



DOI: 10.20396/urbana.v10i3.8651995

## MEMÓRIAS FERROVIÁRIAS DE BRASÍLIA<sup>1</sup>

### BRASILIA RAILWAY MEMORIES

Fernanda Reis Ribeiro, Ana Elisabete de Almeida Medeiros  
Universidade de Brasília - UnB  
ribeiorfernanda@gmail.com; ana@unb.br

#### Resumo

O trabalho traça a construção da memória ferroviária de Brasília dos anos 1960 aos dias atuais. A mudança da capital induziu a construção de ferrovias que ligassem a nova cidade ao país, processo marcado por acontecimentos políticos, econômicos e sociais, que influenciaram o desenvolvimento da ferrovia ao longo dos anos. O estudo focaliza a forma como a memória ferroviária brasiliense se constituiu de acordo com fatores locais, sociais e coletivos. Foram consultados estudos sobre memória e patrimônio, além de periódicos da época. A ferrovia é apresentada não por meio de uma perspectiva técnica, mas pelo modo como as especificidades dos complexos ferroviários da capital atuaram de forma a estruturar memórias.

#### Palavras-chave

Memória Ferroviária. Patrimônio Ferroviário. Ferrovia. Brasília.

#### Abstract

*This work outlines the construction of Brasilia's railway memory from the 1960s to the present days. The changement of Brazil's capital led the construction of rail lines that would connect the new city with the country, a process highlighted by political, economical and social events that influenced railways development in the following years. The study focused on the way that Brasilia's railway memory was developed according to local, social and collective factors.*

---

<sup>1</sup> Uma versão deste texto foi publicada nos Anais do XVII Congresso de TICCIH – Chile, com o título: Patrimônio Industrial. Entendiendo el pasado, haciendo el futuro sostenible. Data de Publicação: 30/09/2018 ISBN: 978-956-398-198-1.



DOI: 10.20396/urbana.v10i3.8651995

*Studies about memory and heritage were consulted, besides the search of information at 1960s*

*magazines. The railway is presented not by a technical perspective, but by the way that its singularities acted in order to structure memories.*

### **Keywords**

*Railway Memory. Railway Heritage. Railway line. Brasilia.*

## **1. Introdução**

Um lugar é fonte de interações para as pessoas que nele convivem, uma vez que produzem memórias que se perpetuam no tempo e são transmitidas pelas gerações. Um vagão ou uma estação são fontes de recordações, pois provocam memórias nos que nela viajaram, trabalharam, ou mesmo que moraram nas vilas operárias necessárias à sua existência. Há memórias físicas e sensoriais, que vão desde a imagem das estações, à lembrança das viagens, do som do apito do trem, da pipoca comprada do ambulante, do cheiro do jasmim ao final da plataforma. As memórias, ferroviárias ou não, são representativas de uma época.

Uma das primeiras discussões acerca do termo memória foi iniciada pelo historiador Nora, com o conceito de lugar de memória. Para ele, os lugares de memória são lugares com efeito material, simbólico e funcional. Para Halbwachs, sociólogo francês, há a memória coletiva, que é fruto de um grupo de referências geradas por fontes externas. O autor defende que essas referências não são necessariamente físicas, há os testemunhos, que não presenciamos, mas que nos auxiliam a compor a imagem de uma determinada situação.

No cenário ferroviário, essa preocupação em recordar uma parte do passado é recente, e se reflete nas questões relacionadas com o patrimônio industrial. Apenas após os anos 1960, com a demolição de importantes estruturas ferroviárias na Inglaterra, que se iniciou um maior debate e interesse popular pelo patrimônio. (KÜHL, 1998)

No Brasil, a memória ferroviária é resultado de um processo de estudo do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN), para a proteção do patrimônio ferroviário proveniente da Rede Ferroviária Federal (RFFSA). Para o órgão, diferentemente do conceito de recordação, que é uma lembrança direta de determinado fato, a memória ferroviária é mais abrangente, é "fiel à história monumental e tradicional, e generaliza as especificidades com o objetivo de criar um discurso de unidade sobre um passado que foi heterogêneo". (PROCHNOW, 2014, p. 154). Matos (2015) e Freire (2012) definem a categoria memória



DOI: 10.20396/urbana.v10i3.8651995

ferroviária como uma derivação das noções de memória social e de lugar de memória, como base para caracterizar a preservação do patrimônio ferroviário.

A preservação e a difusão da memória ferroviária foram garantidas no artigo 9º da [Lei nº 11.483/2007](#), que destina ao IPHAN a responsabilidade de receber e administrar os bens móveis e imóveis de valor artístico, histórico e cultural, oriundos da RFFSA, assim como pela sua guarda e manutenção. A lei traz uma nova perspectiva para o patrimônio ferroviário, pois discute a sua importância como testemunho de um período.

Para [Boiteux](#) (2014), o Brasil possui uma “Era Ferroviária” desenvolvida entre os séculos XIX e XX, em que se identificam três fases: surgimento, expansão e decadência. O surgimento ocorre em 1845, com a Estrada de Ferro Mauá entre Rio de Janeiro e Petrópolis. A expansão é caracterizada pela conexão dos pontos agrícolas e de mineração ao litoral. A fase final é marcada pelo declínio e abandono resultado da política rodoviária. Apesar da última fase indicar um desfecho da “Era Ferroviária”, ela não significa um desaparecimento total, mas uma redução da atuação. As ferrovias são uma representação histórica de aspectos construtivos e de configuração urbana. Assim, é possível adicionar uma última fase ao ciclo: a retomada do legado histórico e social desses complexos. Esta fase, ainda em desenvolvimento, reflete um momento de discussão do futuro desse patrimônio, sobretudo a partir de 1990, quando o setor ferroviário passou à iniciativa privada. Destacam-se neste período os poucos investimentos na área, a colocação da ferrovia como uma alternativa sustentável ao saturado sistema rodoviário, e a maior abrangência ao que passou ser considerado patrimônio histórico.

O ciclo de surgimento, expansão e decadência descrito por Boiteux marca a história de grande parte do transporte ferroviário brasileiro. Entretanto, não há, até onde chega o nosso conhecimento, no caso brasileiro, um estudo capaz de reconstituir a memória da ferrovia, devido a pouca discussão teórica e à dispersão de informações. Assim, em um momento de relevância do patrimônio ferroviário no cenário nacional, principalmente com a nova gestão do IPHAN, o estudo de complexos ferroviários busca evidenciar a importância dessas construções.

Nessa “fase de retomada” parece necessário um resgate das memórias ferroviárias locais. Afinal, a memória ferroviária não é uma noção homogênea que pode ser aplicada a diversos lugares. Ela absorve as características locais e cria singularidades. A partir do estudo de memória e patrimônio ferroviário, este artigo analisa os complexos ferroviários de Brasília: o da Estação Bernardo Sayão e o da Estação Ferroviária de Brasília, buscando evidenciar suas etapas de 1960 até hoje. Entende-se que a construção da memória ferroviária da cidade é indispensável para gerar a reflexão sobre a importância de seu reconhecimento.



DOI: 10.20396/urbana.v10i3.8651995

A metodologia compreende a consulta a livros e periódicos dos anos 1960, como a revista REFESA<sup>2</sup>, produção bimestral do Departamento de Relações Públicas da RFFSA e a revista Estrada de Ferro<sup>3</sup>, uma publicação independente. Também foi consultada a revista Brasília<sup>4</sup>, publicação mensal da Companhia Urbanizadora da Nova Capital do Brasil (NOVACAP).

Por fim, o artigo se estrutura em dois eixos. O primeiro é um embasamento teórico dos conceitos de memória, para compreender a importância do termo memória ferroviária na preservação do patrimônio ferroviário. O segundo busca caracterizar as singularidades das etapas dos complexos ferroviários de Brasília. Primeiro são apresentadas as circunstâncias da chegada do trem à capital e seus aspectos sociais e econômicos. Depois, a análise tem como foco o estabelecimento da ferrovia e seu desenvolvimento. Por fim, são apresentados os resultados da configuração dos complexos, de modo a entender a construção da memória da ferrovia na capital dos anos 60 aos dias atuais.

## 2.1. O lugar, o social e o coletivo na construção da memória

Creio que em todos nós há a lembrança de um trem. Eu, pelo menos, tenho-o onipresente, em toda carga de minhas lembranças, a máquina-monstro, chegando à estação de Joinville, resfolegando, envolvendo o garotinho e seus pais numa nuvem de vapor. Depois, sinos, apitos, e o animal de ferro, lentamente, mas com decisão, saboreia quilômetros de trilhos, maltratando-os com o peso todo de seu corpanzil longo, sinuoso e pesado, e a paisagem verde entremeada de pequenos hiatos-cidadezinhas, até Jaraguá-do-Sul (...). De trem, muitas vezes de trem... (CARVALHO, 1968)

A descrição acima é uma, entre muitas, proveniente de pessoas que tiveram as “marias-fumaças” como parte de sua memória afetiva. Afetiva, porque nos relatos há um sentimento de empatia, explicitado em uma narração em que a proximidade entre homem e máquina é clara. Constata-se que essa conexão entre objeto e indivíduo foi produzida a partir do contato direto ou indireto do primeiro com o segundo. Indireto, por meio da proximidade visual e sensorial com elementos efêmeros, como o som do sino, dos apitos e da nuvem de vapor que o envolvia quando o trem chegava. E direta, resultante das viagens realizadas.

A narração de Carvalho também revela as paisagens verdes visíveis ao longo de sua viagem, que eram entremeadas por pequenos hiatos-cidadezinhas. Certamente, nessas cidadezinhas, outras pessoas desenvolviam um vínculo com esse trem que passava. Esses

---

<sup>2</sup> Revista REFESA, março – abril, 1968.

