



ARTIGO

Patrimônio documental e acervos políticas públicas através da formação do acervo documental da biblioteca do museu da companhia paulista

Andreza Vellasco Gomes¹  <https://orcid.org/0000-0001-5627-6151>

Eduardo Romero de Oliveira²  <https://orcid.org/0000-0002-1287-4798>

¹ Universidade Estadual Paulista, Assis, SP, Brasil / e-mail: andreza_vel@gmail.com

¹ Universidade Estadual Paulista, Assis, SP, Brasil / e-mail: eduardo.romero.de.oliveira@gmail.com

RESUMO

O artigo estuda o acervo documental do Museu da Companhia Paulista em Jundiaí e visa identificar como se deu a formação do acervo documental a fim de contribuir para sua valoração e organização como patrimônio documental e ferroviário. Seu propósito é identificar, então, a procedência desse conjunto, a época e as condições em que ele foi reunido num acervo, a função e a aplicabilidade das políticas públicas em seu caso específico. É preciso notar que a reunião do conjunto documental em um acervo e suas condições históricas nas décadas de 1990 e 2000, revela além da história da instituição, a forma de gestão pública do período citado. As relações estabelecidas entre a criação desse acervo e das instituições que lhe deram origem, geram reflexões sobre o modo como foram gerenciados os processos patrimoniais no período de desestatização.

PALAVRAS-CHAVE

Acervos. Gestão documental. Museus. Políticas públicas.

Documentary heritage and collections public policies through the formation of the documental collection of the museu da companhia paulista library

ABSTRACT

The article studies the documental collection of the Museu da Companhia Paulista in Jundiaí and aims to identify how the formation of the documental collection took place in order to contribute to its valuation and organization as a documentary and railway heritage. It's purpose is to identify, then, the origin of this set, the time and conditions under which it was gathered in a collection, the function and applicability of public policies in its specific case. It should be noted that the gathering of the documentary set in a collection and its historical conditions in the 1990s and 2000s reveals beyond the institution's history, the form of public management of the time. The relations established between the creation of this collection and the institutions that originated it, generate reflections on the way the patrimonial processes were managed during the privatization period.

KEYWORDS

Document preservation. Library administration. Museum policy. PublicPolicy.



JITA: DM. Museums.

1 INTRODUÇÃO

Com base numa perspectiva histórica, é possível perceber que no país a ideia de patrimônio documental foi aprofundada no decorrer do tempo. Nesse sentido, foram fundadas instituições com a finalidade de armazenar e fornecer acesso aos documentos públicos. Contudo, entre a produção do documento até ao seu acesso é imprescindível a atuação do estado no que se refere à organização, salvaguarda e acessibilidade.

No que diz respeito às políticas públicas que se referem ao patrimônio documental, Camargo (1999) indica que ao longo dos séculos XIX e XX, esse patrimônio

foi marginalizado pelas políticas públicas de proteção patrimonial, e desde o início, com a criação do SPHAN, os acervos documentais sob a guarda das instituições foi (sic) marginalizado pela política então elaborada, reforçando uma tendência de abandono que vinha gradativamente se consolidando desde o início da fase republicana (CAMARGO, 1999, p. 15).

Rodrigues defende que só em meados da década de 1980 a noção de patrimônio foi ampliada e, nessa expansão, passou a incluir também “documentos históricos, em geral depositados em arquivos públicos e privados” (RODRIGUES, 2001, p. 145).

Já nas décadas de 1980 e 1990 se dá uma nova tendência em relação ao patrimônio documental com a criação de programas nacionais e internacionais, com o intuito de preservar e dar acesso ao patrimônio documental (MOLINA, 2013). Podemos mencionar, por exemplo, a criação da Fundação Nacional Pró-Memória do Programa Nacional de Preservação da Documentação Histórica – Pró-Documento em 1984, que tinha como objetivo a identificação e avaliação de acervos privados de interesse histórico. De outra parte, realizou-se a criação do Programa Memória do Mundo pela UNESCO, em 1992, que reconhece as diretrizes do patrimônio documental e mantém registros da memória coletiva e documentada de diversos povos do mundo, representando parte desse patrimônio. Entre os propósitos principais do programa, é facilitar a preservação do patrimônio documental mundial mediante as técnicas mais adequadas, possibilitando seu acesso universal bem como conceber uma maior consciência em todo o mundo da existência e importância do patrimônio documental (UNESCO, 2002).

No que concerne ao patrimônio industrial, Oliveira (2015) expõe sua trajetória, ressaltando que os primeiros movimentos surgiram na Inglaterra nos anos 1950. A partir dessa trajetória histórica, encontramos destaques para a importância da preservação que fazem referência à Revolução Industrial. Todavia a sensibilidade para os vestígios da indústria contemporânea ganhou maior destaque em Londres em 1960. Posteriormente, nos anos 1970 e 1980 a discussão em torno dos bens industriais mobilizou também instituições museológicas, representantes da academia e órgãos, ganhando visibilidade graças às diversas iniciativas de difusão em museus tecnológicos, de ciência e de empresas.

No Brasil, a identificação e proteção de um patrimônio é marcado pela fundação do SPHAN¹ (Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional) em 1937. Entre os diferentes

¹ A partir do Decreto-Lei nº 25, de 30 de novembro de 1937 o país ganha um órgão público dedicado a identificação e preservação de seu patrimônio: o Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (Sphan), criado pelo presidente da República Getúlio Vargas, funcionando dentro da estrutura do Ministério da Educação e Saúde. O instituto tinha como finalidade a escrita da história do país, a preservação do mesmo por meio de tombamento de bens e a afirmação do papel do Estado como criador da nacionalidade. O órgão pretendia dar tratamento científico as questões patrimoniais, seu trabalho seria baseado em documentações históricas e fotográficas, construída por meio de pesquisas locais, bibliotecas, arquivos, museus entre outros, e só depois de justificado que o bem seria considerado parte do patrimônio e inscrito em um dos livros de tomo (GOMES, 1999).

tipos de patrimônio industrial e sua difusão no país, os bens ferroviários possuem uma problemática de preservação que tem se agravado nas últimas décadas. Existem também subclassificações dos bens industriais, e um deles seria o patrimônio ferroviário que, segundo o IPHAN (Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional), inclui desde edificações, até material rodante, como, por exemplo, os acervos documentais (OLIVEIRA, 2010a).

