



PATRIMÔNIO CULTURAL FERROVIÁRIO: REFUNCIONALIZAÇÃO E MUSEUS

Rafael Henrique de Moura¹

Palavras-Chave: Patrimônio Cultural, Patrimônio Ferroviário, Refuncionalização, Estações ferroviárias, Museus.

INTRODUÇÃO – PATRIMÔNIO CULTURAL E PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO

Este trabalho analisa as estações ferroviárias da Companhia Paulista (CPEF) atentando para a refuncionalização² destes bens culturais com seus usos destinados aos museus. Os procedimentos metodológicos para este trabalho são a análise dos processos de tombamento em nível estadual e os trabalhos de campo com visitas às estações ferroviárias que compõe o patrimônio cultural paulista.

O campo do conhecimento referente ao patrimônio cultural pode ser observado por muitas ciências e saberes possibilitando a compreensão do processo de produção sócio espacial tendo em vista a materialidade das paisagens patrimoniais construídas em diferentes tempos somadas a um conjunto de valores sociais atribuídos a estes bens culturais. De acordo com Choay (2000) no último século o patrimônio cultural amplia-se em diversas tipologias, sendo, por exemplo: o patrimônio natural, o patrimônio arqueológico, o patrimônio industrial, o patrimônio imaterial e o patrimônio ferroviário.

¹ Professor de Geografia pelo Instituto Federal de Santa Catarina (IFSC). Mestre em Geografia pela Universidade Estadual de Campinas (Unicamp). Membro do Grupo de Pesquisa CNPq Geografia, Turismo e Patrimônio Cultural – Geopatri. E-mail: rafaelgeomga@gmail.com

² Refuncionalizar é [...] alterar a função (EVASO, 1999, p. 35).

O patrimônio cultural envolve uma dimensão normativa que é responsável pela seleção de quais bens materiais devem ou não ser preservados. Portanto, trata-se de uma escolha política, na qual estão presentes os conflitos de classes já que as decisões podem levar à valorização de alguns monumentos e grupos, assim como silenciar e ocultar outros, os quais podem estar associados às práticas da cultura popular e aos locais onde ocorrem. Para o contexto histórico do patrimônio cultural no Brasil, Scifoni (2015, p. 137) afirma que:

A natureza desigual do patrimônio no Brasil tem origem na eleição do que deve ou não ser elevado à condição de herança coletiva, processo que prioriza valores formais, estéticos, estilísticos e arquitetônicos. Como resultado disso, o conjunto patrimonial espelha, sobretudo, a presença das elites econômica, política e religiosa, deixando à parte determinados sujeitos sociais, como é o caso dos trabalhadores urbanos e rurais, índios e negros, operários e camponeses.

Este debate pode ser tensionado pelo questionamento sobre quais bens patrimoniais são tombados e quais os sujeitos representados pelo conjunto de bens culturais. Neste âmbito, destaca-se que o processo de patrimonialização é altamente seletivo (LUCHIARI, 2005, p. 97) evidenciando os “espaços em disputa” que resultam em grande competitividade impulsionada pelas atividades econômicas destinadas a consumir as paisagens do patrimônio. Os usos do patrimônio devem ser observados como espaço de disputa econômica, política e simbólica, e compreendidos sob a ação de três tipos de agentes: o setor privado, o Estado e os movimentos sociais (CANCLINI, 1994).

Os bens culturais ligados à ferrovia e compreendidos como patrimônio ferroviário podem ser: os bens imóveis (estações de passageiros, edifícios ligados à infraestrutura da ferrovia, pontes e viadutos); os bens móveis (vagões, locomotivas e equipamentos em geral); e os bens intangíveis (o saber fazer dos trabalhadores ferroviários, a memória da população que viveu durante o auge das estradas de ferro, costumes e tradições causadas pela vivência na ferrovia) (CASTRO; MONASTIRSKY, 2013, p. 05).

As estações ferroviárias são as formas materializadas que representam o processo de produção sócio-espacial e além de modal de transporte caracterizam a paisagem em sua materialidade, símbolos e significações, compondo os mais expressivos edifícios em muitas cidades.

Desse modo, a monumentalidade da arquitetura das estações ferroviárias reitera que este patrimônio deixa lembranças e memórias nos locais onde estão construídas, uma vez que




se exibiam, e ainda se exibem como grandes edifícios públicos (KÜHL, 1998). “Tanto nas grandes como nas pequenas cidades as estações se destacaram entre os mais importantes e significativos edifícios públicos” (KÜHL, 1998, p. 66).

Após breves considerações sobre o patrimônio ferroviário e seus principais exemplares, as estações ferroviárias, é necessário apresentar os usos contemporâneos dos museus.

ESTAÇÕES FERROVIÁRIAS DA COMPANHIA PAULISTA: REFUNCIONALIZAÇÃO E MUSEUS

As estações ferroviárias da Companhia Paulista (CPEF) têm em seus usos contemporâneos à refuncionalização do patrimônio cultural, com os museus municipais e ferroviário(Quadro01).

Quadro 01: Cidades com Estações da CPEF refuncionalizadas como Museus

Cidades com Estações da CPEF refuncionalizadas como Museus	Tipo de Museu	Ano Tombamento
Araraquara 	Museu Ferroviário	Não tombado
Valinhos 	Museu Municipal	2010
Santa Rita do Passa Quatro 	Museu Municipal	1974

Fonte: Elaboração e fotografias do autor (2019). AUTOR: MOURA, Rafael Henrique de (2019) Processo CONDEPHAAT 00467/74. Processo CONDEPHAAT 61057/10.

