

CARTILHA DA PRESERVAÇÃO FERROVIÁRIA



Criação: Luiz Eduardo Pereira de Oliveira – Gestor Governamental
PRMG – Gabinete Dra. Zani Cajueiro
Projeto: O MPF nos trilhos da revitalização cultural
Arte: João Batista Melado

Belo Horizonte – Julho de 2014

APRESENTAÇÃO

O Ministério Público é um órgão independente e não pertence a nenhum dos três poderes – Executivo, Legislativo e Judiciário. O papel do órgão, dentre outros, é o de fiscalizar o cumprimento das leis que defendem o patrimônio nacional – incluindo o urbanismo e o patrimônio cultural – além de expedir recomendações que impliquem na melhoria de serviços públicos. O órgão deve estabelecer um diálogo permanente com entidades públicas ou privadas que, direta ou indiretamente, dediquem-se ao estudo ou à proteção dos bens, valores ou interesses relacionados com suas áreas de atuação.

Uma das áreas que demandam a ação efetiva do Ministério Público é a defesa do patrimônio ferroviário de caráter histórico, por sua relevância na evolução socioeconômica brasileira. Não se trata de tarefa fácil, uma vez que as comunidades onde está inserido esse patrimônio deveriam ser as primeiras a se manifestar em sua defesa, o que nem sempre acontece. Assim, a busca por estratégias que permitam o resgate cultural sobre populações que não desenvolveram este sentimento de pertencimento para com o patrimônio deve ser estimulada, tanto pelo governo, quanto pela iniciativa privada, com a oportuna mediação do Ministério Público.

Esta cartilha é um dos instrumentos escolhidos para motivar, em especial, o público jovem, como herdeiros e responsáveis pela preservação dos símbolos de nossa história, representados pelas estações e demais bens móveis e imóveis que permeavam a atividade ferroviária, hoje praticamente restrita ao transporte de carga.

Na capa, pudemos notar as duas faces da realidade envolvendo o patrimônio ferroviário: a da esquerda, em seu pior cenário, mostra a degradação de uma estação, pelo abandono e ação deliberada de vandalismo, colocando em risco de arruinamento uma parte importante de nossa história; e a da direita, que mostra a situação almejada de recuperação e eventual uso sustentável do bem, cuja ação foi precedida pela conscientização da comunidade sobre a importância dessa intervenção no fortalecimento da identidade e atratividade locais, além de despertar a atenção para outros bens com potencial valor histórico. A proposta desta cartilha é dar o primeiro passo nessa direção, ao resgatar a história ferroviária, e sugerir ações e entidades, públicas e privadas, que poderiam participar de tal empreita.



Marquinhos foi fazer uma visita à tia-avó Leopoldina, funcionária aposentada da Rede Ferroviária Federal – RFFSA, e se interessa pelo quadro de uma locomotiva na parede.



Tia, que quadro legal – qual é o caso?

Ah, Marquinhos, isso é uma velha Maria-fumaça, que passava na minha cidade quando eu era mais jovem...

Puxa, parece interessante; fale mais dessa época!

Tá bem, senta, pegue um pão de queijo, porque é uma longa história!

Voltando um pouco no tempo, há mais de duzentos anos, as pessoas só podiam viajar a pé, em lombo de animais, ou usar barcos e carruagens. As viagens eram demoradas e cansativas...

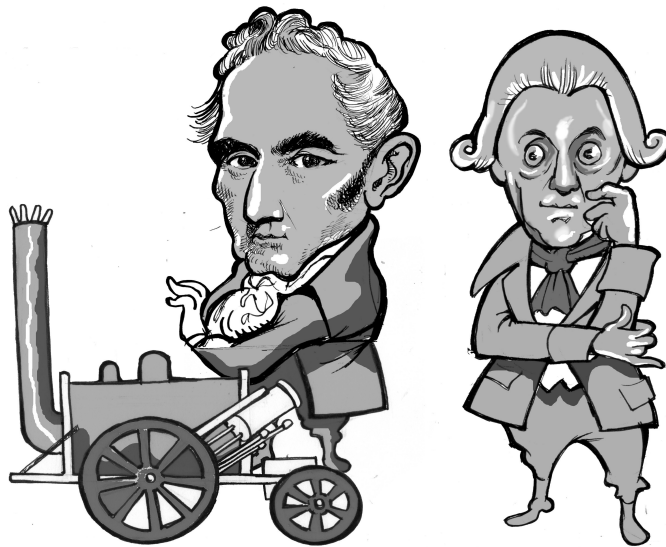


Ahã - E daí?

