Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional
Ana Camila Moura dos Santos

Conjunto Floriópolis: os desafios da patrimonialização dos bens remanescentes da extinta RFFSA no Piauí

Rio de Janeiro
2017

Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional
Ana Camila Moura dos Santos

Conjunto Floriópolis: os desafios da patrimonialização dos bens remanescentes da extinta RFFSA no Piauí

Dissertação apresentada ao curso de Mestrado Profissional do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, como pré-requisito para obtenção do título de Mestre em Preservação do Patrimônio Cultural.
Orientador: Profª. Ms. Helena Mendes dos Santos.
Supervisora: Arquiteta Claudiana Cruz dos Anjos.

Rio de Janeiro
2017

O objeto de estudo dessa pesquisa foi definido a partir de uma questão identificada no cotidiano da prática profissional da Superintendência do IPHAN no Piauí.

S237c Santos, Ana Camila Moura dos
Conjunto Floriópolis: os desafios da patrimonialização dos bens remanescentes da extinta RFFSA no Piauí / Ana Camila Moura dos Santos. – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, 2017.

123 f.: il.

Orientadora: Helena Mendes dos Santos.

Dissertação (Mestrado) – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, Mestrado Profissional em Preservação do Patrimônio Cultural, Rio de Janeiro, 2017.

1. Patrimônio Ferroviário - Piauí. 2. Legislação. 3. Preservação. 4. Ferrovias. I. Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (Brasil). II. Título.

CDD 385.098122

Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional

Ana Camila Moura dos Santos

“Conjunto Floriópolis: os desafios da patrimonialização dos bens remanescentes da extinta RFFSA no Piauí”

Dissertação apresentada ao curso de Mestrado Profissional do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, como pré-requisito para obtenção do título de Mestre em Preservação do Patrimônio Cultural.

Rio de Janeiro, 16 de dezembro de 2015.

Banca examinadora

_____

Professora Ms. Helena Mendes dos Santos (Orientadora)

_____

Professora Dra. Analucia Thompson – Mestrado/IPHAN

_____

Professora Drª. Sandra Branco – FIOCRUZ

AGRADECIMENTOS

Agradeço a Deus, sobretudo.

À minha Antonia, mãe amorosa e dedicada, minha fortaleza em todos os momentos. Aos meus irmãos, Lorena e Francisco, meus primeiros e melhores amigos. Ao meu amado Rafael, minha referência de generosidade e dedicação ao próximo, por tudo que vivemos juntos. Aos meus queridos amigos, Dom, Bruna e Nayhd, construtores de oásis. À afetuosa Rita – a melhor anfitriã – e meus colegas, Karina e Getúlio, por todo o apoio e aprendizado que me ofereceram.

À Coordenação do Mestrado em Preservação do Patrimônio Cultural do IPHAN, especialmente Lia Motta, Beatriz Landau e Adriana Nakamuta, pela paciência, dedicação e respeito no cumprimento de um árduo trabalho, destinado a formar profissionais mais conscientes e comprometidos com o patrimônio cultural brasileiro. A todos os professores e colegas, pelos valiosos ensinamentos. À minha orientadora, Helena Mendes, pessoa que estimo por seus conhecimentos e por ter abraçado a minha pesquisa de forma sempre respeitosa e dedicada. À minha supervisora, Claudiana Cruz dos Anjos, pelas oportunidades que me proporcionou e orientações no curso deste trabalho. Aos servidores da Superintendência do IPHAN no Piauí, principalmente à Raquel Lavor e Thalita Holanda, pelo coleguismo e palavras de incentivo.

A todas as pessoas que, de maneira indireta, também contribuíram para a realização deste trabalho.

O verdadeiro buscador se satisfaz enquanto caminha.

RESUMO

A partir da publicação da Lei nº 11.483/2007, que encerrou o processo de liquidação e extinguiu a Rede Ferroviária Federal S/A – RFFSA, as atividades de proteção do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – IPHAN relacionadas ao patrimônio ferroviário brasileiro ganharam novos contornos, porque, além de determinar as atribuições dos órgãos sobre os bens que foram transferidos para a União a partir da extinção da RFFSA, a Lei definiu memória ferroviária como o conjunto formado pelo patrimônio cultural do setor ferroviário e o IPHAN como a instituição responsável pela preservação deste acervo.

Como parte dos principais desafios do IPHAN para o cumprimento das responsabilidades advindas desta Lei é o cumprimento de uma política interinstitucional que resulta na realização de termos de parceria para a gestão, manutenção e uso, com o principal objetivo de garantir a reintegração dos bens remanescentes da ferrovia considerados como patrimônio cultural do cervo ferroviário à dinâmica social, econômica e cultural local, a Superintendência do IPHAN no Piauí realizou estudos e intervenção sobre o Conjunto Ferroviário de Floriópolis, situado na cidade em Parnaíba, próximo ao trecho mais antigo da Estrada de Ferro Central do Piauí.

Com o presente estudo, pretendemos colaborar com a produção de conhecimento acerca da Estrada de Ferro Central do Piauí, e, em especial, contribuir para a reflexão sobre os desafios na atuação do IPHAN sobre a preservação do acervo ferroviário remanescente da extinta RFFSA no Estado.

Palavras-chave: IPHAN, legislação, preservação, patrimônio ferroviário.

ABSTRACT

Since the publication of the Law 11.483 / 2007, which ended the liquidation process and extinguished the Federal Railway Network S / A - RFFSA, the protection activities of the National Historical and Artistic Heritage Institute - IPHAN related to the brazilian railway assets have gained new contours, because, in addition to determining the attributions of the organs over the assets that were transferred to the Union after the extinction of the RFFSA, the law defined the Railway Memory as the set formed by the cultural heritage of the railway sector and IPHAN as the institution responsible for the preservation of assets.

As part of the main challenges o IPHAN to fulfill the responsibilities resulting from this Law is the fulfillment of an interinstitutional policy that results in the realization of partnership terms for management, maintenance and use, with the main objective of ensuring the reintegration of the remaining assets considered as cultural heritage to the local, social, economic and cultural dynamics, the IPHAN Superintendence in Piauí made studies and intervention on the Floriópolis Railway Set, located in the city of Parnaíba, near to the oldest section of the Central Railway Of Piauí.

With the study of this case, we intend to collaborate with the production of knowledge about the Central Railway of Piauí, and, in particular, to contribute to the reflection on the challenges of the acting of IPHAN about the railway remnants of the extinct RFFSA in the State.

Keywords: IPHAN, legislation, preservation, railway heritage.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Ilustração 01: Cerimônia de lançamento da pedra fundamental da Estrada de Ferro Mauá, em 1852, com a presença do Imperador D.Pedro II e políticos. Óleo sobre tela de autor anônimo. Acervo da Coleção Geyer/Museu Imperial. Fonte: Museu Imperial – Exposições Virtuais. 28

Ilustração 02: Mapa da malha ferroviária piauiense. Fonte: OP Arquitetura: Inventário do Patrimônio Ferroviário, 2012. Editado pela autora. 35

Ilustração 03: Locomotiva a vapor da Estrada de Ferro Central do Piauí na estação de Brasileira, na década de 1950. Fonte: Site 'Estações Ferroviárias', 2013. 38

Ilustração 04: Maria fumaça passando pela Rua Grande, (atual Avenida Getúlio Vargas), em 1930. Fonte: Arquivo pessoal de Carlos José Candeira. 42

Ilustração 05: Percurso entre Porto das Barcas, em Parnaíba, passando pelos Conjuntos Ferroviários de Parnaíba e Floriópolis, chegando a Luís Correia. Fonte: Google Earth, 2015. Editado pela autora. 43

Ilustração 06: Plano Viário da Inspetoria Federal das Estradas para a Central do Piauí, de 1927. Fonte: Ministério da Viação e Obras Públicas, 1927. 44

Ilustração 07: Embarque de passageiros nos vagões da Estrada de Ferro Central do Piauí, na Estação Ferroviária de Parnaíba- PI, nos anos 1950. FONTE: Revista de História da Biblioteca Nacional, ano 5, nº 53, p. 19.....50

Ilustração 08: Capa do Manual de Preservação de Edificações Ferroviárias Antigas. Fonte: Ministério dos Transportes. 58

Ilustração 09: Mapeamento dos Inventários de Conhecimento do Patrimônio Ferroviário. Fonte: DEPAM/IPHAN, 2010. 75

Ilustração 10: Almoxarifado no Complexo Ferroviário de Parnaíba e Vila ferroviária nas suas imediações. Fonte: Inventário do Patrimônio Ferroviário, 2013.....79

Ilustração 11: Marcenaria e oficina, no Pátio Ferroviário de Teresina. Fonte: Inventário do Patrimônio Ferroviário, 2013.....79

Ilustração 12: Estrada de Ferro São Luís – Teresina – EFSLT interligada à Estrada de Ferro Central do Piauí, na década de 1960. FONTE: Centro-Oeste Brasil. 80

Ilustração 13: Conjunto ferroviário de Floriópolis, em 2009. Fonte: Inventário do Patrimônio Ferroviário do Piauí, 2012.....84

Ilustração 14: Casa do engenheiro Miguel Bacellar, construída próximo ao conjunto de Floriópolis. Fonte: Victor Ribeiro, 2010. 84

Ilustração 15: Implantação do Conjunto ferroviário de Floriópolis. Fonte: Google Earth, 2015. Editado pela autora. 85

Ilustração 16: Mapa do percurso da linha férrea entre Parnaíba e Luís Correia. A estação Floriópolis, de acordo com o mapa, situa-se no caminho entre as cidades. Fonte: IBGE, 1960. 87

Ilustração 17: Entorno do Conjunto de Floriópolis. Fonte: Google Earth, 2016. Editado pela autora...88

Ilustração 18: Estações ferroviárias de Piracuruca, Cocal, Luís Correia e Parnaíba. Fonte: Inventário do Patrimônio Ferroviário, 2013. Editado pela autora. 89

Ilustração 19: Estações ferroviárias de Atalaia, em Luís Correia, de Teresina e a parada de Floriópolis. Fonte: Inventário do Patrimônio Ferroviário, 2013. Editado pela autora.....90

Ilustração 20: Paradas ferroviárias em Piripiri, povoado São Joaquim, e em Teresina, povoado Alegria. A estrutura visualizada na foto corresponde a um acréscimo posterior. Fonte: Inventário do Patrimônio Ferroviário, 2013. Editado pela autora. 91

Ilustração 21: A construção da estação ferroviária de Floriópolis. Fonte: IPHAN, sem data. Editado pela autora. 91

Ilustração 22: Planta da Parada de Floriópolis. Fonte: Inventário do Patrimônio Ferroviário, 2013. Editado pela autora.....92

Ilustração 23: Janelas laterais da parada de Floriópolis. Fonte: Inventário do Patrimônio Ferroviário, 2013. Editado pela autora.....92

Ilustração 24: A estação ferroviária, durante e após a intervenção. Fontes: Débora Kishimoto, 2010; Acervo da autora, 2015. 93

LISTA DE QUADROS

Quadro 01: Classificação das edificações da Estrada de Ferro Central do Piauí de acordo com suas funções. Fonte: Inventário do Patrimônio Ferroviário do Piauí, 2012. Editado pela autora…. 81

LISTA DE ABREVIATURAS

ABPF – Associação Brasileira de Preservação Ferroviária

AGEF – Rede Federal de Armazéns Gerais Ferroviários Sociedade Anônima

AMF – Associação Mineira de Ferreomodelismo

ANTT – Agência Nacional de Transportes Terrestres

BNDES – Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social

CAPCF – Comissão de Avaliação do Patrimônio Cultural Ferroviário

CFN – Companhia Ferroviária do Nordeste

CMTP – Companhia Metropolitana de Transportes Públicos

CONSPAC – Conselho Consultivo Municipal do Patrimônio Cultural e Natural de Parnaíba

CTPF – Coordenação Técnica do Patrimônio Ferroviário

DELIQ – Departamento de Extinção e Liquidação

DNIT – Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes

EFCP – Estrada de Ferro Central do Piauí

EFOT – Estrada de Ferro Oiticica-Teresina

EFPT – Estrada de Ferro Petrolina-Teresina

EFSLT – Estrada de Ferro São Luís-Teresina

GEIA – Grupo Executivo da Indústria Automobilística

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

IPHAN – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional

MPOG – Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão

OSCIP – Organização da Sociedade Civil de Interesse Público

PND – Plano Nacional de Desestatização

PRESERFE – Programa de Preservação do Patrimônio Histórico Ferroviário

PROFAC – Programa Ferroviário de Ação Cultural

RFFSA – Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima

SBF – Sociedade Brasileira de Ferreomodelismo

SESC – Serviço Social do Comércio

SICG – Sistema Integrado de Conhecimento e Gestão

SPU – Secretaria do Patrimônio da União

VALEC – Engenharia, Construções e Ferrovias S.A

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO 13

CAPÍTULO 1 APONTAMENTOS SOBRE A TRAJETÓRIA HISTÓRICA DA IMPLANTAÇÃO DA ESTRADA DE FERRO NO PIAUÍ 23

1.1 A trajetória histórica da ferrovia piauiense no contexto brasileiro 24

1.2 Os traçados da malha piauiense 33

1.3 A implantação da Estrada de Ferro Central do Piauí e os impactos sobre a cidade de Parnaíba 39

CAPÍTULO 2 A PATRIMONIALIZAÇÃO DOS BENS FERROVIÁRIOS 57

2.1 Antecedentes da patrimonialização de bens ferroviários 58

2.2 O Inventário do Patrimônio Ferroviário do Piauí como instrumento de conhecimento da malha ferroviária piauiense 73

2.3 Inventariação, conhecimento e adoção de posturas: o significado das ações sobre Floriópolis 77

CAPÍTULO 3 AS PRÁTICAS INSTITUCIONAIS NA CONSTRUÇÃO DO PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO PIAUIENSE 103

3.1. A participação popular na patrimonialização dos bens ferroviários 111

3.2 Apontamentos para a reinserção do Conjunto de Floriópolis na dinâmica social da cidade de Parnaíba 122

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS 131

ANEXOS

INTRODUÇÃO

Este trabalho é produto das reflexões alcançadas durante as atividades supervisionadas que foram desenvolvidas no âmbito da Superintendência do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – IPHAN no Piauí, previstas em Edital[1] como parte da formação no Mestrado Profissional em Preservação do Patrimônio Cultural, tais como: analisar e sistematizar as informações contidas no inventário dos bens imóveis da Rede Ferroviária do Piauí realizado pelo IPHAN/PI; realizar pesquisa historiográfica das linhas no Estado e suas inserções na trajetória histórica da Rede em âmbito regional e nacional, bem como a análise tipológica das edificações, identificando padrões construtivos e estéticos, com vistas à futura normatização para intervenções neste acervo e ocupações das áreas não edificadas; e, por fim, identificar os bens diferenciados ao longo da Rede para avaliação quanto à pertinência para inclusão na Lista do Patrimônio Ferroviário e/ou tombamento dos mesmos.

Cientes da vasta e complexa tarefa a ser realizada, passamos a observar as atividades da Superintendência Regional do IPHAN no Piauí e realizar as escolhas que nos proporcionassem a delimitação de um problema a ser investigado que deveria refletir os principais temas sobre a preservação do acervo ferroviário e cumprir as atividades previstas no Edital.

A partir das pesquisas realizadas nos arquivos da Superintendência e nas conversas com técnicos que nos informaram as questões cotidianas que permeavam as ações do órgão em relação aos bens ferroviários, identificamos, como um dos pontos recorrentes, a reutilização dos bens imóveis desta categoria. Com o aprofundamento da pesquisa, percebemos que a definição de novos usos aos bens ferroviários através da formação de parcerias interinstitucionais perpassa pelos aspectos histórico, jurídico e de atuação institucional.

Para compreender os desafios que a gestão do patrimônio ferroviário implica atualmente para a Superintendência do IPHAN no Piauí, elegemos como recorte espacial a Estrada de Ferro Central do Piauí que, por ser mais representativa do ponto de vista qualitativo e quantitativo em relação às outras ferrovias do Estado, poderia nos proporcionar um panorama sobre a malha ferroviária piauiense. Esta definição foi realizada a partir da consulta e sistematização dos dados contidos no Inventário do Patrimônio Ferroviário do

[1]O referido documento é o 5º Edital de Seleção do Mestrado Profissional em Preservação do Patrimônio Cultural do IPHAN, publicado em 2013.

Piauí[2], elaborado com o objetivo de catalogar informações sobre os bens ferroviários localizados no Estado, com a abordagem e o nível de detalhamento adequados aos trabalhos realizados na Superintendência.

Conforme o Inventário, a malha piauiense divide-se em três linhas: Estrada de Ferro Petrolina-Teresina (EFPT), Estrada de Ferro Oiticica-Teresina (EFOT) e Estrada de Ferro Central do Piauí (EFCP), sendo esta a única cujo traçado foi totalmente construído no Piauí. As duas primeiras tiveram suas construções iniciadas em outros estados, assim como a Estrada de Ferro São Luís-Teresina que, por ter apenas um pequeno trecho construído nesta capital, não é considerada como integrante da malha piauiense.

Mais antiga em relação às outras, a Estrada de Ferro Central do Piauí teve o primeiro trecho inaugurado em 1916, após anos de insistência de grupos econômicos e políticos locais que buscavam implantar um meio de transporte que favorecesse a economia regional, baseada no extrativismo e no comércio exportador. Constatamos que, por cortar maior número de localidades, a EFCP possui maior quantidade de bens imóveis e diversidade de tipos arquitetônicos, características que também podem refletir a importância que a sociedade piauiense atribuía a esta linha na época de sua implantação. Entretanto, em razão das transformações sociais e econômicas que marcaram as últimas décadas, a linha atualmente desativada possui precárias condições de conservação em grande parte dos imóveis. Enquanto o estado brasileiro procura reparar os danos causados pelo sucateamento do modal ferroviário, os impasses que contribuem para a continuidade da situação de precarização nos levam a crer que a relevância social alcançada pela ferrovia no início da sua construção não encontra o mesmo espaço no presente.

No intuito de compreender o processo que se estende desde o seu surgimento até a atualidade, recorremos, neste trabalho, à contextualização da ferrovia piauiense no âmbito da história da ferrovia brasileira. No Brasil, em pouco mais de um século, de representante do progresso, a via férrea passou a ser considerada como decadente e atrasada frente ao transporte rodoviário (CARVALHO, 2010, p.18). Empiricamente, verificamos que estes adjetivos atualmente permeiam as narrativas e memórias tecidas em torno da ferrovia, tornando-a, simultaneamente, objeto de admiração e rejeição.

[2] Cf. OP ARQUITETURA. **Inventário do Patrimônio Ferroviário do Piauí**. Teresina: IPHAN, 2013.

Segundo Jô Gondar[3], a memória social é um conceito polissêmico e pode ser construído por uma variedade de suportes – signos simbólicos, icônicos ou indiciais. Contudo, a variedade de significados que podem ser atribuídos ao conceito de memória não o torna flexível ao ponto de perder o rigor científico, e para sustentar sua tese, a autora acrescenta que o conceito de memória social é também transversal ou transdisciplinar, visto que é produzido no cruzamento, mas não na síntese, de diversos tipos de saber:

> A memória social, como objeto de pesquisa passível de ser conceituado, não pertence a nenhuma disciplina tradicionalmente existente, e nenhuma delas goza do privilégio de produzir o seu conceito. Esse conceito se encontra em construção a partir dos novos problemas que resultam do atravessamento de disciplinas diversas (GONDAR, 2005, p. 14).

A autora afirma, ainda, que a preferência por um sistema de signos que sustenta uma memória inclui a adoção de um enfoque específico para a atribuição de valores simbólicos. Assim, ao ser tratado na esfera prática, o conceito de memória social demanda a tomada de determinada perspectiva que traz implicações éticas e políticas; um posicionamento específico diante do universo de significações que não são equivalentes nos resultados que alcançam. Portanto, a conceituação de memória social é uma reflexão sobre o passado focalizando um futuro que se quer construir e, portanto, comporta um comprometimento ético e político com os resultados, independentemente da escolha teórica que a balize. Assim, a memória social é um processo, "algo que os homens produzem a partir de suas relações e seus valores", mas que não se resume à representação, que é aquilo que "se cristalizou e se legitimou em uma coletividade", sendo também exercida através de uma "esfera irrepresentável: modos, de sentir, modos de querer, pequenos gestos, prática de si, ações políticas inovadoras" (GONDAR, 2005, p. 24).

Imbuídos dessa valiosa contribuição, passamos a investigar a história da ferrovia brasileira a partir dos trabalhos já realizados sobre o tema, lançando foco sobre os processos – as construções discursivas, as negociações realizadas, o empreendimento de ações individuais e coletivas – que possibilitaram que chegassem até a atualidade os suportes materiais, as representações e as memórias da atividade ferroviária brasileira.

No Brasil, a implantação e a apropriação social da ferrovia foram influenciadas profundamente por diferentes concepções construídas a seu respeito. De forma recíproca, estas se refletiam naquelas, de modo que os discursos mobilizaram ações e engendraram

[3] GONDAR, Jô. Quatro proposições sobre memória social. In: DODEBEI, Vera; GONDAR, Jô (Org.). **O que é memória social.** Rio de Janeiro: Contra Capa Livraria/Programa de Pós-Graduação em Memória Social da Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro, 2005.

momentos que podem ser distinguidos nas narrativas acerca da trajetória histórica da estrada de ferro. No Piauí, o início da instalação da ferrovia foi marcado pela ideia de superação de fronteiras espaciais, econômicas e sociais. A via férrea possibilitou o transporte terrestre intermunicipal e interestadual, propiciou o surgimento e a transformação de cidades e favoreceu o contato entre os centros de produção, distribuição e mercados consumidores. Além disso, houve a aproximação entre culturas e vivências, sendo a sociedade produtora e receptora das próprias transformações. Contudo, como alerta Lucas Prochnow:

> Há de se fazer uma distinção: por um lado, existe uma importância das ferrovias que se refere à penetração, manutenção e preservação de populações no interior do país, e de fluxos de comunicação e de transportes para expansão da economia, trazendo aquelas novidades anteriormente descritas; por outro lado, existe a questão do que representou e foi significativo para as populações das cidades por onde a ferrovia passou, estando presente o fato do desenvolvimento econômico das regiões, que se ligavam à questão do progresso nacional. Porém, na medida em que mudam os vetores econômicos, que se sucedem as crises e revoluções nas áreas e nos equipamentos produtivos, esse progresso é relativizado, pois diz muito pouco da importância da ferrovia para as pessoas comuns, afastadas dessa ordem econômica (PROCHNOW, 2013, p. 81).

As estruturas da atividade ferroviária, como estações, armazéns, casas de trabalhadores, dentre outros, podem ser vistos como incorporações de vontades moldadas em determinados contextos. São materializações de um longo processo, que também produziu o quadro ao qual dirigimos nossa atenção, formado por ações de preservação desses suportes que estão, em sua maioria, em estado precário de conservação. Contudo, para a patrimonialização destes imóveis, consideramos como pressuposto uma valorização tecida pela sociedade que os vivencia. A palavra patrimonialização significa tornar patrimônio, reconhecer algo como objeto de pertença, e este sentido é algo atribuído, jamais forçado. Portanto, sem o sentido de pertencimento, sem *ressonância*, não há patrimônio.

A partir da publicação da Lei nº 11.483/2007, que encerrou o processo de liquidação e extinguiu a Rede Ferroviária Federal S/A – RFFSA, sociedade de economia mista fundada em 1957, as atividades do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – IPHAN relativas ao patrimônio ferroviário brasileiro ganharam novos contornos. Isto porque, além de determinar as atribuições dos dois órgãos sobre os bens que foram transferidos para a União, a Lei também legitima o conceito de Memória Ferroviária para significar o conjunto de bens e valores simbólicos cuja preservação deve ser assegurada através da conservação e restauração de prédios, monumentos e logradouros, com ênfase na reutilização com finalidade cultural e define o IPHAN como a instituição responsável pela preservação deste acervo.

A partir da publicação da Lei seguiu-se a distribuição de um expressivo número de bens móveis e imóveis entre órgãos do governo federal, – excluindo-se os bens imóveis que foram arrendados para concessionárias de transporte de carga – e o IPHAN passou a ser o órgão responsável por guardar e manter o que ele reconhecer como patrimônio cultural, inclusive os bens imóveis arrendados que devem ser compartilhados para o uso ferroviário, mediante a observância de condições de uso e manutenção que propiciem sua preservação. Apesar da escassez de estudos acerca do tema, não nos cabe, neste trabalho, problematizar o conceito de memória ferroviária, o que foi realizado em profundidade por Lucas Prochnow[4], mas identificar quais as implicações do conceito na esfera prática, especialmente quanto à valoração e destinação dos bens culturais ferroviários no Piauí.

Diante da determinação legal, o IPHAN deve atuar em consonância com uma visão ampliada de patrimônio cultural, investigar apropriações, valores e sentidos com o objetivo de selecionar e reconhecer os elementos que fazem parte da construção da memória social atrelada à atividade ferroviária. Portanto, revela-se ao IPHAN o desafio de identificar quais são os valores localmente construídos em torno destes bens, influenciados por aspectos históricos, territoriais, sociais, políticos, econômicos e culturais e, administrativamente, a partir dos valores atribuídos aos bens, proceder à realização de termos de parceria com instâncias locais para garantir a gestão, manutenção e a reinserção social destes imóveis através da sua reutilização. Assim, no âmbito da construção do patrimônio cultural ferroviário pelo IPHAN, estes dois aspectos – valoração e formação de parcerias – encontram-se imbricados, considerando-se que a identificação de valores simbólicos, que também se expressa pelo comprometimento de atores parceiros, forma a base sustentadora da prática de preservação.