<sup>3</sup> Revista Estrada de Ferro, setembro – outubro, 1968.

<sup>4</sup> Revista Brasília, números 10, 11, 12, 19, 21 e 22.



DOI: 10.20396/urbana.v10i3.8651995

habitantes provavelmente construíram uma memória sobre o trem diferente daquela de Carvalho. Talvez, para eles também fosse notável o som do apito, mas não do apito que anunciava a chegada do trem à estação, mas do apito que lhes fazia acordar pela manhã, da fumaça que ao invés de lhes envolver, compunha uma nuvem longa e retilínea na paisagem.

A paisagem, o trem, a cidade, o vagão, os sons são distintos pontos de referência que compõem a memória de cada pessoa. O agrupamento dessas memórias pode reforçar um sentimento comum referente ao trem. Essa interpretação reforça o proposto nas análises de memória coletiva de Halbwachs. Segundo [Pollack](#) (1989), o autor ressalta a força dos diferentes pontos de referência que estruturam a memória e que a inserem na memória da coletividade. A partir disso, há uma “negociação” entre memórias coletiva e individual, sendo necessários pontos de contato suficientes entre a “sua memória” e a “dos outros”, para que ambas possam ser reconstruídas em uma base comum.

Para Pollack, identifica-se na necessidade desses pontos conectivos uma problemática, porque se passou a analisar os processos e personagens que levam à constituição da memória. Um exemplo seria o resgate das memórias subterrâneas, dos excluídos socialmente, acentuando o lado opressor de uma memória coletiva nacional. Entretanto, não se pretende abordar as problemáticas das diferentes interpretações, mas busca-se um entendimento histórico da memória para a formação do conceito de memória ferroviária.

[Freire et al](#) (2012) destacam três conceitos principais para o entendimento das experiências materiais e imateriais relativas aos processos de construção dos complexos ferroviários: as noções de lugar de memória, de Nora, e de memória social e coletiva, de Halbwachs. Para o autor, o lugar de memória é um local em que um processo histórico estabeleceu a memória social, esta sendo não apenas a categoria ferroviária, mas também a memória social criada no desenvolvimento urbano. A identidade ferroviária foi dependente da criação de uma memória coletiva, cuja evolução é marcada por hábitos e fatos históricos.

Em uma perspectiva reduzida, toma-se como referência um acontecimento específico da “Era Ferroviária”: a chegada do primeiro trem à Brasília em 1968. Considerando que o lugar de memória abrange um espaço que no decorrer do tempo abriga materiais com diferentes leituras históricas, a Estação Bernardo Sayão apresenta uma memória estratificada, pois seus aspectos físicos e imateriais se modificaram, produzindo uma memória representativa de cada época. Dessa forma, a inauguração é uma camada dessa memória estratificada.

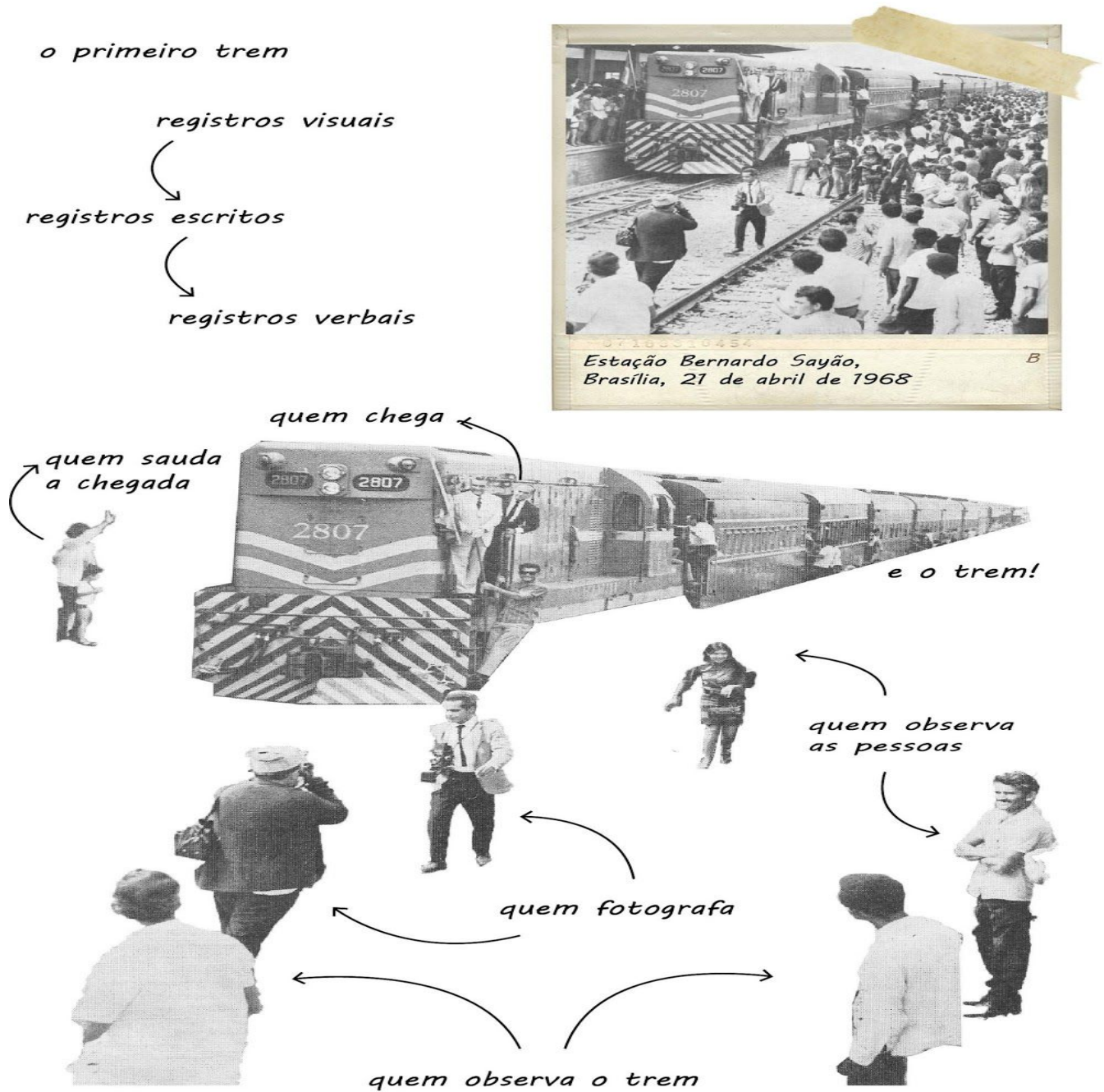


Figura 1 – Primeiro trem em Brasília: o lugar, o social e o coletivo na construção da memória.

Fonte: Imagem da revista REFESA, 1968, com alterações do autor.

Essa memória do lugar também seria composta por tipos específicos de memórias, como a escrita, a visual e a verbal. A visual e escrita são ressaltadas pelos jornalistas que registravam e publicavam o episódio, multiplicando o alcance inicial. A verbal é evidenciada





DOI: 10.20396/urbana.v10i3.8651995

pelas pessoas que oralmente contam suas histórias pelas gerações. Em certo momento esses tipos específicos de memória se correlacionam com a própria memória do lugar, por terem referências em comum. Assim, “por serem construídas na coletividade vivida pelo sujeito, as memórias então narradas dotam de sentido a vida social.” (Freire et al, 2012, p.12).

Para o IPHAN, a memória ferroviária é uma totalização, semelhante à memória coletiva. O conceito é uma ampliação do que é entendido por patrimônio ferroviário. Este é um conjunto de bens móveis e imóveis (edificações, locomotivas, vagões, linhas, documentos e outros) que possuem valor histórico, artístico e cultural. A memória ferroviária é abrangente, porque inclui cenários variáveis, como estações e cidades, e engloba as referências e impactos gerados em diferentes escalas.

Os patrimônios ferroviários não são apenas importantes por suas qualidades arquitetônicas, mas porque são relevantes em nível local, regional ou nacional, como a Estação Barão de Mauá, RJ. A importância é local, para os que ali conviveram, mas também nacional, por ser parte da Estrada de Ferro Mauá, a primeira a funcionar plenamente no Brasil. Essas referências da memória ferroviária são significativas para o entendimento do conjunto edilício que compõe a estação como patrimônio a ser preservado.

[...] a memória ferroviária consiste então em todos os suportes e fontes de informações sobre o contexto ferroviário brasileiro, sobretudo os de ordem documental-bibliográfica, iconográfica, histórica (incluindo fontes de história oral e ruínas de testemunhos), arquitetônico-urbanística (tanto no plano interno a cada complexo ferroviário – organização espacial, quanto em relação à implantação na paisagem da cidade) e sociológica (relações de produção, de trabalho, de vizinhança – micro e macrossocial – de parentesco). (FREIRE et al 2012, p.15).

A partir da compreensão da necessidade dessa memória, o artigo buscará traçar a evolução do patrimônio industrial, e a importância da arquitetura ferroviária neste contexto.

## 2.2 De Patrimônio Histórico e Artístico Nacional ao Patrimônio Industrial

Kühl (2009) afirma que o patrimônio industrial deve ser entendido dentro do contexto de ampliação de bem cultural. Um bem cultural é, segundo o dicionário de patrimônio cultural do IPHAN, “um bem, material ou não, significativo como produto e testemunho de tradição artística e histórica, ou como manifestação da dinâmica cultural de um povo ou de uma região.” (FERREIRA, 1986, p. 247, apud GUEDES et al, 2016). Esse contexto de ampliação é caracterizado por um processo de conceituação do termo bem cultural, em que se inseriram diversas áreas do conhecimento, entre elas, o patrimônio industrial.



