

Volume

31/1

ICH - UFPel



História em revista

revista do núcleo de documentação histórica

Acervos: Diferentes suportes de memória

Reitoria

Reitora: *Ursula Rosa da Silva*

Vice-Reitor: *Eraldo dos Santos Pinheiro*

Chefe de Gabinete da Reitoria: *Renata Vieira Rodrigues Severo*

Pró-Reitor de Ensino: *Antônio Maurício Medeiros Alves*

Pró-Reitor de Pesquisa e Pós-Graduação: *Marcos Britto Corrêa*

Pró-Reitor de Extensão e Cultura: *Fábio Garcia Lima*

Pró-Reitora de Planejamento e Desenvolvimento: *Aline Ribeiro Paliga*

Pró-Reitora de Assuntos Estudantis: *Josy Dias Anacleto*

Pró-Reitora de Gestão de Pessoas: *Taís Ullrich Fonseca*

Pró-Reitora de Ações Afirmativas e Equidade: *Cláudia Daiane Garcia Molet*

Superintendente do Campus Capão do Leão: *José Rafael Bordin*

Superintendente de Gestão Administrativa: *Mariana Schardosim Tavares*

Superintendente de Gestão da Informação e

Comunicação: *Christiano Martino Otero Ávila*

Superintendência de Inovação e Desenvolvimento

Interinstitucional: *Vinicius Farias Campos*

Superintendência de Infraestrutura: *Everton Bonow*

Superintendência do Hospital Escola: *Tiago Vieiras Collares*

Instituto de Ciências Humanas

Diretor: *Prof. Dr. Sebastião Peres*

Vice-Diretora: *Profa. Dra. Andréa Lacerda Bachettini*

**Núcleo de Documentação História da UFPEL –
Profa. Beatriz Loner**

Coordenadora:

Profª Dra. Lorena Almeida Gill

Membros do NDH:

Profª Dra. Lorena Almeida Gill

Prof. Dr. Aristeu Elisandro Machado Lopes

Prof. Dr. Jonas Moreira Vargas

Prof. Dra. Márcia Janet Espig

Técnico Administrativo:

*Cláudia Daiane Garcia Molet – Técnica em Assuntos
Educacionais*

Paulo Luiz Crizel Koschier – Auxiliar em Administração

História em Revista - Publicação do Núcleo de
Documentação Histórica – Profª. Beatriz Loner

Comissão Editorial:

Profª Dra. Lorena Almeida Gill

Prof. Dr. Aristeu Elisandro Machado Lopes

Profa. Dra. Eliane Cristina Deckmann Fleck

Profa. Dra. Márcia Janet Espig

Prof. Dr. Jornas Vargas

Paulo Luiz Crizel Koschier

Conselho Editorial:

*Profa. Dra. Alexandrine de La Taille-Trétinville U.,
Universidad de los Andes, Santiago, Chile*

*Profa. Dra. Ana Carolina Carvalho Viotti (UNESP -
Marília)*

Profa. Dra. Beatriz Teixeira Weber (UFSM)

Prof. Dr. Benito Bisso Schmidt (UFRGS)

Prof. Dr. Carlos Augusto de Castro Bastos (UFPA)

*Prof. Dr. Claudio Henrique de Moraes Batalha
(UNICAMP)*

Prof. Dr. Deivy Ferreira Carneiro (UFU)

Profa. Dra. Gisele Porto Sanglard (FIOCRUZ)

*Prof. Dr. Jean Luiz Neves Abreu (Universidade Federal
de Uberlândia)*

Profa. Dra. Joan Bak (Univ. Richmond – USA)

Profa. Dra. Joana Maria Pedro (UFSC)

Profa. Dra. Joana Balsa de Pinho, Universidade de Lisboa

*Profa. Dra. Karina Ines Ramacciotti,
(UBA/CONICET/Universidad de Quilmes)*

Profa. Ms. Larissa Patron Chaves (UFPEL)

*Profa. Dra. Maria Antônia Lopes (Universidade de
Coimbra)*

Profª. Dra. Maria Cecília V. e Cruz (UFBA)

*Profa. Dra. Maria de Deus Beites Manso (Universidade
de Évora)*

*Profa. Dra. Maria Marta Lobo de Araújo (Universidade
do Minho)*

*Profa. Dra. Maria Silvia Di Liscia (Universidad Nacional
de La Pampa – AR)*

*Profa. Dra. Maria Soledad Zárate (Universidad Alberto
Hurtado – Chile)*

Prof. Dr. Marcelo Badaró Mattos (UFF)

*Prof. PhD Pablo Alejandro Pozzi (Universidad de
Buenos Aires).*

Prof. Dr. Robson Laverdi (UEPG)

Profª. Dra. Tânia Salgado Pimenta (FIOCRUZ)

Profª. Dra. Tatiana Silva de Lima (UFPE)

Prof. Dr. Temístocles A. C. Cezar (UFRGS)

Prof. Dr. Tiago Luis Gil (UNB)

Prof. Tommaso Detti (Università Degli Studi di Siena)

Profa. Dra. Yonissa Marmitt Wadi (UNIOESTE)

Editora: Lorena Almeida Gill

*Editores do Volume: Ma. Ângela Beatriz Pomatti (Museu de
História da Medicina do RS), Dra. Lorena Almeida Gill
(NDH-UFPEL) e Dra. Véra Lúcia Maciel Barroso
(Arquivo Histórico do CHC - Centro Histórico-Cultural
Santa Casa Porto Alegre)*

Editoração e Capa: Paulo Luiz Crizel Koschier

*Imagem da capa: Trabalho de higienização de acervo do
NDH-UFPEL. Fonte: Núcleo de Documentação
Histórica da UFPEL – Profa. Beatriz Loner*

*Pareceristas ad hoc: Dra. Adriana Fraga da Silva
(FURG); Dra. Ana Celina Figueira da Silva (UFRGS);
Dra. Beatriz Teixeira Weber (UFSM); Dra. Cassia Silveira
(UFRGS); Dr. Charles Monteiro (PUCRS); Dra. Cíntia
Vieira Souto (UFRGS/MP-RS); Dra. Claudira do*

