

Acervos empresariais, ferroviários e estrangeiros: políticas públicas de preservação do patrimônio documental

Business, railway and/or foreign collections: public policies for the preservation of documentary heritage

Enviado em: 28/10/2021

Aceito em: 15/12/2021

Andreza Vellasco Gomes¹

Eduardo Romero De Oliveira²

Resumo

Este artigo visa apresentar alguns acervos empresariais, ferroviários nacionais e estrangeiros e através deles, tratar das políticas públicas de preservação do patrimônio e sua incidência sobre os acervos documentais de empresas. As metodologias adotadas tratam do levantamento e análise de legislações brasileiras e internacionais, documentos patrimoniais e a análise crítica de artigos específicos sobre patrimônio ferroviário. Os resultados apontam, sobretudo no caso brasileiro, insuficiências para subsidiar ações efetivas, tanto do Estado como da sociedade na implantação dessas políticas.

Palavras-chave: Patrimônio Ferroviário; Patrimônio Documental; Políticas Públicas

Abstract

This article aims to present some business archives, national and foreign railways collections and, through them, deal with public policies for the preservation of heritage and their impact on the document collections of companies. The methodologies adopted deal with the survey and analysis of Brazilian and international legislation, heritage documents and the critical analysis of specific articles on railway heritage. The results point out, especially in the Brazilian case, insufficiencies to support effective actions, both by the State and by society, in the implementation of these policies.

Keywords: Railway Heritage; Documentary Heritage; Public policy

1 - Mestre em História pelo Programa de Pós-Graduação da UNESP. E-mail: andreza.vellasco@unesp.br

2 - Presidente do The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage (TICCIH) Brasil e Professor Doutor atuando em temas relativos a patrimônio cultural, história dos transportes e memória através da Unesp e do Projeto Memória Ferroviária; E-mail: eduardo.romero@unesp.br

Introdução

Bibliotecas, museus e arquivos são instituições que não têm suas fronteiras bem demarcadas. A origem, tanto da biblioteca quanto do museu, refere-se à preocupação de reunir e organizar coleções para preservá-las. Coletar livros e documentos estava diretamente relacionado a coletar e organizar curiosidades, obras de arte e espécimes das ciências naturais. Contudo, com a institucionalização dos museus, arquivos e bibliotecas ocorrida no século 19, houve uma especialização em massa dos trabalhos nessas instituições, que obtiveram espaços delimitados dentro dos museus. Da mesma forma, grandes bibliotecas passaram a manter coleções arquivísticas e museológicas (ALMEIDA, 2016).

Bibliotecas, arquivos e museus são caracterizados como “instituições de memória” (DEMPSEY, 2000), e, como tal, têm entre suas funções básicas, coletar, preservar, organizar e dar acesso público ao patrimônio cultural sob a sua guarda. E têm ainda em comum o fato de serem, em sua maioria, instituições públicas ou organizações não governamentais (mantidas com recursos privados para fins públicos, e diversas vezes também contam com financiamento público). Ou seja, essas instituições são parte do sistema cultural público.

Contudo, do que trata uma política cultural? Trata de um conjunto de intervenções do Estado, da sociedade civil e da iniciativa privada em satisfazer as necessidades culturais e promover o desenvolvimento de suas representações simbólicas (COELHO, 1999). Essas iniciativas buscam planejar, produzir, difundir e preservar as diferentes formas de cultura e do patrimônio por meio de intervenções diretas de ação cultural e de normas jurídicas (BARBALHO, 2013).

As discussões pertinentes ao patrimônio industrial no Brasil surgem no início da década de 1970. Apesar de ser algo recente, observa-se o mesmo caminho percorrido pelas demais tipologias de patrimônio, prevalecendo inicialmente a preservação arquitetônica monumental de grandes estruturas

isoladas e, mais recentemente, agrega-se a ideia do conjunto e da inserção de outros elementos materiais e imateriais (AZEVEDO, 2010).

As últimas décadas marcam no Brasil um aumento da produção acadêmica sobre a temática ferroviária. Diversas áreas utilizam a ferrovia como objeto para analisar inúmeros aspectos da sociedade. A partir de teses e dissertações oriundas da pós-graduação no Brasil reunidas na Biblioteca Memória Ferroviária³, pudemos evidenciar que os estudos acadêmicos nacionais priorizam fontes documentais das empresas e do Estado. Assim como as percepções, usos e interpretações bibliográficas variam com o tempo, o uso de fontes sofre o mesmo processo. Foi observado a partir destes trabalhos que essas variações se dão pela acessibilidade às fontes arquivísticas (DINIZ, 2012; MANTOVANI, 2007; RIBEIRO, 2019). Muito utilizadas nos trabalhos das primeiras décadas analisadas, os pesquisadores tiveram acesso a documentações e arquivos ferroviários que hoje encontram-se indisponíveis aos novos pesquisadores da temática (BEM, 1998; LIMA, 2003).

Além disso, a opção por outras fontes que não puramente ferroviárias, porém que abarcam o tema, como o uso de jornais, discursos de assembleias são utilizadas em larga escala pelos pesquisadores, fontes orais entre outras. Além de conseguirem uma interpretação mais abrangente com fontes variadas e que abordam aspectos diferentes sobre a ferrovia, a temporalidade e o espaço proposto em estudo, estas fontes são muitas vezes os principais recursos dos pesquisadores frente às dificuldades de acesso a acervos ou mudanças de arquivos destinados à ferrovia (MONASTIRSKY, 2006; NASCIMENTO, 2000).

Logo, a diversidade de fontes que contém a temática ferroviária é utilizada pelo pesquisador a fim de abordar diferentes assuntos e sob diferentes perspectivas. A forma como a bibliografia é interpretada, assim como as fontes se divergem com o tempo. Isto porque, no caso das fontes, as

3 - A Biblioteca Temática Memória Ferroviária é uma iniciativa da equipe Memória Ferroviária a fim de reunir e compartilhar estudos e documentos sobre a história das ferrovias em São Paulo e de sua preservação. Desenvolvida na plataforma Zotero, software livre de gestão e compartilhamento de referências eletrônicas. Disponível em: <https://www.zotero.org/groups/2133326/biblioteca_memoria_ferroviana/library>

questões arquivísticas e a instabilidade de acesso aos documentos fazem com que os autores se utilizem de alternativas para que o estudo sobre ferrovia seja realizado. Por isso, para os estudos históricos, restringir-se a uma única fonte é sempre problemático ou pelo menos pode redundar em lacunas de informações a comprometer os resultados. Além da checagem ou complementação, a diversidade de fontes documentais pode abrir novas possibilidades de pesquisa (GOMES; OLIVEIRA, 2020).

Dessa forma, visando contribuir para a superação dessa lacuna, este artigo visa apresentar alguns acervos empresariais, ferroviários e/ou estrangeiros e através deles, tratar das políticas públicas de preservação do patrimônio e sua incidência sobre os acervos. Não se pretende fazer um levantamento exaustivo dos mesmos. Ao contrário, a proposta surge em função da demanda de pesquisa dos autores em arquivos, que identificaram um material rico a ser explorado em temáticas para além das próprias pesquisas ou afins. Espera-se estimular o pesquisador a ampliar estudos brasileiros sobre o patrimônio documental, industrial e ferroviário por meio de pesquisa nas legislações que atuaram sobre os acervos que serão tratados a seguir.

Quadro contemporâneo da salvaguarda de acervos de empresas

A palavra documento, associada ao patrimônio e entendida como bem de valor histórico sujeito a proteção, aparece pela primeira vez na Constituição de 1946. O Art. 175 diz: “As obras, monumentos e documentos de valor histórico e artístico, bem como os monumentos naturais, as paisagens e os locais dotados de particular beleza ficam sobre a proteção do poder público (BRASIL, 1946).

Já na Constituição de 1967, os documentos são identificados como parte do conjunto de bens culturais da nação que, juntamente com obras e locais de valor artístico ou histórico, ficam sob a proteção do Estado, como define o Art. 172:

O amparo à cultura é dever do Estado.
Parágrafo único. Ficam sob proteção especial do Poder Público os *documentos*, as obras e os locais de valor histórico ou artístico, os

monumentos e as paisagens naturais notáveis bem como as jazidas arqueológicas (BRASIL, 1967) [grifo nosso].

E é só na Constituição de 1988 (BRASIL, 1988) que passam a ser considerados patrimônio cultural brasileiro os bens de natureza material e imaterial, portadores de referência à identidade, à ação, à memória dos diferentes grupos formadores da sociedade brasileira, nos quais se incluem: as formas de expressão; os modos de criar, fazer e viver; as criações científicas, artísticas e tecnológicas; as obras, objetos, documentos, edificações e demais espaços destinados às manifestações artísticas-culturais e os conjuntos urbanos e sítios de valor histórico, paisagístico, artístico, arqueológico, paleontológico, ecológico e científico. Nota-se que o patrimônio cultural brasileiro se forma por todos os meios materiais e imateriais que tenham embasamento na memória da sociedade, incluídos os documentos.

