



Dossiê "História e Patrimônio na
América Latina: Diálogos
críticos"

Rojane Souza

**O PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO
NO BRASIL E NA ARGENTINA:
REFLEXÕES SOBRE
EUROCENTRISMO E
DECOLONIALIDADE**

O patrimônio ferroviário no Brasil e na Argentina: Reflexões sobre eurocentrismo e decolonialidade

*The Railroad Heritage in Brazil and Argentina:
Reflections on eurocentrism and decoloniality*

*El patrimonio ferroviario en Brasil y Argentina: Reflexiones sobre
eurocentrismo y decolonialidad*

Rojane Souza¹

Resumo: O artigo busca reflexões sobre as histórias e as memórias da ferrovia que são construídas no Brasil e na Argentina, por meio de trabalhos no meio acadêmico. O objetivo é desconstruir as narrativas eurocêntricas em diálogo com as perspectivas dos olhares decolonial e da mestiçagem de culturas. Os autores utilizados para esse exercício de (des) construção são Gruzinski e autores que trabalham com o “giro decolonial”. A metodologia é baseada em pesquisa bibliográfica que teve como foco estudos que estão relacionados à memória da ferrovia no Brasil, memória da ferrovia na Argentina e trabalhos que analisam a ferrovia em ambos os países.

Palavras-chaves: Patrimônio ferroviário. Ferrovia Brasil-Argentina. Decolonial. Mestiçagem de culturas. Eurocentrismo.

Abstract: The article seeks reflections on the histories and memories of the railroad that are built in Brazil and Argentina, through work in the academic environment. The objective is to deconstruct eurocentric narratives in dialogue with the perspectives of decolonial and the cultural interaction. The authors used for this (de)construction exercise are Gruzinski and authors who work with the “decolonial turn”. The methodology is based on bibliographical research that focused on studies that are related to the memory of the railroad in Brazil, the memory of the railroad in Argentina and works that analyze the railroad in both countries.

Keywords: Railroad heritage. Railroad Brazil-Argentina. Decolonial. Cultural interaction. Eurocentrism.

Resumen: El artículo busca reflexiones sobre las historias y memorias del ferrocarril que se construyen en Brasil y Argentina, a través del trabajo en el ámbito académico. El objetivo es desconstruir narrativas eurocéntricas en diálogo con las perspectivas decoloniales y de mestizaje. Los autores utilizados para este ejercicio de (de)construcción son Gruzinski y autores que trabajan con el “giro decolonial”. La metodología se basa en una investigación bibliográfica que se centró en estudios relacionados con la memoria del ferrocarril en Brasil, la memoria del ferrocarril en Argentina y trabajos que analizan el ferrocarril en ambos países.

Palabras clave: Patrimonio ferroviario. Ferrocarril Brasil-Argentina. Decolonial. Mestizaje de culturas. eurocentrismo.

¹ Universidade Federal de Juiz de Fora. E-mail: bassropla@hotmail.com.



Introdução

Neste artigo discute-se a ferrovia no Brasil e na Argentina, por se tratar de países com a maior malha ferroviária da América do Sul, além de serem, os países da região com as maiores populações e as maiores economias. A base para a montagem do material bibliográfico foi realizada através da internet, especialmente no Google acadêmico. Foram selecionados trabalhos que apresentaram em seu conteúdo, temáticas e análises que envolvem história econômica, política, social e cultural, memória e patrimônio da ferrovia.

O artigo é dividido em três tópicos. A primeira parte do artigo é uma reflexão sobre o eurocentrismo, a decolonialidade e a mestiçagem de culturas. A segunda é uma análise comparativa sobre a história da ferrovia no Brasil e na Argentina. A terceira aborda a questão da memória sobre os patrimônios ferroviários nos dois países.

De acordo com Roberto França da Silva Junior, o Brasil e a Argentina possuem algumas semelhanças quanto à história econômica e política do sistema de transporte ferroviário. A argumentação de Silva Junior possui como referenciais os seguintes pontos: (1) a fixação das ferrovias (como foram implantadas e quem as implantou); (2) a decadência das ferrovias (a competição com as rodovias); (3) a dinâmica da estatização e da privatização; (4) a geografia das ferrovias (SILVA JUNIOR, 2007, p. 30).

Brasil e Argentina iniciaram a construção de suas ferrovias no mesmo período (na década de 1850), para os mesmos objetivos



(exportação de produtos primários), por empresas privadas que sempre foram subvencionadas e posteriormente encampadas pelos governos federais nas décadas de 1940 e 1950, sendo privatizadas na década de 1990. Ambos os países fizeram a opção pelo transporte rodoviário e promoveram a competição entre os modais ferroviário e rodoviário, sem promover a multimodalidade (SILVA JUNIOR, 2007, p. 20).

Os processos internos que levaram a uma sequência de dificuldades para a perda de importância do setor ferroviário no Brasil e na Argentina também são semelhantes. Como por exemplo, as diferenças de bitolas e as deficiências de traçado, que impossibilitaram a existência de uma rede ferroviária integrada que ligasse os diversos pontos dos seus territórios. Outros exemplos que pode ser dados são os elevados custos da implantação das ferrovias, bem como a demora na maturação dos investimentos (SILVA JUNIOR, 2007, p. 20).

Diálogos e reflexões sobre eurocentrismo e decolonialidade

Segundo Felipe Labruna, o levante da decolonialidade não é pautado somente em superar a ordenação colonialista do passado e em procurar emancipar os colonizados, mas especialmente, também em assumir uma postura de luta permanente para apontar outros relatos dos grupos explorados “como sujeitos sociais participantes do meio e não como meras figuras subjugadas e submissas”. Conforme o “colonizador impôs modos de vida e valores em prol de grupos privilegiados, cujas etnias eram vistas como superiores”, as premissas dos Estados latino-americanos “foram erguidos pelas elites brancas e não pelas urgências das classes e raças em situação de



vulnerabilidade”. Este cenário faz com que até os dias de hoje sejam encontradas heranças de discriminação e de exclusão no ambiente social, político e cultural. Felipe Labruna afirma que “decolonizar-se é desfazer-se dos vínculos culturais e/ou discriminatórios que vigoram mesmo após a descolonização” (LABRUNA, 2022).

De acordo com Luciana Ballestrin, o Grupo Modernidade/Colonialidade possui méritos relevantes de renovação nos estudos, no olhar e na crítica nas ciências sociais latino-americanas como:

(a) a narrativa original que resgata e insere a América Latina como o continente fundacional do colonialismo, e, portanto, da modernidade; (b) a importância da América Latina como primeiro laboratório de teste para o racismo a serviço do colonialismo; (c) o reconhecimento da diferença colonial, uma diferença mais difícil de identificação empírica na atualidade, mas que fundamenta algumas origens de outras diferenças; (d) a verificação da estrutura opressora do tripé colonialidade do poder, saber e ser como forma de denunciar e atualizar a continuidade da colonização e do imperialismo, mesmo findados os marcos históricos de ambos os processos; (e) a perspectiva decolonial, que fornece novos horizontes utópicos e radicais para o pensamento da libertação humana, em diálogo com a produção de conhecimento (BALLESTRIN, 2013, p. 110).

Para Luciana Ballestrin, o processo de decolonização não pode e “não deve ser confundido com a rejeição da criação humana realizada pelo Norte global e associado com aquilo que seria genuinamente criado no Sul” (BALLESTRIN, 2013, p. 108). Historicamente, a teoria da história, das ciências sociais e políticas, e a filosofia foram predominantemente pensadas no Norte e para o Norte. Luciana Ballestrin considera que se por um lado, essas teorias “serviram como um pilar fundamental para a arquitetura da exploração, dominação e colonização dos povos não situados no Ocidente exemplar”, por outro,



o Ocidente foi capaz de reagir com críticas e teorias contra-hegemônicas (BALLESTRIN, 2013, p. 109).

Betty Marrugo entrevistou Javier García Fernández, doutor em Estudos pós-coloniais que

[...] con sus aportes teóricos a los estudios descoloniales del sur de Europa y específicamente de Andalucía reflexiona sobre los procesos de rebeldía y resistencia anticolonial, antirracista y anticapitalista. También invita a cuestionar el mito de una Europa totalmente homogénea, blanca y centro del mundo (MARRUGO, 2022, p. 161).

Essa desconstrução também serve para quando se fala em pensamento eurocêntrico simplificado no olhar a Europa como homogênea, totalmente branca e elitista. É proveitoso fazer um exercício sobre esses conceitos como possibilidade teórica e metodológica.