Socorro Cirino Cardoso (Secretaria de Educação do Pará); Dr. Cristiano Henrique de Brum (FIOCRUZ); Dra. Daiane Brum Bitencourt (UFRGS/PUCRS); Dr. Daniel Luciano Gevehr (FACCAT); Dra. Daniele Gallindo (UFPEL); Dra. Elis Regina Barbosa Angelo (UFRRJ); Dra. Jaqueline Hasan Brizola (FIOCRUZ); Dra. Leticia Brandt Bauer (UFRGS); Dra. Maira Ines Vendrame (UFPEL/UFJF); Dra. Márcia Regina Bertotto (UFRGS); Dr. Marcos Witt (Instituto Histórico de São Leopoldo-RS); Dra. Maria Teresa Santos Cunha (UFSC); Dra. Mariseti Cristina Soares (UFT); Dra. Mariluci Cardoso Vargas (PNUD/MDHC/Comissão Especial sobre Mortos e Desaparecidos Políticos); Dr. Paulo Roberto Staudt Moreira (UFPEL); Dr. Rejane Silva Penna (Arquivo Histórico do RS); Dra. Rosane Marcia Neumann (FURG/UNIPAC); Dr. Tiago da Silva Cesar (UFRPE/UNICAP); Dr. Wilian Junior Bonete (UFPEL)

Editora e Gráfica Universitária

Conselho Editorial

Presidente do Conselho Editorial: Ana da Rosa Bandeira

Representantes das Ciências Agrárias: Sandra Mara da Encarnação Fiala Rechsteiner (TITULAR), Cássio Cassal Brauner e Viviane Santos Silva Terra

Representantes da Área das Ciências Exatas e da Terra: Aline Joana Rolina Wohlmuth Alves dos Santos (TITULAR), Felipe Padilha Leitzke e Werner Krambeck Sauter

Representantes da Área das Ciências Biológicas: Rosângela Ferreira Rodrigues (TITULAR) e Marla Piumbini Rocha

Representantes da Área das Engenharias: Reginaldo da Nóbrega Tavares (TITULAR)

Representantes da Área das Ciências da Saúde: Claiton Leonetti Lencina (TITULAR)

Representantes da Área das Ciências Sociais Aplicadas: Daniel Lena Marchiori Neto (TITULAR), Bruno Rotta Almeida e Marislei da Silveira Ribeiro

Representantes da Área das Ciências Humanas: Maristani Polidori Zamperetti (TITULAR) e Mauro Dillmann Tavares

Representantes da Área das Linguagens e Artes: Chris de Azevedo Ramil (TITULAR), Leandro Ernesto Maia e Vanessa Caldeira Leite

Seção de Pré-Produção – Isabel Cochrane, Suelen Aires Böettge

Seção de Produção

Preparação de originais – Eliana Peter Braz, Suelen Aires Böettge

Catálogo – Madelon Schimmelpfennig Lopes

Revisão textual – Anelise Heidrich, Suelen Aires Böettge

Projeto gráfico e diagramação – Fernanda Figueredo Alves, Alice Martins de Lima (Bolsista)

Coordenação de projeto – Ana da Rosa Bandeira

Seção de Pós-Produção – Marisa Helena Gonsalves de Moura, Eliana Peter Braz, Newton Nyamasege Marube

Projeto Gráfico & Capa – Paulo Luiz Crizel Koschier

Rua Benjamin Constant 1071 – Pelotas, RS
Fone: (53) 98115-2011

Edição: 2026/1
ISSN – 2596-2876

Indexada pelas bases de dados: Worldcat Online Computer Library Center | Latindex | Livre: Revistas de Livre Acesso | International Standard Serial Number | Worldcat | Wizdom.ai | Zeitschriften Datenbank

UFPEL/NDH/Instituto de Ciências Humanas

Rua Cel. Alberto Rosa, 154 - Pelotas/RS - CEP: 96010-770

Fone: (53) 3284 3208

Disponível em

<https://periodicos.ufpel.edu.br/index.php/HistRev/index>

e-mail: historiaemrevista@ufpel.edu.br

Dados de Catalogação na Publicação (CIP) Internacional
Simone Godinho Maisonave – CRB 10/1733
Biblioteca de Ciências Sociais – UFPEL

H673 História em Revista [recurso eletrônico] : (Dossiê : Acervos : Diferentes suportes de memória) / Núcleo de Documentação Histórica da UFPEL – Profa. Beatriz Loner, v.31, n.1, jan. 2026. – Pelotas: UFPEL/NDH, 2026 – 484 p. ; 18,1 MB

Semestral
e-ISSN: 2596-2876
Sistema requerido: Adobe Acrobat Reader
Disponível em:
<https://periodicos.ufpel.edu.br/index.php/HistRev/index>

1. História – Periódico 2. Acervos 3. Museus

CDD: 907

A CONSTITUIÇÃO DO ACERVO FOTOGRÁFICO DOS MUSEUS FERROVIÁRIOS DE SÃO LEOPOLDO (RS), BAURU (SP) E TUBARÃO (SC) E O DISCURSO PATRIARCAL

THE FORMATION OF THE PHOTOGRAPHIC ARCHIVE IN RAILWAY MUSEUMS OF SÃO LEOPOLDO (RS), BAURU (SP) E TUBARÃO (SC) AND THE PATRIARCHAL DISCOURSE

Cinara Isolde Koch Lewinski

Doutoranda em Memória Social e Patrimônio Cultural pela UFPEL. Graduada em Museologia pela UFRGS. Graduada e Mestre em História pela Unisinos. Historiógrafa do Museu do Trem de São Leopoldo.

E-mail: cinarakoch@gmail.com

Orcid: <https://orcid.org/0000-0002-7015-6372>

Resumo: Este artigo apresenta um estudo de caso preliminar sobre a documentação referente ao acervo fotográfico de três museus ferroviários: o Museu do Trem de São Leopoldo, o Museu Ferroviário Regional de Bauru e o Museu Ferroviário de Tubarão. Na pesquisa interdisciplinar, utilizaram-se teóricos da Museologia e da História Cultural para analisar o discurso oficial homogeneizador de quem constituiu o acervo fotográfico e produziu a documentação museológica das instituições mencionadas. Assim, mediante o estudo, pretende-se discutir a influência da narrativa histórica na produção da documentação museológica e de que modo as relações de poder determinam o que deve ser lembrado e o que deve ser esquecido nos espaços museológicos.

Palavras-chave: Museus ferroviários, Acervo fotográfico, Documentação museológica, Preserve, Ferroviárias, Memória Social.

