

RECONSTRUÇÃO HISTÓRICA DO SUBCAMPO DO PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO NO BRASIL E EM PERNAMBUCO: UM OLHAR SOBRE COMO SE CHEGOU À ESTRUTURA SOCIAL ATUAL DESSE SUBCAMPO

Danielle de Araújo Bispo¹

Débora Coutinho Paschoal Dourado²

Resumo: O objetivo deste trabalho foi reconstruir a gênese do subcampo do patrimônio ferroviário no Brasil e em Pernambuco a fim de disponibilizar entendimento histórico sobre como se chegou à estrutura social desse subcampo a nível nacional e estadual. É notável na reconstituição histórica a participação do Estado na delimitação de como outros agentes devem proceder em relação ao patrimônio ferroviário.

Palavras-chave: patrimônio ferroviário, história do patrimônio ferroviário, teoria dos campos sociais.

1. Introdução

O campo da cultura é constantemente marcado por interesses de diferentes agentes sociais e por isso está sempre em contínua mudança (CALABRE, 2009a), o que caracteriza uma tradição de instabilidades no que se refere à construção de políticas culturais no Brasil, sobretudo por parte de ações do Estado (RUBIM, 2010).

Imerso no campo da cultura encontra-se o subcampo do patrimônio ferroviário, interesse desse trabalho. A noção de campo ou subcampo indica um espaço relativamente autônomo, um microcosmo dotado de leis próprias (BOURDIEU, 2004). Segundo Bourdieu (1996a), a reconstrução da gênese de um campo permite identificar os conflitos e confrontos que existiram desde o início do campo, os possíveis excluídos e as possibilidades que existiam contrapondo-as ao possível que se concretizou (BOURDIEU, 2004).

Funari e Pelegrini (2009, p. 47) afirmam que “as políticas públicas devotadas à proteção patrimonial têm cambiado de acordo com os conceitos de identidade nacional dos governos que se sucedem no poder”. Em relação às políticas públicas referentes ao patrimônio, elas nem sempre trouxeram diretrizes transparentes. Sobre essa dubiedade de interpretações, Funari e Pelegrini (2009, p. 44) recorrem à advertência feita por Jacques Le Goff, historiador francês, e afirmam que o que permanece do passado enquanto memória coletiva “não é o conjunto de monumentos e documentos que

¹ Universidade Federal Rural do Semi-Árido - UFERSA. danielle.bispo@ufersa.edu.br

² Universidade Federal de Pernambuco - UFPE. dcpdourado@gmail.com



existiram, mas o efeito de uma escolha realizada pelos historiadores e pelas forças que atuaram em cada época histórica”.

Há alguns anos, no campo da cultura, o cuidado com o patrimônio ferroviário ganhou evidência. Após a desativação de muitas ferrovias no Brasil devido, entre outras coisas, a dívidas contraídas pela Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima – RFFSA e desequilíbrio técnico-operacional decorrente da degradação da infraestrutura, entre os anos de 1980 e 1992 (DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES, 2012), muitas ferrovias foram privatizadas e abandonadas (ALVES, 2008).

Tomando por base a lente teórica da Teoria dos Campos Sociais de Pierre Bourdieu, o objetivo deste trabalho foi justamente reconstruir a gênese do subcampo do patrimônio ferroviário no Brasil e em Pernambuco a fim de disponibilizar entendimento histórico sobre como se chegou à estrutura social desse subcampo a nível nacional e estadual. Assim, foi realizada uma pesquisa bibliográfica que possibilitasse alcançar esse objetivo. Intitula-o de subcampo do patrimônio ferroviário porque entende-se que o campo da cultura é composto por diferentes subcampos, correspondentes a diferentes linguagens.

2. A noção de campo, segundo Bourdieu

Como todos os conceitos trabalhados por Bourdieu (1996a, 1996b, 2004, 2009), o conceito de campo envolve uma visão relacional onde uma parte é enfatizada em relação a um todo denominado de espaço social. Enquanto microcosmo que obedece a leis sociais mais ou menos específicas, o campo possui um determinado grau de autonomia em relação às imposições do macrocosmo. Se o campo sempre está sujeito às imposições do macrocosmo, ele possui uma autonomia parcial que pode ser mais acentuada ou menos acentuada. Dessa forma, faz-se necessário saber qual a natureza das pressões externas, como essas pressões se exercem e como se caracterizam as resistências que geram a autonomia (BOURDIEU, 2004).

É importante salientar que as pressões externas não se exercem da mesma forma sobre todos os campos. Elas são mediatizadas pela lógica do campo, ou seja, cada campo tem capacidade de retraduzir essas pressões, o que Bourdieu (2004, p. 22) denomina de “capacidade de refratar”. Assim, quando maior for o grau de autonomia de um campo, maior o seu poder de refração, fazendo com que as pressões externas não se expressem diretamente.

