

---

# Acervo museológico: locomotiva Baldwin e seu t tender de abastecimento em exposição desde 2014 na plataforma do Museu Histórico de Londrina

*Museological Acquis: Baldwin locomotive and its strive to supply in exposure since 2014 on the platform of the Museu Histórico de Londrina*

ARYANE KOVACS FERNANDES<sup>1</sup>

<sup>1</sup>Universidade Estadual de Londrina (UEL). E-mail: aryane\_kovacs@hotmail.com

---

Este trabalho tem como objeto de estudo a locomotiva Baldwin e seu t tender de abastecimento, ambos localizados na plataforma do Museu Histórico de Londrina (MHL), um dos maiores núcleos de preservação da história local, situada no antigo prédio da segunda Estação Ferroviária em Londrina (PR). Esses objetos se encontram próximos aos carros ferroviários de passageiros, à bilheteria, às fotografias que representam o aspecto ferroviário da região e ao sino que anunciava chegadas e partidas dos trens na antiga estação. O intuito principal deste trabalho é analisar a passagem desses objetos ferroviários do cotidiano ao museu como acervo museológico. Para isso, aborda-se brevemente a história da ferrovia no espaço em questão: contextualiza-se o processo de restauro das peças entre 2013 e 2014 e também as problematiza, devido ao local onde foram utilizadas, para fins de transporte, e ao local onde se encontram expostas desde abril de 2014. Esta pesquisa parte da premissa de que quando um objeto é inserido no acervo de um museu, perde suas características anteriores, pois o visitante observa a cultura material e produz, a sua maneira, um significado. Por meio do olhar sobre o objeto se estabelece relação do passado com o presente, implicando sua importância para a sociedade e seus diferentes significados.

Palavras-chave: acervo museológico, locomotiva Baldwin 840 e t tender de abastecimento, Museu Histórico de Londrina.

---

This work has as its object of study the Baldwin Locomotive and its supply tender, both located on the platform of the Museu Histórico de Londrina (MHL), one of the biggest centers for preservation of local history, located in the former building of the second Railway Station in Londrina (Paraná, Brazil). These objects are next to passenger cars, the ticket office, the pictures representing the rail aspect of the region and the bell that announced arrivals and departures of trains in the old station. The main purpose of this work is to analyze the passage of these rail objects of everyday life to the museum as part of the museological collection. In this sense, it is necessary to briefly discuss the history of the railroad in the area in question: to contextualize the restoration process of parts from 2013 to 2014, also questioning them, due to the location in which they were used, for the purposes of transport, and the place in which they are exposed since April 2014. This research assumes that when an object is inserted in the collection of a museum it loses its prior characteristics, for the visitors observe the material culture and produce, in their own way, a meaning. Through the observation of the object a relationship of the past with the present is established, implying its importance to society and its different meanings.

Keywords: Museum Collection, Baldwin Locomotive 840 and supply tender, Museu Histórico de Londrina.

Desde 1986 encontra-se, no antigo prédio da segunda estação ferroviária, em pleno centro da cidade de Londrina, o Museu Histórico de Londrina (MHL). No entanto, a instituição foi fundada em 1970 no porão do Colégio Hugo Simas e em 1974 se tornou órgão complementar da Universidade Estadual de Londrina (UEL). Seu acervo constitui um dos maiores núcleos de preservação da história local e regional, a exemplo da presença da locomotiva Baldwin 840 e seu tênder de abastecimento.

Essa locomotiva a vapor foi construída pela The Baldwin Locomotive Works, na Filadélfia (EUA), em 1910. Percorreu aproximadamente sessenta anos em trilhos paulistas, a princípio na Estrada de Ferro do Dourado, conhecida como Companhia Douradense, e depois na Companhia Paulista de Estradas de Ferro. Ainda ficou em exposição no Parque da Uva, em Jundiaí, por aproximadamente vinte e cinco anos, e três anos estacionada nas oficinas da antiga Ferrovia Paulista Sociedade Anônima (Fepasa). Em 1999 foi cedida pela Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima (RFFSA) à UEL. Embora não tenha andado em trilhos paranaenses, pode remeter à memória ferroviária e suscitar outras memórias sobre a região, pois foram locomotivas como essa que transportaram muitos migrantes e também produtos da região, como o café, para os portos de Santos (SP) e de Paranaguá (PR).