Entre os primeiros bens culturais protegidos e reconhecidos como patrimônio industrial, encontram-se trechos ferroviários e estruturas físicas de fábricas de ferro. De acordo com Oliveira (2010a), até 2010, havia 1.041 bens culturais protegidos no âmbito federal, mas apenas 50 poderiam ser considerados patrimônio industrial, sendo que 9 deles seriam ferroviários [vide Oliveira 2018, p.10].

A partir do processo de desestatização das empresas ferroviárias que se iniciou em 1995, Kuhl (2012) sublinha que ocorreu um período de incertezas no tocante aos bens pertencentes às companhias como: quantos e de que natureza seriam, de quem era a propriedade e a responsabilidade pela manutenção. Durante esse período, a situação que já era precária se agravou.

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

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

Os bens ferroviários viviam à margem das políticas públicas de preservação e os poucos tombamentos enquadravam, apenas, a estação. Em 1996, somente 11 estações foram tombadas pelo CONDEPHAAT (Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico do Estado de São Paulo) e, unicamente, a Estação da Luz esteve protegida pelo IPHAN. Trata-se de um número mínimo em relação à importância da ferrovia no Estado (KUHLE, 2012).

A partir de um decreto e de uma lei ambos de 2007, os remanescentes da empresa passam a ser responsabilidade do IPHAN, uma vez que, até então, a política predominante era o tombamento de edifícios isolados. Posterior à lei, o IPHAN procura tratar o assunto de maneira sistêmica e em conjunto com o CONDEPHAAT, empenhando-se em proteger o patrimônio industrial ferroviário (KUHLE, 2012). A gestão desse acervo constitui uma nova atribuição do IPHAN. Para responder à demanda, foi instituída a Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário por meio da Portaria Iphan nº 407/2010, com 639 bens inscritos até 15 de dezembro de 2015. Sobre museus ferroviários, há alguns trabalhos, como de Bemvenuti (2016) e Bartcus (2012). No entanto, nenhuma dessas pesquisas toma o acervo bibliográfico como objeto.

Conforme Correa e Oliveira (2018), em um levantamento dentro das temáticas definidas pelo CNPq (Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico), de 2011 a 2016, foram registrados 105 trabalhos entre dissertações e teses em múltiplas áreas do conhecimento. Apenas 40 são em História e 6 em Políticas Públicas. No âmbito de acervos documentais, também existem poucas investigações com foco em acervos de empresas privadas e fundos industriais.

A pesquisa² que resultou no atual artigo teve como proposta estudar o acervo bibliográfico do Museu da Companhia Paulista, situado na Avenida União dos Ferroviários, em Jundiaí; que consiste em um acervo bibliográfico e documental bastante variado, composto por plantas, desenhos técnicos, mapas, atas, circulares, livros, relatórios, além de uma série de documentos administrativos e periódicos. O acervo da Biblioteca Ferroviária do Museu da Companhia Paulista, pertenceu, inicialmente, à FEPASA – Ferrovia Paulista S.A. e se encontrava na biblioteca desta empresa em São Paulo/SP. Deve-se ressaltar que durante o processo de privatização ocorrido nos anos 1990, as atividades da empresa naquele endereço foram finalizadas e todo o acervo foi transferido para Jundiaí, onde já se encontrava o museu ferroviário.

Para Aline Bartcus (2012), o antigo Museu Ferroviário Irineu Evangelista de Sousa (Barão de Mauá) foi inaugurado em 1979 no Complexo de Oficinas de Jundiaí que passou a ser reutilizado como bem histórico e cultural, cujo intuito era ser um centro de referências e preservação de patrimônio industrial ferroviário da cidade de Jundiaí. Todavia, foi reaberto com novas diretrizes museológicas em maio de 1995 e renomeado para Museu da Companhia Paulista. Já a Biblioteca onde se encontra o acervo do museu foi fundada em 1998 por funcionários da FEPASA e, posteriormente, recebeu o acervo bibliográfico e documental da antiga Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima – RFFSA. Como esclarece Oliveira (2010b), em 1999, a administração do museu passa a ser realizada pela Companhia Paulista de Administração de Ativos (CPA) e, em 2001, a Prefeitura de Jundiaí comprou o complexo e assumiu a gestão.

Compreende-se que a discussão proposta aparece, ocasionalmente, em paralelo com outras questões, como a história da instituição ou a difusão do museu. Sendo assim, tendo em conta que o acervo documental antecede à institucionalização do museu, a pesquisa procurou reconhecer como se deu a formação desse acervo bibliográfico, verificando a procedência desse conjunto que, hoje, se encontra depositado na biblioteca do Complexo Fepasa.

A respeito das políticas públicas que tratam do patrimônio documental e ferroviário, em função da existência da Lei nº 8.159/1991, investiga-se se foi a mesma que estabeleceu essa unificação; ou, se a existência de uma legislação sobre a guarda documental, na época da sua reunião, atinge na prática as empresas públicas e privadas, de modo a verificar, se a composição desta coleção é resultado de alguma ação ou política pública de preservação, seja de bens documentais ou de bens ferroviários em geral.

Logo, este trabalho foi estruturado levando em consideração essas duas perspectivas. Por um lado, aborda a composição e histórico da Biblioteca do Museu da Companhia Paulista, por meio de consultas aos registros documentais e, por outro, busca analisar as políticas públicas que tomam o passado ferroviário ou o patrimônio documental como objeto.

2 ORIGEM E CONDIÇÕES HISTÓRICAS DE CONSTITUIÇÃO DO ACERVO

Consultamos em pesquisa de campo um volume expressivo do acervo bibliográfico da biblioteca do Museu: 317 livros, 707 fichas catalográficas e 83 fichas de controle de empréstimo. Nesse contexto, se busca, a partir dessa verificação, levantar o local de origem do acervo depositado na Biblioteca do Museu da Companhia Paulista.