Para estabelecer os critérios para o reconhecimento e gestão do patrimônio cultural ferroviário no âmbito do IPHAN, o órgão criou, através da Portaria nº 407/2010, a Lista do Patrimônio Ferroviário, instrumento que pode ser operacionalizado sobre os vestígios da atividade ferroviária de forma concomitante ao tombamento, instituto criado e regulamentado pelo Decreto-Lei nº 25/37. Esta Portaria também indica elementos para a valoração cultural, como a importância histórica, os impactos urbanos e sociais gerados pela construção e operação da ferrovia e as memórias dos grupos sociais. Para contrapor uma possível busca por critérios estáticos – o que poderia caracterizar um recuo em relação à trajetória da atuação do

[4] PROCHNOW, Lucas Neves. O Iphan e o patrimônio ferroviário: a memória ferroviária como instrumento de preservação. Dissertação (Mestrado Profissional em Preservação do Patrimônio Cultural). Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. Rio de Janeiro: IPHAN, 2013.

IPHAN – e para atenuar as incertezas acerca da apropriação social e preservação dos bens, a norma determina que a manifestação formal de interesse de atores parceiros para a gestão e manutenção dos bens culturais seja parte do processo de seleção desse patrimônio.

Em 2010, o IPHAN/PI empreendeu ações com o objetivo de deter o processo de deterioração que avançava rapidamente sobre a parada do Conjunto Ferroviário de Floriópolis, localizado na cidade de Parnaíba, onde se assenta o trecho mais antigo da Estrada de Ferro Central do Piauí. Este caso é considerado como emblemático para a Superintendência por condensar aspectos importantes relativos à preservação dos bens remanescentes da atividade ferroviária no Estado, considerando-se, na época da intervenção, as novas determinações legais e as ações do órgão que visavam equilibrá-las com a visão ampliada de patrimônio cultural e as condicionantes locais e institucionais que vigoravam.

Segundo os documentos consultados na Superintendência, a intervenção em Floriópolis foi uma "ação emergencial". Desta assertiva, denotamos um sentimento de perda iminente, gerado pelas condições de conservação da parada que provavelmente a levariam ao seu desaparecimento; porém, o imóvel atualmente está em desuso, sem previsão de novo uso e já apresenta novos sinais de desgaste.

Anteriormente à intervenção, a prefeitura de Parnaíba manifestou informalmente o interesse em firmar parceria com o IPHAN para a gestão, manutenção e reutilização do imóvel. Contudo, o propósito da municipalidade não foi concretizado até o presente. Somado a isso, o IPHAN dispõe de reduzidos recursos humanos e financeiros para cumprir o disposto na Lei nº 11.483/2007, isto é, a responsabilidade de receber e manter os bens que valorar e, conforme a Portaria nº 407/2010, garantir as manifestações de interesse para a efetiva preservação. Delineado o quadro, faz-se necessário compreender os elementos que contribuíram para o surgimento e continuidade do impasse sobre a preservação do Conjunto de Floriópolis, inclusive como uma situação passível de ocorrer com outras ações de preservação de bens ferroviários valorados no Estado.

Após a exposição de todo o caminho percorrido para a definição do tema, cabe-nos mostrar como este trabalho foi construído. Considerando que o patrimônio cultural é um processo no qual se integram diversos aspectos da vida em sociedade, intentamos compreender o quadro atual da construção do patrimônio cultural ferroviário no Piauí a partir da análise dos aspectos histórico, jurídico e atuação institucional que perpassam as ações de patrimonialização e que resultaram na estruturação deste trabalho em três capítulos, organizado de maneira a elencar as características e especificidades da malha piauiense, na qual se insere o Conjunto de Floriópolis, e, com base em fontes bibliográficas e documentais,

analisamos as principais ideias correntes e os desafios para a preservação do patrimônio ferroviário e a sua apropriação social.

No primeiro capítulo, intitulado *Apontamentos sobre a trajetória histórica da implantação da estrada de ferro no Piauí*, intentamos compreender como o descompasso temporal entre as implantações no Piauí e em outros estados brasileiros afetou a construção e apropriação da ferrovia no Estado e as implicações deste processo sobre as atuais ações de preservação e reutilização de bens imóveis remanescentes da atividade ferroviária.

No primeiro item – *A ferrovia piauiense no contexto brasileiro* – contextualizamos o início da construção da ferrovia no Brasil no âmbito internacional, enfatizando aspectos de um processo marcado por morosidade, aplicação de investimentos estrangeiros e intervenção direta do Estado brasileiro. Na segunda parte, denominada *Os traçados da malha piauiense*, descrevemos a implantação da ferrovia piauiense no território, a operação e a efetividade da comunicação entre as regiões, além dos impactos sociais causados pela chegada do trem. Em *A implantação da Estrada de Ferro Central do Piauí em Parnaíba* – abordamos a trajetória histórica desta linha em Parnaíba e a inserção do Conjunto de Floriópolis neste contexto, com o objetivo de compreender como os piauienses receberam a Estrada de Ferro Central do Piauí e quais os fatores que contribuíram para as atuais condições de apropriação e conservação dos seus imóveis.

Para a escrita deste capítulo, contamos principalmente com o auxílio das contribuições de dois autores: Eric Hobsbawm (2002), para compreender as transformações engendradas pela ferrovia no mundo e os reflexos deste meio de transporte sobre a sociedade piauiense. Em *A Era das Revoluções*, o historiador discorre sobre a invenção deste meio de transporte em meio à industrialização da Grã-Bretanha, e ressalta que além de ser "a invenção básica que iria transformar as indústrias de bens de capital" (HOBSBAWM, 2002, p. 70), a ferrovia foi a invenção que mais afetou a imaginação, sendo o "único produto da industrialização do século XIX totalmente absorvido pela imagística da poesia erudita e popular" (Ibidem, 2002, p. 72). As mudanças produzidas pela máquina em movimento, como a redução do tempo de viagem e a diminuição de distâncias, provocaram na sociedade as sensações de conquista do espaço, da chegada da modernidade e do progresso. Por outro lado, *modernidade*, como um vocábulo polissêmico, exigiu uma delimitação teórica que orientasse a nossa percepção e análise dos aspectos que se apresentam. Para tal, buscamos a definição de Anthony Giddens (1991, p. 10), para quem modernidade relaciona-se ao modo de vida europeu que, ao ser difundido pelo mundo, gerou rupturas com os tipos tradicionais de ordem social tanto em extensão, que por sua abrangência estabeleceu "formas de interconexão social que cobrem o globo" quanto à

profundidade dos impactos, tamanho alcance sobre os setores mais particulares da vida das pessoas.

No Capítulo 2, intitulado *A patrimonialização dos bens ferroviários,* procuramos apontar e descrever as atuais condições de atuação do IPHAN frente a um cenário jurídico e institucional em consolidação em relação aos bens remanescentes da extinta RFFSA. No tópico *Antecedentes da patrimonialização de bens ferroviários* colocamos em tela o processo jurídico e social que desembocou na criação da Lei nº 11.483/2007, que atribuiu ao IPHAN a responsabilidade de guardar, manter e promover o patrimônio ferroviário dentre os bens da extinta RFFSA. Também analisamos a Portaria nº407/2010 e o instrumento por ela instituído, a Lista do Patrimônio Ferroviário, no intuito de entender como o IPHAN vem lidando com as novas responsabilidades, a partir da criação de procedimentos internos que visam o cumprimento das atribuições estabelecidas pela citada Lei em relação a esta categoria de bens.

Para tal, buscamos na Constituição Federal de 1988 os elementos para a compreensão deste quadro, dos quais, o Artigo 216 constitui o marco legal do alargamento do conceito de patrimônio cultural. Cumpre destacar que a ampliação do conceito de patrimônio, desde a década de 1980, se verifica nas práticas institucionais e sociais que incluem e valorizam aspectos simbólicos, embora as considerações acerca da sua amplitude sejam tão antigas quanto a constituição do próprio campo. Portanto, o conceito não é estático nem fechado, e na sua aplicação, a gestão e a preservação não se restringem à atuação do órgão federal de preservação, mas envolve a participação de outras instâncias governamentais e sociais.

Na etapa subsequente, *O Inventário do Patrimônio Ferroviário do Piauí como instrumento de conhecimento da malha ferroviária piauiense,* intentamos compreender como o IPHAN procedeu ao conhecimento do numero espólio, a partir da realização de inventários elaborados com o objetivo de identificar bens passíveis de valoração cultural e subsidiar as ações sobre estes bens. Com estas informações, partimos para o item *Inventariação, conhecimento e adoção de posturas: o significado das ações sobre Floriópolis,* constituído de reflexões obtidas a partir da sistematização dos dados colhidos no inventário, realizada com vistas à formação de um panorama da ferrovia piauiense que contribuísse para a identificação e compreensão dos valores atribuídos cuja preservação foi buscada através da intervenção sobre Floriópolis.

No Capítulo 3, intitulado *As práticas institucionais na construção do patrimônio ferroviário piauiense*, discorremos sobre atuação do órgão federal de preservação no Piauí, especialmente sobre os bens imóveis ferroviários, no que concerne ao cumprimento das atribuições previstas em Lei, em um cenário de dificuldades e resistências de várias frentes.

Buscamos compreender como está sendo construído o patrimônio ferroviário dentro da instituição, a partir das reflexões acerca da construção do campo da preservação do patrimônio cultural.

Na seção seguinte, denominada *Participação popular na patrimonialização dos bens ferroviários*, refletimos como a participação das esferas sociais no processo de patrimonialização está sendo abordada pelo órgão nos processos de valoração e definição de novos usos aos bens ferroviários, e no item *Apontamentos para a reinserção do Conjunto de Floriópolis na dinâmica social da cidade de Parnaíba*, indicamos as possibilidades de sua reutilização. Para tal, recorremos a outras experiências bem sucedidas no país, observando a importância do envolvimento de vários setores e a valorização do bem cultural pela comunidade, para o seu usufruto e a efetiva preservação.

Como contribuições essenciais para este estudo temos citamos o trabalho de Anna Elisa Finger[5], que analisa a ferrovia brasileira entre 1852, quando teve início a construção da primeira linha ferroviária no país e 1957, quando foi criada a RFFSA. A autora focaliza a arquitetura dos edifícios construídos, dentro de uma perspectiva global que permite conhecer o contexto histórico, econômico e social em que a ferrovia foi produzida no país, produzindo uma base teórica e metodológica para a análise e entendimento deste processo.

Igualmente, as reflexões realizadas por Lucas Prochnow foram importantes para o trabalho porque o autor percorre a trajetória histórica do conceito de memória ferroviária, sua enunciação legal e atuação administrativa, e para tal, faz uso da metodologia da história dos conceitos. Identifica o problema da memória ferroviária como um sinal da crise dos monumentos e do surgimento dos novos patrimônios, descrito por ele como o "momento no qual a instituição responsável pela preservação do patrimônio cultural brasileiro passa a rever suas práticas institucionais e renova-se conceitualmente" (2013, p. 06). Prochnow contribuiu com um debate bastante promissor, fornecendo perspectivas para o pensamento crítico em relação à atuação do órgão no que se refere à preservação do patrimônio ferroviário.

No âmbito da atuação estadual, foi de suma importância o trabalho de Leda Vieira[6], que apresenta e analisa o processo de constituição da ferrovia no Piauí, com base nos discursos oficiais construídos em torno das ferrovias e nos planos ferroviários que almejavam transformar o Estado em um entroncamento ferroviário, favorecendo as comunicações e o desenvolvimento econômico. A autora ainda enfatiza a influência deste meio de transporte

[5] FINGER, Anna Eliza. **Um Século de Estradas de Ferro**: Arquiteturas das ferrovias no Brasil entre 1852 e 1957. Tese (Doutorado). Universidade de Brasília. Brasília: UNB, 2013.

[6] VIEIRA, Leda Rodrigues. **Caminhos de Ferro:** A ferrovia e a cidade de Parnaíba, 1916-1960. Dissertação (Mestrado em História do Brasil). Universidade Federal do Piauí. Teresina: UFPI, 2010.

sobre a configuração do espaço urbano de Parnaíba e das relações de trabalho e lazer praticados por ex-ferroviários da Estrada de Ferro Central do Piauí.

Também foi consultado o trabalho de Dalva Fontinele Cerqueira[7], que analisa os impactos gerados sobre a cidade de Parnaíba entre as décadas de 1960 e 1980 e a reação dos parnaibanos frente a um cenário produzido pela forte crise econômica e pelo processo de desativação da Estrada de Ferro Central do Piauí. A autora também focaliza a relação entre a cidade e a ferrovia e como esta é representada na memória dos ex-ferroviários, importante para compreender os processos de apropriação que tiveram início naquele período e ainda vigoram.

Finalizando, com o presente estudo pretende-se colaborar com a produção de conhecimento acerca da estrada de ferro no Piauí, bem como sobre a atuação do IPHAN no cumprimento das determinações legais e de sua missão como órgão federal de preservação em relação ao patrimônio ferroviário.

[7] CERQUEIRA, Maria Dalva Fontinele. **Entre trilhos e dormentes:** a Estrada de Ferro Central do Piauí na história e na memória dos parnaibanos (1960-1980). Dissertação (Mestrado em História do Brasil). Universidade Federal do Piauí (UFPI). Teresina, 2015.

CAPÍTULO 1
APONTAMENTOS SOBRE A TRAJETÓRIA HISTÓRICA DA IMPLANTAÇÃO DA ESTRADA DE FERRO NO PIAUÍ

Como uma construção social, a história do transporte ferroviário pode ser entendida como um processo no qual se integram fatores socioculturais e econômicos de várias épocas, movido por grupos sociais que buscaram realçar determinados aspectos em função das suas perspectivas de futuro. O porvir é o motor dos discursos, e as representações da realidade deixam entrever quais são os pontos de vista e os anseios de seus inventores. O que nos chega através de discursos, representações, vestígios, é produto de um jogo de luzes e sombras que se lançam sobre os aspectos socialmente construídos através de lutas e negociações. Assim, falar da história da ferrovia comporta também essa atividade de escolha sobre o que chega até nós e o que nos cabe difundir, segundo determinada perspectiva e o que buscamos realizar.

Alguns autores assinalam que a ferrovia brasileira passou por períodos distintos de implantação, declínio e desuso, em uma sucessão de acontecimentos imbricados. No Piauí, o período de construção ocorreu quando a ferrovia brasileira já se encontrava em declínio, caracterizando o descompasso temporal entre as implantações piauiense e brasileira. No entanto, não nos concerne esgotar todos os fatos relacionados com a história da ferrovia no Piauí, mas intentamos compreender como a estrada de ferro foi construída e apropriada e quais as implicações para as atuais ações de preservação e a reutilização de bens imóveis remanescentes da atividade ferroviária.

Portanto, partimos do entendimento de que os diversos discursos sobre a implantação da estrada de ferro no Brasil ocorrem de modo a dar voz a diversos grupos sociais, às suas ideias, aos seus anseios e à satisfação de alguns dos seus interesses, especialmente econômicos. Vários estudos[8] informam que o processo de implantação das ferrovias iniciou-se com os ideais de progresso e modernidade que pautaram discursos mobilizadores de recursos, projetos, negociações, abertura de caminhos e integração de territórios. Em outro momento, em razão das transformações econômicas e políticas, como a chegada do automóvel e a preferência dos grupos economicamente dominantes pelo modal rodoviário, este passou a ser o símbolo do progresso, modificando-se também o discurso, pois progresso e modernidade "são palavras polifônicas que adquirem novos significados dependendo do contexto" (CERQUEIRA, 2015, p.22). Assim, se no início do século XX, construíram-se

[8] Cf. FINGER (2013), VIEIRA (2010) e CARVALHO (2010).

discursos em torno das expectativas de transformações que a operação ferroviária poderia proporcionar, como o desenvolvimento econômico e a integração territorial, a partir da metade do mesmo século, divulgava-se a descrição de um cenário de decadência da ferrovia em contraste ao promissor modal rodoviário. Esta mudança de perspectiva contribuiu para o agravamento do quadro de desativações e o encerramento da atividade de transporte de passageiros na maior parte das linhas férreas brasileiras.

A despeito dos rumos dos acontecimentos, em várias localidades, a ferrovia pode constituir um suporte de memórias de quem trabalhou na sua construção, de quem viveu para ver, de quem ouviu narrativas do trem. As transformações sociais e culturais trazidas nos vagões provocaram verdadeiras revoluções coletivas e individuais, pois segundo Hobsbawm (2002, p. 72), "nenhuma outra invenção da revolução industrial incendiou tanto a imaginação quanto a ferrovia, como testemunha o fato de ter sido o único produto da industrialização do século XIX totalmente absorvido pela imagística da poesia erudita e popular". A imagem da ferrovia impressiona, atiça o imaginário de tal maneira que ainda a faz ecoar como um acontecimento singular na história mundial.

Fernando Catroga (2001, p. 15), em referência a Joël Candau (1998), observa a existência de três níveis de memória: a *protomemória*, criada a partir do *habitus*, disseminado pelos compartilhamentos e socializações, e que origina as ações automáticas da existência; a *memória propriamente dita*, que diz respeito à recordação e o reconhecimento do vivido e a *metamemória*, que é o conjunto de representações criadas a partir do que se vive. Neste trabalho, buscamos compreender a ferrovia piauiense no contexto brasileiro através dos fatos rememorados, interpretados e difundidos como relevantes na história ferroviária, a partir de relatos construídos pela *memória propriamente dita*, quando se trata das recordações dos acontecimentos ligados à atividade ferroviária, extensamente explorada por pesquisadores que trabalham com a oralidade, e pela *metamemória*, quando as lembranças são formadas também por representações da ferrovia, carregadas de significações.

1.1 A trajetória histórica da ferrovia piauiense no contexto brasileiro

Uma das principais características históricas da ferrovia foi a sua disseminação quase instantânea após o seu surgimento, marcado pela utilização dos veículos sobre trilhos para o transporte do carvão do fundo das minas à superfície, que depois seriam adaptados para vencer longas distâncias com cargas maiores (HOBSBAWM, 2002, p. 71). Em 1814, foi fundada na Inglaterra a primeira fábrica de locomotivas a vapor, e no ano seguinte, foi

iniciada a construção da primeira estrada de ferro inglesa, a Stockton e Darlington Railway, inaugurada em 1925 (FINGER, 2013, p. 28; HOBSBAWM, 2002, p. 72; KÜHL, 1998, p. 58). Conforme Hobsbawm (2002, p. 72), "mal tinham as ferrovias provado ser tecnicamente viáveis e lucrativas na Inglaterra (por volta de 1825-30) e planos para sua construção já eram feitos na maioria dos países do mundo ocidental, embora sua execução fosse geralmente retardada". A grande euforia em torno do transporte sobre trilhos movimentava enormes somas de dinheiro, ao promover o aumento da demanda por "bens de capital", transformando o cenário econômico europeu e gerando altas expectativas neste setor.

Assim, por volta de 1830, os Estados Unidos também implantaram um ramal ferroviário (BORGES, 2011, p.27; FINGER, 2013, p. 28; KÜHL, 1998, p. 58). A partir de 1835, a expansão começou a ser mais significativa e já na segunda metade do século XIX, houve a integração entre várias partes do país, transformando a abrangência das empresas de regional para nacional e, depois, para internacional (CHANDLER, 1998 apud VENCOVSKY, 2006, p.25), alcançando os 17.599 quilômetros em poucos anos (KÜHL, 1998, p. 59).

Conforme Anna Elisa Finger (2013), quando a ferrovia foi implantada no continente europeu, passou a fazer parte de um sistema de transportes no qual os navios e portos eram articulados para possibilitar a eficiência na circulação de mercadorias:

> Logo seu potencial como instrumento de articulação territorial e transporte de passageiros fez com que se tornasse um dos principais meios de deslocamento, entrando para a lista dos investimentos governamentais prioritários e chegando a suplantar outros sistemas de locomoção, mesmo em locais onde a relação custo-benefício, se comparada às estradas de rodagem ou à navegação, era questionável (FINGER, 2013, p. 393).

Ou seja, a estrada de ferro era percebida como importante tanto para o desenvolvimento econômico como para a expansão e integração territorial, mesmo nos locais onde a relação custo-benefício se mostrasse desfavorável devido a condições geográficas regionais adversas ou a tímidas perspectivas de lucros.

De maneira semelhante, no Brasil, grupos econômicos propiciaram o início da construção da ferrovia por acreditarem que esta facilitaria a comunicação entre o interior e o sudeste do país, e transformaram-na em símbolo do desenvolvimento econômico e da integração territorial brasileira (VIEIRA, 2010, p.33). Contudo, como será visto adiante, esta mobilização contrasta com a morosidade na implantação das linhas, o que nos leva a crer que havia um desalinho entre os anseios anunciados pelos grupos dominantes e os esforços empregados para a concretização dos planos, bem como da ausência de consenso acerca da

importância da integração territorial através de uma política de transportes multimodal, que poderia favorecer o crescimento da economia de forma mais distribuída em um país de dimensões continentais.

Conforme Finger (2013, p.39), a configuração econômica brasileira em meados do século XIX, essencialmente agrária, obrigou o país a incorporar a tecnologia produzida por países cujo setor industrial se desenvolvia rapidamente, no intuito de acelerar o transporte da produção agrícola para abastecimento dos mercados interno e externo. Ademais, junto ao maquinário, o Brasil também importava a ideia de modernidade simbolizada pelo grau de mecanização já alcançado no exterior e pela rapidez na circulação de pessoas e mercadorias que a tecnologia proporcionava. O país entraria para o grupo de nações cujo desenvolvimento permitia a implantação do mais moderno meio de transporte, que seria usado a favor do desenvolvimento da sua incipiente economia.

Na definição de Anthony Giddens[9], o termo "modernidade" refere-se a um estilo ou modo de vida europeu emergido no século XVII e depois difundido pelo mundo, que gerou uma ruptura abrangente e sem precedentes com os tipos tradicionais de ordem social.

> Tanto em sua extensionalidade quanto em sua intensionalidade, as transformações envolvidas na modernidade são mais profundas que a maioria dos tipos de mudança característicos dos períodos precedentes. Sobre o plano extensional, elas serviram para estabelecer formas de interconexão social que cobrem o globo; em termos intensionais, elas vieram a alterar algumas das mais íntimas e pessoais características de nossa existência cotidiana (GIDDENS, 1991, p. 10).

Assim, podemos inferir que, como afirma Maria Cecília Carvalho (2010, p. 20), o surgimento da ferrovia brasileira alterava a percepção da interseção tempo (velocidade e aceleração temporal) e espaço (alcance de longas distâncias). O transporte sobre trilhos venceria longas distâncias em tempo mais curto e com perdas menores, permitiria o contato entre o interior e as grandes cidades brasileiras, alcançaria a superação do atraso econômico e social em relação a outros países e representaria a chegada da modernidade.

No bojo das expectativas de âmbito econômico, a ferrovia representou uma ruptura com estruturas e condicionamentos anteriores, inaugurando um tempo marcado por transformações também vividas nas relações sociais. Foi a inovação tecnológica que, em relação às outras de sua época, mais demonstrou para o homem do século XX as transformações dos novos tempos:

---

[9] GIDDDENS, Anthony. **As consequências da modernidade**. Trad. Raul Fiker. São Paulo: Editora Unesp, 1991.

> Indubitavelmente, a razão é que nenhuma outra invenção revelava para o leigo de forma tão cabal o poder e a velocidade da nova era; a revelação fez-se ainda mais surpreendente pela incomparável maturidade técnica mesmo das primeiras ferrovias. (Velocidades de até 60 milhas – 96 quilômetros – por hora, por exemplo, eram perfeitamente praticáveis na década de 1830, e não foram substancialmente melhoradas pelas posteriores ferrovias a vapor). A estrada de ferro, arrastando sua enorme serpente emplumada de fumaça, à velocidade do vento, através de países e continentes, com suas obras de engenharia, estações e pontes formando um conjunto de construções que fazia as pirâmides do Egito e os aquedutos romanos e até mesmo a Grande Muralha da China empalidecerem de provincianismo, era o próprio símbolo do triunfo do homem pela tecnologia (HOBSBAWM, 2002, p.72).

Contudo, Anna Elisa Finger (2013, p. 32) aponta que os acordos comerciais estabelecidos entre Inglaterra e Portugal no período colonial e herdados pelo Brasil após a Independência em 1822 tiveram grande influência sobre dois aspectos observados na implantação ferroviária no país: a morosidade das construções e a exclusividade de origem dos investimentos aplicados.

Em relação ao primeiro ponto, observa que a despeito da existência de planos viários, houve uma grande demora no início na implantação da estrada de ferro no Brasil[10]. Para Finger (2013), esta situação foi influenciada pela posição do país como um dos principais fornecedores de matéria prima para Inglaterra e Portugal, tendo pequena participação no consumo dos bens produzidos. Por isso, as condições para a execução dos planos viários brasileiros só foram criadas quando a Inglaterra percebeu que o seu mercado interno estava saturado e havia a necessidade de buscar novos mercados consumidores. A partir deste momento, no Brasil, passou a ser viabilizada a entrada de investimentos estrangeiros, para torná-lo mercado consumidor dos produtos feitos com a matéria prima que exportava.

O segundo aspecto, complementar ao primeiro, é relacionado à dinâmica mercantilista no período de implantação da ferrovia brasileira, marcado pela exclusividade de investimentos de capital britânico entre 1852 e 1873. A dependência dos recursos financeiros determinou o lento andamento da construção das linhas e a preferência pela localização das ferrovias em centros produtores. Portanto, podemos perceber a relação direta que existiu entre a construção das primeiras ferrovias no Brasil, o quadro internacional de produção e consumo do período pós-Revolução Industrial e os acordos comerciais herdados do período colonial brasileiro.