A locomotiva e o tênder estão estacionados desde abril de 2014 próximos à plataforma do Museu e juntos dos carros ferroviários em 43 metros de extensão de trilhos. Nesse contexto, o intuito principal deste trabalho é perceber a passagem da locomotiva em questão e de seu tênder do cotidiano ao museu como acervo museológico. Para isso, aborda-se brevemente a história da ferrovia no espaço em questão, contextualiza-se o processo de restauração das peças de 2013 a 2014 e também problematiza o local onde foram utilizados, para fins de transporte, e o local onde se encontram expostos.

Como justificativa pessoal, atuei como colaboradora e bolsista no MHL por meio de projetos de extensão e estágio entre 2011 e 2014. No início de 2014, participei da pesquisa historiográfica sobre as duas peças ferroviárias. Ademais, o envolvimento com esse patrimônio transcende o acadêmico. Na década de 1970, meu avô possuía um bar na Estação Ferroviária de Apucarana, cidade próxima a Londrina. Meu pai, em sua adolescência, contribuía

com meu avô vendendo os alimentos dentro dos carros ferroviários de passageiros. Certas vezes, ele subia na maria-fumaça e ia ao lado do maquinista para se dirigir às regiões vizinhas. O mais interessante é que isso foi revelado somente com a presença da locomotiva no museu. Sendo assim, ela despertou lembranças do passado do meu pai associando-a à construção de uma identidade. Segundo Meneses (2002), relações afetivas de subjetividade são estabelecidas entre os indivíduos e as coisas, as quais podem ser suportes de memória e de identidade.

Da perspectiva historiográfica, há duas pesquisas que se aproximam à temática. Uma delas se encontra no trabalho de conclusão de curso de Silva (2012a). Nele, que compreende o estudo sobre o edifício do MHL, atentando-se para sua arquitetura eclética, a autora analisa documentos produzidos de 1946 a 1986 a fim de encontrar os elementos de suas linguagens artísticas. Outra pesquisa, o trabalho de conclusão de curso de Baldo (2013), analisa a passagem do objeto do cotidiano para o espaço do museu, tendo como objeto de estudo os carros ferroviários expostos no MHL e como fonte notícias de jornal produzidas no período do desenvolvimento da pesquisa.

Além dos trabalhos apresentados, há o artigo de Lima e Baldo (2014) a respeito do processo de restauração dos carros ferroviários de passageiros de 2010 a 2012 e a contextualização histórica da estação ferroviária. Há também o artigo de Lima e Fernandes (2014), em que se observam algumas das circunstâncias pelas quais a locomotiva Baldwin e o tênder passaram desde sua criação até a chegada ao pátio do museu e se descreve o processo de restauro cenográfico. Ambos os artigos foram feitos com parcerias, principalmente de instituições de ensino, a fim de viabilizar o trabalho.

O edifício que abrigou a segunda Estação Ferroviária de Londrina, de 1950 até 1982, e que abriga a instituição do MHL desde 1986 constitui um elemento distinto em pleno centro da cidade. Primeiramente porque a grandiosidade e as variadas linguagens arquitetônicas presentes no prédio se distinguem do entorno urbano. De acordo com a historiadora e ex-diretora do museu Angelita Marques Visalli (2010, p. 3), “por suas linhas arquitetônicas bastante características e grandeza de suas proporções, é uma das principais referências da cidade e um de seus mais importantes cartões postais”. Ainda, porque é inerente a uma trajetória histórica que contém significado, o qual em sua criação materializou a concepção de cidade moderna e próspera,

amplamente difundida desde o início da colonização da cidade a partir do início da década de 1930.

A concepção envolvida na ideia de progresso foi incentivada pelas campanhas publicitárias da Companhia de Terras Norte do Paraná (CTNP), a qual se tornou proprietária da Companhia Ferroviária São Paulo-Paraná. A seguir se observa a apresentação da compra dessa empresa e seus benefícios em uma publicação no *Jornal Paraná Norte*, também pertencente à CTNP:

Assim, mal a Companhia de Terras Norte do Paraná faz habitar e produzir a terra sertaneja do Norte do Paraná, vem a Companhia Ferroviária facilitar a condução, barateando os fretes e aproximar as jovens povoações dos grandes centros consumidores. As duas companhias resolvem entre si o nosso grande problema brasileiro nestes infundáveis espigões de terra roxa: povoamento e transportes ferroviários, além das excelentes estradas de rodagem que atravessa o município em todos os sentidos. (PN, 28 jul. 1935, Acervo Museu Histórico de Londrina).