Qualquer que seja um campo, ele é um campo de lutas, onde se processam jogos de poder entre os agentes para conservar ou transformar as forças do campo. No campo, diferentemente do que ocorre em um jogo onde as regras são estabelecidas previamente, as regras são suscetíveis de mudanças pelos agentes fazendo com que tudo seja igualmente possível e impossível a depender do momento (BOURDIEU, 2004).

Um campo tanto é produto das determinações da estrutura social quanto das ações dos agentes que dele participam. A análise da gênese de um campo, segundo Bourdieu (1996b), provavelmente pode explicar: a fórmula geradora, que é a disposição dos agentes de que o campo apresente uma situação que desejam sendo, portanto, resultado da estrutura subjetiva; e a estrutura social, ou seja, as determinações sociais que “encaminham” os agentes agirem de forma já esperada. Assim, a coexistência da estrutura subjetiva e da estrutura objetiva relacionadas explicam a situação atual do campo.

Reconstruir a gênese de um campo, tratando de identificar os conflitos que os agentes se envolveram desde seu início e quais desses conseguiram impor sua visão de mundo em detrimento de outros, ajuda a compreender a atual configuração do campo (BOURDIEU, 1996a). Essa reconstrução exige dedicação do pesquisador e tempo para estudar e levantar os possíveis que existiram e os que se concretizaram. Entende-se que nem todas as relações dentro do campo precisam ser mencionadas, apenas aquelas que são fundamentais para entender um evento que está sendo investigado no campo. São estas relações que permitem analisar a configuração do campo.

Em todos os campos, o Estado é um agente que desempenha papel fundamental. Para Bourdieu (1996a) não há uma definição do que venha a ser um Estado. Apenas se sabe que ele atua sobre todos os campos. Sendo assim, ele é considerado árbitro, definindo, parcialmente, regras de funcionamento; e possui papel regulador, conferindo legalidade e legitimidade através de nomeações, certificados e títulos (MADEIRO; CARVALHO, 2003).

O Estado também é o principal detentor da violência simbólica. Ele a exerce porque acaba impondo-se aos agentes enquanto instituição reguladora, tanto nas estruturas objetivas do campo (leis, regulamentos, regras) quanto nas estruturas mentais dos agentes (esquemas de percepção e de pensamento) (BOURDIEU, 1996a).

O poder simbólico é um poder invisível, ou seja, um poder que não é visto dentro do campo a não ser que se faça um esforço para descobri-lo. Este tipo de poder

somente “pode ser exercido com a cumplicidade daqueles que não querem saber que lhe estão sujeitos ou mesmo que o exercem” (BOURDIEU, 2009, p. 8).

A seguir, intentou-se construir a gênese do subcampo do patrimônio ferroviário no Brasil e em Pernambuco.

3. Gênese do subcampo do patrimônio ferroviário no Brasil e em Pernambuco

Antes das primeiras estradas de ferro, viajar pelo Brasil era algo complicado. Pinto (1949) explica que no Brasil pré-republicano, as técnicas para construção de rodovias eram rudimentares e as viagens inseguras, exigindo diversos preparativos como a escolha do guia, aquisição de animais, preparo das armas e munição, seleção de medicamentos e comidas. As travessias em terra eram feitas a cavalo, em carros de boi, redes levadas pelos escravos. Já as travessias em rio, ocorriam a vau, em canoas e em balsas. Transportes rudimentares em vista dos que se têm hoje.

Para Schoppa (2004), os transportes arcaicos do Brasil Colonial conseguiram atender razoavelmente as necessidades da época. “O ouro de Minas Gerais, principalmente, do nosso primeiro ciclo econômico, podia ser transportado com eficiência no lombo dos animais, mesmo a grandes distâncias, devido ao seu elevado valor intrínseco e o pequeno peso movimentado” (SCHOPPA, 2004, p. 13).

Nesta época, por volta de 1817, a penetração no interior de Pernambuco praticamente inexistia, o que comprometia o seu povoamento. A falta de estradas dificultava o acesso ao interior do Nordeste de um modo geral. As primeiras estradas do Nordeste foram projetadas pelo engenheiro francês Louis Léger Vauthier, que chegou ao Brasil em 1840 e administrou as obras públicas de Pernambuco até o ano de 1846. Vauthier estava convencido que as estradas de rodagem eram mais necessárias do que as estradas de ferro devido às circunstâncias topográficas, hidrográficas e financeiras da província de Pernambuco. Alegava que, apesar das estradas de ferro possuírem despesas de transportes mais em conta, as despesas para sua construção eram muito maiores (PINTO, 1949).

No início, o Brasil encontrou dificuldades para a implantação do sistema ferroviário, pois não havia financiamentos interno e externo, o que fez com que o desenvolvimento inicial fosse lento (SETTI, 2008). Pinto (1949, p. 55) explica que a história da estrada de ferro no Brasil teve importante contribuição do padre Diogo Antonio Feijó, regente do Império de 1835 a 1837.

