta recebida até então é que depende como tal proposta é apresentada em cada organização, situação que varia de acordo com a própria cultura empresarial. Iniciativa delicada, pois, além de morosa e tecnicamente muito especializada, têm o objetivo de reparar erros do passado e demonstrar para a sociedade que suas práticas refletem ações compatíveis com novos valores da atualidade. Tal prática mexe nas feridas de outrora, que, muitas vezes, são evitadas de serem lembradas e, na maior parte das instituições, prefere-se que se percam no esquecimento. Por outro lado, elas também têm potencial de reverberação em 2023, pois, no Brasil, o Decreto nº 11.245 de 21 de outubro de 2022, foi editado a fim de tratar “da organização do transporte ferroviário e do uso da infraestrutura ferroviária em território nacional, de forma a possibilitar novas oportunidades de investimentos” (BRASIL, 2022). Já em Portugal, desde 2021, sistematizou-se um Plano Nacional Ferroviário com a expectativa que possa entrar em vigor em 2023.

Por tudo isso, na verdade, notou-se, com a pesquisa, que esse processo deve ser pensado de acordo com uma proposta de iniciativa integrada que articule políticas de caráter ambiental, social, econômica e cultural em perspectiva internacional atlântica. Um desafio quando se trata do Patrimônio Cultural Industrial ou de bens culturais ligados às empresas transnacionais que têm como principal meta o sucesso econômico.

Mas nenhuma outra realidade é possível, por isso, deve-se prezar por uma conjunção harmoniosa entre preservação/musealização integrada do Patrimônio Cultural Industrial, sua divulgação e função social, e a contrapartida econômica de tal operação. Nesse sentido, a preservação e a restauração de suportes de memória em empresas ligadas ao Patrimônio Ferroviário Industrial, assim como o olhar crítico para o passado sob a perspectiva do esquecimento, podem auxiliar tais instituições a se reposicionar dentro de uma nova realidade e a retomar sua razão de ser na contemporaneidade, ou seja, concretizar e/ou promover a evolução da comunidade em que está inserida, não apenas sob o aspecto material, mas também moral, social e ético. A questão econômica será, nesse sentido, um destino automático de tal processo e não deve obscurecer o fato que o desenvolvimento sustentável tenha como principal objetivo deixar para a humanidade vindoura a herança recebida de nossos antepassados. Proposta que já foi demasiadamente criticada, pois, para alguns, o desenvolvimento atendia aos interesses do mercado, relegando à questão social o papel de coadjuvante de todo processo.

Assim, com a urgência dos novos tempos, as corporações empresariais, como aquelas ligadas ao transporte, têm que assumir a grande responsabilidade do momento, ou seja, o incentivo e o apoio de uma pauta de desenvolvimento sustentável que contribua com a preservação do planeta, o que faz com que o estudo crítico do Patrimônio Industrial Ferroviário e da cultura organizacional empresarial deixe de ser uma escolha e se torne uma necessidade.

Referências

ARMITAGE, D. Três conceitos de História Atlântica. *História Unisinos*. São Leopoldo-RS, v.18, n.2, p.206-217, mai/ago, 2014. Disponível em: <http://www.revistas.unisinos.br/index.php/historia/article/view/7035>. Acesso em: 30 nov. 2022.

BARTCUS, Aline Zandra Vieira. *Memória e patrimônio ferroviário: Estudo sobre o Museu da Companhia Paulista em Jundiaí/SP*. 2012. 148 f. Dissertação (Mestrado em História). – Faculdade de Ciências e Letras, Universidade Estadual Paulista, Assis, 2012.

BATALHA, Cláudio. “Limites da Liberdade: trabalhadores, relações de trabalho e cidadania durante a primeira República”. In: LIBBY, Douglas Cole & FURTADO, Júnia Ferreira. (orgs). *Trabalho livre, trabalho escravos: perspectivas de comparação*. Annablume. São Paulo, 2006.

BAUER, Leticia Brandt; BORGES, Viviane Trindade. O Patrimônio Cultural e a História Pública: observações sobre os embates contemporâneos. *Revista Nupem*. v. 11 n. 23, 2019. Disponível em: <https://periodicos.unespar.edu.br/index.php/nupem/article/view/5718>. Acesso em: 23 fev. 2023.

