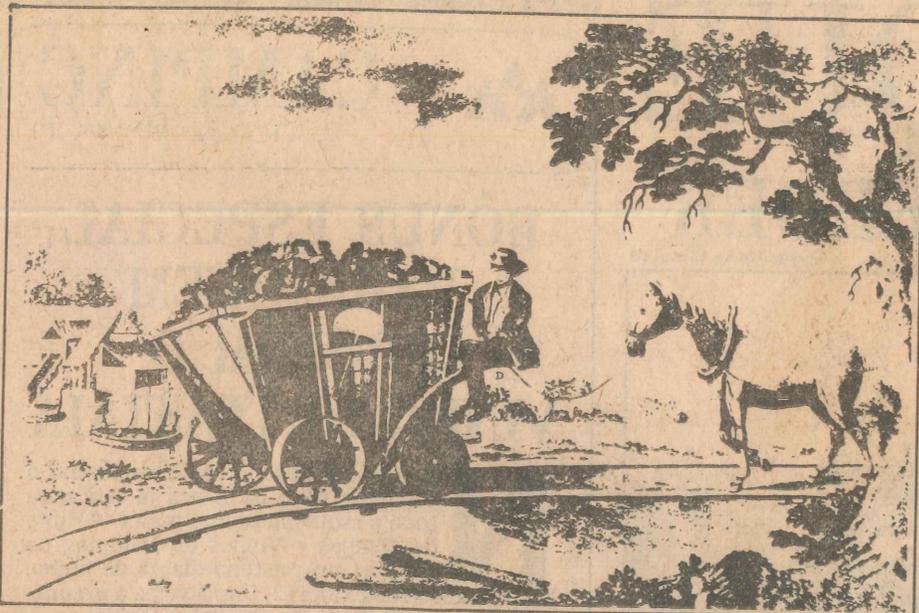
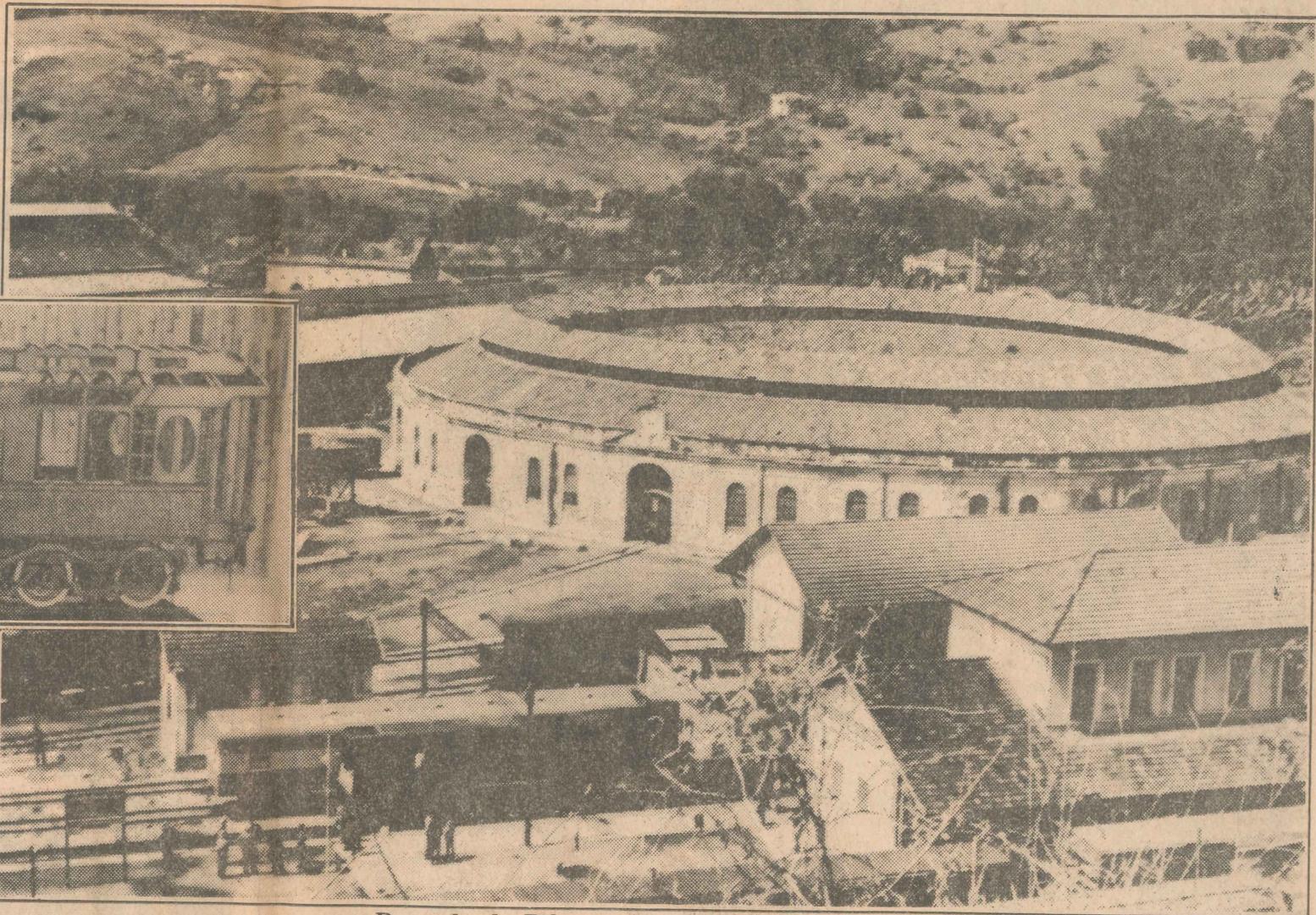