Quando o padre Diogo Antonio Feijó procurou consolidar o Império, uma das medidas promovidas nesse sentido foi a votação de uma lei, que autorizasse o governo a conceder, a uma ou mais companhias, carta de privilégio exclusivo para a construção e uso de estradas-de-ferro [...]. A companhia, assim organizada, gozaria de certos favores, como sejam, isenção de direitos para a maquinaria importada, cessão gratuita das terras do Estado necessárias à edificação de ferrovia, autorização para desapropriar por utilidade pública os terrenos pertencentes a particulares etc.

Porém, essa lei de 1835 não rendeu os frutos desejados já que os favores que concedia eram inferiores aos favores concedidos pelo governo inglês para construção de estradas de ferro nas próprias ilhas britânicas. Para atrair os recursos ingleses, nova lei se tornou necessária: a Lei Nº 641, de 26 de junho de 1852. Tal lei mantivera os favores da legislação anterior, além de ampliar o prazo de duração do privilégio de 40 para 90 anos (PINTO, 1949).

A lei de 1852 teria surgido logo após o pioneirismo do empresário Irineu Evangelista de Sousa, o Barão de Mauá (SILVA JUNIOR, 2007). Ele foi o responsável por colocar “o Brasil nos trilhos” e, segundo Pinto (1949, p. 52), “era em formação e em espírito um britânico”. Antes do Barão de Mauá, houve outras duas concessões do Governo do Império para construção de ferrovias em 1838 e 1849. Porém, não tiveram o êxito esperado (SCHOPPA, 2004).

A primeira ferrovia do Brasil foi a Imperial Companhia de Navegação a Vapor – Estrada de Ferro de Petrópolis, inaugurada em 30 de abril de 1854. Ficou conhecida como Estrada de Ferro Mauá, uma vez que surgiu graças a sua iniciativa. Tal estrada recebia os passageiros e cargas que chegavam de barco (no porto do Rio de Janeiro) na Estação Guia de Pacobaíba, primeira estação ferroviária brasileira, localizada no município de Magé, Rio de Janeiro (SETTI, 2008).

Dentro da sistemática da lei de 1852, o governo concedeu aos engenheiros e irmãos Mornay o privilégio exclusivo e por 90 anos da construção de uma estrada de ferro entre a cidade de Recife e a povoação de Água Preta. Essa construção fazia parte de um plano mais vasto que tinha por intuito ligar o Recife ao São Francisco. Assim, posteriormente foi assinado o contrato com a Recife and São Francisco Railway Company, fundada pelos irmãos Mornay. A sede da companhia ficava em Londres, mas o superintendente residia em Pernambuco (PINTO, 1949).

A Estrada de Ferro do Recife ao São Francisco foi a segunda ferrovia inaugurada no país e a primeira do Nordeste. O lançamento da pedra fundamental ocorreu em 7 de setembro de 1855, embora sua abertura ao tráfego público só tenha

ocorrido em 8 de fevereiro de 1858, quatro anos após a Estrada de Ferro Mauá (PINTO, 1949; SETTI, 2008).

Após o lançamento da pedra fundamental, uma epidemia de cólera chegou a Pernambuco e, no ano de 1856, fez cerca de 38 mil vítimas, o que repercutiu no atraso da construção dessa ferrovia, já que muitos engenheiros vindos da Inglaterra morreram. Além da cólera, outros problemas relativos à construção, aos cálculos dos engenheiros e aos obstáculos encontrados no acesso ao sertão fizeram com que essa estrada não chegasse ao seu destino. Com isso, o Governo Imperial autorizou outros estudos com objetivo de prosseguir na construção (PINTO, 1949).

Durante o período Imperial foram construídos 9.583 km de ferrovias, que serviram à capital Rio de Janeiro e a quatorze das vinte províncias (SETTI, 2008). Desde a inauguração da primeira ferrovia, em 1854, até o final da monarquia em 1889, havia predominância das concessionárias estrangeiras no país. “No final do período, havia 66 empresas que exploravam mais de 9.500 quilômetros de ferrovias, dos quais apenas um terço eram exploradas pelo Estado” (SCHOPPA, 2004, p. 65).

Após a proclamação da República em 1889, o Governo planejava construir ferrovias por todo o país. Porém, houve uma forte crise financeira e o plano não foi efetivado (SETTI, 2008). Além dessa crise, o custo das garantias de juros concedidas pelo governo para as empresas estrangeiras construírem ferrovias estava sendo muito oneroso para o país. No ano de 1898, um terço do orçamento da União foi reservado para pagamento de juros. Em 1901, o governo liberal do presidente Campos Sales expropriou 12 companhias estrangeiras. A ideia de um governo liberal, fez com que Campos Sales e seus sucessores Rodrigues Alves, Afonso Pena e Nilo Peçanha arrendassem a malha ferroviária adquirida a empresas estrangeiras. De um modo geral, os líderes do governo se opunham à administração estatal das ferrovias. “Com o arrendamento de suas ferrovias, o governo continuou mantendo o controle das operações para defender o interesse público, impondo restrições, regulamentos e controles das tarifas” (SCHOPPA, 2004, 67).