Abstract: This article presents a preliminary case study on the documentation concerning the photographic collections of three railway museums: the Museu do Trem de São Leopoldo, the Museu Ferroviário Regional de Bauru, and the Museu Ferroviário de Tubarão. In this interdisciplinary research, theoretical approaches from Museology and Cultural History were employed to analyze the homogenizing official discourse of those who constituted the photographic collections and produced the museological documentation of the aforementioned institutions. Thus, through this study, the aim is to discuss the influence of historical narrative on the production of museological documentation and the ways in which power relations determine what should be remembered and what should be forgotten in museological spaces.

Keywords: Railway Museums, Photographic Collection, Museological Documentation, Preserve, Women Railway Workers, Social Memory.

Introdução

Uma diversidade de conjuntos de bens móveis e imóveis existentes no país, considerados bens culturais — dentre eles os acervos procedentes da Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima (RFFSA) — encontra-se salvaguardada em museus. Desde 2009, a Lei Federal nº 11.904/2009 define como museus as instituições que reúnem conjuntos e coleções de valor histórico, artístico, científico, técnico ou de qualquer natureza cultural, que estejam abertas ao público e a serviço do desenvolvimento da sociedade (BRASIL, 2009). No entanto, sabe-se que o museu não é apenas um espaço de guarda de objetos. Conforme Rangel (2015, p. 415), “[...] o desafio é discutir e problematizar os múltiplos aspectos dessa instituição, que cada vez mais se constitui e se apresenta das mais diferentes formas, analisar seu impacto na sociedade.” Além disso, as instituições museológicas ainda são um dos principais mecanismos utilizados pelo Ocidente na preservação e comunicação da cultura na contemporaneidade e, desse modo, constituem-se como lugares privilegiados de produção de discursos e de significados.

Compreende-se que os conjuntos de bens culturais, ao serem salvaguardados nos museus, passam por um processo de musealização que pode perpetuar os significados dos objetos antes de se tornarem semióforos e/ou ressignificá-los a partir de novas narrativas construídas pelas instituições. A produção da documentação museológica representa o ponto de partida para a ressignificação dos objetos, os quais se tornam fontes de informação que podem gerar conhecimento. Devido à importância da documentação, todos os museus deveriam, obrigatoriamente, manter registros completos de seus acervos. Considerando a relevância da documentação museológica, foi realizado um estudo sobre os registros do acervo fotográfico do Museu do Trem de São Leopoldo, considerando-o dentro do contexto dos museus ferroviários. A pesquisa revelou que existiam poucas informações sobre a organização inicial das fotografias na instituição, mas, ao mesmo tempo, evidenciou a necessidade de investigar como outros museus ferroviários estavam realizando a documentação museológica de seus acervos.

Como não seria viável realizar um estudo comparativo envolvendo dezenas de museus ferroviários no Brasil, optou-se por analisar a organização dos acervos fotográficos de dois museus com perfil muito semelhante ao do acervo estudado: o Museu Ferroviário Regional de Bauru e o Museu Ferroviário de Tubarão. Ao pesquisar sobre as instituições escolhidas, percebeu-se a influência do governo federal na patrimonialização dos bens culturais da ferrovia, por meio do Programa de Preservação do Patrimônio Histórico (Preserve)¹. O Preserve atuou significativamente na gestão dos

¹ O Programa de Preservação do Patrimônio Histórico foi criado em 1980, pelo Ministério dos Transportes, mas a partir de 1986, deixou de ser ministerial e passou a ser denominado como Programa de Preservação do Patrimônio Histórico Ferroviário (Preserfe), atuando somente na preservação do patrimônio ferroviário, através da RFFSA. O Preserve instituiu os centros e núcleos de preservação nos antigos edifícios da RFFSA entre a década de 1980 e início dos anos 1990, ou seja, antes do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN) assumir a responsabilidade pela salvaguarda do acervo ferroviário. (LEWINSKI, 2024, p.18)

acervos históricos da RFFSA, especialmente no que se refere à produção da documentação museológica do patrimônio ferroviário.

Atualmente, nessas instituições, observa-se grande preocupação com a produção da documentação museológica (LEWINSKI, 2024); entretanto, a influência do discurso oficial implementado pelo governo federal na patrimonialização do patrimônio ferroviário ainda persiste nas narrativas históricas, mesmo com a incorporação de novas interpretações sobre a história da ferrovia no Brasil. Dessa forma, torna-se necessário analisar o discurso oficial homogeneizador de quem constituiu os acervos fotográficos das três instituições museológicas e, de certa maneira, elaborou seus produtos documentários, a fim de refletir sobre os valores atribuídos e as memórias que foram lembradas ou esquecidas.

A constituição dos acervos e a documentação museológica elaborada pelo Preserve

Durante a década de 1980 e o início dos anos 1990, o governo federal conduziu a patrimonialização do acervo ferroviário por meio do Preserve. O Programa de Preservação do Patrimônio Histórico foi criado pelo Ministério dos Transportes, por meio da Portaria nº 292, de 24 de abril de 1980, e coordenado pela museóloga Maria Elisa Carrazzoni (CARRAZZONI, 2001). O Ministério dos Transportes encarregou um grupo de trabalho com representantes da Empresa de Engenharia Ferroviária S.A., da Superintendência Nacional da Marinha Mercante, da Empresa de Portos do Brasil S.A., do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem e da RFFSA para gerir o patrimônio histórico de todos os modais (BRASIL, 1988). Desse modo, o governo federal, por meio desse programa, determinou os critérios de seleção dos objetos que deveriam ser preservados e também foi encarregado de inventariar os acervos ferroviários, que, em outro momento, eram bens ativos operacionais.

Assim, centros de preservação foram constituídos pelo Preserve/Preserfe para que se pudesse realizar o arrolamento parcial do patrimônio ferroviário, uma vez que existiam milhões de objetos históricos, localizados nas 52 mil unidades cadastrais correspondentes a terrenos e edificações não operacionais da extinta RFFSA, espalhados por mais de mil municípios pertencentes a 19 Estados do Brasil, sem que houvesse possibilidade de dar conta da totalidade desse espólio (BRASIL, 2009).

