

**XIX** encontro nacional  
de pesquisa em  
ENANCIB ciência da informação

// SUJEITO INFORMACIONAL E AS  
PERSPECTIVAS ATUAIS EM CIÊNCIA  
DA INFORMAÇÃO. //

**22-26**  
**OUTUBRO**  
**2018**  
LONDRINA/PR



## **XIX ENCONTRO NACIONAL DE PESQUISA EM CIÊNCIA DA INFORMAÇÃO – ENANCIB 2018**

### **GT- 9 - Museu, Patrimônio e Informação**

#### **MUSEUS FERROVIÁRIOS E A TRAJETÓRIA DA PRESERVAÇÃO DO PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO NO BRASIL**

**Raquel Barbosa da Silva (Universidade Federal de Juiz de Fora)**

**Marcus Granato (Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro)**

#### ***RAILWAY MUSEUMS AND THE TRAJECTORY OF THE PRESERVATION OF RAILWAY HERITAGE IN BRAZIL***

#### **Modalidade da Apresentação: Comunicação Oral**

**Resumo:** Neste trabalho apresentamos um breve panorama da criação de museus dedicados à temática ferroviária, instituições determinantes para a preservação dessa tipologia de patrimônio. Os dados apresentados, de forma descritiva, estão estruturados cronologicamente e delimitados por períodos definidos. A metodologia adotada se baseia no levantamento de documentação primária, publicações, trabalhos acadêmicos e sítios institucionais. A partir dos dados coletados e analisados, foi possível perceber que a criação de museus ferroviários, ocorrida de forma isolada desde 1937, foi impulsionada pelo Programa de Preservação do Patrimônio Histórico do Ministério do Transporte (PRESERVE), nos idos dos anos 1980. Com a desestatização do sistema ferroviário, ao longo da década de 1990, os museus já existentes ficaram numa situação de extrema vulnerabilidade, havendo perdas irreversíveis. A partir desse período, observamos também o aumento do número de convênios com diversas instituições voltadas para a preservação. Em 2007, por meio do Decreto nº 6.018, de 22 de janeiro, e da Lei nº 11.483 de 31 de maio, o Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN) passou a ter responsabilidades na administração dos bens móveis e imóveis de valor artístico, histórico e cultural da extinta Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA), sendo instituída a Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário como instrumento de proteção e estimulada a parceria com órgãos interessados na gestão desse patrimônio. Em consonância com o exposto, a partir dos anos 1980, ocorreu um aumento expressivo do número de museus ferroviários, de modo que, com a desestatização, verificamos uma mudança de orientação dos agentes e instâncias de poder envolvidos. Inicialmente, as iniciativas ficavam concentradas nas empresas dedicadas ao transporte ferroviário, deslocando-se, sobretudo, para as prefeituras municipais.

**Palavras-Chave:** Museologia; Museus; Museus Ferroviários; Patrimônio; PRESERVE.

**Abstract:** In this paper we present a brief overview of the creation of museums dedicated to the railway theme, institutions that are important for the preservation of this type of heritage. The data presented, in a descriptive way, are structured chronologically and delimited by defined periods. The methodology adopted is based on the research of primary documentation, publications, academic works and institutional sites. From the data collected and analyzed, it was possible to notice that the creation of railway museums, which occurred isolated since 1937, was driven by the Preservation of Historic Heritage Program (PRESERVE) of the Ministry of Transport, in the 1980s. With the privatization of the railway system, throughout the 1990s, existing museums were in a situation of extreme vulnerability and irreversible losses. Since that time, we have also observed an increase in the number of agreements with several institutions focused on preservation. In 2007, by means of Decree 6,018, dated January 22, and Law No. 11,483 of May 31, the National Historical and Artistic Heritage Institute (IPHAN) became responsible for the administration of movable and immovable property of artistic, historical and cultural history values of the extinct Rede Ferroviária Federal SA (RFFSA), with the establishment of the List of Cultural Heritage of Railways as an instrument of protection and encouraged the partnership with institutions interested in the management of this patrimony. In line with the foregoing, since the 1980s, there has been a significant increase in the number of railway museums and, with privatization, we have seen a change in the orientation of the agents and instances of power involved. Initially, the initiatives were concentrated in the companies dedicated to the railway transport, moving mainly to the municipal prefectures.

**Keywords:** Museology; Museums; Railway museums; Heritage; PRESERVE.

## 1 INTRODUÇÃO

Inserida no panorama da industrialização do século XIX, a ferrovia otimizou o transporte de pessoas e mercadorias, causando um profundo impacto econômico, social e cultural. Além de intervir, diretamente, na ocupação de áreas, na estruturação urbana e na transformação da paisagem local, influenciou mudanças significativas nas relações sociais, nas práticas construtivas e desenvolvimento tecnológico dentre outros aspectos.

Com os avanços tecnológicos na área e a consequente substituição de maquinário e equipamento, os remanescentes ferroviários passaram e passam por um processo de ressignificação, sendo valorados como patrimônios culturais.

Tendo em vista a inegável importância dos museus ferroviários enquanto instituições determinantes para a preservação desse patrimônio, este trabalho tem como objetivo apresentar, de forma descritiva, um breve mapeamento dessas instituições. Optamos pela apresentação cronológica para sistematizar os dados.

Para tanto, adotamos a seguinte metodologia: o levantamento, leitura e a análise de fontes primárias, publicações, trabalhos acadêmicos e sítios institucionais. Em relação às fontes primárias, foram efetuadas pesquisas no acervo administrativo das seguintes instituições: Inventariança da RFFSA, Arquivo Noronha Santos/IPHAN, Casa do Patrimônio Ferroviário do Rio de Janeiro, Estação Central Capiba - Museu do Trem do Recife, Arquivo

Público Estadual Jordão Emerenciano (em Recife) e a Fundação Joaquim Nabuco. Para o levantamento das unidades museológicas, pesquisamos na Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional, plataforma Museusbr<sup>1</sup>, guias de museus, sítios institucionais da Associação Brasileira de Preservação Ferroviária (ABPF), da Inventariança da RFFSA, bem como de associações dedicadas à preservação da materialidade do transporte ferroviário.

## 2 DESENVOLVIMENTO

A ideia de criação do primeiro museu dedicado à temática da ferrovia no Brasil parece remontar à década de 1920, conforme foi possível identificar na pesquisa realizada na Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional. Na Gazeta de Notícias, jornal de grande circulação à época, foi divulgado o novo regulamento da Estrada de Ferro Central do Brasil com o seguinte conteúdo:

Art. 79. Será organizado e convenientemente desenvolvido um museu da locomoção, em que se conservarão archivadas todas as informações relativas á criação, historico e á construção e exploração da Estrada de Ferro Central do Brasil, assim como, se guardarão e conservarão todos os planos, desenhos e modelos de obras e machinismos que possam interessar, pelo seu caracter historico, aos engenheiros e administradores de linhas férreas. (JORNAL DO BRASIL, 1920, p.6).

