

ASPECTOS NORMATIVOS DA PRESERVAÇÃO DO PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO EM BARRA DO PIRAÍ (RJ)

Jéssica de Fátima Rossone Alves¹

Resumo

Este artigo aborda a preservação do patrimônio ferroviário em Barra do Piraí, município fluminense cujo território estruturou-se e consolidou-se tendo como uma de suas condições a presença das ferrovias. No auge do transporte ferroviário no Brasil, que deu-se no início do século XX, Barra do Piraí ficou conhecida por ser “o maior entrocamento ferroviário da América Latina”. Para que o complexo ferroviário funcionasse, foram construídas uma sorte de estruturas, porém, com a decadência das ferrovias e ascensão do rodoviarismo já na metade do século XX, muitas destas construções caíram em desuso e abandono. Nesse sentido, são apresentados dados e discussões relacionados a sua preservação, especificamente no que se refere aos aspectos normativos. Observou-se que a regulamentação existente não é suficiente para garantir a preservação deste patrimônio.

Palavras chave: Barra do Piraí. Ferrovia. Preservação.

NORMATIVE ASPECTS OF THE RAILROAD HERITAGE PRESERVATION IN BARRA DO PIRAÍ (RJ)

Abstract

This article deals with the preservation of the rail heritage in Barra do Piraí, a municipality in Rio de Janeiro whose territory was structured and consolidated with the presence of railways as one of its conditions. At the height of rail transport in Brazil, which took place at the beginning of the twentieth century, Barra do Piraí became known as “the largest rail interchange in Latin America”. In order for the railway complex to function, a lot of structures were built, but with the decay of railroads and the rise of highways already in the middle of the twentieth century, many of these buildings fell into disuse and abandonment. In this sense, data and discussions related to its preservation are presented, specifically regarding the normative aspects. It was observed that the existing regulation is not enough to guarantee the preservation of this heritage.

¹Mestra em Ambiente Construído pelo UFJF e Docente do Curso Técnico de Conservação e Restauro da FAETEC Vassouras.

Keywords: Barra do Piraí. Railroad. Preservation.

Introdução

O interesse pelo estudo do patrimônio cultural ferroviário no Brasil é recente e tem amadurecido nas últimas duas décadas. Nesse sentido, a frequência de eventos e publicações relacionados à temática aumentou e tem favorecido a troca de experiências para a sua preservação. Apesar de a arquitetura ferroviária no Brasil já ter sido estudada por diversos autores, a extensão territorial das ferrovias associada às mais distintas realidades socioeconômicas, ainda dificulta sua compreensão.

Tendo em vista a discussão que este artigo se propõe, é imprescindível que sejam consideradas as iniciativas dos órgãos que institucionalizam e/ou incentivam a preservação do patrimônio cultural ferroviário, como o Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN), a Associação Brasileira de Preservação Ferroviária (ABPF) e a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) para levantar e catalogar dados sobre o patrimônio ferroviário brasileiro, e há que se registrar a importância das informações sistematizadas por Ralph Mennucci Giesbrecht, que desde 2001 compartilha *online* conteúdo riquíssimo sobre as ferrovias no Brasil.

Para além do tangível, a memória ferroviária também está em evidência tanto no meio acadêmico quanto nas comunidades, e é contada, por exemplo, através de publicações como a de Francisco Foot Hardman (1988) e Pablo Luiz de Oliveira Lima (2009). Outro trabalho a ser destacado é o de Andréa Casa Nova Maia (2009), que afirma que os aspectos históricos, culturais e econômicos que marcam o mundo moderno, de base fundamentalmente científico-tecnológica, são figurados nas edificações relacionadas à ferrovia.

Sabe-se que o despontar das ferrovias no Brasil a partir do final do século XIX foi fundamental na composição das regiões por onde passavam. Em várias localidades, a ferrovia tornou-se o centro das atenções e um dos principais focos da economia, oferecendo oportunidades ligadas às atividades industriais e agrícolas. A chegada das ferrovias no Brasil assinala um momento de relações sociais e culturais

até então inéditas em grande parte do território nacional, configurando-se como um verdadeiro símbolo de progresso.

Na região do sudeste brasileiro e em particular na região do Vale do Paraíba, o advento das ferrovias brasileiras esteve relacionado à cultura do café, e consolidou-se como principal meio de transporte entre os centros de produção cafeeira e os portos, no litoral. Barra do Piraí, na época ainda um simples povoado, foi uma das localidades que receberam as ferrovias no Brasil. Graças à sua localização geográfica, a área que viria a ser o centro da cidade foi escolhida para situar o ponto estratégico da malha ferroviária brasileira que ligaria os estados de Minas Gerais e São Paulo ao centro da cidade do Rio de Janeiro.

Após a inauguração das primeiras linhas, a conformação urbana e territorial, a economia e o modo de vida da população da região se modificaram. De fato, a implantação da ferrovia contribuiu significativamente para a sua delimitação e crescimento urbano. Estruturas como pontes, túneis, estações, armazéns, oficinas e depósitos, bem como as residências dos funcionários, transformaram a paisagem de toda a região. Da mesma forma, a percepção do observador em relação a estas construções e à paisagem se modificou em função da chegada da linha férrea, que permitiu outros olhares e apropriações.

Contudo, as construções da época áurea das ferrovias presenciaram os anos de sua decadência e estagnação a partir da desativação de cada uma das linhas de trens de passageiros, fato que ocorreu na segunda metade do século XX, simultaneamente ao incentivo ao rodoviarismo e à nova política instaurada no país. A partir do final daquele século, circulariam majoritariamente trens de carga na malha ferroviária existente.

