

Museu da Companhia Paulista: patrimonialização de coleção documental e bibliográfica¹

Andreza Vellasco Gomes¹

¹Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho, Assis, SP, Brasil;
andreza.vellasco@unesp.br ; <https://orcid.org/0000-0001-5627-6151>

Eduardo Romero de Oliveira¹

¹Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho, Assis, SP, Brasil;
eduardo.romero@unesp.br ; <https://orcid.org/0000-0002-1287-4798>

Resumo: Este artigo tem como propósito descrever o processo de do acervo documental e bibliográfico do Museu da Companhia Paulista, que apresenta uma ampla variedade de materiais. A pesquisa que fundamenta este estudo é de natureza exploratória e descritiva, com abordagem quantitativa e qualitativa, além do uso das metodologias da história oral. Por meio desta análise, torna-se possível observar as relações estabelecidas entre a criação do acervo e as instituições responsáveis por sua origem, permitindo reflexões acerca da gestão do patrimônio durante o processo de desestatização. O objetivo principal deste estudo é compreender as políticas públicas envolvidas na formação do acervo.

Palavras-chave: patrimônio cultural; patrimônio industrial; patrimônio documental; acervos; museus ferroviários

1 Introdução

O debate sobre a preservação do patrimônio cultural está em constante evolução, apesar da criação de leis nas últimas décadas, ainda há desafios na proteção do patrimônio ferroviário devido à falta de legislação clara (vide Rodrigues, 2001; Choay, 2006). Apesar do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN) ser responsável pela gestão dos bens históricos da Rede Ferroviária Federal (RFFSA) (Brasil, 2007), as políticas públicas para o patrimônio documental foram marginalizadas no século XIX e XX, mas expandiram-se a partir da década de 1980 (Camargo, 1999) . Hoje, existem políticas para arquivos públicos, incluindo os da RFFSA, mas a preservação é essencial. Recentemente, houve um aumento no interesse pela memória ferroviária, mas há uma escassez de estudos sobre acervos privados e fundos industriais, museus

ferroviários têm sido estudados, mas não o acervo documental, tornando esta pesquisa inédita nesse aspecto (Gomes, 2021).

O objetivo deste artigo é apresentar uma descrição detalhada da formação do acervo documental do Museu da Companhia Paulista e seu processo de institucionalização/patrimonialização. Trata-se de um acervo bibliográfico e documental de grande diversidade, relacionado às empresas ferroviárias, e composto por plantas, desenhos técnicos, mapas, atas, circulares, livros, relatórios e diversos documentos administrativos e periódicos. O acervo da Biblioteca Ferroviária do Museu da Companhia Paulista de Jundiaí foi originalmente pertencente à Ferrovia Paulista S.A. (FEPASA) e estava localizado na biblioteca desta empresa em São Paulo. É importante ressaltar que, durante o processo de privatização ocorrido na década de 1990, as atividades da empresa naquele endereço foram encerradas e todo o acervo foi transferido para Jundiaí, onde já se encontrava o museu ferroviário.

O Museu Ferroviário "Irineu Evangelista de Sousa" (Barão de Mauá) foi criado em 1979 em Jundiaí, com o objetivo de preservar o patrimônio industrial ferroviário. Em 1995, passou por uma reformulação, tornando-se o Museu da Companhia Paulista (MCP). Sua Biblioteca, fundada em 1998 por funcionários da FEPASA, incorporou o acervo bibliográfico e documental da antiga RFFSA. Em 1999, a administração do museu foi transferida para a Companhia Paulista de Administração de Ativos (CPA), e em 2001, a Prefeitura de Jundiaí assumiu sua gestão (Oliveira, 2010a).

Conforme Gonçalves (1998), analisar espécie, tipo, forma e conteúdo é crucial para identificar e caracterizar registros arquivísticos. Esses aspectos elucidam o contexto de produção, facilitando a classificação. A história dos documentos, incluindo origem, empresa, organização e outros fatores, também é relevante para entender seu contexto.

Na pesquisa histórica do Museu da Companhia Paulista, identificou-se a divisão do acervo: documentos de arquivo foram para o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), materiais iconográficos para o Arquivo do Estado, e documentos bibliográficos permaneceram na Biblioteca do Museu. O estudo preenche lacunas na organização de acervos em museus ferroviários,

contribuindo para a conservação do patrimônio documental no Brasil. Utiliza abordagens quantitativas, qualitativas, exploratórias e descritivas.

O artigo em questão destaca a relevância das políticas de preservação documental na ciência da informação, ressaltando que a dimensão política dessas diretrizes é uma contribuição significativa para os estudos. Apesar de não se aprofundar na parte técnica específica da arquivística, o texto evidencia que os processos de preservação vão além dos elementos técnicos, abrangendo uma gama mais ampla de considerações e práticas.

2 Metodologia

Dados foram coletados por meio de visitas técnicas e registros documentais. Utilizaram-se instrumentos apropriados e o software Zotero para organizar informações em planilhas, com palavras-chave para facilitar a busca. Os documentos foram registrados na Biblioteca Memória Ferroviária (BMF), permitindo a reconstrução virtual dos catálogos das bibliotecas originais. Essa abordagem recuperou a história do acervo e melhorou sua organização, ampliando o entendimento do patrimônio documental do Museu da Companhia Paulista.²

Para entender o contexto histórico da formação do conjunto bibliográfico, foram realizadas entrevistas com pessoas que trabalharam com o acervo na época. Essas entrevistas seguiram um roteiro pré-estabelecido, baseado em métodos da história oral, incluindo a coleta de dados para o roteiro, o contato com os entrevistados, a gravação, transcrição e análise das entrevistas (Alberti, 2005).

Portanto, uma parte significativa da pesquisa se baseia na história oral, onde a memória desempenha um papel fundamental na investigação. A história oral e a memória estão diretamente relacionadas às entrevistas e buscam esclarecer conflitos de interesse entre as organizações envolvidas nos processos em questão. Isso envolve duas abordagens: uma subjetiva, com base nas lembranças e reflexões dos entrevistados; e outra objetiva, relacionada a objetos, estruturas, documentos e leis envolvidos.

Entrevistar gestores municipais e estaduais é fundamental para entender

a política cultural do país. No entanto, é importante considerar que, devido ao seu envolvimento na administração pública, suas opiniões podem ser influenciadas por perspectivas específicas relacionadas às suas funções e responsabilidades. Foram necessárias várias tentativas de contato para explicar detalhadamente a intenção do projeto.

Para compreender a extinção da RFFSA, é fundamental considerar o contexto político-econômico dos anos 1990 no Brasil, caracterizado por políticas neoliberais. O Programa Nacional de Desestatização (PND), reeditado em 1990 durante a presidência de Fernando Collor de Mello, promoveu a inclusão da RFFSA, iniciando assim o processo de sua extinção em 1992. A RFFSA possuía 21.993 km de ferrovias, atendendo 18 estados e com um patrimônio avaliado em 14 bilhões de dólares. O processo de desestatização seguiu diretrizes do Conselho Nacional de Desestatização (CND), incluindo a divisão da parte de transporte de carga, a transferência dos ativos operacionais via arrendamento com opção de compra, e a criação de um órgão regulador e julgador com poder para controlar abusos de poder econômico e resolver conflitos (Paradela, 1998).

Analisamos os processos de tombamento do Complexo FEPASA pelo IPHAN e CONDEPHAAT para investigar se a composição da coleção reflete políticas de preservação. Esta análise se relaciona com a história da instituição, políticas de preservação e difusão do Museu. O artigo investiga a formação do acervo documental anterior à criação do Museu, suas condições de criação, influência da legislação na sua formação e detalhes de gestão. O objetivo é preencher lacunas na organização de acervos em museus ferroviários e promover o debate sobre a conservação do patrimônio documental no Brasil.

3 Detalhamento livro a livro

É relevante destacar, no que se refere à análise pormenorizada do acervo livro a livro, a necessidade de discriminar a proporção de documentos de arquivo em relação aos bibliográficos. De acordo com os resultados obtidos, 95% do material consultado era composto por documentos de arquivo, enquanto apenas

5% eram bibliográficos (vide Gráfico A), evidenciando a predominância desses itens no acervo. Durante a pesquisa, foram identificados consistentemente documentos como atas, periódicos, relatórios, legislação, boletins, fichas catalográficas, registros de acervos e mapas, entre outros.

Figura 1 – Gráfico A



Fonte: Dados de pesquisa e RFFSA (2007).