Dessa forma, os agentes dos centros de preservação selecionaram objetos que consideravam relevantes para se tornarem patrimônio histórico e, desse modo, produziram valores e sentidos que deixaram marcas profundas na concepção desses acervos. Para se ter uma ideia da dimensão do programa federal, o Preserve/Preserfe elaborou um catálogo em 1988, no qual apresentou os 16 centros e núcleos de preservação constituídos em oito anos de existência. O programa que no princípio estava sob a administração do Ministério dos Transportes, em setembro de 1985 tornou-se responsabilidade da RFFSA, através do Setor de Preservação do Patrimônio Histórico Ferroviário, que passou a gestão dos centros e núcleos de preservação no

Brasil, criados com o desígnio de salvaguardar bens móveis, materiais rodantes, documentos e demais objetos da ferrovia.

Essas instituições museológicas, em teoria, deveriam seguir o documento com as normas e diretrizes do Preserve/Preserfe, nas quais havia orientações para o preenchimento da documentação museológica (BRASIL, 1988). Logo, o governo federal estabelecia diretrizes nos espaços museológicos conduzidos tanto no período em que o programa preservacionista era designado Preserve, como no período em que sofreu uma nova configuração com a denominação de Preserfe, os quais deveriam seguir as seguintes atribuições básicas:

- 1-Tombar, fichar e catalogar todo o acervo, compreendendo peças, documentos e fotografias, segundo as normas museológicas e a metodologia implantada pelo Preserve/MT;
- 2-Conservar e expor ao público o acervo histórico;
- 3-Cuidar da manutenção do prédio em que se instalam;
- 4-Organizar e manter a reserva técnica, assim como os arquivos, as mapotecas e as bibliotecas;
- 5-Promover a restauração de peças, documentos e fotografias, sempre cuidando para que a mesma seja feita por técnicos especializados;
- 6-Programar e executar exposições temporárias que dinamizam os centros;
- 7-Promover integração Museu/Escola através de visitas orientadas;
- 8-Dinamizar a relação Museu/Comunidade, promovendo ou cedendo os espaços de centro de preservação para que neles sejam realizadas atividades culturais;
- 9-Integrar os centros de preservação a programações turísticas a nível regional. (RFFSA, 1986).

Como se pode concluir, a documentação produzida sobre o objeto era a primeira responsabilidade que os centros de preservação deveriam desempenhar, o que comprova que havia uma preocupação em preservar a informação dos objetos do passado da ferrovia. Além disso, as diretrizes para o preenchimento da documentação, organizadas pela coordenadora do Preserve/Preserfe, Maria Elisa Carrazzoni, abrangiam normas museológicas e uma metodologia que todos os centros deveriam utilizar para organizar seus arquivos e fichas de maneira padronizada. Dessa forma, os objetos históricos da ferrovia, depois de serem escolhidos e recolhidos nos centros ou núcleos de preservação, passavam pelos processos de descrição física e pesquisa histórica para a elaboração da documentação museológica, na forma de inventário e de fichas de catalogação, com a finalidade de interpretar as informações intrínsecas e produzir um instrumento de pesquisa (LEWINSKI, 2017).

Logo, coube ao Preserve/Preserfe determinar quais seriam os vestígios que cumpririam o propósito de remeter à ideia da evolução e tecnologia dos transportes no



Brasil, os quais foram considerados dignos de serem preservados nos espaços museológicos e qualificados como objetos históricos. Assim, documentos, fotografias, mapas, plantas, peças etc. tornaram-se materiais históricos tombados quando os agentes geraram um “número tombo” e a documentação museológica de acordo com as normas e diretrizes do programa preservacionista. Aqui, cabe ressaltar que os produtos documentários eram elaborados com a finalidade de musealizar os vestígios da ferrovia; contudo, o programa preservacionista não tinha poder para tombear nenhum bem móvel da União, mas utilizava o termo tombear para o ato de registrar em Livro Tombo todo o material histórico incorporado (RFFSA, 1986). Sendo assim, tombear, para o Preserve/Preserfe, teria o sentido equivalente a inventariar, que, segundo Julião (2006, p. 48), “[...] corresponde ao registro individual de identificação e controle do objeto dentro do acervo do Museu, podendo combinar letras e números, conforme critérios preestabelecidos.”

Deste modo, os objetos do passado da ferrovia considerados de valor histórico para os agentes do Preserve/Preserfe foram registrados com as informações que apontavam como relevantes no Livro Tombo e nas fichas catalográficas. Os registros nas fichas catalográficas foram feitos conforme o modelo determinado nas normas e diretrizes do programa preservacionista e para cada tipologia de acervo (peças, documentos e fotografias) havia um padrão de ficha. Apesar da ficha catalográfica diferenciada para cada tipologia de acervo, todos os modelos priorizavam as informações centradas nas propriedades físicas dos objetos, o que não se distinguia da prática da maioria dos museus da época. (LEWINSKI, 2017).

As informações intrínsecas são relevantes, porém, conforme Ferrez (1991) a assimilação dos elementos extrínsecos também tem a sua importância, pois reconstituem a história do objeto e, logo, são as informações que dão a carga de valor histórico e justificam a permanência dos objetos nas instituições museológicas. Ao trazer essa ideia para este estudo de caso, percebe-se a evidência de que havia um propósito do Preserve/Preserfe em não registrar algumas informações extrínsecas e priorizar as informações intrínsecas dos objetos, porém, segundo Ferrez (1991, p.06) negligenciar essas informações na documentação museológica, especialmente nos museus históricos levam a tornarem-se depósito de objetos sem informações sobre o seu passado “[...] que só poderão ser analisados e interpretados por suas propriedades físicas, limitando o trabalho da Museologia / Museografia de comunicar”.

Embora existam muitas lacunas pertinentes às informações concernentes ao contexto dos acervos ferroviários inseridos nos espaços museológicos, o método seguido para o preenchimento da documentação museológica pelo programa preservacionista colaborou para salvaguardar alguns aspectos das peças, dos documentos e das fotografias que de outro modo se perderia com o tempo. Portanto, a coordenação do Preserve/Preserfe tinha a compreensão da relevância da documentação museológica que, conforme Julião (2006, p.97) “[...] constitui um meio de acesso informacional aos bens culturais, que subsidia a gestão do acervo e o desenvolvimento de diferentes atividades do museu, nas áreas de pesquisa, educação e difusão”.