Muitos dos pontos problemáticos das propostas do Grupo Modernidade/Colonialidade surgem desses mesmos horizontes: “diagnósticos romanceados e reprodutores de maniqueísmos”. Luciana Ballestrin afirma que, “[...] de fato, alguns textos esbarram na romantização dos oprimidos e explorados, [na] apologia do sujeito autóctone/original, [no] desconstrutivismo paralisante”. Luciana Ballestrin ressalta que José Maurício Domingues, em sua crítica a Walter Mignolo, destaca as seguintes deficiências de seu projeto: “inversão das polaridades da teoria da modernização, descarte integral da modernidade e sobrevalorização da questão étnica”, assim como a desconsideração da luta de classes. Em defesa do Grupo Modernidade/Colonialidade, Luciana Ballestrin afirma que não está em questão a rejeição total da modernidade, mas “o convite à



observação e à construção de modernidades alternativas ao único modelo ocidental” (BALLESTRIN, 2013, p. 111).

É necessário questionar várias vezes esse mito da Europa branca-eurocêntrica? Sim. Entretanto, é preciso ter certo cuidado com as classificações, pois sul, norte, ocidente e oriente não são apenas categorias geográficas, mas sociais, culturais e se constroem umas em relação às outras.

Europa e Estados Unidos são acusados e demonizados como os dominadores do Norte que exploram as nações do Sul. Podemos falar de Europa e América, no singular, mas também de Europas e Américas no plural. Em cada época, emergiu uma imagem mais geral desses lugares, mas que foi dando lugar a outras. Um lugar singular e um lugar plural amarrados. Esses lugares nunca deixaram de serem complexos, dinâmicos, plurais, em termos culturais e sociais.

Houve um colonialismo europeu com extermínios, mortes de povos originários, exploração da mão de obra. Entretanto, é preciso lembrar que na Europa, também houve greves, revoluções, movimentos operários, libertários, sufragistas, feminismos.

Luciana Ballestrin cita “uma questão importante que não povoa o imaginário pós-colonial e decolonial do Grupo Modernidade/Colonialidade [que] é a discussão sobre e com o Brasil”. Ballestrin afirma que: “O Brasil aparece quase como uma realidade apartada da realidade latino-americana”. A colonização portuguesa foi uma “empreitada colonial europeia [que] trouxe especificidades ao caso brasileiro em relação ao resto da América”. Essa lacuna torna-se um ponto problemático e deixa-se de analisar questões importantes sobre a América Latina (BALLESTRIN, 2013, p. 111).



Então, é relevante nós estudarmos a ferrovia no Brasil e na Argentina observando suas semelhanças e divergências. Para a análise comparativa que faremos neste artigo sobre a história da ferrovia no Brasil e na Argentina, e sobre as reflexões que abordam a memória em relação aos patrimônios ferroviários destes países também vamos dialogar com o conceito de “mestiçagem” de Serge Gruzinski.

Gruzinski no artigo “O historiador, o macaco e a centaura: a ‘história cultural’ no novo milênio”, amplia nossa visão de que a história cultural não pode ser entendida apenas como uma projeção do Ocidente e de suas categorias (GRUZINSKI, 2003, p. 322). Assim, deve-se analisar a cultura, no nosso caso, o patrimônio cultural da ferrovia, através do processo da globalização, ocidentalização e mestiçagem das culturas. A perspectiva de Gruzinski é a de que as histórias são múltiplas, ou seja, as “histórias estão ligadas e que se comunicam entre elas”. O objetivo não é escolher entre o “olhar europeu” sobre o mundo ou a representação do “outro” (GRUZINSKI, 2003, p. 332). Nesse aspecto, o historiador se transforma “numa espécie de electricista encarregado de restabelecer as conexões internacionais e intercontinentais que as historiografias nacionais e as histórias culturais desligaram ou esconderam” (GRUZINSKI, 2003, p. 323).

Essas conexões possibilitam apresentar questões para que se possa sair dos esquemas que são considerados como uma fórmula correta de interpretar: no caso deste artigo, perceber a ferrovia não apenas como uma forma de dominação econômica das potências ocidentais. Um dos pontos é retirar como referência para os estudos a explicação da implantação da ferrovia como a chegada do progresso em lugares atrasados. Isso significa que se deve ampliar o olhar, compreender a dinâmica da ferrovia entendendo o “olhar europeu”, o



olhar do “giro decolonial”, os desejos da elite latino-americana que apresenta contradições.

Gruzinski destaca que é importante refletir sobre essas ligações e seus enigmas, conforme no referido artigo no qual discorreu sobre o afresco pintado no fim do século XVI, na Casa del Dean, na cidade mexicana de Puebla. Para analisar o afresco do encontro entre o macaco Ozomatli e a centaura Ocyrhoe, Gruzinski usa do termo “mestiçagem” como fio condutor para as pesquisas sobre as representações que articulam o “local” e o “global”, serve como base para tecer uma narrativa que esteja aberta a construções constantes através de múltiplos olhares sobre o presente e o passado (GRUZINSKI, 2003, p. 330).

O processo da “mestiçagem” segundo Gruzinski, no artigo citado anteriormente, define o conceito da ocidentalização como forma representada pelas múltiplas e complexas estratégias da dominação da Monarquia Católica e que transformaram “a natureza, os seres, as sociedades e os imaginários” (GRUZINSKI, 2003, p. 321).

Gruzinski afirma que a mestiçagem é “muito mais do que uma bricolagem cultural” (GRUZINSKI, 2003, p. 339). A mestiçagem é a mistura, a convivência, a partilha e a “convivência estabelecida” (GRUZINSKI, 2003, p. 321) de pensamentos, hábitos, crenças, significados sobre as coisas, sobre a vida e sobre o mundo, que é produzida pelo ser humano, pelos grupos sociais e que “não pode ser reduzido às suas dimensões locais, nacionais ou coloniais”. Assim, “as mestiçagens são sempre políticas”, pois elas “instaura[m] espaços de circulações, intercâmbios e conflitos” (GRUZINSKI, 2003, p. 339).

A ocidentalização além da destruição provocou a mescla e a mestiçagem. Conforme Gruzinski elenca, as mestiçagens podem ser



de variados tipos: (1) as mestiçagens biológicas; (2) as mestiçagens das línguas e das crenças; (3) as mesclas dos saberes e das técnicas; (3) a sobreposição e a imbricação das formas de organização do trabalho. Algumas formas de mestiçagem legitimam e reforçam a exploração, enquanto outras são reações de adaptação e sobrevivência à dominação europeia e de enfrentamento à sociedade colonial (GRUZINSKI, 2003, p. 336).

Breve Histórico da Ferrovia no Brasil e na Argentina

A ferrovia, muitas vezes, transformou a maneira em que uma potência imperial explorava os recursos de uma colônia, como por exemplo, abrindo o interior para o desenvolvimento econômico ligado aos grandes centros comerciais do mundo. Mesmo os países que não estavam ligados ao domínio direto da Europa (América Latina, o Império Otomano, China, Japão e Tailândia), acabaram tendo em graus variados a dominação econômica e política das potências ocidentais (COULLS, p. 2-3).

Desta maneira, a influência do sistema ferroviário não foi sentida apenas nos países que se industrializaram primeiro. No texto *Railways As World Heritage Sites*, do ICOMOS, podemos ler o seguinte:

The railways' influence was not only felt in those countries that industrialized first. By the 1850s the cutting edge had spread well beyond Europe and even the USA. Railway construction began in the colonies of the European powers and the South American republics, with the first lines opening in Brazil and Chile (1852), Argentina (1857), India (1853), Java (1864), and Australia (1854) (COULLS, p. 3).



Segundo Roberto França da Silva Junior, a implantação da infra-estrutura de transportes também possui conteúdo geopolítico, ou seja, as construções das ferrovias também foram feitas para estratégias de ocupação e controle territorial. Portanto, a logística adotada para esses empreendimentos depende dos objetivos traçados pelo Estado: integração econômica e/ou integração territorial. Desta maneira, todo o conjunto de adoção, de administração, de diminuição e/ou exclusão de rotas terrestres e fluviais fazem parte de uma ideologia sobre crescimento econômico e desenvolvimento da nação (SILVA JUNIOR, 2007, p. 20).

A história dos meios de transportes no capitalismo mostra a crescente vinculação com as forças produtivas e a circulação assume um papel preponderante, na medida em que passa a haver maior mobilidade de mercadorias, pessoas, ideias e capital (SILVA JUNIOR, 2007, p. 21).