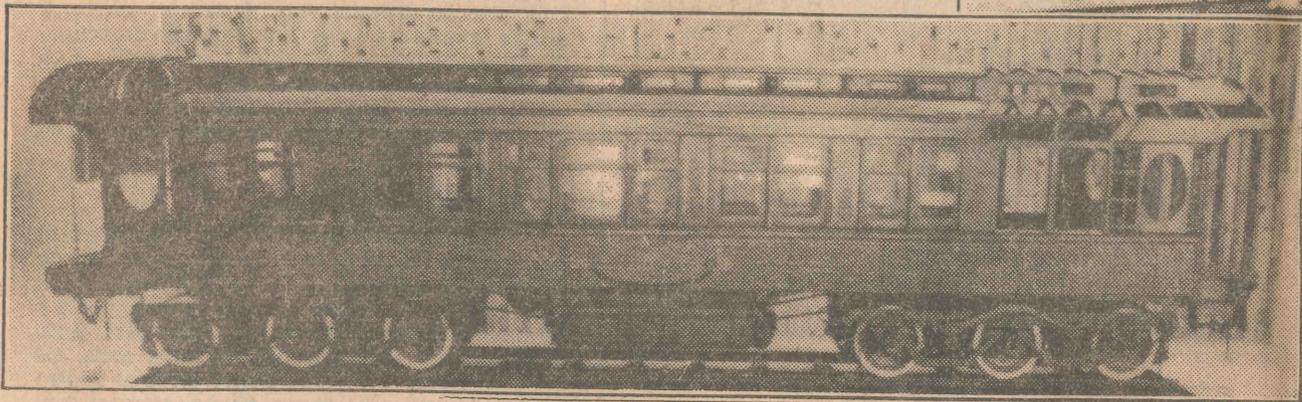
...E O TREM DE FERRO NÃO É APENAS PASSADO



Gravura inglesa mostrando um dos primeiros vagões de combustível existentes



Rotunda de Ribeirão Vermelho, Minas Gerais



Maquete de um carro de inspeção de 1922, Central do Brasil



Guia de Pacobaíba, estação da primeira linha de estrada de ferro inaugurada pelo Barão de Mauá. É um exemplo de integração de transporte ferroviário e marítimo

Vivian Wylor

ROTUNDAS, onde os trens trocam o rumo. Em estilo românico, como a de Ribeirão Vermelho. Estações ferroviárias de grande simplicidade, de tijolinho como a de Guia de Pacobaíba, datada de 1854, da primeira linha inaugurada no Brasil, ligando a praia da Estrela (Porto Mauá) a Frágoso. Ou sofisticadas, pré-fabricadas, encomendadas na Bélgica e depois transplantadas para a cidade de Bananal, em São Paulo a 183 quilômetros por ferrovia, do Rio. Cronômetros construídos by appointment da Rainha Vitória, em homenagem ao Príncipe de Gales e ao Imperador da Rússia, a maquete de um carro de inspeção usado em 1922, pesados sinos que ecoaram país a fora em outras épocas. Quadros, documentos, ações que compraram a utilização da Oeste de Minas, tracados de pontes, estradas