Sendo assim, o Preserve além de salvaguardar objetos do passado da ferrovia e preservar algumas informações importante dos bens históricos nos centros de preservação por meio da documentação museológica, também imprimiu marcas profundas na gestão do patrimônio ferroviário e nos discursos que são comunicados nos espaços museológicos que um dia foram administrados pelo Preserve/Preserfe, como é o caso do Museu do Trem de São Leopoldo e o Museu Ferroviário Regional de Bauru, ou sofreram alguma interferência, como aconteceu com o Museu Ferroviário de Tubarão .

O Histórico dos Museus Ferroviários de São Leopoldo, Bauru e Tubarão

Em 26 de novembro de 1976, foi fundado o Museu do Trem por meio de um acordo entre a RFFSA e o Museu Histórico Visconde de São Leopoldo. Inicialmente, a estação ferroviária de São Leopoldo compartilhava o mesmo prédio com o museu até 1980, quando foi desativada. Em 1982, a RFFSA retomou a gestão do Museu do Trem através do Preserve e reconstruiu a centenária edificação, que passou a abrigar o Centro de Preservação da História Ferroviária do Rio Grande do Sul (CARDOSO; ZAMIN, 2012).

Figura 1. Museu do Trem de São Leopoldo/RS



Fonte. Acervo do Museu do Trem de São Leopoldo-RS

No ano de 1989, a instituição foi temporariamente fechada por medidas de contenção de despesas, gerando mobilização da sociedade leopoldense, e quatro meses depois foi tombada como patrimônio histórico pelo IPHAE (Portaria nº 17/90). Em 1991, foi estabelecido um comodato entre a RFFSA e a Prefeitura Municipal de São



Leopoldo e, a partir daí, o município conduz a gestão da instituição e continua sendo responsável pela salvaguarda do acervo ferroviário, que passou a ser cadastrado pelo IPHAN (Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional) depois da extinção da empresa ferroviária (BRASIL, 2008).

No decorrer da trajetória anteriormente apresentada, o Museu do Trem de São Leopoldo passou a incorporar acervos, tanto por doações da comunidade em geral e dos ferroviários quanto, principalmente, por transferência da RFFSA, formando um conjunto de diversas tipologias: tridimensional, documental, bibliográfica e audiovisual. Os acervos foram encaminhados ao museu separados por materialidade, com a finalidade de garantir o melhor tratamento na produção da documentação e no acondicionamento dos objetos. Conforme o Inventário de Bens Móveis de Valor Histórico, Artístico e Cultural do Museu do Trem de São Leopoldo-RS (2008), o museu possui: um acervo tridimensional, originários de diversos recintos da ferrovia do Rio Grande do Sul; um acervo documental referente a documentação emitida administrativamente por diversos setores da empresa; um acervo bibliográfico que compreende publicações estrangeiras e nacionais relacionados aos assuntos ligados à estrada de ferro; e, por fim, o acervo audiovisual que é formado por um número expressivo de fotografias em papel, alguns negativos em vidro e registros audiovisuais em várias mídias sobre assuntos pertinentes à ferrovia.

Ao analisar o Inventário de Bens Móveis de Valor Histórico, Artístico e Cultural do Museu do Trem de São Leopoldo-RS (2008), observou-se que o acervo documental, o tridimensional e o bibliográfico estavam arrolados, e alguns itens haviam sido catalogados; entretanto, o acervo audiovisual foi contabilizado apenas parcialmente. Atualmente, a carência de documentação museológica referente a todo o acervo audiovisual ainda não foi totalmente solucionada. As informações sobre o acervo fotográfico restringem-se à estimativa de que existam cerca de oito mil itens, que tratam de assuntos ligados à atos comemorativos, estações, materiais rodantes e obras de arte da ferrovia. (LEWINSKI, 2024)



Figura 2. Museu Ferroviário Regional de Bauru

Fonte. <https://sites.bauru.sp.gov.br/museuferroviario/historia.aspx>

No âmbito da pesquisa sobre o Museu Ferroviário Regional de Bauru, identificaram-se algumas informações, entre elas a data de sua fundação, em 26 de agosto de 1989, quando passou a funcionar como instituição pública sob a gestão do Preserfe, vinculado ao Departamento de Proteção ao Patrimônio Cultural da Secretaria Municipal de Cultura de Bauru. Contudo, a história do Museu Ferroviário Regional de Bauru começou anteriormente, com a publicação da Lei nº 1445, em 11 de julho de 1969, que a institui como uma entidade da Prefeitura Municipal de Bauru. Em 1986, por meio da Lei nº 2.731, a denominação da instituição foi alterada para Museu Ferroviário Regional de Bauru, destacando sua abrangência e relevância regional. Posteriormente, em 26 de agosto de 1989, o museu passou a funcionar como instituição pública sob a administração do Preserfe, ligado ao Departamento de Proteção ao Patrimônio Cultural da Secretaria Municipal de Cultura de Bauru. (BAURU,2015)

Hoje em dia, o Museu Ferroviário Regional de Bauru tem acervos digitalizados, compostos por documentos, fotografias e vídeos, organizados em 11 categorias. Cada categoria apresenta um breve resumo histórico, enquanto as 4.022 fotografias encontram-se registradas apenas com a denominação no ambiente digital. Em janeiro de 2022, a equipe do museu iniciou o processo de catalogação e registro fotográfico de todo o acervo ferroviário tridimensional, resultando na criação de um catálogo virtual. (LEWINSKI,2024)

Figura 3. Museu Ferroviário de Tubarão

Fonte. <https://turismo.tubarao.sc.gov.br/museu-ferroviario-de-tubarao/>

E o Museu Ferroviário de Tubarão, segundo informações disponibilizadas em páginas institucionais, foi criado em 1997 por ação do médico José Warmuth Teixeira juntamente com os trabalhadores da antiga Rede Ferroviária Federal e da Ferrovia Tereza Cristina. Seu acervo abrange a história da fundação das linhas férreas na região sul de Santa Catarina. A inauguração da ferrovia ocorreu em 1º de setembro de 1884, conduzida pelo Visconde de Barbacena e por seus sócios ingleses, que tinham como desígnio conectar a Estação da Piedade (Tubarão) à localidade de Minas, atual município de Lauro Müller (TUBARÃO, 2024).