De acordo com a entrevista realizada no ano de 2017 com Leticia Schoenmaker, responsável pelo acervo até o ano de 2018, a Biblioteca FEPASA recebeu de maneira parcial o

² A pesquisa que resultou no presente artigo contou com financiamento da FAPESP - Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo (2017/12896-0).

acervo de bibliotecas que a empresa incorporou, como a Estrada de Ferro Araraquara, Companhia Mogiana, Companhia Paulista, Estrada de Ferro Sorocabana e uma parte do fundo da RFFSA. A maior parte do conjunto é formado por transferências de outras bibliotecas e de algumas doações individuais. Leticia mencionou ainda que, tanto a Sorocabana como a FEPASA, as quais compõem a maior parte do acervo, também possuíam bibliotecas para funcionários e, por isso, além dos documentos, há outros tipos de publicações, como romances, quadrinhos, livros de história, etc., que remetem à área da Biblioteconomia.

O processo de extinção das empresas públicas FEPASA e RFFSA, gerou a incorporação das diversas bibliotecas e a criação de um acervo comum com diversos tipos de documentos: obras literárias, desenhos técnicos, plantas e estudos. Parte dos carimbos registrados na Planilha 1 da Biblioteca FEPASA, fornecem o endereço da rua Barra Funda, São Paulo, que no ano de 1995, passa a ser de posse do estado. Entendemos que, nesse momento, ocorreu a transferência pra Jundiaí.

Artigo 1º - Fica destinada à Secretaria da Justiça e da Defesa da Cidadania o imóvel pertencente à FEPASA - Ferrovia Paulista S.A., comprometido à Fazenda do Estado de São Paulo, de acordo com o Contrato de Compromisso de Venda e Compra celebrado em 1º de novembro de 1995, cuja aquisição foi autorizada [...] imóvel esse situado no Município de São Paulo, à Rua Barra Funda, nº 930, 1020, 1028, 1030, 1032 e 1038, consistente em um terreno de forma irregular, contendo diversas construções e benfeitorias [...] (COVAS, 1996).

O acervo documental e bibliográfico da FEPASA foi transferido da Barra Funda para galpões. Uma comissão técnica do Arquivo Público do Estado de São Paulo (APESP) visitou o local em 2001 e relatou que a documentação se encontrava espalhada em estantes, armários, caixas e pacotes, sem organização, em uma situação alarmante, com animais mortos, infiltrações e sujeira. Não havia instrumentos de acesso, nem histórico de registro dos documentos (OLIVEIRA, 2010b).

A Planilha 1 registra relatórios técnicos do período de 1870 a 1997, da Companhia Paulista, Mogiana, Estrada de Ferro Sorocabana (EFS) e da FEPASA. Esses em sua maioria são originários da Biblioteca FEPASA, de 1975 a 1978, e da Biblioteca EFS datados de 1966. Os carimbos também registram em menor quantidade outros locais de origem, como a Secção de Documentação de Rio Claro, a Bibliotheca da Directoria de Viação, a Secretaria da Viação e Obras Públicas, o Escriptorio Central da Companhia Paulista com a data de 1938 e doações de diversos setores como o de estatística.

Os relatórios contidos na Planilha 1 são documentos que fazem parte de um conjunto que foi produzido para cumprir determinadas funções administrativas, como prestação de conta do período aos acionistas, registros de assembleias gerais, relatórios de serviços, entre outros, conforme expresso nas apresentações iniciais dos mesmos.

Senhores Accionistas. Cumprindo a disposição do art. 19 dos Estatutos da Companhia, vem a Directoria trazer ao vosso conhecimento os principaes factos ocorridos durante o anno social de 1904, e ao mesmo tempo, submeter ao vosso esclarecido juízo as contas e o balanço correspondentes ao referido período, acompanhados do parecer do Conselho Fiscal, documentos esses que estiveram em tempo à vossa disposição, conforme preceitúa a lei (COMPANHIA PAULISTA, 1904).

Tomando como base o conceito de Bellotto, documentos de arquivo: “são aqueles que depois do trâmite dentro da ação que justificou sua criação foram recolhidos a arquivos, passando pelas diversas fases do ciclo vital dos documentos” (BELLOTTO, 2006, p. 272). Entendemos que os documentos enquadrados na Planilha 1 podem ser compreendidos como documentos de arquivo.

Já as fichas registradas na Planilha 2 têm um local de origem em comum: a Biblioteca FEPASA. A datação dessas fichas varia entre os anos de 1993 até 1996. Em sua maioria tratam de livros de romances ou assuntos referentes à ferrovia.

O primeiro fator apontado alusivo às informações contidas nas planilhas, é a não existência de um inventário dos documentos, listagem patrimonial ou qualquer outro instrumento, que registre o que foi incluído, bem como o que está presente no conjunto em questão. Fica evidente a falta de uma política de formação de acervo referente aos critérios que deverão orientar as atividades de aquisição, preservação ou descarte quando necessário. Nos arquivos e bibliotecas, as legislações, que abordam incorporação de documentos, podem atingir de diversos modos a atuação desses órgãos. Portanto, é aconselhado que as instituições de resguardo do patrimônio documental estabeleçam suas próprias ações relativas ao processo de formação de acervo, orientadas pelas políticas públicas. Conseqüentemente, a falta desses instrumentos está inseparavelmente vinculada à gestão desse espaço e de quem regra ou deixa de reger tais ferramentas de controle.

Em entrevista, Paulo Vicentini, diretor do Departamento de Museus, coloca que a documentação foi acumulada através dos anos, sem nenhuma política pública que regule de fato esse acúmulo e que diversas tentativas de catalogação desse acervo foram descontinuadas em outras gestões. Para Camargo e Goulart:

Os centros de memória enfrentam dificuldades para criar uma política sistemática de recolhimento de informações e documentos sobre as atividades da organização. É unânime a queixa de gestores de que normas e procedimentos não têm sido formalmente estabelecidos, ou seja, não há rotinas a serem seguidas. Mesmo quando se estabelece um regime de colaboração entre as diversas áreas, a cada mudança de gerência o elo se quebra, interrompendo o processo (CAMARGO; GOULART, 2015, p. 72).

Implantar uma política norteadora para a aquisição de documentos significa definir o tipo de patrimônio documental que é de interesse resguardar de acordo com os valores e interesses da instituição de preservação. Ademais, o processo de avaliação do documento se mostra essencial, se considerar que nos estudos da área há processos de patrimonialização de documentos que iniciam com a submissão de um determinado grupo de documentos a esses procedimentos de análise e a aplicação da teoria conhecida como das “Três Idades”. Somente quando se enquadram na “Terceira Idade” (arquivos permanentes), que esse registro, segundo o Arquivo Nacional (2011), adquire o fator determinante, conferindo-lhe sua condição de documento arquivístico a ser preservado.