A Constituição da República Federativa do Brasil de 1988 também estabelece em seu Art. 23 que é competência comum do poder federal, dos Estados, e dos Municípios: proteger os documentos, as obras e outros bens de valor histórico, artístico e cultural, os monumentos, entre outros. Ou seja, alcançando praticamente as modalidades do patrimônio histórico, não só na esfera federal como também para os Estados e Municípios, expressando, desta forma, a ampliação do que até então se concebia como ator fundamental da política de proteção (CAMARGO, 1999).

A Lei nº 8.159, de 8 de janeiro de 1991, dispõe sobre a política nacional de arquivos públicos e privados e dá outras providências. E o Art. 2º define arquivo como:

Consideram-se arquivos, para os fins desta Lei, os conjuntos de documentos produzidos e recebidos por órgãos públicos, instituições de caráter público e entidades privadas, em decorrência do exercício de atividades específicas, bem como por pessoa física, qualquer que seja o suporte da informação ou a natureza dos documentos (BRASIL, 1991).

Ou seja, a ideia de arquivo mais aceita na comunidade arquivística é a de conjunto de documentos oficialmente produzidos e recebidos por um governo, pessoa física ou jurídica, arquivados e conservados para efeitos futuros.

Os ideais tradicionais de patrimônio cultural prolongaram-se até a década de 1980, quando surgiram movimentos que buscavam a democratização do país em que segmentos sociais e étnicos passaram a ter um maior reconhecimento na construção da sociedade, da história e da cultura. Nesse período, foi empregado, no Brasil, o conceito de patrimônio relacionado às memórias sociais, incluindo-se, então, bens materiais relacionados ao trabalho e ao patrimônio industrial, como fábricas e residências operárias (RODRIGUES, 2001).

Nas décadas de 1980 e 1990 se vê uma nova tendência em relação ao patrimônio documental com a criação de programas nacionais e internacionais, com o intuito de preservar e dar acesso ao patrimônio documental (MOLINA, 2013). Destacando em 1984 a criação da Fundação Nacional Pró-Memória do Programa Nacional de Preservação da Documentação Histórica – Pró-documento, que tinha como objetivo a identificação e avaliação de acervos privados de interesse histórico. E a criação, em 1992, do Programa Memória do Mundo pela UNESCO, que reconhece as diretrizes do patrimônio documental e mantém registros da memória coletiva e documentada de diversos povos do mundo, representando então parte do patrimônio documental, entre os objetivos principais do programa estão facilitar a preservação do patrimônio documental mundial mediante as técnicas mais adequadas, facilitar o acesso universal ao patrimônio documental e criar uma maior consciência em todo o mundo da existência e importância do patrimônio documental (UNESCO, 2002).

A Lei nº 8.159 (BRASIL, 1991, p. 159) cria também instrumentos para a gestão de documentos, como o Conselho Nacional de Arquivos (CONARQ), que tem por finalidade definir a política nacional de arquivos públicos e privados, como órgão central do Sistema Nacional de Arquivos (SINAR). Apesar de órgão colegiado, o CONARQ tem características de um órgão executor:

É o caso, por exemplo, de atribuições como: estabelecer diretrizes para o funcionamento do Sistema Nacional de Arquivos-SINAR; promover o inter-relacionamento de arquivos públicos e privados; subsidiar a elaboração de planos nacionais de desenvolvimento, estimular a integração e modernização dos arquivos públicos e privados; identificar os arquivos privados de interesse público e social, articular-se com outros órgãos do Poder Público formuladores de

políticas nacionais nas áreas de educação, cultura, ciência, tecnologia, informação e informática, etc (JARDIM, 2008).

Entre 1994 e 2006 o CONARQ se reuniu em 40 oportunidades, gerando um grupo de atas nas quais são detalhadas suas ações. E, ao realizar a análise dessas atas que relatam os primeiros 10 anos de atuação do órgão, foram separados os temas mais abordados no período. Constatou-se que a ênfase dos debates se concentra na produção de normas técnicas e na produção de mecanismos de funcionamento do próprio Conselho. De modo que a política nacional de arquivos, objeto do CONARQ, é um tema completamente periférico, enquanto os Arquivos Municipais foram citados em somente 4% das reuniões (JARDIM, 2008). De modo que podemos perceber que a legislação sobre a guarda documental não era prioridade dos órgãos, ou então os arquivos municipais.

A Lei nº 8.159 também separa os Arquivos entre “Institucionais” (públicos e privados) e “Pessoais”. Os Arquivos Institucionais Públicos são os que se enquadram nas empresas de transporte ferroviário.

Art. 7º - Os arquivos públicos são os conjuntos de documentos produzidos e recebidos, no exercício de suas atividades, por órgãos públicos [...].

§1º - São também públicos os conjuntos de documentos produzidos e recebidos por instituições de caráter público, por entidades privadas encarregadas da gestão de serviços públicos no exercício de suas atividades (BRASIL, 1991).

Já os Artigos Institucionais Privados podem ser divididos entre “Econômicos” ou “Sociais”: “Art. 11 – Consideram-se arquivos privados os conjuntos de documentos produzidos ou recebidos por pessoas físicas ou jurídicas, em decorrência de suas atividades” (BRASIL, 1991).

Os Arquivos Pessoais são aqueles produzidos e acumulados por pessoas físicas. Entre os anos de 2004 e 2009 foram identificados o reconhecimento de, em média, dez Arquivos Pessoais declarados pelo CONARQ através da classificação de interesse público e social. Até maio de 2011, havia mais dois arquivos privados com processo em andamento e outros três com o parecer desfavorável (SILVA, 2011).

Os instrumentos legais de patrimonialização dos bens culturais que são reconhecidos nacionalmente como parte integrante de nossa memória nacional são: o processo de tombamento, que é de responsabilidade do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - IPHAN, e a "declaração de interesse público e social" realizada pelo CONARQ. No entanto, devemos deixar claro que, o tombamento é um instrumento jurídico pelo qual o Poder Público determina que os bens culturais sejam objeto de proteção, estabelecendo, inclusive, de que forma se dará essa proteção. Hoje, na Constituição em vigor, os artigos 215 e 216 dispõem que a proteção dos bens culturais não é só uma prerrogativa como também um dever do Poder Público. O Decreto-lei 25/1937, que continua em vigor, normatizou, na esfera federal, a atividade de preservação, e é um dos instrumentos legais básicos dos órgãos do IPHAN.

Já a "declaração de interesse público e social" atinge somente o patrimônio arquivístico, não há pedido de "declaração de interesse público e social" para acervos museológicos ou artefatos, por exemplo. Assim, este instrumento é utilizado pelo CONARQ, criado pela Lei nº 8.159/91. Portanto, os pedidos são enviados ao CONARQ, e podem resultar - ou não - na patrimonialização de arquivos privados. Esta lei significou um avanço em relação à questão da preservação e acesso dos arquivos privados em nosso país, visto que qualquer cidadão brasileiro pode fazer o pedido de parecer ao CONARQ, pois, a partir do decreto 7.724, de 16 de maio de 2012, cap. IV, seção II e III (BRASIL, 2012), é assegurado o princípio de acesso do cidadão à informação governamental e prevê-se a identificação de arquivos privados como de interesse público e social "desde que sejam considerados como conjunto de fontes relevantes para a história e desenvolvimento científico nacional" (BRASIL, 1991).

A pesquisa de Silva (SILVA, 2011), investigou as ações do Conselho Nacional de Arquivos (CONARQ) no que tange aos acervos privados declarados como de Interesse público e social. Teve por finalidade a análise do processo e os efeitos da classificação dos acervos já declarados pelo CONARQ como de interesse público e social. Seu principal objetivo foi identificar os atores sociais envolvidos no processo, observar eventuais

políticas ou programas do Conselho, analisar o processo de acordo com a legislação e sua aplicação pelo CONARQ. Foram apontados os critérios de seleção e classificação utilizados pela Comissão Técnica de Avaliação, além de identificar quais são as ações do órgão após a classificação de arquivos privados como de interesse público e social. E os principais resultados da análise desta pesquisa mostram que não há políticas ou programas voltados ao estatuto da declaração de interesse público e social. A definição do interesse público e social relativo aos arquivos privados não é clara, pois os seus limites não estão explícitos na legislação, o acesso aos arquivos privados classificados como de interesse e social é uma questão problemática para o Estado por envolver direitos constitucionais que entram em conflito, e a fiscalização, por parte do CONARQ, nestes acervos, até a data do encerramento desta pesquisa, não ocorreu.

Para Jardim (2008), o CONARQ é o conselho responsável pela gestão de documentos em escala federal, e ele coloca em prioridade dois temas: arranjo, classificação, descrição e avaliação de documentos, além do próprio CONARQ, revelando uma ênfase nesses temas, já que, unidas, as três primeiras categorias correspondem a 52% das Resoluções. As temáticas menos abordadas como Arquivos Municipais, Terceirização de Serviços Arquivísticos e Conservação e Preservação, que somam juntas 12% das Resoluções, é devidamente o que deixa a desejar em casos ferroviários, como por exemplo na Biblioteca da Companhia Paulista (vide GOMES; OLIVEIRA, 2020).