Desse modo, os trilhos que chegavam à cidade em 1935 proporcionariam a aproximação da população com os grandes centros comerciais, garantindo facilidade de compra e venda de produtos, além de solucionar problemas do povoamento e da modernidade da região. Nesse ano foi inaugurada a ponte sobre o rio Tibagi, passando por ela a linha férrea, por meio da qual o trem passava para chegar e sair do município. Encontravam-se no trem passageiros e cargas, que eram principalmente sacos carregados de café. Posteriormente, Londrina ficou conhecida como a “capital mundial do café”, e o transporte ferroviário potencializou a chegada desse produto aos portos de Santos e de Paranaguá.

A estação ferroviária era o ponto de partida para os novos moradores ou para os visitantes da cidade. Nela havia aventureiros, compradores de terras, homens, mulheres e crianças de vários lugares do Brasil e do mundo. Havia até curiosos que queriam ver o movimento de tantas pessoas com diferentes maneiras de falar e de agir adentrando a pequena cidade aberta no meio da mata.

A primeira estação, inaugurada em 1935, foi construída toda em madeira e era pequena. Como mostra Silva (2012), no início da década de 1940 já não era possível comportar de maneira adequada a intensa quantidade de serviços necessários em uma cidade em

acelerado processo de desenvolvimento urbano. Dessa maneira, “[...] é idealizada a construção de uma nova estação ferroviária, de caráter monumental para a época, e com as mais modernas instalações desenvolvidas pela técnica daquele momento [...].” (SILVA, 2012a, p. 34). Assim, foi iniciada a construção próxima à primeira estação em 1946 e finalizada em 1950, desta vez pertencendo à Rede de Viação Paraná-Santa Catarina (RVPS). Com o passar dos anos, sua localização e a dos trilhos na cidade começaram a dificultar o crescimento da região central e a separar classes sociais. Desativado por completo em 1982, o prédio se encontrava relativamente abandonado, com a presença de muitos pombos e moradores de rua.

Segundo Silva (2012), o prédio havia sido prometido ao museu desde 1979 pelo então prefeito Antônio Belinati, mas somente foi instalado em 1986. Esse atraso ocorreu devido ao andamento das obras do projeto da Variante Ferroviária, o qual tinha o intuito de transferir os trilhos para as margens da cidade. De acordo com Silva (2012a, p.35):

A antiga estação ferroviária sofreu um trabalhoso procedimento de refuncionalização, expresso no projeto dos arquitetos e professores do curso de Arquitetura da Universidade Estadual de Londrina (UEL) Antonio Carlos Zani e Jorge Maranhão Carnielo Miguel, a fim de sediar apropriadamente o museu histórico. Este procedimento foi muito criticado na época, inclusive por museólogos, que afirmavam que as técnicas de ambientação adequadas ao novo exercício não estavam sendo seguidas.

Dessa maneira, o prédio passou por reformulações em sua estrutura e estética interna. Segundo Lima e Baldo, entre 1996 e 2000 o museu ficou fechado para revitalização dos espaços internos e externos a fim de adaptar o prédio a abrigo do acervo e de alterações nas exposições. Essa ação ocorreu por meio do projeto *Memória Viva*, que possibilitou a preservação de memórias relativas ao patrimônio histórico ferroviário. Sendo assim, as gerações de londrineses e novos moradores, a partir do início da década de 1980, nunca testemunharam seu funcionamento como estação. É possível, entretanto, conhecer o prédio como instituição musealizada da cidade, a qual é uma amostra dessa experiência do passado com objetos que revelam parte de uma vivência anterior.

Para Nora (1993), instituem-se locais que simbolizam a memória por meio de um suporte material, que

precisa ser representativo para determinado grupo a fim de justificar o valor adquirido. Hartog (2006) identifica a produção de lugares a se considerar patrimônios para construção de uma identidade baseada em uma história (inventada), a qual se torna a história da cidade ou do bairro. Ainda, as questões que envolvem o patrimônio na atualidade tendem a trabalhar mais com o patrimônio local, associando memória e território. O patrimônio não deve ser visto a partir do passado, mas do presente, como categoria de ação do presente sobre o presente. É uma maneira de viver as rupturas, de reconhecê-las e reduzi-las, referindo-se a elas, elegendo-as, produzindo efeitos de significação.

Segundo Lima e Carvalho (2005), o museu é um lugar estratégico para criar vínculos simbólicos de pertencimento. Meneses (1993) aponta que é função dos museus criar condições para o conhecimento e entendimento da expressão de identidade por meio do acervo exposto. A visita ao museu possibilita interrogar os objetos e interrogar a si mesmo enquanto público. A identidade se relaciona com a memória, “[...] se fundamenta no presente, nas necessidades presentes, ainda que faça apelo ao passado – mas é um passado também ele construído e reconstruído no presente, para atender a reclamos do presente.” (MENESES, 1993, p. 210).

