

## Os usos do termo memória ferroviária no Centro de Preservação da História Ferroviária do Rio Grande do Sul

### The uses of the term railway memory in the Center for Preservation of Railway History of Rio Grande do Sul

Cinara Isolde Koch Lewinski<sup>1</sup>

#### Resumo:

Este artigo utiliza como embasamento teórico a história cultural e tem o propósito de analisar os usos da expressão *memória* e *memória ferroviária* no Centro de Preservação da História Ferroviária do Rio Grande do Sul no período que compreende a década de oitenta. Com esse intuito, a metodologia aplicada buscou na pesquisa em fontes testemunhais e em fontes documentais – publicações e documentos administrativos – as explicações sobre esse assunto. Então, mediante o estudo pretende-se discutir sobre a representação vinculada ao discurso Preserve/fe utilizando os termos *memória* e *memória ferroviária* como uma maneira de legitimar as ações preservacionistas do governo federal.

**Palavras-chave:** Memória Ferroviária. Preserve/fe. Centro de Preservação.

#### Abstract:

This article uses as theoretical background the cultural history and its purpose is to analyze the uses of the expression memory and railway memory in the Center of Preservation of the Railway History of Rio Grande do Sul in the period that includes the eighties. With this in mind, the applied methodology sought the explanations on this subject in the research in witness sources and in documentary sources - publications and administrative documents. The purpose of this study is to discuss the representation linked to the Preserve/fe discourse using the terms memory and railway memory as a way of legitimizing the preservation actions of the federal government.

---

<sup>1</sup> Mestre em História pela UNISINOS, Coordenadora técnica e historiadora do Museu do Trem de São Leopoldo.

**Keywords:** Railway Memory. Preserve/fe. Preservation Centers.

## Introdução

Antes de mencionar sobre os usos das expressões pelo Preserve/fe, é necessário ter claro que a associação do termo *memória ferroviária* com a preservação do patrimônio ferroviário já era utilizada antes mesmo da criação dos centros de preservação pelo programa preservacionista. Conforme Matos (2015, p.67) “o estudo das citações da expressão ‘memória ferroviária’ indica que o termo foi introduzido na comunidade ferroviária pela ABPF (Associação Brasileira de Preservação Ferroviária), conectada diretamente com os haveres e sentidos imprimidos pelo grupo ao passado ferroviário”; em um momento-chave entre os anos de 1970-80, incitandou movimento em prol da cultura pela memória do trem que tornou-se fundamental para instalar posteriormente, ações de políticas públicas em torno do acervo ferroviário. De acordo com a mesma autora, o uso dessa denominação começou a ser identificado primeiramente na *Revista Ferrovia* e logo após, na *Revista Ferroviária*; mas, tanto uma como a outra empregaram a expressão de modo idêntico. Em algumas matérias dos periódicos mencionados, a expressão memória ferroviária foi utilizada como se estivesse armazenada no conjunto de peças, construções, estação, locomotivas a vapor, entre outros objetos que tenham sido salvaguardados pela ABPF.

É posta por vezes como um elemento representativo da nação e, em outras, aparece atrelada à identidade local, associada à determinada estrada de ferro. Um sentido comum é relacioná-la a locomotivas a vapor, referência percebida fortemente nas narrativas e práticas da ABPF – tornadas comuns em tempos recentes -, mas também nas ações da Rede. (MATOS, 2015, p.68).

Já, os agentes do Preserve/fe<sup>2</sup> empregaram a expressão memória ferroviária com o intuito de serem os ‘produtores autorizados’ de transmiti-la. Deste modo, preocupados em preservar os vestígios (arquivos, objetos, etc.) que têm por vocação

---

<sup>2</sup>Como Matos (2015), segue-se com a mesma estratégia, utilizando o termo Preserve/fe quando o programa for mencionado, pois foi criado em 1980 pelo Ministério dos Transportes, mas a partir de 1986, passou a ser denominado como Preserfe, atuando somente na preservação do patrimônio ferroviário, através da RFFSA.

'fixar' o passado nos centros de preservação, o termo foi divulgado em combinação com a preservação desses materiais históricos e vinculado às ações culturais e estratégias de difusão das tradições ferroviárias. Segundo Prochnow (2014, p.69), "[...]a união de dois termos, a memória, que se refere a qualquer coisa, individual ou socialmente construída; e a ferrovia, ou a história da ferrovia, e todos os elementos que a fizeram existir[...]", tornou-se um apelo afetivo muito forte para que fosse construído um diálogo entre os órgãos públicos e a sociedade. Sendo assim, a introdução do passado ferroviário tanto nas discussões das associações de preservação do patrimônio ferroviário como nos programas governamentais produziu a interpretação da *memória ferroviária* relacionada a recordações incorporadas pelo conjunto de bens materiais.