DOI: 10.20396/urbana.v10i3.8651995

De acordo com Kühl, os debates acerca do tema se iniciaram nos anos 1950, na Inglaterra, onde surgiram as primeiras conceituações de “arqueologia industrial”. A primeira referência ao termo é atribuída a Dudley, que relaciona a expressão com a documentação e preservação dos testemunhos da industrialização, que se encontravam em risco de demolição. Uma das dificuldades encontradas para a conceituação do patrimônio industrial foi o estabelecimento de uma delimitação cronológica, já que havia atividades industriais anteriores à Revolução Industrial. Destaca-se, entretanto, a definição de Buchanan e Yves-Andrieux:

(...) arqueologia industrial é um campo de estudo relacionado com a pesquisa, levantamento, registro e, em alguns casos, com a preservação de monumentos industriais. Almeja, além do mais, alcançar a significância desses monumentos no contexto da história social e da técnica. Para os fins desta definição, um ‘monumento industrial’ é qualquer relíquia de uma fase obsoleta de uma indústria ou sistema de transporte, abarcando desde uma pedreira de sílex neolítica, até uma aeronave ou computador que se tornaram obsoletos há pouco. Na prática, porém, é útil restringir a atenção a monumentos dos últimos duzentos anos (...) (BUCHANAN, 1972, p. 20-21, apud [KÜHL](#), 2009, p. 39)

A arqueologia industrial é a atividade científica que tem por objetivo esclarecer um corpus coerente de elementos reunidos sob o vocábulo patrimônio industrial. (ANDRIEUX, 1992 p. 3, apud [KÜHL](#), 1998, p. 224)

Kühl relata que as primeiras discussões de relevância relativas ao patrimônio industrial surgiram também na Inglaterra nos anos 1960, quando a demolição de dois importantes edifícios gerou repercussões inéditas. Em 1962, foi demolida a Estação Euston, em Londres, da fase pioneira da arquitetura ferroviária, seguida do edifício Coal Exchange, representativo da aplicação estrutural do ferro. Os acontecimentos desencadearam protestos da população em uma tentativa de preservar partes dos edifícios. A limitação funcional e a pressão imobiliária, consequência do constante crescimento urbano, foram os fatores que levaram à demolição.

Nota-se uma preocupação popular com construções, que apesar de não possuírem uma importância funcional no momento, foram reconhecidas por apresentarem especificidades de relevância para esse grupo social, devido às suas características arquitetônicas, construtivas, estéticas e/ou históricas. A identificação dessas características nem sempre foi fácil para os edifícios do período industrial. As dificuldades são justificadas pela falta de documentação e de objetos físicos resultantes da construção e do uso do edifício.

O patrimônio histórico que concerne à indústria é especialmente sensível por ocupar, geralmente, vastas áreas em centros urbanos e sua obsolescência e falta de rentabilidade tornam bastante delicada a questão de sua preservação. Desaparecem não apenas os edifícios industriais em si, mas também os vestígios dos produtos ali





DOI: 10.20396/urbana.v10i3.8651995

fabricados, dos métodos de produção, das condições de trabalho e moradia do operariado, das relações sociais e espaciais em uma cidade ou região. (KÜHL, 1998, p. 221).

As estações ferroviárias são importantes nesse contexto, pois a estrada de ferro foi fundamental para a industrialização. A relação entre indústria e ferrovia foi de constante troca, pois a primeira impulsionava o crescimento da segunda e vice-versa. Dentro dos próprios complexos ferroviários existiam pequenas indústrias para a manutenção e reparo das linhas.

A expansão do movimento ligado à arqueologia industrial ocorreu por meio de manifestos e publicações acerca do tema. Nos Estados Unidos, por exemplo, encontram-se estudos sobre o assunto desde 1965, enquanto as primeiras conferências internacionais surgiram por volta dos anos 1970.

No Brasil, o marco inicial dos estudos acerca da arqueologia industrial foi o tombamento, em 1964, do conjunto de edifícios remanescentes da Real Fábrica de Ferro São João de Ipanema, em Iperó, SP. Após o episódio, contudo, não houve iniciativas que consolidassem uma arqueologia industrial no país por parte dos órgãos de preservação. Ao longo dos anos diversos trabalhos foram desenvolvidos sobre o tema, mas poucos estabeleceram critérios de restauração e de intervenção em bens (KÜHL, 2009, p. 47-50). Uma mudança significativa ocorreu quando o IPHAN passou a ter papel decisivo na gestão e preservação dos bens oriundos da RFFSA. Dessa forma, a partir da estruturação histórica das questões de patrimônio industrial, este trabalho abordará como o órgão brasileiro lida com a administração desses bens atualmente.

### **2.3 Patrimônio Ferroviário segundo o IPHAN**

O interesse pela questão do patrimônio ferroviário ganhou relevância no Brasil principalmente com a desestatização da RFFSA, que havia sido criada em 1957 com o intuito de melhorar o transporte ferroviário brasileiro. A partir desse momento, se nota o surgimento de algumas medidas interessadas no futuro das estações ferroviárias e suas propriedades.

O Decreto nº 473 de 1992, que estabeleceu a privatização da RFFSA, estava inserido no Plano Nacional de Desestatização (PND) do governo Collor. A ação tinha como objetivo a melhoria e o aumento dos serviços e para isso, o sistema ferroviário foi dividido em seis malhas regionais. Entretanto, esse processo não gerou melhorias. Segundo [Faccio](#) (2016), um exemplo é o trecho ferroviário Passo Fundo – Marcelino Ramos, parte da malha sul. Após a concessão do trecho, este foi desativado com a justificativa de não ser favorável à economia, “provocando uma perda de identidade dos lugares por onde passava o trem”.



DOI: 10.20396/urbana.v10i3.8651995

Algumas políticas se destacaram por terem iniciado programas de preservação. Segundo [Prochnow](#) (2014), nos anos 1980 foi instituído o PRESERVE, pelo Ministério dos Transportes, com o objetivo de preservar a memória dos transportes no Brasil. Em 1986, a RFFSA criou o PRESERFE, associado à Superintendência do Patrimônio, para restaurar a memória histórica ferroviária nacional. O PRESERFE foi uma ferramenta para a criação do Programa Ferroviário de Ação Cultural (PROFAC) e dos Centros Ferroviários de Cultura (CEFECS), mas após a desestatização da RFFSA, a maioria dos espaços foi fechada.

Houve uma mudança quando a Medida Provisória nº 353 extinguiu a RFFSA, e em seguida, como Lei nº 11.483/2007 dividiu os bens oriundos da Rede em bens operacionais, não-operacionais, móveis e imóveis. Os operacionais são os que foram transferidos às concessionárias; os não-operacionais os que foram transferidos à União; os móveis como os materiais rodantes, documentos e acervo museológico; e por último, os imóveis, que incluem as obras de arte, pátios, estações, casas, vilas, entre outros. A lei estabeleceu que a União substituiria a RFFSA nos direitos, obrigações e ações que a envolveriam e destinou os bens imóveis da Rede à entidade federativa. A Lei declara como responsabilidades do IPHAN:

Art. 9º Caberá ao (...) 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.

Segundo [Prochnow](#) (2014), após o estabelecimento da portaria 407/2010, havia 362 bens inscritos na lista do patrimônio cultural ferroviário, e no fim de 2015 o número era de 639. Esse aumento caracteriza um avanço do assunto no cenário nacional, assim como amplia a responsabilidade do IPHAN na gestão dos bens. Em meio a esses desafios, a portaria nº 407/2010 definiu critérios para a atribuição de valor cultural aos bens desse conjunto e para a inclusão na Lista de Patrimônio Ferroviário ([NETO et al, 2011, p. 7-8](#)):



DOI: 10.20396/urbana.v10i3.8651995

Art. 4º São passíveis de inclusão na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário os bens móveis e imóveis oriundos da extinta RFFSA:

I - Que apresentarem correlação com fatos e contextos históricos ou culturais relevantes, inclusive ciclos econômicos, movimentos e eventos sociais, processos de ocupação e desenvolvimento do País, de seus Estados ou Regiões, bem como com seus agentes sociais marcantes;

II - Portadores de valor artístico, tecnológico ou científico, especialmente aqueles relacionados diretamente com a evolução tecnológica ou com as principais tipologias empregadas no Brasil a partir de meados do século XIX até a década de 1970;

III - Cujo intuito de valoração cultural seja objeto de manifestação individual ou coletiva de pessoa física ou jurídica, pública ou privada, desde que devidamente justificada, podendo ser, inclusive, motivada por seu valor simbólico.

Como forma de definir os bens que possuem valor cultural, o IPHAN realiza inventários como uma ferramenta para sistematizar as informações. A maior dificuldade encontrada está nos bens móveis, como peças de arte e material rodante, que somam mais de 34000 para análise. Além disso, há as dificuldades impostas pelo tempo que degradam e dispersam esses bens pelo território. Portanto, faz-se necessário um sistema de gestão compartilhada entre municípios e órgãos patrimoniais. O órgão tem realizado ações e parcerias com as prefeituras e municípios, com o objetivo de elaborar um "plano de preservação" mais abrangente, que amplie o caráter pontual de propostas, inventários e projetos. (NETO et al, 2011, p. 13-15).

Destacam-se na atuação do IPHAN as muitas dificuldades encontradas em gerir um patrimônio em constante crescimento. Entretanto, as ações realizadas pelo órgão certamente contribuiriam de forma a se iniciar a preservação do patrimônio ferroviário.