Os documentos arquivísticos são assim denominados quando formam conjuntos que refletem os conteúdos decorrentes do funcionamento de uma entidade em suas funções. Esse conceito implica que o documento seja acumulado em uma lógica que reflita o contexto de sua própria produção, revelando os objetivos da entidade. A identificação de procedência é orgânica, pois os documentos mantêm relações entre si de acordo com as atribuições, competências, funções e atividades da entidade. A preservação do contexto de produção e a lógica de acumulação desses documentos oferecem aos historiadores maior clareza e sentido para a análise e crítica histórica (Goulart, 2005).

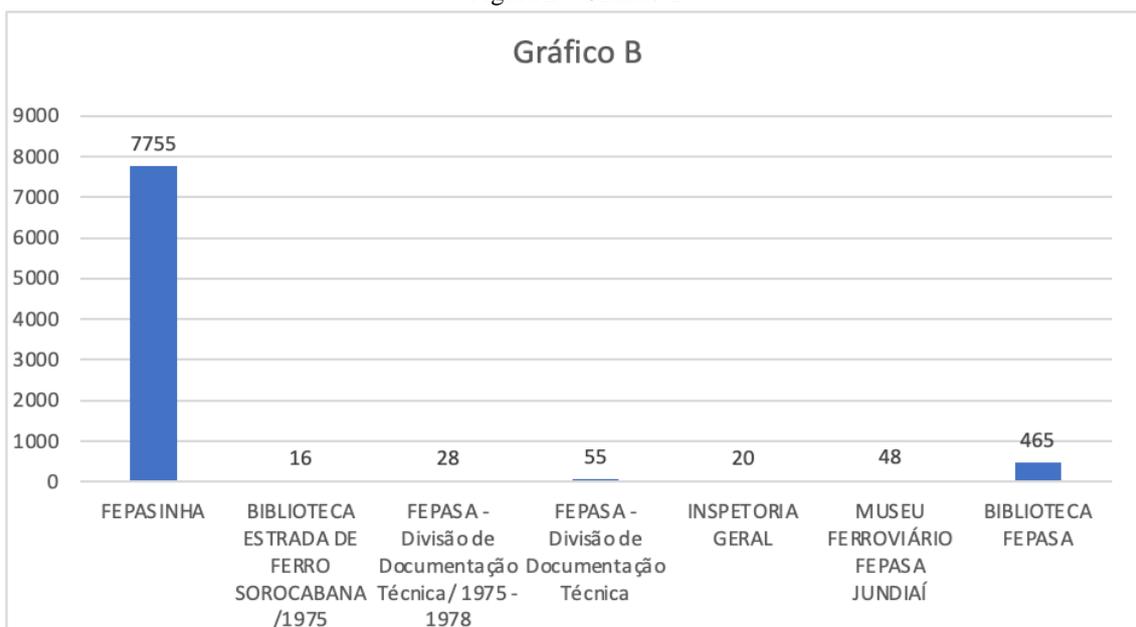
É interessante notar que, embora os documentos de arquivo constituam 95% do total (totalizando 10.027 documentos registrados nesta pesquisa), foi identificado que 481 desses documentos tiveram origem em bibliotecas (Biblioteca Fepasa e Biblioteca Estrada de Ferro Sorocabana), enquanto 2.271 documentos estavam reunidos na Biblioteca do Museu da Companhia Paulista (BMCP) em 2018. Assim, 2.752 itens identificados (o que equivale a 18% do

total) foram acondicionados adequadamente para livros, embora esses representem apenas 5% do total de documentos identificados.

No entanto, é importante ressaltar que os documentos arquivísticos que estavam reunidos em arquivos ou centros de documentação, como a Fepasinha, a Divisão de Documentação Técnica da FEPASA e a Inspeção Geral, não necessariamente apresentavam um acondicionamento adequado para sua preservação.

De acordo com Leticia Schoenmaker, responsável pela biblioteca em 2018, a Biblioteca FEPASA recebeu parcialmente o acervo de bibliotecas que foram incorporadas pela empresa, como a Estrada de Ferro Araraquara, Companhia Mogiana, Companhia Paulista, Estrada de Ferro Sorocabana e uma parte do fundo da RFFSA. Assim, a maior parte do acervo da BMCP é formada por transferências de outras bibliotecas e algumas doações individuais (vide Figura 1). Leticia também observou que tanto a Sorocabana quanto a FEPASA possuíam bibliotecas para funcionários, resultando na identificação de outros tipos de publicações além de documentos, como romances, quadrinhos e livros de história, que estão relacionados ao campo da biblioteconomia (Schoenmaker, 2018).

Figura 2 - Gráfico B



Fonte: Dados de pesquisa e RFFSA (2007)

No gráfico B, é possível notar que a maior parte dos documentos identificados teve origem na Fepasinha, que é um arquivo histórico da FEPASA, localizado em Campinas/SP. Como mencionado anteriormente, o levantamento desse acervo foi feito pela Arquivo Público do Estado de São Paulo (APESP) de forma quantitativa e por exigência judicial, e posteriormente, apenas o acervo iconográfico foi transferido para o Arquivo do Estado. Alguns documentos catalogados estavam indisponíveis devido às más condições do acervo, tornando a pesquisa mais demorada. Portanto, não se tem informações sobre o estado de conservação dos demais documentos de arquivo identificados nesse levantamento.

Outro aspecto relevante a ser considerado acerca das informações sistematizadas é a inexistência de um instrumento de registro que possa apresentar um inventário dos documentos ou uma listagem patrimonial. Além disso, não há uma indicação clara sobre quais itens foram acrescentados ou removidos do acervo e quais se encontram presentes atualmente. Essa situação evidencia a ausência de uma política institucional para orientar as atividades de aquisição, preservação e descarte de materiais, bem como para estabelecer critérios para a formação do acervo.

Em instituições de memória, uma política orienta a formação e desenvolvimento das coleções. Apesar de acervos variados, é consenso que não se pode preservar tudo. Portanto, essas políticas visam definir o que preservar para o futuro. (Almeida, 2016).

Em arquivos, leis que regulam a incorporação de documentos podem impactar a atuação das instituições. É aconselhável que as entidades responsáveis pela preservação do patrimônio documental estabeleçam medidas próprias na formação de acervos, seguindo diretrizes das políticas públicas. A ausência desses instrumentos está vinculada à gestão do espaço e às regulamentações que definem tais ferramentas de controle (Camargo; Goulart, 2015, p. 104).

De acordo com Paulo Vicentini (2018), que atuou como diretor do departamento de museus durante as gestões de 2000 e 2018, a documentação acumulou-se ao longo dos anos sem uma política pública efetiva para regular

esse acúmulo, e várias tentativas de catalogação do acervo foram descontinuadas em gestões anteriores.

Biblioteca FEPASA recebeu parcialmente acervos de empresas incorporadas, como Estrada de Ferro Araraquara, Companhia Mogiana, Companhia Paulista e Estrada de Ferro Sorocabana, além de parte do fundo da RFFSA. A maioria do acervo da Biblioteca FEPASA resulta de transferências de outras bibliotecas e doações individuais. As bibliotecas da Sorocabana e FEPASA, que constituem a maior parte do acervo de 2018, também possuíam bibliotecas para funcionários, explicando a variedade de publicações (Schoenmaker, 2018).

Após a dissolução das empresas públicas FEPASA e RFFSA, um acervo conjunto surgiu, incluindo vários tipos de documentos, como literatura, desenhos técnicos, plantas e estudos. A integração das bibliotecas dessas empresas públicas deu origem a uma coleção. Durante a pesquisa, foram encontrados carimbos com o endereço da rua Barra Funda, que passou para o controle estadual em 1995, sugerindo a transferência do acervo para Jundiaí naquele período.

Em relação ao acervo documental e bibliográfico da FEPASA, houve a transferência do local de sua origem na Barra Funda para galpões. Em 2001, uma comissão técnica do Arquivo Público do Estado de São Paulo visitou o local e constatou a alarmante situação de desorganização dos documentos, que se encontravam dispersos em estantes, armários, caixas e pacotes, em meio a animais mortos, infiltrações e sujeira. O acesso ao acervo era prejudicado pela falta de instrumentos adequados e não havia histórico de registro dos documentos (Oliveira, 2010b).

Segundo Leticia (Schoenmaker, 2018), a formação do acervo da FEPASA ocorreu gradualmente ao longo do tempo e se consolidou por meio do processo de desestatização da ferrovia nas décadas de 1990 e 2000. Nesse período, o museu estava situado em um complexo de oficinas desativado, que era utilizado para o armazenamento de peças e documentos sob a administração de uma empresa já extinta (RFFSA). Consequentemente, toda a manutenção do acervo era de responsabilidade de um único funcionário (Oliveira, 2010b).