Tendo esclarecido brevemente sobre os precedentes usos da expressão mencionada, o artigo seguirá referenciando sobre a sua utilização pelos organismos públicos (Ministério dos Transportes e RFFSA – Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima) na construção da narrativa dos programas capitaneados por eles. Aqui cabe dizer que o termo *memória ferroviária* foi mencionado pelo Preserve/fe para legitimar a patrimonialização dos bens ferroviários que respondeu "[...] a uma demanda social em direção ao passado 'originada de um profundo mal-estar em relação ao presenteísmo quase orweliano de nossa sociedade'" (CANDAU, 2016, p.159). Com isso, buscou-se institucionalizar a memória ferroviária com ações políticas por meio de projetos como o Preserve/fe para responder as demandas da sociedade que lutavam pela preservação da história da estrada de ferro. Então, nos centros de preservação instituídos pelo programa governamental o passado foi formalizado através da normatização dos "[...] discursos enquadrados em uma pretensa positividade da história ferroviária, das sociabilidades ferroviárias, do passado ferroviário, entre outros". (PROCHNOW, 2014, p.16). Assim, o programa preservacionista empregou a expressão referenciada para alcançar suas aspirações, o que levou os receptores a acreditar que a narrativa construída era uma retórica compartilhada, pois foi capaz de suscitar memórias e manipular as mesmas.

Se o Estado moderno se preocupava com uma identidade nacional e com referenciais simbólicos comuns a todos, atualmente as identidades culturais que demandam por reconhecimento e participação na formação cultural do país trazem problemas no equacionamento desse reconhecimento e apoio estatal. Quer dizer, na área com a que estamos tratando, o patrimônio cultural, o Estado e seus técnicos ainda privilegiam aquilo ao qual sempre

estiveram acostumados devido à sua trajetória histórica, o patrimônio de —pedra e cal.(PROCHNOW, 2014, p.53).

Candau (2016) evidencia que nos lugares onde se constituem uma memória institucional restringe-se a possibilidade de interpretação do passado. Seguindo essa perspectiva, a institucionalização da memória não balizou somente a interpretação do passado da ferrovia, mas também limitou a possibilidade de ampliação do que é considerado referencial simbólico comum a todos. A trajetória do Estado com relação às políticas patrimoniais nos aponta que muitos de seus técnicos nas suas avaliações, conferiam significado há algumas estações e outros recintos ferroviários de acordo com o seu estilo arquitetônico e tecnologia empregados na construção para representar o patrimônio cultural da ferrovia. Por esse motivo, podemos observar o que era reconhecido como patrimônio cultural ainda estava vinculado a antigos valores que foram estabelecidos nas décadas anteriores e, portanto, o *modus operandi* do Estado e de seus técnicos ainda estava calcado nos preceitos do patrimônio de “pedra e cal” e também na preocupação com a imagem do Estado brasileiro. Como na época, o descontentamento e incertezas da sociedade com a situação pairavam no Brasil, a representação dos tempos áureos da ferrovia pelos centros de preservação atualizava a ideia de um Estado nacional de feitos grandiosos do passado, mitigando os problemas políticos e socioeconômicos do país.

*Enquanto isso, atuou-se uma política de esquecimento sobre a memória das comunidades (moradores e trabalhadores) das cidades por onde o trem passou e, deste modo, as lembranças locais que guardavam/ guardam o vínculo afetivo com a estrada de ferro está se perdendo, mesmo que o governo federal tenha depositado um esforço por meio do Preserve/fe transformando estações, armazéns e galpões em museus. Conforme Carvalho (2010), muitos desses projetos foram conduzidos com viés de espetacularização do patrimônio, sendo que na contemporaneidade se tornou algo recorrente. Então, a autora questiona a utilização do patrimônio de maneira superficial e prófuga e como foi abordada a história das cidades que receberam as ferrovias em seu território especialmente, àquelas que surgiram e se desenvolveram em torno dela.*

” [...]e-se dizer que entre essas populações habita-se ainda fortemente a memória lembrança, esta que se localiza no limbo entre a perda e a permanência, entre a passagem e a continuidade, entre a memória e a

história, pois, para elas, as “pedras” da cidade são ainda forte referência: “lugares de memória.” (CARVALHO,2010, p.98)“.