O Museu Ferroviário de Tubarão diferencia-se dos demais museus ferroviários por não ter sido administrado pelo Preserfe. Não obstante, o programa preservacionista realizou o arrolamento do acervo da RFFSA antes de sua transferência para a instituição, sendo este posteriormente anexado ao termo de convênio. Na atualidade, o Museu Ferroviário de Tubarão, administrado pela Sociedade dos Amigos da Locomotiva, conserva acervos diversas tipologias, entre as quais se destaca o acervo fotográfico, que conta a história da estrada de ferro regional. (TUBARÃO, 2013)

Com relação ao documento fotográfico, a instituição reúne fotografias, slides e negativos, compreendidos como uma tipologia específica de acervo. Hoje em dia, o museu possui 175 fotografias catalogadas pertencentes a um único fundo JWT (José Warmuth Teixeira), às quais é conferido tratamento arquivístico. As fotografias deste



fundo tratam sobre diversos assuntos relacionados a ferrovia (locomotivas, obras de arte, estações, superintendentes etc.). Todo o material do acervo foi registrado de acordo com as normativas de catalogação estabelecidas, as quais se encontram sistematizadas no plano museológico. Além disso, o museu dispõe de um catálogo próprio que organiza e descreve seus conjuntos documentais e museológicos. Contudo, observa-se que, até o atual momento, esse acervo não está disponível em meio digital e em decorrência disso, o procedimento de consulta continua sendo predominantemente presencial, o que dificulta o acesso às informações, de maneira especial para estudiosos e interessados localizados fora da região. (LEWINSKI, 2024)

Como pode-se perceber, as três instituições sofreram a influência do Preserve/Preserfe na gestão dos acervos históricos da RFFSA e as normativas reverberaram de maneiras distintas nos museus escolhidos como objetos de estudo. Notadamente, a elaboração de sentidos no processo de patrimonialização do acervo ferroviário que foi administrada pelo governo federal, por meio do programa preservacionista, evidencia a centralidade nas decisões sobre a definição das narrativas sobre a ferrovia, ainda que tenha havido a colaboração de ferroviários com a doação de acervos. E embora o programa preservacionista tenha garantido a preservação do que de outra forma talvez tivesse desaparecido, fez escolhas sobre o que seria considerado relevante para a preservação e que ainda reverberam nos museus ferroviários na atualidade.

Obviamente, o reconhecimento de alguns vestígios e registros de fatos em detrimento de outros são resultantes de escolhas que não são neutras e determinam o que se manterá de recordação do passado para as gerações futuras (LE GOFF, 1990). Portanto, a composição do acervo ferroviário não foi uma reunião aleatória de curiosidades, mas uma série de seleções dos objetos antes e durante a atuação do Preserve/Preserfe para arranjar os acervos de acordo com o seu valor histórico e as narrativas que o governo federal queria impor sobre a ferrovia e deste modo, disponibilizou o patrimônio ferroviário. Embora o programa preservacionista tenha garantido a preservação do que de outra forma talvez tivesse desaparecido, fez escolhas sobre o que seria considerado relevante para a preservação. O material histórico passou a ser disponibilizado para a consulta de pesquisadores e como recurso para a instrução pública, através de exposições nos centros de preservação ou nos museus ferroviários administrados pela comunidade. Mesmo que o programa preservacionista tenha atuado somente na década de 1980 e as instituições museológicas mencionadas estejam ressignificando a maneira como a história da ferrovia é contada para o público, ainda assim, certas narrativas que tiveram origem durante o início do processo de patrimonialização dos objetos históricos da ferrovia reverberam nos museus e precisam ser analisadas, como a falta da presença das mulheres nos discursos sobre a estrada de ferro.



Os discursos construídos por meio do acervo ferroviário

Os acervos formados nas instituições museológicas são carregados de intencionalidades, relacionadas a valores e disputas de memórias, e nos museus ferroviários não é diferente. Assim, a constituição dos acervos das instituições e as informações fornecidas na narrativa histórica não têm nada de natural. Os vestígios do passado da ferrovia foram escolhidos para serem salvaguardados com o intuito de edificar uma narrativa histórica, conforme o discurso de quem determinou a organização dos acervos. Dessa forma, na ocasião em que a RFFSA patrimonializou o acervo ferroviário, o discurso sobre a ferrovia federal foi posto pela própria empresa que orientou como os funcionários das instituições museológicas deveriam formular a narrativa histórica.

Além disso, os objetos do passado da ferrovia considerados significativos passaram pelo processo de musealização, no qual foram construídas várias representações dentro dos limites conceituais e das conjunturas vigentes da época. Deste modo, os objetos recolhidos e musealizados nos museus ferroviários perderam a sua função primária e tornaram-se portadores de informação, mas não de forma neutra, pois, como Poulot (2012, p. 29) já indica, “[...] o patrimônio é uma manifestação autoproclamada de um trabalho social e intelectual” e, por conseguinte, o patrimônio industrial também sofre recortes e enquadramentos do que necessita ser lembrado ou esquecido.

Contudo, os museus, além de produzir significados em torno do objeto, também potencializam os sentidos já aferidos antes mesmo do material ser recolhido na instituição (Possamai, 2001). Por esse motivo, os museus são lugares profícuos para a pesquisa, pois têm vestígios que permitem verificar versões da história que ainda não foram estudadas. Com relação ao esquecimento de certos grupos nas narrativas históricas, Pollak (1989, p. 11) aponta que o silêncio não significa ausência de memória, “[...], mas pode constituir-se em uma forma de transmissão indireta, carregada de sentidos ocultos.” Portanto, são memórias ‘subterrâneas’ que carecem ser visibilizadas, como as das mulheres trabalhadoras. Esse trabalho não é fácil, contudo, não é impossível, pois, de acordo com Bourdieu (1998, p. 119), “é possível subverter a ordem masculina, mas isso exige uma tomada de consciência das estruturas invisíveis que a sustentam.” Nessa gradual tomada de consciência, aparecem estudos sobre as mulheres que comprovam a presença delas na vida social, como sujeitos históricos capazes de lutar e modificar as condições sociais (Rago, 1995).

Partindo desses pressupostos, resolveu-se estudar as memórias e as histórias das ferroviárias que, normalmente, ficaram numa posição secundarizada na história oficial da ferrovia, sob a ótica preservacionista masculina. Primeiramente, levantou-se informações a respeito das mulheres no acervo fotográfico do Museu do Trem de São Leopoldo e, das 7500 fotografias contabilizadas, encontrou-se 181 com imagens de ferroviárias. Os registros são de períodos diversos: 06 fotografias são anteriores a década de 1950, 91 fotografias são de 1980, 69 fotografias são de 1990 e 19 fotografias não tem datação informada.