Apesar de certas edificações terem recebido proteção através de tombamento ou terem sido inventariadas, a maior parte delas permanece em estado de degradação contínua, acentuada pelos atuais usos que lhes foram destinados ou por abandono. Infere-se, assim, o momento delicado, mas imprescindível que se vive do ponto de vista da preservação do patrimônio cultural ferroviário.

Sabendo que os elementos ferroviários em Barra do Piraí possuem importância como testemunhos da história do município, do estado e até mesmo no país, que a arquitetura e o urbanismo no recorte estudado são diretamente

condicionados à presença das estruturas ferroviárias, e que há uma lacuna no estudo e na preservação destes elementos, a pesquisa se justifica.

A Normativa para a Preservação do Patrimônio Cultural Ferroviário no Brasil

Rabello (2009, p. 33) cita os §§ 1º e 2º do art. 24 da Constituição de 1988 para esclarecer que é competência da União estabelecer as normas gerais para proteção ao patrimônio histórico, cultural, artístico, turístico e paisagístico, mas que não se exclui a competência concorrente dos estados. Do mesmo modo, compete aos municípios a legislação sobre o patrimônio, complementando a legislação federal e a estadual no que couber. Deste modo, estão aqui dispostas as normativas direcionadas à preservação do patrimônio cultural ferroviário reconhecido como de valor cultural para o país e para o estado do Rio de Janeiro e, mais adiante, o foco será nas questões municipais.

No Brasil, o interesse pela preservação do patrimônio cultural se inicia oficialmente com o Decreto-Lei n.º 25 de 1937 e se torna mais abrangente após a promulgação da Constituição de 1988, principalmente em seu artigo 216. A partir da década de 1950 foram tombados pelo IPHAN os primeiros representativos do patrimônio ferroviário brasileiro. Entre as décadas de 1960 e 1990, poucos Bens ferroviários foram tombados. De modo geral, o tombamento constituía o único instrumento para a proteção do patrimônio ferroviário neste período.

Na década de 1980, o Ministério dos Transportes desenvolveu o Programa de Preservação do Patrimônio Histórico do antigo Ministério dos Transportes (PRESERVE), com o objetivo de preservar a memória dos transportes no Brasil. Anos mais tarde, a RFFSA criou o Setor de Preservação do Patrimônio Histórico Ferroviário (PRESERFE) e publicou o *Manual de Preservação de Edificações Ferroviárias Antigas*. O referido manual apresenta, em seu capítulo 8 *Como restaurar, recuperar ou adaptar um prédio ferroviário antigo*, critérios básicos para diagnósticos e propostas, indicações específicas para intervenções no exterior dos edifícios tal qual cada material utilizado nas fundações, alvenarias, esquadrias e coberturas, e indicações para intervenções no interior dos edifícios, inclusive

instalações elétricas e climatização. Durante os anos 1990, o PRESERFE criou o Programa Ferroviário de Ação Cultural (PROFAC) e estabeleceu parcerias com prefeituras para a preservação das estações ferroviárias nas quais funcionariam os Centros Ferroviários de Cultura (CEFECs).

Mais adiante, o que de fato chamaria atenção para os riscos envolvendo o patrimônio cultural ferroviário brasileiro seria a liquidação da RFFSA, a partir do final do século XX. Logo, com as discussões acerca da preservação deste patrimônio e dada a sua importância no contexto nacional, foi criada legislação específica visando a sua preservação. Em consonância com Prochnow (2014) encara-se a normatização para o patrimônio ferroviário como uma reparação por parte do Estado à extinção da ferrovia.

O Decreto n.º 6.018/2007², regulamentou a coordenação e supervisão do processo de Inventariança dos Bens da extinta RFFSA como de responsabilidade do Ministério dos Transportes, e assim foi feito. A redação do Decreto também sinalizou para a transferência dos Bens de valor artístico, histórico e cultural ao IPHAN. Mais recentemente, após longo processo, a Portaria n.º 9, de 20 de março de 2019, fez saber sobre o fim do processo e a extinção da Comissão de Inventário, face ao cumprimento dos requisitos do mesmo.

Em cumprimento à Lei n.º 11.483/2007³, que dispõe sobre a revitalização do setor ferroviário e sucedeu o decreto supracitado, o processo de Inventariança englobou Bens imóveis e móveis, incluindo desde edificações como estações, armazéns, rotundas, terrenos e trechos de linha e até material rodante, como locomotivas, vagões, carros de passageiros, maquinário, além de Bens móveis como mobiliários, relógios, sinos, telégrafos e acervos documentais. No art. 9 desta Lei, além de ser atribuído ao IPHAN o papel de receber e administrar os Bens de valor artístico, histórico e cultural da RFFSA, foi considerado o zelo pela sua guarda e manutenção. Essa atribuição legal impôs ao órgão a responsabilidade sobre um espólio de cerca de 50 mil Bens e “por não ter partido de uma prática já existente na

²BRASIL. **Decreto n.º 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.

³BRASIL. **Lei n.º 11.483, de 31 de maio de 2007**. Dispõe sobre a revitalização do setor ferroviário, altera dispositivos da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, e dá outras providências.

instituição é que essa atribuição trouxe problemas de ordem conceitual e gerencial para seu planejamento e execução” (PROCHNOW, 2014, p.12).

Diante dos desafios representados pela legislação mencionada acima, o IPHAN criou a Coordenação Técnica do Patrimônio Ferroviário (CTPF), que ficou responsável por coordenar as atividades de desenvolvimento dos critérios e da metodologia processual para o seu cumprimento, bem como a interlocução cotidiana necessária com as unidades descentralizadas do IPHAN e com a Inventariança.