Os elementos no Museu que remetem à ferrovia são: o próprio prédio e as placas de sinalização; o cenário do escritório da Estação na exposição de longa duração; a bilheteria; o sino; as fotografias localizadas em janelas na plataforma ferroviária; os carros ferroviários, a locomotiva e o tênder estacionados nos trilhos; e ao lado uma exposição de onze painéis. O primeiro deles, de caráter explicativo, informa a “Plataforma de Embarque: KM 209,914,50” e dados rápidos sobre as estações e os objetos. Depois, um painel com onze fotografias do processo de restauro da Locomotiva Baldwin 840. E os nove painéis posteriores, de caráter fotográfico, apresentam uma imagem cada um. Para o historiador Meneses (1994), a organização dos objetos na exposição museológica visa à produção de sentidos.

Na bilheteria eram comprados os bilhetes de primeira e segunda classe, os bilhetes de volta eram carimbados e também eram fornecidas informações. Em seu interior continua o piso avermelhado da estação ferroviária. Pelo toque do sino eram avisadas chegadas e partidas dos trens. Além desses, na exposição de longa duração do museu se encontram vestígios da história de Londrina de 1930 a 1950 (embora tenha objetos arqueológicos indígenas com datação anterior), há o

escritório da estação que ficava no segundo andar do prédio.

Alguns dos objetos ferroviários foram adquiridos e são conservados por meio de um convênio com a Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima (RFFSA). De acordo com Lima e Baldo (2014, p. 19):

Entre 1998 e 1999 o MHL também requisitou outros objetos que representassem a memória ferroviária em seu ambiente. Uma locomotiva abrigada na cidade de Campinas, São Paulo, é requisitada além da solicitação de uma composição para complementar a “Maria Fumaça”, no caso um carro leito que se encontrava na cidade de Assis, São Paulo. Houve sucesso no requerimento da locomotiva. Quanto a composição não foi possível a concessão do carro leito. O MHL então solicitou dois carros ferroviários que estavam estacionados na cidade de Curitiba, Paraná, um de passageiros e outro administrativo.

Estes bens, incluindo centenas de objetos da Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima (RFFSA) mantidos na coleção do Museu, além de entrevistas e fotografias, foram doados no processo de privatização da RFFSA, em momento anterior à sua desativação total. No dia 18 de maio de 1999 foi publicado, na seção 3 e página 5 do Diário Oficial da União, o termo aditivo nº 1 ao Convênio 41/1998, firmado entre RFFSA e UEL, tendo como obrigação da Universidade:

Utilizar a locomotiva a vapor em exposição no Museu Histórico de Londrina, ficando a mesma estacionada, fixada e protegida adequadamente, em local a ser definido, não sendo sob qualquer hipótese movimentada para serviços de transporte ou qualquer outro fim. (REDE FERROVIÁRIA S/A, 1999, p. 25)

A locomotiva foi inscrita no livro de entrada de acervo do MHL no dia 19 de abril de 2000, sob o número 3389. Contudo, somente os carros ferroviários chegaram a ficar expostos, enquanto a locomotiva ficou um tempo no campus universitário da UEL e depois direcionada ao pátio dos antigos galpões do Instituto Brasileiro do Café (IBC). Devido ao estado de deterioração, esses objetos passaram por um processo de restauro e de recuperação cenográfica financiado pelo Programa Municipal de Incentivo à Cultura (PROMIC). Isso ocorreu com os carros ferroviários entre 2010 e 2012 no espaço do Museu, com parceria do Departamento de Arquitetura e Urbanismo da UEL

e do projeto UNE DESIGN, vinculado ao curso de Desenho Industrial da Universidade Norte do Paraná (Unopar). Com a locomotiva e o tênder, o processo ocorreu entre 2013 e 2014 por meio de dois editais de restauração. Nesse caso, além daquelas foi também realizada parceria com a Faculdade de Tecnologia SENAI Londrina.

O carro ferroviário de passageiros PS-4 é dividido em primeira e segunda classe, separadas pelos sanitários. O carro pagador Z-100 tem caráter administrativo, sendo, portanto, utilizado para pagamento de funcionários da RVPSC. Por esse motivo há um escritório em que se encontra um cofre e um guichê em frente a uma mesa para realizar os pagamentos.