[10]Ressaltamos que o primeiro plano ferroviário, a Lei Feijó ou Plano Vasconcelos, Veloso & Rocha, foi elaborado em 1835, quase vinte anos antes da execução da primeira linha ferroviária brasileira, que ocorreria em 1854. A Lei autorizou a concessão de ferrovias no país que unissem o Rio de Janeiro às províncias de Minas Gerais, Bahia e Rio Grande do Sul (ACIOLI, 2007, p.09).

A primeira ferrovia brasileira, a Estrada de Ferro Mauá, teve a sua construção incentivada por uma autorização[11] que concedia a exploração da atividade ferroviária pelo prazo máximo de 90 anos. Em 1852, foi firmado o contrato entre o industrial Irineu Evangelista de Souza, o Barão de Mauá, e o Governo Provincial do Rio de Janeiro, para a construção de uma estrada de ferro entre o Porto de Mauá e a raiz da Serra de Petrópolis. Além disso, foi criada a Imperial Companhia de Navegação a Vapor Estrada de Ferro Petrópolis, responsável pela construção da linha férrea[12].

A inauguração da Estrada de Ferro Mauá ocorreu em abril de 1854, com pouco mais de 15 quilômetros de extensão, e marcou o início da fase de crescimento do setor ferroviário brasileiro, que se estenderia até o ano de 1930 (FERREIRA, 2010, p.33). Após este período, teve início a época de estagnação da ferrovia brasileira, e pouco tempo depois, decadência do setor, antes de completar seu centenário em terras brasileiras.

Com a Ilustração 01, buscamos retratar a aglomeração de pessoas em torno da fundação da primeira estrada de ferro como o símbolo da reunião de interesses dos grupos sociais que atribuíam a este meio transporte o poder de alcançar as expectativas de desenvolvimento econômico e tecnológico.



Ilustração 01: Cerimônia de lançamento da pedra fundamental da Estrada de Ferro Mauá, em 1852, com a presença do Imperador D.Pedro II e políticos. Óleo sobre tela de autor anônimo. Acervo da Coleção Geyer/Museu Imperial. Fonte: Museu Imperial – Exposições Virtuais.

[11]Cf. BRASIL. Decreto nº 641, de 26 de junho de 1852. Este documento autoriza a concessão e garante uma série de vantagens para os investidores privados que promoverem a construção de linhas férreas no Brasil.

[12]PAULA, Dilma Andrade de. As ferrovias no Brasil: análise do processo de erradicação de ramais. In: **Actas del II Congreso de Ferrocarriles**, Aranjuez, 2000.

Menos de vinte anos depois da construção da ferrovia Mauá, o governo imperial começou a enfrentar dificuldades para sustentar o conjunto de incentivos concedidos até então[13]. Foram adotadas medidas que, apesar de diminuir a carga de benefícios que pesavam nos cofres do governo, provocaram a diminuição dos investimentos de capital privado e o consequente arrefecimento do impulso da expansão ferroviária. Diante deste quadro, o governo passou a construir trechos e a participar como acionista das ferrovias privadas, o que lhe rendeu a propriedade de um terço dos 9,5 mil km de ferrovias que cortavam o Brasil em 1889[14].

Portanto, pode-se afirmar que a elaboração de planos viários, a concessão de benefícios e incentivos que propiciavam a participação das empresas privadas e a construção de trechos pelo próprio governo são elementos de um quadro no qual a construção e operação das vias férreas brasileiras só foram possíveis com a intervenção direta do Estado. Hobsbawm (2002), ao descrever as condições de desenvolvimento capitalista na Europa, marcado pela interferência estatal, afirmou que esta era uma tendência seguida em todos os lugares onde a ferrovia era implantada, com exceção da Grã-Bretanha:

> Sem exceção, todos os novos sistemas ferroviários foram planejados pelos governos e, se não foram efetivamente construídos por eles, foram incentivados pela subvenção de concessões favoráveis e pela garantia de investimentos. De fato, até hoje a Grã-Bretanha é o único país cujo sistema ferroviário foi totalmente construído por empresas particulares, assumindo os riscos na sua busca de lucros, sem o incentivo de bónus e garantias aos investidores e empresários (HOBSBAWM, 2002, p. 246).

Contudo, a ampla participação do governo brasileiro não assegurou o aporte financeiro e a organização necessários para continuidade da implantação ferroviária. Tampouco foi capaz de evitar que esta ocorresse de forma lenta e segmentada, caracterizada principalmente pela falta de planejamento, pelo crescimento desordenado e falta de integração entre linhas. Estes fatores dificultaram a constituição de uma rede de transportes que poderia proporcionar o alcance dos objetivos que marcaram o início da construção das ferrovias, além de favorecer a multimodalidade que asseguraria a continuidade da atividade ferroviária em várias partes do país.

---

[13]Em 24 de setembro de 1873, o governo publicou o Decreto nº 2.450, alterando a redação o Decreto nº 641, de 1852, isto é, reduziu o prazo de concessão das ferrovias de 90 para 30 anos e aumentou a garantia de juros de 5% para até 7% do capital empregado às companhias ferroviárias que se propusessem a construir vias férreas e que comprovassem que poderiam obter uma renda líquida de 4%. Além disso, as linhas deveriam realizar a comunicação entre os centros produtores e os de exportação, devendo o benefício ser concedido a somente uma linha por província.

[14]CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE (Brasil). **Transporte e economia**: O sistema ferroviário brasileiro. Brasília: CNT, 2013.

Matheus Cotta (2010, p. 10), aponta que a precária integração entre linhas e o financiamento com base em valores fixos por quilômetro construído geraram a busca dos empresários pela construção de maiores extensões possíveis sem, no entanto, atentar para o devido rigor com a qualidade técnica dos traçados. Esta condição provocou a elevação do custo operacional e de manutenção das vias férreas que, por sua vez, contribuiu para o sucateamento que marcou as ferrovias brasileiras desde as primeiras décadas do século XX e se agravaria até a extinção da atividade ferroviária sob o controle estatal. Além disso, a desorganização e o descuido em relação à ferrovia influenciaria a opinião pública, aprofundando a desconfiança sobre a segurança e efetividade do transporte sobre trilhos.

Segundo o Anuário Estatístico do Brasil, publicado pelo IBGE em 1912, as vias de comunicação terrestre entre os centros de produção do interior e os principais mercados consumidores eram precárias devido à extensão territorial, às condicionantes geográficas e ao povoamento esparso, que também era resultado da escassez de meios de transporte. Os estados que possuíam estas características, como Goiás, Piauí e Sergipe, não continham nenhuma estrada de ferro em funcionamento naquele ano. Esta situação contrastava com o grande desenvolvimento da rede ferroviária brasileira, apontado por números que indicavam que a extensão da malha passou de pouco mais de 14 km, em 1854, a 24.000 km, em 1912, quando a ferrovia era considerada como um "empreendimento indispensável à rápida colonização de que necessita e da qual depende essencialmente o seu progresso futuro, graças à expansão da atividade productiva em todo o paiz" (IBGE, 1912, p. 22).

As informações contidas neste documento também revelam que, no Brasil, dos 17.401,64 km de linhas em tráfego, 74% se situavam na região sudeste, enquanto que pouco mais de 26% se localizavam nos estados setentrionais. Esta comparação comprova que o governo brasileiro privilegiava a construção da estrada de ferro nas regiões do país mais densamente povoadas e consideradas como de economia mais expressiva, incluindo as regiões produtoras de café, em detrimento das áreas que necessitavam de um aporte para o seu desenvolvimento econômico e social.

Embora a construção da ferrovia brasileira tenha se iniciado com expectativas de integração territorial e de intensificação da circulação de mercadorias entre os centros de produção e os principais mercados de consumo, há indícios de que a implantação da via férrea objetivou a concretização de intenções de grupos economicamente dominantes, notadamente imediatistas, em uma recorrente supressão da construção em regiões de economia menos expressiva.

A pesquisadora Lêda Vieira (2011), ao realizar uma comparação entre o ritmo da implantação ferroviária em outros estados do país e no estado do Piauí, enfatiza o longo lapso temporal entre o início das construções em âmbito nacional e estadual, o tardio início da implantação em terras piauienses e a posterior paralisação dos trabalhos:

> No despontar dos primeiros anos da República, enquanto a região centro-sul do país era beneficiada por ferrovias, a norte-nordeste sofria com a falta de verbas para dar continuidade aos diversos projetos ferroviários e outros melhoramentos (portos). Na mesma situação, encontravam-se vários estados e o Piauí era um dos que lutavam por esse melhoramento, não possuindo um quilômetro sequer de estrada de ferro construída. Apesar da inauguração do primeiro trecho, em 1916, ligando Portinho à Cacimbão (norte do Estado), a construção da ferrovia continuou paralisada durante longos anos (VIEIRA, 2010, p. 31).

Portanto, observamos que, entre as instâncias político-sociais da época, existia uma disparidade na forma de conceber a ferrovia. Para o governo brasileiro, era prioritária a implantação das estradas de ferro em regiões economicamente mais expressivas. Contudo, esta era uma estratégia que, além de relegar a integração nacional, postergava a implantação em regiões que necessitavam de um meio de transporte mais eficaz para o seu desenvolvimento, o que frustrava as expectativas dos grupos sociais e econômicos piauienses.

Conforme Olavo Pereira da Silva Filho[15], a partir de 1875, estudos de implantação de ligações ferroviárias no Piauí foram realizados, visando a interligação entre seus municípios e outros estados. No entanto, até o início da segunda década do século XX, o transporte de pessoas e mercadorias era realizado através da navegação fluvial e de estradas carroçais, em condições que limitavam a comunicação entre as cidades, o povoamento do território e o desenvolvimento econômico. Neste cenário, a ferrovia significava a competitividade econômica, a chegada de novos produtos e o fim do isolamento, até mesmo entre municípios, permitindo o alcance, em poucas horas, de distâncias antes percorridas em dias.

Por volta de 1910, foram feitas aos piauienses muitas promessas sobre elaboração e implantação de projetos ferroviários. Os planos eram divulgados por meio da imprensa e de órgãos oficiais, em textos repletos de

> entusiasmo e esperança de representantes da política e do comércio quanto à instalação dos primeiros ramais ferroviários no Piauí. O jornal *O Piauhy*, órgão oficial do Estado, por exemplo, funcionava como divulgador das ações políticas e administrativas do governo. Em linguagem, muitas vezes, apologética, esse jornal construía uma imagem positiva dos governos estadual e federal. Nesse sentido, os cronistas produziam artigos vislumbrando as medidas dos governos para alcançar o

[15]SILVA F, Olavo Pereira. **Carnaúba, pedra e barro na capitania de São José do Piauhy**. Vol. 3 Arquitetura Urbana. Ed. Do Autor: Belo Horizonte, 2007.

> "progresso e rápido desenvolvimento" almejado pelos piauienses (VIEIRA, 2010, p.42).

Não obstante, a inauguração do primeiro trecho ferroviário no Piauí, ligando as localidades Portinho e Cacimbão[16] tardou até 1916. No mesmo ano, foi lançada a pedra fundamental da primeira estação da Estrada de Ferro Central do Piauí, situada em Parnaíba, que seria concluída somente em 1920, mesmo com os apelos insistentes da população e dos políticos locais:

> Durante os primeiros anos da República, vários representantes da política, do comércio e imprensa reivindicavam do governo federal maior participação em prol do progresso e desenvolvimento do Piauí, solicitando melhoramentos na área dos transportes, como a construção de ramais ferroviários e do porto marítimo. (VIEIRA, 2010, p.40).

Em resposta a estas reinvindicações, o governo brasileiro alegava que não havia necessidade de construir ferrovias em parte da região nordeste, especialmente no Piauí e no Maranhão, pois eram estados cuja hidrografia permitia o transporte fluvial. Porém, a principal motivação apontada pelos políticos e sociedade piauiense da época, além da diferença de desempenho econômico entre as regiões nordeste e sudeste, era a reduzida "capacidade dos representantes políticos dessas províncias em conseguir do governo federal apoio financeiro para construção dos melhoramentos materiais tão almejados pela população" (VIEIRA, 2010, p.37).

Quando a ferrovia finalmente começou a ser construída no Piauí, surgiu um aspecto que, de certa maneira, favoreceria a sua concretização. Segundo Maria Dalva Cerqueira[17], uma das motivações para o início da construção da estrada de ferro no Piauí foi a necessidade de atenuar o sofrimento causado pela calamidade gerada pelas secas de 1915 e de anos anteriores, que provocou um intenso movimento migratório para a cidade de Parnaíba, cuja atratividade era devida à sua posição geográfica e expressividade econômica em relação a outros municípios do estado. Na visão dos governantes, o desemprego e a mendicância exigiam como solução imediata e oportuna o emprego da mão de obra migrante na construção da ferrovia:

---

[16]Portinho e Cacimbão eram duas localidades situadas no que hoje corresponde á cidade de Luís Correia, cidade vizinha à Parnaíba.

[17]CERQUEIRA, Maria Dalva Fontinele. **Entre trilhos e dormentes**: a Estrada de Ferro Central do Piauí na história e na memória dos parnaibanos (1960-1980). Dissertação (Mestrado em História do Brasil). Universidade Federal do Piauí (UFPI). Teresina, 2015.

> Em 1915, Parnaíba esteve a braços com o doloroso problema de dar pão e abrigo às levas de emigrantes que vindos do Ceará e do interior do Piauí, a procuravam fugindo à inclemência da seca (...) foi então que o comércio local pediu ao governo da República que fosse ordenada a construção da estrada de ferro de Amarração a Campo Maior, serviço que além de representar inestimável melhoramento para o Estado daria emprego para algumas centenas de vítimas da seca. Era esta última finalidade que justificava a urgência da medida solicitada. Para facilitar o deferimento do apelo foi alegada a existência, já, entre nós, de alguns materiais adquiridos pela South American Railway Construction Ltda., antiga concessionária daquela construção e cujos trabalhos abandonados desde 1912 não passaram de locação e de movimentos de terras num ou noutro pequeno trecho do traçado. (ALMANAKE DA PARNAHYBA, 1940 apud CERQUEIRA, 2014, p. 25).

Assim, a construção da Estrada de Ferro Central do Piauí – EFCP foi vista, na prática, como duplamente benéfica, ao empregar os migrantes e atender aos anseios da elite comercial parnaibana. Conforme Dalva Cerqueira (2014), citando Francisco Hardman[18] (2005), o emprego de mão de obra migrante em obras ferroviárias no Brasil já havia ocorrido após a grande seca de 1877, quando cerca de quinhentos cearenses foram recrutados durante os trabalhos de construção da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré, em Rondônia.

> A seca, um fenômeno natural, que constantemente assolava e ainda assola não só o estado do Ceará, mas boa parte dos estados nordestinos fez com que os cearenses migrassem para muitas regiões do Brasil, como lembra Hardman, durante os trabalhos de construção da ferrovia Madeira-Mamoré, "*foram recrutados por meio de agentes locais cerca de duzentos índios bolivianos e quinhentos cearenses (lembrar do êxodo havido após a grande seca de 1877)*" trabalharam na construção da ferrovia Madeira-Mamoré e na Central do Piauí e de ferrovias no Ceará, [chamada] '*ferrovia da seca'*, expressão usada por Tyrone Cândido ao se referir à Estrada de Ferro de Baturité (CERQUEIRA, 2014, p. 31, grifo nosso).

Como será visto adiante, o emprego de mão de obra de refugiados de regiões castigadas pela seca foi uma estratégia também utilizada em anos posteriores. Foge ao objetivo deste trabalho julgar o mérito das ações governamentais, mas pontuamos que estes eventos podem ter contribuído para a formação de um ideário, especialmente entre os grupos que participaram da construção da ferrovia nestes momentos, de que a estrada de ferro foi garantia de sobrevivência e recomeço de vida para famílias inteiras.

1.2 Os traçados da malha piauiense

Imbuídos de esclarecimentos acerca das motivações e condicionantes que marcaram o período anterior ao início da implantação da ferrovia no Piauí, cabe-nos descrever como as

[18]HARDMAN, Francisco Foot. **Trem-Fantasma:** A ferrovia Madeira-Mamoré e a modernidade na selva. 2ª ed. rev. e ampl. São Paulo: Companhia das letras, 2005.

estradas de ferro foram construídas no estado, o tempo de construção e operação e a efetividade da comunicação entre as regiões que o trem proporcionou.

Além da Estrada de Ferro Central do Piauí, que partiu de Luís Correia, no litoral, em direção à capital, Teresina, outros dois trechos ferroviários tiveram sua construção iniciada em princípios do século XX: a Estrada de Ferro Petrolina-Teresina – EFPT, que cortava os municípios de Paulistana e Acauã, e a Estrada de Ferro Oiticica-Teresina – EFOT[19], que interliga o Maranhão ao Ceará cruzando o interior do Piauí. Esses três trechos constituem a malha ferroviária que percorre o solo piauiense, e somente a última ainda está em funcionamento, arrendada a uma concessionária transportadora de cargas.

Ressalte-se que a Estrada de Ferro São Luís-Teresina alcança a Estrada de Ferro Central do Piauí justamente na capital, no Pátio Ferroviário de Teresina, cobrindo apenas três quilômetros a partir da divisa entre Piauí e Maranhão. A ligação entre estas vias férreas ocorreu com a conclusão do percurso entre Altos e Teresina, em 1966, e estendeu-se até a desativação da EFCP, ocorrida no final da década seguinte. Por estes motivos, o pequeno trecho da EFSLT em Teresina não faz parte do Inventário do Patrimônio Ferroviário do Piauí (2012), cujo mapa foi reproduzido a seguir.

[19]Esta estrada férrea foi construída nas cidades de Buriti dos Montes, Castelo do Piauí, Novo Santo Antônio, Alto Longá, Coivaras e Altos, cidade que se tornou entroncamento entre a ferrovia Oiticica-Teresina e a Estrada de Ferro Central do Piauí-EFCP.

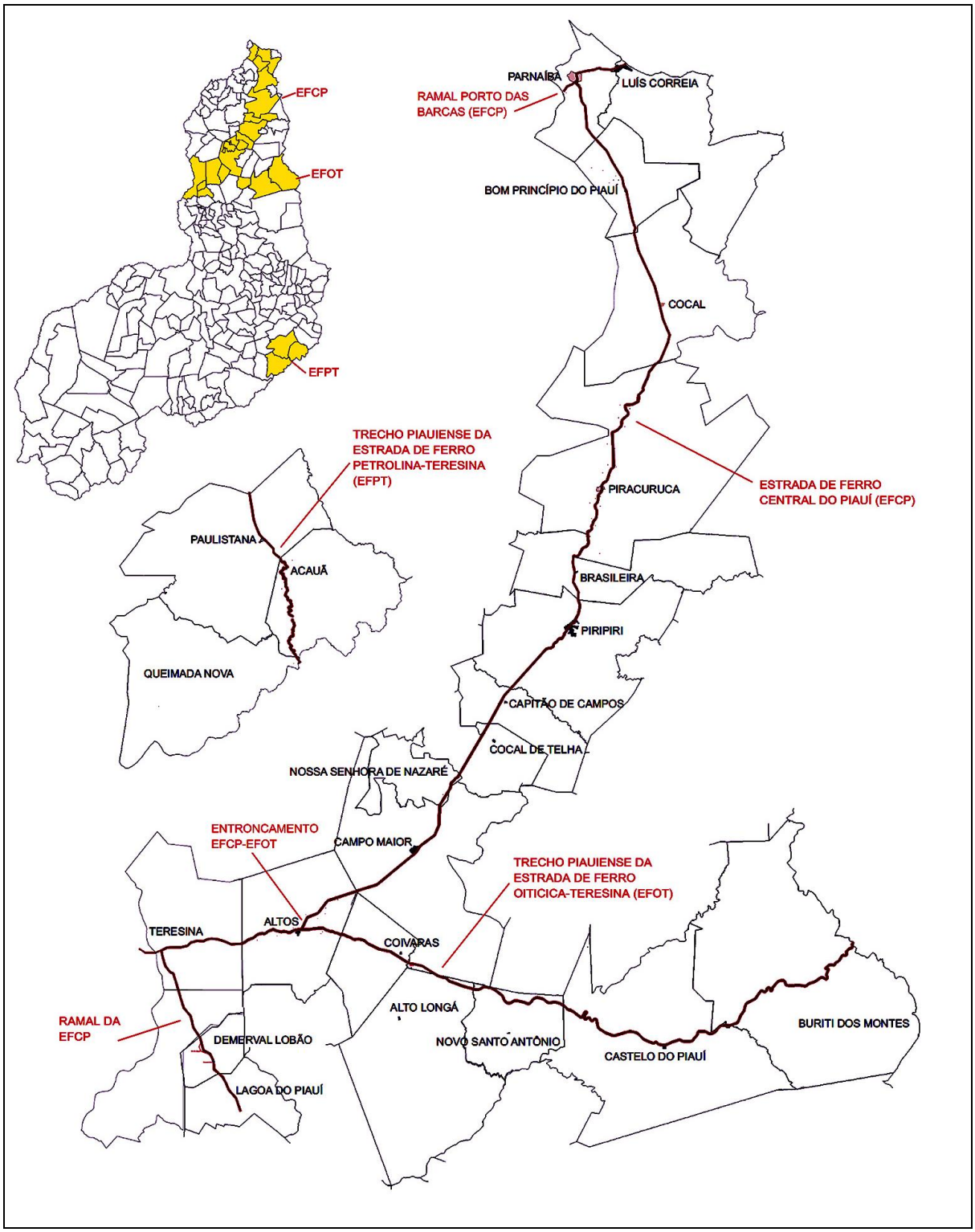

Ilustração 02: Mapa da malha ferroviária piauiense. Fonte: OP Arquitetura: Inventário do Patrimônio Ferroviário, 2012. Editado pela autora.

A Estrada de Ferro Petrolina-Teresina começou a ser construída na cidade pernambucana em 1910 e, através de Paulistana, Oeiras e Amarante, planejava-se alcançar a capital do Piauí. Conforme Finger (2013, p.89), esta ferrovia foi implantada com o objetivo de interligar as bacias dos rios São Francisco e Parnaíba, passando por cidades do interior do

nordeste. Entre os anos de 1931 a 1936, época de outra seca devastadora e da construção da Petrolina-Teresina em território piauiense, houve a chegada de nova leva de migrantes cearenses ao Piauí, que foram empregados na construção desta linha[20]. Mais uma vez, a implantação da ferrovia no Piauí incluiu o emprego de migrantes em obras públicas, que por sua vez, arrastavam-se em meio a precárias condições financeiras, políticas e de planejamento.

Em 1941, a Estrada de Ferro Petrolina-Teresina foi incorporada à Viação Férrea Leste Brasileiro. Conforme o Inventário do Patrimônio Ferroviário do Piauí (IPHAN, 2012), foram construídos alguns prédios nesta linha, mas os trilhos nunca foram implantados. Contrapondo esta informação, temos o relato fornecido pelo mestre de linha de Petrolina[21], que indica que a ferrovia funcionou até meados da década de 1970, quando uma série de fatores, notadamente de cunho político e em defesa do rodoviarismo, paralisaram o transporte pela ferrovia e resultaram na retirada dos trilhos:

> Todos os anos na parte das linhas do Piauí, na época do inverno, sempre havia descarrilamento, mas isto só na época das chuvas, na seca este problema desaparecia, daí o Diretor aproveitou estes descarrilamentos e mandou fechar o trecho até segunda ordem, que foi até arrancar os trilhos em 1975 (TELLES, 1993).

Ao contrário da EFPT, a Estrada de Ferro Oiticica-Teresina, que teve sua construção iniciada em 1932, na zona rural de Crateús, município cearense fronteiriço ao Piauí, foi concluída em 1972. Como parte da liquidação da Rede Ferroviária Federal S/A, esta estrada de ferro foi arrendada, em 1996, à antiga Companhia Ferroviária do Nordeste – CFN, hoje Transnordestina Logística S.A. Atualmente, no Piauí, somente esta linha continua ativa, realizando transporte de carga, ligando as cidades de Fortaleza, Teresina e São Luís (FERREIRA, 2010, p.59).

Portanto, percebemos que as implantações das linhas piauienses ocorreram de forma lenta e segmentada, sendo que uma delas, a Estrada de Ferro Petrolina-Teresina, sequer foi concluída. A E.F. Oiticica-Teresina foi finalizada após quarenta anos do início da sua construção e constituiu, com a Estrada de Ferro Central do Piauí, o único entroncamento ferroviário em território piauiense, que funcionou até a desativação da EFCP, ocorrida cerca

[20]Nesta época também foi empregada mão de obra migrante na Estrada de Ferro Central do Piauí, no trecho entre as cidades de Piracuruca e Piripiri.

[21]Este relato está disponível no *site* da Internet "História da Maria fumaça: Estrada de Ferro Petrolina-Teresina", cuja referência completa encontra-se ao final deste trabalho. José Teles foi o último mestre de linha em Petrolina e descreve os motivos que levaram a Estrada de Ferro Petrolina-Teresina a ser desativada. Segundo as informações contidas no *site*, o documento que contém o relato localiza-se no Museu do Sertão, em Petrolina-Pernambuco.

de dez anos depois. Portanto, em relação ao grande período de espera, de várias décadas de reinvindicações, planos e anseios, as expectativas em relação ao seu potencial não foram totalmente alcançadas e o piauiense pouco conviveu com o trem em operação.