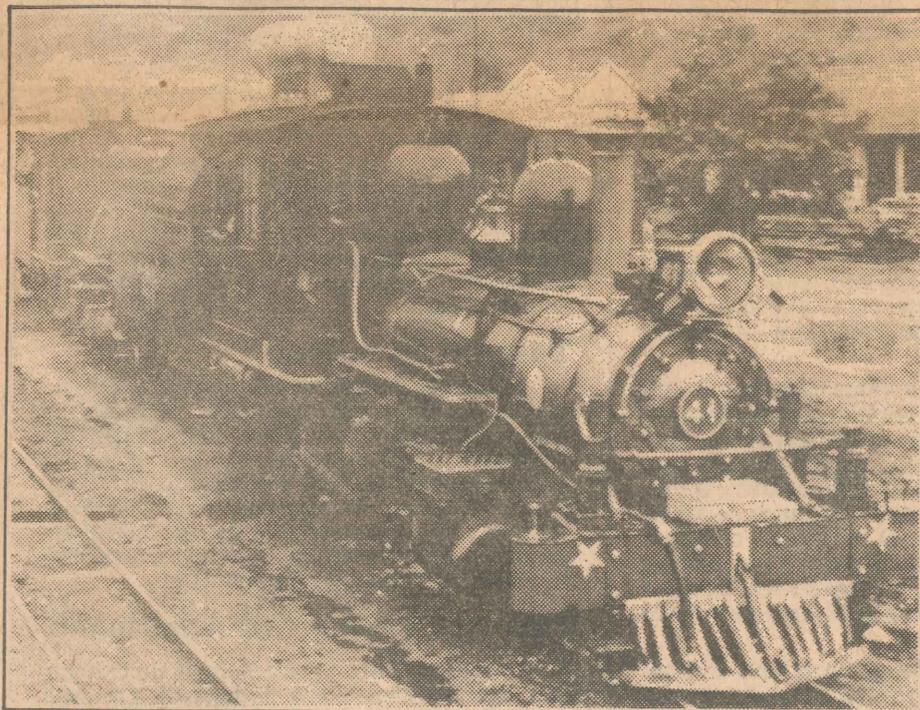
estações e estradas de ferro com leilões e alterações de prédios sustadas, pelo menos para tudo que esteja compreendido no período histórico que vai da abertura das estradas de ferro a 1930. Isso não quer dizer que se descuide das outras ramificações que o Projeto engloba. Apenas que com a proximidade da instalação do primeiro núcleo museológico em São João, uma região eminentemente ferroviária, tudo que se relaciona a dormentes, trilhos e carros de passageiros adquiriu súbita prioridade.

— Todas as áreas estão respondendo bem, ainda estamos na primeira fase, uma das que demoram mais: a do levantamento, estudo e classificação do material de valor histórico de portos, estradas e ferrovias — conta Maria Elisa. E dispomos de uma pequena equipe, escolhida dentro da própria RFFSA, de oito pessoas. Sérgio Santos Morais, por exemplo, o arquiteto que fez todo o projeto de São João, de aproveitamento do armazém de cargas

trução do final do Século XIX e que vem a ser o edifício mais nobre da cidade. Pensou-se em transportá-la para São João, para integrá-la ao conjunto do núcleo instalado naquele local. Agora estamos esperando para ver o que acontece. A rotunda fica numa região de enchentes, ainda não sabemos como conservá-la.

Microfilmagem dos projetos de engenharia ferroviária, cujos originais de até 100 anos de existência, são manuseados sempre que as antigas pontes da Great Western exigem consertos. Das ações compradas pela população de São João na época da construção da Oeste de Minas, para que a locomotiva passasse pela cidade.

— Uma grande quantidade de material deste tipo foi enviada para o Arquivo Nacional. Documentos, incluindo contábeis, que servem para se estudar quanto é que custou um frete ao longo dos tempos — explica Maria



A famosa bitolinha de São João del Rey

país afora em outras épocas. Quadros, documentos, ações que compraram a utilização da Oeste de Minas, traçados de pontes, estradas e mapas. Essas são algumas das peças de um recém-criado Museu dos Transportes, que em agosto deste ano, estará inaugurando o primeiro dos seus núcleos interdependentes em São João del Rey, Minas Gerais.