Neste momento, duas questões requeriam mais atenção. A primeira se refere à propriedade dos Bens. A Lei n.º 10.413/2002⁴, para a qual não consta revogação expressa, determina algo inédito dentro da atuação do IPHAN em relação ao patrimônio edificado. Se, por um lado, o Decreto Lei nº 25/1937 não altera a propriedade de um item tombado, por outro, a Lei nº 10.413/2002 determina a alteração da propriedade, mas sem definir a instituição proprietária.

A segunda questão refere-se à complexidade processual do instituto do tombamento, no qual um estudo técnico aprofundado sobre o objeto a ser preservado deveria ser submetido ao Conselho Consultivo do IPHAN e, posteriormente, homologado pelo Ministro da Cultura. Dada a extensão das ferrovias no território brasileiro e o seu notável espólio, compreendeu-se que o tombamento seria um encargo dispendioso. E assim, poucos Bens culturais ferroviários foram tombados pelo IPHAN no século XXI.

A Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário

Diante das complexas situações explicitadas anteriormente, o IPHAN promoveu a valoração, a preservação e proteção do patrimônio cultural ferroviário através da Portaria n.º 407/2010⁵, na qual criou a *Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário*, cujo trecho se encontra abaixo:

⁴ BRASIL. **Lei n.º 10.413 de 12 de março 2002**. Determina o tombamento dos bens culturais das empresas incluídas no Programa Nacional de Desestatização.

⁵ IPHAN. **Portaria n.º 407, de 21 de dezembro de 2010**. Dispõe sobre o estabelecimento dos parâmetros de valoração e procedimento de inscrição na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário, visando à proteção da memória ferroviária, em conformidade com o art. 9º da Lei n.º 11.483/2007.

Art. 2º Os bens inseridos na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário gozam de proteção, com vistas a evitar seu perecimento ou sua degradação, apoiar sua conservação, divulgar sua existência e fornecer suporte a ações administrativas e legais de competência do poder público (IPHAN, 2010).

A respectiva Portaria criou uma Comissão de Avaliação do Patrimônio Ferroviário, que ficou responsável pela atribuição do valor e a inclusão na referida Lista, sendo passíveis de inscrição: aqueles que apresentem correlação com fatos e contextos históricos ou culturais relevantes, inclusive ciclos econômicos, movimentos e eventos sociais, processos de ocupação e desenvolvimento do país, dos estados ou regiões, bem como com seus agentes sociais marcantes; aqueles portadores de valor artístico, tecnológico ou científico, especialmente os relacionados diretamente com a evolução tecnológica ou com as principais tipologias empregadas na época; e aqueles cujo intuito de valoração cultural seja objeto de manifestação individual ou coletiva, pública ou privada, desde que devidamente justificada, podendo ser motivada por seu valor simbólico.

De acordo com coordenadores técnicos do Instituto, essa missão representou um esforço expressivo do órgão nacional de preservação frente à quantidade e diversidade de elementos e à necessidade de sua gestão compartilhada. Além disso, a representatividade e a forte presença do trem na memória e no imaginário da população fizeram com que o IPHAN estudasse formas de atuação diferenciadas definindo critérios para a valoração e consequências específicas para tal.

Em 2011, a Lista foi publicada através da Portaria n.º 441⁶, e incluía 189 itens valorados entre 13 de abril de 2007, quando foi valorado o terreno e o Museu do Trem no Engenho de Dentro, Rio de Janeiro, e 18 de janeiro de 2011, quando foi valorada a Estação Ferroviária de Patos. De acordo com Finger (2013, p. 8), o processo de valoração dos itens era feita por meio de avaliação técnica, respaldada em aspectos históricos, artísticos, técnicos ou simbólicos. Entretanto, na maior parte dos casos, a análise vinha sendo feita de maneira individual, enfocando apenas o edifício e sua relação com a linha ou, no máximo, considerando sua relevância para o estado onde está inserido, carecendo de uma leitura que permitisse compreender seu papel e importância em nível nacional.

⁶IPHAN. **Portaria n.º 441, de 13 de dezembro de 2011**. Torna pública a Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário, instituída por meio da Portaria nº 407, de 21 de dezembro de 2010.

Nos anos seguintes outros itens foram sendo incluídos, conforme diversos Extratos de Termos de Homologação encontrados no DOU, sendo o último encontrado no DOU de 15 de maio de 2015 referente às homologações nos municípios de Monte Santo de Minas e Itumirim (MG), e Indaial (SC). No mesmo ano, 2015, o IPHAN publicou a Lista em sua página, que conta com 639 inscrições. A quantidade de inscrições mais expressiva corresponde aos estados do Paraná com 101 itens, Minas Gerais com 99 itens e Rio de Janeiro com 87 itens. Do total, cerca de 250 correspondem às antigas estações ferroviárias, 110 às habitações dos ferroviários, 50 aos antigos armazéns, outros 50 referem-se aos antigos pátios ferroviários, 20 itens equivalem aos antigos depósitos e outros 20 aos antigos galpões. Os demais itens referem-se a garagens, esplanadas, almoxarifados, edifícios relacionados a serviços de saúde e alimentação, caixas d'água e terrenos.

Em 2016, foi publicada uma parceria entre o IPHAN e a Frente Parlamentar da Preservação de Memória e do Patrimônio Ferroviário, lançada no mesmo ano. O presidente e idealizador da Frente, o Deputado Federal Marcio Alvino, explicou que uma das finalidades da parceria é conseguir a destinação das áreas não operacionais da malha ferroviária, bem como a posse provisória e definitiva das estações aos municípios. Outro objetivo é auxiliar na elaboração de projetos e emendas parlamentares que incentivem a restauração e conservação. Os Bens inscritos até então na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário podem ser encontrados no Sistema Integrado de Conhecimento e Gestão (SICG) – plataforma digital lançada em 2017 pelo órgão – porém nos painéis se encontram somente as informações básicas.