Identificar a procedência do conjunto bibliográfico que, hoje, encontra-se depositado na Biblioteca do Complexo, é essencial para o processo de classificação e ordenação de documentos. Segundo Gonçalves (1998), a espécie, o tipo, a forma e o formato do conteúdo do documento são importantes para a caracterização do registro. Todos esses elementos ajudam a esclarecer um outro, ainda mais fundamental: o contexto de produção do documento. Os registros estão intimamente relacionados às diversas atividades exercidas pelas empresas em questão ao longo do tempo. Compreender o contexto de produção dos documentos exige conhecer sua história, onde estavam, de quais empresas foram trazidos, se estavam organizados anteriormente, etc. A classificação pode ser entendida como a principal etapa no processo de organização arquivística, porque garante a representação dos documentos como um conjunto integrado em sua totalidade. O propósito da classificação é, basicamente, dar visibilidade às funções e atividades do organismo produtor, deixando claras as ligações entre os documentos ali reunidos.

Sem a classificação, fica nebulosa a característica que torna os documentos de arquivos peculiares e diferenciados em relação aos demais documentos: a organicidade. Nenhum

documento de arquivo pode ser plenamente compreendido isoladamente e fora dos quadros gerais de sua produção – ou expresso de outra forma, sem o estabelecimento de seus vínculos orgânicos. Por consequência, a classificação torna-se condição para a compreensão plena dos documentos de arquivo – tanto na perspectiva de quem os organiza como de quem os consulta (GONÇALVES, 1998).

Em entrevista, Leticia Schoenmaker coloca que a reunião das obras na FEPASA se deu ao longo do tempo, convertendo-se em acervo devido à desestatização da ferrovia nas décadas de 1990 e 2000. Para Oliveira (2010b), nesse momento, o museu se encontrava inserido num conjunto de oficinas desativado, que servia de estoque para peças e documentação, sob administração de uma empresa já extinta. Toda a manutenção do acervo era responsabilidade de um único funcionário que manteve o cargo até o ano de 2001, que se demitiu por causa de falta de pagamento. A situação de abandono foi denunciada em diversas reportagens, além dos boletins policiais que relatam sobre o roubo de material.

Segundo Bartcus (2012), nos anos 2000, o museu foi assumido por ex-ferroviários, por meio da Associação de Preservação da Memória da Cia Paulista (APMCP), entidade sem fins lucrativos, sob a presidência de Eusébio Pereira dos Santos, criada justamente, para assegurar a preservação do Museu, antes de se iniciar o processo de tombamento. Em 14/07/2004, o IPHAN concluiu o processo de tombamento do conjunto de 34 edificações da Companhia Paulista de Estradas de Ferro que, mais tarde, após a privatização, ficou conhecida como Complexo FEPASA. O pedido em questão foi protocolado no IPHAN, em outubro de 2000, pela Sociedade Amigos da Preservação do Patrimônio Histórico, Artístico e Arqueológico de Jundiaí – SOAPHA, além do envolvimento de outras entidades de preservação, como a APMCP.

Com a extinção do Programa de Bens Culturais, em fevereiro de 2002, encerram os estudos para gestão e preservação destes edifícios, dos objetos e documentos pelo Estado de São Paulo, assim como a colaboração da APMCP. Em 2004, parte do acervo depositado nos galpões foi transferida para outro espaço, no bairro do Bom Retiro, em São Paulo, sob a responsabilidade da inventariança da RFFSA. Mantiveram-se em Jundiaí o acervo de objetos relativos ao Museu Ferroviário e o acervo bibliográfico, documental e cartográfico que compõe a biblioteca do Museu, sob a administração da Prefeitura (OLIVEIRA, 2010b).

A direção do museu está a cargo da Prefeitura municipal, que procura manter o seu funcionamento, mas não realiza investimentos como a contratação de pessoal técnico especializado, infraestrutura para conservação adequada e atualização da exposição. Em 2014, o Arquivo Nacional começou um processo de transferência de dois mil metros lineares de arquivos da Estação da Mooca para o Complexo FEPASA e, segundo Vicentini, nas condições da biblioteca hoje, não há como receber e garantir a sobrevivência dessa documentação.

O Diretor do Departamento de Museus, Paulo Vicentini, coloca que o acervo do museu, tanto tridimensional como bibliográfico, não pertence à Prefeitura e sim, ao Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER³). Vicentini destaca o trabalho do Centro de Memória de Jundiaí, que tem a documentação do período colonial e do período imperial da cidade. Essa documentação é prioridade para o Centro de Memória, sendo higienizada, organizada e acondicionada de maneira correta, enquanto a documentação ferroviária não é incluída nesses cuidados. O diretor justifica que a falta de investimento se deve

³ O Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER) foi uma autarquia federal brasileira, existente entre os anos de 1937 e 2001, Sua extinção foi determinada em 2001, em meio ao processo de privatizações, e, consequentemente, de criação das Agências Reguladoras, ocorrido durante o governo do ex-presidente Fernando Henrique Cardoso (1995-2002). Suas antigas atribuições foram então transferidas à Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) e ao Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT).

ao não pertencimento do acervo à cidade. Entretanto, ainda nesse ano, foi realizada uma série de medidas paliativas, como a higienização do local da biblioteca e a dedetização, que cessou o movimento de cupins, a fim de deixar os documentos estáveis.

A posição do atual diretor do museu é contrastante com as posições de gestores anteriores. Existe um termo de compromisso emitido no dia 16 de novembro de 2010, firmado entre a coordenadora do museu na época, Karin Bizarro, e a superintendente do IPHAN. Por meio desse acordo, o Museu ficaria responsável pela realização de serviços de organização arquivística de parte dos remanescentes documentais existentes no acervo, demonstrando, assim, um interesse por parte daquela gestão em assumir a responsabilidade pelo conjunto em questão (BARTCUS, 2012). De fato, em 14 de dezembro 2012, essa documentação saiu do Museu do Solar completamente organizada para uma casa na rua Salvador Fonseca, especialmente preparada para recebê-la, com sprinkler para incêndios, sistemas de alarme, sistemas de conservação, ar condicionado, tudo adequado aos padrões de acondicionamento de altíssimo nível. Quatro meses depois, já no ano seguinte, em outra gestão, levaram para um prédio no centro da cidade, com problemas de alagamento, evidenciando, novamente, a situação de indefinição do acervo e a descontinuidade entre gestões.