De acordo com Raquel Barbosa da Silva, a chegada da ferrovia no Brasil proporcionou a consolidação de rotas de comércio, o dinamismo do transporte de mercadorias visando o abastecimento interno e a exportação da produção, com destaque para os produtos agropecuários, além de oferecer a comunicação mais rápida e eficiente, transportando e conectando pessoas e modos de vida diferentes. A ferrovia também favoreceu maior integração e controle do território, ao penetrar em áreas de difícil acesso. Assim, impôs e possibilitou novo ordenamento espacial na conformação urbana, promovendo profundos impactos na sociedade e nas paisagens (SILVA, 2017, p. 2).

Para Gilmar Arruda, a ferrovia está intimamente ligada à ideia de progresso, conforme podemos ler no trecho a seguir:



A ferrovia tornou a ideia de progresso e a sensação de velocidade inerentes ao novo mundo que se abria em objetos palpáveis. As distâncias diminuía, as mercadorias e as pessoas chegavam mais rápido e com mais segurança aos seus destinos. A ferrovia carregaria para sempre a ideia de progresso por onde ela passasse. Passou a ser o símbolo do desenvolvimento capitalista do mundo contemporâneo, até pelo menos os anos 30, quando foi substituída por outro invento ainda mais “diabólico” e rápido, o automóvel (ARRUDA, 1997).

Na inserção da logística ferroviária, foram instaladas infra-estruturas ao longo das vias, com tipos arquitetônicos, materiais e práticas construtivas inovadoras para a época, que transformaram as paisagens locais. Neste seguimento, a ferrovia proporcionou construções de estações, oficinas de manutenção, vilas ferroviárias, depósitos de locomotivas e vagões, armazéns de mercadoria, trilhos, pontes, viadutos e túneis entre outras edificações. Assim, o sistema ferroviário trouxe profundos reflexos na economia, na arquitetura, na engenharia, na cultura, nas relações sociais, na qualidade de vida da população e na política no país (SILVA, 2017, p. 3).

Nas narrativas dos museus ferroviários brasileiros e na historiografia são destacados os investimentos dos capitais externos, principalmente o britânico, para a primazia da importação dos maquinários ferroviários, como locomotivas, vagões, carros, trilhos e diversos equipamentos que levava os empresários brasileiros a adquirir estes materiais com o financiamento de bancos ingleses com o aval do Governo Imperial do Brasil. Acioli destaca que a expansão ferroviária no período imperial foi caracterizada pelo fato de, além de propiciar a entrada de capital estrangeiro no país, especialmente o inglês, ter o objetivo de incentivar a economia exportadora (ACIOLI, 2007, p. 15).



Jorge Schvarzer afirma que o desenvolvimento da ferrovia na Argentina foi fomentado principalmente por capitais britânicos e franceses, e posteriormente se somaram os capitais argentinos, formando em 1853, a Sociedad del Camino de Hierro de Buenos Aires. Em 1857 foi inaugurada a linha de dez quilômetros de Buenos Aires à Floresta. Foi-se desenvolvendo as vias férreas até que atingiu entre as décadas de 1930 e 1940, cerca de 47.000 quilômetros de extensão, se configurando como uma das maiores do mundo. A província de Buenos Aires, no apogeu do sistema chegou a possuir uma densidade ferroviária por quilômetro quadrado muito semelhante a da Inglaterra, apesar da menor população e da ausência de grandes indústrias (SCHVARZER, 1999, p.2).

De acordo com Schvarzer, a falta de estradas vicinais que transportassem as colheitas de fazendas e sítios às estações foi um dos fatores para que se tivesse um relativo excesso de ferrovias construídas. Para o autor:

A acumulação prévia de investimentos parecia lógica em uma primeira etapa, quando o otimismo e a especulação coincidiam com a vontade dos concessionários por ocupar cada franja potencialmente atrativa do território, todavia, ela começou a exibir certos efeitos negativos. Notou-se especialmente quando a atividade agrária teve uma diminuição em sua capacidade de oferta, em meados da década de vinte (SCHVARZER, 1999, p. 2).

Segundo Schvarzer, a ferrovia surgiu na Argentina em um período em que a população era escassa e existiam poucos caminhos. Essas condições explicam a singularidade do sistema, pois, “a ferrovia não substituiu os outros meios de transportes, mas criou-os”. Dessa forma, as estradas de ferro construídas no país definiram muitas variáveis que dariam forma à economia e à sociedade argentina. Na



concepção de Schvarzer, “a expansão da rede deu origem e impulso à parte decisiva das atividades produtivas que caracterizaram a Argentina das primeiras décadas do século XX” (SCHVARZER, 1999, p. 2). Isso fez com que a ferrovia tornasse-se um suporte decisivo na agricultura pampiana e outras atividades regionais relacionadas. Schvarzer destaca que:

Todo o sistema econômico foi incentivado por essa nova oferta de transporte massivo a baixo preço, que permitia aos habitantes de uma extensa região geográfica entrar em contato com o mercado mundial. As numerosas estações ferroviárias que se construiu, marcaram a origem de vilas e cidades, e contribuíram para a definição do espaço habitado do país. Os trilhos ficaram intimamente ligados à sociedade e a economia argentina (SCHVARZER, 1999, p. 2).

Segundo Graciela Maria Viñuales é ressaltado na historiografia ferroviária na Argentina a questão da “face extrativista” do sistema ferroviário. Essa interpretação acontece por causa da constatação de que praticamente todas as agroindústrias de taninos (silvicultura), de carnes, açucareiras e de frutas tinham seus caminhos para o escoamento em direção aos portos ou para outros centros de coleta (VIÑUALES, 2019, p. 140). A chegada da ferrovia no território argentino alterou a vida nas cidades e no meio rural, como o trabalho agrícola, urbano e industrial (VIÑUALES, 2019, p. 141).

A narrativa desenvolvida no Brasil, na época das implantações das estradas de ferro, era a de o país se integrava num processo que já estava em curso em diversas nações do mundo, num ideal onde as ferrovias eram apresentadas também como o principal recurso para ligar os grandes centros aos interiores para transpor longas distâncias e alavancar o desenvolvimento econômico.



Vamos citar o exemplo da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (NOB), criada em 1905. Ela foi idealizada para ser o trecho brasileiro de uma estrada que deveria ligar o Pacífico ao Atlântico, passando pelo Chile, Bolívia, sul do Mato Grosso e chegando até a cidade de Bauru (SP), de onde seguiria para o litoral brasileiro. Portanto não se concretizou essa integração. O trecho paulista teve mais sorte que os demais por causa da sua utilização constante devido à produção do café. A cidade de Bauru tornou-se estratégica nos anos seguintes da instalação da NOB, recebendo também as companhias Sorocabana, em 1906, e a Paulista, em 1910. A construção da Noroeste do Brasil envolveu “confrontos com indígenas, surtos de malária e operários trabalhando em condições paupérrimas” (CHIOZZINI, s/d).

Outro exemplo que pode ser citado é o da Companhia Estrada de Ferro D. Pedro II. Os estatutos da Companhia que foram aprovados em 1852 estabeleciam que as linhas férreas devessem transpor a Serra do Mar e se dividir em dois ramos, um em direção ao povoado de Cachoeira, em São Paulo, e outro em direção a Porto Novo do Cunha, em Minas Gerais (RODRIGUEZ, 2004, p. 20).

A Estrada de Ferro Dom Pedro II (E. F. D. P. II) surgiu a partir do chamado “Movimento de Vassouras”, liderado por fazendeiros de café da região de Vassouras, no Vale do Paraíba fluminense. A família Teixeira Leite, família de fazendeiros e líderes do movimento (que exigiam a implantação da ferrovia para atender às fazendas da região, as maiores do período do Segundo Império), passaram a ser os concessionários da ferrovia. Segundo Matos, os Teixeira Leite em conjunto com o Barão de Mauá e os Ottoni foram os pioneiros das estradas de ferro brasileiras (MATOS, 1990).



O governo imperial contratou o empresário inglês Edward Price para construir a primeira seção da linha férrea da E. F. D. P. II. O trecho entre Queimados e Belém, hoje Japeri (Rio de Janeiro) construído em 1858, teve a cargo Price. A dificuldade em encontrar mão de obra (livre e especializada) fez com que Price buscasse pedreiros na Inglaterra e, posteriormente, devido a uma epidemia de febre amarela que provocou a fuga dos demais trabalhadores, foram contratados os chineses, para as obras em terrenos pantanosos. Consta que mais de cinco mil chineses morreram dessa doença durante a construção (MORAIS, 2002).