Contudo, a ferrovia trouxe transformações sociais e urbanas e marcou profundamente o homem ao provocar a sensação de ruptura com o antigo e da chegada da nova era. Além disso, a nosso ver, os vestígios materiais de sua existência, como os trilhos que seguem o seu percurso e os imóveis que os margeiam, reforçam as memórias e trazem ao observador um sentimento ambíguo: mesmo tratando-se de uma ferrovia desativada, com trilhos arrancados e estações em desuso, há o desejo de continuidade de algo que se estende para além do que a visão consegue alcançar[22].

O traçado das linhas no Piauí foi um importante fator para o início de novos povoamentos, como Brasileira[23] que, de acordo com o IBGE (2014), surgiu com a construção de uma estação ferroviária, em 1937. A cidade situa-se na região norte do Estado, entre os municípios de Piracuruca e Piripiri, ambos cortados pela Estrada de Ferro Central do Piauí. Após a chegada dos trilhos, a região tornou-se movimentada, e as pessoas que perceberam ali oportunidades econômicas começaram a aglomerar-se nas margens da linha férrea. Como em Brasileira, a Estrada de Ferro Central do Piauí foi

> se estendendo por muitos lugarejos e formando povoados ao longo de sua trajetória. A ideia que movia seus administradores era a de que os trilhos atingissem a capital Teresina, na perspectiva de beneficiar o intercâmbio comercial entre a capital e as cidades da região norte do estado (VIEIRA, 2010, p.124).

Entretanto, na Ilustração 03, percebemos um paradoxo: o trem, símbolo do progresso, movimentado por vontade da elite política e comercial piauiense, contrastava com a cena cotidiana de pessoas carregando latas d'água, situação decorrente da falta de abastecimento e saneamento básico. Este era o reflexo do pequeno alcance das ideias de progresso, que atingiam primeiramente os interesses das camadas privilegiadas da sociedade piauiense, dotada de representantes políticos e poderio econômico. A ferrovia era símbolo da modernidade, mas a tecnologia empregada e a prosperidade proporcionada não beneficiavam a maior parte da população, colocada à margem dos acontecimentos.

[22]Como será visto adiante, ainda há a expectativa da reativação da Estrada de Ferro Central do Piauí, como uma ação integrada à inauguração do porto marítimo em Luís Correia.

[23]Conforme o IBGE (2014), o município de Brasileira está localizado na microrregião do Baixo Parnaíba piauiense, possuindo uma área de 881 km² e situando-se a 172 km de Teresina. Em 2013, a sua população era de 8.116 habitantes.



Ilustração 03: Locomotiva a vapor da Estrada de Ferro Central do Piauí na estação de Brasileira, na década de 1950. Fonte: Site ‘Estações Ferroviárias’, 2013.

Conforme relato de Eurico Macedo (1950, p. 203), a implantação do trem em muitas cidades piauienses não trouxe o remédio para outros males. Em Parnaíba, por exemplo, a via férrea era abastecida por uma adutora que fornecia água para a linha e a casa do diretor, e o acesso à água era vedado à população: o pátio era guardado por vigilância armada. O autor contrasta a situação piauiense com a da ferrovia baiana, que através de entendimentos entre governo federal e municipalidade, fornecia água e energia elétrica ao povo:

> Em Bahia a via férrea socorre as populações e o problema do abastecimento de água às locomotivas envolve também o de se prestar auxílio aos habitantes, tendo sido removidas as caixas d’água para junto dos centros de população, nas estações, e distribuída a preciosa linfa, especialmente à pobreza. Se a municipalidade se dispuser a construir a adutora, o diretor fornecerá a água a baixíssimo preço, pois de qualquer forma, a ferrovia está sempre obrigada a manter tal serviço para si. O mesmo ocorre com a iluminação elétrica, que, em muitas localidades, é atendida pela própria ferrovia, a qual mantêm para si instalação apropriada, e assás possante para poder dispor das sobras (MACEDO, 1950, p. 204).

Assim, mesmo em cenário paradoxal, no qual o desbravamento do território não avançava sobre as fronteiras sociais, marcadas pela persistência dos problemas cotidianos para a maior parte dos piauienses, a construção da via férrea formava lugares que antes não existiam, ligava regiões cujas distâncias eram percorridas com dificuldade e trouxe nos

vagões o novo e o sonho. Constituiu, para muitos, fonte de emprego e renda, meio de transporte para a produção econômica e aumentou os rendimentos das atividades comerciais. Como um dos elementos marcadores da modernidade no século XX, a ferrovia foi a invenção que mais revolucionou as relações econômicas, sociais e o imaginário do homem após a Revolução Industrial, rompendo de vez com antigas estruturas. Assim, percebemos que a chegada e a operação da ferrovia em terras piauienses, apesar de não trazer a solução para todos os problemas, promoveu a conexão entre regiões antes afastadas, a criação de novas cidades e rompeu o quadro de isolamento que caracterizava as relações sociais, econômicas e territoriais. Portanto, a ferrovia no Piauí foi um acontecimento singular que provocou transformações que marcaram a história do estado e que são fundamentais para a compreensão das atuais condições de apropriação e das ações governamentais dirigidas à preservação da memória ferroviária.

1.3 A implantação da Estrada de Ferro Central do Piauí e os impactos sobre a cidade de Parnaíba

Os primeiros trilhos da Central do Piauí foram assentados pela South American Railway, empreiteira contratada pela Rede de Viação Cearense para a construção da ferrovia entre a cidade de Amarração (atual Luís Correia) até Campo Maior, passando por municípios como Parnaíba, Cocal e Piripiri. O primeiro contrato foi firmado em 1911[24], e após a construção de apenas alguns quilômetros de leito segmentado[25], foi temporariamente encerrado em 1915 e retomado no mesmo ano[26]. Em 1916, as localidades Portinho e Cacimbão, em Amarração, foram interligadas pela construção de um trecho que, em 1920, foi desligado da Rede de Viação Cearense e passou a ser subordinado à Inspetoria Federal das Estradas, recebendo a denominação de Estrada de Ferro Central do Piauí – EFCP. Também em 1916, em uma área oposta ao Porto das Barcas[27], foi lançada a pedra fundamental da Estação Ferroviária de Parnaíba, município que foi sede administrativa da linha e teve dois conjuntos ferroviários implantados.

[24]Decreto nº 8.711, de 10 de maio de 1911.
[25]CORREIA, Benedicto Jonas; LIMA, Benedicto dos Santos. (Orgs.) **O livro do centenário de Parnaíba**: Estudo histórico, corográfico, estatístico e social do município de Parnaíba. Parnaíba: Gráfica Americana, 1945.
[26]Aviso Ministerial nº 165, de 1915.
[27]O Porto das Barcas era um porto fluvial situado às margens do Rio Igaraçu, onde iniciou-se o povoamento da Vila de São João da Parnaíba, posteriormente município de Parnaíba.

Situada no litoral, a 339 km ao norte da capital do estado, a cidade de Parnaíba foi fundada em meados do século XVIII e sua implantação ocorreu a partir de dois núcleos: Porto das Barcas, às margens do rio Igaraçu, e Fazenda Testa Branca. Havia divergências entre comerciantes e autoridades locais quanto à escolha do local mais propício para a implantação da vila. A área do Porto das Barcas era considerada insalubre, devido à sua proximidade aos curtumes, o que levava as autoridades a recomendar a ocupação das terras de Testa Branca, que possuía melhores condições de habitabilidade (FIGUEIREDO, 2001, p. 22). Porém, a classe comerciante percebia o Porto das Barcas como área dotada de melhores condições para o desenvolvimento econômico local e já a considerava como o entreposto comercial do estado[28]. O rio Igaraçu, às margens do qual se localiza o Porto, era o curso d'água que ligava a cidade a outros centros, a via de transporte e comunicação que propiciava a troca de mercadorias (FIGUEIREDO, 2001, p.26) e favorecia o comércio exterior. A economia extrativista de matérias-primas vegetais, como a carnaúba, a borracha de maniçoba e o babaçu, desenvolvida no Piauí desde o final do século XIX, foi fator essencial para o crescimento da cidade de Parnaíba, posto que o escoamento dessa produção para outros estados e outros países era realizado através do Porto das Barcas (VIEIRA, 2010, p.90). Por estes motivos, a vontade da classe comerciante prevaleceu e o núcleo da cidade foi assentado sobre esta parcela do território, a partir do qual se iniciou o traçado urbano[29].

Tamanha era a sua importância política e econômica que São João da Parnaíba foi uma das vilas cogitadas para a transferência da sede da capitania em meados do século XIX, movimento que culminou na fundação da capital, Teresina[30]. No final do século XIX, Parnaíba se destacava como empório comercial devido à diversificação de atividades,

---

[28] Além de ser mais povoado, o Porto das Barcas contava com estabelecimentos comerciais, armazéns e casas para oficinas. A escolha de Testa Branca pelas autoridades recaiu sobre o local mais salubre, preocupação que já se tornara habitual entre os portugueses, mas o fator econômico, em função presença da indústria e do comércio, acabaria por predominar na efetivação do local político e administrativo Cf. FIGUEIREDO, 2001, p. 24.

[29] O Porto das Barcas, juntamente com a Avenida Getúlio Vargas e o Conjunto Ferroviário de Parnaíba são três dos cinco setores que formam o Conjunto Histórico e Paisagístico de Parnaíba, tombado pelo IPHAN em 2011. Também fazem parte desse conjunto a Praça da Graça e a Praça Santo Antônio, localizadas nas proximidades dos setores mencionados. O tombamento dessa área é parte de uma ação do IPHAN, no sentido da preservação de sítios urbanos piauienses. Em 2008, foi elaborado o estudo intitulado **Cidades do Piauí Testemunhas da ocupação do interior do Brasil durante o século XVIII.**

[30] A antiga sede era a cidade de Oeiras, localizada ao sul do estado. A transferência da capital foi um palco de disputas políticas, em que de um lado, os partidários das ideias de Conselheiro José Antônio Saraiva, que percebiam a ocupação do médio Parnaíba como a mais propícia como entreposto comercial, especialmente pela localização em relação à Caxias, no Maranhão, e de outro, viam a cidade de Parnaíba, já em crescimento e dotada de um porto, como a mais promissora. Em 1852, a transferência da sede seria efetivada para a Vila do Poti, mais tarde denominada Teresina. Cf. COSTA FILHO, Alcebíades. **A gestação de Crispim:** Um estudo sobre a constituição histórica da piauiensidade. Tese (Doutorado em História Social). Universidade Federal Fluminense – UFF. Niterói: UFF, 2010, p. 24-39.

associadas em maior ou menor grau com o extrativismo vegetal. No início do século XX, várias empresas foram criadas para a atividade comercial, e o período marcou a "existência de inúmeros estabelecimentos comerciais de exportações, importações, representações, navegações, lojas de moda, fazendas, armarinho, miudezas, estivas, etc". (VIEIRA, 2010, p.94). Foi neste momento próspero que a sociedade parnaibana passou a ter aspirações de civilidade, de ideais de embelezamento urbano e progresso.

Ansiosa por estas melhorias, a elite político-comercial de Parnaíba começou a reivindicar a implantação da estrada férrea. O principal argumento era que a ferrovia poderia atenuar ou suprimir o prejuízo econômico gerado pela falta de competitividade em relação às economias de outras praças, especialmente a maranhense "que apresentava um porto marítimo próprio, situado em Tutóia e que permitia acesso direto dos produtos piauienses a outros estados e países" (VIEIRA, 2010, p.48). Este segmento da sociedade idealizava o encurtamento das distâncias percorridas para a circulação de matérias primas e mercadorias, que frequentemente eram extraviadas devido às péssimas condições das estradas que, sem pavimentação, eram percorridas em carroças com tração animal.

Primeiramente, segundo Leda Vieira (2011, p. 20), a estrada de ferro, como um todo, era vista "como um complemento à navegação fluvial", e seguindo este objetivo, foi construído um pequeno ramal desde o porto, passando pela Rua Grande, atual Avenida Getúlio Vargas. Este pequeno ramal ferroviário tornou-se a ligação do rio Igaraçu com todas as localidades do interior do Piauí cortadas pela ferrovia, viabilizando o comércio de exportação e garantindo a continuidade da região de Parnaíba como empório comercial do Estado por vários anos.



Ilustração 04: Maria fumaça passando pela Rua Grande, (atual Avenida Getúlio Vargas), em 1930. Fonte: Arquivo pessoal de Carlos José Candeira.

Este ramal funcionou até 1931, quando os trilhos foram retirados para a pavimentação da principal via da cidade, a Avenida Getúlio Vargas, como parte do processo de reordenamento urbano ocorrido entre as décadas de 1920 e 1930.

Seguindo o curso das implantações da Estrada de Ferro Central do Piauí, foi inaugurado, em 1922, o Conjunto de Floriópolis. Construído em uma localização estratégica, entre os dois principais conjuntos ferroviários da época – pátio central de Parnaíba e o conjunto de Amarração (atual Luís Correia) – o conjunto situava-se na zona rural de Parnaíba, em local que há alguns anos era pouco habitado. Há indícios que Floriópolis era bastante movimentado nas primeiras décadas de sua existência. Contudo, o trecho Luís Correia-Parnaíba seria desativado em 1974 e, desde então, somente a casa de trabalhador do conjunto de Floriópolis encontra-se em uso, habitada pela família de um ex-ferroviário.



Ilustração 05: Percurso entre Porto das Barcas, em Parnaíba, passando pelos Conjuntos Ferroviários de Parnaíba e Floriópolis, chegando a Luís Correia. Fonte: Google Earth, 2015. Editado pela autora.

No ano de 1922, também foi concluído o prolongamento do trecho de Parnaíba até a cidade de Cocal, perfazendo o total de 87 quilômetros. Segundo o Inventário do Patrimônio Ferroviário do Piauí (2012), a partir da chegada do trem, Cocal passou a absorver toda a produção agrícola e pecuária da zona da Serra da Ibiapaba. Finger (2013) aponta esta captação de atividades como uma recorrência em várias cidades brasileiras que tiveram a estação ferroviária como elemento essencial na produção da sua configuração social, espacial e econômica:

> A estação ferroviária desempenhou, na vida das cidades, um papel fundamental. Nela, os habitantes recebiam e enviavam correspondência e recolhiam suas encomendas vindas de longe. Em muitas localidades brasileiras, eram nas estações que as pessoas se reuniam e tomavam conhecimento das novidades (FINGER, 2013, p.344).

As estações eram pontos exportadores, e entre estes e os pontos produtores foram construídos caminhos que determinaram o adensamento populacional. Desta maneira, além de viabilizar a economia agroexportadora no Estado, a ferrovia piauiense foi capaz de produzir novos lugares, povoamentos cuja história não pode ser contada senão com a visada do caminho do trem. Três anos depois da inauguração da estação em Cocal, a ferrovia chegou a Piracuruca, completando 148 quilômetros, quando a construção foi paralisada e esta cidade permaneceu como ponta de linha até 1937 (FERREIRA, 2010, p.45).

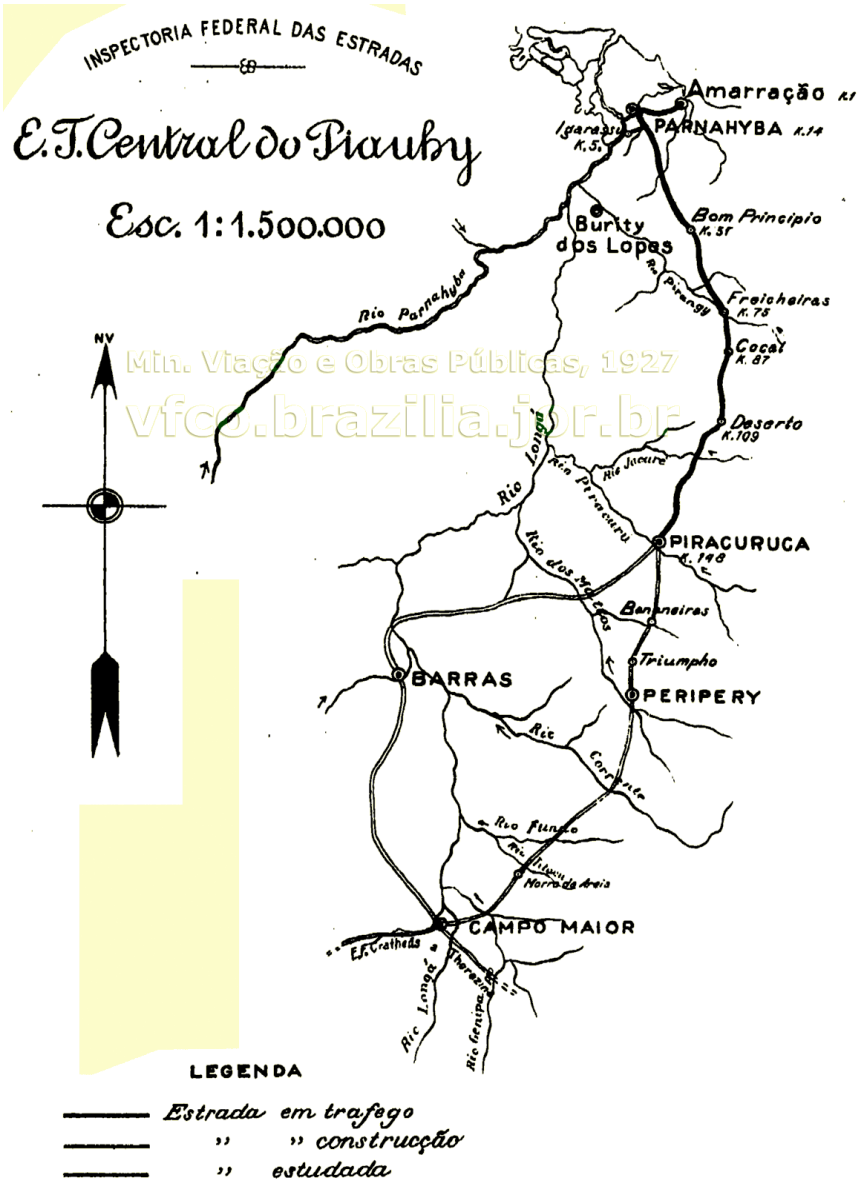

Ilustração 06: Plano Viário da Inspetoria Federal das Estradas para a Central do Piauí, de 1927. Fonte: Ministério da Viação e Obras Públicas, 1927.

Como verificado no Plano de 1927, planejava-se que o traçado, após alcançar Piracuruca, seria bifurcado para passar pelas cidades de Barras e Piripiri. Em Campo Maior, haveria a confluência e o entroncamento da Estrada de Ferro Central do Piauí com a Estrada de Ferro Oiticica-Teresina. No entanto, o plano não foi completamente concretizado: o trecho em Barras não foi implantado e o entroncamento entre a Estrada de Ferro Central do Piauí e a Estrada de Ferro Oiticica-Teresina foi transferido para a cidade de Altos, cuja estação foi inaugurada em 1965. A construção dos trilhos até a Teresina era programada, e ocorreria "na perspectiva de beneficiar o intercâmbio comercial entre a capital e as cidades da região norte do estado" (VIEIRA, 2010, p.124).

Também através deste Plano, percebemos que a Central do Piauí foi projetada com o objetivo de interligar as cidades consideradas estratégicas para o desenvolvimento econômico do estado, como as cidades de Campo Maior e Piripiri, situadas em uma região de grande produção de carnaúba e babaçu. Isto reforçava a motivação para a ligação da estrada de ferro com o Porto das Barcas, principal ponto de exportação destes produtos. Conforme mencionado anteriormente, a erradicação da interligação entre o porto e a ferrovia ocorreu em 1931, quando os esforços da elite comercial parnaibana se voltaram para a construção de um porto marítimo em Amarração, atual Luís Correia:

> Outra iniciativa correlata era a de construir uma ferrovia em solo piauiense que servisse de complemento do transporte das mercadorias produzidas internamente até o porto marítimo. Um complementaria o outro através de um ciclo onde os navios que chegassem no porto descarregariam as mercadorias no trem, seguindo para as cidades de destino. Já os produtos de exportação fariam o percurso inverso, iriam ao porto de trem e daí para os navios (VIEIRA, 2010, p.49).

Portanto, percebemos que, mesmo com a elaboração de planos viários, a concretização da Estrada de Ferro Central do Piauí ocorria de acordo com circunstâncias e jogos de forças cuja investigação foge ao escopo deste trabalho. Porém, assinalamos que os indícios apontam que a modificação do que foi programado no Plano de 1927, com a construção do triplo entroncamento em Altos ao invés de Campo Maior, ocorreu para favorecer a interligação do litoral piauiense aos estados do Ceará e Maranhão, visto que Altos era mais próxima à capital, que já possuía um pátio ferroviário desde 1926 e passaria a funcionar como ponta de linha da Estrada de Ferro São Luís-Teresina a partir de 1938.

A chegada da ferrovia em Parnaíba também provocou implicações sociais importantes, tais como mudanças na maneira como os parnaibanos percebiam o progresso e o modo como se preparavam para vivenciá-lo. A pesquisadora Leda Vieira (2010) relaciona a chegada da ferrovia ao surgimento de um ímpeto no parnaibano em buscar e incorporar ao seu cotidiano elementos associados ao progresso, o que favoreceu a mudança de perspectiva, inclusive, em relação à questão educacional na cidade: “A mobilização em torno da instrução como elemento principal de desenvolvimento ocorrerá com mais intensidade a partir de 1916, ano em que houve a inauguração da pedra fundamental da estação ferroviária de Parnaíba” (VIEIRA, 2010, p.92). Deste modo, ainda segundo a autora, a educação do parnaibano passa ao primeiro plano nas ações governamentais locais, e dentre estas, destacam-se a criação de grupos escolares e de escolas de formação de professores. A educação foi, então, apontada “como central para o desenvolvimento do fator humano da produção e devia ser implantada

conjuntamente com o desenvolvimento das vias de comunicação" (LOPES, 2005 apud VIEIRA, 2010, p. 93).

Além dos investimentos na área educacional, o período da ascensão ferroviária foi marcado também pelos esforços empregados pelos parnaibanos em prol do incremento das atividades culturais na cidade. Um desses movimentos foi a criação do periódico *Almanaque da Parnaíba*, em 1923, que registrava os "novos modos e modas da elite local, as transformações urbanas, os principais produtos consumidos e os fatos comezinhos do cotidiano" (SILVA, 2012, p.37). Tratava-se de uma busca por introduzir padrões de gosto compatíveis com o anseio pela civilidade, através da divulgação e sedimentação de novos costumes com a sua vinculação às ideias de modernidade e progresso, que também eram motores das transformações urbanas empreendidas no período. Portanto, a construção da estrada de ferro em Parnaíba influenciava mudanças econômicas e socioculturais que, por sua vez, refletiam-se na maneira como a ferrovia foi sendo construída materialmente e simbolicamente.

No entanto, já no final da década de 1940, iniciou-se o período de declínio do desenvolvimento econômico experimentado por Parnaíba desde o início do século. Esta crise foi provocada pela desvalorização dos produtos extrativistas que eram exportados, em consequência das mudanças no mercado trazidas pelo período pós Segunda Guerra. No bojo das dificuldades enfrentadas, o parnaibano voltou-se novamente para a questão do transporte de mercadorias e passou a discutir os problemas causados pela falta de estradas carroçáveis no Piauí (CERQUEIRA, 2015, p. 64). Na edição de 1949 do *Almanaque da Parnaíba*, segundo a pesquisadora Dalva Cerqueira (2015, p.64), foi publicado um artigo intitulado "O Piauí precisa de estradas", no qual os comerciantes defendiam que o progresso seria alcançado mais rapidamente se houvesse a construção de rodovias.

No entanto, Neuza Melo (2012, p.65) aponta que a implantação das rodovias no estado foi um dos fatores que concorreram para o arrefecimento na economia parnaibana, experimentada desde a década de 1950. A autora sustenta que as estradas carroçáveis contribuíram para que a cidade perdesse força como polo exportador, já que o transporte de produtos, a partir daquele momento, poderia ser realizado diretamente entre o interior do estado e outros estados, como o Maranhão e Pernambuco, sem a necessidade de passar pelo Porto das Barcas, em Parnaíba. A nosso ver, a grande crise econômica na cidade e o desmantelamento da estrada de ferro no Piauí foram resultados tanto da implantação da rodovia, que desviou as rotas de escoamento de produtos, como da ausência de um

planejamento multimodal de transportes no estado, o que incluiria a construção do porto marítimo em Luís Correia, ainda inconcluso.

Na década de 1950, antes do traçado da E.F. Central do Piauí chegar até Teresina, a realidade da ferrovia brasileira era composta por desativações, falta de manutenção e falência de empresas. A própria configuração da malha brasileira, constituída de bitolas de vários tamanhos, dificultou a interligação entre os ramais e contribuiu para a desativação de alguns trechos (FINGER, 2013, p. 404). Prevendo um colapso econômico provocado pela falência das empresas proprietárias, o governo brasileiro encampou várias linhas, priorizando aquelas que tinham importância estratégica e econômica. Assim, as ferrovias em funcionamento que não se enquadravam nessas condições sofriam com a falta de manutenção (FERREIRA, 2010, p. 58; VIEIRA, 2010, p.61) e foram paulatinamente desativadas.