Apesar da Lei de Arquivos de 1991 não atingir em alguns aspectos das empresas públicas e privadas sobre tratamento do patrimônio documental, a mesma tem declarado um número significativo de arquivos (ainda que privados), regularizado e aplicado um número de princípios arquivísticos, como a “Teoria das Três Idades”, elaborado em 1961; a “Tabela de Temporalidade”, instrumento que controla o ciclo das idades documentais, ou então processos como o de recolhimento e identificação de documentos. Esses processos já eram adotados em outros países como os Estados Unidos e a França, e só foi

aplicado no Brasil, após a aprovação da Lei nº 8.519 e providências do CONARQ (DELMAS, 2010).

Políticas públicas, de certa forma, são deficientes no Brasil. O caso das ausências de políticas a respeito de patrimônio documental não é algo isolado. No caso da Política Nacional de Arquivos, essa ausência chama especialmente atenção porque existe um mecanismo para tal: o CONARQ. Desde 1994, o mesmo desenvolveu diversas ações técnico-científicas relevantes, mas não formulou, como previsto na legislação, uma política nacional de arquivos e, tampouco, implementou o Sistema Nacional de Arquivos (JARDIM, 2008). A ausência de uma política pública arquivística em nível nacional evidencia as dificuldades estruturais do Estado no desenho e operacionalização de políticas públicas informacionais.

Tratando especificamente do patrimônio industrial ferroviário, na década de 1990, o Grupo de História da Técnica da UNICAMP produziu uma carta, conhecida como Carta de Campinas, em que defende a preservação de instalações industriais, máquinas, ofícios e sítios. Compreende-se, a partir daí, como patrimônio industrial “os bens físicos relativos à atividade da indústria humana, como também os ofícios e as práticas relativos a esses bens” (OLIVEIRA, 2015, p. 202). Procura-se, assim, perceber nos vestígios industriais como eles permitem recuperar uma atividade industrial que se realizou no tempo e no espaço e que expressa o modo como as pessoas trabalhavam em uma sociedade.

Existe, também, subclassificações dos bens industriais, sendo uma delas o patrimônio ferroviário que, segundo o IPHAN, inclui desde edificações como estações, armazéns, rotundas, terrenos e trechos de linha, até material rodante, como locomotivas, vagões, carros de passageiros, maquinário, além de bens móveis como mobiliários, relógios, sinos, telégrafos e acervos documentais.

Entre os primeiros bens culturais protegidos e reconhecidos como patrimônio industrial, encontram-se trechos ferroviárias e estruturas físicas de fábricas de ferro. Segundo Oliveira (2010), até 2010 havia 1.041 bens culturais protegidos em âmbito federal, mas apenas 44 poderiam ser considerados

patrimônio industrial. A partir do processo de desestatização das empresas ferroviárias, que se iniciou em 1995, houve um período de incertezas quanto aos bens pertencentes às companhias como, por exemplo, quantos e de que natureza seriam, de quem era a propriedade e a responsabilidade pela manutenção (KUHL, 2012). Durante esse período, a situação que já era precária veio a se agravar:

Apesar dos esforços dos órgãos e pessoas envolvidas na liquidação da empresa, a partir de 1999, a sua desativação deixou sem cuidados a parte da infraestrutura existente e não arrendada [...] Mais do que uma política consistente e continuada de preservação, realizou-se uma simples transferência dos bens ferroviários inativos da União ou do Estado de São Paulo para a responsabilidade municipal (OLIVEIRA, 2010b, p. 28).

Ao assumirem a responsabilidade pelos museus ferroviários, as prefeituras apenas os incorporaram ao plano de gestão destinada a instituições culturais já existentes, sem estabelecer nenhum projeto consistente que realizasse as atividades esperadas por um museu ferroviário. Existem, é claro, algumas intervenções que garantem condições mínimas de funcionamento. Contudo, os problemas citados não se mostram apenas de caráter técnico ou específicos do patrimônio industrial, mas sim relativos a questões de políticas públicas.

Os bens ferroviários, assim como os documentais, viviam à margem das políticas públicas de preservação. Os poucos tombamentos enquadravam apenas a estação. Em 1996, somente 11 estações eram tombadas pelo CONDEPHAAT e apenas a Estação da Luz era protegida pelo IPHAN, um número mínimo em relação à importância da ferrovia no Estado (KUHL, 2012). A partir de um decreto e de uma lei, ambos de 2007, (BRASIL, 2007a, 2007b) os remanescentes da empresa passaram a ser responsabilidade do IPHAN.

Art. 9º Caberá ao Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - IPHAN receber e administrar os bens móveis e imóveis de valor artístico, histórico e cultural, oriundos da extinta RFFSA, bem como zelar pela sua guarda e manutenção.

§ 1º Caso o bem seja classificado como operacional, o IPHAN deverá garantir seu compartilhamento para uso ferroviário.

§ 2º A preservação e a difusão da Memória Ferroviária constituída pelo patrimônio artístico, cultural e histórico do setor ferroviário serão promovidas 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 (BRASIL, 2007a).

Até então, a política predominante era o tombamento de edifícios isolados. A gestão desses acervos constitui uma nova atribuição do IPHAN e, para responder à demanda, foi instituída a Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário, por meio da Portaria IPHAN nº 407/2010, com 639 bens inscritos até 15 de dezembro de 2015.

De acordo com Moraes e Oliveira (MORAES; OLIVEIRA, 2017), entre 1969 e 2015, o CONDEPHAAT tombou um total de 37 bens ferroviários. A primeira proteção do tipo, em São Paulo, ocorreu em 1974 com o tombamento da Estação Ferroviária de Bananal. A maior parte das proteções realizadas ocorreu na década atual, entre 2010 e 2015: foram reconhecidos 19 bens ferroviários e identifica-se que os bens ferroviários estão presentes em 29 municípios paulistas, tendo a cidade de São Paulo, o maior número de tombamentos.

Ainda é escassa a literatura a respeito das políticas públicas de preservação documental e ferroviária. As reflexões trazidas demonstram, sobretudo no caso brasileiro, insuficientes para subsidiar ações efetivas tanto do Estado como da sociedade na implantação dessas políticas. Essa lacuna se mostrará ainda mais evidente ao levarmos em conta a singularidade de cada caso trazido no cenário ferroviário.

Guarda de documentação de empresas

No que concerne aos arquivos empresariais, o assunto é vastíssimo, pois engloba temas desde o recolhimento e preservação até organização, gestão e acessibilidade. A temática despertou o interesse dos pioneiros da nova história como se pode verificar nos primeiros números da revista *Annales d'histoire économique et sociale* através da relevância dada à história econômica e social em oposição à história tradicional, ajudando a explicar essa

atenção dada às empresas como objeto de estudo. Posteriormente, o francês Bertrand Gille (conservador dos Arquivos Nacionais de Paris) ressaltou:

É sem dúvida desnecessário insistir sobre a importância dos arquivos das empresas para a história. Indispensáveis para a história econômica do nosso tempo, eles constituem, por outro lado, fontes de um grande interesse para numerosas outras disciplinas: história da sociedade, história das técnicas, história da moda, para não citar senão alguns exemplos [...] Eles justificam plenamente a atenção, talvez um pouco tardia, que se lhes manifesta hoje (GILLE, 1958).

Existem um conjunto de temáticas que, apenas com o acesso à documentação empresarial, podem ser esclarecidas, por exemplo: políticas econômicas; evolução da tecnologia em diversos ramos; o preço das matérias-primas, de produtos e de mão de obra; as transformações operadas nos métodos de gestão e de trabalho; a contabilidade empresarial e sua evolução histórica; o organograma da empresa e a respectiva distância hierárquica etc. Pela história das empresas e pelos seus arquivos passa uma parte relevante da história do país e das próprias comunidades, o que justifica uma certa expansão verificada ultimamente no que concerne à história empresarial (MENDES, 2002).

Percebe-se ainda que, com o desenvolvimento de novas áreas/disciplinas relacionadas às ciências históricas nas últimas décadas, o papel dos arquivos empresariais reforçou-se consideravelmente. De fato, os arquivos das empresas não são mais frequentados apenas pelos que se dedicam ao esclarecimento de temas tradicionais, mas também por estudiosos dos mais diversos assuntos como: tecnologia, arquitetura, evolução de processos produtivos, cultura, etc. Constata-se que desde a década de 1980 há uma ampliação do interesse por esse tipo de arquivo, integrando-se a um movimento mais amplo de iniciativas de proteção do patrimônio industrial.