Após denúncias na mídia sobre o estado de abandono e roubos no acervo da FEPASA, a preservação do museu se tornou crucial no processo de tombamento nos anos 2000. Ex-funcionários ferroviários fundaram a Associação de Preservação da Memória da Cia Paulista (APMCP), uma organização sem fins lucrativos presidida por Eusébio Pereira dos Santos. Seu objetivo era garantir a preservação do museu antes do tombamento final, que ocorreu em 2004.

Em fevereiro de 2002, o Programa de Bens Culturais foi encerrado, interrompendo os estudos de gestão e preservação em São Paulo, além da colaboração da APMCP. Em 2004, parte do acervo foi movido para o Bom Retiro sob a administração da RFFSA. Em Jundiaí, permaneceram itens relacionados ao Museu Ferroviário e a biblioteca do museu, gerenciada pela prefeitura. Em 2014, o Arquivo Nacional iniciou a transferência de arquivos para o Complexo FEPASA, mas as condições precárias da biblioteca ameaçam a sobrevivência dessa documentação (Vicentini, 2018).

Durante as investigações, o Diretor do Departamento de Museus afirmou que tanto o acervo tridimensional quanto o bibliográfico do Museu Ferroviário são de responsabilidade do DNIT, não da prefeitura. Vicentini aponta que o centro de memória de Jundiaí focou mais na documentação colonial e imperial, negligenciando a documentação ferroviária devido à sua propriedade. Medidas temporárias, como limpeza e dedetização, foram tomadas em 2018 para preservar os documentos (Vicentini, 2018).

A postura do diretor contrasta com gestões anteriores no museu. Um acordo estabelecido em 16 de novembro de 2010 entre a então coordenadora do museu, Karin Bizarro, e o IPHAN mostrou a disposição da gestão do museu em assumir a responsabilidade pela organização arquivística de parte do acervo documental remanescente.

Em 14 de dezembro de 2012, a documentação organizada deixou o Museu Solar e foi transferida para uma residência na rua Salvador Fonseca, adaptada com segurança, incluindo sprinklers contra incêndios, alarmes e sistemas de conservação, mantendo padrões elevados de preservação. Entretanto, sob uma administração municipal subsequente, quatro meses depois,

o acervo foi movido para um prédio no centro da cidade com problemas de alagamento (Vicentini, 2018). Isso reflete a falta de continuidade entre diferentes gestões e a incerteza em relação ao destino do acervo.

4 Os processos de tombamento

Nesta seção, examinaremos os processos de tombamento do Complexo FEPASA, que inclui o Museu da Companhia Paulista de Estradas de Ferro (MCP) e sua Biblioteca. Dois procedimentos de tombamento começaram em diferentes esferas administrativas: um a nível federal, liderado pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN, 2001), e outro a nível estadual, conduzido pelo Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico do Estado de São Paulo (CONDEPHAAT, 2009). Ambos os processos foram iniciados a pedido de grupos da sociedade civil: a SOAPHA solicitou o tombamento a nível federal, enquanto a União dos Ferroviários Aposentados (UFA) impulsionou o processo a nível estadual.

Como mencionado, o tombamento, em vigor desde 1937, é a principal estratégia de preservação no Brasil. No entanto, é importante ressaltar que preservação e tombamento não são a mesma coisa. A preservação abrange todas as ações do Estado para conservar a memória nacional, enquanto o tombamento é um mecanismo específico na política de preservação (Castro, 2009). O ato de tomar um bem o protege, incluindo-o na lista de bens tombados, o que tem vantagens e limitações.

Os processos de tombamento que serão abordados aqui de alguma forma refletem concepções gerais sobre a maneira como as autoridades responsáveis encaram a preservação, embora haja observações de conflitos entre os próprios representantes dessas instituições. Além disso, tais processos também evidenciam conflitos entre os solicitantes e as autoridades, revelando diferentes entendimentos sobre a preservação por parte dos diversos atores sociais envolvidos.

Para uma compreensão abrangente dos diferentes estágios de cada processo, é imperativo enfatizar duas questões cruciais. A primeira delas é o Programa de Recuperação de Bens Culturais (PRBC), enquanto a segunda está

relacionada ao papel crítico desempenhado pela privatização, uma vez que esta influenciou diretamente a dinâmica envolvendo o museu (Bartcus, 2012).

No que diz respeito ao Programa de Recuperação de Bens Culturais (PRBC), vale ressaltar que ele foi estabelecido durante o mandato de Mário Covas como governador em 1997. No decreto de criação, é evidente que uma das principais preocupações do PRBC é a preservação e salvaguarda de bens culturais.

Ao apresentar a solicitação de tombamento ao IPHAN, a SOAPHA fundamentou sua petição com argumentos destinados a assegurar a aprovação, destacando o significativo valor histórico e cultural tanto do patrimônio imobiliário quanto do mobiliário localizado no complexo. Isso se tornou especialmente relevante devido ao fato de que a RFFSA estava em processo de negociação para a venda de estruturas para empresas privadas, bem como a realização de leilões de peças do acervo.

Apesar de a solicitação ter sido oficialmente apresentada pela SOAPHA, várias outras entidades desempenharam um papel significativo ao longo do processo, e uma característica comum entre todas elas é a preocupação com os atos de depredação e vandalismo que o espaço sofreu. Esse contexto não é exclusivo de Jundiaí, mas sim uma preocupação geral em relação aos bens ferroviários; muitas associações dedicadas à preservação da memória denunciam esse tipo de prática.

A SOAPHA alega que a negligência da RFFSA resultou em ações de depredação, evidenciando seu foco no valor de mercado em vez da preservação. Isso gera divergências de interesses. Também há conflitos entre entidades, e a SOAPHA insinua que a APMCP e a Secretaria de Recuperação de Bens Culturais são ineficazes na administração do espaço.

Essas situações evidenciam conflitos subjacentes entre os envolvidos, relacionados a um senso de pertencimento ao acervo, não apenas legal, mas social. Conflitos internos também surgem com opiniões divergentes sobre a preservação do patrimônio.

4.1 Processo de tombamento "Conjunto de edificações da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, município de Jundiaí, estado de São Paulo" – IPHAN

O parecer inicial, de março de 2002 por Carlos G. F. Cerqueira, destacou a importância do acervo. Ele identificou desafios no tombamento e preocupações com bens museológicos, antecipando problemas relacionados ao acervo móvel, como custos de manutenção que requerem mão de obra especializada. Cerqueira ressaltou que a grande quantidade de bens ferroviários complicava a elaboração de inventários e dificultava o trabalho do IPHAN. A questão inicial que se coloca é se o tombamento realizado pelo IPHAN abrange ou exclui da sua proteção legal os bens móveis, bem como o acervo documental e bibliográfico, ou seja, parte do acervo correspondente ao Museu da Companhia Paulista de Estradas de Ferro (MCP) e à sua Biblioteca (BMCP). Em 2003, dois anos após a aquisição do Complexo Fepasa pela prefeitura, o Ministério Público emitiu duas notificações: a primeira dirigida ao Secretário Municipal de Educação, Cultura e Esportes de Jundiaí, com o propósito de alertar sobre a situação do acervo do museu, e a segunda destinada ao IPHAN, solicitando que medidas de acompanhamento para a preservação do acervo fossem adotadas. Em resposta, o município de Jundiaí alegou não ter obrigações formais em relação ao acervo, uma vez que este não estava vinculado à compra do Complexo, mas assegurou que, de maneira informal, estava cuidando do acervo da melhor forma possível. O arquiteto Mauro Bondi, em nome do IPHAN, respondeu, evidenciando a complexidade subjacente a essa questão:

Apesar deste edital de notificação ter especificado que, além do conjunto das 34 edificações da Companhia Paulista de Estradas de Ferro integra igualmente o presente tombamento o acervo móvel composto por bens de natureza museológica, fotográfica, arquivística e bibliográfica, este conselho votou por unanimidade, pelo tombamento apenas do conjunto de edificações [...] ficaram excluídos, portanto, do processo de tombamento IPHAN nº 1485-T-01 este acervo móvel (IPHAN, 2001).

Assim, o IPHAN reitera que o tombamento se limita ao conjunto de edificações. O conselheiro Nestor Goulart acrescenta que o acervo não está devidamente identificado, tornando inviável o tombamento dos itens museológicos e arquivísticos. Eles prosseguem afirmando que o Museu da

Companhia Paulista de Estradas de Ferro (MCP) não dispõe das condições necessárias para o adequado armazenamento de uma coleção de negativos de vidro, que, por decisão, é transferida para o APESP³.