A Política de Patrimônio Material (PPM)

Após longo processo de revisão crítica e aprimoramento de suas práticas, o IPHAN instituiu através da Portaria n.º 375⁷, no segundo semestre de 2018, a nova Política de Patrimônio Material (PPM), documento que serve de guia na realização de processos de identificação, reconhecimento, proteção, normatização, autorização, licenciamento, fiscalização, monitoramento, conservação, interpretação,

⁷ INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL. **Portaria n.º 375, de 19 de setembro de 2018.** Institui a Política de Patrimônio Material.

promoção, difusão e educação patrimonial relacionados à dimensão material do patrimônio cultural.

A PPM constitui um instrumento de caráter regulatório, estratégico e operacional do órgão, com princípios claramente definidos, dos quais se destacam a superação entre as dimensões materiais e imateriais do Patrimônio Cultural, considerando sempre o tempo presente para as ações e atividades. Além disso, pontos específicos sobre a preservação do patrimônio cultural ferroviário e sobre a inscrição Lista são esclarecidos.

Em seu Capítulo II – Da Patrimonialização de um Bem Cultural Material, cita a Valoração como o instrumento de reconhecimento dos Bens ferroviários da extinta RFFSA (art. 21), bem como instrumento de proteção dos Bens (art. 27). Em seu Capítulo VII, dedicado especificamente ao patrimônio da extinta RFFSA, explicita que cabe ao Iphan receber e administrar os Bens móveis e imóveis de valor artístico, histórico e cultural, oriundos da extinta Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA), bem como zelar pela sua guarda e manutenção porém que a proteção decorrente da inscrição na Lista não se equipara à decorrente da inscrição em um dos Livros do Tombo definidos pelo Decreto-Lei nº 25 (Parágrafo único) e que os Bens inscritos na mesma poderão ter sua valoração reavaliada a qualquer tempo (art. 91).

A normativa para preservação do patrimônio cultural ferroviário em território fluminense

A preservação do patrimônio no estado do Rio de Janeiro se inicia com a criação da Divisão do Patrimônio Histórico e Artístico (DPHA), em 1963, e com o Decreto-Lei n.º 2 de 1969, que trata da constituição do patrimônio histórico, artístico e paisagístico. O mesmo Decreto-Lei instituiu ainda o Conselho Estadual de Tombamento (CET), que foi regulamentado pela Lei nº 509 de 1981, e atua desde então como órgão consultivo e de assessoramento, sendo responsável pelos pareceres sobre atos de tombamento e pronunciamentos quanto a propostas de intervenção para os itens protegidos.

Desde 1975, a preservação do patrimônio cultural no estado do Rio de Janeiro é atribuição do Instituto Estadual do Patrimônio Cultural do Rio de Janeiro (INEPAC), que sucedeu a DPHA. No site do referido órgão constam atualmente mais de 450 processos de tombamento, dos quais a maioria é definitiva, fato que não diminui a importância daqueles provisórios, pois são igualmente válidos a partir do momento que os procedimentos são iniciados. Vale ressaltar que um processo pode envolver apenas um ou vários elementos, como no caso dos conjuntos urbanos e/ou paisagísticos considerados patrimônios culturais.

O estado do Rio de Janeiro possui 92 municípios, dos quais 76 usufruíram de ferrovias em algum momento de suas histórias e, de fato, em muitos deles a ferrovia foi fator fundamental de crescimento e expansão urbana. Além do mais, sabe-se que no estado do Rio de Janeiro foram construídas as primeiras ferrovias brasileiras, o que torna a sua preservação importante não só para memória fluminense, mas para a memória do país. Dos sessenta e cinco municípios que possuem processos, apenas sete possuem Bens ferroviários protegidos.

A partir do presente século, o INEPAC desenvolve projetos que de certa forma contemplam o patrimônio ferroviário fluminense, por meio da elaboração de inventários. No projeto *Inventário dos Caminhos Singulares* em 2004, constam vinte Bens ferroviários inventariados, dos quais cinco em Barra do Piráí.

Subordinado à legislação federal, sem especificidades no que se trata da preservação do patrimônio ferroviário e considerando a carência de pesquisas sobre o tema no estado, o INEPAC promoveu então o Inventário de Identificação de Bens Culturais do Sistema Ferroviário do estado do Rio de Janeiro, entre 2006 e 2010, que definiu os elementos da Linha do Centro como objeto. Como resultado foi publicado o documento *O transporte ferroviário do Rio de Janeiro* juntamente com inventários específicos das edificações, constando situação e ambiência, características arquitetônicas e de conservação, histórico, usos, concessão, mapas, imagens e dados complementares. Em alguns documentos constam ainda croquis, plantas de situação e implantação dos imóveis.

No documento publicado pelo INEPAC consta que o objetivo do trabalho foi “examinar a superestrutura⁸ da Linha do Centro buscando as obras originais da implantação da linha e aquelas com significado artístico, histórico ou cultural, verificando suas condições atuais.” Entretanto, as pesquisas publicadas estão focadas nas estações ferroviárias. Das 32 estações inventariadas, 10 já se encontravam arruinadas, 10 precisavam de grandes reparos, 7 foram demolidas, 4 estavam precisando de pequenos reparos e apenas uma se encontrava bem conservada. Três inventários tiveram como objeto de estudo construções situadas em Barra do Piraí.

Paralelamente aos projetos idealizados pelo próprio Instituto Estadual, o mesmo presta assessoria técnica às prefeituras municipais em caso de elaboração de inventários de Bens culturais móveis e imóveis ou no desenvolvimento de projetos e obras de restauração arquitetônica e artística nos municípios. Assim, de acordo com o interesse e iniciativa de cada gestão, os municípios avançam em direção à preservação de seu patrimônio cultural ou não.