Conforme Júlio Cláudio da Gama Bentes, antes de concluir o primeiro trecho, Cristiano Benedicto Ottoni (engenheiro, construtor e o primeiro presidente da Estrada de Ferro D. Pedro II) projetou um pequeno ramal com seis quilômetros de extensão, ligando Belém (hoje Japeri) ao “pé da serra”. O chamado ramal dos Macacos foi inaugurado em 1860 e tinha a função de absorver a produção de café que descia a Serra do Mar, vinda em lombo de mulas pela Estrada do Comércio até a vila de Iguazu. Segundo Bentes, a inauguração da primeira seção da ferrovia em nada alterou o fluxo de cargas na região (BENTES, 2019, p. 233).

Percebe-se aí que há uma mescla dos saberes, das técnicas e modos de transportes. Também tem imbricação das formas de organização do trabalho (transporte ferroviário e transporte animal). No período de implantação do sistema ferroviário brasileiro houve diferentes vínculos trabalhistas adotados para a mão de obra nas construções das linhas férreas. Alguns modelos de vínculo empregatício remontavam ao período da escravidão e, outros vínculos que absorveram a mão de obra dos imigrantes. Embora o emprego de



mão de obra nas ferrovias fosse de contratos com homens livres, havendo uma mudança nas relações de trabalho como o trabalho assalariado, houve a manutenção de condições precárias para os trabalhadores, especialmente os braçais (PAULA, 2000, p. 56).

Temos que lembrar que nesse período houve também a coexistência de trabalho escravo e assalariado nas fazendas. Bentes afirma que as lavouras do Vale do Paraíba, em especial as da província do Rio de Janeiro, usavam mão de obra escrava e tinham um modo de plantio da monocultura cafeeira que contribuía para o esgotamento do solo. A técnica do uso do solo (monocultura) e a utilização do trabalho escravo eram fundamentais para a existência dessas fazendas e de seus proprietários, tanto que a abolição da escravatura, em 1888, fez com que as fazendas fluminenses entrassem em decadência. Já as fazendas paulistas contavam com mão de obra livre dos imigrantes europeus, que também empregavam outras técnicas agrícolas (BENTES, 2019, p. 235).

Assim, a Estrada de Ferro D. Pedro II que foi implantada como uma obra para integração nacional com um projeto de percurso de integração das principais províncias brasileiras, ligando o Rio de Janeiro a Minas e São Paulo, serviu para fazer o escoamento da produção de café para a exportação. O que houve foi uma integração das zonas cafeeicultoras com os portos (SOUZA, 2020, p. 113).

Bentes relata que alguns fazendeiros que não foram contemplados com as estradas de ferro passando nas proximidades de suas propriedades criaram linhas que visavam facilitar o escoamento da produção. Essas pequenas ferrovias funcionavam como entroncamentos da E. F. D. P. II, que em 22 de novembro de 1890, foi denominada Estrada de Ferro Central do Brasil (E. F. C. B.). Entre as



pequenas ferrovias encampadas, pode-se citar como exemplo, a E. F. Bananalense, criada em 1889. Muitas dessas pequenas linhas ferroviárias e outras pertencentes ao Estado apresentaram déficits financeiros e foram sendo incorporadas pela E. F. C. B. A incorporação de ramais deficitários passou a ser uma prática comum no início do século XX (BENTES, 2019, p. 235).

No que diz respeito à expansão da malha ferroviária, Acioli acrescenta que esta ocorreu de forma desordenada, sem planejamento governamental, com traçado, em sua maior parte, inferior a 100 km, distribuídos de acordo com os interesses dos fazendeiros e das áreas econômicas mais importantes (ACIOLI, 2007, p. 17).

Já sobre a distribuição geográfica, Telles esclarece que

A Província do Rio de Janeiro estava toda entrecortada de estrada de ferro, bem como a Zona da Mata de Minas e toda a região central e nordeste de São Paulo, onde se espalhava a cultura do café. No restante do Brasil, existiam somente algumas estradas isoladas ou formando pequenos leques, a partir dos portos de Belém, Fortaleza, Sobral, Natal, Paraíba (João Pessoa), Recife, Maceió, Salvador, Curitiba, Laguna, Porto Alegre e Rio Grande (TELLES, 2011, p. 77).

A distribuição geográfica da ferrovia pelo país nos anos finais do Império é caracterizada por um maior volume de ferrovias para ligar a capital Rio de Janeiro às províncias de Minas Gerais e São Paulo, que foram concretizadas para fazer o escoamento das produções de produtos agrícolas, principalmente o café, destinados à exportação. As outras ferrovias no restante do Brasil também seguem a mesma lógica: que é fazer o escoamento de mercadorias para o litoral.

Após a Proclamação da República (1889) a malha ferroviária continuou em expansão impulsionada pelo sistema produtivo do país,



especialmente da produção de café, que necessitava de infra-estrutura para sua distribuição e exportação (ACIOLI, 2007, p. 27-28).

Luciano Ferreira da Luz considera que a relação entre a economia e a política foi determinante no crescimento da malha ferroviária. Para o autor, “A ferrovia foi aqui inserida, a exemplo do resto do mundo, num momento histórico de expansão das atividades econômicas. Nesse contexto, apesar da aparente neutralidade do Estado, as vias econômicas somente nascem depois de serem vias políticas” (LUZ, 2006, p. 18).

Nesse ponto da relação entre a economia e a política no sistema de transporte ferroviário tanto no Brasil quanto na Argentina há a semelhança no tocante da subserviência do Estado na relação público-privada. Embora possuindo especificidades históricas, a implantação dos sistemas de ambos os países estudados foi realizada através de capitais estrangeiros com subvenções estatais, tanto para rentabilidade financeira dos países como Inglaterra, França e Estados Unidos, quanto para escoamento de mercadorias de origem primária para o mercado externo.

Outro ponto comum entre os dois países é a relação da decadência das ferrovias e a competição com as rodovias. A partir da segunda metade do século XIX, europeus e estadunidenses começaram a desenvolver automóveis. No início do século XX começou a produção em grande escala. Segundo Silva Junior, a tecnologia dos automóveis passava a superar a de trens, todavia, os caminhões começaram a ser importados por países latino-americanos, somente na década de 1920 (SILVA JUNIOR, 2007, p. 21).



De acordo com Aragão et al, o automóvel produz um enorme impacto sobre o desenvolvimento do transporte e de toda a economia e, contribui para a decadência das ferrovias, uma vez que foram destituídas do posto de exclusiva tecnologia moderna e eficiente de transporte terrestre (ARAGÃO, 2001, p. 87-107).

Galvão argumenta que a política de transportes desenvolvida no Brasil na década de 1930 não priorizou o transporte ferroviário. Nesse período foi incentivado um processo de industrialização e concretização da indústria automobilística nacional. Assim, passou-se a usar, gradualmente, o transporte rodoviário em detrimento ao ferroviário (GALVÃO, 1996).

Silva Junior destaca que aproximadamente na década de 1930, as elites latino-americanas, já defendiam veementemente um transporte com menores custos de acesso, mais veloz, mais flexível e mais integrador, ou seja, desejavam a tecnologia dos automóveis para o escoamento da produção. Assim, se observa atualmente nos países latino-americanos, uma predominância do transporte rodoviário por conta do desenvolvimento histórico do capitalismo nacional, continental e mundial, entre outros fatores (SILVA JUNIOR, 2007, p. 21).

Entre os eventos que contribuíram para a crise ferroviária na Argentina que se inicia nos anos 1920, está a competição do transporte ferroviário com o rodoviário, que por sua vez, ocorreu segundo Andrés Cisneros e Carlos Escudé, pela queda dos preços agrícolas, que impulsionou os produtores de cereais locais a utilizar o caminhão, na época, um meio mais barato e ágil que a ferrovia (CISNEROS; ESCUDÉ, 2000, p. 3).

No início da década de 1930, os governos conservadores argentinos adotaram grandes programas de construção de caminhos



que desenvolveu os meios de transporte alternativos, especialmente, o transporte rodoviário, os quais gradualmente acabaram com o monopólio ferroviário do transporte de cargas e de passageiros na Argentina (CISNEROS; ESCUDÉ, 2000, p. 3).

De acordo com Cisneros e Escudé, a situação das ferrovias na Argentina na década de 1930 era muito difícil:

[...] o impacto da crise econômica nas exportações e importações argentinas, a aplicação de uma política de controle de câmbios por parte do governo argentino e os numerosos problemas que acossaram as companhias ferroviárias britânicas, entre eles a competição automotriz, deram lugar a intermináveis demandas dos executivos das ditas companhias ao governo argentino, solicitando proteção (CISNEROS; ESCUDÉ, 2000, p. 3).