Em 2005 a Procuradoria da República do município de Campinas enviou uma solicitação ao IPHAN para uma reavaliação do valor histórico e bibliográfico do acervo móvel da Companhia Paulista de Estradas de Ferro (CP) com vistas a um possível tombamento. Eles argumentaram que os bens móveis em questão eram de interesse público e destacaram que esses itens haviam sido excluídos durante uma reunião do conselho. Marly Rodrigues, que ocupava o cargo de chefe da divisão técnica na época, emitiu um parecer em resposta a esse assunto, enfatizando a ideia de que a associação dos bens móveis ao imóvel contribui para a construção da memória. No entanto, no caso das edificações que compõem o Complexo FEPASA, ela alegou que essa complementação não se aplicava.

A realidade é que o conturbado processo de privatização resultou em uma situação caótica para o acervo documental, tornando assim inviável para o IPHAN proceder com o tombamento desse acervo. Isso levanta outra questão significativa em relação à Lei nº 11.483/2007, que atribui responsabilidades específicas ao IPHAN. Conforme estabelecido nesta lei, o acervo já estaria legalmente protegido e, portanto, essa proteção legal deveria ser suficiente para garantir a preservação desse acervo.

Levando em consideração a importância da eficácia das leis, é notável que, com a instituição do Instituto Brasileiro de Museus (IBRAM) em janeiro de 2009, o artigo 9 da legislação (Brasil, 2009) transferiu para o IBRAM as responsabilidades relacionadas ao patrimônio da Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA). No entanto, não foi estipulado por lei que o IBRAM deveria colaborar com o IPHAN na preservação dos bens ferroviários, mesmo que seja evidente a complexidade adicional associada à conservação do acervo documental e museológico.

Enfim: a quem pertence o acervo das ferrovias em geral? Segundo a Lei 11.483, ao IPHAN, se ele não possui condições de gerenciar os acervos móveis, tudo fica, no mínimo, complexo.

No entanto, o tombamento não resolveria completamente discordâncias públicas sobre a propriedade. Havia o risco de sobrecarregar o IPHAN. Questões relevantes surgiram, incluindo a relação da RFFSA com o IPHAN e as obrigações da RFFSA em relação ao acervo. O Decreto nº 6.018 especifica as responsabilidades do inventariante, que são:

Providenciar o tratamento dos acervos técnicos, bibliográficos, documentais e de pessoal, observadas as normas específicas, transferindo-os, mediante termo próprio, ao Arquivo Nacional ou aos órgãos e entidades que tiverem absorvido as correspondentes atribuições da extinta RFFSA [...] (Brasil, 2007).

Portanto, este parágrafo da lei já indica claramente que o inventariante tem a responsabilidade de assegurar o tratamento dos acervos, incluindo a tarefa de localizá-los e identificá-los. No entanto, mesmo que, de acordo com esta lei, o acervo não seja de propriedade do IPHAN, é evidente que o órgão desempenhou um papel significativo em decisões cruciais relacionadas à preservação do acervo.

Em seguida, foi estabelecido um termo de compromisso entre a coordenadora do museu naquela época, Karin Bizarro, e a superintendente do IPHAN em São Paulo, com o objetivo de realizar serviços de organização arquivística dos materiais remanescentes na BMCP.

Por fim, em relação ao processo conduzido pelo IPHAN, tornam-se evidentes as disputas pelo controle do espaço e o papel desempenhado pelo IPHAN como mediador em todas essas questões. Além disso, mesmo que o tombamento do acervo móvel não tenha ocorrido, uma vez que a prefeitura atuou como guardiã informal por um longo período, o IPHAN empreendeu esforços ao longo dos anos com o objetivo de preservação e/ou minimização de danos. Internamente, a questão mais relevante que se destaca é a exclusão do acervo móvel do processo.

Nesse contexto, podemos questionar se a legislação atual oferece garantias suficientes para a preservação desses bens culturais e se esclarece a questão da propriedade dos acervos, uma vez que, de acordo com a lei em vigor, o responsável pelo inventário deve garantir as condições técnicas adequadas e o tratamento dos acervos. A conclusão é que, à medida que esses documentos não identificados passam de um órgão para outro, os acervos que não foram

inventariados prejudicam a eficácia das ações de preservação.

4.2 Processo de tombamento "Estudo de Tombamento do Conjunto e Equipamentos das Oficinas da Companhia Paulista" – CONDEPHAAT

O processo de número 36.516 tramitou no CONDEPHAAT e teve como solicitante a União dos Ferroviários Aposentados de Jundiaí (UFA). Sua origem remonta a 1997 e se refere ao "Estudo de Tombamento do Conjunto e Equipamentos das Oficinas da Companhia Paulista". Já pelo próprio título, fica evidente que os equipamentos estão incluídos no processo de tombamento, evitando potenciais divergências, semelhantes ao que ocorreu no caso do IPHAN. Similar ao processo anterior, a iniciativa de solicitar o tombamento também partiu de uma associação vinculada a ex-ferroviários. Em setembro de 1996, a UFA, representada por Jaime Schenkel, um aposentado, encaminhou uma carta ao CONDEPHAAT requerendo o tombamento do conjunto e dos equipamentos. O processo começou por reconhecer as dificuldades relacionadas aos bens móveis:

A importância do acervo do Museu da Companhia Paulista, ou melhor dizendo, do Museu Ferroviário da FEPASA, é inegável. Todavia, o tombamento de bens móveis é extremamente problemático e merece um exame criterioso e definição estrita das peças ou conjuntos que se quer valorizar por meio desse instrumento de preservação. (CONDEPHAAT, 1997, p. 115)

Como consideração inicial, é importante observar que esse processo de tombamento irá acompanhar toda a fase de transição das ferrovias paulistas, ou seja, a incorporação da FEPASA a RFFSA e depois sua liquidação. Percebe-se que essa situação administrativa trouxe inúmeros danos aos bens, algo que fica mais evidente nesse processo quando comparado ao anterior.

As denúncias são mais graves e constantes, considerando que no ano de 2001 o contrato de comodato feito entre a Companhia Paulista de Ativos (CPA) e a Secretaria de Bens Culturais, ocorrido em 1999, foi encerrado e, segundo diversas denúncias, a proprietária (CPA) tentou fechar o museu, fazendo com que o Ministério Público iniciasse uma investigação.

Novos conflitos surgem entre as mesmas entidades. A SOAPHA acusa a Secretaria de Recuperação de Bens Culturais de transferir muitos bens do MCP,

alegando falta de eficácia. A Secretaria, por sua vez, discorda da abordagem do CONDEPHAAT em relação ao tombamento e nega as alegações de ineficácia, conforme Bartcus (2012).

Para iniciar o processo, o Ministério Público de Jundiaí encomendou um estudo à Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da USP, conduzido pela Professora Doutora Beatriz Mugayar Kuhl em 1998. Em seu parecer (CONDEPHAAT, 1997), ela destacou a importância histórica do conjunto, mas alertou sobre as dificuldades de gerenciamento devido à privatização das companhias ferroviárias na época, que colocava o patrimônio em risco. Ela também enfatizou que, embora o tombamento não seja uma solução perfeita, na ausência de uma política de preservação, era a única maneira de evitar danos maiores.

Em 1999, Ulpiano Bezerra de Meneses, então Vice-Presidente do CONDEPHAAT, emitiu um ofício expressando as preocupações dos conselheiros devido às denúncias. Ele compartilhou a insatisfação de Beatriz Mugayar Kuhl com a condução do processo de privatização, enfatizando que ocorreu sem um inventário do patrimônio histórico ou uma política de preservação.

Em uma vistoria realizada em 1999, constatou-se a situação precária em que o museu e, especialmente, o arquivo da FEPASA se encontravam. Segundo o relatório da vistoria, as instalações do arquivo apresentavam diversos problemas, incluindo telhas, forros, esquadrias e vidros quebrados, além de infiltrações e goteiras que causaram danos ao piso e à deterioração dos documentos, devido à falta de manutenção e à invasão de morcegos, ratos, baratas, pombas, entre outros, que contaminaram parte da documentação, resultando em perdas irreparáveis. Além disso, o relatório menciona a ausência de organização adequada do acervo bibliográfico e museológico. Com base nessa vistoria, o CONDEPHAAT solicitou que medidas urgentes fossem adotadas pela CPA e pela FERROBAN:

Face ao péssimo estado de conservação em que se encontram as instalações em que se acham depositados os arquivos da FEPASA e a necessidade de preservação dos mesmos, solicitamos:

Providências urgentes para preservação e organização dos acervos museológicos, bibliográficos e arquivísticos armazenados no local

[...] (CONDEPHAAT, 1997, p. 238).