Desse modo, percebemos que a salvaguarda e acesso aos arquivos empresariais poderá contribuir para o reforço da história local e regional. Estes, assim como todos os arquivos, são patrimônio, memória e identidade. Por isso, fazem parte integrante das chamadas "instituições memorizadoras", juntamente com os museus e as bibliotecas. Eles permitem inclusive, reabilitar a memória

e reforçar a identidade dos “anônimos” e dos “sem voz”, geralmente ausentes da documentação oficial proveniente das repartições públicas (MENDES, 2002).

Atualmente, diante das transformações econômicas, políticas e tecnológicas que vivenciamos, os arquivos exercem uma função no processo de acúmulo de informação, que se tornou uma ferramenta essencial e poderosa. A Lei nº 8.159, de 8 de janeiro de 1991, mais especificamente o 1º artigo, dispõe sobre a política nacional de arquivos públicos e privados, destacando que é dever do poder público a gestão documental e de proteção a documentos de arquivo, como instrumento de apoio a administração e a cultura, desenvolvimento científico e como elemento de prova e informação (BRASIL, 1991).

Em seu 3º artigo considera a gestão de documentos o conjunto de procedimentos e operações técnicas à sua produção, tramitação, uso, avaliação e arquivamento em fase corrente e intermediária, visando a sua eliminação ou reconhecimento para guarda permanente (BRASIL, 1991).

Dois exemplos são os casos da Kolynos e Unilever. Num primeiro momento veio o “caso” da Kolynos do Brasil, em meados da década de 1990, a empresa foi comprada por outra companhia, a Colgate, provocando a intervenção do Conselho de Defesa Econômica (CADEO), órgão que fiscaliza a Lei antitruste no país, pois as duas empresas unidas detinham mais de 80% do mercado de produtos de higiene bucal no mercado brasileiro. A Kolynos foi obrigada a retirar de circulação sua marca principal, e colocou-se a necessidade de criar um novo produto com outra identidade. Nesse momento, surgiu a certeza de que era preciso estudar a história do principal produto da empresa. Nesse contexto, decidiu-se pelo trabalho com a memória da empresa. Reuniu-se o acervo da marca, desde a sua entrada no mercado, a trajetória da comunicação, propaganda, patrocínios e sua evolução no tempo. A documentação foi reunida e o projeto da marca lançou no mercado a Sorriso, que levou em consideração a memória de Kolynos (GOULART, 2005).

O exemplo da Unilever também evidencia a necessidade de uma nova rede de informações para a gestão de negócios. A Gessy Lever, ao completar 70 anos de atuação no país, percebeu que não dispunha de arquivos ou

informações organizadas a respeito de sua trajetória. Além de fazer um trabalho editorial, havia a necessidade de reunir documentos, organizá-los e disponibilizar informações extraídas para seus executivos. Como é comum entre empresas do seu porte, a Unilever é caracterizada por executivos jovens, os *trainees*, cuja carreira é montada circulando por vários postos para conhecer o negócio. Há também uma porcentagem de estrangeiros de outras unidades da empresa espalhada por 150 países, que têm uma vantagem pela falta de intimidade com a cultura brasileira e o passado da empresa no país. Esse quadro é relevante para a área de *marketing*. Na Unilever, além de um grande contingente de funcionários e executivos, há uma quantidade de produtos fabricados sob o guarda-chuva de 50 marcas comercializadas no Brasil (GOULART, 2005).

O escopo do trabalho, considerando essas necessidades, reuniu um acervo com documentos internos dispersos e outros resgatados de fora da empresa, o tal conjunto gerou um inventário. Em paralelo, foram reunidas outras informações registradas num banco de dados colocado na intranet da empresa (GOULART, 2005).

Buscando tratar de um outro exemplo mais aprofundado, e próximo do objetivo deste trabalho, apresentamos o CDOC (Centro de Documentação), enquanto centro documental que propõe uma política de produção, organização e preservação da massa documental da Companhia Hidrelétrica do São Francisco (CHESF).

A empresa em questão surgiu diante da importância de investimento no Rio São Francisco, sendo considerada por isso, como um instrumento de integração nacional. A CHESF é uma empresa do Governo Federal ligada ao sistema Eletrobrás, representando a maior rede de geração e transmissão de energia elétrica em alta tensão do país. Ela começou a funcionar em meados do século XX e sua energia é gerada a partir das águas do Rio São Francisco (SOARES; MOURA, 2017).

Isso num momento em que a região Nordeste era considerada “atrasada” em relação às demais regiões do Brasil, embora diversos estudiosos relatem as potencialidades do Rio São Francisco. Nesse sentido, a idealização de

Delmiro Gouveia⁴, a criação do decreto por Getúlio Vargas e a realização de Gaspar Dutra, veio a contribuir para o crescimento econômico, político, social e cultural do país.

[...] a CHESF é considerada um grande marco para o país e principalmente para o Nordeste, suas histórias, os resgates de suas memórias precisam ser levadas mais a sério e contadas em livros, documentários e exposições, para que as gerações mais novas e futuras possam compreender que este patrimônio nacional, vale muitos bilhões de reais (JUCÁ, 1982).

Com mais de sessenta anos de existência, a CHESF atende cerca de 45 milhões de nordestinos, através de um parque gerador de energia com uma capacidade instalada de quase 11 milhões de kW em suas 14 usinas hidrelétricas e 2 termelétricas. São 87 subestações e 18 quilômetros de linhas de transmissão que levam a energia da CHESF para todo o Nordeste do Brasil, e através do Mercado Atacadista de Energia, a instituição vende energia Elétrica para todo território brasileiro, sendo a única empresa do setor elétrico a conseguir esse marco (SOARES; MOURA, 2017).

Devido a esse empreendedorismo histórico, surge a necessidade de preservar a história da CHESF de forma técnica e respaldada na ciência arquivística. E nesse sentido, foi criado um projeto com a intenção de salvaguardar toda documentação da Companhia Hidrelétrica do São Francisco, e daí nasce a ideia do Centro de Documentação (CDOC). O CDOC é voltado para guarda, controle e preservação documental, auxilia na administração da empresa, em decisões importantes, consultas para pesquisas históricas, técnicas e jurídicas (SOARES; MOURA, 2017).

Idealizado por funcionários da empresa, o projeto de criação do CDOC ocorreu em meados de 2002. Começando então uma construção informal de caráter urgente para guarda de documentação que se encontrava em um estado avançado de degradação em um galpão, que funcionava como uma espécie de depósito para os funcionários armazenarem diversos conteúdos. Isso porque, no momento, a CHESF estava sendo processada judicialmente por uma outra empresa, e a documentação que era necessária para provas do

4 - Delmiro Gouveia foi um dos pioneiros da industrialização do Brasil e do aproveitamento de seu potencial hidroelétrico. Responsável por construir a primeira usina hidrelétrica do Nordeste e a segunda do país, a Usina de Angiquinho.

processo foi encontrada nesse galpão totalmente degradada. Conseqüentemente, a CHESF perdeu a ação e teve que pagar uma indenização para a reclamante. Dessa forma, deu-se a urgência do projeto piloto para a criação do CDOC (SOARES; MOURA, 2017).

Nesse galpão estavam cerca de 71 milhões de documentos que começaram a ser tratados, restaurados e organizados por uma equipe técnica contratada para a gestão documental. Também foram criadas a Comissão Permanente de Avaliação Documental (CPAD) e o Projeto de Documento de Arquivo (PDA), com o objetivo de aplicar uma metodologia de implantação de gestão de acervos documentais. Em 2004, a Diretoria Plena da Companhia Hidroelétrica do São Francisco aprovou o projeto, considerando a necessidade de institucionalizar esses processos junto com a responsabilidade de garantir a proteção dos acervos documentais (SOARES; MOURA, 2017).

Já em 2006 o projeto foi lançado em execução juntamente com o Centro de Documentação Regional (CDOCR) da CHESF. A sede do CDOC tem 2.800m², com capacidade de guardar mais de 30 mil caixas-box. E sua estrutura foi construída a partir dos requisitos recomendados pelo CONARQ. O acervo contém cerca de 450.000 desenhos de engenharia, processos de desapropriação, dossiês de empregados, prontuários médicos, atas de reuniões da presidência, documentações da área financeira, prestações de contas, contratos, entre outros documentos relacionados às atividades da empresa, tudo distribuído nos arquivos intermediário e permanente (SOARES; MOURA, 2017).

Sua criação tem a finalidade de executar essas políticas já citadas anteriormente de produção, organização e preservação de massas documentais. Assim como normatizar os procedimentos de recebimento, registro, produção, expedição, tramitação, arquivamento, avaliação, digitalização, conversão de mídia entre outros processos do acervo documental. O CDOC também guarda o acervo em suas fases intermediárias e permanentes, além do acervo histórico e confidencial.

A empresa contemporânea está em processo de mudança, pois a internacionalização da economia impôs uma necessidade de reinvenção e

criação de processos e produtos que respondam com qualidade e economia as necessidades de um mercado cada vez mais competitivo. Surgem novos paradigmas na organização do trabalho e novos modelos administrativos, e nesse processo, cresce a importância do conhecimento da cultura da empresa, constituída por um conjunto de práticas que orientem as ações de seus gestores (GOULART, 2005).