Pois é, com a revolução industrial no séc. XVIII, especialmente na Inglaterra, a máquina a vapor passou a ser utilizada na indústria e até mesmo nos navios, graças aos melhoramentos introduzidos pelo escocês James Watt.



Depois, em 1825 apareceu um inglês chamado George Stephenson, que teve a ideia de usá-la em um trem, o que provocaria uma grande revolução nos transportes.



Caramba – tia, você é mesmo boa de história!!

E no Brasil, quando foi que o trem chegou?

Ah, aqui a coisa foi chegando aos poucos. Em 1854, ainda na época do Império, um pioneiro chamado Irineu Evangelista de Souza, o Barão de Mauá, inaugurou a primeira ferrovia brasileira, em Magé, no Rio de Janeiro, que tinha só 15 km, já pensou!!



Puxa, é a mesma distância daqui ao shopping!!!

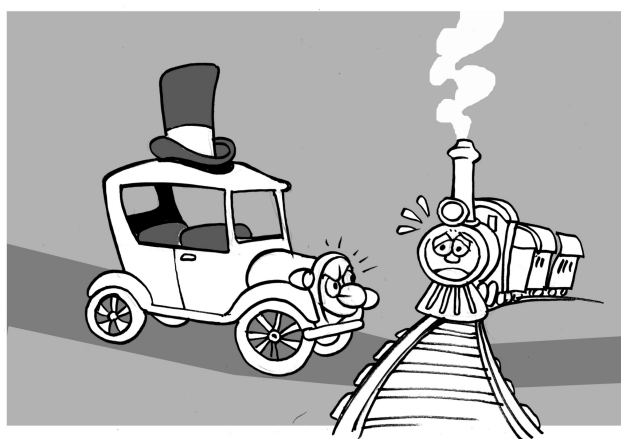
Depois disso, as ferrovias se multiplicaram rapidamente, principalmente por causa do café, que precisava ser transportado das fazendas aos portos. Ao final dos anos 1920, o Brasil já tinha mais de 30.000 km de ferrovias.

Hum, então hoje deve ter muito mais, não é?

Não é bem assim – a partir de 1930, no primeiro governo do Presidente Getúlio Vargas, o transporte rodoviário começou a aparecer com força e vantagens sobre o transporte ferroviário.



Ou seja, era mais fácil construir e usar uma estrada para carros do que para trens!



Além disso, ficava muito caro para o governo manter as ferrovias funcionando – poucas davam lucro, e os prejuízos acabavam por tirar recursos de outras áreas que também precisavam de investimentos.

Ao final dos anos 1950, já no Governo de Juscelino Kubitschek, a opção pelo transporte rodoviário era evidente. Houve uma tentativa de se dar maior racionalidade às ferrovias, com a criação da Rede Ferroviária Federal S/A, que reunia a maioria das estradas de ferro brasileiras. A partir daí, muitas linhas foram desativadas e estações fechadas.



Isto quer dizer que as ferrovias foram morrendo aos poucos?



Sem dúvida, Marquinhos...e, no regime militar, muitas foram simplesmente erradicadas!

Depois, na década de 1980, no período da redemocratização brasileira, uma onda neoliberal varreu o mundo. O Estado foi saindo do setor produtivo e de infraestrutura, e, a partir de 1996, um pouco antes de você nascer, começou o processo de privatização e concessão das ferrovias no Brasil.



Ah, então elas ainda estão por aí, não é?

Sim, só que, hoje, as ferrovias no Brasil transportam principalmente cargas, e os passageiros ficaram a “ver navios”! E, infelizmente, o item “preservação do patrimônio ferroviário histórico” ocupou um papel apenas secundário no processo...

Uai, tia, e o que fizeram com as estações e com o que restou das ferrovias?

É muito triste, Marquinhos – embora sejam muito importantes para a nossa história, a maioria delas foi simplesmente deixada à mercê do tempo e da ação dos predadores...



Poxa, tia, que pena, o que pode ser feito para que elas não sejam esquecidas?