Ao que parece, esse museu não chegou a ser concretizado, haja vista que, em 1928, era noticiada na imprensa que E. F. Central do Brasil estaria reunindo material para compor um Museu Ferroviário (GAZETA DE NOTÍCIAS, 1928).

A Estrada de Ferro Central do Brasil, sucessora da E. F. D. Pedro II, era administrada pelo Estado, desde 1865. Até o final da década de 1920, era responsável por 80% do transporte de mercadoria do Rio de Janeiro, à época capital do País. Esta foi a terceira ferrovia inaugurada em território brasileiro, sendo precedida pela E. F. Mauá (1954) e pela E. F. do Recife ao Cabo (1958) (TELLES, 2011).

No que concerne ao panorama da década de 1920, estava em curso o movimento de intelectuais no debate do nacionalismo. Nesse contexto foi criado do Museu Histórico Nacional (MHN), em 1922 (SCHEINER, 1994; CHAGAS, 1999).

Durante o governo de Getúlio Vargas (1930-1945), houve investimentos importantes voltados para a cultura, Chagas (1999) afirma que a interferência do Estado na área pode ser

---

<sup>1</sup> Nesta plataforma estão disponibilizadas as informações provenientes do Cadastro Nacional de Museus (CNM) e do Registro de Museus (RM).

notada no decreto de criação do Curso de Museus (1932) e de organização da Inspetoria dos Monumentos Nacionais (1934), ambos na estrutura do MHN. Ainda de acordo com o autor também pode ser observado no Decreto-lei de criação do Serviço de Patrimônio Artístico Nacional – SPAN (1937) atual Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN) (CHAGAS, 1999).

A respeito de um museu dedicado à temática ferroviária, em 1937 foi noticiado brevemente o seguinte fato: “Na Inspetoria Federal de Estradas foram inaugurados, a bibliotheca e o museu ferroviario” (JORNAL DO COMMERCIO, 1937, p.1). Não conseguimos apurar maiores detalhes acerca deste museu, no entanto, provavelmente, se trata do primeiro efetivamente implantado no País, uma vez que as notícias anteriores apontavam apenas o desejo de criação do mesmo. Provavelmente teve existência breve, visto a extinção dessa inspetoria apenas quatro anos depois, em 1941<sup>2</sup>.

Sá (2012) chama a atenção para o fato de que, ao longos dos anos 1930, 40 e 50 houve um impulso na criação de museus, havendo a participação considerável de profissionais formados pelo Curso de Museus. Nesse período foi instituído o Conselho Internacional de Museus – ICOM (1946), sendo criada, no mesmo ano, a representação nacional (SÁ, 2012). Scheiner (1994) ressalta que na década de 1950, as discussões centravam nas questões relativas à preservação do patrimônio e à educação. A respeito dessa última temática, foi objeto de discussão do seminário realizado no Rio de Janeiro, em 1958, resultou no documento denominado Declaração do Rio de Janeiro (BRASIL, 2017).

Nesse período, foi noticiada em jornais a possibilidade de criação de museus ferroviários, como nos festejos dos 85 anos da Central do Brasil, em 1943 (CORREIO DA MANHÃ, 1943, p.3), e no centenário da E. F. Recife a São Francisco, em 1958 (DIARIO DE PERNAMBUCO, 1958). Porém, com base nas informações disponíveis, apenas na década de 1960 esses museus tornaram-se realidade.

---

<sup>2</sup>A Inspetoria Federal de Estradas (IFE), vinculada ao Ministério da Viação e Obras Públicas, havia sido criada em 1911, com o objetivo fiscalizar os serviços relativos à exploração e construção de ferrovias e rodovias, com exceção daquelas administradas pela União. Em 1921, teve as funções ampliadas, atuando também na fiscalização de empresas arrendadas ou concedidas pelo Governo Federal. Em 1941, a IFE foi substituída pelo Departamento Nacional de Estradas de Ferro (DNEF) e o Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER), pelo Decreto nº 3.155 de 28 de março, desvinculando-se assim a administração dos transportes rodoviário e ferroviário.

A partir de pesquisas na Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional e no Guia de Museus, publicado em 1972, foi possível levantar as instituições apresentadas na Tabela 1 a seguir.

**Tabela 1: Relação de museus ferroviários, por estado e ano de criação**

Estado	Museu	Ano
RS	Museu da Viação Férrea do Rio Grande do Sul, em Porto Alegre	1965
SP	Museu da Cia. Mogiana de Estradas de Ferro, em Campinas/SP	1965
	Museu Ferroviário da E. F. Santos-Jundiaí	1967
	Museu Ferroviário de Bauru	1969

Fonte: Camargo e Almeida (1972); Jornal do Brasil – 1965; Diário de Notícias (1967).

Observamos nos dados apresentados a predominância de museus no estado de São Paulo e a concentração das iniciativas a partir do ano 1965.

Calabre (2007) chama a atenção que, com Golpe Militar de 1964, foi retomado o projeto de institucionalização no campo da produção artística e cultural. Scheiner destaca nesse período o aumento dos números de museus militares e municipais (SCHEINER, 1994).

Vale esclarecer que os museus da Viação Férrea do Rio Grande do Sul e da E. F. Santos-Jundiaí foram concebidos no âmbito da Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA), uma vez que essas ferrovias haviam sido agregadas à empresa pela Lei nº 3.115, de 16 de março de 1957 (BRASIL, 1957). No período em questão, de 1965 a 1967, a presidência da RFFSA estava ocupada pelo Coronel Militar Hélio Bento de Oliveira Mello Militar (CABRAL, 1986).

O Museu da Viação Férrea do Rio Grande do Sul havia sido organizado pelo Diretor de Operações desta empresa, Ariosto Borges Fortes (JORNAL DO BRASIL, 1965). Na tese de doutorado, Alice Bemvenuti, aponta que a documentação institucional dele encontra-se no Museu Ferroviário de São Leopoldo. De acordo com a autora, as correspondências datam de 1965 a 1968, não sendo localizado por ela o destino das peças, após o fechamento do museu (BEMVENUTI, 2016).

No que tange ao Museu da Cia. Mogiana de Estradas de Ferro, somente após sete anos, ou seja, em 1972, o mesmo encontrava-se fechado para reformas (CAMARGO, ALMEIDA, 1972, p.182). Apesar do Guia de Museus Brasileiro (1996) indicar essa unidade museológica, não conseguimos apurar maiores detalhes da trajetória dela.