Sendo assim, o acervo ferroviário foi conservado pelos agentes do Preserve/fe para construir uma narrativa que além de rememorar o desenvolvimento das cidades e da evolução tecnológica, também serviu para saudar os atos perpetrados pelo Estado nacional como empreendedor da conquista do território e do desenvolvimento econômico. (PROCHNOW, 2014). Então, a difusão da memória ferroviária às gerações futuras pelos centros de preservação na década de oitenta demonstrou a presença de interesses definidos e peculiares dos indivíduos que estiveram no poder do nosso país, pois, “[...] a permanência desses objetos e emblemas do passado representa o esforço das sociedades históricas para imporem ao futuro as imagens de si próprias”. (CARVALHO,2010, p.101). Assim, partindo dessa perspectiva, o artigo seguirá por meio da análise da narrativa de algumas publicações do Preserve/fe para demonstrar como é possível perceber o caráter legitimador que o discurso do Preserve/fe buscava mediante a utilização da expressão *memória ferroviária* incorporada aos bens da estrada de ferro brasileira.

### **O uso das expressões *memória* e *memória ferroviária* pelo Preserve/fe nas publicações relacionadas ao Centro de Preservação da História Ferroviária do Rio Grande do Sul**

Agora, partir-se-á para a análise sobre o uso do termo *memória ferroviária* nas publicações do Preserve/fe, sobretudo o catálogo produzido especialmente para a inauguração do Centro de Preservação da História Ferroviária do Rio Grande do Sul, para refletir sobre as implicações que a expressão *memória ferroviária* produziu ao ser utilizada pelos agentes do Preserve/fe.

Como mencionou-se anteriormente, o uso do termo *memória ferroviária* pode ter várias conotações. Deste modo, tem-se diferentes usos dessa expressão no interior de diversos grupos, como a ABPF e o Preserve/fe, por exemplo, apesar de ambos, grupos preservacionistas e órgãos públicos, justificarem suas iniciativas com a ideia de que seus atos garantiriam a conservação da ferrovia para as gerações futuras. (MATOS, 2015). Como o estudo de caso é o Centro de Preservação da História Ferroviária do Rio Grande do Sul, apreender-se-á mais sobre os modos como o

programa preservacionista utilizava o termo nas publicações e nos documentos administrativos do Centro de Preservação da História Ferroviária do Rio Grande do Sul. Inicialmente, o Preserve não empregava a expressão, como pode-se averiguar no trecho da Portaria nº292, de 24 de abril de 1980, da Secretaria Geral que cria o Programa de Preservação do Patrimônio Histórico e menciona o principal objetivo do projeto que era “[...] conhecer o material histórico do Ministério dos Transportes, cuidar da sua preservação e restauração e reuni-lo em local apropriado, no sentido de documentar a evolução da tecnologia dos transportes do Brasil”. (BRASIL, 1982, p.11). Anos depois da inauguração do programa preservacionista, o Ministério dos Transportes, mediante a Portaria nº 126 de 01 de fevereiro de 1983, resolve:

Instituir o PRESERVE – Programa de Preservação do Patrimônio Histórico do Ministério dos Transportes, que tem como objetivo a preservação do acervo histórico da evolução tecnológica dos meios de transportes no Brasil, especialmente as atividades de localização e identificação de documentos e peças de valor histórico e artístico e as de promoção da recuperação e restauração de material e construções para a memória do Setor. (BRASIL, 1985b, p.60).

Ao comparar as duas portarias - nº 292 e nº 126 -, observa-se que o objetivo principal de localizar e preservar o acervo histórico da evolução tecnológica dos meios de transportes no Brasil permanece sendo o mesmo, mas ao ler a portaria criada em 1980 não constata-se o termo *memória ferroviária*. Conjectura-se que o fato do grupo de coordenação do programa estar constituindo-se e reconhecendo o material histórico no período que compreende entre 1980 e 1983, leva a acreditar que o uso da expressão na portaria decretada em 1983 tenha ocorrido devido às transformações que o projeto sofreu; ou seja, na medida em que a coordenadora do Preserve foi tomando conhecimento do acervo que havia sido guardado por alguns funcionários e nas superintendências regionais, tão logo compreendeu o forte apego que tinham com esse patrimônio. Essa afeição era percebida pela preocupação que os ferroviários tinham em manter a presença de seus acervos nas suas regionais para transmitir as recordações da ferrovia local para as gerações futuras. Diante dessa constatação, entende-se que a coordenação modificou o projeto por esse motivo, como percebe-se no trecho da entrevista de MEC:

Na realidade eu queria concentrar todo o acervo num único local ou cidade mais a reação dos superintendentes e funcionários foi negativa. Ninguém

quis abrir mão dos seus guardados. Resolvi então criar os centros de preservação de preferência em cada capital, dos estados que tivessem significativa história ferroviária(MEC) <sup>3</sup>.