Com um clima de tensão interno e somando-se a isso o período da Segunda Guerra Mundial, as ferrovias declinam abruptamente, acelerando o processo de estatização do sistema ferroviário argentino. As empresas britânicas entenderam que era mais conveniente vender as ferrovias na Argentina para não encarar um custoso processo de renovação do sistema, já que a demanda não demonstrava sinais de crescimento futuro. Desta maneira, o governo argentino depois de uma longa negociação aceitou a oferta adquirindo o sistema ferroviário (SILVA JUNIOR, 2007, p. 23).

Entre 1946 e 1948, todas as linhas férreas passaram a funcionar sob o comando da Empresa Nacional de Transportes (ENT), posteriormente Ferrocarriles Argentinos. A estatização ocorreu apesar da participação do Estado no desenvolvimento das ferrovias de fomento. O discurso oficial considerou esse evento como um símbolo de soberania, em meio à acusações de que o Estado teria adquirido



somente “hierro viejo” (“ferro velho”) a um preço muito elevado (SILVA JUNIOR, 2007, p. 23).

O conjunto do sistema (15 empresas ferroviárias) foram agrupadas em 6 linhas, cada uma das quais proveria os serviços de carga, de passageiros interurbanos e de passageiros da Região Metropolitana de Buenos Aires. A partir de 1958, começou a elaboração de estratégias para o desenvolvimento da rede rodoviária com o fechamento e supressão de linhas e ramais ferroviários que fossem considerados “antieconômicos” (SILVA JUNIOR, 2007, p. 23).

Então, a partir de 1991 iniciou o real desmantelamento da Ferrocarriles Argentinos, em vistas de um processo de concessão do sistema ferroviário. Esse processo de privatização se deu em diversas etapas, sendo finalizado em 1995. Os serviços de trens metropolitanos de passageiros foram entregues a uma nova empresa pública, a Ferrocarriles Metropolitanos Sociedad Anónima (FEMESA), criada no governo Carlos Saúl Menem, para ser finalmente entregue aos consórcios privados (SILVA JUNIOR, 2007, p. 23).

Geograficamente, as ferrovias não estão distribuídas uniformemente no território argentino, sendo que cerca de 75% estão nas províncias de Buenos Aires, Santa Fé, Córdoba, Santiago del Estero, Mendoza e o território de La Pampa, cuja superfície total não representa a quarta parte de toda a Argentina (SILVA JUNIOR, 2007, p. 23).

Essa desigualdade na distribuição geográfica das ferrovias também se faz presente no Brasil. As ferrovias pouco contribuíam para a formação de um comércio interno fortalecido e para a integração do país. Celso Furtado, no livro “Formação econômica do Brasil”, desenvolveu a ideia de “economias regionais” no Brasil que, então, se



configurava como um “arquipélago econômico” (FURTADO, 1961). Sem formar uma rede uniforme, o sistema ferroviário brasileiro também parece um arquipélago formado por “economias regionais” isoladas entre si, mas orientadas para o mercado internacional.

No ano de 1953, no âmbito do Ministério da Fazenda, a Comissão Mista Brasil-Estados Unidos para o Desenvolvimento Econômico, recomendou a centralização das operações ferroviárias em uma companhia federal. Esta comissão havia sido instituída em 1950, formada por técnicos e economistas dos dois países, a partir de um acordo firmado entre o governo brasileiro e o Banco Internacional de Reconstrução e Desenvolvimento (BIRD). Foi criada a Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima (RFFSA), durante o governo de Juscelino Kubitschek, em 1957. Assim, a RFFSA estaria vinculada ao Ministério dos Transportes e passava a administrar as estradas de ferro federais. A RFFSA foi constituída como sociedade de economia mista integrante da administração federal indireta (ACIOLI, 2007, p. 36-37).

Inicialmente foram incorporadas 18 ferrovias: Estrada de Ferro Madeira-Mamoré, Estrada de Ferro de Bragança, Estrada de Ferro São Luiz-Teresina, Estrada de Ferro Central do Piauí, Rede de Viação Cearense, Estrada de Ferro Mossoró-Sousa, Estrada de Ferro Sampaio Correia, Rede Ferroviária do Nordeste, Viação Férrea Federal do Leste Brasileiro, Estrada de Ferro Bahia-Minas, Estrada de Ferro Leopoldina, Estrada de Ferro Central do Brasil, Rede Mineira de Viação, Estrada de Ferro de Goiás, Estrada de Ferro Santos a Jundiaí, Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, Rede de Viação Paraná-Santa Catarina, e a Estrada de Ferro Dona Teresa Cristina. Posteriormente, a RFFSA incorporou mais quatro empresas: Estrada de Ferro Santa Catarina, Viação Férrea



Rio Grande do Sul, Estrada de Ferro de Ilhéus, e a Estrada de Ferro Nazaré (ACIOLI, 2007, p. 37).

A malha ferroviária no país foi reformulada pela RFFSA. Segundo Helio Suêvo Rodriguez, o processo de erradicação de ramais foi marcante na década de 1960, principalmente para o transporte de passageiros, sendo considerado como menos rentável economicamente. De acordo com Rodriguez, a Comissão para Extinção dos Ramais Ferroviários Antieconômicos realizou “os estudos, tal grupo entendeu por bem que deveriam ser levantados os trilhos em 110 ramais ou ferrovias inteiras, perfazendo o total de 7.680 km de linhas que assim foram erradicadas durante os anos 1960” (RODRIGUEZ, 2004, p. 174).

Em 1990, a RFFSA foi incluída no Programa Nacional de Desestatização (PND). A privatização das ferrovias, promovida pelo governo federal, foi feita por recomendação do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), que tinha como justificativa promover um ajuste fiscal (SILVA, 2017, p. 52).

Acioli afirma que o Programa Nacional de Desestatização era um dos pilares do pacote econômico neoliberal estabelecido durante o governo Collor (1990-1992) e que tinha como objetivo o ajuste econômico, prevendo entre outras medidas o corte dos gastos públicos e a redução da máquina estatal, como a diminuição do corpo funcional e a desestatização de empresas públicas. Isso implicou na transferência dos serviços de transporte ferroviário de carga para o setor privado (ACIOLI, 2007, p. 53-54).

Luc Boltanski e Ève Chiapello no livro “O novo espírito do capitalismo” abordam que as empresas típicas do capitalismo dos anos 60 eram enormes, burocráticas e a exploração da mão de obra se



fazia mediante contratos de longa duração (BOLTANSKI; CHIAPELLO, 2009). A RFFSA se constituiu como um gigante burocrático, espalhando suas operações por uma grande extensão do território brasileiro. Em termos analíticos, Richard Sennett argumenta que essas empresas incentivavam uma “experiência de profundidade” dos trabalhadores, em carreiras de longa duração (SENNETT, 2015, p. 118). Essa experiência também é revelada pela “política de antiguidade” (SENNETT, 2015, p.140), que era pautada por uma série de mecanismos de controle como a proximidade das moradias com os locais de trabalho, as cooperativas, os clubes ferroviários, a promoção por tempo de trabalho, etc. Desta maneira, o “ser ferroviário” está ligado não apenas aos afazeres no lugar de trabalho, mas também às atividades e relações fora do ambiente profissional (GÓMEZ, 2019, p. 85).

De acordo com Graciela Maria Viñuales, a conjunção indústria-porto-ferrovia resulta na fundação de cidades industriais onde tudo gira em torno de uma única atividade e onde um novo tipo de feudalismo parece estar se desenvolvendo. A ferrovia funciona não apenas como sistema de transporte, mas também como meio de controle. Um exemplo é o caso de La Forestal, nas províncias de Santa Fé e Chaco. Um grupo fornece trabalho e submissão em troca da proteção oferecida por outro pequeno grupo. O pequeno grupo poderoso monitora as chegadas e partidas e, por outro, o próprio rastreamento divide áreas urbanas separando grupos sociais (VIÑUALES, 2019, p. 142).

De acordo com Guillermo Stefano Rosa Gómez,

Como já evidente em diferentes estudos de extrema relevância no campo da Antropologia do Trabalho [...] não há como falar, nessas comunidades de trabalho, de separação estrita entre trabalho e lazer. Se estendem ao mundo do



“não-trabalho” os significantes da identidade profissional. Nesse contexto, “ser ferroviário” não era apenas uma designação, mas uma afirmação com orgulho, um pertencimento, uma herança geracional, seja vinda de “sangue” ou conquistada “por acaso” (GÓMEZ, 2019, p. 85).