Percebe-se que parte das dúvidas a respeito do acervo se dá pela lacuna entre a união do acervo documental, que incorporava diversas bibliotecas ferroviárias, ocorrida na década de 1990, o processo de tombamento do Complexo, finalizado em 2004 e a Lei nº 11.483, de 31 de maio de 2007, referente à responsabilização do IPHAN pelo patrimônio ferroviário. Mesmo após esses processos, segue a dúvida de a quem pertence esse acervo.

Em carta da SOAPHA endereçada ao IPHAN, em dezembro de 2000, a entidade relata uma série de atos de vandalismos na sala onde se encontrava o arquivo histórico, com os documentos ferroviários. Conforme esta Sociedade, tais depredações teriam acontecido por descuido da proprietária (Rede Ferroviária Federal), afirmando que não estaria preocupada com a preservação da memória, já que interesse maior se concentrava no valor de mercado do acervo e da responsável (APMCP), que estaria gerenciando o museu, e transferindo, manuseando e organizando documentos históricos, segundo critérios discutíveis e através de funcionários que não estariam “aptos” para suas respectivas funções (BARTCUS, 2012).

Em um balanço das gestões apontadas, a ação do poder municipal ao longo dos anos se mostra descontinuada. A troca de gestão interferiu em muitas políticas que tiveram início e foram interrompidas, seja das associações ou dos diretores. Cabe colocar também, o contraste entre o período atual, em que Paulo Vicentini responde pelo Museu da Companhia Paulista, mesmo sendo Diretor do Departamento de Museus, o que inclui outros museus jundiaenses, e períodos anteriores, em que Karin Bizarro, Diretora do Complexo FEPASA, geria o museu.

As ações durante o período anterior, quando o diretor do complexo conduzia o museu, apontam para um interesse pela realização de serviços de organização arquivística dos remanescentes documentais, demonstrando intenção por parte da gestão em assumir a responsabilidade por aquele conjunto. No entanto, não foram realizadas atividades de higienização, organização ou acondicionamento. Já no período seguinte, em que o diretor do departamento de museus responde pelo mesmo, há uma descontinuidade em projetos com esse perfil, associado à não responsabilidade legal da administração municipal para com a documentação, em função do cumprimento de normas, que não permitem investimentos em fundos que não são do município (Jundiaí), podendo ser atrelados à Lei de Responsabilidade Fiscal. Mesmo sem o interesse oficial em gerir essa documentação até que a situação seja regularizada, foram realizados serviços para a estabilização do acervo, como a dedetização para cessar o movimento de cupins e a higienização de alguns materiais.

Nota-se que as formas de administração variam de acordo com a gestão e não dependem, necessariamente, da Prefeitura ou de uma legislação específica que obrigue os

gestores a conduzirem de uma determinada forma.

A existência de um centro de documentação que detém arquivos do período colonial e imperial da cidade, desde cartas de data até atas da câmara municipal, livros de escravos entre outros, plenamente organizados, higienizados e abertos ao público e pesquisadores, demonstra que o município contém uma estrutura preparada para lidar com documentos de época; de modo que, as pendências referentes à Biblioteca da Companhia Paulista podem ser relacionadas a gestão.

Sem um responsável de fato pela preservação do patrimônio documental e tridimensional no período, o mesmo se vê no meio dos conflitos entre os agentes preservacionistas e sem a manutenção adequada. Em meio a esse impasse administrativo, as diversas metodologias adotadas para organização do acervo acabaram sem continuidade e resultando num acervo documental precário.

3 RECURSOS E LEGISLAÇÃO DO PATRIMÔNIO DOCUMENTAL

Quanto às políticas públicas de patrimônio, a Lei nº 8.159, de 8 de janeiro de 1991, dispõe sobre a política nacional de arquivos públicos e privados e dá outras providências. O artigo 2º define arquivo como:

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

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

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

É o caso, por exemplo, de atribuições como: estabelecer diretrizes para o funcionamento do Sistema Nacional de Arquivos-SINAR; promover o inter-relacionamento de arquivos públicos e privados; subsidiar a elaboração de planos nacionais de desenvolvimento, estimular a integração e modernização dos arquivos públicos e privados; identificar os arquivos privados de interesse público e social, articular-se com outros órgãos do Poder Público formuladores de políticas nacionais nas áreas de educação, cultura, ciência, tecnologia, informação e informática, etc. (JARDIM, 2008).

Entre 1994 e 2006, o CONARQ se reuniu em 40 oportunidades, gerando um grupo de atas nas quais são detalhadas suas ações. Ao realizar a análise dessas atas que relatam os primeiros dez anos de atuação do órgão, foram separados os temas mais abordados no período. Constata-se que a ênfase dos debates se concentra na produção de normas técnicas e na produção de mecanismos de funcionamento do próprio Conselho. A política nacional de arquivos, objeto do CONARQ, é um tema completamente periférico, enquanto os arquivos municipais foram citados em somente 4% das reuniões (JARDIM, 2008). Assim, podemos perceber que a legislação sobre a guarda documental e os arquivos municipais não eram prioridade dos órgãos responsáveis na época da reunião do acervo em questão.

A Lei nº 8.159 também separa os Arquivos entre “Institucionais” (públicos e privados) e “Pessoais”. Sendo Arquivos Institucionais Públicos, onde se enquadram as empresas de

transporte ferroviário.

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

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

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

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

Para Jardim (2008), o CONARQ, conselho responsável pela gestão de documentos em escala federal, coloca em prioridade dois temas: arranjo, classificação, descrição e avaliação de documentos, além do próprio CONARQ, revelando uma ênfase nesses temas, já que unidas as três primeiras categorias correspondem a 52% das Resoluções. As temáticas menos abordadas como Arquivos Municipais, Terceirização de Serviços Arquivísticos e Conservação e Preservação, que somam juntos 12% das Resoluções, é devidamente o que deixa a desejar na Biblioteca da Companhia Paulista desde a década de 1990. Uma vez que, o diagnóstico referente à situação precária do acervo gira ao redor de problemas de gestão, como a falta de continuidades metodológicas, falta de funcionários especializados por um longo período de tempo e problemas graves a respeito de conservação e preservação.