Em relação à Cia Mogiana de Estradas de Ferro, fundada em 18 de março de 1872. Entre o período de 1956 e 1970 foram desativados vários ramais, resultando no encolhimento

da malha férrea, que em 1922 era de 2.000km, passando para 1.500km em 1970. Esta possuía oficinas em Campinas, Ribeirão Preto e Uberaba (CURY, Paulo, 2004).

Em 1971, foi incorporada à Ferrovia Paulista S. A. (FEPASA), juntamente com a Companhia Paulista de Estradas de Ferro, E. F. Sorocabana, E. F. Araraquara e E. F. São Paulo-Minas, conforme a Lei nº 10.410 do Governo do Estado de São Paulo (LUZ, 2006, p.59).

Cabe, ainda, mencionar que pela lei nº 1.445, publicada em 11 de julho de 1969, foi criado o Museu Ferroviário de Bauru, como uma entidade da Prefeitura Municipal. Mas naquele momento aparentemente ficou sem atividade. Em 27 de setembro de 1986, foi firmado Termo de Convênio entre a Prefeitura Municipal de Bauru e a RFFSA, com a finalidade de manter e desenvolver o Museu Ferroviário de Bauru<sup>3</sup>. Nessa mesma data teve o nome alterado para Museu Ferroviário Regional de Bauru, pela Lei nº 2.731, mas, só em 1989, que o museu, efetivamente, entrou em funcionamento (MUSEU FERROVIÁRIO DE BAURU, 2018).

A descentralização da política de preservação passou a ser estimulada, sobretudo com o Compromisso de Brasília, em 1970 (CURY, 2004), e o Compromisso de Salvador, em 1971 (CURY, 2004). Estes documentos recomendavam a proteção em âmbito estadual e municipal, sendo criados órgãos de preservação e elaborada legislação própria. Nesse período houve o aumento do número de secretarias de cultura e de conselhos de cultura dos estados e municípios (CALABRE, 2005), bem como a criação de centros de cultura e dezenas de museus (SCHEINER, 1994). Scheiner (1994) destaca ainda nesse período a subordinação dos principais museus do País à Fundação Nacional Pró-Memória, criada em 1979.

No que tange à participação da sociedade civil na preservação da materialidade do transporte ferroviário, em 1977, era fundada pelo francês Patrick Henri Ferdinand Dollinger a Associação Brasileira de Preservação Ferroviária (ABPF). Esta associação seguiu o modelo das existentes na Europa e nos Estados Unidos, tendo como objetivo preservar e divulgar a história da ferrovia no país (ABPF, s/d).

Quanto aos museus criados na década de 1970, por meio da pesquisa em periódicos, catálogos, no Guia de Museus, publicado em 1972, e em trabalhos acadêmicos foi possível elaborar a Tabela 2, apresentada a seguir.

---

<sup>3</sup> A cópia do referido termo encontra-se na Inventariança da RFFSA, na pasta intitulada Bauru – Trem da Integração Museu Ferroviário.

**Tabela 2: Relação de museus ferroviários, por estado e ano de criação na década a de 1970.**

Estado	Museu	Ano
Rondônia	Museu Histórico da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré, na estação de Porto Velho, pelo 5º Batalhão de Engenharia e Construção	1971
Recife	Museu do Trem, em Recife/PE	1972
Rio de Janeiro	Museu Ferroviário Nacional, em Magé/RJ	1974
Rio Grande do Sul	Museu do Trem, em São Leopoldo/RS	1976
São Paulo	Museu Ferroviário Barão de Mauá, em São Paulo	1979

Fonte: Camargo e Almeida (1972); Museu do Trem, 1972; Bartcus (2012); Bemvenuti (2016); Jornal do Brasil 1(974); IPHAE.

Diante dos dados apresentados, destacamos que os quatro primeiros museus foram instituídos no âmbito da RFFSA, que, desde a década de 1960, avançava na política de erradicação de ramais. Esta atingia, principalmente, o transporte de passageiros, menos rentável economicamente (SCHOPPA, [2004?]). Neste processo, foram suprimidas linhas e ramais considerados deficitários. Até 1971, haviam sido retiradas do tráfego 7.418Km de linhas férreas, dentre as quais a Madeira-Marmoré e a Bahia a Minas (SCHOPPA, [2004?]; TELLES, 2011).

Na pesquisa da plataforma dos Museusbr, está cadastrado o Museu da Estrada de Ferro Madeira Marmoré, com data de abertura de 1981, sob a gestão da Prefeitura Municipal e enquadrado na categoria de Museus de território/Ecomuseu. Em 1971, o museu estava sob a gestão do 5º Batalhão de Engenharia e Construção e localizado no prédio da estação da ferrovia que estava passando pelo processo de erradicação. Todavia não conseguimos apurar maiores informações acerca da trajetória da unidade museológica durante o período de 1971 a 1981.

A concepção do Museu do Trem, de Recife, pautou-se na iniciativa do Chefe da 3ª Divisão da RFFSA do Nordeste, Emerson L. Jatobá, com a colaboração do Instituto Joaquim Nabuco de Pesquisas Sociais (atual Fundação Joaquim Nabuco) havendo a participação de profissionais da área de Museologia (INSTITUTO JOAQUIM NABUCO DE PESQUISAS SOCIAIS, 1972).

A respeito do Museu Ferroviário Nacional, localizado na estação ferroviária de Magé, pertencia ao primeiro trecho da via permanente, declarado Monumento Nacional em 6 de maio de 1954, pelo Decreto nº 35.447-A. O tombamento foi realizado durante as comemorações do centenário da ferrovia, sendo registrado no Livro de Tombo Histórico do SPHAN com o nº 303. E, em 1967, na gestão do General Antonio Adolfo Manta na Presidência

da RFFSA, foi solicitada a suspensão deste tombamento para a construção de duas estações de telecomunicações no local. Sendo revogado o Decreto nº 35.447-A em 1970 (IPHAN - Tombamento: Nº Processo: 0506-T-54). Neste mesmo ano, começaram a ser selecionadas peças para compor o referido museu<sup>4</sup>.

Em 1977, apenas três anos após a inauguração, foi encaminhado memorando ao Chefe do Gabinete da Presidência solicitando a retirada das peças do local, uma vez que não havia funcionário para atendimento dos visitantes, tampouco para proteção do acervo. Apontava, ainda, a inadequação do local, devido às estações transmissoras e receptoras do Sistema Geral de Telecomunicações não garantirem a segurança adequada (IPHAN - Tombamento: Nº Processo: 0506-T-54).

O Museu do Trem, localizado na estação ferroviária de São Leopoldo, foi fruto de um convênio firmado entre a RFFSA e o Museu Histórico Visconde de São Leopoldo (IPHAE, s/d).