### 3.1. Objeto de Estudo: Brasília

A chegada do trem à capital, regada pela euforia e pelas expectativas de desenvolvimento da nova cidade, possui antecedentes que reforçam o ideal de que a construção de estradas de ferro no país estava aliada a perspectivas de avanço e progresso. De acordo com Boiteux (2014), ainda durante o primeiro governo Vargas (1934-1945), houve um incentivo de ocupação do interior do Brasil, já que na região haveria muitos terrenos desocupados. O processo ficou conhecido como "marcha para o oeste", e como consequência natural houve o início da intenção de se expandir a malha ferroviária para o centro do Brasil, para impulsionar o fluxo de pessoas e comércio para a região.

Quando o projeto de Lucio Costa foi escolhido, as primeiras medidas de ligação férrea da futura capital já haviam começado. Na revista REFESA de 1968, é relatado que uma das



DOI: 10.20396/urbana.v10i3.8651995

primeiras medidas para a ligação ferroviária à Brasília foi realizada em 1956, portanto antes da escolha do projeto para a cidade. A providência inicial, validada por decreto presidencial de JK, declarou o Departamento Nacional de Estradas de Ferro (DNEF) como o responsável pelos estudos de conexão e viabilidade da ligação da capital com a então Estrada de Ferro Goiás.

Essa preocupação ferroviária, todavia, não é originária diretamente da mudança da capital, pois a diretriz geral dos traçados das linhas já estava pré-determinada. A revista Brasília de 1958 relata que antes mesmo dos estudos para a cidade, o Plano Nacional de Viação (1934 e 1946), já incluía ferrovias na região central do país, com desenhos que ligariam os sistemas litorâneos com o planalto central. Assim, a implantação de estradas de ferro no interior do Brasil não foi uma consequência do deslocamento do centro do poder, mas na verdade, Brasília atuou como uma ferramenta de ativação das construções já planejadas para o transporte regional. Os termos "ligações para Brasília", ou "ligações para a nova capital", surgiram como forma de denominar traçados que já vinham sendo desenvolvidos.

Com os estudos iniciados pelo DNEF, a NOVACAP assume em seguida a responsabilidade da construção. Em maio de 1957, definiu-se que o primeiro trecho a ser construído seria a ligação de Brasília a Surubi, que se ramificaria nos trechos Surubi-Pirapora e Surubi-Pires do Rio. A construção desse primeiro trecho teve início em outubro de 1957, enquanto o segundo trecho teve início apenas em janeiro de 1959.

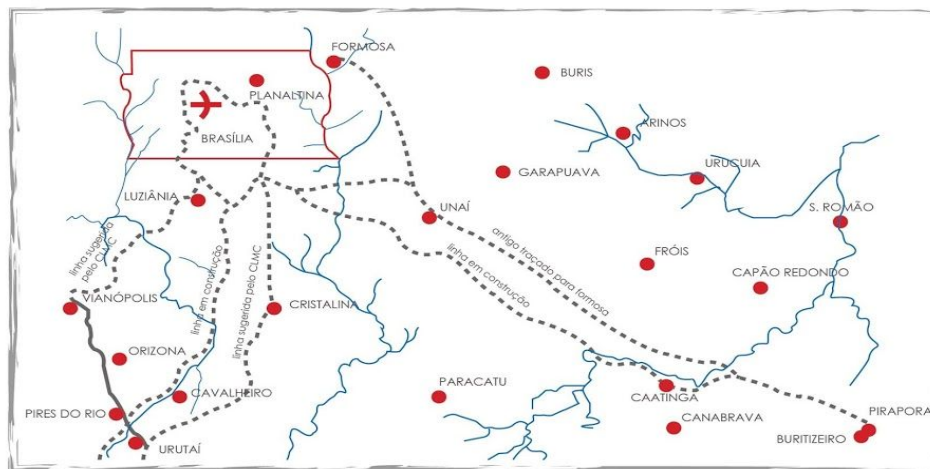
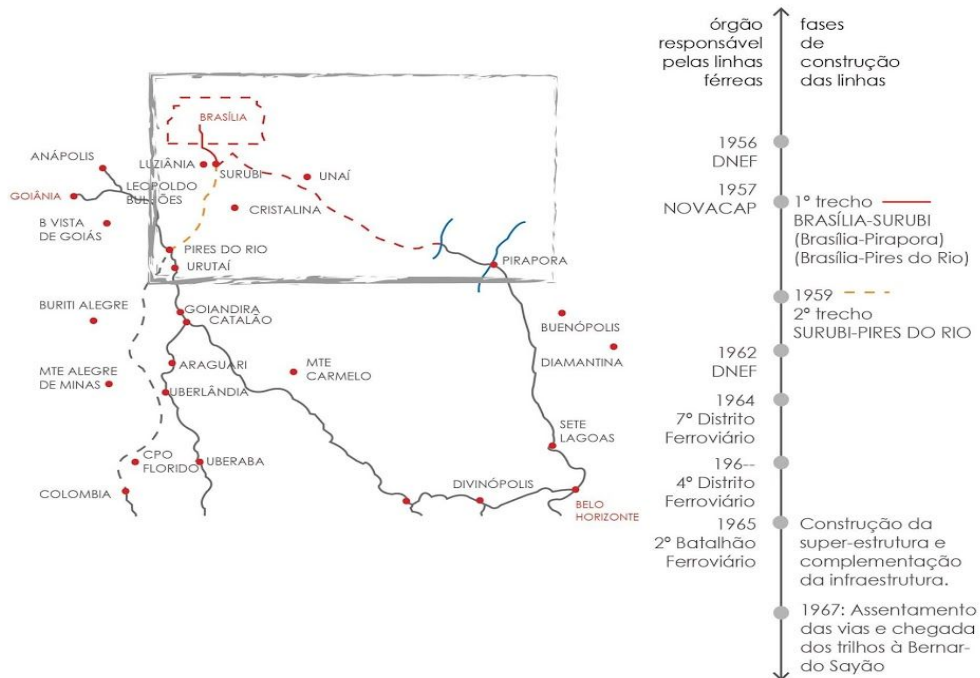


Figura 2 – Traçados da NOVACAP para futuras ligações com Brasília.

Fonte: <http://doc.brasilia.jor.br/Ferrovia-Historia-Brasilia/1956-Novacap-assume-ferrovias-Brasilia.shtml>.

Acesso em 01 mar.2018. Redesenhado pelo autor.

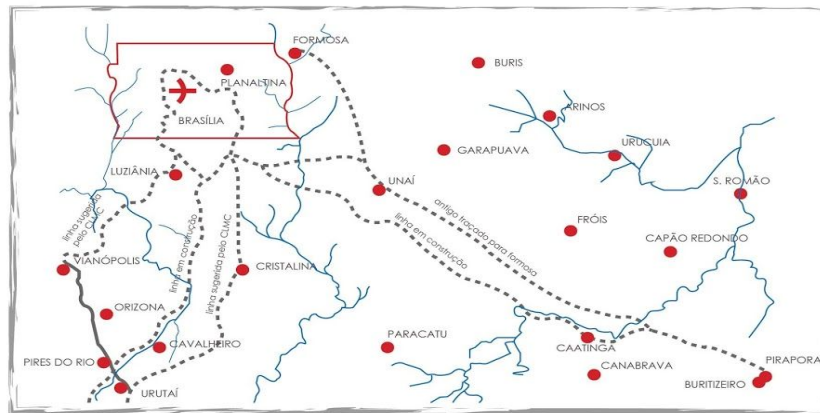
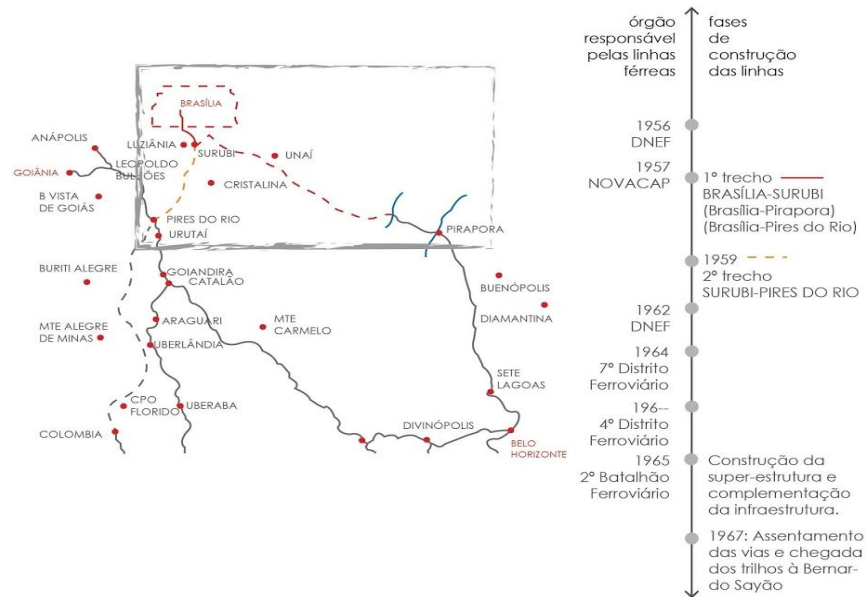


Figura 3 – Traçados da NOVACAP para futuras ligações com Brasília.

Fonte: <http://doc.brazilia.jor.br/Ferrovia-Historia-Brasilia/1956-Novacap-assume-ferrovias-Brasilia.shtml>.

Acesso em 01 mar.2018. Redesenhado pelo autor.

Concomitante aos estudos de traçado das ferrovias, o projeto para a capital era escolhido por meio de concurso em março de 1957. O próprio sinal da cruz. Esse foi o gesto que segundo [Costa](#) (1991), deu origem ao desenho da cidade. No primeiro ponto da cruz,



delimitou-se o local da Estação Ferroviária de Brasília. A localização é, portanto, não apenas um elemento simbólico, mas também um local significativo na configuração da cidade.