Essas alterações são possíveis de serem vistas na portaria estabelecida em 1983. O formato do programa transformou-se, pois não se menciona mais a ideia de reunir o material histórico em um local apropriado, pois, conforme Buzelin (2010) a proposta inicial contemplava a formação de um Museu Nacional dos Transportes, cuja sede seria em Brasília, DF. Então, supõe-se que coordenação ao manter o acervo nas suas regionais acabou aceitando a importância das memórias em torno da ferrovia. Sendo assim, concluiu-se que o termo *memória* foi citado pela primeira vez na documentação oficial do Preserve em 1983 devido ao reconhecimento do valor histórico para as comunidades que resguardavam o acervo ferroviário. No entanto, no ofício fica evidente que o patrimônio ferroviário equivale à memória ferroviária; isto é: a memória ferroviária é o patrimônio ferroviário; o patrimônio ferroviário é a memória ferroviária. (PROCHNOW, 2014).

O termo mencionado também é encontrado em outros documentos do programa preservacionista, como no relatório de atividades do Preserve 1980-1984, nos catálogos<sup>4</sup> de inauguração do Centro de Preservação da História Ferroviária de Recife e do Centro de Preservação da História Ferroviária do Rio Grande do Sul. Nos relatórios de atividades, José Carlos Dias de Freitas<sup>5</sup> faz menção à preservação da memória dos transportes como um tributo a todos os ascendentes que salvaguardaram o patrimônio. (BRASIL, 1985b). No catálogo do Centro de Preservação da História Ferroviária de Recife, Gilberto Freyre apresenta a publicação congratulando o Ministério dos Transportes por prestigiar cada vez mais a preservação da memória dos transportes brasileiros. (BRASIL, 1982b). Já, no catálogo do Centro de Preservação da História Ferroviária do Rio Grande do Sul o termo *memória* foi utilizado com bastante frequência nos comentários de apresentação. Como no texto de Cloraldino Soares Severo<sup>6</sup> que emprega a expressão em diversas ocasiões:

---

<sup>3</sup> Trecho da entrevista de MEC, funcionária do Preserve/fe feita por e-mail no ano de 2017.

<sup>4</sup> Não foi possível ter acesso aos catálogos de outros centros de preservação.

<sup>5</sup> Secretário-Geral e Presidente da Comissão de Coordenação das Atividades do Preserve.

<sup>6</sup> Ministro dos Transportes no período que compreende a 11 de maio de 1982 até o dia 14 de março de 1985.

[...] vem cuidando o Ministério dos Transportes cuidando, também, da valorização do homem, através da preservação da memória de suas ações e realizações, ao longo dos tempos.

No Rio Grande do Sul, a preservação da memória dos nossos ascendentes nos possibilita identificar o extraordinário papel sócio-econômico da ferrovia [...].

[...] e o passado, perpetuado na memória dos feitos de nossos antepassados, resguardados e reunidos na velha estação, [...]. (BRASIL, 1985, p.07).

Como pode-se observar, o Ministro dos Transportes utiliza a expressão *memória* principalmente, com o sentido de relembrar os acontecimentos gloriosos do passado, o que remete às ideias de Candau (2016) sobre a memória longa<sup>7</sup>. De acordo com o autor, a memória longa apresenta as memórias fortes de uma coletividade que organiza uma representação de suas características, de sua história e de seu porvir referenciando os ‘velhos bons tempos’, de uma maneira nostálgica por meio de recordações de um passado idealizado. Sendo assim, esse esforço em perpetuar os fatos, os personagens ou os momentos cristalizados a partir das escolhas e hierarquizações dos acontecimentos que devem ser lembrados foi um “esboço racional, um plano de desenvolvimento para a narrativa de nosso passado”. (CANDAU, 2016, p.88).

**Figura 1 - O Catálogo do Centro de Preservação da História da Ferrovia no Rio Grande do Sul**



Fonte: Centro de Preservação da História da Ferrovia no Rio Grande do Sul (1985).