Segundo um parecer da Associação Brasileira de Preservação Ferroviária (ABPF) ao museu, a locomotiva a vapor foi construída pela The Baldwin Locomotive Works (1856-1956) em 1910, na Filadélfia. A partir de pesquisas nos  f cios do museu, Baldo, Lima e Fernandes descobriram registros históricos referentes à locomotiva. Seu número de fabricação   34.883, pesa 32 toneladas, e o tênder 10 toneladas. O modelo corresponde ao 4-6-0, isto é, tipo Tenwheeler (dez rodas). Configura-se como progressão natural do tipo americano 4-4-0. Locomotivas como essa foram projetadas a partir do final do século XIX, agregando-se maior potência a fim de atender passageiros, cargas e mistos. Nesse tempo eram consideradas as melhores para serviços em geral, até serem condenadas por outros modelos, como o 4-4-2 (Atlântico) e o 2-8-0 (Consolidações). Além disso, “[...] é classificada como peça rara, uma vez que não deve existir mais de duas ou três unidades deste modelo em todo o Brasil com estado de conservação possível de ser recuperado.” (LIMA; FERNANDES, 2014, p. 62).

Para Wolff (1993), de modo geral, locomotivas a vapor são compostas pela máquina a vapor e pelo tênder. Nesse sentido, consistem na unidade frontal, na qual é gerada a energia transformada em movimento mecânico, e na unidade posterior, que engatada   frontal   utilizada para armazenar combustível e  gua. O combustível queimado na fornalha gera gases quentes que chegam à caixa de fumaça por tubos da caldeira. De l  os gases são expelidos através de uma chaminé, resultando em uma nuvem de fuligem e vapor. No Brasil, essas locomotivas receberam o apelido de maria-fumaça. O calor dos gases que passam pelos tubos é transferido para a água dentro da caldeira, e uma parte dessa água   vaporizada. Quando acumulada no domo

de vapor, gera pressão, sendo solicitada e transferida por uma válvula controladora e por um tubo até as válvulas direcionais e os cilindros.

De acordo com Lima e Fernandes (2014), a locomotiva em questão recebeu inicialmente o número 2 quando pertencente à Estrada de Ferro Dourado, conhecida como Companhia Douradense. Sua sede ficava em Ribeirão Bonito, na região araraquarense, inaugurada em 1900 e desativada totalmente em 1969. Em São Paulo, a locomotiva facilitou o acesso entre as regiões, sendo transporte importante para a economia paulista e para a economia das grandes ferrovias. A Douradense não foi afetada pela queda da economia cafeeira, agravada pela crise de 1929. Por outro lado, eram construídos cada vez mais trilhos próximos às localidades agrícolas, principalmente cafeeiras. Em 1949, foi incorporada pela Companhia Paulista de Estradas de Ferro (CEPEF), concebida em Jundi i (SP) em 1872. Seu intuito principal era suprir o progresso da lavoura cafeeira de São Paulo. Foi atribuído, então, o número 840   locomotiva a vapor, utilizado até hoje.

No entanto, a partir da década de 1920 se iniciaram trocas da traço a vapor pela elétrica, inclusive na América do Sul, por dificuldades de se obter combustível. As ferrovias, ainda, perderam a preferência de desenvolvimento, sendo trocadas por rodovias. Assim, o Estado brasileiro decidiu assumir o controle das companhias ferroviárias. Em 1957, foi criada no aspecto federal a RFFSA, a qual agregou em uma única empresa as ferrovias pertencentes à União. Em 1971, no aspecto estadual, foi criada em Campinas a Ferrovia Paulista S. A. (Fepasa), que administrava as companhias Paulista, Mogiana, São Paulo-Minas e Araraquarense.

Na reportagem “A saga da Maria que quase virou Fumaça”, do *Jornal de Jundi i Regional*, exibida em 2 de março de 2008, a jornalista Patrícia Baptista e os editores do jornal buscaram o paradeiro de uma maria-fumaça, a qual por muitos anos foi atra o turística no Parque da Uva em Jundi i. A partir desse documento é sugerido que a locomotiva esteve presente no local no início da década de 1970, pois a jornalista cita a existência de uma foto da Maria Fumaça produzida pelo jundi iense Wilson Schuller para um trabalho de escola, em 1971.