Difícilmente encarado com seriedade, o transporte ferroviário no Brasil foi sendo legado a segundo plano, à medida que aumentava o número de rodovias. De 1950 para 1980, o sistema rodoviário cresceu 415,4%, o ferroviário decresceu em 18,5%, sustentado muitas vezes, em locais como o Nordeste e Minas por operários dedicados a manter o que seus bisavós ajudaram a construir. A história das ferrovias de uns 10 anos para cá tem sido uma sucessão de leilões e desativações, viagens penosamente empreendidas pela última vez por ex-chefes de trem, maquinistas, integrantes do passado das velhas máquinas. Em 1973 foi desativada a Estrada de Ferro Tocantins, com 117 quilômetros de extensão, ligando Tucuruí à vila Jatobal, fazendo o escoamento do arroz e milho da região. Um ano antes, chegava ao fim a aventura da Madeira-Mamoré, destruíam-se vagões, máquinas, objetos de valor tecnológico. Raridades do princípio do século eram surrupiadas para enfeitar privilegiadas residências. Figura solitária no cenário era a E. F. D. Teresa Cristina, que liga Imbituba a Lauro Muller. Construída em 1884 pela D. Tereza Cristina Railway Co., ela passava até recentemente por ser a única ferrovia brasileira não deficitária, permanecendo ativa com cerca de 700 funcionários, mais de 1 mil 200 vagões e 24 locomotivas empenhadas em transportar carvão vapor e metalúrgico de diversas minas para Tubarão e porto de Imbituba.

Paralelamente à idéia de ferrovias associadas a sucata, material de demolição ou a doces lembranças da infância, crianças correndo atrás de trens abanando lenços ou mãos, desenvolve-se há alguns anos, fruto de iniciativas espontâneas, trabalhos no sentido de preservar o que ainda resta da memória ferroviária nacional. A cidade de Franca, em São Paulo, comprou por Cr\$ 144 mil uma locomotiva maria-fumaça para constituir-se em atrativo turístico para a cidade. O fazendeiro e proprietário de uma fábrica de cobertores, Hélio Felício Randi, adquiriu o primeiro carro de passageiros fabricado pela Companhia Paulista de Estradas de Ferro, em 1916 e instalou-o na sua fazenda Estância e Cabana Vila Rica, em Itapetininga totalmente "novo". Formou-se em 4 de setembro de 1977 a Associação Brasileira de Preservação Ferroviária, cujo projeto máximo seria a implantação de um museu vivo, na linha Jagariúna-Anhumas. Retirando de leilão os restos da Madeira-Mamoré, pedindo o tombamento de linhas como a da Estrada de Ferro Perus-Pirapora, a ABPF fez no Estado de São Paulo, mais ou menos o que o Ministro Eliseu Resende projetou fazer, em escala nacional, a partir da Portaria 292 de 24 de abril de 1980. Naquela data, regeu-se a formação do grupo responsável pelo Programa de Preservação do Patrimônio Histórico e Artístico do Ministério dos Transportes — o Preserve — coordenado pela museóloga Maria Elisa Carrazoni.

A intenção, a princípio, era a reunião de material das áreas das entidades participantes do programa — a Secretaria Geral do Ministério dos Transportes, a Engefer, Lloyd Brasileiro, Portobrás, DNER, Sunaman, Empresa de Navegação da Amazônia S/A, Serviço de Navegação da Bacia do Prata, Cia. Navegação do São Francisco e RFFSA — visando à formação de um museu, provavelmente em Brasília, que informasse ao público sobre a evolução da tecnologia do setor.

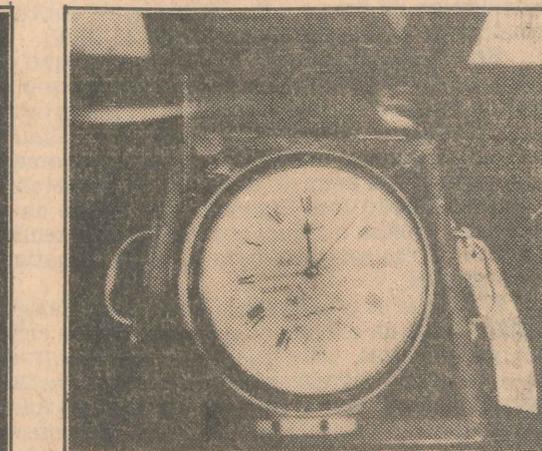
— Mas aí verificamos como o patrimônio de certas regiões estava arraigado a elas e então se pensou em criar núcleos, sempre que se justificasse essa opção. Para Brasília iriam somente as duplicatas, as cópias.