BERENSTEIN DE AZEVEDO, E. Patrimônio industrial no Brasil. *arq.urb*, [S. l.], n. 3, p. 11–22, 2010. Disponível em: <https://revistaarqurb.com.br/arqurb/article/view/114>. Acesso em: 14 jan. 2022.

BERGERON, Louis; DOREL-FERRÉ, Gracia. *Le patrimoine industriel. Un nouveau territoire*. 1 ed. Paris: Liris, 1996.

BRASIL. Decreto nº 11.245 de 21 de outubro de 2022. Regulamenta a Lei nº 14.273, de 23 de dezembro de 2021, no âmbito da administração pública federal, institui o Programa de Desenvolvimento Ferroviário, e altera o Decreto nº 8.428, de 2 de abril de 2015. *Diário Oficial [da República Federativa do Brasil]*, Brasília, 21 de outubro de 2022.

BRASIL. Decreto nº 10.161, de 9 de dezembro de 2019. Regulamenta a extinção de contratos de arrendamento de bens vinculados a contratos de parceria do setor ferroviário e a alienação ou a disposição dos bens móveis ferroviários inservíveis do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT, arrendados ou não, localizados na faixa de domínio de ferrovia objeto de contrato de parceria. *Diário Oficial [da República Federativa do Brasil]*, Brasília, 10 de dezembro de 2019.

BRASIL. 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. *Diário Oficial [da República Federativa do Brasil]*, Brasília, 21 de dezembro de 2010.

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 05 de junho de 2001, e dá outras providências. *Diário Oficial [da República Federativa do Brasil]*, Brasília, 31 de maio de 2007.

CARMONA, Daniela Alexandra Tavares. *Contributo Biobibliográfico para o estudo do Caminho-de-ferro em Portugal (1856 – 2006)*. Mestrado (Ciência Documentais), Universidade Lusófona de Humanidades e Tecnologias, Departamento de Ciências Documentais, Universidade Lusófona, Lisboa, 2012.

FEPASA – Ferrovias Paulistas SA. *120 anos de Ferrovia Paulista. 1872-1992*. São Paulo: Imprensa Oficial do Estado AS IMESP, 1992.

HAGATONG, Ana Teresa Martins. Patrimônio Industrial Ferroviário - Uma Arquitectura em risco. *Revista Arquitectura Lusíada*, Lisboa, Portugal, n. 5, p.101-115, jan-jun. 2014.

JESUS, Carlos Gustavo Nóbrega de., Museu da Cultura (PUC-SP): patrimônio cultural, história e memória, olhares distintos a partir da nova museologia. *Projeto História*, 61, p. 10-48, 2018.

JESUS, Carlos Gustavo Nóbrega de. A Universidade de Coimbra e as diversas apropriações da chancela internacional de Patrimônio da Humanidade atribuída pela UNESCO. *Locus: Revista de História*, [S. l.], v. 26, n. 2, p. 95–122, 2020. DOI: 10.34019/2594-8296.2020.v26.31069. Disponível em: <https://periodicos.ufjf.br/index.php/locus/article/view/31069>. Acesso em: 2 abr. 2023.

JESUS, Carlos Gustavo Nóbrega de. O nacionalismo antilusitano e o Centenário da Independência nas páginas da revista Gil Blas (1919-1922). *Revista Estudos Ibero-*

Americanos, 48(1), e41988. //doi.org/10.15448/1980-864X.2022.1.41988, 2022.
Disponível em:
<https://revistaseletronicas.pucrs.br/index.php/iberoamericana/article/view/41988/2772>
9. Acesso em: 20 maio 2023.

JEUDY, Henri-Pierre. *Memórias do social*. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 1990.

KUHL, B. *Patrimônio Industrial: algumas questões em aberto*. São Paulo: USJT, 2010.

LANNA, Ana Lúcia Duarte. Trabalhadores da ferrovia: A Companhia Paulista de Estradas de Ferro. São Paulo, 1870-1920. *Varia História*. mai/ago. v. 32, n. 59. Belo Horizonte, 2016. p. 505-545.

LAMOUNIER, Maria Lúcia. *Ferrovias e Mercado de Trabalho no Brasil do Século XIX*. Editora da Universidade de São Paulo, São Paulo, 2012.