As condições para o quadro nacional de desativações em meados do século XX começaram a ser forjadas ainda na década de 1920, quando o governo federal iniciou uma série de ações relacionadas à abertura de estradas de rodagem. Nos discursos, as ideia de progresso que antes era associada ao transporte ferroviário passou a ser direcionada para o automóvel. A partir dessa época, é possível observar uma "progressiva mudança na política nacional de viação, com o aumento dos investimentos em rodovias, influenciado pela aproximação com os Estados Unidos, cuja indústria automobilística estava em plena expansão" (FINGER, 2013, p.404). Esta proposta, promovida desde o governo de Washington Luís (1926-1930)[31] e reforçada na década de 1950 por Juscelino Kubitscheck (1956-1961), defendia que o desenvolvimento da economia, a partir da modernização da agricultura e do desenvolvimento industrial, dependiam de um "sistema de transportes confiável" (FINGER, loc. cit.), referindo-se ao automóvel. Esta época também marcou a chegada das primeiras montadoras e a realização dos primeiros eventos relacionados ao automobilismo (PAULA, 2000, p. 53), que reforçavam a ideia de inovação associada ao rodoviarismo.

Leda Vieira (2010) acrescenta que as rodovias eram promovidas como mais lucrativas por terem infraestrutura mais barata em relação à da ferrovia e por conferirem maior rapidez às viagens. Esta agilidade também era considerada como símbolo da (nova) modernidade em curso:

> Nesse período, o país ingressou no mundo automobilístico com a presença de empresas montadoras de automóveis dentre as quais a Ford (1919) e a General Motors (1925) e a promoção de eventos (exposições e corridas de automóveis) que

[31]Uma das frases do então presidente, Washington Luís era "governar é abrir estradas". Cf. FERREIRA (2010, p. 59).

> funcionavam como divulgadoras dos novos modelos de automóveis e caminhões fabricados por essas empresas. Nesse sentido, houve um conjunto "de interesses desses setores na construção de rodovias e na difusão de ideias e valores positivos associados ao automóvel". Os jornais publicavam anúncios, divulgando o "conforto", a "segurança" e a "rapidez" dos automóveis e caminhões fabricados por empresas automobilísticas (VIEIRA, 2010, p. 55).

No Piauí, a força da propaganda também provocava seus efeitos. O *Almanaque da Parnaíba* propagava a ideia de progresso associada ao automobilismo através de anúncios que, além de incentivar a aquisição de automóveis, identificavam o veículo como símbolo de poder e distinção social.

> Timidamente os automóveis começam aparecer ainda na década de 1930 a ser alvo dos *clicks* dos fotógrafos parnaibanos e já surgem como concorrente do trem em Parnaíba. No Almanaque de 1934, temos uma mensagem explícita que incita o leitor a possuir um automóvel (CERQUEIRA, 2015, p. 57).

A divulgação maciça de ideias que identificavam o automóvel com a modernidade marcou a mudança nas concepções acerca da ferrovia e, de certo modo, facilitou a aceitação do seu sucateamento e viabilizou a implantação de um sistema viário concentrado em um único modal. Assim, o serviço de transporte de passageiros tornava-se cada vez mais precário, situação que se refletia nas viagens, tornadas longas e cansativas, que geravam uma desconfiança geral em relação à segurança e a efetividade do transporte ferroviário, reforçada através de publicações e jornais que traziam relatos de viagens mal sucedidas. A descrição de uma viagem pela ferrovia piauiense, de autoria de Eurípedes de Aguiar[32], publicado no jornal "O Piauí", em 1948, expressa o descontentamento e a disseminação de uma imagem negativa, porém realista, sobre a estrada de ferro:

> Como se não bastassem, para desconto de meus pecados, os percalços da árdua luta política em que estou envolvido, tive de sofrer, há poucos dias, a grave injúria de viajar na estrada de ferro que, na Amarração, vem morosamente estendendo os seus trilhos pelo sertão do Piauí. Em Parnaíba, quando fui tomar o trem para Piripiri, recebi a enganosa impressão de que nessa estrada tudo marchava regularmente, em boa ordem, o tempo e a hora (…) O trem apitou e partiu no minuto exato, mas notei logo que a marcha do comboio era excessivamente vagarosa, de uma lentidão irritante (…) pouco diante da estação de Bom Principio a máquina apitou repetidas vezes, era o tender que descarrilhara e o maquinista que pedia freios (…) a locomotiva parou (…) logo se soube que o tender e a maquina estava avariada e que íamos permanecer longas horas naquele lugar sem recursos. Eram nove horas na manhã quando se deu o desastre (…) A situação era francamente desagradável. No comboio não havia água potável nem comestíveis para os cento e tantos passageiros que enchem os vagões (…) às cinco horas da madrugada o desmantelado comboio se

[32]O jornalista e médico maranhense Eurípides Clementino de Aguiar, atuou politicamente como Intendente Municipal de Floriano (1913 a 1915), Deputado Estadual (1915 a 1916), Governador do Estado (1916 a 1920), Deputado Federal (1921 a 1924) e Senador da República (1924 a 1930). Cf. KRUEL, 2011.

> refez e recomeçou a rodar, cautelosamente, rumo a Piripiri. Logo adiante passamos em Cocal, importante povoação, em vésperas de ser promovida a cidade. Depois, paramos em Piracuruca. (…)Por fim, com o espírito e o corpo bem machucados cheguei a Piripiri, término da desastrada e enfadonha viagem de trem, às onze horas da manhã do dia seguinte ao da partida de Parnaíba, com atraso de vinte horas (KRUEL, 2011, p. 395-396).

Portanto, a ferrovia se transformou, paulatinamente, em um transporte inseguro, lento, que gerava prejuízos para o governo e para a população. Em âmbito nacional, o centenário da implantação da primeira ferrovia, em 1954, foi marcado pela imagem de decadência das estradas de ferro brasileiras, em parte causada pelo posicionamento do governo federal nos discursos e nas obras de integração nacional:

> Apenas cem anos depois da construção da primeira linha, dada a forma de implantação da malha, extremamente vinculada a essa conjuntura internacional, com as mudanças nos fluxos de importação e exportação externos, as ferrovias passaram a representar a imagem da decadência. Linhas desativadas deixaram regiões inteiras sem um sistema confiável de comunicação, piorando a crise produtiva pela qual já passavam e auxiliando na sua estagnação econômica. Edificações e amplas áreas, muitas vezes no coração das principais cidades, foram abandonadas e passaram de focos de atração para elementos de incômodo político e social, o que se refletiu na destruição de grande parte desse acervo (FINGER, 2013, p. 121).

Naquele ano, a Estrada de Ferro Central do Piauí ainda possuía a extensão de 191 quilômetros, contados da cidade de Luís Correia a Piripiri, e ainda alcançaria a cidade de Campo Maior, em 1952, e a capital Teresina, em 1966[33]. Desse modo, enquanto a ferrovia brasileira passava por desativações e perdia importância diante do modal rodoviário, a Estrada de Ferro Central do Piauí, apesar da precariedade nas operações, realizava o transporte de cargas e passageiros e ainda expandia o seu traçado (IPHAN, 2012). Ao tempo em que a indústria automobilística avançava no país, a construção da E.F. Central do Piauí prosseguia, mas de forma ainda mais lenta e sem os devidos reparos nos trechos existentes. O que nos impressiona é que, nesta estrada de ferro, o sucateamento causado pela falta de manutenção coexistia com a morosa expansão do traçado, como se fosse uma onda de desmonte que engolia a linha à medida que esta era construída.

[33]INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (Brasil). Conselho Nacional de Geografia. **I Centenário das Ferrovias Brasileiras**. Rio de Janeiro: Serviço Gráfico do IBGE, 1954, p.67.



Ilustração 07: Embarque de passageiros nos vagões da Estrada de Ferro Central do Piauí, na Estação Ferroviária de Parnaíba- PI, nos anos 1950. FONTE: Revista de História da Biblioteca Nacional, ano 5, nº 53, p. 19.

No governo de Juscelino Kubitschek, em 1956, um ano antes da criação da RFFSA, foi criado o Grupo Executivo da Indústria Automobilística – GEIA, como parte de uma política de atração das indústrias automobilísticas estrangeiras para o país (PAULA, 2001, p. 24). Desde essa época, foram realizados estudos para verificar a viabilidade e subsidiar as decisões acerca da operação das linhas férreas. Dilma Paula (2000, p.07) aponta que, nas análises destes estudos, a via férrea que não alcançasse os índices de eficiência estipulados seria considerada antieconômica e incluída entre as linhas a serem erradicadas. Com isso, a lógica contábil da operação ferroviária era o único parâmetro utilizado, desconsiderando-se elementos como o impacto social e econômico para as localidades atingidas e relação custo-benefício das desativações para o estado brasileiro. Desta forma, a paralisação de linhas pode ter prejudicado o crescimento socioeconômico de cidades interioranas, além de agravado a falta de integração entre linhas e reduzido a lucratividade das ferrovias ligadas àquelas desativadas.

As dificuldades financeiras pelas quais passavam as empresas brasileiras geravam cada vez mais prejuízos. Em 1957[34], foi criada a Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima-RFFSA, para centralizar a administração de toda a malha ferroviária brasileira, composta por 22 mil quilômetros de linhas que representavam 73% da malha ferroviária federal, e minimizar os impactos negativos gerados pela falta de gerenciamento (SPU, 2008).

> Art 1º Fica o Poder Executivo autorizado a constituir, nos têrmos da presente lei, uma sociedade por ações sob a denominação de Rêde Ferroviária Federal Sociedade Anônima (R.F.F.S.A.), à qual serão incorporadas as estradas de ferro de propriedade da União e por ela administradas, assim como as que venham a ser transferidas ao domínio da União, ou cujos contratos de arrendamento sejam encampados ou rescindidos (BRASIL, 1957).

Contudo, a criação da empresa não trouxe os investimentos necessários para a manutenção e expansão dos traçados, o que resultou em estudos que recomendavam a continuidade das desativações. Portanto, o mecanismo empregado pelo governo federal era a eliminação de ramais considerados antieconômicos, ao invés da recuperação das condições operacionais através de manutenções preventivas e corretivas.

A partir da década de 1950, a ferrovia piauiense passou a apresentar sérios sinais de desgaste pela falta de manutenção, o que provocou a redução na arrecadação e, consequentemente, o desequilíbrio entre receitas e despesas (CERQUEIRA, 2015, p. 48). Isto gerou uma espiral descendente que acarretaria, especialmente entre 1960 e 1980, um dramático processo de recessão econômica na cidade de Parnaíba, marcado pelo fechamento de casas comerciais e pela transferência das representações comerciais de Parnaíba para outras cidades.

A ameaça de desativação da ferrovia, dentro deste contexto, assombrava ainda mais os trabalhadores. Em meio a uma crise econômica sem precedentes, marcada pela falência de empresas, o desemprego e graves problemas sociais, dentre os quais, a mendicância, a desativação da ferrovia era percebida como trágica pelos parnaibanos:

> Assim, a eminência da desativação da ferrovia era motivo de preocupação para os parnaibanos, representava o fim de um sonho, isso sem contar que os parnaibanos ainda alimentavam o desejo de ver construído o porto de Luís Correia e a desativação distanciaria cada vez mais essa construção. (CERQUEIRA, 2015, p. 68).

[34]A Rede Ferroviária Federal S/A teve sua criação autorizada pela Lei n.º 3.115, de 16 de março de 1957, e era uma sociedade de economia mista que fazia parte da administração indireta do Governo Federal, assim como as autarquias, fundações e as empresas públicas. A empresa possuía personalidade jurídica própria, de direito privado, que atuava de maneira descentralizada, mas vinculada ao governo federal.

Nesta mesma época, a cidade de Parnaíba perdeu a posição de sede da Estrada de Ferro Central do Piauí: em 1957, a ferrovia foi incorporada à Rede Ferroviária Federal S/A e em 1964, passou a ser subordinada à Rede de Viação Cearense. Quatro anos depois, foi vinculada à Estrada de Ferro São Luís-Teresina, sob a administração da subdivisão sediada no Maranhão, e assim permaneceu até a década de 1980, quando foi desativado o trecho que ligava Parnaíba à Teresina. (CERQUEIRA, 2015, p. 74). Ao perder a posição de sede administrativa, o parnaibano assistia, paulatinamente, fugir das suas mãos o meio de transporte que poderia propiciar a recuperação de sua economia, enquanto que a vida urbana tornava-se ainda mais difícil. Assim, temiam por mais perdas, e a memória de tempos áureos eram evocadas:

> A valorização constante do passado e as dificuldades sofridas pelos parnaibanos nas décadas em estudo fez emergir no âmbito popular um discurso nostálgico entre os parnaibanos oposto à época áurea que apresenta Parnaíba como a "cidade do já teve...". Esse discurso surge como uma forma de ressentimento da população ao que faltava na cidade em relação ao que já teve: uma ferrovia, grandes casas comerciais, relações comerciais com países da Europa e dos Estados Unidos, movimento de navios no porto, escritórios de representações comerciais europeus e estadunidenses. Em resumo, teve aquilo que compõem o clássico universo do progresso e da modernidade e passar a conviver com as perdas, o abandono e as desativações. (CERQUEIRA, 2015, p. 73).

Os anos de 1970 marcaram a intensificação do processo de sucateamento e desativações de linhas. Em relação à administração estradas de ferro, enquanto as subdivisões da RFFSA aumentavam, eram reduzidas a extensão, a quantidade e a operacionalidade das linhas, condição percebida em todo o país durante a ditadura militar, inclusive no Piauí:

> A falta de investimentos no setor ferroviário, dentre outros problemas enfrentados pelos piauienses, foram os mesmos do restante do país, que teve início com a política de erradicação dos ramais deficitários na década de 1960 e intensificada durante a ditadura militar que se instalou no Brasil (CERQUEIRA, 2015, p.81).

O período ditatorial é identificado por Matheus Cotta (2010, p.12) como um dos mais críticos no que tange a divergências no setor ferroviário: de um lado, os responsáveis diretos e indiretos pela manutenção das linhas, e de outro, associações civis de ferroviários, que demandavam a preservação dos bens da ferrovia. Após o Ato Institucional nº 05, instituído em 1968, as manifestações de cunho político comportavam o risco de suspensão de direitos políticos[35]. O medo que a repressão causava também repercutiu na forma como os ferroviários viam a situação de degradação das estradas férreas. No Piauí, os trabalhadores das linhas

[35] Cf. Ato Institucional nº 5, de 13 de dezembro de 1968.

temiam se manifestar, “mesmo que fosse para pedir o envio de alimentos ao trecho onde as turmas se encontravam trabalhando” (CERQUEIRA, 2015, p. 119), e a mesma situação ocorria quanto aos materiais de reposição e à manutenção das linhas.

Nos anos posteriores à criação da empresa, verificou-se que o Governo Federal destinou às ferrovias um acréscimo nos investimentos de apenas 5%, percentual muito baixo em relação aos 136% de aumento de recursos destinados à implantação e manutenção de estradas de rodagem. A crise do petróleo nos anos 1970 e as sucessivas crises econômicas vividas pelo Brasil nos anos 1980 agravaram o sucateamento da infraestrutura ferroviária e de material rodante[36] em grande parte da malha brasileira, e a derrocada dos investimentos no setor ferroviário durante o regime militar fez com que muitas estradas de ferro não pudessem mais ser mantidas através da sua rentabilidade, a partir da década de 1980.

Assim, segundo Anna Finger (2013, p. 120), a existência da RFFSA foi marcada pela organização das finanças e investimentos em melhorias, mas somente nas linhas que eram consideradas lucrativas. A empresa concentrava seus esforços para a manutenção do transporte de carga, e devido à redução da procura pela ferrovia como transporte de passageiros, resultante da combinação de baixa velocidade, estrutura precária e altos valores das passagens, esta modalidade foi paulatinamente desmobilizada.

A Estrada de Ferro Central do Piauí realizou o transporte de passageiros até 1979, e sua desativação ocorreu no início da década de 1980, o que trouxe ainda mais dúvidas sobre as possibilidades de conclusão do porto marítimo de Luís Correia. O transporte de produtos dependeria da ferrovia, como complemento da navegação.

> Assim, a eminência da desativação da ferrovia era motivo de preocupação para os parnaibanos, representava o fim de um sonho, isso sem contar que os parnaibanos ainda alimentavam o desejo de ver construído o porto de Luís Correia e a desativação distanciaria cada vez mais essa construção (CERQUEIRA, 2015, p.68).

Em 1982, segundo Cerqueira (2015, p. 83) uma notícia atrelando a recuperação do transporte ferroviário à implantação do porto foi divulgada em jornal de grande circulação de Parnaíba. Esta perspectiva ainda ecoa na atualidade e, junto a outros fatores, afeta a maneira como agem os órgãos responsáveis pela guarda e manutenção dos bens remanescentes da atividade ferroviária, conforme veremos adiante.

[36]Cf. BANCO NACIONAL DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO E SOCIAL (Brasil). Biblioteca Digital. Transporte sobre trilhos no Brasil: uma perspectiva do material rodante. p. 240.

A redemocratização do país, a previsão constitucional[37] e a adoção de políticas neoliberais foram fatores que influenciaram a inclusão da RFFSA, através do Decreto nº 473, de 1992, no Plano Nacional de Desestatização – PND[38]. O Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social – BNDES recomendou a privatização do serviço de transporte ferroviário de carga, o que ocorreu entre os anos de 1996 e 1998:

> Essa transferência foi efetivada no período 1996-1998, de acordo com o modelo que estabeleceu a segmentação do sistema ferroviário em seis malhas regionais, sua concessão pela União por 30 anos, mediante licitação, e o arrendamento, por igual prazo, dos ativos operacionais da RFFSA aos novos concessionários (MARQUES, 2008, p.01).

Desta forma, a ingerência da malha ferroviária brasileira provocou o seu desmonte, a ponto de o governo considerar a concessão do transporte de carga à inciativa privada como uma solução satisfatória para o quadro. Divulgou-se que a desestatização da RFFSA foi uma estratégia adotada pelo governo federal para retomar o transporte de carga no país através da ampliação da malha[39] e da revitalização dos ativos operacionais como estações, oficinas e pátios. Contudo, o planejamento de concessão foi concentrado apenas sobre o transporte de carga, o que contribuiu para o esvaziamento e o consequente abandono de edificações que não são diretamente relacionadas com esta atividade, como as estações de passageiros.

Portanto, o quadro atual no qual a maior parte da malha ferroviária brasileira encontra-se desativada ou erradicada, com os seus bens abandonados e sucateados, foi produzido pela ingerência governamental e contínua desintegração do sistema, que provocaram a ineficiência da estrutura e a desmobilização da ferrovia brasileira. A má gestão dos ativos, a queda dos investimentos e o direcionamento de verbas públicas para a implantação de um único modal resultaram na falta de manutenção das linhas férreas que, inseguras e ineficazes, passaram a ser consideradas como ultrapassadas. Sobrevieram as desativações que trouxeram prejuízos para as linhas restantes que, por fim, foram privatizadas.

Ao final do processo de desestatização e extinção da RFFSA, restou para a União um expressivo espólio formado por muitos imóveis, operacionais e não operacionais que, por não serem utilizados pelo atual sistema de transporte de cargas, estão vulneráveis à depredação e

---

[37] Cf. Constituição Federal de 1988. Artigos 21 e 175.

[38] Este plano foi criado pela Lei nº 8.031/90, e tinha como um dos objetivos contribuir para a redução de gastos no setor público. Incluiu, além da RFFSA, a Rede Federal de Armazéns Gerais Ferroviários S.A. – AGEF e a Engenharia, Construções e Ferrovias S.A – VALEC, sendo esta excluída posteriormente através do Decreto nº 7.267, de 19 de Agosto de 2010. O Plano Nacional de Desestatização foi revogado pela Lei nº 9.491, de 09 de setembro de 1997.

[39] Os contratos de arrendamento podem incluir cláusula que responsabilize a concessionária pela expansão da malha, ou apenas a sua conservação. Cf. CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE, 2011, p.18.

ao desgaste. Apesar da previsão legal da inserção de cláusulas nos contratos de arrendamento que garantiriam a manutenção de imóveis situados nas ferrovias operadas pelas concessionárias[40], estas descumprem os acordos, mantendo em condições operacionais apenas os trechos e os imóveis considerados como viáveis para a exploração econômica. Dentre este espólio, há edifícios sobre os quais são atribuídos valores culturais e, de acordo com as atribuições definidas pela Lei 11.483/2007, a preservação e tutela destes bens cabem ao IPHAN.

Portanto, concordamos com a afirmação da pesquisadora Maria Cecília Carvalho:

> Apesar da importância da preservação desses remanescentes, que contam parte importante da história do país, de muitos seres humanos que dedicaram a força do trabalho nesse empreendimento, e de grupos e cidades que tiveram a vida fortemente referenciada pela ferrovia, constituindo, muitas vezes, modos de vida peculiares a essas localidades, vejo, com certa ironia, o papel atual do Estado brasileiro, a ter que reparar os danos por ele mesmo provocado, ao sucatear o patrimônio ferroviário e agora recuperá-lo material e simbolicamente por meio de sua elevação à categoria de patrimônio, tendo que reinvestir recursos altíssimos na recuperação dos restos da catástrofe por ele mesmo engendrada (CARVALHO, 2010, p. 56).

Uma missão complexa descortinou-se a partir da Lei 11.483/2007: a de proteger bens sucateados por décadas de visão estreita e interesses escamoteados, e sobre os quais atualmente são atribuídos valores culturais. As bases para esta proteção foram lançadas, no âmbito do IPHAN, ainda na década de 1950, com os primeiros tombamentos de imóveis ferroviários. Contudo, diante das impressões que podem ainda reverberar sobre as memórias criadas em torno da atividade, a atuação preservacionista sobre os bens ferroviários demanda reflexões e posicionamentos específicos.

A chegada da ferrovia em Parnaíba – cidade que foi sede administrativa da E.F. Central do Piauí – provocou o fortalecimento da economia através da integração entre a estrada de ferro e a navegação fluvial. Esta prosperidade foi materializada através de modificações no espaço urbano e na vida cotidiana do parnaibano, e ainda que afastada em relação ao centro da cidade, o conjunto de Floriópolis cumpriu um papel importante para a

[40] "Os contratos de concessão/arrendamento são sistematicamente descumpridos pelas concessionárias. Elas não cumprem as cláusulas contratuais a que se obrigaram há mais de uma década; prestam serviço público de transporte ferroviário em absoluta dissonância com as regras pactuadas com o Estado, constituindo flagrante violação à Lei de Concessões e à Constituição Federal" (p. 02) […] "Trechos de menor rentabilidade e de usuários menos expressivos ou não ligados aos investidores do setor não despertam interesse da iniciativa privada e encontram-se totalmente abandonados e alijados do desenvolvimento nacional. Em resumo: é a iniciativa privada quem determina onde e em que condições o serviço público será disponibilizado." (p. 09). Cf. PROCURADORIA DA REPÚBLICA. Representação do Ministério Público Federal, junto ao Tribunal de Contas da União contra a América Latina Logística S/A, 2011.

operação ferroviária, bem como para integração das zonas rural e urbana de Parnaíba e entre os municípios do norte do estado, como veremos adiante.

Portanto, com todas as dificuldades na sua implantação e operação, a passagem do trem pelo Piauí transportou ideias de modernidade, propiciou a construção e o desenvolvimento de cidades, à maneira de como ocorreu na Estrada de Ferro Goiás, em que os povoamentos que surgiam à beira da linha eram como "ilhas de prosperidade encravadas em um mundo agrário tradicional" (BORGES, 2011, p.33). Anna Finger (2013), ao se referir ao perfil de ocupação do estado de São Paulo, que conjugou lavoura cafeeira e ferrovia, assinala que "nesse processo, destaca-se o papel das linhas férreas na urbanização, pois atraindo para o entorno das estações a instalação de pontos de comércio e serviços, foram responsáveis pelo surgimento de inúmeras cidades" (FINGER, 2013, p. 76).

Assim, as estradas de ferro brasileiras também eram a afirmação e a materialização do progresso social, tecnológico e científico. Os bens materiais que estas ferrovias comportam são a expressão do engenho humano – o saber fazer – e das vontades de progresso, da necessidade de comunicar-se com o exterior, de expandir os conhecimentos, de construir sociabilidades.

> As ferrovias também ajudaram a criar o hábito na população de viajar, pois graças à precariedade dos antigos caminhos, só se viajava em caso de necessidade. Mas agora os deslocamentos eram rápidos, seguros e relativamente confortáveis, o que permitiu um maior intercâmbio cultural entre os habitantes do interior e das capitais, e também entre as diferentes regiões do país. (FINGER, 2013, p. 397).

No Piauí, antes da ferrovia, os percursos eram realizados a cavalo ou à pé, o que tornava as viagens penosas, feitas somente quando havia necessidade. Com a implantação do transporte ferroviário, a população pode conhecer o mundo exterior e incorporar um novo comportamento: viajar a lazer, para a troca cultural e expansão dos horizontes sociais. As pessoas tomavam o trem em Parnaíba, na estação central ou em Floriópolis, para ir à praia, em Luís Correia, para trabalhar, estudar ou visitar parentes. O estabelecimento de horários fixos das viagens dava segurança para quem viajava, apesar das constantes paradas para o reabastecimento de caldeira ou manutenções imprevistas no trem. No entanto, inserido na fluidez do tempo moderno, o trem brasileiro foi o novo que envelheceu rápido demais.

CAPÍTULO 2
A PATRIMONIALIZAÇÃO DOS BENS FERROVIÁRIOS

A confluência de fatores tais como os movimentos de preservação ferroviária no âmbito da RFFSA, as determinações da Constituição Federal de 1988 relativas à ampliação do conceito de patrimônio cultural e a universalização do acesso aos bens culturais, produziu um cenário, ainda em consolidação, que será analisado neste trabalho com o objetivo de compreender o papel desempenhado pelo Instituto de Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – IPHAN – no processo de patrimonialização dos bens ferroviários.