Baptista fez contato com Carlos Toniolo, atualmente funcionário aposentado do Museu da Companhia Paulista, como informou a secret ria do museu, o qual relatou que a locomotiva foi retirada de Jundi i pelo Exército e levada para o pátio da Esta o Ferroviária

de Campinas. Toniello acreditava que tal fato havia ocorrido em 1996. Além disso, Baptista descobriu pela Prefeitura de Jundiá a permissão para retirada da locomotiva do Parque da Uva, porque sofria vandalismo e servia de “banheiro”. Como vestígio disso, no Ofício n. 55 expedido em 29 de junho de 1999 ao Sr. Dr. Itaiçi Mendonça, chefe de gabinete do reitor da UEL, há a solicitação da diretora do Museu para o transporte da locomotiva das Oficinas da Rede Ferroviária Ferrobán em Campinas, antiga Fepasa, à UEL.

Voltando à reportagem, observa-se que Baptista contatou Ivo Arias, conselheiro da ABPF, o qual avisou sobre o possível local em que a locomotiva se encontrava, isto é, Londrina, e que poderia ter pertencido à Companhia Paulista. Assim, entrou em contato com os funcionários do MHL e descobriu o paradeiro da maria-fumaça.

Desse modo, apesar da locomotiva Baldwin e o tãder terem andado pelo território paulista e não em território londrinense, e só depois, em 1999, foi cedida pela RFFSA à UEL, isso não significa que sua importância histórica fique limitada. Ainda é possível suscitar a memória ferroviária e outras memórias sobre a região norte do Paraná. Também conduzia o transporte de passageiros e de produtos cafeeiros, assim como locomotivas a vapor semelhantes a ela realizavam nesta região. Segundo Meneses (1998, p. 90), “[...] a simples durabilidade do artefato, que em princípio costuma ultrapassar a vida de seus produtores e usuários originais, já o torna apto a expressar o passado de forma profunda e sensorialmente convincente”.

Sendo assim, para que o objeto pertença a um acervo, a comunidade deve atribuir valores e significados a ele. De acordo com Chagas (1985), sua importância implica a relação com o humano e a valorização decorrente dessa relação. Dessa maneira, é conferido ao objeto significado cultural e social. Para Chagas (1985, p. 189), um dos objetivos do técnico em museologia é “descobrir e nutrir a vida do objeto, através de um trabalho constante de pesquisa, classificação e conservação; perceber e evidenciar os seus significados, através de uma linguagem museológica adequada aos interesses da comunidade [...]”. E segundo Poulot (2003, p. 35), “[...] um objeto somente se transforma em patrimônio após ser transmitido, ou seja, na maioria das vezes, após ser transferido de lugar, desclassificado, reclassificado, glosado, reconstituído, contado, trabalhado”.

Para Arantes (2006), o patrimônio é uma construção social inserida no contexto das práticas sociais que

o geram e lhe atribuem sentido. Os bens culturais estão situados em determinado tempo e espaço, integrando atividades de determinados grupos sociais. Ainda, constituem suportes de significados e de sentidos construídos e transformados em meio a essas atividades e às relações sociais. Esses grupos sociais e os indivíduos envolvidos constroem identidades coletivas lidando com a memória. Segundo Lima e Polo (2012, p. 27):

Sabe-se hoje que o museu é o cenário institucionalizado da relação entre patrimônio e público. [...] Quanto a esse processo de comunicação museológica, entende-se que o público não é passivo. Ao contrário, no encontro entre público e patrimônio cultural musealizado, os sujeitos são construtores ativos de suas próprias experiências, pois cada pessoa vai ao museu com uma leitura de vida e com experiências únicas de seu cotidiano.

Como já mencionado, a locomotiva e o tãder estão estacionados nos trilhos do MHL, mas não mais os percorrem. Segundo Ramos (2004), quando um objeto é inserido no acervo de uma instituição museal, perde suas características anteriores, por exemplo, um relógio não serviria mais para marcar as horas. Sendo assim, encerra-se a utilidade prática desempenhada no cotidiano e adquire diferentes significados de acordo com a exposição em que estará inserido, estabelecendo diálogos com seu entorno. No museu, o público visitante observa a cultura material e percebe, a sua maneira, um significado produzido. Para Meneses (1994, p. 12):

No museu nos defrontamos com objetos enquanto objetos, em suas múltiplas significações e funções – ao contrário, por exemplo, do que ocorre num supermercado. Objetos de nosso cotidiano (mas fora desse contexto e, portanto, capazes de atrair a observação) ou estranhos à vida corrente (capazes, por isso, de incorporar à minha as experiências alheias). Doutra parte, é a função documental do museu (por via de um acervo, completado por bancos de dados) que garante não só a democratização da experiência e do conhecimento humanos e da fruição diferencial de bens, como, ainda, a possibilidade de fazer com que a mudança – atributo capital de toda realidade humana – deixe de ser um salto do escuro para o vazio e passe a ser inteligível.