Acima do setor municipal foram dispostas as garagens da viação urbana, em seguida, de uma banda e de outra, os quartéis e numa larga faixa transversal o setor destinado ao armazenamento e à instalação das pequenas indústrias de interesse local, com setor residencial autônomo, zona esta rematada pela estação ferroviária e articulada igualmente a um dos ramos da rodovia destinada aos caminhões. (COSTA, 1991, p.28)

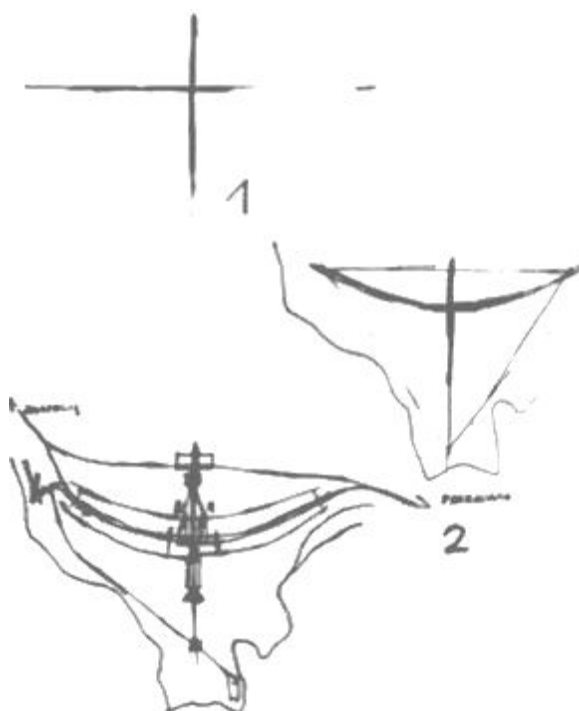


Figura 4 – Croquis 1 e 2 do Relatório do Plano Piloto de Brasília.

Fonte: COSTA, 1991, p. 21.

Nesse contexto, a Estação Ferroviária atuava como uma espécie de acabamento do eixo monumental, pois ela foi posicionada em um ponto estratégico da estruturação da cidade, no meio da Estrada Parque de Indústria e Abastecimento, EPIA. A própria EPIA já aparece desenhada, juntamente com o traçado da ferrovia que faria a ligação entre Brasília e Anápolis.

A ligação ferroviária à capital aparentava ser um projeto de grande êxito. Em 1958, com as construções a todo vapor, um artigo da Revista Brasília afirma que a interligação ferroviária adquiriria um novo sentido com a capital, pois ela unificaria os sistemas ferroviários parciais e dispersos. É atribuída à Brasília a redescoberta de novas possibilidades ferroviárias, como o trecho Rio-Anápolis, que atravessaria regiões esquecidas nacionalmente, despertando

entusiasmo e patriotismo. Brasília seria uma polarizadora do sistema ferroviário, e a ligação Pires do Rio – Brasília seria o primeiro passo, pois possibilitaria a conexão com Belo Horizonte e com o Rio de Janeiro, podendo alcançar o Norte, até Fortaleza, e o Sul, até Porto Alegre.



Figura 5 – Estradas de ferro em caráter regional em 1958.

Fonte: Revista Brasília nº 22, 1958, redesenhado pelo autor.

Estão assim dispostos os parâmetros da interligação multiregional do Brasil e da compacta integração social econômica do país, tudo isso decorrente do estabelecimento da nova capital. (...) é oportuno citar Lewis Mumford: “o transporte interregional é um dos pilares da vida humana: multiplica os contatos, as relações sociais, os produtos e, devido à diversidade mesma dos recursos que utiliza, contribui para modelar o padrão específico da vida da cidade.” (...) no caso brasileiro, tal cidade é Brasília. (O JORNAL, 1958, apud [ARAGÃO](#), 1958, p.11)



DOI: 10.20396/urbana.v10i3.8651995

Infere-se do excerto uma dualidade de papéis entre cidade e ferrovia, já que não somente esta impulsionaria o crescimento econômico de Brasília, mas a própria cidade atuaria como propulsora das ligações ferroviárias pelo país.

Entretanto, problemas de gestão dificultaram a execução das obras. De inicial responsabilidade do DNEF, as linhas férreas passaram ao encargo da NOVACAP em 1957. Voltou a ser do DNEF em 1962, que após dois anos repassou ao 7º Distrito Ferroviário de Brasília, depois ao 4º Distrito Ferroviário em Belo Horizonte. Em meio a dificuldades e atrasos nos prazos, o ministro dos transportes Andreazza determinou que a inauguração da primeira estação seria no aniversário de oito anos da capital. O nome da estação homenageou o engenheiro Bernardo Sayão, um dos diretores da NOVACAP. O ponto inicial da linha era a Estação do Roncador, localizada no município de Pires do Rio. Com trabalhos acelerados, em 21 de abril de 1968 o primeiro trem soou seu apito em meio a exaltadas comemorações.

Quando o comboio foi entrando na estação, houve um frenesi de uma enorme plateia que chorava, batia palmas, ria, gritava, vivia, enfim, um momento de uma emoção incontrolada. Poucos episódios foram tão emocionantes nesta cidade”, narrou a reportagem da época. “Foi uma festa de arromba. Enfeitou-se a estação de ponta a ponta com balões, fitas e flores”, recorda Waldomirino Vitorino, primeiro chefe de estação Bernardo Sayão. “Na plataforma não cabia mais gente. E o povo gritava: Viva Juscelino!”, orgulha-se. (MENDES, 2009, apud [SIQUEIRA](#), 2015, p. 35)

A Estação Bernardo Sayão foi inaugurada para ser uma construção temporária enquanto a Estação Ferroviária de Brasília (EFB) ainda não era construída. De função provisória, passou a ser o ponto final da linha para Brasília por mais tempo que se esperava. A EFB, projeto de Niemeyer, veio a ficar pronta em 1981 e só entrou em atividade quando o governo a atribuiu função de rodoviária interestadual, ficando conhecida como Rodoferroviária.

Até então, não há dúvida de que a ferrovia na capital era sinônimo de progresso, tanto para o desenvolvimento local, quanto para o país, fato evidenciado nos periódicos da época. Após a chegada do primeiro trem em 1968, percebe-se uma transição da noção progressista rumo a um contexto de agravamento do cenário ferroviário. A partir da abordagem inicial da estruturação das estradas de ferro no interior, este trabalho agora buscará o entendimento da conjuntura ferroviária na capital após a inauguração de sua primeira estação.



DOI: 10.20396/urbana.v10i3.8651995

### 3.2 A ferrovia em Brasília: do progresso ao regresso

Com a chegada do primeiro trem, Brasília consolida-se, definitivamente, como capital da República. ([REFESA](#), 1968, p. 4)

A frase acima, proferida pelo Ministro dos Transportes Mário Andreazza na chegada do primeiro trem à Estação Bernardo Sayão, expressa a noção consolidada por anos da história de que ferrovias atraem desenvolvimento urbano e econômico. Na nova capital, esse espírito de avanço não era diferente, já que a nova ferrovia visava à ligação com o restante do país e configurava-se como um importante meio de transporte. Entretanto, já se percebe na inauguração do sistema ferroviário um contexto de contradição. O seu surgimento ocorre nos anos 1960, período em que a maior parte do transporte ferroviário estava em declínio devido à industrialização do país e à introdução do modal rodoviário.

Da mesma forma que Brasília demandava a construção de linhas férreas, a localização de isolamento dela no país gerou a necessidade de uma rede rodoviária que a conectasse com o Brasil. O governo então propôs a instalação de uma indústria automobilística, que não era expressiva nacionalmente. Em 1956, foram inauguradas as fábricas da Mercedes-Benz e da Volkswagen em São Bernardo do Campo, SP, pelo presidente Kubitschek. Pesquisas realizadas pelo Instituto Brasileiro de Opinião Pública e Estatística (Ibope) no final dos anos 1950 revelam a resistência de parte da população, principalmente do setor rural, da indústria de produtos básicos e de alguns setores do governo, em aceitar uma indústria automobilística nacional. Com o investimento no setor, a dívida externa e a inflação cresceram. O dinheiro reserva do governo foi aplicado na importação de automóveis, e não nas ferrovias. A essa altura, a questão ferroviária era encarada como “o problema ferroviário”. ([WITTMANN](#), 2016, p. 354)

Como forma de diminuir as adversidades econômicas, foi criada a Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA), que proporcionou algumas melhorias, como a redução dos déficits, modernização das linhas, diminuição de despesas e aumento de cargas. Mas isso serviu apenas para adiar a decadência do setor, que após a década de 1970 apresentou uma diminuição da quantidade e da construção de linhas<sup>5</sup>, já que RFFSA atuava de forma distinta da política de modernização pregada na época, no auge da industrialização. O órgão atuava apenas na racionalização e na execução de procedimentos desgastados que não contribuíram para a expansão férrea nacional em longo prazo. ([SILVEIRA](#), 2007, p. 44)

---

<sup>5</sup> Segundo [Silveira](#) (2007), em 1970 as estradas de ferro no Brasil possuíam 32052 km de linhas, praticamente a mesma quantidade encontrada no país na década de 1930, devido ao sucateamento de sua estrutura e de seu enfrentamento com a rede rodoviária.