Para tanto, será analisado o conjunto de leis, decretos e portarias que foi produzido desde a inclusão da RFFSA no Plano Nacional de Desestatização, em 1992. O principal marco legal neste contexto foi a publicação da Lei nº 11.483/2007, que determinou o encerramento do processo de liquidação, a extinção da RFFSA e atribuiu aos órgãos do governo federal – Secretaria do Patrimônio da União - SPU, Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT e IPHAN – as responsabilidades sobre a destinação dos bens da União remanescentes da atividade ferroviária. Esta Lei também estabeleceu o conceito de memória ferroviária, entendido como o conjunto de valores atribuídos aos bens que os transformam em suportes de memórias, palcos de lembranças do trabalho e das sociabilidades construídas a partir da atividade ferroviária. Construído em uma conjuntura institucional e social produzida pela incorporação da ideia de referência cultural na letra constitucional e nas ações governamentais, o conceito traz o valor simbólico da ferrovia para o primeiro plano das ações de preservação. Elaborada no âmbito do IPHAN, a Portaria nº 407/2010 constitui a norma que define e regulamenta o trâmite administrativo próprio para o cumprimento das determinações previstas nesta Lei, além de criar a Lista do Patrimônio Ferroviário como o instrumento específico que possibilita o reconhecimento e o gerenciamento dos bens ferroviários de valor cultural.

Portanto, por meio do conhecimento destes e de outros dispositivos legais e administrativos, intentamos atingir a compreensão das obrigações do IPHAN e o modo como o órgão tem atuado para cumpri-las. Destacamos que o Instituto atua sobre o patrimônio ferroviário, através do tombamento, desde a década de 1950. Contudo, em uma situação excepcional marcada pelo aporte de atribuições do órgão sobre um numeroso conjunto de bens oriundos de uma empresa pública extinta, a criação da Lista veio contribuir para o alcance da efetividade das ações de preservação, pois além de declarar o valor cultural dos bens arrolados, este instrumento proporciona o compartilhamento de informações e viabiliza o

gerenciamento dos bens valorados, possibilitando a preservação de forma integrada, intersetorial e de ampla divulgação.

2.1 Antecedentes da patrimonialização de bens ferroviários

O período entre 1960 e 1970 foi marcado pelo surgimento das primeiras associações civis ligadas à preservação de bens ferroviários: a Sociedade Brasileira de Ferreomodelismo – SBF foi criada em 1960; quatro anos depois, foi fundada a Associação Mineira de Ferreomodelismo – AMF e, em 1977, a Associação Brasileira de Preservação Ferroviária – ABPF. Contudo, somente na década de 1980 a temática foi incluída na pauta dos órgãos ligados à atividade ferroviária: em 1986, a RFFSA criou o Programa de Preservação do Patrimônio Histórico Ferroviário – PRESERFE, como produto da mobilização do Ministério dos Transportes[41] para criar um projeto para a preservação da memória dos transportes no Brasil. Os técnicos da RFFSA, no âmbito do PRESERFE, criaram um manual com os princípios básicos da preservação, contendo análises de tipos de construção, nomenclaturas de elementos construtivos e as formas arquitetônicas a serem conservadas.



Ilustração 08: Capa do Manual de Preservação de Edificações Ferroviárias Antigas. Fonte: Ministério dos Transportes.

[41]O Ministério dos Transportes criou o projeto PRESERVE, destinado à preservação da memória dos transportes no Brasil, de bens considerados históricos e representativos de cada modal. A proposta também incluía a criação de um Museu dos Transportes com sede em Brasília. Diante de várias dificuldades políticas e operacionais, características do fim do regime militar no país, o projeto não foi plenamente realizado, sendo que somente um modal, o ferroviário, perseverou na busca pelo reconhecimento da sua história, a partir da mobilização dos técnicos da RFFSA, que criaram o PRESERFE. Cf. MINISTÈRIO DOS TRANSPORTES, 1991, p. 04.

No âmbito do IPHAN, o primeiro tombamento de bens ferroviários ocorreu em maio de 1954, ano do centenário da ferrovia brasileira. Na ocasião, os equipamentos e a infraestrutura urbana do trecho ferroviário Mauá-Fragoso, na cidade de Magé/RJ, foram inscritos no Livro do Tombo Histórico, sob o número de inscrição 303[42]. Contudo, no período compreendido entre 1964 e 1984, houve um arrefecimento na patrimonialização de bens do setor ferroviário: foram iniciados oito processos de tombamento, dos quais seis foram arquivados e dois estão em estudo.

Ao investigar quais seriam os bens sobre os quais o IPHAN atuou desde a década de 1950, verificamos que a Estação Ferroviária de Lassance, em Minas Gerais, também foi inscrita no Livro do Tombo Histórico, em setembro de 1985. Posteriormente, ocorreram os tombamentos do Complexo Ferroviário de São João del Rei a Tiradentes (1989), da Estação da Luz, em São Paulo (1996), do Conjunto de Edificações da Companhia Paulista da Estrada de Ferro Jundiaí (2004), da Estação Ferroviária de Mayrink (2004), do Pátio Ferroviário da Estrada de Ferro Madeira Mamoré, em Porto Velho (2008), do Edifício Dom Pedro II e da Estação Central do Brasil (2008), da Vila Ferroviária de Paranapiacaba, em Santo André (2008) e do Conjunto Ferroviário de Parnaíba, que faz parte do Conjunto Histórico e Paisagístico de Parnaíba, tombado em 2011. Os acervos móvel e imóvel do antigo Centro de Preservação da História Ferroviária do Rio de Janeiro, o Conjunto da Estação Ferroviária de Teresina e o Complexo Ferroviário da Antiga Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, em Campo Grande,[43] estão aguardando a inscrição.

Embora a pregressa atuação do IPHAN sobre o patrimônio ferroviário remonte à década de 1950, considerada a atualidade que o Decreto-Lei 25/37 conserva, percebemos que o conjunto de normas que orienta as ações de preservação dos bens culturais ferroviários no âmbito do órgão foi profundamente influenciado pelo alargamento do conceito de patrimônio cultural. Esta ampliação foi expressa na Constituição Federal de 1988, que "promoveu, especialmente nos Artigos 215 e 216, um significativo avanço em relação à definição, preservação e difusão do patrimônio cultural, garantindo e incentivando a produção e o acesso às fontes da cultura nacional" (BUENO, 2005, p. 19). A partir do amadurecimento teórico acerca do significado e do alcance social do patrimônio, legitimado em texto constitucional, a dimensão simbólica tornou-se o eixo que norteia as ações de preservação:

[42]Cf. Processo de Tombamento nº 0506-T-54.
[43]IPHAN. Lista dos Bens Culturais Inscritos nos Livros do Tombo (1938-2012). Rio de Janeiro: IPHAN, 2013.

> Art. 216. Constituem patrimônio cultural brasileiro os bens de natureza material e imaterial, tomados individualmente ou em conjunto, **portadores de referência à identidade, à ação, à memória dos diferentes grupos formadores da sociedade brasileira**, nos quais se incluem:
> I - as formas de expressão;
> II - os modos de criar, fazer e viver;
> III - as criações científicas, artísticas e tecnológicas;
> IV - as obras, objetos, documentos, edificações e demais espaços destinados às manifestações artístico-culturais;
> V - os conjuntos urbanos e sítios de valor histórico, paisagístico, artístico, arqueológico, paleontológico, ecológico e científico (BRASIL, 1988, grifo nosso).

Na Constituição de 1988, também foram definidos alguns mecanismos de identificação, proteção e acesso aos bens culturais. Assim, trata-se da base legal que, ao instituir o conjunto de atribuições relativas ao patrimônio cultural brasileiro, também impõe aos entes federados a obrigação de garantir a sua preservação de forma compartilhada e com a participação da sociedade[44]. Para tal, o Estado deve possuir o aparato capaz de criar e implementar os mecanismos de identificação e reconhecimento de valores culturais, alguns listados no texto do Artigo 216:

> § 1º O Poder Público, **com a colaboração da comunidade**, promoverá e protegerá o patrimônio cultural brasileiro, por meio de **inventários, registros, vigilância, tombamento e desapropriação, e de outras formas de acautelamento e preservação**. (BRASIL, 1988, grifo nosso).

Portanto, percebemos que o reconhecimento da relevância cultural da atividade ferroviária, que teve um alcance sobre a vida urbana e social que ainda reverbera nos territórios, está vinculado à valorização da participação articulada de diversas instâncias do poder público e da sociedade. É oportuno destacar que a edição de leis e portarias relacionadas ao patrimônio ferroviário foi diretamente influenciada por estas determinações.

No tocante à reutilização dos bens ferroviários, pontuamos que na década de 1990 foi criado no âmbito da RFFSA o Programa Ferroviário de Ação Cultural – PROFAC, com o objetivo de formar parcerias entre Prefeituras e a RFFSA para a criação de centros de referência cultural, que funcionariam nas estações que seriam restauradas pelo Programa. Contudo, apesar do esforço empregado, o processo de desestatização da empresa esgotou os recursos financeiros que seriam direcionados aos programas e provocou o fechamento dos centros de preservação e núcleos setorizados[45].

No final da mesma década, foi publicado o Decreto nº 3.277, de 07 de dezembro de 1999, que dispõe sobre a dissolução, liquidação e extinção da Rede Ferroviária Federal S.A. -

[44]Artigo 216-A da Constituição Federal do Brasil.
[45]Cf. Almanaque da RFFSA, 2010.

RFFSA[46]. Com a liquidação, os bens ferroviários foram classificados em operacionais, que estavam diretamente relacionados com a operação ferroviária e poderiam ser arrendados, e não operacionais, que eram bens móveis e imóveis que não teriam uso ou previsão de uso ferroviário[47]. A nosso ver, pela falta de mais determinações acerca destes imóveis, a designação *não operacional* significava que, apesar de serem propriedade e domínio da União, não eram mais servíveis para a operação ferroviária e, por isso, possuíam destino incerto.

Somente em janeiro de 2007 foi editada a Medida Provisória nº 353, que dispôs sobre o término do processo de liquidação e determinou a extinção da Rede Ferroviária Federal S/A. Esta medida foi regulamentada pelo Decreto nº 6.018, de 22 de janeiro do mesmo ano, que instituiu a Inventariança[48] e fixou suas atribuições. Além disso, o Decreto, no Artigo 5º, estabeleceu a transferência para o IPHAN das responsabilidades sobre os bens ferroviários de valor artístico, histórico e cultural:

> IV – ao Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – IPHAN:
> a) Os bens móveis de valor artístico, histórico e cultural, oriundos da extinta RFFSA; e
> b) Os convênios firmados com entidades de direito público ou privado que tenham por objeto a exploração e administração de museus ferroviários e de outros bens de interesse artístico, histórico e cultural (BRASIL, 2007).

Esta definição constituiu parte do tratamento dado às circunstâncias geradas pela extinção da RFFSA, especialmente quanto à destinação da grande quantidade de bens da empresa[49]. Os bens que não fossem vendidos, arrendados ou concedidos, seriam avaliados pelo próprio IPHAN, respeitando a sua atribuição, em âmbito nacional, de valorar[50] e preservar os bens aos quais seja atribuído valor cultural. Deste modo, de acordo com

[46]O processo de liquidação iniciou-se no mesmo ano, sendo supervisionado pelo Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão – MPOG, através do Departamento de Extinção e Liquidação – DELIQ.

[47]Esta classificação ocorreu como parte do procedimento de realização dos ativos não operacionais, com o objetivo de custear as despesas do processo e para o pagamento de dívidas da empresa. Foram celebrados contratos de concessão por 30 anos, por parte da União e mediante licitação, e o arrendamento, por igual prazo, dos ativos operacionais da RFFSA às concessionárias operadoras de ferrovias (CAVALCANTI NETO, 2012, p.03). A gestão e fiscalização dos ativos arrendados ou concedidos para empresas de transporte de carga seriam realizados pela RFFSA e, posteriormente, pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT (MARQUES, 2008).

[48]A Inventariança foi um processo instituído no âmbito da RFFSA, para realizar inventários de bens móveis e imóveis, acervo documental, bem como dos haveres financeiros da extinta RFFSA, em cumprimento ao Decreto nº 6.018, de 22/01/2007, o qual regulamentou Medida Provisória nº 353, convertida posteriormente na Lei nº 11.483, de 31/05/2007.

[49]Entre essas ações, houve a realização de ativos não operacionais para o pagamento de dívidas, o arrendamento e concessão dos ativos operacionais para empresas de transporte de cargas e a distribuição de ativos não operacionais restantes – um espólio de mais de 50 mil imóveis – entre órgãos do governo federal, dentre eles o IPHAN, que foram incumbidos de mantê-los e de lhes dar novo uso.

[50]A valoração cultural é entendida como o processo de atribuição de valor e seleção de bens culturais.

determinações legais e segundo os critérios do órgão, seria formado o conjunto de bens sobre os quais o IPHAN passaria a ter a responsabilidade de guardar, manter e preservar. Contudo, no momento da publicação deste Decreto, ainda não estava claro como o Instituto procederia à seleção dos bens culturais ferroviários dentre este expressivo espólio e como preservá-lo considerando a sua reutilização e as condições jurídicas específicas que seriam mobilizadas nos processos de patrimonialização dos bens.

A Medida Provisória nº 353/2007 foi convertida na Lei nº 11.483, de 31 de maio de 2007, que dispõe sobre a revitalização do setor ferroviário e encerra o processo de liquidação e extinção da RFFSA. No Artigo 9º desta Lei, é estabelecido que ao IPHAN cabe a responsabilidade de preservar e difundir a memória ferroviária que, conforme já ressaltado, foi uma expressão criada para significar o patrimônio histórico, artístico e cultural ferroviário oriundo da extinta RFFSA:

> Art. 9º Caberá ao Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - IPHAN receber e administrar os bens móveis e imóveis de valor artístico, histórico e cultural, oriundos da extinta RFFSA, bem como zelar pela sua guarda e manutenção.
> § 1º Caso o bem seja classificado como operacional, o IPHAN deverá garantir seu compartilhamento para uso ferroviário.
> § 2º A preservação e a difusão da **Memória Ferroviária constituída pelo patrimônio artístico, cultural e histórico do setor ferroviário** serão promovidas mediante:
> I - construção, formação, organização, manutenção, ampliação e equipamento de museus, bibliotecas, arquivos e outras organizações culturais, bem como de suas coleções e acervos;
> II - conservação e restauração de prédios, monumentos, logradouros, sítios e demais espaços oriundos da extinta RFFSA. (LEI nº 11.483/2007, grifo nosso).

A transferência dos bens culturais ferroviários ao IPHAN foi regulamentada, posteriormente, pelo Decreto nº 6.769/2009, que estabeleceu que:

> Art. 7º O IPHAN deverá solicitar ao Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão a cessão de uso dos bens imóveis que forem do seu interesse, tendo em vista o cumprimento do disposto no art. 9º da Lei nº 11.483 de 2007.
> § 1º O uso dos bens imóveis cedidos ao IPHAN poderá ser compartilhado com outros órgãos e entidades da administração pública federal.
> § 2º O IPHAN poderá solicitar a cessão de bens imóveis de valor artístico, histórico e cultural **para a utilização por parte de outros órgãos e entidades públicos ou privados com o objetivo de perpetuar a memória ferroviária e contribuir para o desenvolvimento da cultura e do turismo** (BRASIL, 2009, grifo nosso).

Mediante atribuição de valores culturais e por meio de Termo de Transferência, o IPHAN solicita à Inventariança, à SPU ou ao DNIT a documentação relativa ao bem e, através da celebração de Termo de Cessão, destina-o a outro órgão ou ente interessado em

utilizá-lo conforme os objetivos de preservar a memória ferroviária e de desenvolver a cultura e o turismo. O julgamento quanto à adequação das intenções dos proponentes aos objetivos elencados cabe ao IPHAN. Deste modo, percebemos que, através da criação deste trâmite, ao IPHAN também foram atribuídas funções parecidas com as atividades exercidas pela Secretaria do Patrimônio da União – SPU[51], posto que, na ocasião das cessões, o órgão delimita a forma e as condições de utilização dos bens ferroviários.

Neste ponto, para o esclarecimento destas informações, cabe-nos fazer alguns apontamentos sobre o instituto jurídico denominado cessão. Segundo Carvalho Filho, a cessão é usualmente utilizada pelo poder público para viabilizar o uso gratuito de bem público por órgãos e entidades da mesma esfera ou de esfera diversa do cedente, desde que o cessionário seja incumbido de desenvolver atividades de interesse coletivo. A cessão é permitida a Estados, Municípios e entidades sem fins lucrativos, de caráter educacional, cultural ou de assistência social, mediante Termo de Cessão ou Termo de Cessão de Uso por tempo certo ou indeterminado (2008, p. 702). Portanto, à luz do conceito, entendemos que, conforme mencionado no artigo 7º do Decreto nº 6.769/2009, a cessão é o instituto utilizado para transferir os bens imóveis de valor cultural aos órgãos públicos e entidades interessadas em reutilizar os bens da extinta RFFSA, tendo em vista os usos que preservem e promovam a memória ferroviária.

Contanto seja observada a supremacia do interesse público sobre o particular, o pedido de cessão pode também ser realizado por pessoas jurídicas de direito privado, “desde que desempenhem atividade não lucrativa que vise a beneficiar, geral ou parcialmente, a coletividade” (CARVALHO FILHO, 2011, p.702), o que aumenta, sobremaneira, as possibilidades de reutilização do patrimônio ferroviário. Administrativamente, a cessão de uso para pessoas jurídicas de direito privado ocorre através da mediação de órgão ou entidade pública junto ao IPHAN, para evitar que os bens culturais sejam destinados a gerar lucro para particulares, prejudicando a sua apropriação pela comunidade. Por exemplo, se o Serviço Social do Comércio – SESC, entidade de direito privado sem fins lucrativos, interessar-se pelo uso cultural de determinado bem ferroviário, deve dirigir-se à Prefeitura do município no qual o bem esteja localizado para formalizar o interesse, pois o proponente do novo uso tem que ser o órgão público. Portanto, o município ou o Estado são os entes que se dirigem ao IPHAN com a documentação necessária e solicitam a cessão de uso do bem ao interessado.

[51] Entre outras funções, à Secretaria de Patrimônio da União é atribuída a atividade de estabelecer normas de utilização dos imóveis da União.

Para orientar internamente as ações do órgão para o cumprimento de suas atribuições em relação ao espólio da extinta RFFSA, apontadas pelo Decreto nº 6.018/2007, definidas pela Lei nº 11.483/2007 e regulamentadas pelo Decreto nº 6.769/2009, o IPHAN estabeleceu a Portaria nº 407, de 21 de dezembro de 2010, que reúne os critérios e procedimentos a serem seguidos nos processos de valoração dos bens ferroviários. Nesta norma, instituiu-se a Lista do Patrimônio Ferroviário como o instrumento que formaliza o reconhecimento e a preservação do patrimônio cultural ferroviário. Em razão de sua criação por meio de portaria interna, a operacionalização do instrumento não gera obrigações tal como o tombamento, mas proporciona a organização e compartilhamento de informações acerca dos bens sobre os quais há a atuação do IPHAN de forma direta ou mediante parcerias, além da sistematização das atividades – inclusive ações típicas de outros órgãos – desempenhadas pelo Instituto.

Conforme o artigo 2º desta Portaria, "os bens inseridos na Lista do Patrimônio Ferroviário gozam de proteção, com vistas a evitar o seu perecimento ou sua degradação, apoiar sua conservação, divulgar sua existência e fornecer suporte às ações administrativas e legais de competência do poder público". Desta forma, o órgão cumpre o disposto no já mencionado Artigo 216 da Constituição Federal, que prevê a criação de "outras formas de acautelamento e preservação", assim como o Artigo 9º da Lei nº 11.483/2007, que designa ao órgão a obrigação de "administrar os bens móveis e imóveis de valor artístico, histórico e cultural, oriundos da extinta RFFSA, bem como zelar pela sua guarda e manutenção".

Assim, a Lista do Patrimônio Ferroviário é um instrumento de preservação que reúne os remanescentes ferroviários valorados pelo Instituto, e tanto o processo de valoração quanto o pedido de inscrição na Lista ocorrem mediante a abertura de um processo administrativo. Para o reconhecimento dos bens culturais ferroviários, foram definidos na Portaria nº 407/2010 os seguintes critérios:

> Art. 4º São passíveis de inclusão na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário os bens móveis e imóveis oriundos da extinta RFFSA:
> I – Que apresentarem correlação com fatos e contextos históricos ou culturais relevantes, inclusive ciclos econômicos, movimentos e eventos sociais, processos de ocupação e desenvolvimento do País, de seus Estados ou Regiões, bem como com seus agentes sociais marcantes;
> II – Portadores de valor artístico, tecnológico ou científico, especialmente aqueles relacionados diretamente com a evolução tecnológica ou com as principais tipologias empregadas no Brasil a partir de meados do século XIX até a década de 1970;
> III – Cujo intuito de valoração cultural seja objeto de manifestação individual ou coletiva de pessoa física ou jurídica, pública ou privada, desde que devidamente justificada, podendo ser, inclusive, motivada por seu valor simbólico.

> Parágrafo único. Os bens passíveis de valoração serão analisados e avaliados, isoladamente ou em conjunto, mediante processo administrativo (PORTARIA IPHAN nº407/2010).

Considerando que a manifestação coletiva ou individual prevista no inciso III do artigo 4º é uma forma de garantir a participação das instâncias sociais no processo, percebemos este artigo como um reflexo da atual postura do IPHAN, construída mediante a ampliação do conceito de patrimônio cultural e o alinhamento da valorização da diversidade cultural à adoção de políticas participativas. Os critérios de valoração adotados e a criação da Lista do Patrimônio Ferroviário são partes de um mecanismo que visa garantir a preservação a partir da gestão compartilhada e da participação da comunidade.

Observamos que a Portaria prevê a conservação do patrimônio ferroviário através do uso cultural para propiciar o desenvolvimento das comunidades, em consonância com o artigo 9º da Lei nº 11.483/2007. No Artigo 5º da Portaria nº 407/2010, define-se que "será parte integrante do processo administrativo, parecer técnico que ateste as reais condições de apropriação social do bem, em especial quanto a sua segurança, conservação e uso compatível com a preservação da Memória Ferroviária". Assim, determina-se que as condições de apropriação dos bens, assim como as destinações e os objetivos propostos sejam conhecidos pelo órgão, para que este possa avaliar e monitorar a sua adequação em relação à preservação dos bens culturais ferroviários.

Deste modo, consideradas as distinções quanto às características dos instrumentos, a questão da propriedade dos bens e a adoção de penalidades para os casos de descaracterização, a previsão de destinação aos bens inscritos é uma das principais diferenças entre a Lista do Patrimônio Ferroviário e o tombamento. Como já assinalado, por não ser fundamentada em uma lei, a Lista do Patrimônio Ferroviário não gera obrigações para os atores envolvidos. As condições de uso e conservação dos bens são definidas e regulamentadas pelo IPHAN, em cada caso, em termo próprio assinado pelas partes interessadas. O Termo de Cessão pressupõe, além da permanência do bem como propriedade da União e a supremacia do interesse público para a sua celebração, que o domínio seja remanejado entre órgãos e entes públicos e privados. Assim, a preservação dos bens ferroviários atrelada à reutilização é o que define a aplicabilidade desse novo instrumento sobre o patrimônio ferroviário.

Por meio da Portaria nº 407/2010, o IPHAN também instituiu a Coordenação Técnica do Patrimônio Ferroviário – CTPF, que estabeleceu um procedimento interno no qual as

Superintendências do órgão devem incluir informações sobre propostas de destinação[52] relativas aos bens ferroviários que sejam objetos em processos de valoração. Desta forma, quando há bens passíveis de valoração cultural, o IPHAN inicia o processo mediante requerimento de interessados ou estimula a formação de parcerias, e a preservação se realiza de forma compartilhada. Em casos em que o IPHAN objetive o reconhecimento do bem, independentemente da formação de parcerias, o órgão assume os encargos da preservação.

Com a intenção de compartilhar informações sobre o conjunto de bens não operacionais, foi instituída a Portaria Interinstitucional nº01/2011, entre a Secretaria do Patrimônio da União – SPU e o IPHAN. O documento "dispõe sobre o estabelecimento de procedimentos conjuntos entre o IPHAN e a SPU, em relação a bens imóveis não operacionais oriundos da extinta RFFSA, que possam ter valor histórico, artístico e cultural, visando à proteção da memória ferroviária". Esta Portaria esclarece que a destinação para os bens valorados pode ser prevista pelos dois órgãos, cabendo ao IPHAN o posicionamento relativo à adequação dos usos aos objetivos de preservação e promoção da memória ferroviária.

> Art. 7º Havendo declaração, por parte do IPHAN, de valor histórico, artístico e cultural do imóvel, os elementos referentes ao ato serão encaminhados às superintendências da SPU para verificação acerca da situação documental do imóvel, no prazo de 30 (trinta) dias, contados a partir da data de protocolo na SPU.
> §1º A SPU enviará ao IPHAN a documentação disponível relativa ao bem, devendo informar a possível destinação que saiba poder existir, cabendo ao IPHAN decidir quanto à referida destinação (BRASIL, 2010).

Ainda conforme esta Portaria, caso a Secretaria do Patrimônio da União aponte nova destinação a um bem não operacional, os documentos referentes ao ato devem ser encaminhados à Superintendência do IPHAN do estado correspondente, para que esta se manifeste acerca do valor cultural e adequação da destinação proposta ao imóvel. Se a este for atribuído valor cultural, a decisão sobre a conveniência e compatibilidade da destinação indicada pela SPU será feita pelo IPHAN, o que põe em relevo a primazia pela preservação do patrimônio cultural ferroviário.