No caso específico de Barra do Piraí, os itens foram listados na publicação do *Inventário dos Bens Imóveis de Barra do Piraí e Ipiabas*, feito em parceria com a Prefeitura Municipal de Barra do Piraí (PMBP). O referido inventário mapeou, identificou e catalogou cerca de cinquenta itens localizados no distrito sede e no distrito de Ipiabas, dos quais treze são diretamente relacionados à ferrovia.

No documento publicado foi feita a sugestão de tombamento (não se especifica a instância) para os itens sem nenhum tipo de proteção e de tombamento estadual para aqueles que já se encontram protegidos de alguma forma pela legislação municipal. Segundo os idealizadores do Inventário, o projeto se propôs a contribuir para a afirmação dos valores culturais de seus habitantes, para o crescimento do turismo histórico e cultural da cidade, gerando emprego e renda e, por fim, gerar uma conscientização de seus cidadãos para a preservação do ambiente urbano e natural (INEPAC, 2011).

⁸ Conjunto de elementos necessários à operação de um sistema ferroviário: via permanente, estações, edifícios, oficinas, linhas de manobra, depósitos de carros e locomotivas, reservatórios de líquidos e combustíveis, etc.

A Normativa para a Preservação do Patrimônio Cultural Ferroviário na Instância Municipal

O município de Barra do Piraí não possui uma repartição administrativa voltada especificamente para a preservação de seu patrimônio cultural, o que fica à cargo da Secretaria Municipal de Turismo e Cultura. Vale ressaltar que de acordo com cada gestão, à referida Secretaria são atribuídas funções e perspectivas diferentes, ocasionando descontinuidade nos processos administrativos.

Para conhecer melhor o contexto, foram feitas entrevistas com funcionários da repartição que acompanharam de perto as ações relacionadas ao patrimônio cultural nos últimos anos, além da pesquisa direta no que se refere à legislação. Quando indagados sobre as suas funções na Secretaria e se há encarregados das questões específicas do patrimônio, responderam que sendo a equipe muito reduzida, não tem ninguém específico para trabalhar com patrimônio cultural.

Em 2008 foi criada a Comissão de Verificação de Tombamento através da Portaria n.º 03 cujos prazos foram prorrogados pela Portaria n.º 143 de 2009. A Comissão localizou, entre outros documentos, leis versando sobre o assunto desde 1961 até 2007 sem que fossem revogadas, incluindo três procedimentos com listagem de bens tombados, apresentando *Relatório Conclusivo dos Trabalhos* em junho de 2009. A Comissão foi extinguida em 2012 através da Portaria n.º 909, quando foi criada a Comissão da Proteção da Memória de Barra do Piraí.

Naquele momento, foi considerada urgente necessidade de se avaliar a legislação existente, pois de acordo com o texto da própria Portaria 909/2012, nenhum dos procedimentos identifica com clareza e suficiência de informações sobre os itens tombados, gerando dúvidas quanto a dimensão, extensão e quantidade de partes integrantes de cada objeto protegido. Na Secretaria de Turismo e Cultura e na Secretaria de Obras, nenhum funcionário soube responder sobre as atividades da Comissão, da qual não consta nenhum documento publicado até meados de 2019.

Tendo em vista a presente situação, foi feita uma entrevista com a servidora indicada para presidência da Comissão, que confirmou a existência da mesma em 2013 e inclusive disponibilizou arquivos para consulta. Entretanto, nenhum dos

arquivos é relacionado ao patrimônio ferroviário. A entrevistada disse ainda que os trabalhos não continuaram depois de sua saída da Comissão, e que não se lembra quantas reuniões aconteceram.

Para um dos funcionários da Secretaria de Turismo e Cultura, existem alguns fatores que desanimam e dificultam o trabalho dos gestores. A falta de infraestrutura básica e manutenção dos locais públicos e o baixo fortalecimento institucional da repartição são dois deles, associados à quase inexistente política de preservação do patrimônio cultural. Para outra funcionária, Barra do Piraí está em uma situação aquém das cidades vizinhas no que se trata da preservação do patrimônio da ferrovia. Ela cita estações restauradas de cidades vizinhas, compara com a situação do município estudado, que já tem alguns Bens em ruínas, e reforça a responsabilidade da administração municipal em relação a este patrimônio. De fato, existe na Secretaria um consenso de que a ferrovia pode ser considerada um patrimônio cultural de Barra do Piraí.

Desde a elaboração do Plano Diretor Participativo de Barra do Piraí (PDPBP)⁹ em 2006, são discutidas e requisitadas diversas ações relacionadas à preservação do patrimônio cultural do município. Contudo, o documento foi revisto entre 2016 e 2018 e trouxe poucas mudanças relacionadas à temática. Dentre as atualizações está a redação mais abrangente do seu Eixo 4 – Turismo, Cultura e Patrimônio Histórico Cultural, que sinaliza para a buscar recursos para promover a restauração, preservação e conservação dos itens tombados pelo município; para a necessidade de criar o conselho de Turismo, Cultura e Patrimônio, elaborar inventários dos Bens materiais e imateriais, registros e tombamentos, e estudo sobre a possibilidade de tombamento dos itens inventariados pelo INEPAC e buscar parcerias para capacitação de servidores municipais quanto à preservação de Bens patrimoniais e culturais do município (PMBP, 2018, p. 13)¹⁰.

Além disso, o versão de 2018 classifica como Zonas Especiais de Interesse do Patrimônio (ZEIPs) como zonas que exigem tratamento especial, formadas por um conjunto de relevante expressão arquitetônica, histórica e cultural, sendo

⁹ PREFEITURA MUNICIPAL DE BARRA DO PIRAÍ. **Lei Complementar n.º 001 de 11 de outubro de 2006**. Institui o Plano Diretor Participativo de Barra do Piraí.