Figura 4. Vagão de combate ao incêndio - 1985

Fonte. Acervo do Museu do Trem de São Leopoldo/RS

No entanto, pensando na representação das ferroviárias inseridas no discurso oficial da ferrovia, buscou-se informação no acervo fotográfico digital do Museu Ferroviário Regional de Bauru e das 2046 fotografias consultadas, somente algumas fotos de inauguração do museu tinham imagens de mulheres e somente 06 fotografias apresentam as ferroviárias. A invisibilidade das mulheres nos arquivos da ferrovia da região de Oeste paulista, Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, principalmente entre 1918-1945, já havia sido constatada por Passos (2001) que questionava a história oficial contada sob o viés do progresso técnico-industrial e da modernização regional que dissolvia a contribuição das mulheres trabalhadoras em uma neutralidade uniformizadora, que negligenciava ou secundarizava os seus papéis dentro da RFFSA.

Figura 5. Funcionários da Companhia Paulista - 1963

Fonte. <https://www.projetomuseuferroviario.com.br/funcionarios-cp-3/>

Já, no Museu Ferroviário de Tubarão a invisibilidade das mulheres atinge de tal forma a representatividade delas que no acervo fotográfico se encontram entre 2 ou 3 fotos com a imagem das ferroviárias trabalhando no ambulatório ou escritório. Assim sendo, o acervo fotográfico incorporou as identidades cristalizadas impressas pelas relações de poder que apoiam o sistema patriarcal e, desta maneira, apresenta as representações consolidadas coletivamente.

Diante das informações levantadas no acervo fotográfico dos três museus ferroviários, percebeu-se poucas imagens de mulheres desempenhando a sua profissão dentro da ferrovia; em compensação, observou-se que as ferroviárias apareciam nas fotos quando eram feitos registros de ações sociais, educativas, culturais e de lazer promovidas pela RFFSA. Em contrapartida, a imagem masculina foi representada sobretudo em seu ambiente de trabalho ou em cursos de capacitação e formaturas. O acervo fotográfico da instituição, enquanto resíduo do passado e fonte histórica produzida pela própria empresa, revela um conjunto de representações que constroem uma identidade homogeneizada da classe trabalhadora. Essa construção apresenta uma faceta marcadamente masculinizada do patrimônio ferroviário, evidenciando como o olhar institucional privilegiou determinadas narrativas em detrimento de outras.



A diferenciação entre as imagens do masculino e do feminino nas fotografias analisadas demonstra que, durante o período em que elas foram produzidas, a presença das mulheres nos ambientes de trabalho era, em grande parte, invisibilizada. As imagens reforçavam papéis tradicionalmente associados ao feminino, limitando a representação das mulheres a funções ligadas ao cuidado, à assistência ou a atividades administrativas, tidas como extensões do espaço doméstico. Em contrapartida, os homens eram retratados em posições de comando, operação técnica ou atividades centrais ao funcionamento da ferrovia, consolidando uma narrativa de protagonismo masculino.

Durante décadas, o discurso institucionalizado pelo museu reproduziu essa visão homogênea, apagando a diversidade de experiências no universo ferroviário e silenciando trajetórias de grupos sociais marginalizados, especialmente as mulheres ferroviárias. O acervo, tal como organizado e apresentado, refletia não apenas uma seleção histórica, mas uma produção ativa de sentidos, sustentada por relações de poder que definem o que deve ou não ser lembrado.

Portanto, este trabalho tem como objetivo destacar a importância de desconstruir os valores e critérios atribuídos aos acervos pelas instituições museológicas, buscando incluir as memórias silenciadas e resgatar as experiências das mulheres ferroviárias, muitas vezes excluídas do discurso oficial. A história promovida por programas federais e por políticas patrimoniais muitas vezes negligenciou essas trajetórias, reforçando uma narrativa que, ao se pretender universal, acaba por excluir a pluralidade das memórias coletivas.

Considerações Finais

Ao analisar o acervo fotográfico dos museus ferroviários, concluiu-se que a proposta das instituições eram apresentar um Estado empreendedor e responsável pelo desenvolvimento econômico e tecnológico proporcionado pela ferrovia. No entanto, o discurso utilizado pelo governo federal com a patrimonialização do acervo ferroviário se sobrepôs à história de diversos sujeitos históricos, como as ferroviárias.

Então, se faz necessário uma leitura crítica sobre as formas de construção e legitimação das narrativas museológicas nos museus ferroviários, evidenciando a necessidade de revisão, principalmente no que diz respeito às hierarquias de gênero e às desigualdades históricas que moldaram essas instituições. No contexto dos museus ferroviários, por exemplo, essa lógica se manifestava na representação majoritariamente masculina dos trabalhadores e no silêncio sobre o papel das mulheres na história das ferrovias, que eram frequentemente invisibilizadas ou limitadas a representações estereotipadas.

O controle do discurso pelo Preserve/Preserfe implicava não apenas na exclusão de narrativas femininas, mas também na definição do que deveria ser lembrado e valorizado, consolidando assim um patrimônio cultural que refletia desigualdades de gênero. As narrativas históricas apresentadas nos museus administrados pelo programa preservacionista tendiam a reforçar papéis tradicionais de gênero, em que a

masculinidade era associada à atividade, progresso e protagonismo, enquanto as mulheres eram muitas vezes relegadas a funções secundárias ou representadas em atividades consideradas “femininas”, como o cuidado ou o lazer.

Ao constatar a narrativa histórica oficial construída pelo Estado brasileiro por meio da patrimonialização do acervo ferroviário, torna-se possível fazer uma revisão dos conteúdos expostos e dos critérios de preservação do patrimônio cultural. Ao desafiar a perspectiva única imposta pelo discurso oficial, é possível promover uma abordagem mais plural, inclusiva e crítica do patrimônio ferroviário brasileiro, incorporando diferentes experiências sociais, como das ferroviárias.

Referências

BAURU. Prefeitura Municipal de Bauru. Secretaria Municipal de Cultura. **Plano museológico Museu Ferroviário Regional de Bauru**. Bauru: Secretaria Municipal de Cultura, 2015.