De acordo com Luc Boltanski e Ève Chiapello, em torno da década de 1990 as críticas à burocratização foram levadas ao extremo (BOLTANSKI; CHIAPELLO, 2009). Os resultados dessas críticas são as medidas neoliberais dos anos 1990. Logo, a Rede Ferroviária Federal foi inserida em um programa de desestatização e extinta. O processo, que resultou na concessão das linhas a empresas privadas, também provocou uma redução da malha férrea (que já vinha diminuindo progressivamente nas décadas anteriores) e das operações, assim como abandono de diversas estações, trechos ferroviários, oficinas, armazéns e outros edifícios. No âmbito do trabalho, o impacto da política neoliberal foi a diminuição drástica do pessoal resultando em demissões, aposentadorias forçadas e outros processos coincidentes com o remanejamento empresarial.

Vamos seguir analisando essas mudanças do capitalismo com relação ao cenário da entrada do automóvel. Segundo Milani, a principal característica do governo de Juscelino Kubitschek (1956-1961) no Brasil foi o esforço para uma política de desenvolvimento industrial, especialmente o automobilístico (MILANI, 2010). Conforme Josef Barat, a chegada sistemática dos primeiros automóveis e caminhões, bem como a abertura de novas estradas, com melhoramento dos antigos caminhos, provocaram na elite brasileira da época a “crença em que o bom governo seria aquele que promovesse a expansão acelerada da infra-estrutura rodoviária” (BARAT, 1978. p. 345).

Para Barat, a partir disso houve uma herança desta concepção pelos demais governos brasileiros. Essa perspectiva considerava que



através das ligações rodoviárias haveria automaticamente aumento da produção, do emprego e da renda. Para o setor econômico e empresarial havia a compreensão de que o investimento no setor rodoviário era “um fim em si mesmo do qual dependeria o dinamismo econômico de regiões inteiras”. Portanto, os caminhões, os ônibus e os automóveis, foram inovações tecnológicas que passaram a constituir no imaginário coletivo da época, um significado de modernizações que era à frente da ferrovia, que, a partir de então, passava a ser considerada como uma representação do “atraso”. Essa crença bastava para justificar os investimentos rodoviários (BARAT, 1978. p. 345-346).

De acordo com Silva Junior, a partir da década de 1950, nota-se no mundo inteiro, inclusive nos Estados Unidos, uma absorção do setor rodoviário de parte do ferroviário e hidroviário, todavia, não necessariamente levando estes ao colapso, mas, a uma especialização. No caso do Brasil, o processo de transformação foi marcado por uma forte expansão do setor rodoviário e um acentuado declínio dos setores ferroviário e marítimo (SILVA JUNIOR, 2007, p. 26).

Portanto, os investimentos rodoviários posteriores foram consequência da conjugação de interesses públicos (Governos) e privados (grandes empresas industriais e agroindustriais), para a obtenção de uma infraestrutura que beneficiasse principalmente as indústrias e a elite latifundiária (estes últimos queriam a expansão da fronteira agrícola). O transporte rodoviário serviu para a expansão da fronteira agrícola e determinou a ocupação de áreas de floresta, que foi possível de ser realizado através da abertura de rodovias. Esse cenário construído foi para realizar os interesses por parte das elites (SILVA JUNIOR, 2007, p. 28).



Nessa análise das mudanças capitalistas envolvendo os setores ferroviários, rodoviários e industriais no Brasil é interessante trazer o argumento de Roberto França da Silva Junior, no qual ele ressalta que a primeira industrialização na Europa aconteceu entre 1824 e 1870, e, portanto, necessitou de ferrovias. Neste mesmo período, no Brasil, foi a atividade cafeeira que necessitou das ferrovias para o comércio com os mercados europeus e estadunidenses. A industrialização no Brasil necessitou das rodovias, principalmente a partir da década de 1940, configurando uma industrialização tardia, defasada em mais de cem anos, já na “era do automóvel” (SILVA JUNIOR, 2007, p. 28).

Entre 1991 e 1998, as ferrovias estatais na Argentina e no Brasil foram divididas em malhas independentes nos processos da desestatização e privatização, que através da assinatura de contratos de concessão, conferiu às concessionárias o direito de explorar com exclusividade a infraestrutura ferroviária nas suas respectivas malhas. Há uma grande característica nas concessionárias que atuam em ambos os países: as áreas geográficas de concessão são distintas, não concorrendo diretamente entre si. Na grande maioria dos casos, o principal concorrente é o transporte rodoviário (SILVA JUNIOR, 2007, p. 28). A rede de transportes para integração é a rodoviária e não a ferroviária. A Argentina ainda teve um pouco mais de integração com as ferrovias que o Brasil, porém, essa ligação é concentrada em direção à Buenos Aires (SILVA JUNIOR, 2007, p. 30).

Para Silva Junior, é comum ouvirmos falar da necessidade de maiores investimentos nos modais ferroviário, pois, o transporte rodoviário “encarece a produção”. Para o geógrafo, este pensamento não está totalmente errado, porém, também não está totalmente correto. É necessário observar que alguns produtos são mais baratos



de serem transportados pela rodovia, outros no transporte ferroviário e outros no hidroviário ou aéreo. As distâncias influenciam nos custos, assim como o território influencia no tipo de transporte que deve ser utilizado. Por isso, há necessidade de resolver tanto o problema do transporte ferroviário, quanto o do rodoviário (SILVA JUNIOR, 2007, p. 31-32).

Aspectos da memória sobre o patrimônio ferroviário no Brasil e na Argentina

De acordo com Raquel Barbosa da Silva, os remanescentes ferroviários se inserem na categoria de patrimônio industrial, devido à ocorrência do alargamento da concepção moderna de patrimônio, sobretudo, com os documentos internacionais, como a Carta de Nizhny Tagil e os Princípios de Dublin.

Os bens patrimonializados da ferrovia incluem estações, vilas ferroviárias, locomotivas, vagões, carros de passageiros, guindastes, móveis, relógios, sinos, telégrafos, outros equipamentos, acervos documentais e o legado imaterial envolvido. Portanto, a memória sobre a ferrovia desenvolvida no Brasil e na Argentina privilegia o discurso e a perspectiva romantizada do progresso, do capitalismo e da ferrovia.

A respeito do impacto promovido com a implantação do sistema ferroviário no Brasil, Pedro Carlos da Silva Telles afirma que:

O impacto social das estradas de ferro não foi menos importante do que o econômico e se fez sentir em vários aspectos: a facilidade de transportes, que criou o hábito de viajar e terminou com o isolamento social e cultural de muitos pequenos núcleos de população; o abandono a que foram relegados os antigos caminhos e as povoações que ficaram ao



largo das novas estradas; a valorização do trabalho livre, das chamadas artes mecânicas e da própria profissão do engenheiro; e finalmente, o choque de civilizações, entre o pessoal pacato e atrasado do interior e os engenheiros e técnicos, muitos dos quais estrangeiros, que invadiram esse interior para construir as estradas (TELLES, 2011. p. 54).

A narrativa construída por Telles possui como referência o olhar do eurocentrismo. Ele coloca os engenheiros e os técnicos como parte de uma civilização superior e, as populações do interior são consideradas como atrasadas e inferiores. É comum encontrar em trabalhos sobre a ferrovia um olhar romântico sobre o progresso. A seguir temos outra citação que exemplifica a exaltação do progresso através das ferrovias:

Os caminhos de ferro representam a modernidade do Segundo Império, destacando-se ainda na transição do regime monarquista para a República. Essa modernidade estava presente no próprio meio de transporte, mas também nos gostos, costumes e modos de vida originários de outros países e grandes cidades. Esses eram trazidos por passageiros e caixeiros-viajantes, oxigenando as cidades e as vilas mais distantes com ares cosmopolitas. As locomotivas traçavam as linhas para o futuro do país, como observado no trabalho (BENTES, 2019, p. 248).

Nota-se uma valorização em relação aos “gostos, costumes e modos de vida originários de outros países e grandes cidades”. As zonas rurais, os pequenos núcleos de população, as pequenas vilas são colocados na narrativa como lugares e pessoas atrasadas. Esse olhar se revela elitista, pois coloca os elementos das cidades grandes como superiores. As reflexões sobre os bens patrimoniais ferroviários têm o desafio de apresentarem memórias plurais e não colocar comunidades de zonas rurais, pouco povoadas, indígenas e outras como atrasadas, sendo consideradas com culturas inferiores.



Para Bernardo Buarque de Hollanda, “o terreno patrimonial se constituiu no Brasil, e de resto na maior parte do globo, sob a égide matricial da nação, no bojo da afirmação das identidades nacionais” (HOLLANDA, 2017, p. 9). Logo, a área de patrimônio, tornou-se filiada ao projeto de construção de projetos protecionistas que fizessem frente aos perigos do “imperialismo cultural”. Na América Latina, “a procura por proteção, tanto interna, contra o risco do esquecimento do passado histórico, quanto externa, contra a invasão deturpadora da autenticidade nacional, levou os intelectuais a um investimento progressivo no campo da legislação e do direito (HOLLANDA, 2017, p. 10).