Caso geral dos Acervos Ferroviários

O primeiro item serviu para contextualizar a legislação brasileira a respeito da guarda do patrimônio documental e ferroviária no país e no mundo, permitindo enxergar um panorama geral sobre o tema com foco nas políticas públicas. O segundo item apresentou a guarda de documentos de empresas no Brasil no âmbito público e privado. Este item dá continuidade à leitura patrimonial com foco nos acervos brasileiros e estrangeiros que contribuíram para a valorização da memória ferroviária. A partir deste ponto, discute-se os agentes que representam a atuação dos Estados nesses processos.

O arquivo de referência na França é o *Archives Nationales de France*, nele estão localizados acervos administrativos do Estado e fundos privados de interesse nacional. O acervo está dividido em três locais, e cada um deles atende a uma temática dividido por período:

[...] em Paris contém documentos anteriores à 1958 (administração central, notários de Paris e fundos privados de interesse nacional), incluindo documento do Antigo Regime; em Fontainebleau funciona o Centre des archives contemporaines, com documentos da administração pública central após 1958, em particular dos ministérios. Com a saturação dos anteriores, foi construído um terceiro sítio dos Archives Nationales em Pierrefitte-sur-Seine, para acolher documentação contemporânea - com previsão para ser totalmente transferido para lá o acervo existente em Fontainebleau (SILVA; OLIVEIRA, 2020, p. 93).

O arquivo de *Pierrefitte* é um dos arquivos franceses mais importantes para as pesquisas ferroviárias, já que guarda fundos documentais do antigo *Ministère des Travaux Publics* (Ministério de Obras Públicas) e também de escolas de engenharia, ambos continham profissionais das ferrovias. Outro

destaque é o *Archives Nationales du Monde du Travail* que guarda fundos de documentação de empresas, sindicatos, associações, militantes; isto é, todos aqueles agentes econômicos e sociais envolvidos no mundo do trabalho, sem distinção de período (SILVA; OLIVEIRA, 2020).

Neste arquivo encontram-se dois fundos considerados importantes para o estudo das atividades ferroviárias: o do *Conseil Général des Ponts et Chaussées* e da *École Centrale des Arts et Manufactures*. Em relação à organização dos fundos, estes se baseiam em temáticas como estradas, portos, hidrovias e navegação, ferrovias, minas, pontes; a subdivisão ocorre por nome de projetos, onde pode-se encontrar documentos como concessões, declarações, cartas, relatórios e legislações além de um rico compilado sobre pontes, onde encontra-se estudos, plantas, mapas, relatórios, memoriais e documentos relacionados ao projeto e construção da obra de arte, entre outros (SILVA; OLIVEIRA, 2020).

O potencial desse fundo é a completude dos documentos que, por si só, suprem pesquisas profundas sobre as obras públicas francesas. A abrangência e ótimo estado de conservação destes documentos permitem um conhecimento amplo tanto dos engenheiros da *Ponts et Chaussées*, quanto de suas obras executadas em território francês.

Já os *Archives Nationales du Monde du Travail*, guardam arquivos empresariais de indústrias, comércios e bancos, contemplando as antigas companhias férreas. Seu acervo é composto por documentos escritos, manuscritos, impressos, fotografias, desenhos, plantas, além de documentação sonora e visual. Geralmente, esse arquivo é adequado para os pesquisadores interessados nas antigas companhias ferroviárias francesas, fundadas no século XIX. Das potencialidades, destaca-se justamente a qualidade das informações documentais, onde certos fundos representam verdadeiros tesouros históricos das ferrovias francesas. Quanto às limitações, destaca-se que alguns fundos sofreram perdas de documentação e, portanto, apresentam-se como deficientes para diversas pesquisas, como é o caso da *Compagnie des Chemins de fer de l'Ouest* (SILVA; OLIVEIRA, 2020).

Cabe ressaltar que, além dos arquivos nacionais da França, cada departamento do funcionamento público e cidade possuem seus respectivos acervos, onde, guardam a documentação específica de cada localidade.

A respeito dos arquivos ingleses, ao longo de uma pesquisa que buscava identificar e consultar documentação relevante a respeito de empresas ferroviárias paulistas financiadas com capital inglês, foi possível identificar acervos com documentação relevantes para os estudos em história ferroviária. Os acervos mais relevantes consultados a respeito foram o *National Archives* (Londres), *National Railway Museum* (York), *Museum of Industry & Science* (Manchester), as bibliotecas dos institutos de engenharia e o *Westminster Archives* (Londres).

No *National Archive* contém a documentação do Reino Unido, e reúne acervos a respeito de cinco órgãos públicos: o departamento responsável pelos registros públicos; a Comissão dos manuscritos históricos de origem privada; a Comissão dos atos do parlamento e da Coroa; além do setor de informações públicas. São 185 km lineares de documentação acumulada ao longo de 170 anos de gestão. Assim como outros acervos disponibilizam catálogos para consulta online e algum material digitalizado (SILVA; OLIVEIRA, 2020).

Como se observa, o *National Archives* pode guardar documentação da administração pública relativa a transações comerciais no âmbito nacional ou estrangeiro. Por isso é possível encontrar documentação relevante no fundo da Secretaria de Negócios Estrangeiros, pois a Inglaterra tinha muito capital aplicado no exterior, inclusive nas América do Sul (Argentina, Brasil, Chile). As embaixadas no Brasil e Argentina – como qualquer outro país – acompanhavam a situação econômica, política em que tinham grande envolvimento. Vale consultar então os volumes da *British Documents on Foreign Affairs*, que transcreve os informes do cônsul britânico no país (SILVA; OLIVEIRA, 2020, p. 103).

Há na Inglaterra três museus nacionais importantes aos pesquisadores na temática de transporte ferroviário: o *National Railway Museum* (NRM) em York (sede-principal); o *Museum of Science and Industry* (MOSI), em Manchester; e o *Steam Museum*, em Swindon.

O centenário da primeira ferrovia inglesa (1825-1925) estimulou a criação do museu de York, que se estabeleceu em 1927 (SIMMONS, 1970, p. 149). Na década seguinte, as outras companhias inglesas (*the Great Western*

Railway, the London, Midland and Scottish Railway, the London and North Eastern Railway and the Southern Railway) também reuniram “*historical relics*”. Em 1994 conveniu-se à Universidade de York para a criação do *Institute of Railway Studies*, onde trabalharam pesquisadores em história do transporte como Colin Divall. Além de quase 1 milhão de objetos (dentre eles, 300 locomotivas e material rodante), o Museu possui grande volume de material bibliográfico, documental e iconográfico (dentre eles 11 mil pôsteres e 2 milhões de fotografias). As buscas de bibliografia ou documentação arquivística podem ser feitas por catálogo *online*, a consulta presencial é disponível em dias específicos, o acesso é livre e sem custo (SILVA; OLIVEIRA, 2020).

O *Museum of Industry & Science* (MOSI) de Manchester é parte do *Science Museum Group* e foi criado em 1969. Desde 1983 está instalado nos edifícios de operação da *Liverpool & Manchester Railway*. Dentre eles está o primeiro prédio no mundo construído para estação de passageiros (1830) e o armazém de *Liverpool* (1842). A estação de passageiros preserva suas características originais à visitação e inclui exposição de painéis sobre a história local. As investigações sobre fornecedores de ferramentas e material rodante foram muito facilitadas por meio de consulta ao acervo documental do museu. Mesmo para aqueles que buscam informações sobre história da indústria britânica – e potenciais importadores de maquinário para o Brasil – este será um dos mais importantes acervos documentais.

Na Espanha, a norma que regulamenta a proteção do patrimônio cultural (inclusive documental) é a Lei 16/1985, de 25 de junho, do Patrimônio Histórico Espanhol, especificamente no título VII:

1. Se entiende por documento, a los efectos de la presente Ley, toda expresión en lenguaje natural o convencional y cualquier otra expresión gráfica, sonora o en imagen, recogidas en cualquier tipo de soporte material, incluso los soportes informáticos. Se excluyen los ejemplares no originales de ediciones (ESPAÑA, 1985).

O interessante desse trecho é que a lei propõe uma noção específica e uniforme do conceito de documento, que também está de acordo com o entendimento que temos de documento no Brasil, ou seja, qualquer informação ou experiência registrada num suporte.

O artigo 49 da Lei do Patrimônio Histórico espanhol nos expõe detalhadamente quais elementos constituem o Patrimônio Documental, sendo eles: *Documentos de cualquier época; los documentos con una antigüedad superior a los cuarenta años; los documentos con una antigüedad superior a los cien años e documentos, que sin alcanzarla antigüedad exigida, merecen dicha consideración.* E também no artigo 50 da mesma lei, são apresentados os três conjuntos de ativos que compõem o Patrimônio Bibliográfico: *las bibliotecas y colecciones de titularidad pública; las obras literarias, históricas, científicas o artísticas e los ejemplares de películas, discos, fotografías y materiales audiovisuales.* Por fim, o artigo 48.1, define os termos de arquivos e bibliotecas, e os apresenta como os lugares mais adequados para o resguardo desse tipo de patrimônio.