Santos (2006, p. 37) segue essa perspectiva e utiliza a arma como exemplo. Para ela, esse objeto, ao ser extraído “[...] do seu contexto original, morre e perde seu significado, e sobre esta morte é que se constrói a

possibilidade de contato com o passado.” Nesse momento é construída a valorização do objeto, ato que para Cury (1999) consiste na musealização, composta por quatro etapas: seleção dos objetos; inserção no acervo do museu com pesquisa, conservação e documentação; e comunicação, que se divide em dois momentos: primeiramente, a materialização de um conceito ou ideia e, depois, a relação com o entorno.

Conforme Fernandes (2016), a Locomotiva Baldwin 840 cumpriu sua função cotidiana e se tornou um objeto musealizado, respeitando também o convênio estabelecido entre RFFSA e UEL. A autora realizou a análise qualitativa de trinta e um questionários aplicados a visitantes espontâneos do MHL, em determinados períodos de 2015 e 2016, quando em observação à locomotiva exposta. Percebeu principalmente a construção de valores culturais cognitivos e afetivos, sendo a presença da locomotiva importante para o conhecimento e/ou para se lembrar como era o objeto, o funcionamento da estação, relação do trem com a cidade e o que se viveu, despertando lembranças específicas de cada visitante – certas vezes houve choro, silêncio, sorrisos, saudade. Aqueles que não vivenciaram o funcionamento da Estação Ferroviária apontaram a sua importância para a exportação do café e desenvolvimento da cidade, referências provavelmente aprendidas nas escolas. Outros se lembravam de momentos que não necessariamente se relacionavam com o trem em Londrina, mas a diferente local e tempo. Além de valores éticos construídos, visitantes se colocaram em posição de respeito em relação à história do outro.

Percebe-se a construção efetiva de significados quando o público visitante se comunica com o objeto. Fernandes se atentou para o visitante espontâneo, mas visitas mediadas com grupos agendados – não somente instituições de ensino – também são realizadas. Os monitores, em sua maioria do curso de História da UEL, visam a potencialização da comunicação museológica por meio de questionamentos e estímulo da sensibilização do olhar dos visitantes para os objetos, neste caso os incluídos na exposição na plataforma ferroviária. Essas mediações fazem parte do setor de Ação Cultural e Educativa, que também desenvolveu um jogo de tabuleiro com foco na locomotiva quando foi restaurada e levada ao Museu, além de um catálogo que divulga o processo de restauração e exposição dos carros ferroviários e da locomotiva e seu tênder.

Portanto, pesquisou-se um contexto maior vinculado à locomotiva Baldwin e ao tênder, e também ao

local em que estão esses objetos. Considera-se que o patrimônio ferroviário, evidenciado neste artigo, inserido no acervo do MHL em exposição, estimule a memória, a identidade e a comunicação com o passado a partir do presente do sujeito que o observa. Assim, novos sentidos são construídos, e os objetos são continuamente preservados.

## REFERÊNCIAS

ARANTES, A. A. O patrimônio cultural e seus usos: a dimensão urbana. **Habitus**, Goiânia, v. 4, n. 1, p. 425-435, jan./jun. 2006.

BALDO, T. H. D. **Olhares sobre um objeto museal: os carros ferroviários do Museu Histórico de Londrina Padre Carlos Weiss (1999-2013)**. 2013. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em História) – Universidade Estadual de Londrina, Londrina, 2013.

BAPTISTA, P. A saga da Maria que quase virou Fumaça. **Jornal de Jundiá Regional**, São Paulo, 2 mar. 2008.

CHAGAS, M. de S. Um novo (velho) conceito de museu. **Cadernos de Estudos Sociais (FUNDAJ)**, Recife, v. 1, n. 2, p. 183-192, 1985.

COUTINHO, H. P. A inauguração de hoje. **Paraná Norte**, Londrina, 28 jul. 1935, p. 1.

CURY, M. X. Museu, filho de Orfeu, e musealização. In: ENCUESTRO REGIONAL DO ICOFOM-LAM, 8., 1999. **Anais...** Coro, Venezuela, 1999, p. 50-51.

FERNANDES, A. K. **Locomotiva Baldwin 840 exposta no Museu Histórico de Londrina: percepções dos visitantes espontâneos (2015-2016)**. 194 f. Monografia (Especialização em Patrimônio e História) – Universidade Estadual de Londrina. Londrina, 2016.