DOI: 10.20396/urbana.v10i3.8651995

Verifica-se a partir da condição ferroviária apresentada que a expansão da malha férrea também incorporava a ampliação das rodovias. Apesar do principal empreendimento do governo, a construção da capital, demandar esforços em ambos os meios, ferrovias e rodovias, se pode entender que o governo precisava levantar “um carro-chefe” para justificar uma ascensão econômica brasileira e a ferrovia parece não ter sido a prioridade. Percebe-se a dupla atuação “ferrovia-rodovia” como provável impulsionadora de uma modernização do transporte:

Brasília é responsável pela triplicação de nossas cintas de asfalto (...) e decuplicou a quilometragem de nossas rodovias interioranas. Está fazendo o mesmo com as ferrovias. Breve, (...) rincões afastados poderão ouvir os alegres apitos das locomotivas dieselizadas e eletrificadas, levando o progresso por – até aqui lugares que não conseguiam sequer ouvir o rumor distante das “maria-fumaças”. ([MESQUITA](#), 1962, p. 39)

Dessa forma, enquanto a maior parte das ferrovias brasileiras estava em situação de desvalorização, a ferrovia na capital surgia com entusiasmo em meio a oposta conjuntura nacional. A construção das conexões ferroviárias para o interior adquiriu com Brasília uma nova motivação, o que acabou por despertar a euforia geral. Desde os primeiros preparativos em meados de 1950, muito se esperava dos resultados desse empreendimento.

A inauguração da linha para Brasília se constituiu acontecimento que motivou intensa propaganda e noticiários sem número na imprensa nacional, não trouxe ainda para a rede brasileira de estradas de ferro contribuição alguma de sentido econômico e comercial. Primeiro, que a estrada de ferro para o planalto foi inaugurada inacabada; segundo, porque parece que será entregue à Rede Ferroviária Federal ainda por terminar. Pena é que, em nosso País, o ano ferroviário programado pelo Sr. Ministro dos Transportes venha a encerrar-se sem que ao menos a linha para Brasília tenha sido concluída em todas as obras civis para o tráfego em caráter definitivo. ([ARAÚJO](#), 1968, p. 8)

A chamada “Era Ferroviária Brasileira” delimitada por [Boiteux](#) (2014), que compreende um ciclo de surgimento, expansão e decadência do sistema de ferrovias, se aplicada no contexto de Brasília, não possibilita uma identificação clara de suas etapas de desenvolvimento. Pode-se afirmar que na capital as fases se sobrepõem, e o seu auge, marcado pelo planejamento e inauguração é também sua decadência.

Logo, se percebe uma lacuna na narrativa do ciclo ferroviário na capital. Considerando que ciclo seja uma série de fenômenos que ocorrem em uma ordem determinada e em

espaços definidos<sup>6</sup>, e que em Brasília é possível identificar apenas uma série em ordem determinada, a do surgimento, marcado pela inauguração em 1968, mas iniciado ainda nos anos 1950 pelos diversos estudos, é difícil identificar uma ordem ou período determinado para as fases de expansão e decadência. Primeiro, porque a decadência já vinha se desenrolando no cenário brasileiro mesmo antes da chegada do trem. Depois, pelo fato da inauguração já ter surgido aliada ao declínio de todo um sistema ferroviário, não há um espaço intermediário entre a fase inicial e final para uma possível expansão. Portanto, por não se poder caracterizar um período de expansão e pela coexistência das fases de surgimento e decadência se nota a resistência de identificação de um ciclo ferroviário próprio. Deste modo, há um “desvio do padrão” apresentado pelas ferrovias brasileiras. Não se pode questionar, entretanto, que as ferrovias da capital estão inseridas na etapa de decadência da “Era Ferroviária Brasileira”.

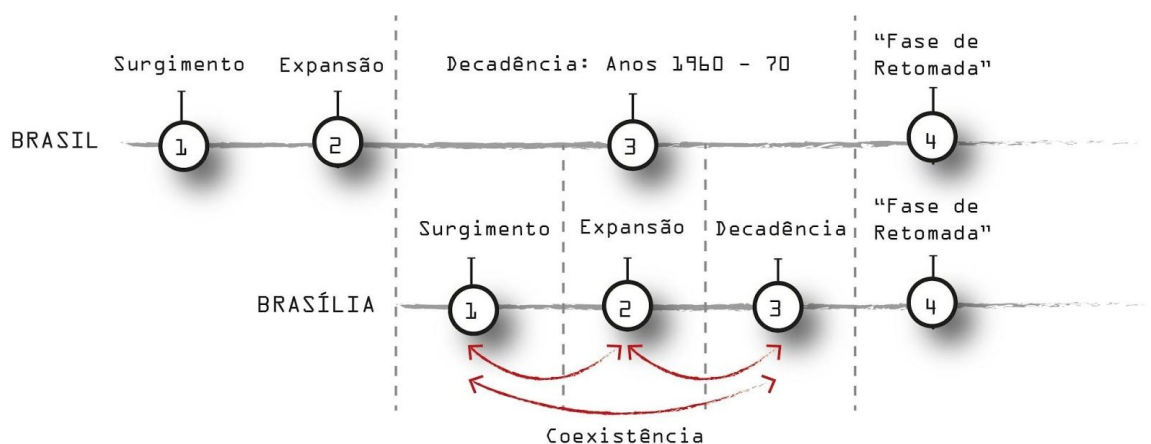


Figura 6 – Linha do tempo comparativa entre as etapas ferroviárias brasileiras e as de Brasília.  
Produção do autor.

Essa coexistência de etapas se deve não apenas ao “problema ferroviário” brasileiro, mas já é identificado na própria criação da capital. Costa era adepto do urbanismo rodoviarista e projetou Brasília para carros, com amplas avenidas e setorização de serviços que demandam grandes deslocamentos. Fazia-se necessário uma capital para carros, já que o desenvolvimento econômico era refletido na entrada de montadoras de automóveis no país.

<sup>6</sup> Ciclo sm 1 Série de fenômenos que se produzem numa ordem determinada. 2 Período de certo número de anos ao fim dos quais se repetem, na mesma ordem, os fenômenos astronômicos. [Dicionário Ruth Rocha 2000](#).





DOI: 10.20396/urbana.v10i3.8651995

Em uma perspectiva local, os problemas de gestão das ligações férreas de Brasília com as já existentes e previstas nos planos do governo, refletiram-se em atrasos e dificuldades de implantação. A troca constante de responsabilidades entre o DNEF, a NOVACAP, e batalhões ferroviários, que se alternavam nas responsabilidades construtivas pode ter propiciado a falta de diálogo entre as tarefas que deveriam ser realizadas.

A partir da compreensão da "Era Ferroviária" no Brasil e de sua influência na estruturação da malha férrea brasiliense, se torna necessário um retorno à delimitação das etapas de seu ciclo, de modo a entender como os acontecimentos posteriores à fase de decadência contribuíram para a formação das especificidades do complexo ferroviário da capital. Além disso, busca-se apresentar os efeitos dessas características próprias no surgimento de novas perspectivas para as ferrovias de Brasília e suas construções.

### 3.3 Os complexos ferroviários brasilienses

Um complexo ferroviário é formado por compartimentos e elementos, como armazéns, equipamentos de sinalização e telecomunicação, casa de telégrafo, restaurante, posto médico, escola, rotunda, oficinas, vilas, estações e outros que traduzem uma funcionalidade produtiva, uma rede de relações de trabalho e um campo de relações e controle social. Neste espaço atribui-se destaque, em termos sociológicos, às vilas ferroviárias: locais de moradia de trabalhadores e diretores das ferrovias, onde as relações de vizinhança e a hierarquia social se intercalam às relações de trabalho e de produção. (FREIRE et al, 2012, p. 8).

Segundo a revista [REFESA](#) de 1970, o pátio ferroviário brasiliense seria composto por cinco outros: o da Estação Ferroviária de Brasília (Rodoferroviária), o do Setor de Indústria e Abastecimento (SIA), o do Setor de Inflamáveis (SIN), que já se encontrava em funcionamento com o da Petrobrás, o do Setor de Abastecimento e Armazenagem (SAAN) e a área destinada ao Centro Integrado de Abastecimento.

[Cavalcanti](#) (2013) relata que a localização do Setor Militar Urbano (SMU), do SAAN, do SAI e do SIN, foi definida levando em consideração o abastecimento destes setores pelo transporte ferroviário. Adjacente à esplanada ferroviária, o local visava evitar o cruzamento das linhas de trem com o nível da rua, além de atender aos armazéns e indústrias por meio de vagões de carga e descarga em seus próprios terrenos, permitindo que transportes menores, como caminhões, realizassem o restante das entregas pela área urbana. O projeto original previa diversos armazéns na área, mas apenas se concretizaram o Terminal de Containers

(Tecon) e o Pátio de Coque, que foi removido para o SIA. Nos demais setores as empresas que ainda atuam, possuem serviços voltados para o transporte de carga e combustíveis<sup>7</sup>.

A Estação Ferroviária também sofreu diversas modificações. Projetada em 1970 por Niemeyer, a inauguração ocorreu em 1976, mas o lugar permaneceu fechado até 1981 quando o governo passou a utilizá-la como Rodoviária Interestadual. Foi desativada em 2010, quando foi inaugurada uma nova Rodoviária na capital. Desde então, a EFB passou a abrigar órgãos do governo local: a Secretaria de Estado de Justiça e Cidadania (Sejus), o Transporte Urbano do DF (DFTrans) e a Agência Reguladora de Águas, Energia e Saneamento do Distrito Federal (Adasa). Apesar de não ser um edifício tombado, muito se discute acerca de seu futuro, devido a sua importância histórica. Já se cogitou a instalação do Museu de Ciência e Tecnologia (MCT) ou de uma estação para os ônibus do entorno, mas nenhum dos projetos se concretizou.