Apesar da Lei de Arquivos, de 1991, não atingir em alguns aspectos as empresas públicas e privadas sobre tratamento do patrimônio documental, a mesma tem declarado um número significativo de arquivos (ainda que privados), regularizado e aplicado um número de princípios arquivísticos, como a “Teoria das Três Idades”, elaborado em 1961; a “Tabela de Temporalidade”, instrumento que controla o ciclo das idades documentais, ou então processos como o de recolhimento e identificação de documentos. Esses processos já eram adotados em outros países como os Estados Unidos e a França, e só foi aplicado no Brasil, após a aprovação da Lei nº 8.519 e providências do CONARQ (DELMAS, 2010).

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

A respeito do processo de tombamento concluído em 14/07/2004, Mauro Bondi, em resposta ao IPHAN, demonstra a complexidade da questão do tombamento do prédio, que foi amplamente discutida.

Apesar deste edital de notificação ter especificado que, além do conjunto de 34 edificações da Companhia Paulista de Estradas de Ferro Integra igualmente o presente tombamento o acervo móvel composto por bens de natureza, museológica, fotográfica, arquivística e bibliográfica, durante a reunião do Conselho Consultivo do patrimônio cultural, realizada no Rio de Janeiro em 02/10/2002, este conselho votou

por unanimidade, pelo tombamento apenas do conjunto de edificações [...] ficaram excluídos, portanto, do processo de tombamento IPHAN nº 1485-T-01 este acervo móvel (IPHAN, 2000, registro nº 1579 *apud* BARTCUS, 2012).

Dessa forma, o IPHAN afirma que o tombamento se restringe ao conjunto edificado. Já a Secretaria Municipal de Educação, Cultura e Esportes informa que

Embora não tenhamos sido formalmente designados pela guarda do patrimônio do museu, estamos cuidando do acervo da melhor forma possível. A Prefeitura do município de Jundiaí é responsável informalmente pelo patrimônio cultural do museu e da biblioteca (IPHAN, 2000, fl.208 *apud* BARTCUS, 2012).

Em 2005, a Procuradoria da República do município de Campinas, encaminhou ao IPHAN uma solicitação de reapreciação do valor histórico e bibliográfico do acervo móvel da Companhia Paulista para eventual tombamento, alegando que esse conjunto dos bens móveis seria de interesse público. Marly Rodrigues, chefe da divisão técnica emitiu um parecer em que enfatiza a ideia de que a junção de bens móveis ao bem imóvel reforça a construção da memória. Por descuido com a memória arquivística, juntaram-se documentos de inúmeras empresas compondo uma massa ainda não identificada e, portanto, sem qualquer sentido ou valor documental (BARTCUS, 2012).

Um aspecto interessante a ser abordado, no que se refere ao objeto, é o Processo de Tombamento nº 36.516, do órgão estadual de preservação, CONDEPHAAT, iniciado em 1997, alusivo ao “Estudo de Tombamento do Conjunto e Equipamentos das Oficinas da Companhia Paulista”. Pelo título, nota-se que os bens móveis estão incluídos nesse processo de tombamento, o que elimina possíveis discordâncias presentes no processo do IPHAN. Outra diferença a ser apontada é que esse processo ainda não foi concluído, estando há mais de 10 anos em tramitação.

Conforme Bartcus (2012), após vistoria realizada pelo Arquivo do Estado em 1999, constatou-se uma situação precária em que o arquivo da FEPASA se encontrava e, em face ao péssimo estado de conservação, foi solicitada uma série de requisitos para a preservação dos mesmos como:

1. Providências urgentes para preservação e organização dos acervos museológico, bibliográfico e arquivístico armazenados no local;
2. Informações sobre os acordos assinados entre os Governos paulista e federal por ocasião do processo de concessão das linhas da FEPASA à iniciativa particular;
3. Esclarecimentos sobre as providências que estão sendo tomadas quanto à transferências dos acervos [...].
4. Informações sobre a que setores caberá a responsabilidade sobre os citados acervos (CONDEPHAAT, 1999 *apud* BARTCUS, 2012).

Além disso, por meio desse ofício, o CONDEPHAAT informou à RFFSA que ela era a proprietária legal na época e, por isso, seria a responsável pela integridade desse acervo. O CONDEPHAAT apontou que todas as propostas sugeridas não foram realizadas, inviabilizando que o estudo de tombamento pudesse continuar por parte do daquele Conselho e sugeriu que os responsáveis fossem notificados. Outro ponto conflitante desse processo é a participação do Arquivo Público do Estado de São Paulo (APESP). Justamente por se tratar de um complexo que abriga um acervo museológico, bibliográfico e arquivístico, a opinião do Arquivo sobre o processo de tombamento era essencial, entretanto, os profissionais do Arquivo do Estado não recomendavam o tombamento do mesmo (BARTCUS, 2012).

Por fim, destaca-se, entre os itens mais relevantes, a questão da exclusão do acervo móvel do processo de tombamento, possibilitando afirmar que a legislação atual, que paira sobre o arquivo, gera uma preocupação quanto à segurança e conservação do conjunto. O ato de repassar ao órgão responsável, seja o IPHAN, a Prefeitura ou até mesmo a próxima gestão,

uma quantidade volumosa de documentos, sobre os quais não há conhecimento exato e não inventariados adequadamente, impossibilita ações mais eficazes de preservação e configura o eixo central do problema: de quem é a custódia desse acervo?

Observa-se que as dificuldades partem sempre das mesmas questões: o desconhecimento e a desorganização do acervo e, também, dos impasses administrativos ocasionados pela liquidação da Rede Ferroviária Federal, que ocasiona muitas dúvidas sobre a quem pertence o acervo. Em vista de todo esse percurso, a situação atual evidencia melhoras significativas. Atualmente, a Biblioteca está aberta ao público e em condições de higiene aceitáveis, sob a administração da Prefeitura que garante seu funcionamento mesmo que sem políticas públicas eficazes que atuem sobre o objeto.

A ausência de uma política pública arquivística em nível nacional torna-se evidente ao se tomar como base as dificuldades estruturais no caso da gestão da Biblioteca. A legislação existente não atinge, em alguns aspectos, as empresas públicas e privadas, a respeito do tratamento do patrimônio documental, apesar da mesma ter declarado um número significativo de arquivos, regularizado e aplicado princípios arquivísticos. Quando se vê em meio a conflitos entre os agentes preservacionistas, mostra-se pouco clara e com uma viabilidade de execução ineficaz.