Instalada na RFFSA, num escritório do 11º andar, Maria Elisa fala principalmente de

peças. Sérgio Santos Morais, por exemplo, o arquiteto que fez todo o projeto de São João, de aproveitamento do armazém de cargas para museu, é arquiteto da RFFSA. Beatriz Brum trabalhava em outro setor e eu a requisitei para a pesquisa. Edgar de Carvalho Jr. é um excelente programador visual.

A restauração de objetos e prédios que necessitem desse tipo de intervenção corresponde a uma segunda fase da programação do Preserve, com implantação prevista num prazo de cinco anos. Mas Maria Elisa Carrazoni admite a possibilidade da restauração de antigas estações ferroviárias ir sendo feita à medida em que o material vai sendo levantado. São João estaria nesse caso, assim como Guia de Pacobaíba, considerada um exemplo histórico de integração do transporte ferroviário e marítimo. Próxima ao pier do porto de Mauá, a estação acolhia passageiros recém-desembarcados.

— Uma das maneiras de se conservar esses antigos prédios — conta Sérgio Santos Morais — é a Prefeitura das localidades aproveitá-los para instalação de bibliotecas, como aconteceu em Vassouras. Poderia ser o caso da bela rotunda de Ribeirão Vermelho, cons-



Cronômetro inglês construído by appointment da Rainha Vitória, 1883. A maior característica dele é acompanhar a oscilação do trem

Sino utilizado na inauguração do Vera Cruz

UM museu estático e dinâmico, ao mesmo tempo, é o que pretende ser o museu que São João del Rey vai ganhar a partir de agosto. O dinamismo fica por conta da locomotiva Baldwin fabricada nos Estados Unidos, famosa no mundo inteiro e que continuará em movimento, percorrendo a mesma linha que hoje percorre, só que em caráter reduzidamente turístico. Dinâmico também vai ser o funcionamento de telefones, telégrafos, tão diferentes dos de hoje e acessíveis pela primeira vez ao grande público.

Daqui a dois anos, quando o trem de aço estiver definitivamente fazendo a linha criada em substituição à percorrida hoje pela bitolinha, o prédio da atual estação será ocupado pelo menos em parte pela administração do novo museu. Até lá as reformas e trabalhos de restauração continuarão restritos ao antigo armazém de carga e à gare, e a uma nova praça criada especialmente para fazer conjunto com essas duas construções.

Sérgio Santos Morais, o arquiteto encarregado do projeto, diz que através das plantas antigas pode chegar às soluções e que o Prefeito da cidade já está ansioso por inaugurar. Todo o sistema de iluminação, de processo construtivo, foi respeitado. Os espaço interno do armazém foi demolido de maneira a

deixar o vão livre para que nele se instalem a locomotiva de maneira a deixar o vão livre para que nele se instalem a locomotiva e o carro de passageiros, do Imperador (esse também completamente restaurado com cortinas novas, de brocado ou veludo). Na gare ficarão outros tipos de carros como o Tatu, que costumava carregar combustível ou o carro fúnebre que, até o presente momento, se encontra em Ribeirão Vermelho. Mas que possivelmente será transplantado para São João.

Nos futuros planos do núcleo criado em São João — o primeiro do projeto Preserve — quando a ferrovia for totalmente desativada, está a restauração das oficinas e dos prédios vizinhos à ferrovia, alguns dos quais abrigam máquinas de mais de 100 anos, usadas para a manutenção das locomotivas.

— Também faremos um catálogo — anuncia Maria Elisa, de viagem marcada para Belo Horizonte para escolher o material: relógios, máquinas-telégrafos que formarão o acervo do museu, cujo núcleo ocupa uma área de 1 mil 200 metros quadrados. Nesse catálogo incluiremos dados sobre a origem das ferrovias. Coisas curiosas como o fato de os transportes sobre trilhos, utilizados pelos romanos, abrirem sulcos que tinham aproximadamente a mesma bitola usada hoje em dia nos trilhos comuns.