Até 1903, não foram construídas novas linhas. Em 1906, o governo comprou 13% da malha ferroviária brasileira com dinheiro emprestado por Londres (SCHOPPA, 2004). Uma forma de o governo resgatar as estradas de ferro era mediante pagamento de indenizações. Em Pernambuco, o governo resgatou a Estrada de Ferro do Recife ao São Francisco, já que estava previsto no contrato o resgate decorrido 30 anos de duração dos privilégios (PINTO, 1949).

Em 1910, atingiu-se o recorde de construções ferroviárias no Brasil, sendo inaugurados 2.225 quilômetros de linhas. Dez mil quilômetros de ferrovias foram inauguradas no decênio 1906-1915. Porém, essas linhas férreas eram operadas em sua maioria por empresas estrangeiras. Em 1912, as empresas Brasil Railway, Great Western e Leopoldina Railway operavam cerca de 60% das linhas férreas (SCHOPPA, 2004).

Os conflitos de interesses entre as empresas e os usuários fizeram com que o governo intervisse logo após a Primeira Guerra Mundial. Além disso, com essa guerra houve desaceleração das obras ferroviárias devido à elevação do custo do material ferroviário que era em grande parte importado, ao aumento das despesas com pessoal, ao encarecimento dos combustíveis e ao início da concorrência rodoviária. Se em 1914, a participação do estado como operador de ferrovias era de 20%, já em 1930 passa para 52% (SCHOPPA, 2004).

A construção do sistema ferroviário na década de 1930 apresentava ritmo lento. Já o transporte rodoviário vinha crescendo desde o início do século XX, quando em 1910 foi aprovado um decreto que oferecia incentivos para a construção de estradas modernas. Porém, foi em 1917, com o 1º Congresso Paulista de Estradas de Rodagem, que a situação tornou-se mais preocupante. O congresso, coordenado por Washington Luiz, que seria posteriormente presidente do Brasil, discutia a questão do retardamento rodoviário e criticava a política ferroviária existente (SILVA JUNIOR, 2007). Assim, o presidente Washington Luís (1927-1930) priorizou em seu governo a construção de estradas rodoviárias.

A partir de 1930, início da Era Vargas, o estado começa a administrar a maioria das ferrovias. Durante o primeiro Governo de Getúlio Vargas, a Great Western of Brazil Railway Company, responsável pela rede ferroviária do Nordeste, foi beneficiada com empréstimos do governo para melhoramentos das linhas. Essa empresa administrava mais de 1600 km de linhas em Pernambuco, Paraíba, Rio Grande do Norte e Alagoas. Essa empresa inglesa, nascida em 1873, foi encampada em 1950 no governo do General Eurico Gaspar Dutra (1946-1950) e passou a se chamar Rede Ferroviária do Nordeste (SCHOPPA, 2004).

Já no segundo governo de Vargas, iniciado em 1951, a maioria das ferrovias brasileiras pertenciam ao estado e tal presidente deu início ao processo de criação da Rede Ferroviária Federal S.A. – RFFSA (SCHOPPA, 2004). Além da unificação da malha ferroviária nacional, o objetivo da criação da RFFSA também era “fortalecer o

investimento estatal e proporcionar melhores gerenciamento e manutenção, além da ampliação das estradas de ferro” (CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE, 2011, p. 15).

Quando Juscelino Kubitschek assume a presidência em 1956, “o país insere-se na era do ‘rodoviarismo’ por intermédio do Plano de Metas [...], acontecimento que conduz a malha ferroviária nacional a um gradativo processo de sucateamento devido à falta de investimentos” (LUZ, 2010, p. 177).

A RFFSA foi instituída como uma sociedade de economia mista a partir da Lei Nº 3.115, de 16 de março de 1957, sancionada pelo presidente Juscelino Kubitschek . À RFFSA foram incorporadas todas as estradas de ferro de propriedade da União e por ela administradas. Dentre as competências da RFFSA cabiam, de acordo com o Art. 7º, alínea a: “administrar, explorar, conservar, reequipar, ampliar, melhorar e manter em tráfego as estradas de ferro a ela incorporadas”.

Em 1958, a malha ferroviária brasileira assume a extensão recorde em tráfego de 37.967 km. A partir desse ano, a malha ferroviária começa a encolher. Este fenômeno também aconteceu em outros países por conta do aumento da modalidade rodoviária de transportes. A figura a seguir explana a evolução da malha ferroviária brasileira de 1890 a 1966, ao longo dos mandatos dos presidentes da República.