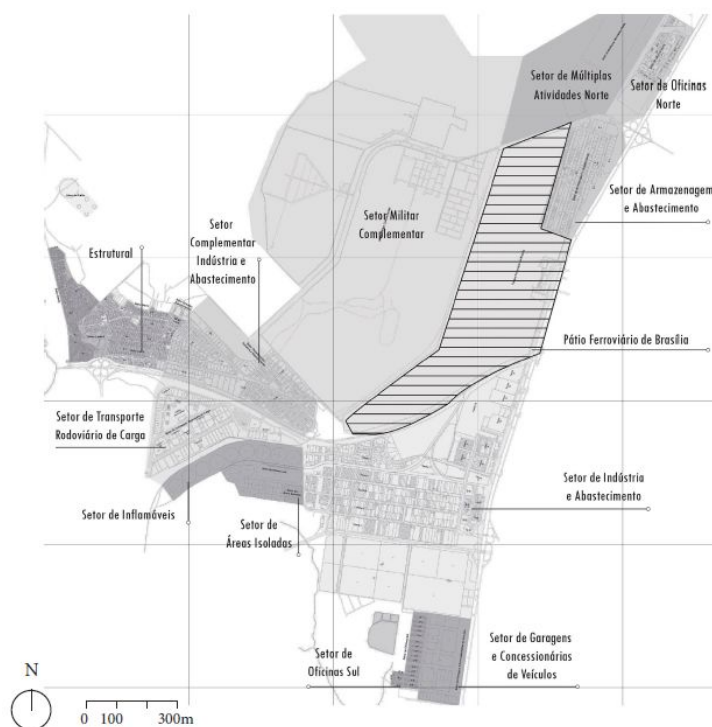


Figura 7 – Planta Urbana SIA/ SCIA/Estrutural. Adaptações do autor.

Fonte: <http://www.sedhab.df.gov.br>, Acesso em 01 mar.2018.

<sup>7</sup> De acordo com [Cavalcanti \(2013\)](#), a integração da ferrovia com os setores também não se efetivou. Em levantamento de 2013, no SAAN está em atividade apenas a empresa ATC/ Multigrain, com embarque de soja. No SIA, há o Silo buffalo da Companhia Nacional de Abastecimento (Conab), um armazém desativado, o moinho de trigo Jauense e dois terminais de areia. No SIN, há duas bases de combustíveis da Petrobrás. Por fim, no Setor de Transporte Rodoviário de Cargas (STRC), há a empresa ADM (antiga Planalto Agrícola) também de soja.



DOI: 10.20396/urbana.v10i3.8651995

Mesmo que o Pátio Ferroviário de Brasília e sua Estação tenham sido planejados para abrigar as funções de transporte férreo, constata-se que foi em outro complexo ferroviário, o da Estação Bernardo Sayão, que se desenvolveu uma vila ferroviária. Desativada desde 1992, devido à extinção da RFFSA em sua Esplanada Ferroviária, atualmente passam trens de carga. Durante o período de seu funcionamento desenvolveu-se nos seus arredores uma vila dos funcionários que, segundo [Siqueira](#) (2015), em 1975 possuía apenas sete casas, número que cresceu nos anos seguintes pelo adensamento contínuo.

É à vila que [Freire et al](#) (2012) conferem, em termos sociológicos, o papel destaque de um complexo ferroviário. Primeiro, porque é nela que as relações sociais e pessoais acontecem juntamente com o trabalho. Depois, porque as vilas ferroviárias e as indústrias são semelhantes, o que evidencia a correlação entre patrimônios ferroviário e industrial.

Percebe-se que o passado, a memória social, de cada complexo influenciou o que eles representam hoje. A Rodoferroviária não possui a qualidade comunitária e social que a Bernardo Sayão produziu por meio da vila. O sentido social e coletivo do Pátio e da EFB se desenvolveu mais pelos passageiros que a frequentavam enquanto Rodoviária Interestadual, do que pela relação entre moradia e trabalho. O Pátio Ferroviário se acentua por suas características históricas e compositivas, também presentes diferentemente na estação provisória. Identifica-se, portanto, uma característica de Pátio no complexo da Rodoferroviária, enquanto na Bernardo Sayão, se torna evidente a vila como um ponto decisivo na composição.

(...) as vilas ferroviárias são espaços em que se dá algo mais do que simplesmente a estratégia de funcionamento logístico. Nessas vilas funciona um mecanismo de controle social, no sentido em que elas auxiliam a situar no espaço dos complexos ferroviários os trabalhadores e os chefes, os mais pobres e os mais ricos. Esse mecanismo se expressa desde a construção mesma – arquitetura – das casas dos que trabalham no complexo até a disposição delas no espaço – urbanismo. ([FREIRE et al](#), 2012, p. 8)

A concepção territorial de um pátio ferroviário está diretamente relacionada a construção de grandes vazios e implantação dos edifícios de forma esparsa devido a necessidade de existir espaços (“vazios”) para realizar as operações de descarga, carga e de formação dos trens de acordo com o destino de cada vagão que constitui a composição ferroviária. ([FREIRE et al](#), 2012, p. 9)

Cada complexo possui seu *modus operandis*, e um lugar de memória diferente, em constante construção. Ao se buscar os procedimentos adotados a fim de preservar o que resta dos complexos, percebe-se que as formas de resgate dessa memória têm sido escassas.



DOI: 10.20396/urbana.v10i3.8651995

Na Estação Bernardo Sayão encontra-se desativado além do edifício, um armazém e um ferro velho. Com o fim da RFFSA, o local ficou sob responsabilidade da União, mas sem intervenções. De acordo com [Siqueira](#) (2015), a Inventariança da RFFSA de Belo Horizonte realizou o inventário do edifício, mas não houve trabalhos de levantamento e preservação. Em 2012, o IPHAN realizou relatório visando atualizar os dados da estação, em que se constatou não haver legislação específica para o conjunto edilício. O descaso e a desativação da área se evidenciam com a invasão de famílias no local, que acabam por descaracterizar a construção.

Já a Rodoferroviária está ocupada por órgãos do governo, e seu interior, marcado pela modulação e planta livre da arquitetura modernista foi completamente descaracterizado. Atualmente, apesar de se ter realizado intervenções, como a recuperação de partes da fachada e do painel de azulejo de Athos Bulcão, ainda se encontram regiões danificadas. Os espaços internos estão subdivididos por placas de gesso acartonado, enquanto o forro de placas metálicas, também de Bulcão, está abandonado, com poeira e peças faltando.

Segundo reportagem da [Revista do Correio](#) de 2014, atualmente existem 42,6 km de malha ferroviária pelo Distrito Federal, ainda com movimentação de trens de carga.

As linhas se juntam às ruas pavimentadas e ao trânsito de veículos, nas quais é possível ver pessoas caminhando sobre os trilhos, crianças brincando próximo ao trem e trabalhadores que suam a camisa para manter as linhas ferroviárias em condições de tráfego. ([REVISTA DO CORREIO](#), 2014)

O uso das ferrovias em Brasília hoje é certamente distinto do que se esperava do seu planejamento. Não somente o uso, mas também o olhar das pessoas, o modo de interação com a “maria-fumaça” e a própria construção da memória individual. Se em 1968 as locomotivas que cortavam a capital inspiravam progresso, e intensificavam a esperança de novos tempos para muitos que chegavam à cidade, hoje remetem a um tempo distante. Contudo, deve-se destacar que ao se remeter a um passado, as ferrovias também se abrem para possibilidades futuras, para novas formas de retomada de seus remanescentes.



Figura 8 – Pessoa anda de bicicleta ao lado do trem.

Fonte: [REVISTA DO CORREIO](#), 2014. Acesso em 01 mar.2018.



Figura 9 – A composição dos referenciais atuais. Produção do autor.



DOI: 10.20396/urbana.v10i3.8651995

#### 4. Conclusão

Como se constrói uma memória? Não há resposta precisa e exata. A memória é construída a partir de fatores mutáveis, que orbitam entre os diferentes espaços, indivíduos e contextos temporais. A expressão memória ferroviária talvez expresse uma especificação desse termo, uma restrição a uma categoria. Mas, apesar do termo remeter aos objetos e acontecimentos que possuem relação com as estradas de ferro, encontra-se muitas características específicas dentro de cada contexto ferroviário. Isso justifica o fato da definição ser abrangente, visando unificar um passado heterogêneo. Ao generalizar as especificidades, o conceito de memória ferroviária contempla as mais diferentes situações históricas.

Os complexos ferroviários em Brasília se destacam por terem um processo de desenvolvimento diferente da maioria dos casos. Um primeiro fator de diferenciação é a fuga temporal do contexto ferroviário brasiliense em comparação a "Era Ferroviária Brasileira" delimitada por [Boiteux](#) (2014). Nela se percebe que o início das ferrovias na capital ocorre ao mesmo tempo em que o sistema ferroviário brasileiro entrava em declínio. Outro fator de decadência foi a dificuldade de construção. Os problemas de gestão aliados à preferência ao modal rodoviário resultaram em trechos inacabados. Assim, a expectativa de que a capital serviria como uma fonte propulsora das estradas de ferro pelo país, interligando os pontos mais remotos do território, não se concretizou. Se as demais linhas dependiam da nova cidade para se desenvolver, certamente não alcançaram os objetivos de crescimento e expansão.

A privatização da RFFSA fecha um longo processo de decadência, que acaba por desmembrar ainda mais a malha que já se encontrava fragmentada. Por outro lado, esse desfecho de cunho político abre outros questionamentos, em que o problema principal é o destino que esses conjuntos ferroviários terão pela frente.

É importante ressaltar que mesmo após o "fim da Era Ferroviária", ainda há muito a se discutir acerca do futuro a ser dado às propriedades e bens da RFFSA. O fato dessa discussão ter crescido e muitas construções terem se tornado patrimônio cultural do IPHAN, fez com que se estabelecesse um processo de retomada das ferrovias e, conseqüentemente, de suas memórias. O próprio Boiteux afirma que o final da "Era Ferroviária", não significou a completa suspensão da construção de ferrovias, mas sim um descarte em prol do rodoviarismo, em que o trem se tornou, sobretudo, um transporte de carga.