Portanto, foi utilizada a expressão *memória* na reconstrução do passado que valoriza os tempos mais antigos e apresentada tanto no catálogo do Centro de

<sup>7</sup> “A memória longa ignora a cronologia rigorosa da História e suas datas precisas que balizam o fluxo do tempo”. (CANDAU, 2016, p.87).

Preservação da História Ferroviária do Rio Grande do Sul como em outras publicações do Preserve/que já foram mencionadas. No entanto, o Preserve/fe articulou de várias maneiras o emprego da expressão *memória*. Além de representar a nostalgia dos ‘velhos bons tempos’ também aparece com frequência a vinculação do termo com o suporte de recordação do passado da estrada de ferro brasileira nas publicações do programa preservacionista: “[...] o Centro de Preservação da História da Ferrovia do Rio Grande do Sul, que em São Leopoldo e em sua Estação Ferroviária pioneira abrigará a memória deste meio de transporte em solo gaúcho.” (BRASIL, 1985, p.12).

Esse depoimento retirado do catálogo do Centro de Preservação da História Ferroviária do Rio Grande do Sul, escrito pelo engenheiro Antonio Carlos Carrion Vidal de Oliveira dá a impressão de desprover da memória o seu caráter dinâmico, pois ao analisar o trecho percebe-se que ele desenvolveu a tendência de reduzir a *memória* objetivamente a seus vetores e fica evidente a conotação de que “[...] as coleções arquivísticas são tomadas por ‘memória da indústria no país’ [...]”. (MENESES, 1992, p.19). Sendo assim, considera-se que a *memória* foi matizada pelo Superintendente Regional da RFFSA de forma conservadora, pois valeu-se da fetichização para transformar a memória em instrumento de legitimação potenciada pelo valor ‘cultural’ (MENESES, 1992), o que não difere das concepções de *memória* que eram habitualmente utilizadas pelo Estado e por seus técnicos no período que está sendo estudado, ou seja, na década de oitenta. Nesse sentido, considera-se a memória como uma construção social como uma intervenção de elaborações e reelaborações do passado no campo coletivo.

Como um constructo social, a memória também revela representações incluídas no âmbito afetivo. Com essa acepção, os objetos são vetores com atribuições de potencializar a rememoração e a celebração por meio da mobilização da área afetiva, pois tem a capacidade de fazer lembrar “[...] uma época, ou alguém, evocar o nome de uma pessoa pública, evocar valores e virtudes, comemorar acontecimentos, tornar presente um grupo ou instituição, imortalizar uma pessoa, venerar alguma coisa ou alguém”. (POSSAMAI, 2001, p.98). O trecho de apresentação de Maria Elisa Carrazzoni no catálogo do Centro de Preservação da História Ferroviária do Rio Grande do Sul aborda essa questão ao fazer referência à reconstrução da estação com um significado simbólico: “Decidimos pela reconstituição

desses elementos levando em conta o critério por nós chamado de ‘memória afetiva’.” (BRASIL, 1985, p.09).

Então, o Preserve/fe utilizou com bastante frequência os termos memória e memória ferroviária vinculando-os aos ‘velhos bons tempos’ e ao material histórico preservado por ela e, desse modo, também potencializou o desencadeamento da memória afetiva nas pessoas. Nesse sentido, Buzelin (2010) coloca em seu blog o sentimento de gratidão pelo programa preservacionista por ter contribuído para a preservação do patrimônio histórico e memorial ferroviário, pois segundo o autor, o projeto não se deteve somente às locomotivas e aos vagões, mas também ao fato de ter abordado vários temas ligados à ferrovia. (BUZELIN, 2010).

Portanto, fala-se de uma *memória ferroviária* que estava sendo apreendida e utilizada para agir na preservação do patrimônio ferroviário e pela qual os interesses em sua enunciação, publicados em catálogos e periódicos, serviram para legitimar a narrativa governamental “[...] que buscavam convencer a população de que as ferrovias eram passado e de que o moderno seriam as rodovias”. (PAULA, 2000 apud PROCHNOW, f.24). Nesse sentido, buscou-se construir um discurso a partir do programa preservacionista com o intuito de convencer a sociedade de que o desmantelamento da ferrovia e a posterior privatização dela seria a melhor decisão tomada pelo Estado Nacional, ou seja, procurou-se mitigar o caráter negativo de tal empreendimento. (PROCHNOW, 2014).