No que se refere ao Museu Ferroviário Barão de Mauá (atual Museu da Companhia Paulista), em Jundiaí, São Paulo vinculado à FEPASA, em 1995, este foi renomeado como Museu da Companhia Paulista de Estradas de Ferro. Em 2001, a Prefeitura de Jundiaí comprou o complexo ferroviário e assumiu a administração do museu (BARTCUS, 2012).

Na década de 1980, a preservação do patrimônio ferroviário foi impulsionada pela criação do Programa de Preservação do Patrimônio Histórico do Ministério dos Transportes (PRESERVE) instituído pela portaria nº 292, de 24 de abril do Ministério dos Transportes (BRASIL, 1988).

Até aquele momento, as iniciativas ficavam, especialmente, a cargo das companhias voltadas ao transporte ferroviário e órgãos governamentais, sendo marcadas, sobretudo, pela descontinuidade. Em outras palavras, inexistia uma política objetiva e clara de preservação da materialidade remanescente dos sistemas ferroviários. Portanto, mesmo quando concretizados, haviam obstáculos para manter os museus em funcionamento, provavelmente por demandarem necessidades específicas, que divergiam do objetivo final das empresas ferroviárias e, por isso, não recebiam o investimento de infraestrutura e pessoal necessário.

Maria Elisa Carrazzonni designada como assessora da Secretaria Geral do Ministério dos Transportes, coordenou o Grupo de Trabalho encarregado da implantação PRESERVE (BRASIL, 1988).

---

<sup>4</sup>Informação obtida na pasta denominada “Relação Bens” Museu Guia Pacobaíba” localizada na Casa do Patrimônio Ferroviário de Rio de Janeiro, em Engenho de Dentro.

A atuação da museóloga Maria Elisa Carrazonni, formada pelo Curso de Museus, em 1961, no Museu Histórico Nacional (SÁ; SIQUEIRA, 2007), foi o fator preponderante para o amplo alcance do PRESERVE. Dessa forma, estabeleceu-se uma política clara e sistemática no âmbito do Ministério dos Transportes para a preservação dos remanescentes ferroviários. As ações se estenderam à criação de centros de preservação e núcleos históricos, levantamento de peças e documentos textuais e iconográficos e divulgação por meio de edição de selos, publicações, exposições e atividades educativas (BRASIL, 1988).

Inicialmente, a coordenação do PRESERVE se instalou junto à Administração Geral da RFFSA, na sede do Rio de Janeiro e foi constituída equipe interdisciplinar composta por funcionários desta empresa e outros contratados. Em 1985, com a criação do Setor Geral de Preservação do Patrimônio Histórico Ferroviário (PRESERFE), vinculado à Diretoria de Patrimônio da RFFSA, o setor assumiu o trabalho de preservação dos remanescentes ferroviários junto à empresa e, por consequência, a sede do PRESERVE se transferiu para outro local (MORAIS, 2007).

Com vistas a melhor compreensão da trajetória histórica de centros de preservação e núcleos históricos criados no período do PRESERVE e do PRESERFE, apresentamos a Tabela 3, a seguir.

**Tabela 3: Relação de centros de preservação, núcleos históricos e museus criados durante a existência do PRESERVE e do PRESERFE, por estado e ano de criação**

Estado	Centros de Preservação/Núcleos Históricos/Museus	Ano
MG	Centro de Preservação da História Ferroviária de Minas Gerais/ Museu Ferroviário de São João del Rey	1981
	Núcleo Histórico Ferroviário de Juiz de Fora	1985
	Núcleo Histórico Ferroviário de Belo Horizonte	1981
SP	Núcleo de Preservação da História Ferroviária de Paranapiacaba	1985
	Museu Ferroviário Regional de Bauru	1989
RJ	Centro de Preservação da História Ferroviária do Rio de Janeiro	1984
	Núcleo Histórico da Divisão Operacional - Campos	1985
	Núcleo Histórico Ferroviário de Miguel Pereira	1987
PR	Centro de Preservação da História Ferroviária do Paraná e Santa Catarina/ Museu Ferroviário	1982
RS	Centro de Preservação da História Ferroviária do Rio Grande do Sul	1985
PE	Centro de Preservação da História Ferroviária de Pernambuco/Museu do Trem	1982
CE	Centro de Preservação da História Ferroviária do Ceará	1982

Fonte: Brasil (1988); Morais (2007).

Conforme se observa nos dados apresentados, foram criadas instituições em diversas localidades, havendo, no entanto, a predominância na região sudeste, especialmente nos estados de Minas Gerais e Rio de Janeiro.

A respeito de Recife e São Leopoldo, conforme já mencionado, já existiam museus anteriormente, e o de Bauru foi colocado em funcionamento com o PRESERVE/PRESERFE.

Além dessas instituições apontadas na Tabela 3, outras duas foram criadas: o Museu Ferroviário de Atibaia (SP, 1986) (GAZETA DO POVO, 2009) e o Museu Ferroviário de Pires do Rio (GO, 1988), este último administrado pelo governo do estado (INSTITUTO BRASILEIRO DE MUSEUS, 2011).

O Museu Ferroviário de Atibaia - Center Park Atibaia foi instalado na chácara do empresário José Augusto Roberto, proprietário da transportadora Coopertrans e de empresas logísticas. Para esse empreendimento foi construída a edificação que abrigava o museu, denominada Estação Atibaia e projetada uma ferrovia de 2.600m, que transitava dentro do Center Park com duas locomotivas a vapor. Extinto em 2009, teve parte do acervo vendido em leilão (GAZETA DO POVO, 2009).

No contexto museológico na década de 1980, cabe destacar o Programa Nacional de Museus – PNM (1983), que estabeleceu uma política nacional de museus com representações regionais, sendo criado, ainda, o Sistema Nacional de Museus (1986), vinculado ao SPHAN com objetivos semelhantes (SCHEINER, 1994). Posteriormente, o Programa Nacional de Museus transformou-se em coordenadoria de Acervos Museológicos (SCHEINER, 1994).

Nesse período, ocorreu um aumento significativo no número de museus, valendo ressaltar a marcante criação de museus de ciência e tecnologia (MACHADO, 2013).

Em 1985, foi criado o Ministério da Cultura que desde o princípio enfrentava problemas de recursos financeiros, sendo promulgada a Lei nº 7.505, de 2 de junho de 1986, conhecida como Lei Sarney, estimulando o financiamento indireto por meio de incentivos fiscais, sendo depois substituída pela Lei Rouanet, em 1991 (CALABRE, 2007).