Figura 1 – Evolução da Malha Ferroviária (1890-1966)

GOVERNO	Período	Extensão em tráfego (Km)	Acréscimo no período (Km)
Deodoro da Fonseca	1890/1891	10.590	1.007
Floriano Peixoto	1892/1894	12.260	1.670
Prudente de Moraes	1895/1898	14.664	2.404
Campos Sales	1899/1902	15.680	1.016
Rodrigues Alves	1903/1906	17.242	1.562
Afonso Pena e Nilo Peçanha	1907/1910	21.325	4.083
Hermes da Fonseca	1911/1914	26.062	4.737
Wenceslau Braz	1915/1918	27.606	1.644
Delfim Moreira e Epitácio Pessoa	1919/1922	29.341	1.635
Artur Bernardes	1923/1926	31.333	1.992
Washington Luiz	1927/1930	32.478	1.145
Getúlio Vargas	1931/1945	35.280	2.802
Eurico Gaspar Dutra	1946/1950	36.681	1.401
Getúlio Vargas, Café Filho, Carlos Luz e Nereu Ramos	1951/1955	37.092	411
Juscelino Kubitschek	1956/1960	37.967	195
Jânio e João Goulart	1961/1963	35.996	2.291

Fonte: Adaptado de SCHOPPA (2004, p. 53)

No ano de 1969, as ferrovias que compunham a RFFSA foram agrupadas em quatro sistemas regionais: Sistema Regional Nordeste, com sede em Recife; Sistema Regional Centro, com sede no Rio de Janeiro; Sistema Regional Centro-Sul, com sede em São Paulo; Sistema Regional Sul, com sede em Porto Alegre (IPHAN, 2009).

Entre as décadas de 1980 e 1990, os investimentos nos sistemas ferroviários diminuíram, deixando a RFFSA impossibilitada de gerar recursos suficientes para cobrir suas dívidas. Somado a isso, havia degradação da infra e superestrutura de bitola métrica, atraso na manutenção de material rodante e perda de mercado para o modal rodoviário. Diante dessa situação, o Governo Federal afastou a RFFSA dos serviços de transportes urbanos, criando para isso a Companhia Brasileira de Trens Urbano – CBTU em 1984. Os trens que continuaram sendo operados pela RFFSA realizavam apenas transportes de cargas da iniciativa privada e não mais de passageiros (IPHAN, 2009).

Em 1992, a RFFSA passa a fazer parte do Programa Nacional de Desestatização – PND que havia sido instituído com a Lei nº 8.031/90. A forma e as condições de concessão das malhas ferroviárias da RFFSA ficaram sob gestão do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social – BNDES, nos termos do Decreto nº 1.024/94 (IPHAN, 2009). Dentre as responsabilidades do BNDES cabia avaliar o preço mínimo e o modelo de concessão mais adequado das malhas ferroviárias (SCHOPPA, 2004). A RFFSA foi dissolvida, liquidada e extinta no Governo de Fernando Henrique Cardoso por meio do Decreto nº 3.277, de 07 de dezembro de 1999, alterado posteriormente por outros decretos.

Com isso, várias ferrovias e estações ferroviárias caíram no abandono e mesmo no esquecimento do Estado, dos estados e municípios. Entretanto, devido ao seu valor histórico e cultural, haveria políticas para tratar dessa “parte esquecida”. A seguir será abordado a continuidade da história desse subcampo e de sua inserção no campo da cultura.

4. O subcampo do patrimônio ferroviário como subcampo do campo da cultura

A discussão sobre o patrimônio ferroviário no campo da cultura surge formalmente a partir da Lei Federal nº 11.483, de 31 de maio de 2007, sancionada pelo presidente Luiz Inácio Lula da Silva, que dispõe sobre a revitalização do setor ferroviário e também extingue a RFFSA definitivamente. Com isso, a União passa a assumir os direitos, as obrigações e as ações judiciais que estivessem relacionados à

RFFSA. Os bens da RFFSA que possuíssem valor cultural deveriam ser cedidos pela União para ficar sob a administração do IPHAN.

Diante da extensão dos bens da RFFSA, o Art. 4º dessa lei afirma que “Os bens, direitos e obrigações da extinta RFFSA serão inventariados em processo que se realizará sob a coordenação e supervisão do Ministério dos Transportes”.

Já ao Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT, de acordo com o Art. 8º da referida lei, foram transferidos: I - a propriedade dos bens móveis e imóveis operacionais da extinta RFFSA; II - os bens móveis não-operacionais utilizados pela Administração Geral e Escritórios Regionais da extinta RFFSA, ressalvados aqueles necessários às atividades da Inventariança; III - os demais bens móveis não-operacionais, incluindo trilhos, material rodante, peças, partes e componentes, almoxarifados e sucatas, que não tenham sido destinados a outros fins, com base nos demais dispositivos desta Lei; e IV - os bens imóveis não operacionais, com finalidade de constituir reserva técnica necessária à expansão e ao aumento da capacidade de prestação do serviço público de transporte ferroviário.