Houve repetidas preocupações quanto à possibilidade de dispersão tanto do conjunto documental quanto do acervo museológico, caso a RFFSA decidisse doar parte do acervo do museu a alguma entidade ou leiloar as demais obras. Como resultado, medidas foram solicitadas junto ao Ministério Público Federal para evitar essa situação.

Vistorias posteriores concluíram algo que nessa altura já não era mais novidade, que se fazia necessário ter uma compreensão do acervo como um todo, e definir qual seria a melhor maneira de organizá-lo, respeitando as regras arquivísticas.

No ano de 2001, outro elemento nesse processo merece destaque. A Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA) protocolou um documento contestando o tombamento do acervo arquivístico, argumentando que essa proteção prejudicaria o processo de liquidação da empresa. Cerca de um mês após a RFFSA ter apresentado esse documento, novas denúncias chegaram ao CONDEPHAAT, alegando que a empresa estava removendo documentos sem a autorização de nenhum órgão. Em resposta, a Rede afirmou que estava retirando apenas a documentação relacionada ao arquivo geral e que esses documentos seriam armazenados em um edifício em São Paulo.

No que diz respeito à participação do Arquivo do Estado de São Paulo (APESP) nesse processo, os profissionais do APESP não recomendam o tombamento do arquivo. Em um parecer emitido pela conselheira Ana Maria de Almeida Camargo:

Não cabe “tombar” documentos de arquivo público. Dispõem eles, a partir da legislação brasileira, de uma série de mecanismos que lhes asseguram conservação adequada. Os mais importantes vêm claramente expressos na Lei n. 8.159, de 8 de janeiro de 1991 [...] (CONDEPHAAT, 1997, p. 1132).

Ela também destaca como uma atribuição do Arquivo Nacional a elaboração de um diagnóstico da condição dos documentos, mas com a premissa de que eles fossem analisados em conjunto com exemplares de diferentes municípios do estado. Isso possibilitaria a formulação de um plano de longo prazo.

Nesse contexto, o enfoque foi mais em denúncias, vistorias e abaixo-

assinados do que no próprio tombamento das estruturas e equipamentos. Analisando ambos os processos, percebe-se que os órgãos de proteção muitas vezes enfrentam críticas injustas em situações não de sua responsabilidade e têm recursos limitados para intervir.

As dificuldades encontradas geralmente têm duas origens principais: a) o desconhecimento e a falta de organização do acervo; b) problemas relacionados à gestão e conflitos administrativos (questões que persistem nas gestões subsequentes, como veremos no próximo tópico) decorrentes da liquidação da RFFSA, que geraram muitas incertezas sobre a propriedade dos bens, conforme apontado pelos técnicos envolvidos nos processos.

Hoje, o museu é administrado pela prefeitura, garantindo sua operação, embora ainda haja tarefas pendentes, como a criação de um plano diretor e a organização do restante do acervo na BMCP (atualmente, apenas documentos bibliográficos estão lá). A situação geral é mais organizada do que nos processos anteriores, e é evidente que denúncias e esforços de organizações desempenharam um papel vital na construção desse acervo.

Os processos em análise têm focos distintos. No processo federal, iniciado mais tarde, o conflito central envolve o tombamento do acervo móvel. O IPHAN enfrentou dificuldades ao lidar com esses bens móveis. A promulgação da lei da inventariança em 2007 agravou a tensão, pois o IPHAN não estava preparado para um inventário independente. Nesse contexto, parte da responsabilidade pelo tratamento negligente desses bens recaiu sobre a RFFSA.

No processo estadual, o foco é o vandalismo e a ameaça à perda do patrimônio, iniciado em 1997, ligado ao contexto da privatização. Proteger o patrimônio ferroviário requer esforço a longo prazo de diversos atores, público e privado. É essencial implementar efetivamente uma política pública de preservação, que muitas vezes não se mostrou eficaz. O que desaparece gradualmente não é apenas a estrutura do Complexo FEPASA, mas também um acervo arquivístico e museológico de grande relevância.

Observa-se que parte das incertezas relacionadas ao acervo em questão decorre da lacuna entre a integração do acervo documental, que incluía várias bibliotecas ferroviárias, na década de 90; a conclusão do processo de

tombamento do Complexo em 2004; e a promulgação da Lei nº 11.483, em 31 de maio de 2007, que tratou da responsabilidade do IPHAN pelo patrimônio ferroviário. Mesmo após todos esses processos que abordaram a mesma temática, persiste a dúvida sobre a quem pertence esse acervo.

Em uma análise das administrações mencionadas, percebe-se que a atuação do poder municipal ao longo dos anos tem sido marcada por descontinuidades, em que a mudança de gestão interferiu em diversas políticas que foram iniciadas e posteriormente interrompidas, tanto por parte das associações quanto dos diretores. É importante destacar também a diferença entre o período mais recente, em que Paulo Vicentini está à frente do Museu da Companhia Paulista, mesmo ocupando o cargo de Diretor do Departamento de Museus, que engloba outros museus da cidade, e os períodos anteriores, quando Karin Bizarro, então Diretora do Complexo FEPASA, gerenciava o museu.

As ações ocorridas no período anterior, quando o diretor Paulo Vicentini estava à frente do museu em 2000, indicam um interesse na realização de serviços de organização arquivística dos documentos remanescentes. Isso demonstra a intenção da gestão do museu em assumir a responsabilidade pelo conjunto em questão. No entanto, é importante notar que na prática não foram efetivamente realizadas atividades de limpeza, organização ou armazenamento adequado desses documentos.

No período subsequente, quando o diretor do departamento de museus assumiu a responsabilidade pelo museu (em 2018), houve uma interrupção de projetos com características semelhantes. Isso se deve à falta de responsabilidade legal da administração municipal em relação à documentação, devido ao cumprimento das normas que proíbem investimentos em fundos que não pertencem ao município, conforme estipulado pela lei de responsabilidade fiscal. Apesar da falta de interesse oficial em gerenciar essa documentação até que a situação seja regularizada, alguns serviços foram realizados para preservar o acervo, como a dedetização para combater a ação de cupins e a higienização de alguns materiais.

Portanto, é evidente que as abordagens de administração variam conforme a gestão e não são estritamente dependentes da prefeitura ou de uma

legislação específica que imponha um determinado curso de ação. Como exemplo, o material consultado no Arquivo do Estado em 2012 estava anteriormente armazenado no MCP, em Jundiaí, até o ano de 2001, quando foi identificado durante uma visita técnica do Arquivo do Estado em 2001 (Cruz, 2001). De acordo com informações da diretora na época do MCP, Karen Bizarro, confirmadas pelo diretor do Arquivo do Estado, Carlos Bacellar, esses negativos foram retirados em 2004 e transferidos para o APESP, onde passaram por restauração e foram guardados. Apesar dos resultados positivos em termos de preservação da documentação, as circunstâncias da retirada foram irregulares e não estavam em conformidade com a legislação.

A presença de um centro de documentação que guarda registros desde o período colonial e imperial da cidade, incluindo cartas de data, atas da câmara municipal, registros de escravos, e outros documentos, todos devidamente organizados, conservados e acessíveis ao público e pesquisadores, indica que o município possui uma estrutura capaz de lidar com documentos históricos. Portanto, as questões pendentes relacionadas à BMCP podem estar mais relacionadas à gestão. Sem um responsável claro pela preservação do patrimônio documental e tridimensional durante o período em questão, a situação ficou no centro dos conflitos entre os agentes de preservação, resultando na falta de manutenção adequada. Diante desse impasse administrativo, as várias metodologias utilizadas para organizar o acervo não tiveram continuidade, o que resultou em um acervo documental precário.

5 Desmembramento do acervo

No que diz respeito à divisão do acervo em consideração, em 1º de outubro de 2019, uma visita técnica foi conduzida ao acervo do DNIT. Durante essa visita, Rafael Tassi, chefe da seção de classificação da PHASES (empresa que venceu a licitação para a organização desse acervo) e também coordenador geral da parte técnica, foi entrevistado.