Nesse período, no âmbito da RFFSA, foi concebido o Programa Ferroviário de Ação Cultural (PROFAC), pela RP 382/89 de 7 de novembro de 1989, que estabelecia convênios com prefeituras municipais para instalação dos Centros Ferroviários de Cultura (CEFEC's), nos imóveis desativados<sup>5</sup>. Podemos detectar na proposta dos CEFEC'S o modelo dos

---

<sup>5</sup> Informações obtidas no documento datilografado denominado "Preservação Histórica" alocado na Biblioteca e Inventariança da RFFSA, no Rio de Janeiro.

equipamentos culturais daquele período, ao conceber espaços voltados para atividades diversas, tais como teatros, bibliotecas, cinematecas, videotecas, museus, fóruns de debates de cultura, entre outras formas de utilização (ABPF, 1990).

Em Minas Gerais foram instalados CEFEC's em Volta Grande (1990), Além Paraíba (1990), Barbacena (1992) e Santos Dumont (1992) e no Rio de Janeiro em Itacuruçá, município de Mangaratiba (1992)<sup>6</sup>.

Em 1992, o sistema ferroviário foi incluído no Programa Nacional de Desestatização (PND). A transferência para o setor privado do transporte ferroviário ocorreu entre 1996 e 1998. A RFFSA foi dividida em seis malhas regionais: Sudeste, Oeste, Centro-Leste, Tereza Cristina, Sul e Nordeste. Em 1998, a FEPASA foi incorporada à RFFSA, sendo desestatizada no mesmo ano (MARINHEIRO, 2012).

Em relação aos centros de preservação e núcleos históricos administrados pela RFFSA, cabe ressaltar que os mesmos não receberam tratamento diferenciado, colocando-os em situação de alta vulnerabilidade (MORAIS, 2017).

Tal quadro de instabilidade configurou o fechamento, dos núcleos históricos de Campos (RJ) e Belo Horizonte (MG) e do Centro de Preservação da História Ferroviária do Ceará. Já as demais tiveram mudança de gestão.

Na década de 1990, no panorama de desestatização da RFFSA, foram firmados convênios envolvendo os ativos não operacionais. Em relação aos museus ferroviários estes estão especificados na Tabela 4, a seguir.

**Tabela 4: Museus criados na década de 1990, por estado, ano de criação e gestão.**

Estado	Município	Museu	Gestão	Ano
MG	Cristina	Museu do Trem	Municipal	1997
	Bom Despacho	Museu Ferroviário (Estação Paracatu)/ Museu Ferroviário de Bom Despacho	Municipal	1999
SP	Sorocaba	Museu da Estrada de Ferro Sorocabana <sup>7</sup>	Estadual/Municipal	1997
RJ	Rio das Ostras	Museu Ferroviário de Rocha Leão	Municipal	1998
ES	João Neiva	Museu Ferroviário de João Neiva	Municipal	1995
	Vila Velha	Museu Vale	Companhia Vale do Rio Doce (CVRD)	1998
RS	Santo Ângelo	Museu Ferroviário de Santo Ângelo	Municipal	1996

<sup>6</sup> Informações obtidas nos folders dos respectivos CEFEC's

<sup>7</sup> O Museu da Estrada de Ferro Sorocabana, foi inaugurado pelo Governo do Estado de São Paulo em parceria com a FEPASA e a Prefeitura Municipal de Sorocaba e, em abril de 2002, a administração do museu foi transferida para a Prefeitura (OLIVEIRA, 2010).

SC	Tubarão	Museu Ferroviário de Tubarão	Sociedade de Amigos da Locomotiva a Vapor	1996
----	---------	------------------------------	---	------

Fonte: INSTITUTO BRASILEIRO DE MUSEUS, 2011; MUSEUSBR; MUSEU VALE; Bemvenuti (2016).

A partir dos dados apresentados, podemos observar, dentre outros fatores, a ampliação dos agentes envolvidos na preservação do patrimônio ferroviário, destacando-se a participação de administrações municipais. Essa vertente se apresentou como constante a partir liquidação da RFFSA.

Cabe ressaltar que o aumento do número de museus ferroviários com a extinção da RFFSA merece uma análise mais aprofundada, haja vista que com o fechamento de três instituições criadas no âmbito do PRESERVE/ PRESERFE parte do acervo foi disperso para outros locais. Nesse segmento, destacamos a denúncia ao Ministério Público Federal da dissociação do acervo do Núcleo Histórico Ferroviário de Belo Horizonte, por meio de convênios firmados com a ABPF, os municípios de Divinópolis, Pitangui, Oliveira, Formiga, Cruzeiro e São Lourenço (MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL, s/d).

Na década de 2000, observamos o contínuo crescimento do número de instituições museológicas. Na tabela 5, apresentamos os museus e espaços culturais criados no período, identificando, quando possível, o ano e a gestão.

**Tabela 5: Museus e espaços culturais criados no início da década de 2000, por estado, ano de criação e gestão**

Estado	Município	Museu	Gestão	Ano
MG	Sete Lagoas	Museu Ferroviário de Sete Lagoas		2000
	Conselheiro Lafaiete	Museu Ferroviário	Municipal	2000
	Araguari	Museu dos Ferroviários de Araguari / Museu Ferroviário de Araguari	Municipal	2006
	Sarzedo	Estação Sarzedo/ Plataforma de Cultura	Municipal <sup>8</sup>	2005
SP	Assis	Museu Ferroviário Agenor Francisco Felizardo	Municipal	2000 <sup>9</sup>
	Indaiatuba	Museu Ferroviário de Indaiatuba	Municipal-FIEC	2004 <sup>10</sup>
	Jaguariúna	Museu Ferroviário Deusdolar Ferreira Gomes/Museu Ferroviário de Jaguariúna	Municipal	2006

<sup>8</sup> Museu criado oficialmente em 2005, e aberto em 2011.

<sup>9</sup> Museu cadastrado na plataforma da SNIIC, mas sem data, sendo esta obtida no blog disponível em: <http://museudoferroviarioagenorfrancisco.blogspot.com/> Acesso em: 30 jul 2018.

<sup>10</sup>Fundação Indaiatubana de Educação e Cultura é responsável pela administração do Museu Ferroviário de Indaiatuba desde a criação dele (FIEC, 2018).

XIX ENCONTRO NACIONAL DE PESQUISA EM CIÊNCIA DA INFORMAÇÃO – ENANCIB 2018  
22 a 26 de outubro de 2018 – Londrina – PR

RJ	Valença	Museu Ferroviário de Valença	Municipal	2001
	Paraíba do Sul	Museu Ferroviário José Pereira Palhares	Municipal	2003
	Rio de Janeiro	Museu de Sinalização Ferroviária da Cabine Número 3 da Ex-Estrada de Ferro Central do Brasil	ABPF	2009
SC	Criciúma	Memorial Casa do Ferroviário Mario Ghisi	Municipal	2002
RS	Cacequi	Centro de Memória Ferroviária/Museu da Memória Ferroviária de Cacequi	Municipal	2001
	Santa Maria	Museu Ferroviário de Santa Maria	Associação dos Amigos do Museu Ferroviário	2002
PI	Parnaíba	Museu do Trem do Piauí	Municipal	2002
CE	Cedro	Museu Ferroviário de Cedro	Municipal	2001

Fonte: INSTITUTO BRASILEIRO DE MUSEUS, 2011; IBGE, 2018; Nascimento (2014); Melo (2017); FIEC; MUSEUSBR; ABPF; Bemvenuti (2016).