Desses bens móveis e imóveis, coube ao IPHAN receber e administrar os que tivessem valor artístico, histórico e cultural, zelando assim por sua guarda e manutenção. O segundo parágrafo do Art. 9º explica que a preservação e difusão da memória ferroviária ocorrerão mediante: I - construção, formação, organização, manutenção, ampliação e equipamento de museus, bibliotecas, arquivos e outras organizações culturais, bem como de suas coleções e acervos; II - conservação e restauração de prédios, monumentos, logradouros, sítios e demais espaços oriundos da extinta RFFSA. Essas atividades podem ser financiadas por diferentes órgãos e pelo Programa Nacional de Apoio à Cultura – PRONAC, como sugere a lei.

Como se pode notar, os bens oriundos da RFFSA receberam destinações diversas. Ao Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – IPHAN foi designada a responsabilidade de “promover e proteger o patrimônio cultural brasileiro, por meio de inventários, registros, vigilância, tombamento e desapropriação, e de outras formas de acautelamento e preservação” (IPHAN, 2009, s/p).

Com a enorme quantidade de bens da RFFSA, tornou-se necessário a realização de um inventário em todo o território nacional. A 5ª Superintendência Regional do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, localizada em Pernambuco, reuniu informações em 3 volumes sobre documentos e edificações que configuram os conjuntos ferroviários (estações, oficinas, armazéns, vilas ferroviárias,

caixas d'água); trechos ferroviários preservados; material rodante (locomotivas, vagões, troller etc).

O próprio IPHAN reconhece a vulnerabilidade que assola o patrimônio ferroviário atualmente quando diz que: “os constantes riscos e a vulnerabilidade física deste acervo, em especial, se demonstra pelo nível de perdas de informações e a precariedade na preservação, intensificada principalmente, pela **pulverização de responsabilidade e ausência de compromissos**” (IPHAN, 2009, s/p, grifos nossos).

No Inventário, os conjuntos ferroviários de Pernambuco foram classificados de acordo com a situação encontrada: existentes; em ruínas; não localizados (não encontrados e sem depoimentos que ajudassem a localizá-lo), inexistentes (depoimentos de que existiam, mas sem vestígios das edificações); e demolidas. De modo geral, essa é a situação das 152 estações ferroviárias no estado: 86 existentes, 31 em ruínas, 9 inexistentes, 14 demolidas e 12 não localizadas. Das existentes, 41 estão em bom estado de conservação, 20 estão num estado regular e 25 numa situação precária (IPHAN, 2009).

A malha ferroviária do estado reúne cerca de 1.322 Km passando por 60 municípios. Os 152 conjuntos ferroviários estão distribuídos em cinco linhas principais: Linha Tronco Norte – LTN, Linha Tronco Centro – LTC, Linha Tronco Sul – LTS, Estrada de Ferro Paulo Afonso – EFPA, e Viação Ferroviária Federal Leste Brasileira – VFFLB (IPHAN, 2009).

A LTC é a mais extensa do sistema ferroviário de Pernambuco, com 607,42 Km. Passa por 25 municípios, incluindo Recife. Tal linha foi construída com o propósito de ligar Recife a Petrolina, considerada a cidade mais importante do interior do estado. A gênese da LTC ocorreu em 1885, próximo à antiga Casa de Detenção do Recife, hoje Casa da Cultura, ligando o Recife à cidade de Jaboatão. Essa estrada de ferro, também denominada Estrada de Ferro Central de Pernambuco foi sendo ampliada aos poucos até chegar à sua última estação, Salgueiro, inaugurada em 1962. Nesta época, a administração da malha ferroviária não estava mais com a Great Western, pois em 1950 a União havia incorporado esta empresa. Assim, a nova administração ficou a cargo da empresa Rede Ferroviária do Nordeste – RFN de 1950 a 1975 (IPHAN, 2009). De 1975 a 1996, a RFFSA passa a assumir a administração dessa estrada de ferro. Em 1983, os trens de passageiros pararam de funcionar nesta linha, sendo mantido apenas no trecho entre Recife e Jaboatão até hoje.

No subcampo do patrimônio ferroviário, em Pernambuco não se pode deixar de falar sobre a Fundação do Patrimônio Histórico e Artístico de Pernambuco – Fundarpe que nasceu justamente com o propósito de trabalhar o patrimônio material. Desde sua criação, em 1973, até hoje, a Fundarpe ampliou o foco das suas ações e o patrimônio ferroviário também insere-se entre suas atividades.

A relação da Fundarpe com o patrimônio ferroviário inicia-se ainda no ano de 2001, dois anos após a RFFSA ser dissolvida, liquidada e extinta no Governo de Fernando Henrique Cardoso. Neste momento, ainda não havia nenhuma lei que falasse sobre a salvaguarda da memória ferroviária ou que regulamentasse sua preservação, o que deixou essa empreitada a cargo dos órgãos que desejassem assumir essa responsabilidade. Foi a partir desse momento que a Fundarpe começou a fazer parte do subcampo do patrimônio ferroviário enquanto ator social. Segundo a instituição “a perspectiva da perda de tão expressivo patrimônio, fez com que a preocupação com a preservação desses bens fosse acentuada e procurou-se uma forma de protegê-los de maneira rápida’ (FUNDARPE, 2011, p. 46).