## No Centro de Preservação da História Ferroviária do Rio Grande do Sul foi utilizado o termo *memória* e *memória ferroviária*?

Figura 2 - Vista do prédio do Centro de Preservação da História Ferroviária do Rio Grande do Sul



Fotógrafa: Cinara I. K. Lewinski

Anteriormente, pode-se ver que os termos *memória ferroviária* e *memória* foram constantemente utilizados nas publicações do Preserve/fe. Agora, segue-se a ideia de Prochnow (2014) que em sua dissertação afirma que os termos mencionados não foram utilizados pelos centros de preservação criados entre 1981 e 1992 e, falar-se-á sobre os usos das expressões, porém analisando seus empregos na documentação administrativa do Centro de Preservação da História Ferroviária do Rio Grande do Sul.

Prochnow (2014) a partir da metodologia proposta por Koselleck para uma história dos conceitos buscou elementos significativos para abordar o conceito de *memória ferroviária* e atenta em seu trabalho “[...] para o fato de que os centros de preservação criados entre 1981 e 1992 não adotaram o termo *memória*, muito menos o de *memória ferroviária*”. (PROCHNOW, 2014, p.26). No entanto, aqui a sua afirmação é contestada e, por isso, adotou-se as ideias de Candau (2016) e Halbwachs (2006) sobre *memória*, contudo, considerou-se que foram utilizadas outras fontes documentais que certamente Prochnow (2014) não examinou. Ao contrário do que assegura, no Centro de Preservação da História Ferroviária do Rio Grande do Sul

na década de 1980, sob a direção da museóloga Clarissa Oliveira de Carvalho, utilizou-se o termo *memóriana* documentação administrativa da instituição. Ao averiguarmos as fontes, constatou-se que houve menção do termo *memória* com bastante frequência, porém não foi empregada a expressão *memória ferroviária* nos documentos administrativos do Centro de Preservação da História Ferroviária do Rio Grande do Sul pesquisados, como pode-se observar:

Logo, museu e bandeira são bens materiais relacionados com as tradições culturais de um povo. Sendo assim, devemos respeitá-los, pois a bandeira nacional é o nosso símbolo maior e o Museu do Trem é um bem que resguarda parte da nossa memória.

Preservar a memória do Ministério dos Transportes é conhecer e desenvolver tecnologia para o avanço do país. (RFFSA, 1987).

Visando o seu crescimento [Centro de Preservação da História Ferroviária do Rio Grande do Sul] e sua utilidade junto ao público que ora tem a oportunidade de contatar com a memória de um transporte que tem ultrapassado fronteiras, levando progresso e emoções, urge [...] (RFFSA, 1987b).

Nos trechos retirados de fontes documentais, pode-se perceber o uso do termo *memória* no Centro de Preservação da História Ferroviária do Rio Grande do Sul e, mediante sua análise, a partir das ideias de Halbwachs (2006), Catroga (2001) e Candau (2016), conseguiu-se refletir a respeito da importância das memórias reconstruídas e reconstituídas que buscavam novos consensos nacionais e sociais, o que fica evidente principalmente no primeiro fragmento que associa um símbolo nacional com a missão do museu. Halbwachs (2006) compreende que uma lembrança é reconhecida a partir da reconstrução do passado que se baseia em noções ou dados comuns que estão sendo transmitidos pela memória social. Por esse motivo, deve-se considerar que as lembranças evocadas na documentação são representações parciais dos eventos do passado da ferrovia gaúcha e não se tratam do real acontecido como aparentemente os trechos sugerem.

Além disso, o Centro de Preservação da História Ferroviária do Rio Grande do Sul coloca-se como o legítimo detentor da memória da estrada de ferro e dispõe-se a apresentá-la para o público conhecê-la. Sabe-se, contudo, que a memória institucionalizada pelos agentes do Preserve/fe no Rio Grande do Sul é socialmente construída, e “[...] é óbvio que toda documentação também o é”. (POLLAK, 1989, p. 207). Portanto, a memória da estrada de ferro foi sempre permeada por escolhas feitas pela instituição do que é digno de ser lembrado ou não e mesmo assim,

conseguiu certa adesão social, fato que foi fortemente influenciado pelo importante papel que estava exercendo na proteção do patrimônio ferroviário.