Para estabelecer um diálogo crítico sobre o olhar decolonial e o eurocêntrico no conhecimento histórico sobre as ferrovias nos dois países da América Latina, estamos fazendo o exercício de não pensar a ideia de uma Europa homogênea branca-eurocêntrica como uma estrutura universal inconsciente, congelada, geral, que domina exclusivamente a história e a sociedade do Brasil e da Argentina.

Quando esse tipo de ideia é usado (o pensamento eurocêntrico simplificado no olhar a Europa como branca e eurocêntrica) isso significa que automaticamente a sociedade e os indivíduos se desenvolvem numa estrutura a priori. Essa simplificação é problemática, pois desenvolve uma perspectiva romântica. Isso reforça uma ideia praticamente religiosa, metafísica absoluta do conceito que exclui a história, as complexidades, a reflexão crítica e as dinâmicas das relações sociais, culturais e políticas. Criticar o mito da Europa branca-eurocêntrica não implica em negar o colonialismo, o imperialismo, a exploração e o racismo que existe nas instituições, na vida social/cultural/econômica/política, na história do Brasil e da



Argentina. Devemos buscar uma reflexão mais profunda e não simplesmente rotular qualquer fase da história latino-americana no fundamento de que Europa e Estados Unidos são os perversos dominadores do Norte que exploram as nações do Sul.

Rodrigo Christofolletti defende a ideia de alargamento das políticas de preservação, da chamada “heritage diplomacy” (diplomacia pelo patrimônio) e da utilização, da gestão e da manutenção dos bens culturais como “soft power” (CHRISTOFOLETTI, 2017, p. 14). Um exemplo da transformação de produtos culturais em “soft power” é a importância da influência da cultura e da preservação dos patrimônios mundiais. O patrimônio cultural incorpora valores e tradições que podem ser instrumentalizados para servir distintos objetivos econômicos, sociais e políticos (CHRISTOFOLETTI, 2017, p. 16).

O “poder brando” é a capacidade de convencimento, de persuasão e de atração sob uma nova moldura teórica que engloba setores e identidade cultural, ideológica e política. O conceito de “poder brando” elaborado pelo teórico Joseph S. Nye Jr., na década de 1990, é definido como “a habilidade de influenciar os outros a fazer o que você deseja pela atração em vez da coerção” (NYE JR., 2004, p. 19 apud CHRISTOFOLETTI, 2017, p. 16).

Rodrigo Christofolletti salienta que Joseph S. Nye Jr. alerta para a diferença entre produtos culturais e o poder de atração em si. Os produtos culturais são recursos que podem, ou não, se converter em “soft power”. Tudo depende do contexto. Os produtos culturais terão poder de atração se traduzir valores compartilhados pela comunidade internacional (CHRISTOFOLETTI, 2017, p. 15).

Portanto, Rodrigo Christofolletti destaca que: “Por sua própria natureza, o ‘poder brando’ é um conceito relativo e intangível [...]”. O



que é amado em um país, em outro pode representar repulsa” (CHRISTOFOLETTI, 2017, p. 17). Também tem que ter o cuidado com o uso do conceito de “soft power” para não ser mal-empregado como sinônimo para qualquer coisa diferente de força militar (CHRISTOFOLETTI, 2017, p. 18).

O uso das políticas de preservação dos bens culturais ferroviários como “soft power” podem ser utilizados, desenvolvidos, usufruídos e difundidos por Brasil, Argentina e os demais países da América Latina. As memórias construídas sobre o patrimônio ferroviário podem ser instrumentalizadas para compartilhar valores e experiências da América Latina para valorização e compreensão da própria América Latina.

Considerações finais

Neste artigo buscamos compreender as diversas histórias/memórias das ferrovias no Brasil e na Argentina. Existem semelhanças e diferenças em diversos aspectos. A historiografia da ferrovia no Brasil e na Argentina é predominantemente construída e lida baseada nos conceitos de progresso econômico e nas benesses trazidas por ele. Essa perspectiva é de uma narrativa calcada no desenvolvimento do capitalismo, especialmente, enfatizando a visão de expansão da ferrovia pelo mundo como obra das grandes potências ocidentais.

Segundo Roberto França da Silva Junior, para analisar o modelo latino-americano de transportes de mercadorias, se faz necessário o entendimento da adoção, promoção e circulação como fluidez no âmbito das relações internacionais, sustentadas pelo processo de



internacionalização do capital e a consequente divisão internacional do trabalho. Muitos estudiosos defendem a ideia central de que as ferrovias nos dois países serviram principalmente para o escoamento de produtos primários. Nessa perspectiva, a ferrovia foi uma grande criação para o capitalismo, tanto para escoamento de mercadorias quanto para investimentos financeiros. Os primeiros investimentos importantes para o desenvolvimento das redes ferroviárias na América Latina se realizaram através de concessões outorgadas pelos governos às empresas estrangeiras, especialmente inglesas (SILVA JUNIOR, 2007, p. 21).

Existem questionamentos sobre a historiografia da ferrovia que tem se despertado nos últimos anos, diferentes perspectivas sobre a memória da ferrovia, tocando em temas que estão ausentes na reflexão desta memória como a questão referente de que para a efetivação da ferrovia, vários problemas foram enfrentados e estes, na sua maioria, são ocultados pela história oficial: as relações de trabalho no setor ferroviário que foram pautadas pelo paternalismo, uma forma de tolher o crescimento dos movimentos operários, as greves, as reivindicações por melhores condições de serviços, a questão de que indivíduos da elite e seus filhos que ocupavam os principais cargos, a subserviência do Estado na relação pública/privada, a insalubridade, as relações de exploração e dominação. (SOUZA, 2020, p. 266).

A memória sobre a ferrovia no Brasil e na Argentina é fortemente relacionada à sua chegada, sua presença na paisagem e na sociedade e posteriormente, com sua ausência. Existe a ausência física em determinados lugares. Há locais que existe a ferrovia em pleno funcionamento, todavia, essa ausência significa que o transporte ferroviário é usado predominantemente para o escoamento de cargas.



As ferrovias de passageiros foram reduzidas a pequenas rotas suburbanas, principalmente perto de algumas grandes cidades, com uma mobilidade marcada pelo atraso, superlotação e péssimo atendimento. A vivência atual desses usuários é baseada na baixa confiança e na baixa satisfação com os serviços prestados.

A história e a memória da ferrovia no Brasil e na Argentina foram construídas na ideia de exaltação do capitalismo e na ideologia do crescimento econômico. Entretanto, esse desenvolvimento atendeu apenas alguns segmentos da sociedade, especialmente os setores mais ricos. O desafio é desenvolver uma memória com reflexões críticas.

Desenvolver críticas sobre o patrimônio ferroviário pode significar também uma contribuição instrumental importante para o desenvolvimento sustentável e promoção de políticas públicas. “Como um armazém de conhecimento, tais patrimônios podem contribuir diretamente para aliviar a pobreza e as desigualdades, fornecendo bens e serviços básicos, como segurança e saúde, através de abrigo, o acesso a ar limpo, água, alimentos e outros recursos-chave” (BOCCARDI, 2012, p. 3 apud CHRISTOFOLETTI, 2017, p. 20).

A crescente procura de informação confiável, com base em fatos científicos e a democratização do acesso à informação é crucial que a resposta dada sobre o patrimônio ferroviário seja um elemento fundamental para repensar o passado e ser essencial para promover a mudança do olhar romantizado, elitista e eurocêntrico. A imagem propagada sobre o patrimônio é fruto de uma construção política, social, cultural e fundamentada na construção da identidade nacional daquele povo ao longo de um processo histórico complexo. Assim, os museus ferroviários também podem refletir e difundir o patrimônio



juntamente com o fortalecimento da cidadania nos seus espaços físicos e virtuais, principalmente na internet e nas redes sociais.

Sem a pretensão de oferecer respostas definitivas, este artigo é um convite para que historiadores, agentes do patrimônio, museólogos, educadores e estudantes considerem novas formas de pensar a memória da ferrovia na América Latina.

Referências bibliográficas

ACIOLI, Rodrigo Girdwood. Os mecanismos de financiamento das ferrovias brasileiras. Dissertação (Mestrado). Programa de Pós-Graduação em Engenharia dos Transportes, COPPE/UFRJ. Rio de Janeiro, 2007. Disponível em: <<http://livros01.livrosgratis.com.br/cp078063.pdf>>. Acesso em: 05/01/2023.