Tassi relata que a parte do acervo relacionada às transferências de Jundiaí representa aproximadamente 8% do total do acervo do DNIT. O acervo do DNIT está armazenado no local conhecido como "almoxarifado da Lapa,"

situado na Av. Raimundo Pereira de Magalhães 902, em São Paulo (Ministério do transporte; São Paulo (Estado), 2018). Durante a visita, constatou-se que cerca de 90% da documentação é proveniente da FEPASA, enquanto apenas 10% se refere ao trecho Santos – Jundiaí. Há também uma pequena parcela de documentos relacionados à Noroeste do Brasil, uma empresa administrada pela Santos – Jundiaí na década de 1970 até o início de 1980.

Foram identificadas diversas tipologias documentais, e, como resultado, foi desenvolvido um plano de classificação específico para o acervo do DNIT, seguindo as diretrizes do Conselho Nacional de Arquivos (CONARQ). Inicialmente, a maior parte da documentação corresponde às chamadas "atividades-meio," abrangendo documentos de natureza pessoal, financeira, administrativa, aquisições, processos, entre outros. Em contrapartida, cerca de 95% do acervo transferido da BMCP é categorizado como "atividades-fim," compreendendo relatórios anuais e materiais de pesquisa considerados relevantes. Este último conjunto está sendo organizado por meio de índices, permitindo aos pesquisadores buscarem tópicos específicos, pois todos os documentos estão sendo indexados para facilitar a consulta.

Em 25 de junho de 2018, um edital foi emitido pela Inventariança da Extinta Rede Ferroviária Federal S.A., sob a supervisão do Ministério do Transporte (Ministério do transporte; São Paulo (Estado), 2018). Esse edital estava relacionado a uma licitação que buscava especificar a metodologia e o tratamento orientados pelo governo para o gerenciamento dos acervos arquivísticos. Essa metodologia incluía os seguintes passos: 1) Identificação e organização dos acervos arquivísticos, utilizando o Código de Classificação de Documentos de Arquivo e a Tabela Básica de Temporalidade e Destinação de Documentos de Arquivo, ambos aprovados pelo CONARQ. 2) Levantamento das funções desempenhadas pelos órgãos responsáveis pela produção dos acervos documentais. 3) Utilização de um sistema informatizado para a recuperação das informações contidas nos acervos documentais arquivísticos.

A empresa que fosse aprovada no processo de licitação teria um orçamento máximo de R\$ 10.153.299,10 para a execução do contrato (Ministério do transporte; São Paulo (Estado), 2018, p. 21).

De acordo com o edital, as seguintes quantidades e locais foram estabelecidos para o acervo documental e arquivístico que seria transportado para o local de arquivamento final: Referente à FEPASA, seriam 7.575 metros lineares a serem tratados e organizados, além de 3.247 metros lineares; referente à RFFSA, seriam 360 metros lineares a serem tratados e organizados, e já haviam sido tratados 912 metros lineares (Ministério do transporte; São Paulo (Estado), 2018, p. 21).

Segundo a entrevista (Tassi, 2019), verificou-se que a cidade de Jundiaí não estava cuidando adequadamente do acervo em questão. Inicialmente, o contrato tinha sido estipulado para realizar tarefas como limpeza, organização, categorização e indexação apenas para a parte do acervo localizada em São Paulo, abrangendo tanto a área da Luz quanto a da Mooca. No entanto, percebeu-se que havia espaço disponível além do que estava previsto no contrato original, o que levou à decisão de incluir também o acervo da BMCP no processo de organização e tratamento.

A transferência do acervo da BMCP ocorreu em julho de 2018, e a PHASES, a empresa que ganhou a licitação, tinha um prazo de 12 meses para realizar o tratamento desse acervo, que começou em agosto de 2018 e deveria ser concluído até agosto de 2019. A empresa chegou a contar com uma equipe de 70 pessoas para realizar essas tarefas. No entanto, os trabalhos só foram efetivamente concluídos no final de 2019, ou seja, com um atraso de cerca de 2 a 3 meses em relação ao prazo estipulado. Além disso, o edital original também previa que a empresa vencedora deveria realizar um diagnóstico, higienização e organização do acervo (Ministério do transporte; São Paulo (Estado), 2018, p. 27).

Segundo Tassi (2019), o acervo está disponível para consulta, mas os pesquisadores precisam enviar um ofício ao DNIT solicitando os documentos que desejam consultar. O processo de encaminhamento do ofício para a PHASES é coordenado por funcionários do DNIT, que buscam facilitar o acesso à informação. Vale ressaltar que o arquivo não possui uma estrutura de atendimento ao público, e muitas vezes os estudantes e pesquisadores precisam improvisar mesas temporárias para atender às suas necessidades.

Na Biblioteca do Museu da Companhia Paulista, restaram apenas livros que não estão relacionados à ferrovia. Todas as documentações relacionadas ao tema foram transferidas para o DNIT e divididas em dois principais grupos: o Fundo RFFSA e o Fundo FEPASA. O Fundo FEPASA, por sua vez, inclui subfundos específicos, que abrangem documentações produzidas por diferentes empresas, como a FEPASA, Sorocabana, Paulista, Araraquara, São Paulo – Minas, Bragantina e outras empresas que foram incorporadas pela FEPASA.

As condições de consulta à documentação após o término do prazo estabelecido no edital ainda não são conhecidas. Dado o considerável acesso a essa documentação, é necessário estabelecer uma estrutura básica para consulta pública, embora isso possa envolver procedimentos burocráticos. Após a conclusão do serviço, os prestadores da PHASES, incluindo a coordenação administrativa e Tassi (2019), que coordenou a seção técnica, não permanecem no arquivo. É importante destacar que a transferência dos documentos de Jundiaí para o DNIT não teve motivação política, mas sim decorreu da insistência pessoal de Tassi, que acompanhou o contrato desde o início. Sua insistência se baseou nas preocupações em relação às perdas, pois, embora tenham sido percentualmente baixas, o que foi perdido é de grande valor, e algumas dessas perdas são profundamente lamentáveis (Tassi, 2019).

É fundamental destacar que toda a documentação relacionada a esse processo de transferência, bem como o acervo completo do DNIT, é de domínio público. Tanto a licitação quanto o edital foram disponibilizados na internet por meio do site de transparência do governo. Portanto, a consulta a esse acervo é respaldada pela Constituição, levando em consideração a Lei de Acesso à Informação (Brasil, 2011). Consequentemente, espera-se que, nos próximos passos desse processo que foi acompanhado nesta pesquisa, o DNIT seja capaz de estabelecer uma proposta contínua para o tratamento desse acervo com base em uma esfera administrativa de nível estadual. Isso ocorre porque, como observado ao longo desta dissertação, a manutenção de acervos ferroviários muitas vezes se mostra menos estável em nível municipal.

6 Conclusão

No contexto das políticas públicas relacionadas ao tema deste artigo, é importante destacar que essas políticas podem frequentemente ser palco de conflitos entre gestores, associações, municípios e outros atores, nos quais direitos constitucionais estão em jogo (Gomes; Oliveira, 2020; Jardim, 2008). As reflexões apresentadas neste trabalho evidenciam, especialmente no caso do acervo da BMCP, lacunas que prejudicam a efetividade das ações, tanto por parte do Estado quanto das administrações municipais, na implementação dessas políticas. Além da falta de uma política pública arquivística abrangente em âmbito nacional, há desafios na implementação das políticas patrimoniais já existentes, que se tornam evidentes devido às deficiências estruturais observadas nesses casos.

Diante das conclusões deste artigo, destacam-se três pontos principais:

- a) a difusão das políticas públicas praticadas de forma participativa tem superado as práticas burocráticas, que se limitam às decisões do executivo ou legislativo em relação ao processo de preservação;
- b) municípios têm adotado iniciativas individuais de gestão, muitas vezes sem estímulo por parte do governo. Ao assumirem a responsabilidade pelos museus ferroviários, as prefeituras geralmente os incorporam ao plano de gestão de instituições culturais já existentes, sem estabelecer projetos consistentes para atividades específicas de um museu ferroviário. Embora algumas intervenções garantam condições mínimas de funcionamento, os problemas mencionados não se restringem a questões técnicas ou relacionadas ao patrimônio industrial, mas sim a questões de políticas públicas;
- c) a representação nos processos de tombamento frequentemente está relacionada às necessidades decorrentes dos processos de privatização e subsequente preservação. A pesquisa realizada nos processos de tombamento, usados como fonte deste trabalho, revelou que ambos foram iniciados por membros de Conselhos Municipais durante o período de desestatização das empresas ferroviárias. Embora a legislação estabeleça que apenas a promotoria estadual ou o proprietário do bem em

questão possam solicitar a abertura de processos de tombamento, essas iniciativas individuais e de outros setores também estão presentes.