**Figura 3 - Locomotivas do Museu do Trem (Centro de Preservação da História Ferroviária do Rio Grande do Sul**



Fotógrafa: Cinara I. K. Lewinski

Portanto, o Preserve/fe conseguiu constituir o Centro de Preservação da História Ferroviária do Rio Grande do Sul na primeira estação ferroviária do Rio Grande do Sul enela organizou um acervo de relevância qualitativa e quantitativa da estrada de ferro gaúcha, sob o desígnio de que estava preservando a história e a memória da ferrovia. Sendo assim, o acervo formado na instituição foi concebido para guardar as recordações da estrada de ferro, sob o ponto de vista do governo federal. Fica a dúvida que Halbwachs (2006) aborda em seu livro Memória coletiva e que este artigo quer incitar: “Será que basta reconstruir (reconstituir) a noção histórica de um fato que certamente aconteceu, mas do qual não guardamos nenhuma impressão, para se constituir uma lembrança em todas as peças?” (HALBWACHS, 2006, p. 91).

### **Considerações Finais:**

Neste artigo foi analisado os usos da expressão memória ferroviária mediante o estudo da sua gênese e representação vinculada ao discurso do Preserve/fe, especialmente no Centro de Preservação da História Ferroviária do Rio Grande do

Sul. Através deste estudo buscou-se refletir sobre a construção de um passado ferroviário outorgado como legítimo e para que tal concessão ocorresse passou por mecanismos de institucionalização que formalizaram a troca entre as políticas de memória constituídas pelo governo federal e os grupos sociais que o reelaboraram para transmiti-lo às gerações futuras. Deste modo, perseguiu-se a trajetória do termo memória ferroviária para entender melhor o processo de enquadramento da memória.

Primeiramente, discutiu-se sobre a introdução do termo memória ferroviária na comunidade pela ABPF e depois a sua utilização pelo Preserve/fe, como uma maneira de legitimá-lo como detentor da verdadeira história e memória da estrada de ferro. Porém, tanto a introdução do passado ferroviário nas discussões das associações de preservação do patrimônio ferroviário, como nos programas governamentais produziu a interpretação da memória e memória ferroviária relacionada a recordações incorporadas pelo conjunto de bens materiais.

A memória ferroviária ficou materializada nos bens da estrada de ferro e por esse motivo a expressão memória foi citada pela primeira vez na documentação oficial do Preserve/fe em 1983, demonstrando o reconhecimento do valor histórico do acervo para as comunidades que o resguardavam. Entretanto, as representações em torno dos termos analisados foram construídos por diferentes agentes, com o intuito de disseminar a ideia de que o desenvolvimento dos meios de transporte terrestre no Brasil foi necessário para a sua modernização.

Portanto, percebe-se que tanto a memória ferroviária propagada pela ABPF como a do programa de preservação do governo federal perpetrou a ideia da implantação e expansão da ferrovia sob a égide da modernidade, reforçando uma visão histórica do progresso entendido como uma sucessão de inovações tecnológicas e que explicaria mais tarde, o desmonte e a privatização das estradas de ferro brasileiras. Então, o progresso foi apresentado quase como um processo sem sujeitos e ao tratar o social e suas mudanças e, neste sentido produziu uma memória que reforça a operação política que apontou como a única possibilidade histórica para a ferrovia: o desmonte e a privatização.

Mesmo que o transporte ferroviário não tenha tido no Brasil o desenvolvimento esperado, os sonhos e os interesses foram eternizados em forma de memória dos ferroviários e entusiastas da estrada de ferro por meio de sua materialização em documentos, periódicos e catálogos, etc. Sendo assim, as memórias e a história da

ferrovia constituídas pela ABPF e o Preserve/fe ainda permanecem e podem ser reativadas. Assim, pode-se evidenciar a luta das forças sociais pelo poder e pela disputa da legitimação para tornarem-se os verdadeiros detentores da memória ferroviária.

No Centro de Preservação da História Ferroviária do Rio Grande do Sul, no período que compreende a década de oitenta, os agentes do Preserve/fe preocupados em salvaguardar os vestígios (arquivos, objetos, etc.) que tenham por vocação fixar o passado, divulgaram o termo memória ferroviária em combinação com a preservação dos objetos referentes à ferrovia e as estratégias de difusão da história ferroviária. Deste modo, o programa preservacionista estabeleceu uma memória enquadrada que buscou tornar a memória ferroviária como uma experiência comum a todos e restringiu a possibilidade de surgirem várias interpretações do passado da estrada de ferro. Assim, o programa preservacionista construiu uma narrativa que além de rememorar o desenvolvimento das cidades e da evolução tecnológica, também serviu para saudar os atos perpetrados pelo Estado Nacional.