ARAGÃO, J. J. G. de; LIMA NETO, O.; BRASILEIRO, A.; SANTOS, E. M. dos; SENNA, J. M.; ORRICO FILHO, R. D. Transporte no Brasil: que história contar? Transportes, Recife, v. 9, n. 2, p. 87-107, nov. 2001. Disponível em: <<https://www.revistatransportes.org.br/anpet/article/view/172/154>>. Acesso em: 10/01/2023.

ARRUDA, Gilmar. Cidades e sertões: entre a história e a memória. Tese (Doutorado). Unesp, Bauru. 1997.

BALLESTRIN, Luciana. América Latina e o giro decolonial. Revista Brasileira de Ciência Política. nº 11. Brasília, maio-agosto de 2013. Disponível em: <<https://www.scielo.br/j/rbcpol/a/DxkN3kQ3XdYYPbwwXH55jhv/abstract/?lang=pt>>. Acesso em: 15/01/2023.

BARAT, Josef. A evolução dos transportes no Brasil. Rio de Janeiro: IBGE/IPEA, 1978.

BENTES, Júlio Cláudio da Gama. As estações da Estrada de Ferro D. Pedro II/Central do Brasil à época do café: estudo de três estações na ligação Rio-São Paulo. In: TÂNGARI, Vera Regina; LAMOUNIER, Alex Assunção (orgs.). Territórios e Paisagens Ferroviárias: aspectos morfológicos, identitários e patrimoniais. Rio de Janeiro: FAU/UFRJ-PROARQ, 2019.



BOLTANSKI, Luc; CHIAPELLO, Ève. O novo espírito do capitalismo. São Paulo: Martins Fontes, 2009.

CHIOZZINI, D. Resenha. Mulheres, trens e trilhos. Patrimônio. Revista Eletrônica do

Iphan. IPHAN. Disponível em:

<<http://www.labjor.unicamp.br/patrimonio/materia.php?id=173>>.

Acesso em: 13/04/2020.

CISNEROS, Andrés; ESCUDÉ, Carlos. Inversiones británicas en la Argentina. In: _____ (Org.). Historia general de las relaciones exteriores de la República Argentina. Buenos Aires: CEIEG, 2000. Disponível em: <<https://ucema.edu.ar/ceieg/arg-rree/antepagina.html> >. Acesso em: 05/01/2023.

COULLS, A. Railways As World Heritage Sites. ICOMOS. International Council on Monuments and Sites, Paris, 1999. Disponível em: <<https://www.icomos.org/studies/railways.pdf>>. Acesso em: 29/07/2019.

CHRISTOFOLETTI, Rodrigo. Patrimônio como esteio das Relações Internacionais: em questão o soft power. In: _____ (org.). Bens culturais e relações internacionais: o patrimônio como espelho do soft power. Santos (SP): Editora Universitária Leopoldianum, 2017.

FURTADO, Celso. Formação econômica do Brasil. 3ª ed. Rio de Janeiro: Fundo de Cultura, 1961.

GALVÃO, Olímpio José de Arroxelas. Desenvolvimento dos transportes e Integração Regional no Brasil - uma perspectiva Histórica. Planejamento e Políticas Públicas, n. 13, jun. 1996. Disponível em: <<http://desafios2.ipea.gov.br/ppp/index.php/PPP/article/viewFile/137/139> >. Acesso em: 16/12/2022.

GÓMEZ, Guillermo Stefano Rosa. A indignação ferroviária: Envelhecimento e trabalho em Pelotas/RS. Iluminuras, Porto Alegre, v. 20, n. 49, maio, 2019. Disponível em: <<https://seer.ufrgs.br/iluminuras/article/view/93289>>. Acesso em: 05/01/2023.

GRUZINSKI, Serge. O historiador, o macaco e a centaura: a “história cultural” no novo milênio. Estudos Avançados, 17 (49), 2003. Disponível em:

<<https://www.scielo.br/j/ea/a/BJNxbpzhPKCfRSYFmNHq5hg/?!lang=pt>>.

Acesso em: 16/12/2022.

HOLLANDA, Bernardo Buarque de. Prefácio. In: CHRISTOFOLETTI, Rodrigo (org.). Bens culturais e relações internacionais: o patrimônio



como espelho do soft power. Santos (SP): Editora Universitária Leopoldianum, 2017.

LABRUNA, Felipe. Noção concisa de decolonialidade/decolonialismo. *Jornalistas Livres*. 04/03/2022. Disponível em: <<https://jornalistaslivres.org/nocao-concisa-de-decolonialidade-decolonialismo/>>. Acesso em: 11/12/2022.

LUZ, Luciano Ferreira da. Os trilhos das áreas urbanas: conflitos, desafios e oportunidades em dez cidades paulistas. Dissertação (Mestrado em Geografia). Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas/ USP. São Paulo, 2006. Disponível em: <<https://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/8/8136/tde-07082006-211613/publico/TrilhosNasAreasUrbanas.pdf>>. Acesso em: 11/12/2022.

MARRUGO, Betty. Pensamiento crítico desde el Sur, teoría decolonial Andaluza y descolonización de Europa. Entrevista a Javier García Fernández. *Antropología Experimental*, 2022. Monográfico Pensar desde lo decolonial. Texto 11. Universidad de Jaén (España). Disponível em: <<https://revistaselectronicas.ujaen.es/index.php/rae/article/view/7394>>. Acesso em: 05/02/2023.

MATOS, O. N. Café e ferrovias. Campinas: Pontes, 1990.

MILANI, R. M. A Importância do Sistema ferroviário para o desenvolvimento capitalista: uma análise do caso brasileiro - da Implantação ao avanço industrial dos anos 50, 75. Monografia. Faculdade de Economia - Fundação Armando Alvares Penteado. 2010.

MORAIS, S. S. A arquitetura das estações ferroviárias da Estrada de Ferro Central do Brasil no século XIX - 1858-1900. Dissertação (Mestrado em Arquitetura) - PROARQ-FAU/UFRJ, Rio de Janeiro, 2002. Disponível em: <<https://buscaintegrada.ufrj.br/Record/aleph-UFR01-000767803>>. Acesso em: 18/12/2022.

PAULA, Dilma Andrade de. Fim de linha: a extinção de ramais da Estrada de Ferro Leopoldina. Tese (Doutorado em História). Niterói: Universidade Federal Fluminense, 2000. Disponível em: <<https://silo.tips/download/dilma-andrade-de-paula>>. Acesso em: 18/12/2022.

RODRIGUEZ, Helio Suêvo. A formação das estradas de ferro no Rio de Janeiro: o resgate da sua memória. Rio de Janeiro: Memória do Trem, 2004.



SCHVARZER, Jorge. Los ferrocarriles de carga en la Argentina: problemas y desafíos en vísperas del siglo XXI. CISEA, Centro de Investigación de la Situación del Estado Administrativo, Buenos Aires, 1999. Disponível em:

<<http://bibliotecavirtual.clacso.org.ar/ar/libros/argentina/cicea/feraul.doc>>. Acesso em: 20/12/2022.

SENNETT, Richard. A corrosão do caráter: as consequências pessoais do trabalho no novo capitalismo. Rio de Janeiro: Record, 2015.

SILVA, Raquel Barbosa da. O PRESERVE e os Museus: análise da preservação do patrimônio ferroviário musealizado brasileiro. Dissertação (Mestrado). Programa de Pós-graduação em Museologia e Patrimônio, UNIRIO/MAST, Rio de Janeiro, 2017. Disponível em: <http://www.unirio.br/ppg-pmus/raquel_barbosa_da_silva.pdf>. Acesso em: 20/12/2022.

SILVA JUNIOR, Roberto França da. A formação da infra-estrutura ferroviária no Brasil e na Argentina. Revista RA'EGA, Curitiba, n. 14, p. 19-33. Editora UFPR, 2007. Disponível em: <<https://revistas.ufpr.br/raega/article/view/9873>>. Acesso em: 20/12/2022.

SOUZA, Rojane de. O diálogo e o trem: um estudo sobre a memória do Museu Ferroviário de Juiz de Fora. Dissertação (Mestrado em Patrimônio Cultural, Paisagens e Cidadania). Viçosa: Universidade Federal de Viçosa, 2020. Disponível em: <<https://www.locus.ufv.br/handle/123456789/28684>>. Acesso em: 01/03/2023.

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

VIÑUALES, Graciela Maria. El ferrocarril estructura el territorio - el caso argentino. In: TÂNGARI, Vera Regina; LAMOUNIER, Alex Assunção (orgs.). Territórios e Paisagens Ferroviárias: aspectos morfológicos, identitários e patrimoniais. Rio de Janeiro: FAU/UFRJ-PROARQ, 2019.