¹⁰ PREFEITURA MUNICIPAL DE BARRA DO PIRAÍ. **Lei Complementar n.º 001 de 17 de abril de 2018**. Institui a Revisão do Plano Diretor Participativo de Barra do Piraí.

necessária a manutenção de suas características para a preservação da memória da cidade com seus parâmetros urbanísticos definidos na lei Municipal nº 1353 de 23 de novembro de 2007 (PMBP, 2018, p. 15).

Em linhas gerais, foram encontradas poucas medidas legislativas que dispõem sobre a proteção do patrimônio cultural ferroviário barrense. A Lei n.º 02 de 28 de abril de 1983¹¹ foi a primeira, e inscreveu 21 Bens imóveis no “Livro de Registro do Patrimônio Histórico de Barra do Piraí”, dentre os quais a Chaminé do então Engenho Central e posteriormente Oficina de Locomotivas da Rede Mineira de Viação, a Ponte Metálica, e o prédio da Estação da Central em Barra do Piraí.

Em 27 de dezembro de 2002 com a Lei Municipal nº 718¹², ficou instituído o “Tombamento de Bens que devam ficar sob a proteção especial do Poder Público Municipal”. Com esta medida foram criados cinco livros: 1) Livro do Tombo Arqueológico, Tecnográfico e Paisagístico; 2) Livro do Tombo Histórico; 3) Livro do Tombo das Belas Artes; 4) Livro do Tombo das Belas Artes Aplicadas; e 5) Livro do Tombo das Artes Populares. A Lei ratificou em parágrafo único todas as normas legais até então em vigor sobre o tombamento e transferiu as inscrições mencionadas na Lei Municipal n.º 02/1983 para os respectivos Livros do Tombo.

Com a Lei Municipal n.º 770/2003, foram tombados dois guindastes de propulsão a vapor pertencentes à antiga EFCB. Estes foram os primeiros Bens móveis protegidos pelo município. E em 10 de junho de 2005, com a Lei n.º 933, foi instituído o tombamento, do Túnel e Estação Ferroviária de Ipiabas, a Estação Ferroviária de Prosperidade e anexos, a Estação Ferroviária de Vargem Alegre e Galpão e a Estação Ferroviária Santana de Barra, dentre outros.

No momento da pesquisa estavam disponíveis apenas dois dos cinco Livros do Tombo existentes, o Livro do Tombo Arqueológico, Tecnográfico e Paisagístico e o Livro do Tombo Histórico. Os demais estavam sob responsabilidade da procuradoria municipal¹³. No Livro do Tombo Arqueológico, Tecnográfico e Paisagístico foram encontradas 38 inscrições, sendo que a primeira delas data de

¹¹ PMBP. **Lei Municipal n.º 02 de 28 de abril de 1983**. Dispõe sobre declaração e o registro dos bens, imóveis ou móveis, considerados do Patrimônio Histórico do Município de Barra do Piraí.

¹² _____. **Lei Municipal n.º 718 de 10 de abril de 2002**. Institui o tombamento de bens que devam ficar sob a proteção especial do Poder Público Municipal.

¹³ O Relatório de Conclusão dos Trabalhos da Comissão de Verificação de Tombamento apresentado em 2009 indicou a ausência de inscrições nos Livros do Tombo das Belas Artes, das Belas Artes Aplicadas e das Artes Populares.

2006 e a última de 2017. Do total, o número mais expressivo de ações se refere aos tombamentos de prédios de instituições religiosas (9), seguidas por pelas estruturas ferroviárias (8), e sedes de fazendas (4).

Uma vez identificadas estas inscrições de tombamento no município de Barra do Piraí nos Livros mencionados acima, é necessário dizer que durante esta pesquisa não foi encontrada nenhuma documentação dos referentes processos de tombamento nos arquivos das repartições administrativas consultadas, nem mesmo documentos contendo as informações básicas requisitadas pela legislação em vigor como, por exemplo, discriminação e valor histórico, muito menos estudos técnicos. São inexistentes as justificativas e pareceres formais que fundamentam a valoração e proteção das inscrições. Durante meses, buscou-se a autorização necessária para consultar o Arquivo Municipal, inclusive foi encaminhado um memorando à Procuradoria do município. Entretanto, não houve resposta.

O Tombamento em Barra do Piraí: a Lei Municipal n.º 718 de 2000

No âmbito delimitado pela Lei 718/2002, fundamentada no art. 23 da Constituição Federal de 1988 que estabelece as competências legislativas e executivas dos entes políticos, e igualmente fundamentada na Lei Orgânica do Município de Barra do Piraí em seu artigo 6º, a administração pública pratica, mediante ato administrativo, a proteção dos Bens que julgar inseridos nos critérios de valor genericamente previstos. A referida lei ratifica em parágrafo único todas as normas legais até então em vigor que tratam do tombamento e diz em seu artigo 3º diz que:

Artigo 3º – À Secretaria Municipal de Turismo, Lazer e Cultura, caberá indicar ao Chefe do Executivo os bens que devam ser tombados fazendo acompanhar a sugestão de relatório que justifique a medida, e bem assim zelar pelo fiel cumprimento desta Lei e de seu regulamento assim como de quaisquer outras disposições legais que visem ao mesmo fim.

Para Sonia Rabello, que analisou minuciosamente o Decreto-Lei 25/1937 que institui o tombamento federal, e que traz reflexões importantes sobre o ato do tombamento independentemente de sua instância, há que se distinguir qual é o objetivo dessa proteção. “O bem jurídico, objeto da proteção, está materializado na

coisa, mas não é a coisa em si: é o seu significado simbólico, traduzido pelo valor cultural que ela representa” (RABELLO, 2009, p. 45).