Esses pontos ressaltam a importância de abordar as políticas públicas de preservação de forma mais participativa e coerente, especialmente no contexto da preservação do patrimônio ferroviário.

Outro aspecto fundamental discutido nesta pesquisa diz respeito à avaliação das gestões ao longo do tempo, especialmente no âmbito municipal. Fica evidente que essas ações municipais foram descontinuadas, resultando em um cenário em que não há um responsável efetivo pela preservação adequada do patrimônio documental e tridimensional ferroviário. O acervo encontra-se negligenciado e no meio de conflitos entre os agentes envolvidos na preservação e as administrações municipais.

Até 2004, quando ocorreu o tombamento pelo IPHAN, o Museu era gerido por associações como a APMCP e a SOAPHA, que buscavam garantir a preservação do acervo antes do início do processo de tombamento. Portanto, é essencial realizar uma pesquisa detalhada da história administrativa desse acervo para identificar as entidades produtoras ao longo desse processo e os problemas enfrentados durante as diferentes transferências de custódia.

Uma vez identificada essa cadeia de responsabilidade, os órgãos de preservação competentes devem solicitar à entidade custodiadora do acervo que assumam as responsabilidades e tome medidas para implementar políticas abrangentes de preservação em relação a esse valioso conjunto documental e tridimensional.

No meio desse dilema administrativo, as várias abordagens usadas para organizar o acervo acabaram sendo abandonadas, levando a um acervo de documentos em condições precárias. É evidente que a forma como o acervo é gerido varia de acordo com a gestão e não é estritamente ditada pela Prefeitura ou por regulamentos específicos que obriguem os diretores a seguir um determinado caminho.

A solução potencial para mitigar os problemas enfrentados por esse acervo não é uma resposta rápida aos problemas óbvios, mas sim a implementação de um programa de preservação abrangente e contínuo. Esse

programa deve ser consistente ao longo das diferentes administrações, garantindo que a próxima gestão possa continuar o trabalho, protegendo os interesses da sociedade.

As situações em que acervos ferroviários, como o caso discutido aqui, entram em processos de tutela são frequentes em várias situações. Quando o patrimônio ferroviário não recebe a devida prioridade em termos de preservação, ele se vê envolvido em complexidades legais. A falta de políticas federais sólidas e sua implementação adequada resultam em problemas de custódia, que, por sua vez, levam à atribuição de responsabilidade a um órgão que não tem essa função. De fato, não é da competência do DNIT, que lida com questões técnicas relacionadas à infraestrutura e transportes, a manutenção de acervos desse tipo. Portanto, a "solução encontrada" não é uma solução de longo prazo.

É fundamental considerar a importância de estabelecer orientações que abranjam não apenas os bens imóveis, como as estações de trens, mas também incluam acervos tridimensionais, bibliográficos e arquivísticos. Esses elementos são essenciais para uma compreensão completa dos processos históricos relacionados à memória ferroviária.

Este estudo destaca que ainda existem muitas lacunas a serem preenchidas para compreender as diferentes iniciativas e suas relações mútuas. Isso inclui a comparação entre a formação das coleções e o agrupamento dos objetos, a análise do funcionamento atual das instituições e as características dos gestores envolvidos, a avaliação do quadro técnico e dos processos museológicos adotados por cada instituição, bem como o estudo do modo como as instituições lidaram com objetos técnico-industriais, que são considerados parte do patrimônio industrial ferroviário. Além disso, é importante ressaltar que a reunião do conjunto documental em um acervo e suas condições históricas, durante as décadas de 1990 e 2000, não apenas revelam a história da instituição, mas também refletem a forma como a gestão pública era conduzida na época.

Esta pesquisa singular permite destacar como as relações estabelecidas durante a criação desse acervo e das instituições que contribuíram para sua formação geram reflexões sobre como os processos de preservação do patrimônio foram gerenciados durante o período de desestatização. Ele nos

ajuda a compreender o funcionamento das políticas públicas por meio da análise da formação de um acervo, mesmo que se trate de um arquivo de uma empresa. Importante notar que a situação apresentada não possui uma conclusão definitiva, já que os processos relacionados à Biblioteca estão longe de serem finalizados. Além das conclusões, o principal objetivo desta pesquisa é disponibilizar o objeto de estudo para debates no campo do patrimônio ferroviário e, de certa forma, fortalecer as relações entre os órgãos de preservação e as instituições acadêmicas. Muitas vezes, as críticas feitas no ambiente acadêmico não levam em consideração a realidade enfrentada por esses órgãos, suas dificuldades e as complexidades burocráticas envolvidas.

Essas reflexões evidenciam que a questão da preservação documental não se restringe somente a problemas técnicos, mas sim a questões políticas. A organização adequada de um acervo, embora fundamental, não é suficiente se não houver a influência adequada das políticas documentais. Mesmo que um acervo seja tratado tecnicamente de forma adequada, sem a influência das políticas corretas, ele pode se deteriorar ao longo do tempo, perdendo sua relevância e valor. Portanto, a preservação documental é, essencialmente, um problema político dentro do campo da ciência da informação, destacando a importância de políticas documentais robustas e eficazes para garantir a preservação e acesso contínuo à informação.

Financiamento

Desenvolvimento Científico e Tecnológico – CNPq (Processo No 142676/2019-5) e Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo - FAPESP (Processo nº 2018/23340-5 e Nº. 2017/12896-0).

Referências

ALBERTI, V. Histórias dentro da história. In: PINSKY, C. (org.). **Fontes Históricas**. São Paulo: Contexto, p. 155-202, 2005.

ALMEIDA, M. C. B. de. Bibliotecas, arquivos e museus: convergências. **Revista Conhecimento em Ação**, v. 1, p. 162-185, 2016.

BARTCUS, A. Z. V. **Memória e Patrimônio Ferroviário: Estudo sobre o museu da Companhia Paulista em Jundiaí/SP**. 2012. Dissertação (Mestrado) - Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho, 2012.

BEMVENUTI, A. **Gestão de museu: comunicação e público - estudo sobre o Museu do Trem, São Leopoldo, RS (2009-2012)**. 2016. Dissertação (Mestrado) - Programa de Pós-Graduação Interunidades em Museologia MAE/MAC/MP/MZ, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2016.

BRASIL. Lei n. 8.159, de 8 de Janeiro de 1991. Dispõe sobre a política nacional de arquivos públicos e privados e dá outras providências. **Diário Oficial [da] União**: seção 1, Brasília, ano 129, n. 6, p. 455, 9 jan. 1991.

BRASIL. Lei n. 11.483. de 31 de Maio de 2007. Dispõe sobre a revitalização do setor ferroviário, altera dispositivos da Lei n. 10.233, de 5 de junho de 2001, e dá outras providências. **Diário Oficial [da] União**: seção 1 – edição extra, Brasília, ano 144, n. 104-A, p. 7, 31 mai 2007.

BRASIL. Decreto n. 6.018, de 22 de Janeiro de 2007. Regulamenta a Medida Provisória no 353, de 22 de janeiro de 2007, que dispõe sobre o término do processo de liquidação e a extinção da Rede Ferroviária Federal S.A. - RFFSA, altera dispositivos da Lei no 10.233, de 5 de junho de 2001, e dá outras providências. **Diário Oficial [da] União**: seção 1 – edição extra, Brasília, ano 144, n. 15-A, p. 12, 22 jan 2007.

BRASIL. Lei n. 11.906 de 20 de Janeiro de 2009. Cria o Instituto Brasileiro de Museus - IBRAM, cria 425 (quatrocentos e vinte e cinco) cargos efetivos do Plano Especial de Cargos da Cultura, cria Cargos em Comissão do Grupo-Direção e Assessoramento Superiores - DAS e Funções Gratificadas, no âmbito do Poder Executivo Federal, e dá outras providências. **Diário Oficial [da] União**: seção 1, Brasília, ano 146, n. 14, p. 1, 21 jan 2009.