BAURU. **Museu Ferroviário Regional de Bauru**. História. Disponível em: <https://sites.bauru.sp.gov.br/museuferroviario/historia.aspx>. Acesso em: 15 out. 2024.

BOURDIEU, Pierre, 1930-2002. **A dominação masculina**. Tradução Maria Helena Kühner. 11ª ed. - Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2012.

BRASIL. Ministério dos Transportes. **MT Preserve (Programa de Preservação do Patrimônio Histórico do Ministério dos Transportes/ 1980-1988)**. Brasília: PRESERVE, CCP, 1988.

BRASIL. Ministério dos Transportes. Inventariança da extinta Rede Ferroviária Federal S.A. –RFFSA. **Inventário de bens móveis de valor histórico, artístico e cultural do Museu do Trem São Leopoldo-RS**. Porto Alegre: Unidade Regional Porto Alegre, 2008.

BRASIL. Ministério de Planejamento. Secretaria do Patrimônio da União. **Programa de destinação do patrimônio da extinta RFFSA para apoio ao desenvolvimento local**. Brasília, DF, 2009. Disponível em: <http://www.rffsa.gov.br/principal/Destinacao%20do%20Patrimonio%20da%20RFFSA.PDF> Acesso em: 21 set. 2025.

CAMARGO-MORO, Fernanda de. **Museus: aquisição-documentação**. Rio de Janeiro: Livraria Eça, 1986.

CARDOSO, Alice; ZAMIN, Frinéia. **Patrimônio ferroviário no Rio Grande do Sul: inventário das estações 1874–1959**. Porto Alegre: IPHAE, 2002.

CARRAZZONI, Maria Elisa. **Anos 70: um Museu de Arte sob Regime Autoritário**. Rio de Janeiro: SENAI /RJ – CFP Artes Gráficas, 2001.

FERREZ, Helena Dodd. Documentação museológica: teoria para uma boa prática. In: **Fórum de Museus do Nordeste, IV, Recife, 1991**. Anais... Recife, Fundação Joaquim Nabuco, Museu do Homem do Nordeste, 1991. Disponível em:

<http://www.nucleodepesquisadosexvotos.org/uploads/4/4/8/9/4489229/ferrez_h_d_documentao_museologica._teoria_para_uma_boa_prtica.pdf>. Acesso em: 13/06/2024

“Funcionários da Companhia Paulista”. **Acervo Museu Ferroviário Regional de Bauru**. Disponível em <https://www.projetomuseuferroviario.com.br/funcionarios-cp-3/>. Acesso em 15/10/2025.

JULIÃO, Letícia. Apontamentos sobre a história do museu. In: **Caderno de diretrizes museológicas** 1. Brasília: Ministério da Cultura / Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional/ Departamento de Museus e Centros Culturais, Belo Horizonte: Secretaria de Estado da Cultura/ Superintendência de Museus, 2006. 2ª Edição, p.17-30.

LE GOFF, Jacques. **História e memória**. Tradução Bernardo Leitão et al. Campinas: Editora da UNICAMP, 1990. (Coleção Repertórios).

LEWINSKI, Cinara Isolde Koch. **Um lugar de memória da estrada de ferro: o Centro de Preservação da História Ferroviária do Rio Grande do Sul – 1980/1990**. 2017. 311 f. Dissertação (Mestrado em História) — Universidade do Vale do Rio dos Sinos, São Leopoldo, 2017.

LEWINSKI, C. I. K. A análise do discurso sobre as mulheres na coleção de fotografias do Museu do Trem. In: **Revista História Oral**, [S. l.], v. 22, n. 1, p. 419–435, 2019. Disponível em: <https://revista.historiaoral.org.br/index.php/rho/article/view/823>.

LEWINSKI, Cinara Isolde Koch. **Museus ferroviários em rede: um estudo de caso sobre as possibilidades e desafios para alcançar a futura interoperabilidade das coleções fotográficas**. 2024. 107f. Monografia (Graduação em Museologia) — Faculdade de Biblioteconomia e Comunicação - Departamento de ciências da informação, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2024. Disponível em: <http://hdl.handle.net/10183/288457>. Acesso em: 20/09/2025.

MUSEU DO TREM DE SÃO LEOPOLDO. **[Fotografias históricas]**. São Leopoldo [1874-1990]. Imagens de uso interno da instituição.

MUSEU FERROVIÁRIO REGIONAL DE BAURU. **História do Museu Ferroviário Regional de Bauru**, 2023. Disponível em: <https://sites.bauru.sp.gov.br/museuferroviario/historia.aspx>. Acesso em: 06/11/2023

POLLAK, Michel. Memória, esquecimento, silêncio. In: **Estudos Históricos**. Vol.2. n. 1, 1989.

POMIAN, Krzysztof. A coleção: entre o visível e o invisível. In: PIERCE, Susan M. (Org.). **Interpretando objetos e coleções**. Londres; Nova York: Routledge, 1994. p. 160–174.

POSSAS, Lídia Maria Vianna. **Mulheres, trens e trilhos: modernidade no sertão paulista**. Campinas, SP: Editora da UNICAMP, 2001.



POSSAMAI, Zita Rosane. **Nos bastidores do museu: patrimônio e passado da cidade de Porto Alegre**. Porto Alegre: EST Edições, 2001.

POULOT, Dominique. A razão patrimonial na Europa do século XVIII ao XXI. In: **Revista do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional**, n. 34, 2012. <http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Numero%2034.pdf> 2012. Acesso em: 13 set. 2025.

RAGO, Margareth. As mulheres na historiografia brasileira. In: SILVA, Zélia Lopes da. (Org.). **Cultura Histórica em Debate**. São Paulo: UNESP, 1995

RANGEL, Márcio Pereira. A museologia no mundo contemporâneo. In: **Ciência da Informação**. v.42, n. 3, 2015. Disponível em: <https://revista.ibict.br/ciinf/article/view/1371>. Acesso em: 18 fev. de 2024.

REDE FERROVIÁRIA FEDERAL (RFFSA) (Brasil). Estudos técnico-organizacionais do CPHFRGS. [**Documento administrativo**]. São Leopoldo, 1986.

TUBARÃO. Turismo. **Museu Ferroviário de Tubarão**. Disponível em: <https://turismo.tubarao.sc.gov.br/museu-ferroviario-de-tubarao/>. Acesso em: 04 nov. 2024.