Anos após o lançamento do primeiro edital simbólico em 2001, outro edital foi lançado em 2006. No Diário Oficial do Estado de Pernambuco (2006, p. 15), o presidente da Fundarpe, Bruno Lisboa, afirmou que “fica assegurado [...] o mesmo regime de preservação de bens tombados, até que se dê, em definitivo, sua efetiva inscrição no Livro de Tombo competente [...]”. Entretanto, o que acontece é que a situação de muitas estações ferroviárias do estado de Pernambuco que foram incluídas nesse tombamento temático encontra-se indefinida.

O Jornal do Commercio, ainda em setembro de 2001, seis anos antes da Lei 11.483/2007, apresentou alguns casos de uso das estações no interior do estado: na cidade de São Caetano, o imóvel da estação ferroviária havia se tornado depósito de gás de cozinha; em Sertânia, os imóveis da estação estavam em ruínas e o prédio principal era ocupado por uma família que estava sob ameaça de despejo pela prefeitura; em Afogados da Ingazeira, os animais haviam tomada conta do mato que cresceu no pátio ferroviário e os imóveis eram utilizados por um grupo de capoeira e uma loja de serigrafia; em Mimoso, na metade do imóvel que tinha sido alugado, funcionava uma fundação que oferecia aulas de computação gratuitamente e o restante do imóvel encontrava-se abandonado; em Arcoverde, as portas e janelas da estação haviam sido roubadas e o espaço servia para colocar publicidade de empresas locais (JORNAL DO COMMERCIO, 2001).

Decorrido um pouco sobre a história do subcampo do patrimônio ferroviário no Brasil e em Pernambuco, a seguir fala-se sobre a possível estrutura social desse subcampo.

5. Conclusões: possível estrutura social do subcampo do patrimônio ferroviário

Intentou-se mapear a possível estrutura social do subcampo do patrimônio ferroviário no Brasil e em Pernambuco. O que a estrutura social desse subcampo representa hoje é resultado da disposição dos agentes ao longo da história, como explicado por Bourdieu (1996b). Por isso, a reconstrução histórica desse subcampo é uma evidência de como se chegou a situação de abandono da maioria das linhas férreas e das estações atualmente.

Como a gênese do subcampo do patrimônio ferroviário se situa no Brasil Imperial, é notável na reconstituição histórica como é decisiva a participação do Estado na delimitação de como os outros agentes deviam proceder em relação ao patrimônio ferroviário no Brasil. Assim, do Governo Imperial ao Republicano percebe-se a imposição da visão do Estado atuando sobre essa questão.

Apesar de nas seções anteriores não ter se identificado com precisão os conflitos que existiram entre esses agentes, já que o campo é sempre resultado de conflitos e disputas, segundo Bourdieu (1996a, 1996b, 2004, 2009), é possível inferir que muitas vezes o Estado impôs as regras do jogo. Algumas vezes ele também teve que mudar as regras, como quando o Padre Feijó, regente do Império, trabalhou na lei de 1835 que concedia benefícios para a construção de ferrovias no Brasil e houve necessidade de mudanças nas condições que a lei impunha já que os benefícios não eram tão atrativos para os ingleses.

Com isso, houve a ampliação de benefícios com a Lei Nº 641, de 1852. Nesta situação, ver-se o Estado determinando as regras do jogo, inclusive dizendo a palavra final, muito embora se perceba que a mudança existiu para atrair investimentos estrangeiros. Como explica Madeiro e Carvalho (2003), é o Estado que define *parcialmente* as regras do jogo, conferindo legalidade às ações do campo (grifo nosso).

E parece ter sido assim ao longo de toda história do subcampo do patrimônio ferroviário no Brasil. Do Império à República são as leis, os decretos e as portarias que regulamentam como os agentes devem jogar o jogo. O Estado, enquanto detentor do monopólio do uso legítimo da violência física e simbólica sobre a população de um determinado território (BOURDIEU, 1996a), legitima as regras do jogo.

A presença de empresas estrangeiras parece ter assumido o comando do jogo, durante o tempo em que o Estado esteve mais ausente, ou seja, em alguns governos liberais, que não eram a favor da intervenção do Estado na economia. Mas, mesmo com as negociações, com as regalias dessas empresas, quando o Estado quis, ele se posicionou mediante as situações. Em resumo: o Estado legitimou a inserção das ferrovias no Brasil; a concessão às empresas estrangeiras; o resgate dessas ferrovias; a inserção do modal rodoviário; a criação, extinção e liquidação da RFFSA; e a preservação da memória ferroviária, através da Lei 11.483/2007, outorgando ao IPHAN a responsabilidade pela administração dos conjuntos ferroviários que tivessem valor cultural.