Nesse sentido, a referida Lei diz ainda que a Secretaria poderá valer-se de informações técnicas especializadas, inclusive de laudos periciais para qualificar o Bem como tombável, mas não torna esta ação uma exigência, assim como acontece no Decreto-Lei 25/1937 analisado por Rabello (2009, p.54). Entretanto, de acordo com a autora, será através de

estudos técnicos que ficarão determinadas as hipóteses nas quais bens podem ser considerados de valor cultural. Não é, portanto, admissível que este ato administrativo deixe de mencionar a base teórica coerente na qual se pautou para determinar o valor cultural de determinado bem. (RABELLO, 2009, P. 47).

Ainda sobre o artigo 3º, outra reflexão que se apresenta é sobre o seu § 3º que submete o Poder Executivo à aprovação do Poder Legislativo Municipal e atribui a este último a competência de realizar igualmente o tombamento: “§ 3º - Todo ato de tombamento está sujeito a aprovação do Poder Legislativo Municipal, que também possui as prerrogativas de realização do pretendido pela presente norma.” A questão que se coloca é a possibilidade de se concretizar a proteção de Bens culturais, ou seu tombamento, por meio de ato legislativo.

Neste caso, a autora menciona as características de generalidade e de abstratividade. A primeira pressupõe uma situação igual das pessoas ou de grupo de pessoas, sem distingui-las, passando a ser atingidos pela norma todos aqueles que estiverem na situação por ela prevista, sem individualização. A segunda, a abstratividade, caracteriza-se por dispor sobre situações em tese.

A partir daí, aplicando-se os conceitos à proteção por ato legislativo, formulam-se duas hipóteses: aquela através da qual o ato legislativo protege toda uma categoria de Bens, e a segunda na qual o ato legislativo protege um Bem certo e determinado. De acordo com Rabello, no primeiro caso, não há dificuldade em admitir sua constitucionalidade, tendo, no mínimo, a característica de generalidade. Já em relação ao segundo, Rabello explica

Ao se admitir, amplamente, a não abstratividade da norma jurídica, estar-se-ia, na prática, admitindo o exercício da função executiva pelo Poder Legislativo, já que este poderia não só prever o direito em tese, como também estabelecer e concretizar sua aplicação caso a caso (RABELLO, 2009, p. 48-50).

Ou seja, pode-se conceber que, quando a preservação derivar de ato legislativo e inexistir abstratividade na norma, ao menos a característica de generalidade deverá ser respeitada. Quando à generalidade, ela estará presente somente se o que estiver preservado, por decorrência direta da lei, não for um item específico, mas uma categoria.

Outra questão é sobre a efetividade dos tombamentos. A Lei em questão estabelece em seu artigo 4º que o ato de iniciativa da Secretaria para a instauração do processo administrativo com fins de tombamento já assegura a preservação do item indicado até a decisão final do processo. A Lei não prevê ato de homologação da decisão por um Conselho específico, uma vez que este é inexistente, e delega esta função ao Poder Legislativo, conforme visto anteriormente. Ressalta-se, porém, que após a aprovação dos Poderes Executivo e Legislativo, o ato de tombamento só se torna definitivo após a inscrição no Livro do Tombo, como estipula o artigo 7º. Portanto, os tombamentos em Barra do Piraí normatizados pelas Leis 02/1983, 770/2003 e 933/2005 e pelas demais normas publicadas até 2006, foram efetivados somente após a abertura dos Livros do Tombo em 2006.

Outro fator que trata da efetividade do ato do tombamento na legislação vigente é a notificação e a expedição de documento necessário ao Cartório de Registro de Imóveis, conforme versa o artigo 6º, que reconhece três modalidades de tombamento, de ofício, voluntário e compulsório; assim como o 7º, que trata da inscrição e expedição de documentos. Chama a atenção o fato de a notificação aos proprietários ter sido feita após as inscrições nos Livros do Tombo. Conforme afirmam funcionários das Secretarias, as notificações foram feitas há poucos anos, entre 2013 e 2014, o que inclusive ocasionou surpresa por parte dos proprietários e fez com que alguns deles requisitassem o destombamento de suas propriedades, uma vez que não veem benefícios na medida.

A redação do artigo 8º da lei analisada gera dúvidas em relação às consequências dos atos de tombamento no que se refere à integridade da coisa tombada em si, favorecendo o entendimento de que o estipulado vale somente para o entorno e não para o objeto de tombamento. Se confirmada esta hipótese, seria possível questionar as consequências do ato de tombamento, mesmo tendo sido

ratificado o artigo 3º da Lei 02/1983, que diz que “qualquer obra ou reparo nos bens acima dependerá de autorização especial do Prefeito,” pois mesmo dependendo da autorização especial do Prefeito, não haveria na legislação vigente menção aos efeitos diretos do ato em si sobre a coisa tombada. E conforme defende Rabello, Uma lei que apenas diga que determinados bens estão “protegidos”, sem estabelecer a consequência desta proteção, é inócua; se a lei objetivar que seus efeitos venham restringir direitos, ao menos a previsão genérica dos efeitos dessa restrição deverá estar nela indicada, para que se obedeça ao princípio constitucional da legalidade (RABELLO, 2009, p. 49).

No artigo 8º, há a definição geral das consequências que incluem a proibição de colocação de anúncios e cartazes para garantir a plena visibilidade da coisa tombada, a modificação do ambiente e da paisagem adjacente, a alteração de estilos arquitetônicos e tudo mais que contraste ou afronte a harmonia do conjunto e contribua para tirar o valor histórico ou a beleza original da obra protegida. Apesar disso, não há menção à delimitação específica de preservação nos entornos, ou parâmetros específicos para intervenções.