No período de prática profissional na Superintendência do IPHAN no Piauí observamos que a SPU envia listas de bens não operacionais para o IPHAN que, após análise, destaca quais bens podem ser objeto de valoração cultural. Por sua vez, a SPU informa a situação documental dos bens indicados pelo IPHAN, que busca parcerias para a celebração

[52]Cf. Memorando nº 102, de 22 de fevereiro de 2010, que informa sobre procedimentos a serem adotados no âmbito do Patrimônio Ferroviário.

de Termos de Cessão de uso dos bens. Deste modo, compreendemos esta prática, definida com critérios estabelecidos pelo IPHAN em conjunto com a SPU, como uma maneira de garantir a adequação da destinação ao objetivo de preservação dos bens culturais ferroviários.

Assim, cremos que a partir da ampliação do conceito de patrimônio cultural e da criação do conceito de memória ferroviária houve um aumento na complexidade do processo de atribuição de valor, marcado pela busca dos elementos evocadores de memórias e afetividades nas comunidades que conviveram com a ferrovia, com o objetivo de obter coerência nas ações e garantir a efetividade da preservação. Atrelado a esse processo, o IPHAN procede à busca por parcerias (público e/ou privada), para evitar que as responsabilidades de manutenção e preservação destes bens recaiam somente sobre o órgão, posto que o Artigo 9º da Lei n° 11.483/2007 expressa a sua responsabilidade em receber e gerir os bens que reconhecer como patrimônio cultural.

A atuação voltada para a busca de parcerias também é um reflexo das novas políticas culturais que tendem para o compartilhamento da gestão do patrimônio cultural entre as diferentes esferas governamentais, definidas na Constituição Federal, e contribui para que seja evitado um comprometimento de recursos humanos e financeiros exclusivamente da parte do IPHAN. Contudo, entendemos que a situação ideal seria a provocação do órgão, ou seja, a manifestação formal de interessados para que as Superintendências do IPHAN nos estados se posicionem quanto ao valor cultural e a adequação da proposta de reutilização, e se favorável, formalizem o Termo de Cessão com o interessado. Esta situação, além de fortalecer o diálogo do órgão com instâncias locais, possibilita o cumprimento dos trabalhos de forma equilibrada com as atribuições e viabilidade das ações no âmbito do IPHAN.

Contudo, existem várias situações relacionadas aos pedidos de inscrição na Lista e à manifestação de interessados em formalizar parcerias para novos usos. Ao investigar acerca da atuação das Superintendências do IPHAN em alguns Estados, Lucas Prochnow (2013, p.41) apurou que na Superintendência do IPHAN no Rio Grande do Sul, que possui 29 bens inscritos na Lista do Patrimônio Ferroviário e, geralmente, adota a postura de atuar quando provocada, todos os pedidos de inscrição elaborados no período de 2007 a 2013 foram acompanhados de proposta de reutilização. Porém, em um dos casos de efetivação da inscrição, a proposta de novo uso não foi concretizada e, em obediência à Lei 11.483/2007, o IPHAN se tornou responsável direto pelo bem valorado. Ainda conforme o pesquisador, a Superintendência do IPHAN no Ceará tem adotado um procedimento distinto: recebe as listagens aleatórias da Inventariança ou da SPU e avalia o valor cultural do bem. No caso afirmativo, realiza o pedido da inscrição do bem à Coordenação Técnica do Patrimônio Ferroviário-CTPF, mesmo que não haja manifestação formal de interessados em constituir parcerias, assumindo os encargos da preservação. Prochnow afirma ainda que na Superintendência do IPHAN em Minas Gerais há o entendimento de que a "a política implementada pela CTPF é de não incluir bens na LPCF que não possuam projeto de uso e gestão" (PROCHNOW, 2013, p.42) e, portanto, não inicia processos de valoração sem a manifestação formal de interessados.

Assim, compreendemos que embora haja certa liberdade nas posturas adotadas pelas Superintendências na realização de pedidos de inscrição na Lista do Patrimônio Ferroviário, a tendência é que sejam seguidas as orientações da CTPF, de modo a minimizar a incidência de casos em que o IPHAN tenha que assumir diretamente a responsabilidade por bens de valor cultural declarado.

Deste modo, podemos inferir que a atribuição de valor cultural e a inscrição de um bem na Lista não estão, necessariamente, vinculadas. Como no caso do Conjunto Floriópolis[53], pode haver bens que não foram incluídos na Lista do Patrimônio Ferroviário devido à ausência de manifestações formais de interessados em compartilhar as ações de preservação e à falta de condições do IPHAN em arcar com o ônus da preservação destes bens. No Piauí, as manifestações de interesse dirigidas à Superintendência do IPHAN são escassas, de modo que apenas quatro conjuntos foram inscritos na Lista até a presente data. A prática demonstra que mesmo que o IPHAN busque formar parcerias e realize intervenções físicas sobre bens com o objetivo de preservá-los, estas inciativas podem resultar infrutíferas

[53]Na Informação Técnica elaborada por técnicos da Superintendência do IPHAN/PI, o Conjunto de Floriópolis é considerado como passível de valoração cultural.

para a formalização da inscrição dos bens e para a definição da sua futura reutilização, se as ações não forem acompanhadas de manifestações formais de interessados em construir parcerias para a preservação.

Compreendemos a patrimonialização como um processo voltado para a atribuição de valores que informam sobre as condições de apropriação de um bem e as formas possíveis de preservá-lo. Sob esta ótica, consideramos que o alcance social da patrimonialização do patrimônio ferroviário seria amplificado pela adoção de um mecanismo que garantisse a participação mais efetiva das comunidades locais. Isto se traduziria em maior coerência nas decisões acerca da definição do que e como preservar e proporcionaria o aumento da pressão popular sobre o governo local para que este cumpra as atribuições relativas à preservação do patrimônio cultural em seu território, previstas na Constituição Federal de 1988[54].

Ainda que os critérios do artigo 4º da Portaria 407/2010 incluam a identificação de valores tradicionalmente atribuídos, o que poderia dar margem à errônea interpretação de que há busca por valores predefinidos, o critério de manifestação coletiva ou individual justificada aponta para a valorização das condições de apropriação social e a identificação das formas de preservação que promovam o desenvolvimento das comunidades. Assim, acreditamos que a instituição da Lista do Patrimônio Ferroviário também é resultado da valorização dos aspectos simbólicos ligados à memória e a identidade, advinda da maturação da experiência institucional a partir das abordagens antropológicas desenhadas desde as décadas de 1960-1970. Percebemos que o caráter de rede das linhas férreas, o surgimento, ocupação e a transformação de cidades pela interligação entre regiões, as relações de trabalho, o modo como as sociabilidades foram afetadas etc., são fatores que reforçam o sentido da preservação e demandam o compartilhamento de ações para a gestão destes bens.

Outro dispositivo legal que afeta a patrimonialização e a previsão de reutilização de bens ferroviários é o Decreto nº 7.929, de 18 de fevereiro de 2013, instituído para regulamentar a Lei nº 11.483/2007, no que se refere à avaliação logística dos imóveis não operacionais da extinta RFFSA. A partir deste Decreto, compreendemos que a localização do imóvel em relação à linha férrea pode ser um elemento complicador para a definição de novos usos. No Artigo 1º deste dispositivo, considera-se como reserva técnica, ou seja, passível de reutilização para a atividade ferroviária, todo imóvel inserido na faixa de domínio do leito ferroviário, excetuando-se alguns casos:

[54] "Art. 23. É competência comum da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios: III - proteger os documentos, as obras e outros bens de valor histórico, artístico e cultural, os monumentos, as paisagens naturais notáveis e os sítios arqueológicos." (BRASIL, 1988).

> § 1º Constituem necessariamente reserva técnica os bens imóveis não operacionais constantes da faixa de domínio das ferrovias integrantes do Sistema Federal de Viação, incluídas as edificações total ou parcialmente nela inseridas, ressalvado o disposto no art. 2º.
> (…)
> Art. 2º Não constituem reserva técnica os bens imóveis:
> I - que tenham sido objeto de regularização fundiária, urbanística e ambiental ou de outras destinações, pela Secretaria do Patrimônio da União do Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, até a data de publicação deste Decreto;
> II - integrantes da carteira imobiliária da extinta RFFSA;
> III - remetidos ao Fundo Contingente da Extinta RFFSA - FC até a data de publicação deste Decreto;
> IV - inseridos em trechos erradicados não integrantes do Sistema Federal de Viação; e
> V - ocupados por famílias de baixa renda. (Decreto nº 7.929/2013).

Assim, conforme o Decreto nº 7.929/2013, qualquer imóvel situado a menos de quinze metros a partir do eixo da via pode ser considerado reserva técnica, desde que a linha faça parte do Sistema Federal de Viação ou não tenha sido erradicada, como a Estrada de Ferro Central do Piauí. As exceções a esta norma são imóveis que tenham sido objeto de regularização fundiária até 2013, que estejam listados como ativos a serem realizados pela Inventariança da RFFSA e que sejam moradias de famílias de baixa renda.

Considerando-se que a Lei nº 11.483/2007 determina que as obrigações do IPHAN recaiam sobre todos os bens culturais ferroviários, quer sejam operacionais ou não operacionais, a publicação do Decreto nº 7.929/2013 demanda a adoção de compartilhamento de informações e procedimentos conjuntos entre DNIT, SPU e IPHAN. Nos casos em que haja atribuição de valor a um bem operacional, o IPHAN deve garantir o seu compartilhamento para o uso ferroviário, conforme o parágrafo 1º do Artigo 9º da mesma Lei. Deste modo, se por determinação do Decreto nº 7.929/2013 um bem não operacional com valoração cultural for considerado como reserva técnica, este não poderá ser objeto de termos de cessão e deverá ser compartilhado para o uso ferroviário, se porventura vir a ser reutilizado em uma linha ferroviária reativada, por exemplo. Além disso, o uso cultural dos bens ferroviários não operacionais pode se tornar inviável se estes forem considerados como reserva técnica em uma ferrovia que pode ser reativada. Assim, a princípio, poderiam receber uso cultural ou direcionado à exploração turística somente os bens que se enquadrem nas condições descritas no Artigo 2º deste Decreto, observadas, ainda, as especificidades técnicas e jurídicas de cada caso.

Portanto, o Decreto nº 7.929/2013, que constitui regulamentação prevista na Lei 11.483/2007, suscita questionamentos relativos à sucessão dos órgãos do Governo Federal na tutela dos bens da extinta RFFSA e às implicações do seu cumprimento para a gestão do

patrimônio cultural ferroviário. Verificamos que, a partir deste Decreto, a maior parte dos bens não operacionais constitui reserva técnica da malha ferroviária e, no caso de serem ser valorados, ao invés de tornarem-se responsabilidade do IPHAN e receberem uso compatível com a preservação da memória ferroviária, passam ao domínio do DNIT, em atenção ao disposto no Artigo 8º da Lei 11.483/2007:

> Art. 8º **Ficam transferidos** ao Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes - DNIT:
> (…)
> IV - **os bens imóveis não operacionais, com finalidade de constituir reserva técnica** necessária à expansão e ao aumento da capacidade de prestação do serviço público de transporte ferroviário, ressalvados os destinados ao FC, devendo a vocação logística desses imóveis ser avaliada em conjunto pelo Ministério dos Transportes e pelo Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, conforme dispuser ato do Presidente da República (BRASIL, 2007, grifo nosso).

A Estrada de Ferro Central do Piauí, além possuir a maioria dos imóveis dentro da faixa de domínio[55] da via, faz parte de um convênio[56] celebrado entre a RFFSA e a Companhia Metropolitana de Transportes Públicos – CMTP que inclui todos os bens da linha, excetuando-se os bens classificados pela Inventariança como não operacionais, dentre os quais se inclui o Conjunto de Floriópolis. Além da existência deste convênio, há a previsão da conclusão da construção do Porto de Luís Correia[57], o que aumenta as expectativas sobre a reativação da estrada de ferro, que seria utilizada como complemento à navegação. Podemos supor que a existência do convênio e da perspectiva da construção do porto são elementos que contribuem para que a Estrada de Ferro Central do Piauí não seja oficialmente erradicada até a atualidade, apesar da retirada de trilhos na maior parte da sua extensão. Contudo, entre as várias indefinições que caracterizam o quadro, ainda não foi estabelecido se a operação da

[55]Decreto nº 7.929/2013, Art. 1º § 2º: "Para efeito deste Decreto, entende-se por faixa de domínio a porção de terreno com largura mínima de quinze metros de cada lado do eixo da via férrea, sem prejuízo das dimensões estipuladas nas normas e regulamentos técnicos vigentes, ou definidas no projeto de desapropriação ou de implantação da respectiva ferrovia." Cf. BRASIL, 2013.

[56]Convênio nº 42/1991, firmado entre a extinta RFFSA e a Companhia Metropolitana de Transportes Públicos – CMTP, na prestação de serviços de transporte ferroviário de passageiros na cidade de Teresina/PI. Este convênio, com a extinção da Rede, passou aos cuidados do DNIT, de acordo com o disposto no Art. 8º da Lei nº 11.483/2007.

[57]A obra que já se estende por várias décadas, consumindo verba pública em reconstruções e consolidações, permanece até os dias atuais em pautas de reuniões políticas . No presente, o Piauí é o único estado que não possui um porto na sua faixa litorânea, o que tem significado perdas e atrasos para a economia estadual. ANDRADE, Patrícia. Obra do 1º porto no Piauí se arrasta há 37 anos e já custa R$ 390 milhões. Cf. Jornal **O Globo**, Teresina, 24 mai. 2013.

estrada de ferro será realizada pelo Governo do Estado[58] ou arrendada a concessionárias, o que pode influenciar a viabilidade de reutilização destes bens e as formas de compartilhamento do uso.

Deste modo, as determinações do Decreto nº 7.929/2013 sobre as estações piauienses que são consideradas como reserva técnica geram implicações que também podem incidir sobre bens que já foram inscritos na Lista do Patrimônio Ferroviário, que possuem usos culturais ou abrigam setores da administração pública, como as estações de Parnaíba, Piracuruca e Teresina[59]. Será necessária também uma adequação dos trâmites administrativos internos ao IPHAN e interinstitucionais para atender essas novas determinações. O que se espera é que o uso voltado para a preservação do patrimônio ferroviário seja priorizado mesmo com a eventual reativação da ferrovia, desde que seja comprovado que a utilização concomitante à operação da estrada férrea não comporte riscos aos usuários.

Diante de um cenário complexo e em consolidação, não compartilhamos com a ideia de que a inscrição na Lista constitui um procedimento simplificado frente ao tombamento[60]. Discordamos da comparação entre instrumentos de preservação de origens e finalidades distintos, principalmente no que tange à propriedade e à destinação dos bens valorados. Além disso, percebemos que o reconhecimento do patrimônio cultural brasileiro atualmente privilegia o valor simbólico dos bens e valoriza, nos processos da sua constituição, a participação das comunidades e dos interessados na preservação. Por esses motivos, e mesmo que o espólio da extinta RFFSA seja um conjunto de bens já delineado nos inventários realizados pela Inventariança e pelo próprio IPHAN, defendemos que, em relação ao tombamento, a valoração dos bens ferroviários não deve dispensar os pareceres técnicos ou investigativos, apesar da existência de fatores como a urgência provocada pelas más condições de conservação da maior parte desses remanescentes e o processo de incorporação

[58]Isto pode afetar as condições de manutenção os bens valorados pelo IPHAN, já que este órgão deve compartilhar os imóveis para o uso ferroviário e há indícios de que os contratos de arrendamento não estão sendo cumpridos pelas arrendatárias em sua totalidade, no que concerne à manutenção dos bens imóveis e das linhas e ao aporte de recursos para a expansão da malha. Cf. Representação do Ministério Público Federal, junto ao Tribunal de Contas da União contra a América Latina Logística S/A, 2011.

[59]O Complexo Ferroviário de Parnaíba está sofrendo intervenções em suas edificações, para serem sedes de secretarias da Prefeitura e uma pequena área de exploração turística, na forma de um centro cultural; em Piracuruca, a estação ferroviária foi cedida à Associação dos Pais e Amigos dos Excepcionais – APAE, por intermédio da Prefeitura junto ao IPHAN e no Pátio Ferroviário de Teresina está sendo construído um parque urbano pela Prefeitura, sendo que o projeto executivo passou pela análise do IPHAN quanto à manutenção das características dos edifícios do conjunto através de obras de conservação/restauração e preservação da visibilidade dos prédios, a partir da adequação dos equipamentos que foram inseridos.

[60]Vide em Anexos: Carta aos Prefeitos sobre o Patrimônio Ferroviário Brasileiro no estado do Rio de Janeiro, página 05, elaborada pelo IPHAN/RJ em 2014.

de novos conceitos e rotinas administrativas às atividades das Superintendências[61]. Por se tratarem de bens públicos, resultantes de um processo histórico marcado pela heterogeneidade nas concepções a seu respeito, a valoração cultural dos bens ferroviários deve conter a atenção necessária à identificação dos elementos que garantam a *ressonância* deste patrimônio dentre as instâncias sociais, para garantir a efetividade da sua preservação.

2.2 O Inventário do Patrimônio Ferroviário do Piauí como instrumento de conhecimento da malha ferroviária piauiense

Diante da necessidade de viabilizar as atividades geradas pela extinção da RFFSA – como a classificação dos bens conforme a operacionalidade e a distribuição dos ativos entre órgãos do governo federal – foram realizados inventários pela Inventariança da RFFSA, ainda em liquidação. A atividade de catalogação também foi realizada no âmbito do IPHAN, com vistas a possibilitar o conhecimento e a avaliação quanto o valor cultural desses bens. Os inventários foram elaborados segundo abordagens distintas, conforme a natureza das ações posteriores relativas à destinação do expressivo espólio de bens imóveis que foram transferidos para a União a partir da Lei nº 11.483/2007.

Esta Lei foi originada da Medida Provisória nº 353/2007, que já determinava a transferência dos imóveis da RFFSA para a União, além da listagem destes bens em um processo a ser coordenado e supervisionado pelo Ministério dos Transportes, a Inventariança. Esta matéria foi regulamentada pelo Decreto nº 6.018, de 22 de janeiro de 2007, no qual foram definidos a estrutura e o prazo de duração do processo de inventariação dos bens e foi determinado que os bens móveis e os convênios cujos objetos fossem a exploração de museus ferroviários e de outros bens de interesse cultural fossem transferidos para o IPHAN[62].

[61]Cf. PROCHNOW, Lucas Neves. **O Iphan e o patrimônio ferroviário**: a memória ferroviária como instrumento de preservação. Dissertação (Mestrado Profissional em Preservação do Patrimônio Cultural). Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. Rio de Janeiro: IPHAN, 2013, p.12.

[62]A Inventariança também foi prevista na da Lei nº 11.483/2007 como uma atividade que objetivava listar os bens, obrigações e direitos da RFFSA e no mesmo diploma, foram definidos os órgãos sucessores e as suas atribuições em relação ao espólio que seria a eles transferido.

O inventário produzido pela RFFSA teve como objetivo conhecer a localização, a quantidade e as características materiais dos bens da empresa. O arrolamento dos imóveis subsidiou a classificação dos bens em operacionais – considerados servíveis para a atividade ferroviária, a serem destinados ao DNIT ou arrendados a concessionárias – e bens não operacionais, como ativos a serem realizados no processo de liquidação, bens destinados ao Fundo Contingente e aqueles a serem distribuídos entre os órgãos sucessores, como o DNIT (bens não operacionais que constituem reserva técnica), a SPU e o IPHAN.

Em razão das suas novas atribuições, o IPHAN iniciou a produção de inventários com vistas ao conhecimento do espólio da extinta RFFSA, para posterior identificação de bens passíveis de valoração cultural (PROCHNOW, 2013, p. 40). Como cada inventário é elaborado sob uma "perspectiva pela qual tal objeto é considerado e quais informações a seu respeito são tidas como relevantes" (GERIBELLO, 2011, p.07), os enfoques dados pelo IPHAN e pela RFFSA na produção dos inventários foram distintos. Portanto, destacadas a expressividade numérica do espólio e a natureza de suas atividades, o IPHAN produziu inventários de acordo com uma abordagem específica, com ênfase sobre as características que poderiam suscitar a valoração cultural dos bens.

Neste sentido, um exemplo de inventário a ser destacado no âmbito do órgão foi o trabalho realizado pela Superintendência do IPHAN na Paraíba[63], apresentado em 2010 à CTPF como principal ação desenvolvida naquele ano. Dessa ação resultou o Mapa Interativo do Patrimônio Cultural Ferroviário, no qual o conhecimento e a informação sobre o patrimônio ferroviário estão relacionados a outras áreas de preservação do patrimônio cultural, como os sistemas econômicos que existiam à época da implantação da ferrovia. O objetivo é que este mapa sirva como uma ferramenta de planejamento e gestão, e em momento posterior, seja ampliado para conjugar as informações sobre o patrimônio ferroviário com o patrimônio arqueológico e o patrimônio imaterial.

No ano de 2010, a maioria das Superintendências do IPHAN nos Estados que possuíam bens ferroviários em seus territórios já haviam realizado inventários, conforme demonstrado na Ilustração 09 a seguir:

[63]Plano de Preservação Patrimônio Ferroviário, elaborado pela Superintendência do IPHAN na Paraíba em 2010.

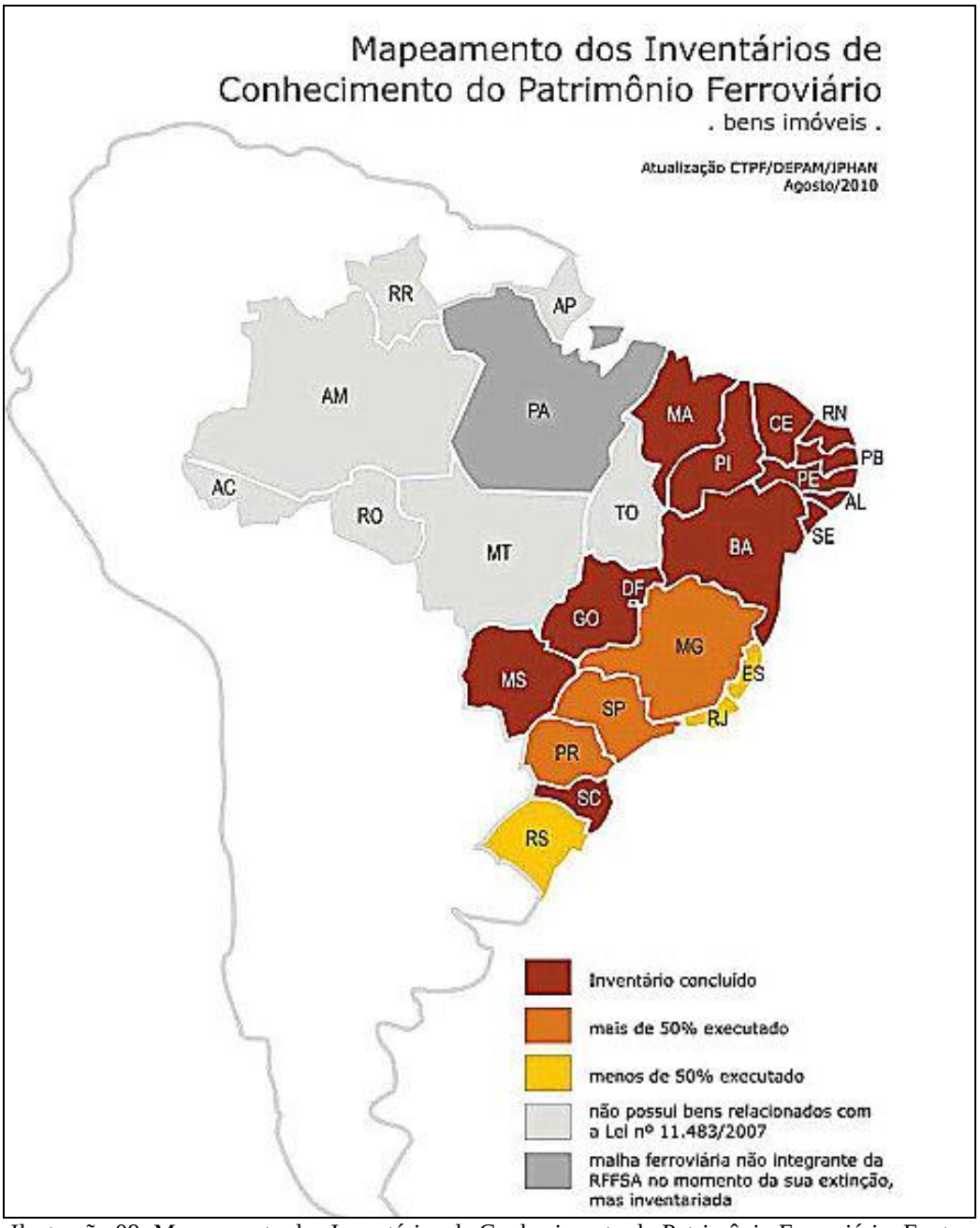

Ilustração 09: Mapeamento dos Inventários de Conhecimento do Patrimônio Ferroviário. Fonte: DEPAM/IPHAN, 2010.