A Constituição Espanhola de 1978 leva em consideração a importância que, em um Estado de direito, deve ser responsabilidade das políticas nacionais tudo o que diz respeito às informações e documentações históricas.

Por outro lado, é descrito na constituição que a administração, defesa e conservação do Patrimônio do Estado e do Patrimônio Nacional serão regulados por lei (art. 132.3) e pelas Comunidades Autônomas, que podem assumir as competências em matéria de informação e documentação (arts. 148, 1. ISa e 17a). Aqui está uma novidade dentro do sistema Legislativo espanhol. Na verdade, embora o Estado tenha competência exclusiva sobre informação e documentação (arts. 149, ISa, 9a, ISa, 27a e 28a), facilitará a comunicação cultural entre as Comunidades Autônomas e aceitará que assumam as suas próprias competências quando julgarem necessário (art. 149.2).⁵

Em todo caso, o importante da lei de 1985 é que ela estabelece a proteção da documentação histórica de administrações e empresas, considerando crime sua destruição indiscriminada. E a maioria das leis das Comunidades Autônomas segue esse padrão. No entanto, essa proteção não se traduziu numa preservação adequada da documentação histórica, nem a

5 - Domingo Cuellar (gestor do Sistema de *Archivos de RENFE Viajeros* e professor de História Econômica na *Universidad Rey Juan Carlos de Madrid*) relatou que cada Comunidade Autônoma fez sua própria lei para aplicar ao seu patrimônio exclusivo. Ou seja, aquele patrimônio que pertencia apenas à Comunidade Autônoma, e não aqueles bens que pertenciam ao Estado, ou que afetavam várias Comunidades Autônomas.

nível geral nem no caso do patrimônio documental ferroviário. Ao contrário, a documentação de empresa de transporte está sob responsabilidade do Ministério das Obras Públicas, armazenada num armazém nos arredores de Madrid; e o estado de conservação é lamentável, sem devida catalogação ou proteção.⁶ Este é um crime configurado pela Lei de 1985. E como este, há muitos outros exemplos no país.

No que diz respeito à documentação ferroviária, a Fundação Ferroviária Espanhola, também criada em 1985, acolheu o Arquivo Histórico Ferroviário e a Biblioteca Ferroviária, instituições criadas pela RENFE (*Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles*) alguns anos antes, mas que ainda não tinham desenvolvido o seu conteúdo. Esta decisão permitiu preservar a documentação das antigas empresas ferroviárias espanholas e uma pequena parte da RENFE, bem como um valioso patrimônio bibliográfico; mas, desde então, as entradas têm sido bastante limitadas. Há coleções de revistas modernas, coleções fotográficas e algumas séries de documentários RENFE que ainda estão em processo de catalogação.

Por fim, na Espanha existe uma legislação e sua aplicação afeta todas as áreas, não apenas a documentação ferroviária. A documentação ferroviária é, por vezes, guardada por associações de amigos da ferrovia; tal documentação é retirada de armazéns abandonados da empresa ferroviária para evitar a sua destruição. A conservação se faz com certo fetichismo, típico dessas associações que idealizaram a ferrovia como fim, criando um paradoxo, já ela é um meio de produção da sociedade industrial.

No caso do México, existe o *Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias* (CEDIF), mas, para poder falar do CEDIF, primeiramente devemos nos referir ao *Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos* (MNFM). Esse museu abriu suas portas ao público em 1988 na cidade de Puebla. Implantado no terreno que antes ocupava as estações, pátios e oficinas da *Ferrocarril*

⁶ - Agradecemos ao prof. Domingo Cuellar pelo relato detalhado da situação desse acervo e outros de Espanha, citado nos parágrafos que se seguem. Atualmente, o pesquisador está investigando os arquivos de construção de casas de ferrovia na Espanha na segunda metade do século XX (cerca de 30.000 casas e cinquenta arquivos muito volumosos) e realizou a consulta em questão trazendo relatos através de trocas de e-mail e conversas informais.

Mexicano e da *Ferrocarril Mexicano del Sur* que, por sua vez, faziam parte do enorme complexo ferroviário que se desenvolveu na cidade (MARTINEZ, 2015).

Anos depois, na sequência de privatização da *Ferrocarriles Nacionales de México* (FNM), em 1999, o museu foi incorporado ao Conselho Nacional de Cultura e Artes da Conaculta (*Consejo Nacional para la Cultura y las Artes*), o que abriu novas possibilidades de crescimento e consolidação e, logo em seguida, em 2001, a Conaculta decidiu criar o *Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero* (CNPPCF), cujos pilares são o MNFM e o CEDIF (MARTINEZ, 2015). O primeiro tem como principal objetivo consolidar as tarefas museológicas, museográficas, de conservação e divulgação das coleções, além de promover a consolidação de seus projetos educacionais e a criação de novos públicos. Enquanto o CEDIF é responsável por salvaguardar, estudar, pesquisar e divulgar os acervos documentais históricos.

As coleções do CEDIF são constituídas por documentos de arquivos, plantas, fotografias e impressos da FNM, tanto os produzidos pelas empresas ferroviárias que lhe deram origem, como os de outras empresas que foram integradas durante sua existência. As datas dos documentos protegidos vão de 1825 a 2001, com um total aproximado de 1500 metros lineares. Embora também existam documentos em inglês – especialmente aqueles datados do final do século XIX e do século XX - o idioma predominante nos documentos é o espanhol (MARTINEZ, 2015).

Como já dito, os acervos documentais do CEDIF provêm da empresa pública FNM, que promoveu e apoiou de forma direta e empenhada o resgate e recuperação dos seus arquivos, que se encontravam nas oficinas e estações em todo o país. E por se tratar de documentos de arquivo, plantas e fotos criadas no exercício diário de atividades e processos, os documentos são únicos e insubstituíveis. Mesmo os livros e revistas publicados pela empresa, assim como os mais antigos, já são considerados peças históricas e especiais (MARTINEZ, 2015).

Aqui cabe destacar ainda, que se trata de documentos originais, pois graças às medidas de controle que aplicaram durante o processo de resgate e

recuperação, esses acervos mantiveram a sua integridade, no que se refere a fundos documentais e séries. Ou seja, mesmo com a liquidação da empresa, não houve desmembramento da unidade documental da entidade produtora, pois, em decorrência do processo de liquidação, os processos de salvaguarda e tramitação ainda estão sob custódia governamental. Também foi feito um registro do contexto de criação de cada uma das peças do arquivo. As características do papel, tintas, encadernações e componentes do suporte confirmam a correspondência ao tempo indicado.

Com base no que precede, o Arquivo Geral da Nação, nos termos das atribuições que lhe confere o artigo 44, fração XX, e artigos 49º a 51º da Lei Federal de Arquivos publicada em 23 de janeiro de 2012, em 19 de novembro de 2013, concedeu ao CEDIF o Certificado de Registro Nacional de Arquivo Histórico (MÉXICO, 2012).

O CEDIF está instalado em 2 edifícios: um deles é a estação ferroviária *La Griega*, construída no final do século XIX no estado de Querétaro pela *Empresa del Ferrocarril Central Mexicano* em 1903. O outro edifício abriga a Planoteca, o Arquivo Histórico, a Fototeca e a sede da Subdiretoria responsável. Esta propriedade está conectada a *La Griega* por um corredor coberto. O edifício foi construído nos anos de 1996 e 1997, com as características de uma moderna construção ferroviária, onde se instalaram espaços para estas três áreas. Em cada um dos três espaços foram tidos em consideração os diferentes tipos de suporte dos documentos que protegem. Nessas áreas do CEDIF é mantida uma temperatura inferior a vinte graus Celsius, sem luz natural direta. Deve-se notar que a Fototeca, devido às características específicas de suas coleções, possui uma abóbada na qual é mantido rígido controle de temperatura e umidade por meios artificiais (MARTINEZ, 2015).

De 1999 até os dias de hoje, o CEDIF publicou uma revista, que em seus primeiros anos, de 1999 a 2004, foi chamada de *Boletín Documental*. Tendo então uma periodicidade trimestral e impressa em papel. Essas cópias podem ser consultadas na Biblioteca Especializada. De 2005 até hoje, o formato mudou para digital; sua frequência é quadrimestral, e seu nome

passou a ser *Mirada Ferroviária*. Até o momento, foram publicados 42 números, que incluem em suas páginas parte dos registros dos acervos preservados.⁷ De 1993 a 2014 o MNFM na época e posteriormente ao CNPPCF, através do CEDIF, tem promovido a publicação de 28 livros de natureza acadêmica, que tratam de pesquisas com temática ferroviária, entre eles a revista *Mirada Ferroviária*, memórias de congressos e livros de pesquisa que são publicados em colaboração com instituições universitárias de prestígio (MARTINEZ, 2015).