Além disso, o processo histórico linear instituído pelo Preserve/fe negou as experiências vividas pelas comunidades onde o trem passou e essa adaptação, através da memória enquadrada, limitou a preservação dos bens imóveis da ferrovia desarticulados dos significados históricos que a estrada de ferro oficializou por meio de registros documentais e bibliográficos., uma vez que a memória ferroviária é baseada de acordo com os interesses do governo federal, ou seja, a serviço da gestão e uso sobre um bem sucateado e privatizado.

Desta maneira, o Preserve/fe com “dever de memória” geriu a memória ferroviária que incidia em induzir a existência de lembranças comuns a partir da constituição de vários centros de preservação em vários estados do Brasil. Assim, a questão do patrimônio ferroviário foi institucionalizada e o passado da estrada de ferro tornou-se um instrumento e um objeto de poder conduzido pelo governo federal. Então, atentos aos usos diferentes que se fez das múltiplas memórias organizadas pelo Preserve/fe no Centro de Preservação da História Ferroviária do Rio Grande do Sul refletiu-se sobre seleção das lembranças dignas de serem perpetuadas.

E finalmente, a partir da análise da experiência do Preserve/fe no Centro de Preservação da História Ferroviária do Rio Grande do Sul debateu-se a questão do patrimônio ferroviário que não repousa somente na esfera institucional e, por isso,

faz-se necessário a inclusão da sociedade para que conjuntamente com as instituições de preservação repensem a sua função social e consolidem novos instrumentos de preservação do patrimônio e da memória, fortalecendo a identidade da sociedade com os bens culturais, reforçando valores que validem sua preservação. Portanto, a formação de museus, bibliotecas, arquivos e outras organizações culturais que salvaguardam as coleções e os acervos da ferrovia devem ser repensadas com relação as suas atribuições e para quem estão sendo geridas.

### **Referências:**

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

BRASIL. Ministério dos Transportes. **Museu do Trem** (Recife-1982).[S.l.]: Gráfica Riex, 1982.

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

BRASIL. Ministério dos Transportes/Rede Ferroviária Federal S.A. MT Preserve. **Comissão de Coordenação das Atividades**. Relatório de Atividades 1980-1984. Brasília: PRESERVE, CCP, 1985.

CANDAU, Joël. **Memórias e amnésias coletivas**. Antropologia da memória. Lisboa: Instituto Piaget, 2013.

CANDAU, Joel. **Memória e identidade**. São Paulo: Contexto, 2016.

CARMO, Mônica Elisque do. **Trilhos e Memória: Preservação do Patrimônio Ferroviário em Minas Gerais**. 2014. Dissertação (Mestrado em Ambiente Construído e Patrimônio Sustentável) - Escola de Arquitetura da Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2014.

CATÁLOGO do Centro de Preservação da História da Ferrovia do Rio Grande do Sul. In: GOOGLE IMAGENS. Mountain View: Google, 2017. Disponível em: <<http://vfco.brazilia.jor.br/livros/img/preserveRS.jpg>>. Acesso em: 17 jul. 2017.

CATROGA, Fernando. **Memória e história**. In: PESAVENTO, Sandra Jatahy (Org.). Fronteiras do milênio. Porto Alegre: Ed. Universidade/UFRCS, 2001.

HALBWACHS, Maurice. **A memória coletiva**. São Paulo: Centauro, 2006.

LIMA, Pablo Luiz de Oliveira. **A máquina, tração do progresso memórias da ferrovia no oeste de minas: entre o sertão e a civilização 1880 - 1930.** 2003. Dissertação (Mestrado em História) - Programa de Pós-Graduação em História da Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal de Minas Gerais, Minas Gerais, 2003.

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.

MENESES, Ulpiano T. Bezerra. A História, cativa da memória? Para um mapeamento da memória no campo das Ciências Sociais. In: **Revista Instituto de Estudos Brasileiros**, SP, nº 34, 9-24, 1992.

POLLAK, Michael. Memória, esquecimento, silêncio. In: **Estudos Históricos**, Rio de Janeiro, v. 2, n. 3, p. 3-15, 1989.

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

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). **Relatório do CPHFRGS -1987.** [Documento administrativo]. São Leopoldo, [1987].

REDE FERROVIÁRIA FEDERAL (RFFSA) (Brasil). **Documento sobre a exposição temporária extramuros Preservando nossa memória.** [Documento administrativo]. São Leopoldo, [1987b].