LICO, Tamires Sacardo. *A Companhia Paulista de Estradas de Ferro: construção e trabalho: 1870 – 1872*. 2018. 116 f. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Estadual de Campinas, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Campinas, São Paulo.

MACEDO, Marta Sofia Simões Costa Marques. *Património Ferroviário do Douro Proposta de reactivação do troço abandonado entre Côa e Barca d'Alva*. 2019. 163 f. Dissertação (Mestrado em Arquitetura). Faculdade de Arquitetura. Universidade de Lisboa, Lisboa, Portugal.

MARTINS, João Paulo; et al. *O Caminho de Ferro Revisitado: O Caminho de Ferro em Portugal de 1856 a 1996*. Lisboa: Caminhos de Ferro Portugueses, 1996.

MATOS, Ana Cardoso de Matos; SAMPAIO, Maria da Luz. Património Industrial e Museologia em Portugal. *Museologia & Interdisciplinaridade*, Brasília, v.3, n. 5, p.95-112, maio/jun. 2014.

MENDES, José Amado. O património industrial na museologia contemporânea: o caso português. *Ubimuseum – Revista online do Museu de Lanifícios da Universidade da Beira Interior*, n.1, p. 89-104, 2012.

MONASTIRSKY, L. *Ferrovia: Patrimônio Cultural*. Florianópolis: UFSC, 2006.

MOUTINHO, M. (Coord.) Sobre o Conceito de Museologia Social. *Cadernos de Sociomuseologia*, v.1, n.1, p.11-16, 1993.

NASSAR, Paulo. História e cultura organizacional. *Revista Comunicação Empresarial*. São Paulo. Aberje. n.36, 2000, p.11-34.

MENEGUELLO, Cristina; OLIVEIRA, Eduardo Romero; OKSMAN, Silvio. *Patrimônio industrial na atualidade*. São Paulo: Cultura Acadêmica, 2021, p. 254 – (Série TICCIH-Brasil; Novas perspectivas; v. 4).

MORAES, Ewerton; OLIVEIRA, Eduardo Romero de. O Patrimônio Ferroviário nos tombamentos do Estado de São Paulo. *Revista Memória em Rede*, Pelotas, v.9, n.16, Jan./Jul.2017 – ISSN- 2177-4129. Disponível em:
periodicos.ufpel.edu.br/ojs2/index.php/Memoria dx.doi.org/10.15210/rmr.v8i14.7485.
Acesso em: mar. 2023.

NORA, Pierre. Entre Memória e História: a problemática dos lugares. *Projeto História*, n. 10, p. 7-28, 1993.

OLIVEIRA, Eduardo Romero de (org.). *Memória ferroviária e cultura do trabalho: balanços teóricos e metodologias de registro de bens ferroviários numa perspectiva multidisciplinar - II* / - São Paulo: Cultura Acadêmica, 2020.

OLIVEIRA, Eduardo Romero de. *Projeto de Pesquisa Memória Ferroviária (1869-1971)*. Projeto de pesquisa apresentado à Fapesp (2012-2014) para inventário do patrimônio ferroviário paulista. 2012. Disponível em: <http://memoriaferroviaria.assis.unesp.br:8080/handle/123456789/37>. Acesso em: 03 fev.2023

ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS. *Objetivos de Desenvolvimento Sustentável*, 2015. Disponível em: <https://brasil.un.org/>. Acesso em: 02 fev.2023.

PAES, Maria Tereza Duarte et MOURA, Rafael Henrique. Patrimônio ferroviário e refuncionalização dos bens culturais tombados da companhia paulista de estradas de ferro (CPEF), *Confins*, São Paulo, n. 54, mar. 2022. Disponível em: <https://journals.openedition.org/confins/45255>. Acesso em: 20 maio 2023.

PEIXOTO, Paulo. Centros históricos e sustentabilidade cultural das cidades. *Sociologia: Revista Da Faculdade De Letras Da Universidade Do Porto*. Porto, Portugal, v. 13, 2017. Disponível em: <https://ojs.letras.up.pt/index.php/Sociologia/article/view/2484>. Acesso em: 20 mai. 2023.

PRATS, L. Concepto y gestión del patrimonio local. *Cuadernos de Antropología Social*, Buenos Aires, n. 21, p. 17-35, 2005.