De modo geral, o tombamento no município de Barra do Piraí é um ato administrativo no qual cabe ao órgão do Executivo avaliar quais Bens merecem proteção e, com a medida, os itens apontados passam a estar sob a tutela especial do município. Entretanto, o ato só é efetivado mediante aprovação do Legislativo ou pode ser tomado diretamente por este mesmo Poder, o que pode caracterizar uma inadequação, de acordo com o que apresenta Sonia Rabello em sua pesquisa.

Além disso, não foram encontrados estudos técnicos aprofundados relacionados aos atos até então conhecidos, apesar de indicado no texto da própria lei que o institui. Este fato preocupa, pois o tombamento no município barrense reveste-se de aspectos jurídicos complexos, porém não considera estudos aprofundados relacionados com o sentido e a compreensão do que seja valor cultural. Outro fator preocupante é a própria ausência de um conselho que se posicione diante dos processos de tombamento, verificando as justificativas e demais aspectos pelos quais considere favorável a proteção de determinado Bem ou não, sendo esta função atribuída ao Poder Legislativo Municipal. Por fim, a redação imprecisa que trata das consequências do ato de tombamento é outro fator que

merece atenção, até mesmo para certificar de que há normativas para intervenções visando a preservação da coisa tombada.

Nota-se que as construções que ainda são utilizadas pela ferrovia são aquelas que apresentam melhor conservação, mesmo sendo as que possuem menos medidas de valoração e proteção. Conclui-se, portanto, que o tombamento e/ou os inventários, e nem mesmo a inscrição na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário foram suficientes para garantir a preservação de todos os itens considerados patrimônio cultural ferroviário em Barra do Piraí. Na tabela a seguir é possível identificar a relação entre a medida de reconhecimento e/ou protetiva relacionada a cada item e o seu estado atual de conservação.

Tabela 01. Bens culturais ferroviários de Barra do Piraí. inventariados, tombados e/ou inscritos na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário.

	LM 02/198 3 LM 718/20 02	LM 933 2005	LM 770 2003	Inventário de Bens Sistema Ferroviário do Estado do RJ 2006 - 2010	Inventário dos Bens Imóveis de Barra do Piraí e Ipiabas 2011	Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário 2007 - 2015	Estado de Conservação
Estação Santana de Barra		✓		✓	✓	✓	Ruínas
Casa do Chefe da Estação Santana					✓	✓	Descaracterizada
Túnel 14							Bom
Ponte dos Andradas							Descaracterizada
Oficina de Locomotivas (Rotunda)				✓	✓		Bom
Caixa D'água							Ruínas
Estação de Barra do Piraí	✓			✓	✓	✓	Regular
Subestação							Regular
Relógio da Central do Brasil					✓		Regular
Ponte da Barra					✓		Regular
Estação de Pulverização							Regular
Sino da Estação de Pulverização							Bom
Túneis 16 e 17							Bom
Ponte Getúlio Vargas (Ponte Metálica)	✓				✓		Regular
Estação Oficina Velha					✓		Descaracterizada
Chaminé	✓			✓	✓		Bom
Estação de Prosperidade		✓			✓		Regular
Estação/ Túnel de Ipiabas		✓			✓		Ruínas/Regular
Estação/Galpão de Vargem Alegre		✓					Demolida/Regular
Guindastes de propulsão a vapor			✓				-

Fonte: Elaborada pela autora com base em observação, pesquisa *in loco* e dados dos documentos consultados.

Considerações Finais

Este artigo traz para discussão apenas parte de uma pesquisa mais ampla, e se debruça sobre caráter normativo que contribui para a preservação do patrimônio cultural ferroviário de Barra do Piraí. Nesse sentido, o que se encontra é um cenário de descaso, negligência e incertezas em relação à preservação dos Bens. Observou-se que os aspectos normativos existentes não são suficientes para garantir a preservação destes Bens, e a ineficácia dos mesmos se dá principalmente por aspectos relacionados à descontinuidade e falta de articulação política, ao enfraquecimento da instância municipal, bem como à falta de colaboração por parte das demais instâncias, apesar de haver um esforço significativo por parte da instituição estadual, ao elaborar inventários deste patrimônio, contribuindo assim com a etapa fundamental de reconhecimento.

Referências

BOLOGNANI, R. Patrimônio Ferroviário: Aspectos Legais. **I Fórum Nacional do Patrimônio Cultural**. Ouro Preto/MG, 2009. Brasília, DF: Iphan, 2012.

BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil**. Brasília, DF: Senado Federal: Centro Gráfico, 1988.

FINGER, A. E. **Um Século de Estradas de Ferro – Arquiteturas das ferrovias no Brasil entre 1852 e 1957**. 2013. 465 p. Tese (Doutorado) – Universidade de Brasília – Unb – Brasília.

INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL (IPHAN). **Portaria n.º 9, de 20 de março de 2019**. Disponível em: <http://www.in.gov.br/materia/-/asset_publisher/Kujrw0TZC2Mb/content/id/68166020> Acesso em 20 ago. 2019.

_____. **Portaria n.º 407, de 21 de dezembro de 2010**. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/uploads/legislacao/portaria4072010alteradaportaria_1722016.pdf> Acesso em: 08 set. 2019.

MAIA, A. C. N. **Encontros e despedidas. História de ferrovias e ferroviários de Minas**. Belo Horizonte: Argvmentvm, 2009.

PROCHNOW, L. N. **O Iphan e o patrimônio ferroviário: a memória ferroviária como instrumento de preservação.** 2014. 163 p. Dissertação (Mestrado em Preservação do Patrimônio Cultural) – IPHAN, Rio de Janeiro.

RABELLO, Sonia. **O Estado na preservação dos bens culturais: o tombamento.** Rio de Janeiro: IPHAN, 2009.