Agentes como o Estado, o IPHAN, a RFFSA e a Fundarpe foram abordados no histórico porque são as relações objetivas entre esses agentes institucionais que estabelecem as regras desse subcampo atualmente, encaminhando as ações de outros agentes no que diz respeito ao patrimônio ferroviário. Assim, caso ou um grupo de artistas ou a prefeitura de uma cidade deseje ocupar uma estação ou mesmo revitalizá-la, por exemplo, há um conjunto de normas que foram estabelecidas por esses agentes institucionais sobre como isso deve proceder. Entretanto, o que se nota é que diferentes agentes encontraram formas de desobedecer essas regras determinadas por essas instituições e ocuparam estações, revitalizaram ao seu modo o espaço e algumas vezes degradando-o. Ressaltaram, pois, sua capacidade criadora de que o campo apresente uma nova configuração.

De um modo geral, o subcampo do patrimônio ferroviário sofreu diretamente com as pressões externas, revelando pouco grau de autonomia. As guerras mundiais, as mudanças políticas de governo e os investimentos estrangeiros foram pressões externas que se traduziram no campo.

Referências

- ALVES, Breno Castro; CARVALHO, Eduardo. Cultura Viva e o futuro. *Revista do Brasil*, ed. 24, maio de 2008. Disponível em: <http://www.redebrasilatual.com.br/revistas/24/cultura-viva-e-o-futuro/discussion_reply_form>. Acesso em: 16 dez 2012.
- BRASIL. *Decreto nº 3.277, de 07 de dezembro de 1999*. Dispõe sobre a dissolução, liquidação e extinção da Rede Ferroviária Federal S.A. - RFFSA. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/D3277.htm>. Acesso em: 24 out 2012.
- BRASIL. *Lei nº 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. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2007/lei/111483.htm>. Acesso em 10 jan 2012.

BOURDIEU, Pierre. *Razões Práticas: sobre a teoria da ação*. 8. ed. Campinas: Papirus, 1996a.

_____. *As regras da arte: gênese e estrutura do campo literário*. São Paulo: Companhia das Letras, 1996b.

_____. *Os usos sociais da ciência: por uma sociologia clínica do campo científico*. São Paulo: Editora UNESP, 2004.

_____. *O poder simbólico*. 12. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2009.

CALABRE, Lia. *Políticas Culturais no Brasil: dos anos 1930 ao século XXI*. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2009a.

CARVALHO, Cristina Amélia; VIEIRA, Marcelo Milano Falcão. *O poder nas organizações*. São Paulo: Thomson Learning, 2007.

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE. *Pesquisa CNT de Ferrovias 2011*. Brasília : CNT, 2011.

DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE. *Histórico ferroviário*. Disponível em: <<http://www.dnit.gov.br/ferrovias/historico>>. Acesso em: 07 mai 2012.

FUNARI, Pedro Paulo; PELEGRINI, Sandra C.A. *Patrimônio Histórico e Cultural*. 2. ed. Rio de Janeiro: Zahar, 2009.

FUNDAÇÃO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO DE PERNAMBUCO – FUNDARPE. *Patrimônios de Pernambuco: materiais e imateriais*. 2. Ed. Recife: Fundarpe, 2011.

INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL – IPHAN. *Inventário do Patrimônio Ferroviário em Pernambuco 2*. Recife: IPHAN, 2009.

JORNAL DO COMMERCIO. *Antigas estações são abandonadas*. Publicado em 09 set 2001. Disponível em: <http://www2.uol.com.br/JC/_2001/0909/ec0909_3.htm>. Acesso em: 12 nov 2012.

LUZ, Coaracy Eleutério. Arranjo ferroviário e espaço urbano na região dos Campos Gerais/Mata de Araucária (PR). *Revista CPC*, São Paulo, n. 10, p. 166-192, maio/out 2010.

MADEIRO, Gustavo, CARVALHO, Cristina. Da origem pagã às micaretas. In: CARVALHO, C., VIEIRA M. *Organizações, Cultura e Desenvolvimento Local: a agenda de pesquisa do Observatório da Realidade Organizacional*. Recife: EDUFEPE, 2003.

PINTO, Estevão. *História de uma estrada-de-ferro no Nordeste*. Rio de Janeiro: José Olympio, 1949.

SCHOPPA, Renê Fernandes. *150 anos de trem no Brasil: 30 de abril de 1854 a 2004*. Rio de Janeiro: Milograf, 2004.

SETTI, João Bosco. *Ferrovias no Brasil: um século e meio de evolução*. Rio de Janeiro: Memória do Trem, 2008. Disponível em: <<http://books.google.com.br/books?id=naDdBL0NZSUC&printsec=frontcover&dq=Ferrovias+brasil&hl=pt-BR&sa=X&ei=a7-MUMCkJ4bh0wGDwYHYDw&ved=0CDAQ6AEwAA#v=onepage&q&f=false>>.

Acesso em: 28 out 2012.

SILVA JUNIOR, Roberto França da. A formação da infra-estrutura ferroviária no Brasil e na Argentina. *R. RA E GA*, Curitiba, n. 14, p. 19-33, 2007. Editora UFPR.