PORTUGAL. *Arquivo Histórico e Centro de Documentação da CP*. 2023a. Disponível em: <https://www.cp.pt/institucional/pt/cultura-ferroviaria/arquivo-cp>. Acesso em 02 fev.2023.

PORTUGAL. *Guia do Arquivo Histórico e Centro de Documentação da CP*. 2005b, p. 7. Disponível em: <<https://www.cp.pt/institucional/pt/cultura-ferroviaria/arquivo-cp>>. Acesso em: 02 fev.2023.

PORTUGAL. Decreto-Lei n.º 137-A, de 5 de Junho de 2009. Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações. Publicado no Diário da República n.º 112, Série I, de 12 de Junho de 2009c.

PROCHNOW, Lucas Neves. *O Iphan e o patrimônio ferroviário: a memória ferroviária como instrumento de preservação*. 2014. 177f. Dissertação (Mestrado) – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, Mestrado Profissional em Preservação do Patrimônio Cultural, Rio de Janeiro.

REIS, Francisco; GOMES, Rosa; GOMES, Gilberto; et al. *Os Caminhos de Ferro Portugueses 1856-2006*. Lisboa: CP-Comboios de Portugal e Público - Comunicação Social S. A, 2006.

ROBBINS, Stephen P. *Comportamento organizacional*. São Paulo: Pearson Prentice Hall, 2005.

- SUSTENTABILIDADE. *Rumo*. 2022. Disponível em: <https://rumolog.com/sustentabilidade/>. Acesso em: 02 fev.2023
- TRANSPORTES FERROVIÁRIOS. *Rumo* 2022. Disponível em: <https://rumolog.com/nossos-negocios/transporte-ferroviario/>. Acesso em: 02 fev.2023.
- SEGNINI, Liliana R. Petrilli. *Ferrovias e Ferroviários: Uma contribuição para a análise do poder disciplinar na empresa*. São Paulo, Cortez Editora, 1982.
- SERRÃO, Joel. *Temas Oitocentistas II- Para a história de Portugal no século passado: ensaios*. Lisboa: Portugália Editora, 1962.
- SEGNINI, Liliana R Petrili. *Ferrovias e ferroviários: uma contribuição para análise do poder disciplinar na empresa*. São Paulo: Autores Associados. Cortez, 1982.
- SILVA, Ronaldo André Rodrigues da. O patrimônio industrial brasileiro: reflexões à memória e história do século XX. In: MIGLIORINI, Jeanine Mafra (org.). *Sítios históricos e centros urbanos* [recurso eletrônico] Ponta Grossa (PR): Atena Editora, 2018, p.119-134.
- SOBRE O DECRETO Nº 10.161. *Rumo*. Página institucional. Disponível em: <https://rumolog.com/sustentabilidade/>. Acesso em: 02 fev.2023.
- STRÁNSKÝ, Zbyněk Z. *Introduction à l'étude de la muséologie. Destinée aux étudiants de l'École Internationale d'Été de Muséologie – ELEM*. Brno: Université Masaryk, 1995. 116p.
- THE INTERNATIONAL COMMITTEE FOR THE CONSERVATION OF INDUSTRIAL HERITAGE (TICCIH). *Carta de NizhnyTagil sobre o Patrimônio Industrial*. 2003. Disponível: www.patrimoniointustrial.org.br/modules.php?name=Content&pa=showpage&pid=8. Acesso em: 13 Maio. 2014
- THOMPSON, Edward. P. *A miséria da teoria ou um planetário de erros*. Rio de Janeiro: Zahar, 1981.
- THOMPSON, Edward. P. *A formação da classe operária inglesa*. Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1987.
- THOMPSON, Edward. P. A História vista de baixo. In: *As peculiaridades dos ingleses e outros artigos*. Editora Unicamp, Campinas, 2015,
- URRY, John. (2001). *O olhar do turista: Lazer e viagens nas sociedades contemporâneas* (3a ed.). São Paulo: Studio Nobel.
- UNIVERSIDADE ESTADUAL DE SANTA CRUZ-ILHÉUS. *Projeto Atlantes*. Ilhéus, Bahia, 2022.
- VARINE, H. O Ecomuseu. Ciências & Letras- *Revista da Faculdade Porto Alegrense de Educação*, Porto Alegre: Faculdade Porto Alegrense de Educação, Ciências e Letras, n. 27, p. 61-90, jan. / jun. 2000.