Os órgãos de preservação procuraram contribuir e fornecer apoio técnico no trato com o acervo e em sua organização. Contudo, o problema que se apresenta é maior, já que se relaciona com questões mais amplas, como a falta de uma política patrimonial que está intrinsecamente associada a definição da custódia desse acervo; ao longo de sua trajetória há várias competências sem ter, no entanto, quem oficialmente seja responsabilizado pelo mesmo.

4 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Percebemos sob uma perspectiva histórica, que no país, a ideia de patrimônio documental foi aprofundada através do tempo e foram fundadas instituições com a finalidade de armazenar e fornecer acesso aos documentos públicos. Entre a produção do documento e seu acesso é imprescindível a atuação do Estado no que se refere a organização, salvaguarda e acessibilidade.

As dificuldades presentes nesse acervo partem de três questões-base: a desorganização do acervo devido ao desconhecimento de sua origem e de suas condições históricas de constituição; dos impasses administrativos ocasionados pela liquidação da Rede Ferroviária Federal, que gera muitas dúvidas sob a custódia legal do acervo; e das políticas públicas de preservação, seja documental ou ferroviária, decorrente da não atribuição da custódia a algum órgão específico.

A preocupação maior da pesquisa, é rastrear a formação desse acervo, de forma que, ao realizar isso, possa compreender suas características e, conseqüentemente, contribuir para sua organização. Foi constatado, que a maior parte do conjunto é formada por transferências de outras bibliotecas, predominando a Biblioteca FEPASA e a Biblioteca da Estrada de Ferro Sorocabana. E em menor quantidade, outros locais de origem, como a Secção de Documentação de Rio Claro, a Bibliotheca da Direcçõria de Viação, a Secretaria da Viação e Obras Públicas, o Escriptorio Central da Companhia Paulista e doações de diversos setores.

Identificar a procedência do conjunto bibliográfico que, hoje, encontra-se depositado na Biblioteca do Complexo, e com procedência, entendemos além do produtor, também, todo o processo de acúmulo do acervo, é essencial para o processo de classificação e ordenação de documentos e também para delegar aos responsáveis pelo acervo as reais políticas de preservação.

Podemos certificar que é fundamental que as instituições, que preservam documentos de valor histórico, desenvolvam políticas de formação e classificação de acervo. A efetivação dessas políticas apresenta inúmeros benefícios com perspectivas práticas, como a acumulação de documentos de maneira consistente e não aleatório, auxiliando na efetiva preservação do patrimônio documental, manutenção do acervo e valoração do mesmo como patrimônio relevante aos estudos em história ferroviária.

Com base no histórico da formação da Biblioteca presente no Museu da Companhia Paulista, em um balanço das gestões apontadas, as ações municipais no decorrer do tempo se mostram descontinuadas. Sem um responsável de fato pela preservação do patrimônio documental e tridimensional, o mesmo se vê, sem a manutenção adequada, no meio dos conflitos entre os agentes preservacionistas e as gestões. Até 2004, quando se deu o tombamento do IPHAN, o Museu foi gerido por associações como a APMCP e a SOAPHA, que procuravam assegurar a preservação do acervo, antes de se iniciar o processo de tombamento. Posterior a 2004, a direção do Museu fica a cargo da Prefeitura, que procura manter seu funcionamento, porém tem uma inconstância nos investimentos dependendo da direção que se altera a cada quatro anos. De modo geral, existe uma falta de funcionários técnicos especializados e de infraestrutura para conservação adequada, seja da biblioteca ou do acervo tridimensional. Os projetos iniciados por uma direção, muitas vezes, não têm continuidade na seguinte.

Daí a necessidade de se fazer uma pesquisa da história administrativa do acervo, com vista a identificar nesse percurso quem foi (ram) a (s) entidade (s) produtora (s) e dos problemas acometidos com as diferentes transferências de custódias. Após identificar essa cadeia, os órgãos competentes de preservação devem requerer a entidade custodiadora do acervo (ARQUIVO NACIONAL, 2005), que assuma as responsabilidades e envide esforços para implementar as políticas de preservação extensiva a massa documental.

Em meio a esse impasse administrativo, as diversas metodologias adotadas para organização do acervo acabaram sem continuidade e resultando num acervo documental precário. Percebe-se que as formas de administração variam de acordo com a gestão e, com isso, observa-se que não dependem necessariamente da Prefeitura ou de uma legislação específica que obrigue os diretores a conduzirem de determinada forma. A possível maneira de amenizar as problemáticas sofridas por esse acervo não se trata de uma resposta de curto prazo aos problemas evidentes, mas sim, um programa de preservação que atue de forma consolidada, que perpassa as gestões, para que a próxima administração venha e continue o que foi feito defendendo os interesses da sociedade.

Já tratando das políticas públicas, essas, de maneira geral, são deficientes no país. O caso das ausências de políticas a respeito de patrimônio documental não é algo isolado. A ausência de uma política pública arquivística em nível nacional fica evidente ao se tomar como base as dificuldades estruturais no caso da gestão da Biblioteca. Verifica-se que mesmo a legislação existente não atinge o acervo de forma prática, devido ao não pertencimento da documentação à cidade e ao cumprimento de normas que não permitem investimentos em fundos que não são do município, podendo ser atrelados a Lei de Responsabilidade Fiscal. Por consequência, mesmo a legislação já existente, quando se vê em meio as divergências entre os agentes preservacionistas, mostra-se pouco clara e com uma efetivação ineficiente. Os órgãos de preservação procuraram contribuir e fornecer apoio técnico no trato com o acervo e em sua organização. O problema que se apresenta é maior, já que se relaciona com questões mais amplas, como a falta de uma política patrimonial e a falta de definição a quem cabe a custódia do acervo.

É preciso pensar sobre a necessidade de estabelecer direcionamentos para pensar o patrimônio ferroviário no estado de São Paulo, que não se restrinja apenas às estações de trens e bens imóveis, mas que contemplem, também, acervos tridimensionais, bibliográficos e

arquivísticos, essenciais para a compreensão dos processos históricos referentes à memória ferroviária.