HARTOG, F. Tempo e patrimônio. **Varia História**, Belo Horizonte, v. 22, n. 36, p. 261-273, jul./dez. 2006.

LIMA, M. B. de; BALDO, T. H. D. Preservação da memória ferroviária: restauro dos carros ferroviários de Londrina. In: VIEIRA, E. L. da S.; LIMA, M.

B. de; ALEGRO, R. C. (Org.). **Museu Histórico de Londrina**: restauração do acervo ferroviário exposto na plataforma de embarque. Londrina: UEL, 2014. p. 17-27.

LIMA, M. B. de; FERNANDES, A. K. Maria Fumaça restaurada e a preservação da memória ferroviária na cidade de Londrina-PR. In: VIEIRA, E. L. da S.; LIMA, M. B. de; ALEGRO, R. C. (Org.). **Museu Histórico de Londrina**: restauração do acervo ferroviário exposto na plataforma de embarque. Londrina: UEL, 2014. p. 51-62.

LIMA, L. P. de; POLO, M. J. A. Reflexões sobre o papel de educador de museus. **Boletim Museu Histórico de Londrina**, Londrina, v. 3, n. 6, p. 23-31, jan./jun. 2012.

LIMA, S. F. de; CARVALHO, V. C. de. Cultura material em um museu de história: as formas espontâneas de transferência do povoado. In: FIGUEIREDO, B. G.; VIDAL, D. G. **Museus**: dos gabinetes de curiosidades à museologia moderna. Belo Horizonte: Argumentum, 2005. p. 85-110.

MENESES, U. T. B. de. A problemática da identidade cultural nos museus: de objetivo (de ação) a objeto (de conhecimento). **Anais do Museu Paulista**. São Paulo, n. 1, p. 207-222, 1993.

\_\_\_\_\_. Do teatro da memória ao laboratório da história: a exposição museológica e o conhecimento histórico. **Anais do Museu Paulista**. São Paulo, v. 2, p. 9-42, 1994.

\_\_\_\_\_. Memória e cultura material: documentos pessoais no espaço público. **Estudos históricos**, Rio de Janeiro, n. 21, p. 89-103, 1998.

\_\_\_\_\_. O museu e o problema do conhecimento. In: SEMINÁRIO SOBRE MUSEUS-CASAS: PESQUISA E DOCUMENTAÇÃO, 4., 2002. **Anais...** Rio de Janeiro: Minc; Fundação Casa de Rui Barbosa, p. 17-39, 2002.

MUSEU HISTÓRICO DE LONDRINA. **Ofício n. 55 da diretora do Museu Histórico de Londrina, Conceição A. Duarte Geraldo, para Chefe de Gabinete do Reitor, Itaiçi Mendonça**. Londrina, 29 jun. 1999.

NORA, P. Entre memória e história: a problemática dos lugares. **Projeto História**, São Paulo, n. 10, p. 7-28, dez. 1993.

POULOT, D. Museu, nação, acervo. In: BITTENCOURT, J. N.; BENCHETRIT, S. F.; TOSTES, V. L. B. (Org.). **História representada**: o dilema dos museus. Livro do Seminário Internacional. Rio de Janeiro: Museu Histórico Nacional, 2003.

RAMOS, F. R. L. **A doação do objeto**: o museu no ensino de história. Chapecó: Argos, 2004.

REDE FERROVIÁRIA S/A. **Extrato de Termo Aditivo**. Diário Oficial da União, seção 3, p. 25, 18 maio 1999.

SANTOS, M. S. dos. **A escrita do passado em museus históricos**. Rio de Janeiro: Garamond, 2006.

SILVA, P. P. **De estação ferroviária a Museu Histórico de Londrina**: a trajetória do edifício 1946-1986. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em História) – Universidade Estadual de Londrina, Londrina, 2012a.

\_\_\_\_\_. Um pouco de história... O edifício da estação ferroviária de Londrina, sede do Museu Histórico de Londrina Padre Carlos Weiss, 1946-1986. **Boletim do Museu Histórico de Londrina**, Londrina, v. 3, n. 6, p. 32-37, jan./jun. 2012b.

VISALLI, A. M. (Coord.). **Catálogo Museu Histórico de Londrina**. Londrina: UEL, 2010.

WOLFF, H. Como funciona a locomotiva a vapor. **Centro-Oeste**, ago. 1993. Disponível em: <<http://vfco.brazilia.jor.br/locos/funcionamento.Locomotiva.Vapor.shtml>>. Acesso em: 3 mar. 2014.