Da estrada de ferro da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, as estações ferroviárias tombadas como patrimônio cultural e que apresentam a refuncionalização como museus municipais são as estações de Santa Rita do Passa Quatro e de Valinhos, no interior paulista. Araraquara é uma importante estação ferroviária da CPEF, entretanto esta estação

não é um bem tombado, seu principal uso é com um importante museu ferroviário em funcionamento desde a década de 1990.

Não cabe aqui discutir o longo histórico dos museus e suas finalidades, ainda assim pontua-se que:

Os museus, ao longo dos anos, passaram por modificações e foram ficando cada vez mais próximos de seu público. Se antes o termo “museu” remetia a “coisas velhas”, hoje se está cada vez mais longe dessa ideia. Tem-se admitido nos museus atuais aparatos cada vez mais tecnológicos, com os quais os visitantes interagem diretamente. (CARVALHO e PACCA, 2015, p. 178).

Diante de tal perspectiva, “o que se quer é que o visitante antes de entrar no museu seja diferente do visitante que sai do museu” (WAGENSBERG, 2006, p. 29 apud CARVALHO e PACCA, 2015, p. 178). Desse modo, os usos das estações ferroviárias possibilitam o diálogo entre patrimônio cultural entre passado e presente, os museus instalados em estações ferroviárias facilitam para a compreensão do contexto histórico em diversas localidades sendo, portanto, espaços de difusão do patrimônio cultural ferroviário e de difusão da educação não formal e educação patrimonial.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

As estações ferroviárias figuram entre os bens culturais ferroviários com maior expressão a nível estadual e nacional. Em meio a muitos edifícios que não são tombados e selecionados para sua preservação, este trabalho selecionou a estação de Araraquara que possui importante museu ferroviário. São múltiplos os usos contemporâneos do patrimônio cultural em sua tipologia de patrimônio cultural ferroviário.

Com relação à refuncionalização de estações ferroviárias como museus a nível estadual, tais iniciativas ocorrem desde a década de 1970 com estações ferroviárias tombadas, com usos destinados para os museus, como é o caso da Estação de Santa Rita do Passa Quatro (museu Zequinha de Abreu em 1974) indicado no processo de tombamento deste bem cultural (Processo CONDEPHAAT n ° 00467, 1974). Nos museus municipais, como é o caso da Estação de Valinhos, a história local é contada para que estes conhecimentos sejam repassados para as futuras gerações.

Em síntese, a refuncionalização das estações ferroviárias pode ser um caminho para usos sociais e democráticos com os museus constituindo importante elo entre a memória ferroviária e a educação patrimonial.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BERDOULAY, Vincent; PAES, Maria Tereza Duarte. Imagem e Patrimonialização em Planejamento Urbano: Salvador (Bahia) e Bordeaux em perspectiva. **Cidades** – Revista Científica, Vol. 5, Número 7, 2008.

CANCLINI, Nestor García. O patrimônio cultural e a construção imaginária do nacional. Tradução de Mauricio Santana Dias. **Revista do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional**, n. 23, Rio de Janeiro, 1994.

CARVALHO, Tassiana Fernanda Genzini de. PACCA, Jesuína Lopes de Almeida. A aprendizagem num museu de ciência e o papel do monitor. **Revista Investigações em Ensino de Ciências** – Volume 20(1), pp. 167-180, Porto Alegre, 2015.

CASTRO, William Ricardo de; MONASTIRSKY, Leonel Brizzola. O patrimônio cultural ferroviário no espaço urbano: reflexões sobre a preservação e os usos. In: EGAL - ENCONTRO DE GEOGRAFOS DA AMERICA LATINA, 14, 2012, Lima. **Observatório Geográfico da América Latina**. 2013.p.1-18. Disponível em:<http://observatoriogeograficoamericalatina.org.mx/egal14/Geografiasocioeconomica/Geografiacultural/08.pdf>>. Acesso em: 05 set. 2019.

CHOAY, Françoise. **A alegoria do patrimônio**. São Paulo: Unesp, 2000.

EVASO, Alexander Sergio. A refuncionalização do espaço. **Revista Experimental**. nº5, p. 33-54, Publicação do Programa de Pós Graduação em Geografia, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1999.

KÜHL, Beatriz Mugayar. **Arquitetura de ferro e Arquitetura Ferroviária em São Paulo**: reflexões sobre a sua preservação. São Paulo: Ateliê Editorial/Fapesp/ Secretaria de Cultura, 1998.

LUCHIARI, Maria Tereza Duarte Paes. A Reinvenção do Patrimônio Arquitetônico no Consumo das Cidades. **GEOUSP** - Espaço e Tempo, São Paulo, Nº 17, pp. 95 - 105, 2005.

SÃO PAULO (Estado). Secretaria de Estado da Cultura. Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico. **Processo CONDEPHAAT 00467/74**. Estação Ferroviária de Santa Rita do Passa Quatro. São Paulo: CONDEPHAAT, 1974.

SÃO PAULO (Estado). Secretaria de Estado da Cultura. Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico. **Processo CONDEPHAAT 61057/10** Estação Ferroviária de Valinhos. São Paulo: CONDEPHAAT, 2010.

SCIFONI, Simone. Cultura e problemática urbana. In: **Crise Urbana**. Org: CARLOS, Ana Fani Alessandri, São Paulo, Editora Contexto, p. 129 – 142, 2015.