Como verificados nos dados acima, a predominância de museus se concentra na região sudeste, com expressiva participação de administrações municipais.

Em relação ao panorama cultural desse período, com o apoio do Ministério da Cultura, ocorreu o fortalecimento na área dos museus, motivado pelo investimento financeiro e estrutural. Dessa forma tem-se a criação do Departamento de Museus e Centros Culturais do IPHAN - Demu/IPHAN (2003), do Plano Nacional de Museus (2003), do Sistema Brasileiro de Museus - IBRAM (2004), do Estatutos de Museus (2006) e do Instituto Brasileiro de Museus - IBRAM (2009).

Em 2007, o patrimônio histórico ferroviário encontrou aparato legal pela Medida Provisória nº 353, de 22 de janeiro, convertida na Lei nº 11.483 de 31 de maio (BRASIL, 2007b) e pelo Decreto nº 6.018, de 22 de janeiro (BRASIL, 2007a). Ao IPHAN foi atribuída a responsabilidade de “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” (BRASIL, 2017b).

No que tange as ações de preservação do patrimônio ferroviário, merece especial relevo a análise do instrumento de proteção denominado “Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário” elaborado pelo IPHAN como novo instrumento de proteção, por meio da Portaria 407/2010 (IPHAN, 2014). Instituiu-se, ainda, o “Programa de Destinação do Patrimônio da Extinta RFFSA para Apoio ao Desenvolvimento Local”, da Secretaria de Patrimônio da União (SPU), com a finalidade de estimular a proteção dos bens da extinta RFFSA, mediante a

regularização, cessão ou compartilhamento de uso dos imóveis (INVENTARIANÇA DA EXTINTA RFFSA S.A., 2007).

Dessa forma, tem-se estimulado a parceria com órgãos interessados na gestão, por meio da assinatura de Termos de Cessão, prática já adotada pela RFFSA desde a década de 1990. A Tabela 6, a seguir, apresenta os museus criados no período.

**Tabela 6: Museus e espaços culturais a partir de 2007, por estado, ano de criação e gestão.**

Estado	Município	Museu	Gestão	Ano
SP	Araraquara	Museu Ferroviário Francisco Aureliano de Araújo/ Museu Ferroviário de Araraquara		2008
	Ribeirão Pires	Museu Ferroviário Municipal João Evaristo de Abreu Duarte	Municipal	2016
	Mogi das Cruzes	Museu Ferroviário de Sabaúna		2014
RJ	Petrópolis	Museu Ferroviário de Petrópolis – Centro Cultural Estação Nogueira	Municipal	2009
ES	Cachoeiro Itapemirim	Museu Ferroviário de Cachoeiro de Itapemirim Domingos Lage	Municipal	2007
SC	Içara	Museu Casa do Agente Ferroviário Anselmo Cargnin	Municipal	2008
	Lages	Museu Ferroviário do 10º Batalhão de Engenharia de Construção	10º Batalhão de Engenharia de Construção	2009 <sup>11</sup>
RS	Osório	Museu da Estação Férrea Urbana	Municipal	2008
	Caxias do Sul	Museu Ferroviário		2013
MS	Campo Grande	Casa da Ferrovia	Municipal	2017

Fonte: Guia de Museus (2011); MUSEUSBR; MOGI DAS CRUZES (Prefeitura).

Nos dados apresentados observamos que mesmo com tal estímulo, a região sudeste seguida pela região sul continua a se destacar em termos de criação de museus e espaços culturais voltados para a preservação e divulgação do patrimônio ferroviário.

### 3 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Quando se analisa a criação de museus ferroviários no âmbito brasileiro, observa-se um desenvolvimento lento e pontual desde 1937. No entanto, a partir da década de 1980, verifica-se o crescente número de museus nesta tipologia. Nesse sentido, merece especial análise a

<sup>11</sup> No cadastro junto ao SNIIC do Museu Ferroviário do 10º Batalhão de Engenharia de Construção não consta data. Esta foi obtida por meio de mensagem eletrônica, que indica a criação do museu por meio da portaria do cmd do exército nº 117 de 09 de março de 2009.

profícua atuação do PRESERVE e do PRESERFE, notadamente na preservação integrada das edificações, patrimônio móvel associado e da documentação.

No processo de desmonte da RFFSA, a partir da desestatização do sistema ferroviário brasileiro, os museus já existentes foram colocados em situação de vulnerabilidade, rompendo com a continuidade das ações de preservação que estavam em curso. Com a atribuição ao IPHAN da responsabilidade na administração dos bens móveis e imóveis de valor artístico, histórico e cultural da RFFSA, a preservação do patrimônio ferroviário passou a ser amparado legalmente. No entanto, sua preservação continua a ser um desafio, haja vista a quantidade e variedade tipológica de bens culturais móveis e imóveis dispersos no território nacional.

Dessa forma, o aumento do número de museus ferroviários não significa necessariamente, que a materialidade desse sistema de transporte esteja protegido de ações de dispersão e perda.

Cabe ressaltar que este trabalho consistiu num levantamento sucinto dos museus dedicados ao tema, uma vez que foram identificadas outras instituições museológicas não contempladas no texto devido à dificuldade de localização de dados, especialmente, referentes ao contexto de criação.

Há que se mencionar, ainda, que a preservação da materialidade dos remanescentes ferroviários não se restringe aos museus ferroviários, pois dezenas de instituições possuem nas coleções objetos relacionados à ferrovia.

Destacamos a importância do aprofundamento da pesquisa, seja em relação ao perfil das instituições e trajetória, seja em relação ao processo de formação dos museus e da coleção. Além disso, merecem especial análise a política de gestão adotada por cada instituição e os processos museológicos desenvolvidos. Em relação ao impacto da desestatização, há que se examinar, ainda, os efeitos na preservação dos bens imóveis e móveis de forma mais detalhada.

## REFERÊNCIAS

ABPF - ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE PRESERVAÇÃO FERROVIÁRIA. **Quem somos**. Disponível em: < <http://www.abpf.com.br/quem-somos/>>. Acesso em 27 jul 2018.