BRASIL. Lei n. 12.527, de 18 de Novembro de 2011. Regula o acesso a informações previsto no inciso XXXIII do art. 5º, no inciso II do § 3º do art. 37 e no § 2º do art. 216 da Constituição Federal; altera a Lei nº 8.112, de 11 de dezembro de 1990; revoga a Lei nº 11.111, de 5 de maio de 2005, e dispositivos da Lei nº 8.159, de 8 de janeiro de 1991; e dá outras providências. **Diário Oficial [da] União**: seção 1 – edição extra, Brasília, ano 148, n. 221-A, p. 1, 18 nov 2011

- CAMARGO, A. M.; GOULART, S. **Centros de memória: uma proposta de definição**. Edições SESC, São Paulo, 2015.
- CAMARGO, C.R. **À margem do patrimônio cultural. Estudo sobre a rede institucional de preservação do patrimônio histórico no Brasil 1838-1980**. 1999. Tese (doutorado) - Faculdade de Ciências e Letras de Assis, Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho. Assis, 1999.
- CASTRO, S. R. DE. **O Estado na preservação dos Bens Culturais: o tombamento**. Rio de Janeiro: IPHAN, 2009.
- CONDEPHAAT. **[Processo] 36.516**. Processo de tombamento “Estudo de Tombamento do Conjunto e Equipamentos das Oficinas da Companhia Paulista”. 2009.
- GOMES, A. V. **Planilha BMCP**. , 2020.
- GOMES, A. V. **Museu da Companhia Paulista: políticas públicas à luz do histórico do acervo documental**. 2021. Dissertação (Mestrado em História) - Programa de Pós-Graduação em História. Faculdade de Ciências e Letras de Assis, Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho. Assis, 7 out. 2021.
- GOMES, A. V.; OLIVEIRA, E. R. de. Patrimônio documental e acervos. **RDBCI: Revista Digital de Biblioteconomia e Ciência da Informação**, Campinas, v. 18, p. e020017, 2020.
- GONÇALVES, J. **Como classificar e ordenar documentos de arquivo**. Arquivo do Estado de São Paulo, São Paulo, 1998.
- GOULART, S. **Patrimônio Documental e História Institucional**. [S.l.]: Associação dos Arquivistas de São Paulo, 2005.
- IPHAN. **[Processo] 1485-T-01**. Processo de tombamento “Conjunto de edificações da companhia paulista de estradas de ferro, município de Jundiá, estado de São Paulo”. 2001.
- JARDIM, J. M. Políticas públicas de informação: a (não) construção da política nacional de arquivos públicos e privados (1994-2006). *In: ENCONTRO NACIONAL DE PESQUISA EM CIÊNCIA DA INFORMAÇÃO*, 9., São Paulo, 2008. **Anais [...]**. São Paulo, 2008.
- MINISTÉRIO DO TRANSPORTE; SÃO PAULO (ESTADO). **Pregão Eletrônico n. 5 99 03/2018**. 2018.
- MORAES, E. H.; OLIVEIRA, E. R. de. O Patrimônio Ferroviário nos Tombamentos do Estado de São Paulo. **Revista Memória em Rede**, Pelotas, v. 9, n. 16, p. 18–42, 2017.

OLIVEIRA, E. R. de. Museus ferroviários do Estado de São Paulo (Brasil): as políticas de conservação e o estado atual do patrimônio ferroviário brasileiro. **TST Transportes, Servicios y Telecomunicaciones**, Valladolid, v. 19, p. 190-204., 2010.

OLIVEIRA, E. R. de. Patrimônio ferroviário do estado de São Paulo: As condições de preservação e uso dos bens culturais. **Projeto História: Revista do Programa de Estudos Pós-Graduados de História**, São Paulo, v. 40, 2011.

PARADELA, C. L. **Desestatização da Rede Ferroviária Federal S/A: impactos sobre os recursos humanos da administração geral**. 1998. Dissertação (Mestrado) - Fundação Getúlio Vargas: Escola Brasileira de Administração Pública e de Empresas. Rio de Janeiro, 1998.

RFFSA. **Inventário FEPASINHA**, 2007.

RODRIGUES, M. Preservar e Consumir: o patrimônio histórico e o turismo. *In*: FUNARI, P. P.; PINSKY, J. (org.). **Turismo e Patrimônio Cultural**. São Paulo: Contexto, 2001, p. 15–24.

SÃO PAULO (ESTADO). Decreto N. 42.593, de 08 de Dezembro de 1997. Institui o Programa de Recuperação de Bens Históricos, Artísticos, Culturais e Ambientais do Estado. **Diário Oficial [do] Estado de São Paulo**: seção 1, São Paulo, volume 107, n. 236, p.1, 9 dez. 1997.

SCHOENMAKER, L. Entrevista a respeito da Biblioteca do Museu da Companhia Paulista. Entrevista concedida a Andreza Vellasco Gomes. Jundiaí, 1 set 2018. *In*: GOMES, A. V. **Museu da Companhia Paulista: políticas públicas à luz do histórico do acervo documental**. 2021. Dissertação (Mestrado em História) - Programa de Pós-Graduação em História. Faculdade de Ciências e Letras de Assis, Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho. Assis, 7 out. 2021.

TASSI, R. Entrevista realizada a respeito do desmembramento do acervo da BMCP para o DNIT. Entrevista concedida a Andreza Vellasco Gomes. 1 out 2019. *In*: GOMES, A. V. **Museu da Companhia Paulista: políticas públicas à luz do histórico do acervo documental**. 2021. Dissertação (Mestrado em História) - Programa de Pós-Graduação em História. Faculdade de Ciências e Letras de Assis, Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho. Assis, 7 out. 2021.

VICENTINI, P. **Entrevista a respeito do histórico da BMCP**. Entrevista concedida a Andreza Vellasco Gomes. 10 set. 2018. *In*: GOMES, A. V. **Museu da Companhia Paulista: políticas públicas à luz do histórico do acervo documental**. 2021. Dissertação (Mestrado em História) - Programa de Pós-Graduação em História. Faculdade de Ciências e Letras de Assis, Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho. Assis, 7 out. 2021.

Companhia paulista museum: patrimonialization of documentary and bibliographic collection

Abstract: This article aims to describe the process of creating the documentary and bibliographic collection of the Museu da Companhia Paulista, which presents a wide variety of materials. The research underlying this study is exploratory and descriptive in nature, with a quantitative and qualitative approach, in addition to the use of oral history methodologies. Through this analysis, it becomes possible to observe the relationships established between the creation of the collection and the institutions responsible for its origin, allowing reflections on heritage management during the privatization process. The main objective of this study is to understand the public policies involved in the formation of the collection.

Keywords: cultural heritage; industrial heritage; documentary heritage; collections; railway museums

Recebido: 19/10/2023

Aceito: 05/03/2024

Declaração de autoria

Concepção e elaboração do estudo: Eduardo Romero de Oliveira, Andreza Vellasco Gomes.

Coleta de dados: Eduardo Romero de Oliveira, Andreza Vellasco Gomes.

Análise e interpretação de dados: Eduardo Romero de Oliveira, Andreza Vellasco Gomes.

Redação: Andreza Vellasco Gomes.

Revisão crítica do manuscrito: Eduardo Romero de Oliveira.

Como citar

GOMES, Andreza Vellasco; OLIVEIRA, Eduardo Romero de. Museu da Companhia Paulista: patrimonialização de coleção documental e bibliográfica. *Em Questão*, Porto Alegre, v. 30, e-136286, 2024. DOI: <https://doi.org/10.1590/1808-5245.30.136286>

Parecer(es) aberto(s):

<https://doi.org/10.1590/1808-5245.30.136286.A>



-
- ¹ Este artigo é proveniente dos resultados da pesquisa de dissertação de mestrado *Museu da Companhia Paulista: Políticas Públicas à Luz do Histórico do Acervo Bibliográfico* da autora Andreza Vellasco Gomes.
 - ² Durante a realização de sua iniciação científica e subsequente mestrado, a autora empreendeu um trabalho técnico que consistiu na consulta e registro de aproximadamente 1000 títulos de diversos tipos de documentos, tais como livros técnicos, relatórios, fichas de controle de empréstimo e fichas catalográficas, listagens patrimoniais, inventários e termos de cessão provenientes da RFFSA ou do IPHAN. O objetivo deste processo foi identificar e coletar informações sobre a origem da biblioteca, tais como carimbos de bibliotecas predecessoras, fichas de locação e outros indícios que pudessem ser úteis para a compreensão do histórico do acervo. A fim de sistematizar os dados coletados, foram utilizadas ferramentas de pesquisa e registro, permitindo o armazenamento das informações em formato digital.
 - ³ Em estágio realizado pela autora em 2017 através do Projeto Memória Ferroviária, foram realizadas atividades de conservação e identificação de documentos iconográficos no Núcleo de Acervo Iconográfico do APESP. E nessas atividades foram identificados e catalogados em média 1500 negativos em diversos suportes (incluindo vidro) e alguns álbuns fotográficos.