Ah, muito boa a sua pergunta! As pessoas da comunidade podem se organizar para salvar o que restou desse patrimônio, que “só dá uma safra” – elas devem se mobilizar e propor atividades que revitalizem o que restou dessa herança!

Isso significa a volta dos trens, tia?



Em alguns casos, por exemplo, os trens turísticos podem ser uma boa opção para reavivar a memória ferroviária...

E o que mais pode ser feito?



Muita coisa, querido sobrinho: ações emergenciais, como inventário, tombamento, guarda provisória, podem resguardar as construções, até que se decida que destinação sustentável elas terão.

E quem deve bancar as reformas desse patrimônio, tia, de onde viria a grana?



Havendo empenho popular, transformado em vontade política, muitas parcerias poderão ser feitas: ONGs e OSCIPs, iniciativa privada, órgãos públicos, enfim, as opções são muitas. Mais uma vez, é importante que a comunidade esteja mobilizada, principalmente através de vocês, jovens!

Só estações devem ser preservadas, tia?

Não, existem também construções, como pontes, túneis, oficinas, casas de ferroviários, rotundas, armazéns... Isto sem falar nos bens móveis, documentos, e um monte de outras coisas que fazem parte da memória ferroviária...

E, tia, se a gente quiser fazer alguma denúncia sobre a destruição do patrimônio ferroviário, ou mesmo se informar a respeito de como recuperar esse patrimônio, a quem devemos recorrer?



Há vários canais que podem ser utilizados, Marquinhos. Ao final de nossa estória, vou lhe mostrar um monte de contatos importantes, de entidades envolvidas na luta pela preservação do patrimônio ferroviário.

Valeu, tia, esta foi a melhor aula de história que já tive – vou “dar ideia” aos meus colegas sobre a importância de se preservar o patrimônio ferroviário, já que faz parte de nossas origens!!



Marquinhos, lembre-se:

é o nosso passado comum, que ajuda na formação da identidade de nosso povo...

portanto,

**A LUTA PELA PRESERVAÇÃO DO PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO
CONTINUA!!**



CONTATOS IMPORTANTES NA DEFESA DO PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO

MPU – Ministério Público da União – Procuradoria da República em Minas Gerais

Endereço: Av. Brasil, 1877 – Bairro Funcionários – Belo Horizonte – MG – CEP 30140-002

Telefone: (31) 2123-9000

Página na internet: <http://www.prmg.mpf.mp.br/>

IPHAN – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional

Endereço: Rua Januária, 130 – Floresta – Belo Horizonte – MG – 30110-055

Telefones: (31) 3222-2440, 3222-3051, 3222-2945, 3222-8586, 3224-0096

Fax: (31) 3213-4426

E-mail: iphan-mg@iphan.gov.br

SPU/MG – Superintendência do Patrimônio da União no Estado de Minas Gerais

Endereço: Av. Afonso Pena, 1316 / 11º andar – Centro – Belo Horizonte – MG – CEP: 30130-003

Telefones: 55 (31) 3218-6050/6047/6058 e 3273-1173 – Fax: 55 (31) 3218-6048

E-mail: spumg@planejamento.gov.br

MPE – Ministério Público Estadual – Promotoria Estadual de Defesa do Patrimônio Cultural e Turístico de Minas Gerais

Endereço: Rua Timbiras, 2941 – Barro Preto – Belo Horizonte – MG – CEP: 30140-062

Telefones: 3250-4620/4619

E-mail: cppc@mpmg.mp.gov.br

IEPHA – Instituto Estadual do Patrimônio Histórico e Artístico de Minas Gerais

Endereço: Rua dos Aimorés, 1697 – Funcionários – Belo Horizonte – MG – CEP: 30140-071

Telefones: 3235-2812 / 2817

Página na internet: <http://www.iepha.mg.gov.br/>

Secretarias Municipais de Cultura

Imprensa

Redes Sociais

ONGs e OSCIPs:

Associação Brasileira de Preservação ferroviária – www.abpf.org.br

Amigos do Trem – <http://oscip-amigosdotrem.blogspot.com.br/>

Associação São Paulo e Minas de Preservação Ferroviária –
<http://www.ferroviasaopauloeminas.com.br/>

ONG TREM – <http://ongtrem.org.br/site/>