É preciso notar que a reunião do conjunto documental em um acervo e suas condições históricas, nas décadas de 1990 e 2000, revela além da história da instituição, a forma de gestão pública da época. As relações estabelecidas, entre criação desse acervo e das instituições que deram origem a ele, geram reflexões sobre o modo como foram gerenciados os processos patrimoniais no período de desestatização. Trata-se de poder compreender o funcionamento das políticas públicas através da formação de um acervo, ainda que se trate de um arquivo de empresa. Toda a situação apresentada não possui uma conclusão definitiva, pois os processos referentes à Biblioteca estão longe de terminar. Para além das conclusões, a intenção maior da pesquisa é disponibilizar o objeto tratado para o debate dentro do patrimônio ferroviário e, de certa forma, estreitar as relações entre os órgãos de preservação e a Universidade, pois, muitas vezes, a crítica que se faz no âmbito acadêmico desconsidera a realidade desses órgãos, suas dificuldades e toda a questão burocrática.

REFERÊNCIAS

ARQUIVO NACIONAL. **Dicionário brasileiro de terminologia arquivística**. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 2005. 232 p. (Publicações Técnicas, 41) Disponível em: http://www.arquivonacional.gov.br/images/pdf/Dicion_Term_Arquiv.pdf acesso em: 20 jun. 2020

ARQUIVO NACIONAL (BRASIL). **Gestão de documentos**: curso de capacitação para os integrantes do Sistema de Gestão de Documentos de Arquivo – SIGA, da administração pública federal. Rio de Janeiro, 2011.

BARTCUS, Aline Zandra Vieira. **Memória e patrimônio ferroviário**: estudo sobre o Museu da Companhia Paulista em Jundiaí/SP. Dissertação de Mestrado. Faculdade de Ciências e Letras de Assis – UNESP, Assis, 2012.

BRASIL, **Lei 8.159**, Dispõe sobre a política nacional de arquivos públicos e privados e dá outras providências. 1991. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L8159.htm. Acesso em: 7 abr. 2020

BRASIL, **Lei 11.483**, Dispõe sobre a revitalização do setor ferroviário. 2007. Disponível em http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2007-2010/2007/Lei/L11483.htm. Acesso em: 07 abr. 2020

BELLOTTO, Heloisa Liberalli. **Arquivos permanentes**: tratamento documental. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2006.

BEMVENUTI, Alice. **Gestão de museu**: comunicação e público - estudo sobre o Museu do Trem, São Leopoldo, RS (2009-2012). Dissertação de Mestrado. Universidade de São Paulo, São Paulo, 2016.

CAMARGO, Célia Reis. **A margem do patrimônio cultural**: estudo sobre a rede institucional de preservação do patrimônio histórico no Brasil (1838-1980). Tese de Doutorado. Faculdade de Ciências e Letras de Assis - UNESP, Assis, 1999.

CAMARGO, Ana Maria e GOULART, Silvana. **Centros de memória**: uma proposta de definição. SP: Edições SESC São Paulo, 2015.

COMPANHIA PAULISTA. Relatório anual Ferrovia Paulista S.A. (Biblioteca do Museu da Companhia Paulista). 1904.

CORREA, Lucas Mariano; OLIVEIRA, Eduardo Romero de. História ferroviária e Pesquisa: a consolidação da temática nas pesquisas de Pós-graduação, no Brasil (1972-2016). **Revista Topoi**, v. 19, n. 38, p. 140-168, mai./ago. 2018.

COVAS, Mário. **Decreto nº 40.748**. Destina à Secretaria da Justiça e da Defesa da Cidadania o imóvel que especifica, situado no Município de São Paulo. 1996

DELMAS, Bruno. **Arquivos para quê?** textos escolhidos. São Paulo: IFHC, 2010.

GOMES, Angela de Castro. **História e historiadores**: A política cultural do Estado Novo. Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas, 1999.

GONÇALVES, Janice. **Como classificar e ordenar documentos de arquivo**. São Paulo: Arquivo do Estado, 1998.

JARDIM, José Maria. **Políticas públicas de informação**: a (não) construção da política nacional de arquivos públicos e privados (1994-2006). IX ENANCIB Diversidade cultural e políticas de informação. São Paulo, USP, 2008.

KÜHL, Beatriz Mugayar. A expansão ferroviária em São Paulo (Brasil) e problemas para a preservação de seu patrimônio. **Revista TST Transportes, Servicios y Telecomunicaciones**, v. 23, 2012. p. 166-197.

MOLINA, Talita dos Santos. **Arquivos privados e interesse público**: caminhos da patrimonialização documental. Dissertação de Mestrado. Pontifícia Universidade Católica de São Paulo. São Paulo: 2013.

OLIVEIRA, Eduardo Romero de. Arqueologia industrial, patrimônio industrial e sua difusão cultural. In: FUNARI, Pedro Paulo; CAMPOS, Juliano Bitencourt. **Arqueologia pública e patrimônio**: questões atuais. Criciúma: Unesc, 2015. p. 197-225.

OLIVEIRA, Eduardo Romero de. Museus ferroviários do Estado de São Paulo (Brasil): as políticas de conservação e o estado atual do patrimônio ferroviário brasileiro. **Revista TST - Transportes, Servicios y Telecomunicaciones**, v. 19, 2010a. p. 190-204.

OLIVEIRA, Eduardo Romero de. Patrimônio Ferroviário do estado de São Paulo: As condições de preservação e uso dos bens culturais. **Revista Patrimônio e Cultura Material**, Projeto História, nº40, 2010b. p. 179-203.

OLIVEIRA, Eduardo Romero de. Brazilian Historic Research. **TICCIH Bulletin**, v. 81, n. 3rd Quarter, p. 9-10, 20, 2018. Disponível em: <https://bit.ly/3dD1WlZ>. Acesso em: 5 nov 2018.

RODRIGUES, Marly. Preservar e Consumir: o patrimônio histórico e o turismo. *In*: FUNARI, Pedro Paulo; PINSKY, Jaime (org.). **Turismo e patrimônio cultural**. São Paulo: Editora Contexto, 2001. p. 15-24.

SILVA, Wysterley Marins da. **Arquivos de interesse público e social**: a atuação do conselho nacional de arquivos. Dissertação de Mestrado. Niterói, UFF, 2011.

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



Artigo submetido ao sistema de similaridade

Submetido em: 27/02/2020 – Aprovado em: 28/05/2020 – Publicado em: 23/06/2020