A partir desse panorama dos casos internacionais, é possível estabelecer um contraste com o cenário nacional do tratamento das fontes documentais com a temática ferroviária.

Em se tratando do caso brasileiro, é necessário fazer referência à Lei 11.483/2007 que trata da revitalização do setor ferroviário no Brasil, após a liquidação da Rede Ferroviária transferindo os bens móveis e imóveis para outros órgãos, e o encargo de administrar os bens de valores históricos, artísticos e cultural ficam sob responsabilidade do IPHAN. A legislação ocorreu em meio a um novo contexto de políticas culturais, no governo do então presidente Luiz Inácio Lula da Silva, estabeleceu-se novos marcos conceituais para o Ministério da Cultura – MinC, sob gestão do ministro Gilberto Gil, além de estabelecer um plano de implementação de políticas públicas sem precedentes na história do Brasil, criando a Coordenação de Museus e Artes Plásticas, vinculado à Secretaria de Patrimônio, Museus e Artes Plásticas, convidando a comunidade museológica a participar democraticamente da construção de uma série de políticas voltadas ao setor. O objetivo era criar um projeto com caráter de movimento social, sobrepujando os moldes políticos convencionais (NASCIMENTO JR; CHAGAS, 2007). E, nesse contexto, o Instituto Brasileiro de Museus (IBRAM) foi criado em janeiro de 2009, com a assinatura da Lei nº 11.906. Vinculada ao Ministério do Turismo, a autarquia sucedeu ao Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN) nos direitos, deveres e obrigações relacionados aos museus federais.

7 - Os números digitais podem ser consultados no site do MNFM: www.museoferrocarrilesmexicanos.gob.mx.

A partir dessas condições, a Lei 11.483 (BRASIL, 2007a) passou a atribuir funções inusitadas ao IPHAN, além da valoração, fiscalização e proteção declarada sobre bens materiais, passa a ser função do órgão administrar esses bens. Instalou-se assim a urgência de avaliação dos bens materiais com dimensões desconhecidas pelos técnicos até então (milhares de casas de operários, inúmeros armazéns, material rodante, linhas férreas, vários acervos documentais ou museológicos, etc.). Exigindo dos técnicos do órgão nacional uma atuação dedicada e, para responder à demanda, foi instituída a Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário, por meio da Portaria IPHAN nº 407/2010, com 639 bens inscritos até 15 de dezembro de 2015.

No âmbito nacional, os bens ferroviários ganharam destaque frente a outros tipos industriais. Entre os primeiros bens culturais protegidos e reconhecidos como patrimônio industrial, encontram-se trechos ferroviários e estruturas físicas de fábricas de ferro. Até 2010 havia 1.041 bens culturais protegidos em âmbito federal, mas apenas 44 poderiam ser considerados patrimônio industrial (OLIVEIRA, 2010b). A partir do processo de desestatização das empresas ferroviárias, que se iniciou em 1995, houve um período de incertezas quanto aos bens pertencentes às companhias como, por exemplo, quantos e de que natureza seriam, de quem era a propriedade e a responsabilidade pela manutenção (KUHL, 2012). Durante esse período, a situação, que já era precária, veio a se agravar, apesar dos esforços dos órgãos e pessoas envolvidas na liquidação da empresa. A partir de 1999, sua desativação deixou sem cuidados partes da infraestrutura existente e não arrendada. Em alguns casos, apesar de uma política, teoricamente consistente e continuada de preservação, realizou-se uma simples transferência de bens ferroviários inativos da União ou do Estado para a responsabilidade municipal (vide BEMVENUTI, 2016; GOMES; OLIVEIRA, 2020; LOSNAK, 2018).

Os bens ferroviários viviam à margem das políticas públicas de preservação. Os poucos tombamentos incidiam apenas nos edifícios de passageiros. Em 1996, somente 11 estações eram tombadas pelo CONDEPHAAT e apenas a Estação da Luz era protegida pelo IPHAN, um número mínimo em relação à importância da ferrovia no Estado (KUHL, 2012).

Por meio de um levantamento realizado pelo Projeto Memória Ferroviária (PMF) e de consulta eletrônica aos órgãos públicos de preservação, foram identificados 279 bens industriais em vários estados do Brasil, dentre os quais 100 são ferroviários, predominando os arquitetônicos: 62 estações, 29 conjuntos edificados ferroviários, 3 edifícios de operação. Seguidos por 4 acervos ferroviários (material rodante), 1 via férrea e 1 horto florestal.

Conclusão

É evidente que todos os países abordados apresentam políticas públicas de salvaguarda, o que difere são os agentes que representam a atuação dos Estados nesses processos. No caso Espanhol, os textos de lei apresentam detalhadamente as definições de patrimônio documental, patrimônio bibliográfico, arquivos, bibliotecas entre outros conceitos; além disso, apresentam orientações sobre a salvaguarda de cada tipo de documentação, diferenciando o acondicionamento adequado pelo suporte, ou pela teoria de idades. Por outro lado, é descrito que a administração, defesa e conservação do Patrimônio do Estado e do Patrimônio Nacional são responsabilidade das Comunidades Autônomas, apesar de reguladas por lei. Logo, embora o Estado tenha competência exclusiva sobre informação e documentação, facilita a implantação dessas leis através de orientações precisas que podem ser implementadas de diversas formas. Entretanto, as Comunidades Autônomas têm autonomia para adaptações quando julgarem necessário. É relativamente fácil elucidar isto em alguns bens (instalações de uma fábrica, por exemplo) que só pertenceriam à Comunidade Autônoma onde se encontrava ou em infraestruturas lineares que afetam mais do que uma Comunidade Autônoma, caso em que pertenceriam ao Estado. Mas, e quanto aos ativos documentais? Nesse caso, os arquivos localizam-se em determinado ponto, mesmo assim, trata-se de documentação que atinge todo o Estado, como é o caso da ferrovia, porém, as legislações acabam considerando esta documentação como pertencente à Comunidade Autônoma, que é quem decide sobre sua proteção.

A legislação brasileira é bem menos específica em relação a Espanhola, mas, de certa forma, o resultado é semelhante. Apesar da lei atribuir ao IPHAN

as funções administrativas do patrimônio relativo aos bens móveis; enquanto os acervos documentais foram reunidos pela inventariança sem uma sistematização específica ⁸ (MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA; INVENTARIANÇA DA EXTINTA REDE FERROVIÁRIA FEDERAL S.A., 2019). Logo, a responsabilidade de salvaguardar bens imóveis fica a cargo da administração municipal; e, ao assumirem a responsabilidade por museus e outros patrimônios ferroviários, as prefeituras apenas incorporam os acervos ao plano de gestão destinada a instituições culturais já existentes, sem estabelecer nenhum projeto consistente que realize as atividades esperadas. Existem, é claro, algumas intervenções que garantem condições mínimas de funcionamento. Contudo, os problemas citados não se mostram apenas de caráter técnico ou específicos do patrimônio industrial, mas relativos a questões de execução das políticas públicas. Deixando evidente que não se trata de uma incapacidade legal, mas da presença de interesses de determinados setores, sejam eles municipais, ou de agentes de preservação.

Em contrapartida, os exemplos do México e Inglaterra apresentam uma forma de preservação distinta, trazendo quadros onde a aplicação da legislação no país acarretou na formação de Arquivos Nacionais que contém conjuntos e acervos organizados específicos da ferrovia ou da história do trabalho, como o *Archives Nationales de France*; ou até mesmo de Arquivos ou Centros de Documentação exclusivos para essa temática como o arquivo de *Pierrefitte* que guarda fundos documentais do antigo *Ministère des Travaux Publics* (Ministério de Obras Públicas), o *Archives Nationales du Monde du Travail* que guarda fundos de documentação de agentes econômicos e sociais envolvidos no mundo do trabalho, ou então o CEDIF (*Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias*).

Percebe-se a partir da atual legislação arquivística brasileira, que são instituídos dois instrumentos legais de patrimonialização dos bens culturais, a saber: o tombamento pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – IPHAN; e a Lei nº 8.159 que, entre outras coisas, criou o CONARQ -

⁸ O órgão não possibilita o acúmulo de toda documentação num local específico, ou o seu acondicionamento

Conselho Nacional de Arquivos, firmando a “declaração de interesse público e social”. No entanto, o tombamento é um instrumento jurídico pelo qual o Poder Público determina que bens como imóveis, acervos tridimensionais ou conjuntos documentais sejam protegidos, estabelecendo, inclusive, de que forma se dará essa proteção. Enquanto o instrumento criado pelo CONARQ atinge somente o patrimônio arquivístico.