\_\_\_\_\_. **Trem de Ferro**. A Revista Brasileira de Preservação Ferroviária, ano 1, n. 3, julho 1990.

BARTCUS, Aline Zandra Vieira. **Memória e patrimônio ferroviário**: estudo sobre o museu da Companhia Paulista em Jundiaí-SP. Dissertação (Mestrado) – Faculdade de Ciências e Letras de Assis. Assis: UNESP. Disponível em:

<<https://repositorio.unesp.br/bitstream/handle/11449/93340/000706964.pdf?sequence=1&isAllowed=y>>. Acesso em 02 ago. 2018

BEMVENUTI, Alice. **Gestão de museu: comunicação e público – estudo sobre o Museu do Trem, São Leopoldo, RS (2009-2012)**. Dissertação (Mestrado). Programa de Pós-graduação Interunidades em Museologia da Universidade de São Paulo. Universidade de São Paulo, 2016. Disponível em: <<http://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/103/103131/tde-08062017-112548/pt-br.php>>. Acesso em: 02 ago. 2018.

BRASIL. Lei nº 3.115, de 16 de mar. 1957. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Rio de Janeiro, RJ, 16 de mar. 1957. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/Leis/L3115.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/L3115.htm)>. Acesso em: 03 ago. 2018.

\_\_\_\_\_. Decreto nº 6.018, de 22 de janeiro de 2007. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, 22 de janeiro de 2007a. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2007-2010/2007/decreto/d6018.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2007/decreto/d6018.htm)>. Acesso em: 03 ago. 2018.

\_\_\_\_\_. Lei nº 11.483, de 31 de maio de 2007b. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, 31 de maio de 2007b. Disponível em: <[http://www.rffsa.gov.br/principal/Lei\\_11483.htm](http://www.rffsa.gov.br/principal/Lei_11483.htm)>. 03 ago. 2018.

\_\_\_\_\_. **Legislação sobre museus**. Brasília: Câmara dos Deputados, Edições Câmara, 2017. 3. ed. Disponível em: <[bd.camara.gov.br/bd/handle/bdcamara/14599](http://bd.camara.gov.br/bd/handle/bdcamara/14599)> Aceso em: 03 ago. 2018

\_\_\_\_\_. Ministério dos Transportes. **Programa de Preservação do Patrimônio Histórico do Ministério dos Transportes – PRESERVE, 1980-1988**. Brasília: PRESERVE/CCP, 1988. 116 p.

CABRAL, Maria da Aparecida Trindade. **Presidentes e diretores da RFFSA: período 30/9/57 a 30/3/85**. Rio de Janeiro: RFFSA, 1986.

CALABRI, Lia. Políticas culturais no Brasil: balanços e perspectivas. In: III Enecult - Encontro de Estudos Multidisciplinares em Cultura, 2007. **Anais...**, 2007.

\_\_\_\_\_. **Política Cultural no Brasil: um histórico**. In: Lia Calabre. (Org.). Políticas Culturais: diálogo indispensável. Rio de Janeiro: Edições Casa de Rui Barbosa, 2005, p. 09-20.

CAMARGO E ALMEIDA, Fernanda de. **Guia dos Museus do Brasil**. Rio de Janeiro: Expressão e Cultura, 1972.

CHAGAS, Mário de Souza. **Há uma gota de sangue em cada museu: a ótica museológica de Mário de Andrade**. 1. ed. Lisboa: Universidade Lusófona de Humanidades e Tecnologias (ULHT), 1999. v.1. 130p.

CORREIO DA MANHÃ. **Será criado um museu ferroviário**. Rio de Janeiro, p. 3, 31 mar. 1943. Disponível em: [http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=089842\\_05&pesq=museu%20ferroviario&pasta=ano%20194](http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=089842_05&pesq=museu%20ferroviario&pasta=ano%20194)

CURY, Isabelle (Org.). **Cartas Patrimoniais**. Brasília: IPHAN. 3. ed. revista e aumentada, 2004.

CURY, Paulo Rogério. **História e imagens da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro**, 15 ago 2004. Disponível em: <[http://www.cmef.com.br/ft\\_co\\_oficina.htm](http://www.cmef.com.br/ft_co_oficina.htm)>. Acesso em: 28 ago 2018.

DIÁRIO DE PERNAMBUCO. Desfile de velhas locomotivas hoje, no centenário da R.F.N. Recife, 7 fev. 1958.

DIÁRIO DE NOTÍCIAS. **Relíquias sobre trilhos**. Porto Alegre, 17 fev. 1967. 1º Caderno, p.3. Disponível em: <[http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=093726\\_04&pesq=RELÍQUIAS%20sobre%20trilhos&pasta=ano%20196](http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=093726_04&pesq=RELÍQUIAS%20sobre%20trilhos&pasta=ano%20196)>. Acesso em 02 ago 2018

FIEC - FUNDAÇÃO INDAIATUBANA DE EDUCAÇÃO E CULTURA. **Museu Ferroviário**: histórico. 2018. Disponível em: <http://www.fiec.com.br/v7/paginas/view/57/801>. Acesso em: 30 jul 2018.

GUIA DE MUSEUS BRASILEIROS. São Paulo: Universidade de São Paulo, 1996.

GAZETA DE NOTÍCIA. **Onde andarão as primeiras locomotivas da Central do Brasil?** Uma grande lacuna para o Museu da Estrada., Rio de Janeiro, p. 1, Ano LII, 19 de jan 1928. Disponível em: <[http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=103730\\_05&pesq=Uma%20grande%20lacuna%20para%20o%20Museu%20da](http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=103730_05&pesq=Uma%20grande%20lacuna%20para%20o%20Museu%20da)&pasta=ano%20192>. Acesso em 02 ago 2018.

GAZETA DO POVO. **Museu Ferroviário de Atibaia é fechado**. 4 dez. 2009. Disponível em: <<https://www.gazetadopovo.com.br/vida-e-cidadania/museu-ferroviario-de-atibaia-e-fechado-c13r7eu600irq4b3kq42rnsjy>>. Acesso em: 27 jul. 2018.

IBGE - INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Biblioteca**. 2018. Disponível em: <<https://biblioteca.ibge.gov.br/biblioteca-catalogo.html?id=443464&view=detalhes>>. Acesso em: 02 jul. 2018

IBRAM - INSTITUTO BRASILEIRO DE MUSEUS. **Guia dos museus brasileiros**. Brasília: Guia Brasileiro de Museus, 2011

INSTITUTO JOAQUIM NABUCO DE PESQUISAS SOCIAIS. **Boletim Interno**, n.84/85 agosto, setembro 1972.

IPHAN – INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL. **Tombamento: Nº Processo: 0506-T-54**. Tombamento do Trecho Mauá-Fragoso. Arquivo Noronha Santos, Rio de Janeiro.