Nessa fase de retomada questiona-se o futuro das estações em Brasília. No caso da Rodoferroviária, tem-se falado em retomá-la como uma estação de passageiros de uma linha entre Brasília, Anápolis e Goiânia. Nesse caso, a estação seria revertida ao seu uso original, mas a memória construída seria diferente da anterior porque a época, as pessoas mudaram.





DOI: 10.20396/urbana.v10i3.8651995

Pode-se questionar, num primeiro momento, a importância da memória ferroviária brasiliense. Segundo [Boiteux](#) (2014), “de Roncador Novo construiu-se o tal ramal até Brasília, inaugurado em 1968, só para constar que a capital federal era também servida por estrada de ferro. Ninguém vai de trem a Brasília. Ninguém sai de trem de Brasília.” Se as pessoas não mantêm um contato com o trem, se pergunta, então, qual seria sua relevância, que tipo de memória estaria se construindo. Esta análise permite perceber que a memória da ferrovia na capital é significativa justamente por criar singularidades no desenvolvimento da cidade.

“Se não houver memória, a mudança será sempre fator de alienação e desagregação, pois fica faltando uma plataforma de referência e cada ato seria uma reação mecânica, um mergulho vazio para outro vazio. É a memória que funciona como instrumento biológico-cultural de identificação, conservação e desenvolvimento.” (U.B. de Meneses, 1978: 46, apud [KÜHL](#), 2009, p.147).

Essas singularidades se estabelecem em quatro eixos. Um primeiro seria o aspecto temporal, exemplificado por meio da sobreposição de etapas de surgimento, expansão e decadência. Em seguida, o aspecto territorial, marcado pelas composições de pátio (Estação Ferroviária de Brasília) e vila ferroviária (Estação Bernardo Sayão), que atribuem usos e experiências distintas aos seus usuários. Há também o contexto político e econômico que definiu a forma como a ferrovia foi sendo construída na capital, e por fim, o aspecto social marcado pela forma como as pessoas interagem com a ferrovia.

Na capital, a memória da ferrovia é relevante porque seu produto físico ainda existe, porque seus remanescentes permanecem na composição da paisagem do lugar, porque é a partir dela que se irá definir o que será feito com essas construções. A memória do futuro é construída por meio das referências do passado, e a partir do momento em que se possui um entendimento de sua atuação prévia, se pode estabelecer o que será feito com seus resquícios.

## Referências

**Revista Brasília**, Rio de Janeiro: Companhia Urbanizadora da Nova Capital do Brasil (Novacap), números 10, 11, 12, 19, 21 e 22 (digitalizados). Disponível em: <https://www12.senado.leg.br/institucional/biblioteca>.

1º Trem em Brasília (1968). **Revista REFESA**, Rio de Janeiro: Rede Ferroviária Federal, mar/abr de 1968, p. 4-7.

A Velha Ferrovia (2014). **Correio Brasiliense**, 21 set. 2014. Disponível em: [http://www.correiobrasiliense.com.br/app/noticia/revista/2014/09/21/interna\\_revista\\_correio,447755/a-velha-ferrovia.shtm](http://www.correiobrasiliense.com.br/app/noticia/revista/2014/09/21/interna_revista_correio,447755/a-velha-ferrovia.shtm). Acesso em: 12 out. de 2017.



DOI: 10.20396/urbana.v10i3.8651995

ARAGÃO, Guilherme de (1958). **Brasília e o soerguimento econômico**. Revista Brasília, Rio de Janeiro, n. 21, setembro de 1958, p. 11.

ARAÚJO, Délio Moreira Araújo (1968). **Estrada de Ferro**, set.-out. 1968.

BOITEUX, Paulo Mugayar (2014). **História das Ferrovias Brasileiras**. Rio de Janeiro, RJ: Letra Capital.

BRASIL (2007). **Lei nº 11.483/2007, de 31 de maio de 2007**. Dispõe sobre a revitalização do setor ferroviário, altera dispositivos da Lei no 10.233, de 5 de junho de 2001, e dá outras providências.

CARVALHO, Ilmar (1968). O trem na música popular brasileira. **Revista REFESA**, Rio de Janeiro: Rede Ferroviária Federal, mar/abr de 1968, p. 28-31.

CAVALCANTI, Flávio (2013). **Como foi, como seria, o que se fez, e o que resta da Esplanada ferroviária de Brasília**. Dezembro de 2013. Disponível em: [doc.brasilia.jor.br/ferrovia-Brasilia/esplanada-ferroviaria-Brasilia.shtml](http://doc.brasilia.jor.br/ferrovia-Brasilia/esplanada-ferroviaria-Brasilia.shtml). Acesso em: 03 out. 2017.

COSTA, Lucio (1991). **Brasília, cidade que inventei**. Relatório do Plano Piloto de Brasília. Brasília, DF: ArPDF, CODEPLAN, DePHA, 76 p.

**Dicionário enciclopédico Ruth Rocha/Hindenburg da Silva Pires** (2000). São Paulo: Scipione. Esplanada Ferroviária de Brasília. Disponível em: <http://doc.brasilia.jor.br/ferrovia-Brasilia/esplanada-ferroviaria-PPCUB-2013.shtml>. Acesso em: 10 ago. 2017.

Brasília. Estações Ferroviárias do Brasil. RFFSA (1981-1996). **Revista RAE**. Disponível em: <http://www.estacoesferroviarias.com.br/efgoiaz/brasilia.htm>. Acesso em: 27 ago. 2017.

FACCIO, Ana Júlia (2016). Infraestrutura ferroviária e privatização. O caso do trecho ferroviário Passo-Fundo Marcelino Ramos, na região do Alto Uruguai - RS. In: UCZAI, Pedro Francisco (Org). **Ferrovia e desenvolvimento brasileiro: esse é o caminho**. 2ª edição. Brasília: 2016. 420 p.

FREIRE, M. E., CAVALCANTI, F., BESSONI, G., & FREITAS (2012). Patrimônio ferroviário: memória ou esquecimento? Abordagem conceitual no processo de valoração do patrimônio ferroviário em Pernambuco. **VI Colóquio Latino-Americano sobre Recuperação e Preservação do Patrimônio Industrial**. 21p.

GUEDES, Maria Tarcila Ferreira; MAIO, Luciana Mourão (2016). Bem cultural. In: GRIECO, Bettina; TEIXEIRA, Luciano; THOMPSON, Analucia (Orgs.). **Dicionário IPHAN de Patrimônio Cultural**. 2. ed. rev. ampl. Rio de Janeiro, Brasília: IPHAN/DAF/Copedoc, 2016. (verbete).

KÜHL, Beatriz Mugayar (1998). **Arquitetura do ferro e arquitetura ferroviária em São Paulo: Reflexos sobre a sua preservação**. Cotia, SP: Ateliê Editorial, 436 p.

\_\_\_\_\_ (2009). **Preservação do Patrimônio Arquitetônico da Industrialização: problemas teóricos de restauro**. Cotia, SP: Ateliê Editorial, 325 p.



DOI: 10.20396/urbana.v10i3.8651995

MATOS, Lucina Ferreira (2015). **Memória Ferroviária: da mobilização social à política pública de patrimônio.** 200 f. Tese de Doutorado - Fundação Getúlio Vargas Escola de Ciências Sociais/CPDOC. Rio de Janeiro..

MESQUITA, Leony (1969). Quarenta meses. **Revista Brasília**, Rio de Janeiro, maio de 1962 a setembro de 1963, p. 39.

NORA, Pierre (1993). **Entre memória e história: a problemática dos lugares.** Tradução de Yara Aun Khoury.

Pátio de Brasília será o maior (1970). **REFESA**, nov.-dez.

**Patrimônio Ferroviário** (2017). IPHAN. Disponível em:

<http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/127>. Acesso em: 27 ago. 2017.

POLLACK, Michael (1989). **Memória, Esquecimento, Silêncio.** Tradução de Dora Rocha Flaksman. Estudos Históricos. Rio de Janeiro. Volume 2, n. 3. 1989, p. 3-15.

PROCHNOW, Lucas Neves (2014). **O Iphan e o patrimônio ferroviário: a memória ferroviária como instrumento de preservação.** 177 f. Dissertação de Mestrado - Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. Rio de Janeiro..

\_\_\_\_\_. **Memória ferroviária.** In: REZENDE, Maria Beatriz; GRIECO, Bettina; TEIXEIRA, Luciano; THOMPSON, Analucia (Orgs.). **Dicionário IPHAN de Patrimônio Cultural.** 1. ed. Rio de Janeiro, Brasília: IPHAN/DAF/Copedoc, 2015. (verbeta). ISBN 978-85-7334-279-6

NETO, José Rodrigues; CARNEIRO, Fernanda Gilbertoni; GIANNECCHINI, Ana Clara (2011). Avanços e desafios na preservação do patrimônio ferroviário pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. In: **VI Colóquio Latino Americano sobre Recuperação e Preservação do Patrimônio Industrial.**

SILVEIRA, Márcio Rogério (2007). **Estradas de ferro no Brasil: das primeiras construções às parcerias público- privadas.** Rio de Janeiro, RJ: Interteciência, 204 p.

SIQUEIRA, Ingrid (2015). **Intervenção em Patrimônio Cultural.** O caso da Estação Bernardo Sayão. Trabalho Final de Graduação. Orientadora: Profa. Dra. Maria Cecília Gabriele. Brasília: FAU/UnB. 48f.

UCZAI, Pedro Francisco (2016). **Ferrovias e desenvolvimento brasileiro: esse é o caminho.** 2ª edição. Brasília: s/ed. 420 p.

WITTMANN, Agelina (2016). **Por que "apagaram" a ferrovia no Vale do Itajaí - SC e no Brasil?.** In: UCZAI, Pedro Francisco (Org). **Ferrovias e desenvolvimento brasileiro: esse é o caminho.** 2ª edição. Brasília.