No que se refere aos processos observados dos órgãos de preservação, a quantidade reduzida de processos, bem como seu espaçamento no tempo indicam que as ações deste órgão quanto ao patrimônio documental são residuais. E, sem dúvida, a identificação de um número tão pequeno de processos relativos a acervos arquivísticos propõe questões sobre o lugar destes bens no interior das políticas de preservação do patrimônio nacional. O número de arquivos tombados é ínfimo, mesmo se considerarmos os avanços da questão na legislação nas últimas décadas.

Quantos aos arquivos privados tratados pelo CONARQ, percebe-se que o empenho no tombamento e na declaração de interesse público e social deve-se, principalmente, ao reconhecimento cultural, científico e acadêmico a nível nacional destes acervos. Importante destacar que todos os arquivos pessoais nominados eram de personalidades que já tinham, em maior ou menor grau, alcançado reconhecimento e prestígio público em suas áreas de atuação. Em sua grande maioria, os acervos nominados pertenciam a instituições ligadas a Universidades ou fundações privadas. As solicitações sugerem como intenção central conferir ao arquivo o reconhecimento e o destaque que a nomeação confere, visando a obtenção de possíveis apoios e financiamentos em editais ou projetos culturais que possibilitem ações de organização, preservação e disponibilização pública destes acervos (MOLINA, 2013).

Os tombamentos e proteções sendo majoritariamente de bens edificados, ainda transmitem uma ideia tradicional de patrimônio cultural. Mesmo que seja enfatizada por especialistas a noção de que a junção de bens móveis aos bens imóveis reforçaria a construção da memória, e apesar da legislação ter um certo avanço, os poucos bens protegidos não refletem essas noções. E assim como os bens documentais, os bens ferroviários também se encontram à

margem das políticas públicas de preservação, mesmo que a lista de tombamento do IPHAN demonstre um número muito mais expressivo quando relacionado aos bens ferroviários, são escassas as políticas públicas relativas a esses bens.

Percebemos no caso dos acervos de empresas que todas as ações que refletiram no acúmulo e organização dos conjuntos documentais em acervos partem da necessidade de estudar a história da empresa para publicidade, ou processos judiciais (como o caso da Unilever, Kolynos e do CDOC); de esforços pessoais como o do professor Francisco Tidei de Lima, no caso do Museu Ferroviário de Bauru; ou então de iniciativas que partem de associações, como veremos nos próximos capítulos no caso do Museu da Companhia Paulista de Jundiaí. Mas nunca de uma determinação de órgãos públicos baseados em leis.

As reflexões trazidas nesse artigo demonstram, sobretudo no caso brasileiro, insuficiências para subsidiar ações efetivas, tanto do Estado como da sociedade na implantação dessas políticas. A ausência de uma política pública arquivística em nível nacional (apesar da criação do CONARQ, que tem por finalidade definir essa política), torna-se evidente ao se tomar como base as dificuldades estruturais nesses casos. A legislação existente não atinge, em alguns aspectos, as empresas públicas e privadas, mostrando-se pouco clara e com uma viabilidade de execução ineficaz.⁹

Referências Bibliográficas

ALMEIDA, M. C. B. DE. **Bibliotecas, arquivos e museus: convergências**. v. 1, p. 162–185, 2016.

AZEVEDO, E. B. **Patrimônio Industrial no Brasil**. v. 3, p. 11–22, 2010.

BARBALHO, A. **Política Cultural**. Salvador: Edições, 2013.

9 - A pesquisa contou com financiamento da Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo – FAPESP, através do Projeto Memória Ferroviária (Processo nº 2018/23340-5); e também do Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico – CNPq através de Bolsa de Pesquisa a discente (Processo Nº 142676/2019-5).

- BEMVENUTI, A. **Gestão de museu: comunicação e público - estudo sobre o Museu do Trem, São Leopoldo, RS (2009-2012)**. Dissertação de Mestrado—São Paulo: Universidade de São Paulo, 2016.
- BRASIL. Constituição da República Federativa do Brasil. 1946.
- BRASIL. Constituição da República Federativa do Brasil. 1967.
- BRASIL. Constituição da República Federativa do Brasil. 1988.
- BRASIL. Lei 8.159/1991. 8 jan. 1991.
- BRASIL. 11483. Lei 11483/2007. 2007 a.
- BRASIL. DECRETO Nº 6.018, DE 22 DE JANEIRO DE 2007. 2007 b.
- BRASIL. DECRETO Nº 7.724, DE 16 DE MAIO DE 2012. 16 maio 2012.
- CAMARGO, C. R. **A margem do Patrimônio Cultural. Estudo sobre a rede institucional de preservação do patrimônio histórico no Brasil (1838-1980)**. [s.l.] Faculdade de Ciências e Letras Assis - UNESP, 1999.
- COELHO, T. **Dicionário Crítico de política cultural**. 2. ed. São Paulo: Iluminuras, 1999.
- DELMAS, B. **Arquivos para quê? textos escolhidos**. São Paulo: Instituto Fernando Henrique Cardoso, 2010.
- DEMPSEY, L. **Scientific, industrial, and cultural heritage, a shared approach: a research framewok for digital libraries, museums and archives**. Ariadne, v. 22, 2000.
- ESPAÑA. **Lei 16/1985**, de 25 de junho de 1985. 1985.
- GILLE, B. **Les archives d'entreprises**. 1958.
- GOMES, A. V.; OLIVEIRA, E. R. DE. Patrimônio documental e acervos políticas públicas através da formação do acervo documental da biblioteca do museu da companhia paulista. **Revista Digital de Biblioteconomia e Ciência da Informação**. v. 18, 2020.
- GOULART, S. **Patrimônio Documental e História Institucional**. [s.l.] Associação dos Arquivistas de São Paulo, 2005.
- JARDIM, J. M. **Políticas públicas de informação: a (não) construção da política nacional de arquivos públicos e privados (1994-2006)**. Anais de evento apresentado em IX ENANCIB Diversidade Cultural e Políticas de informação. São Paulo, 2008.
- JUCÁ, J. **CHESF - 35 anos de história**. Recife, CHESF, , 1982.

KUHL, B. M. A expansão ferroviária em São Paulo (Brasil) e problemas para a preservação de seu patrimônio. **Revista TST**, v. 23, p. 166–197, 2012.

LOSNAK, S. R. **Museus e conselhos participativos como mecanismos de preservação ferroviária: as particularidades da política pública de preservação em Bauru/SP (1980-2014)**. Dissertação de Mestrado—Bauru: Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho, 2018.

MARTINEZ. **Tras las huellas del ferrocarril. Guia de Fuentes**. México, CONACULTA: [s.n.]. 2014.

MENDES, J. A. Arquivos empresariais: História, Memória e Cultura da Empresa. **Revista Portuguesa de História**, n. XXXV, 2002.

MÉXICO. **Lei Federal de Arquivos publicada em 23 de janeiro de 2012**. México. 2012.

MOLINA, T. DOS S. **Arquivos privados e interesse público: caminhos da patrimonialização documental**. Dissertação de Mestrado—São Paulo: PUC, 2013.

MORAES, E. H.; OLIVEIRA, E. R. O Patrimônio Ferroviário nos Tombamentos do Estado de São Paulo. **Revista Memória em Rede**, v. 9, n. 16, p. 18–42, 2017.

OLIVEIRA, E. R. DE. Memória, História e Patrimônio – Perspectivas contemporâneas da pesquisa histórica. **Fronteiras**, v. 12, p. 131–151, 2010a.

OLIVEIRA, E. R. DE. Museus ferroviários do Estado de São Paulo (Brasil): as políticas de conservação e o estado atual do patrimônio ferroviário brasileiro. **TST Transportes, Servicios y Telecomunicaciones**, v. 19, p. 190–204., 2010b.

OLIVEIRA, E. R. DE. Arqueologia Industrial, Patrimônio Industrial e sua difusão cultural. In: **Arqueologia Pública e Patrimônio: questões atuais**. Criciúma: UNESC, 2015. p. 197–225.

RODRIGUES, M. Preservar e Consumir: o patrimônio histórico e o turismo. In: **Turismo e Patrimônio Cultural**. São Paulo: Contexto, 2001. p. 15–24.

SILVA, W. M. DA. **Arquivos de interesse público e social: a atuação do conselho nacional de arquivos**. Dissertação de Mestrado—Niterói: UFF, 2011.

SILVA, T. M.; OLIVEIRA, E. R. DE. Acervos documentais em engenharia ferroviária para estudo de história comparada (França e Inglaterra). In: **Memória Ferroviária e Cultura do Trabalho. Série TICCIH Brasil, Novas Perspectivas**. São Paulo: Cultura Acadêmica, 2020. v. 2p. 91–118.

SOARES, T. N.; MOURA, T. R. O arquivo e a informação como patrimônios: uma análise sobre a relevância do centro de documentação da CHESF. **Revista de Arquivologia da UFPB**. v. 5, p. 5–21, 2017.

UNESCO. **Programa Memória do Mundo: diretrizes para a salvaguarda do patrimônio documental**, 2002. Disponível em: <<https://bit.ly/31oSOou>>. Acesso em: 12 set. 2017