\_\_\_\_\_. **Patrimônio ferroviário**. 2014. Disponível em: <<http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/127>>. Acesso em: 03 ago. 2018.

IPHAE - INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO DO ESTADO. **Sítio Histórico Museu do Trem**. s/d. Disponível em:

<<http://www.iphae.rs.gov.br/Main.php?do=BensTombadosDetalhesAc&item=15712>>.  
Acesso em: 27 jul. 2018.

INVENTARIANÇA DA EXTINTA REDE FERROVIÁRIA FEDERAL S.A. – RFFSA. **Programa de Destinação do Patrimônio da Extinta RFFSA para Apoio ao Desenvolvimento Local.**

Disponível em: <<https://www.rffsa.gov.br/>>. Acesso em 30 jul. 2018.

JORNAL DO COMMERCIO, Rio de Janeiro, 17 mar 1937. Ano 110, n. 141, p.1. Disponível em:  
<[http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=364568\\_12&pesq=museu%20ferroviario&pasta=ano%20193](http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=364568_12&pesq=museu%20ferroviario&pasta=ano%20193)>. Acesso em: 02 ago. 2018.

JORNAL DO BRASIL. **Porto Alegre ganha museu ferroviário**, Rio de Janeiro, 9 nov. 1965, 1º Caderno, p. 14. Disponível em:  
<[http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=030015\\_08&pesq=Museu%20da%20Viação%20férrea&pasta=ano%20196](http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=030015_08&pesq=Museu%20da%20Viação%20férrea&pasta=ano%20196)>. Acesso em 02 ago 2018.

\_\_\_\_\_. **Velha locomotiva chega ao Rio de Caminhão e é colocada na Leopoldina**. Rio de Janeiro: 21 set. 1974. (PROCESSO DE TOMBAMENTO Nº 0506-T-54).

\_\_\_\_\_. **A reforma da central do brasil: o novo regulamento**. Rio de Janeiro, p.6, 4 jan. 1920. Disponível em:  
<[http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=030015\\_04&pesq=museu%20da%20Olocação&pasta=ano%20192](http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=030015_04&pesq=museu%20da%20Olocação&pasta=ano%20192)>. Acesso em 02 ago. 2018.

MACHADO, Ana Maria Alves. Cultura, Ciência e Política: olhares sobre a história da criação dos museus no Brasil. In: FIGUEIREDO, Betânia Gonçalves; VIDAL, Diana Gonçalves (Orgs.). **Museus: dos gabinetes de curiosidades à museologia moderna**. Belo Horizonte: Fino Traço, 2013.

MARINHEIRO, Marco Antonio de Lima. **Análise setorial: o caso da privatização do modal ferroviário brasileiro**. 2012. Dissertação (Mestrado) – Programa de Pós-Graduação em Economia da Faculdade de Ciências e Letras. Araraquara: UNESP, 2012.

MELO, Antonio Liuéshon dos Santos Melo. **Documentação museológica: Inventário do acervo do Museu do Trem do Piauí**. Dissertação (Mestrado Profissional) – Programa de Pós-graduação em Artes, Patrimônio e Museologia. Universidade Federal do Piauí. Parnaíba, PI, 2017.

MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL. **ACP Acervo do Museu Ferroviário**. Disponível em:  
<[http://www.mpf.mp.br/atuacao-tematica/ccr4/dados-da-atuacao/grupos-de-trabalho/patrimonio/documentos-diversos/atuacao-docs/acp\\_acervo\\_museu\\_ferroviario.pdf](http://www.mpf.mp.br/atuacao-tematica/ccr4/dados-da-atuacao/grupos-de-trabalho/patrimonio/documentos-diversos/atuacao-docs/acp_acervo_museu_ferroviario.pdf)>. Acesso em: 30 jul. 2018.

MOGI DAS CRUZES (Prefeitura). **Estação Ferroviária de Sabaúna**. s/d, disponível em:  
<http://www.mogidascruzes.sp.gov.br/unidade-e-equipamento/esporte-e-cultura/estacao-ferroviaria-de-sabauna> Acesso em 03 de ago. 2018.

MORAIS, Sérgio Santos. Preservação do patrimônio histórico ferroviário na RFFSA. In: FORTES, José Augusto Abreu Sá; CARNEIRO FILHO, Afonso (Orgs.). Discutindo o patrimônio

histórico e cultural ferroviário: **Anais Seminário Patrimônio Histórico e Cultural Ferroviário**. Brasília: Finatec, 2007. p.45-50.

MUSEU DO TREM (Recife, PE). **Catálogo do Museu do Trem**: catálogo. Recife, 1972.

MUSEU FERROVIÁRIO REGIONAL DE BAURU. **História**. 2018. Disponível em:  
<<http://hotsite.bauru.sp.gov.br/museuferroviario/historia.aspx>>. Acesso em 02 jul 2018.

MUSEU VALE. **O Museu**. Disponível em:  
<<http://museuvale.com/site/Website/Museu.aspx?tipo=3> >. Acesso em: 27 jul. 2018

**MUSEUSBR**. Disponível em: <[museus.cultura.gov.br/](http://museus.cultura.gov.br/)>. Acesso em 02 ago. 2018.

NASCIMENTO, Cínara Gomes do. **Das ruínas ao Memorial**: A casa do ferroviário como espetáculo da memória. Trabalho de Conclusão de Curso. Curso de História/UNESC. Criciúma, 2014.

OLIVEIRA, Eduardo Romero de. **Museus Ferroviários do Estado de São Paulo (Brasil)**: as políticas de conservação e o estado atual do patrimônio ferroviário brasileiro. TST

SÁ, Ivan Coelho; SIQUEIRA, Graciele Karine (Orgs.). **Curso de Museus - MHN, 1932-1978**: alunos, graduandos e atuação profissional. 1. ed. Rio de Janeiro: UNIRIO / Escola de Museologia, 2007. 270p.

SÁ, Ivan Coelho. **Pesquisa Recuperação e Preservação da Memória da Museologia no Brasil**. In: Encontro Nacional de Pesquisa em Ciência da Informação. XIII ENANCIB. **Anais...** Rio de Janeiro, 2012.

SCHEINER, Tereza Cristina Moletta. Sociedade, Cultura, Patrimônio e Museus num país chamado Brasil. **Apontamentos Memória e Cultura**, Rio de Janeiro, RJ, v.4, n.1, p.14-34, 1994.

SCHOPPA, Renê Fernandes. **150 anos do trem no Brasil**: 30 de abril de 1854 a 2004. São Paulo: Vianapole, [2004?]. 196p.

TELLES, Pedro Carlos da Silva. **História da Engenharia no Brasil**. Rio de Janeiro: Notícia e Cia, 2011.