Salientamos que o Inventário do Patrimônio Ferroviário do Piauí foi realizado em duas etapas: a primeira, realizada em 2009, trouxe as informações necessárias para o conhecimento do espólio, e a segunda, executada em 2012, gerou a consolidação das informações existentes, com complementações e atualizações acerca das condições gerais de conservação e preservação, além de classificação tipológica dos bens inventariados. O arrolamento conteve os remanescentes da RFFSA em todo o território piauiense, e para subsidiar pesquisas posteriores e a tomada de decisões, o IPHAN intentou

> produzir uma base cadastral única e completa sobre os bens imóveis que compõem o Patrimônio Ferroviário do Piauí e análises complementares capazes de subsidiar o IPHAN/PI na valoração cultural desses bens, bem como auxiliar na gestão e destinação dos bens de interesse do IPHAN o para uso próprio ou para repasse a outras entidades.[64]

Portanto, com a catalogação dos bens existentes na malha piauiense, seguia-se o que foi orientado pela Coordenação do Patrimônio Cultural Ferroviário:

> Considerando a necessidade de incluir nos inventários nacionais no âmbito do IPHAN os bens identificados como pertencentes ao patrimônio ferroviário em comercialização ou não, os advindos da extinta RFFSA, em poder ou propriedade de terceiros, concessionários, permissionários, conveniados ou outros órgãos públicos;
> Considerando, que se entente como bens em geral capazes de vir a compor o acervo da Memória Ferroviária todo o conjunto ou isoladamente de bens móveis, imóveis, material rodante, peças, documentos, livros, pinturas, fotos, desde que tenham valor artístico, histórico e cultural, a partir de sua valoração pelo IPHAN, para que se possa identificar como integrantes do Patrimônio Cultural Nacional;
> Considerando, que o arrolamento de bens iniciais é apenas um levantamento, seleção delimitação e identificação destes bens móveis e imóveis de todo acervo que porventura vem a se encontrado como advindo da extinta RFFSA e mesmo o porventura vendido de modo a ser capaz de constituir o inventário deste universo em seleção, localização e apuração, para que se possa identificar como integrantes do Patrimônio Ferroviário e assim passíveis de acautelamento como patrimônio cultural nacional (IPHAN, 2009).

Com relação à sua estrutura, o modelo adotado no Inventário é compatível com o padrão de fichas do Sistema Integrado de Conhecimento e Gestão – SICG[65], o que possibilita a contextualização dos bens em relação à rede ferroviária e à região onde estão inseridos. Os bens inseridos no SICG tem sua localização determinada através de georreferenciamento e são classificados conforme categorias e recortes temáticos e territoriais (IPHAN, 2015). A proposta institucional em proceder à documentação de forma integrada através do SICG é

> tomar os bens culturais como fatores de compreensão dos processos históricos e sociais do país, ou seja, como testemunhos relacionados a um contexto que auxilia a entender o seu significado e importância, e não como ocorrência isoladas cujo interesse esteja em sua excepcionalidade artística ou na sua monumentalidade (PORTA, 2012, p. 43).

A nosso ver, a escolha do SICG como modelo para a elaboração do Inventário do Patrimônio Ferroviário do Piauí priorizou a captação e organização de dados em consonância

[64]Cf. Projeto Básico elaborado pelo IPHAN/PI para definir o objeto do contrato celebrado entre a Superintendência do IPHAN no Piauí e a OP Arquitetura LTDA, que realizou o Inventário do Patrimônio Ferroviário do Piauí.

[65]O SICG foi desenvolvido pelo IPHAN para integrar em base única as informações sobre o patrimônio cultural, além de oferecer subsídios para a gestão pública do patrimônio, a tomada de decisões, planejamento e execução de ações e fiscalização, ao vincular a produção de conhecimento às necessidades de gestão através do acesso sistematizado às informações. Cf. PORTA, 2012, p. 42.

com as diretrizes do IPHAN, com vistas a favorecer uma atuação sistêmica e articulada entre os setores do órgão, a produção e o compartilhamento de conhecimentos com outras instituições e o acesso à consulta de interessados.

2.3 Inventariação, conhecimento e adoção de posturas: o significado das ações sobre Floriópolis

Conforme mencionado, ao fornecer dados preliminares para o conhecimento dos bens imóveis ferroviários no Piauí, o Inventário do Patrimônio Ferroviário constitui uma base para as atividades dos técnicos do IPHAN em relação aos bens ferroviários do estado. Portanto, através da sistematização dos dados colhidos no inventário[66], fizemos uma análise qualitativa que nos permitisse obter um panorama da ferrovia piauiense e compreender que valores atribuídos à Floriópolis contribuíram para a intervenção realizada pelo IPHAN/PI em 2010.

Para tal análise, consideramos o entrecruzamento de informações disponíveis sobre os imóveis, como localização dos bens, condições de preservação, conservação, uso e tipologia arquitetônica. Além disso, com o objetivo de compreender o significado das práticas de preservação desta categoria de bens no âmbito do IPHAN, investigamos qual a relevância destas informações para as atividades desenvolvidas no âmbito do órgão para o cumprimento das normas advindas da extinção da RFFSA. Assim, através da síntese de informações obtidas do principal instrumento de conhecimento da ferrovia piauiense, objetivamos compreender as motivações que impulsionaram os discursos e as práticas em relação ao conjunto de Floriópolis.

O primeiro aspecto analisado refere-se à quantidade e distribuição de edificações na estrada de ferro que se estende de Luís Correia à Teresina, a Estrada de Ferro Central do Piauí. No capítulo 01, dispomos um mapa que mostra a extensão da linha através dos municípios, no total de treze. Cumpre ressaltar que a Inventariança da RFFSA dividiu a malha piauiense em três linhas[67], cada uma com uma denominação, e para facilitar o trabalho de identificação, conhecimento e compartilhamento de informações com outros órgãos, no inventário do IPHAN/PI foram adotadas as mesmas designações.

Neste Inventário constam, em todo o território piauiense, 171 imóveis. Destes, 105 localizam-se na Linha 01, enquanto 66 estão localizam-se nas Linhas 02 e 03. Verificamos

[66]O Inventário do Patrimônio Ferroviário do Piauí encontra-se disponível na Superintendência do IPHAN no Piauí para consulta.

[67]A Estrada de Ferro Central do Piauí foi denominada Linha 01, a Estrada de Ferro Oiticica Teresina foi designada como Linha 02 e a Estrada de Ferro Petrolina-Teresina foi chamada de Linha 03.

que o maior quantitativo de imóveis da Linha 01deve-se, em parte, pela maior quantidade de edificações de apoio operacional/logístico, de manutenção, abastecimento e imóveis residenciais, como casas de agente e vilas ferroviárias. Com relação a estas, observamos que a sua presença se verifica em quase todos os conjuntos situados na Estrada de Ferro Central do Piauí, inclusive no conjunto de Floriópolis que, além da parada, possui uma casa de trabalhador e uma caixa d'água[68]. Compreendemos que a existência de moradias nos conjuntos ferroviários piauienses está associada ao caráter desbravador desta ferrovia que, em função das necessidades operacionais, demandava a proximidade de funcionários para realizar trabalhos de abastecimento e reparos. Entre outros motivos para a construção de moradias para trabalhadores junto às linhas férreas, Finger (2009, p.72) aponta que, no início das implantações ferroviárias brasileiras, a tecnologia a vapor empregada demandava a construção de estações a cada 20km, aproximadamente, para o abastecimento das composições. Próximas às estações, eram instaladas equipes de alguns funcionários, que realizavam trabalhos de suporte à atividade ferroviária:

> E como, no início da implantação das linhas, muitas vezes não existiam núcleos urbanos próximos a estes pontos para abrigar os funcionários, foram construídas unidades habitacionais junto às estações, que passaram a ser designados por 'casas de agente', e cujo número variava. As estações mais simples contavam com apenas uma casa para abrigar um único funcionário, mas dependendo da complexidade dos serviços desempenhados na estação, poderia contar com diversas unidades para abrigar toda uma equipe com diferentes atribuições e graus de responsabilidade, juntamente com suas famílias (FINGER, 2009, p. 74).

Anna Finger (2009, p. 76), ao relacionar as características históricas da implantação de vilas ferroviárias pela Companhia Paulista, empresa associada à produção cafeeira[69], também aponta o controle social como razão para a implantação de vilas ferroviárias: "a proximidade com seu posto de trabalho permitia ainda que esta mão de obra fosse solicitada a qualquer momento, e ao mesmo tempo, a não separação entre o ambiente residencial e o ambiente de trabalho punha o empregado sob constante vigilância da empresa" (FINGER, 2009, p. 74). Como este foi um modelo largamente adotado na construção de ferrovias pelo país, inclusive no Piauí, podemos inferir que a proximidade com o local de trabalho, a inserção deste no cotidiano das famílias e as sensações de estabilidade e segurança, ainda que impostas, podem ser alguns elementos que favorecem a construção de narrativas permeadas de boas

[68] "O trabalho (de construção da linha) era gerenciado pelo chefe da estação ou feitor, cuja residência localizava-se ao lado da estação" Cf. IPHAN, 2008 p.78.

[69] A autora também relaciona o surgimento das vilas ferroviárias com a experiência escravista, na qual a construção de senzalas garantia o controle sobre os escravos através da vigilância e a proximidade com os locais de trabalho forçado. Cf. FINGER, 2009, p. 68-71.

recordações, ainda que as condições de trabalho envolvessem o intenso esforço físico sob condições climáticas adversas e a dedicação exclusiva aos serviços, que limitava, inclusive, o tempo livre dos trabalhadores[70].



Ilustração 10: Almoxarifado no Complexo Ferroviário de Parnaíba e Vila ferroviária nas suas imediações. Fonte: Inventário do Patrimônio Ferroviário, 2013.

No Piauí, nas cidades que foram polos e/ou rotas de escoamento de produção durante a construção da ferrovia, como Parnaíba e Piripiri, além de imóveis residenciais, também foram construídas edificações com função administrativa, de armazenamento, de manutenção, viária e de abastecimento. Em todo o Estado, além de Teresina, somente estas duas praças possuem imóveis de armazenamento nos seus pátios ferroviários. Em Parnaíba, cidade com economia baseada no comércio de exportação e que foi sede administrativa da estrada de ferro, também foram implantados imóveis como oficina, posto médico, torre de controle, inspetoria e arquivo.



Ilustração 11: Marcenaria e oficina, no Pátio Ferroviário de Teresina. Fonte: Inventário do Patrimônio Ferroviário, 2013.

[70] Cf. VIEIRA, 2010, p. 183-192.

Na capital, a Companhia de Melhoramentos do Maranhão construiu armazéns, oficina e casa de marcenaria para a fabricação de dormentes, no conjunto destinado a ser ponta de linha da Estrada de Ferro São Luís-Teresina, a partir de 1938[71]. A seguir, na Ilustração 13, a interligação entre a EFCP e a EFSLT, na capital piauiense, e no detalhe, o trecho Parnaíba-Luís Correia, no qual se situa o conjunto de Floriópolis, já com tráfego suspenso, em vias de ser desativado.

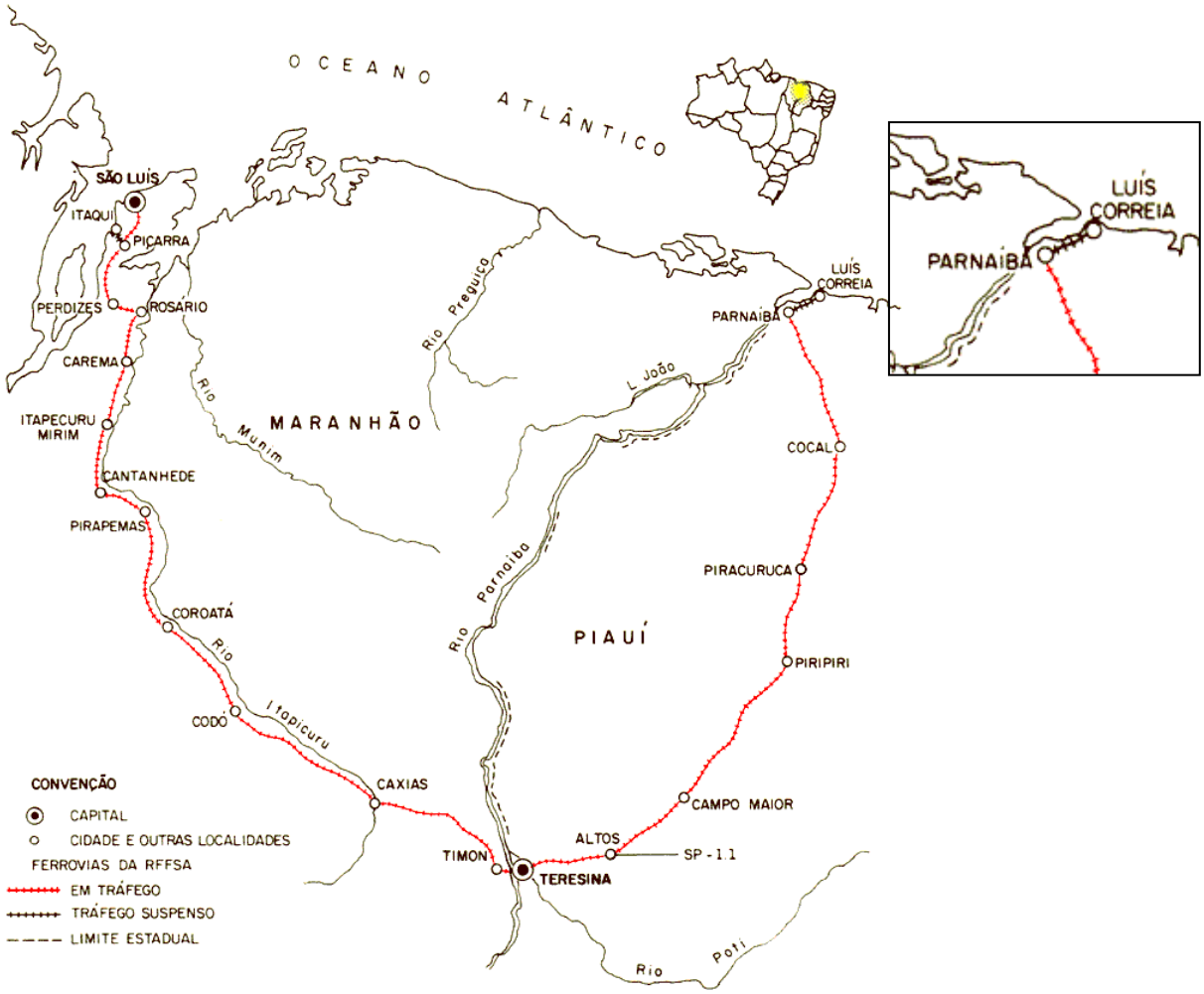

Ilustração 12: Estrada de Ferro São Luís – Teresina – EFSLT interligada à Estrada de Ferro Central do Piauí, na década de 1960. FONTE: Centro-Oeste Brasil.

[71] Esta ferrovia chegou ao Piauí através da linha férrea que corta o Pátio Ferroviário de Teresina, construído em 1926. Contudo, as operações da Estação de Teresina só foram iniciadas em 1938, após a construção da Ponte Metálica João Luís Ferreira sobre o Rio Parnaíba, que faz divisa entre os dois estados. Esta ponte também possibilitou a interligação do Maranhão com o restante do país, através do interior do nordeste. Somente depois da inauguração da estação em Altos, em 1966, a Estrada de Ferro São Luís-Teresina foi ligada à Estrada de Ferro Central do Piauí (IPHAN, 2010, p. 13).

Portanto, em relação às outras linhas, a Estrada de Ferro Central do Piauí contabiliza maior diversidade de categorias arquitetônicas. No Inventário, estas edificações foram classificadas em sete grupos segundo suas funções, conforme o quadro a seguir:

FUNÇÃO		CATEGORIA ARQUITETÔNICA	FUNÇÃO		CATEGORIA ARQUITETÔNICA
01	**Embarque e desembarque**	Estação	**05**	**Manutenção**	Casa de manutenção
		Parada			Oficina
02	**Armazenagem**	Armazém			Garagem
03	**Moradia**	Casa de agente			Casa de ferreiro
		Casa de turma			Casa de marcenaria
		Dormitório de maquinista	**06**	**Abastecimento**	Poços
		Vila ferroviária			Casa de bomba
04	**Administração**	Escritório e almoxarifado			Subestação
		Posto médico			Caixa d'água
		Torre de controle			Abastecimento
		Tipografia	**07**	**Viária**	Pontes
		Inspetoria			Pontilhões
		Arquivo			Bueiros

Quadro 01: Classificação das edificações da Estrada de Ferro Central do Piauí de acordo com suas funções.
Fonte: Inventário do Patrimônio Ferroviário do Piauí, 2012. Editado pela autora.

Contudo, apesar da variedade de categorias existentes nesta linha, verificamos que a maioria dos conjuntos possui poucos imóveis, predominando aqueles compostos por estação, moradias de trabalhadores da ferrovia e imóveis de abastecimento, como poços e caixas d'água. Apesar do interesse que a arquitetura dos imóveis ferroviários pode despertar, a realização de um exaustivo estudo sobre as técnicas construtivas, configurações e condições atuais de todos os tipos arquitetônicos não constitui maior contribuição para a compreensão do objeto de estudo deste trabalho. Além disso, os interessados na preservação e reutilização do patrimônio ferroviário atribuem maior importância às estações ferroviárias, tanto pelas suas características físicas que permitem a sua reutilização como pela maior atração que exercem sobre as pessoas e suas memórias, ou seja, pela "natural inclinação das estações como centro de convergência de pessoas (que) favorece o seu uso institucional" (KÜHL, 1998, p.234). Confirmamos esta percepção a partir da análise dos processos abertos na Superintendência do IPHAN/PI, nos quais constatamos que as manifestações de interesse público na reutilização de bens da ferrovia com a participação do IPHAN recaem principalmente sobre os pontos de embarque e desembarque. Por estes motivos, a seguir, intentamos formar um panorama sobre as características das estações e paradas da antiga estrada de ferro, para compreender os valores atribuídos ao conjunto de Floriópolis que

ensejaram as intervenções do órgão federal de preservação no cumprimento da Lei nº 11.483/2007.

Através do levantamento sobre as estações inventariadas na Estrada de Ferro Central do Piauí, foram contabilizados 24 imóveis com função de embarque e desembarque, dos quais 14 estão situados nas zonas urbanas das cidades, enquanto 10 localizam-se em zonas rurais. Nas áreas urbanas concentram-se os conjuntos ferroviários com maior quantidade de imóveis, devido à concentração de atividades administrativas e operacionais e à relevância dos conjuntos em relação à linha. A maioria das edificações ferroviárias situadas em zona rural são estações isoladas ou integrantes de pequenos conjuntos que geralmente serviam como entrepostos da linha.

Quanto ao estado de conservação, os imóveis urbanos dividem-se equitativamente entre bom, regular, precário e ruínas, e em relação à preservação, a maioria das paradas e estações não sofreu descaracterizações[72], sendo que somente três foram totalmente modificadas. As estações que se tornaram moradias ou que atualmente abrigam atividades de caráter social ou cultural[73] apresentam menos descaracterizações em relação aos imóveis que são utilizados como pontos comerciais[74] ou estão em desuso. Por outro lado, constatamos que a maior parte das edificações que se situam em regiões pouco habitadas está em estado precário de conservação ou em ruínas, e quanto à integridade das características destes imóveis, e excetuando-se as modificações provocadas pela ação do intemperismo, as estações localizadas fora da malha urbana encontram-se mais preservadas.

A partir destas informações, constatamos que a localização dos bens ferroviários em relação ao núcleo das cidades e a formação de conjuntos são fatores que se relacionam e são considerados essenciais para a atuação governamental em relação à preservação dos bens desta categoria. Percebemos que o abandono e o desaparecimento incidem principalmente sobre imóveis isolados ou pequenos conjuntos localizados em regiões de povoamento esparso,

---

[72]No SICG, os estados de preservação dos imóveis são classificados em *íntegro, pouco alterado, muito alterado e descaracterizados*. Tal como o estado de conservação, esta informação é útil para a definição de prioridades de intervenção. No Inventário do Patrimônio Ferroviário do Piauí, os estados de preservação são classificados em *original, modificado e totalmente modificado*. Observamos que as classificações são distintas, provavelmente pelo fato de o Inventário não ter incorporado nas denominações o entendimento de que o sentido das intervenções é preservar as características que tornam o bem patrimônio cultural, sem a intenção de um retorno às condições originais. Além disso, a detecção destas condições pode ser algo complicado, em alguns casos, especialmente se os bens estão descaracterizados e não há documentos que comprovem suas configurações originais.

[73]Estação de Parnaíba, na qual está instalado o Museu do Trem; Estação de Bom Princípio do Piauí, onde atualmente funciona um programa comunitário de inclusão digital; Estação de Cocal, onde funciona um museu, biblioteca e oficina de artesanato; Estação de Campo Maior, onde funciona o Museu Zé Didor.

[74] Estação de Luís Correia, onde atualmente funciona uma pousada; Parada Teresina/Povoado Alegria, ocupada por um ponto comercial.

enquanto que a maioria das estações piauienses que resiste ao tempo está inserida em zona urbana e faz parte de conjuntos cujos imóveis possuem características que favorecem a sua reutilização, inclusive como moradias. Ademais, por ter sua representatividade diminuída[75], as construções isoladas, especialmente se implantadas em locais pouco habitados, raramente suscitam o interesse do poder público local para a preservação e manutenção através da reutilização. Portanto, verificamos que as ações da Superintendência do IPHAN no Piauí têm favorecido a preservação de imóveis implantados em conjunto e em áreas habitadas, em detrimento dos bens isolados situados em regiões de povoamento esparso.

Em 1922, quando o primeiro trecho da Estrada de Ferro Central do Piauí foi inaugurado[76], foi erigido o conjunto de Floriópolis em uma área que, na época, era zona rural de Parnaíba. Está situado no percurso entre esta cidade e Luís Correia[77], próximo ao local onde hoje se situa o aeroporto, e é composto de uma parada – estação de reduzidas dimensões – casa de trabalhador e caixa d'água. Além destes imóveis, há a casa do engenheiro[78], propriedade particular não integrante do conjunto ferroviário. Salientamos que, embora a classificação tipológica funcional do ponto de embarque e desembarque de Floriópolis conduzam à sua designação como estação, a distinção entre suas formas e dimensões em relação a outros edifícios da categoria reforçam a sua denominação como parada.

Há indícios de que o conjunto de Floriópolis foi construído para servir como ponto de apoio para os trabalhadores que realizavam os serviços de manutenção na linha, pequenos reparos e o reabastecimento de caldeiras do trem, atividade essencial para as viagens percorridas por máquinas que necessitavam de reposição de água a intervalos regulares para evitar superaquecimento. A composição do conjunto reflete a sua função como local de suporte operacional durante as viagens, tal como ocorria em outras regiões do país em função das características da ferrovia:

> Pelo contexto em que as linhas foram construídas no Brasil, por vezes cruzando regiões ainda pouco ocupadas com raros (ou mesmo nenhum) núcleos urbanos, nas primeiras décadas, pelas características técnicas do sistema, sua operação demandava a implantação de pontos de apoio em intervalos regulares, onde era construída uma estação e instalada uma equipe responsável (FINGER, 2013, p. 345).

[75]Frente aos principais conjuntos, que foram essenciais para a operação da linha, possuem maior relevância para a compreensão do processo histórico da ferrovia no estado, foram importantes na fundação e configuração de cidades e, portanto, alcançaram maior espaço na memória de seus habitantes.

[76]Trecho ligando as cidades de Amarração, Parnaíba e Cocal, perfazendo 86 km.

[77]Ainda que bastante utilizado, o trecho Parnaíba-Luís Correia foi desativado em 1974, e apenas o trecho Parnaíba-Teresina permaneceu ativo por mais alguns anos. Cf. IPHAN, 2008, p.78.

[78] Ressaltamos que, próximo ao conjunto há outro imóvel, mais antigo, de propriedade particular. Apesar de não compor o conjunto de Floriópolis, a edificação relaciona-se com o conjunto por ter sido moradia do engenheiro Miguel Bacellar, engenheiro-chefe e primeiro diretor da Estrada de Ferro Central do Piauí.

Anna Finger (2013, p.171), ao realizar o estudo do surgimento e desenvolvimento da tecnologia e da arquitetura ferroviária, analisou textos históricos do século XIX, sendo um deles o de Auguste Perdonnet.[79] O autor propôs uma classificação para os diferentes tipos de complexos ferroviários, utilizando como parâmetros o local de implantação, a importância em relação à linha e os serviços que concentravam. Com base nestes parâmetros, os complexos ferroviários poderiam ser classificados em três tipos: terminais – ou de extremidade, intermediários – ou de passagem – e de entroncamento – ou ramificação. Considerando esta classificação, percebemos que o Conjunto de Floriópolis pode se enquadrar na categoria de complexo intermediário pelas características dos imóveis, suas funções e disposição em relação à via férrea.



Ilustração 13: Conjunto ferroviário de Floriópolis, em 2009. Fonte: Inventário do Patrimônio Ferroviário do Piauí, 2012.



Ilustração 14: Casa do engenheiro Miguel Bacellar, construída próximo ao conjunto de Floriópolis. Fonte: Victor Ribeiro, 2010.

[79]Cf. PERDONNET, Auguste. Traité Élémentaire des Chemins de Fer – Tome Premier. Paris: Langlois et Leclercq, Éditeurs. 1858; e PERDONNET, Auguste. Traité Élémentaire des Chemins de Fer – Tome Second. Paris: Garnier Frères, Srs de Langlois et Leclercq, Éditeurs. 1860 Apud FINGER , Op. cit., p. 171.

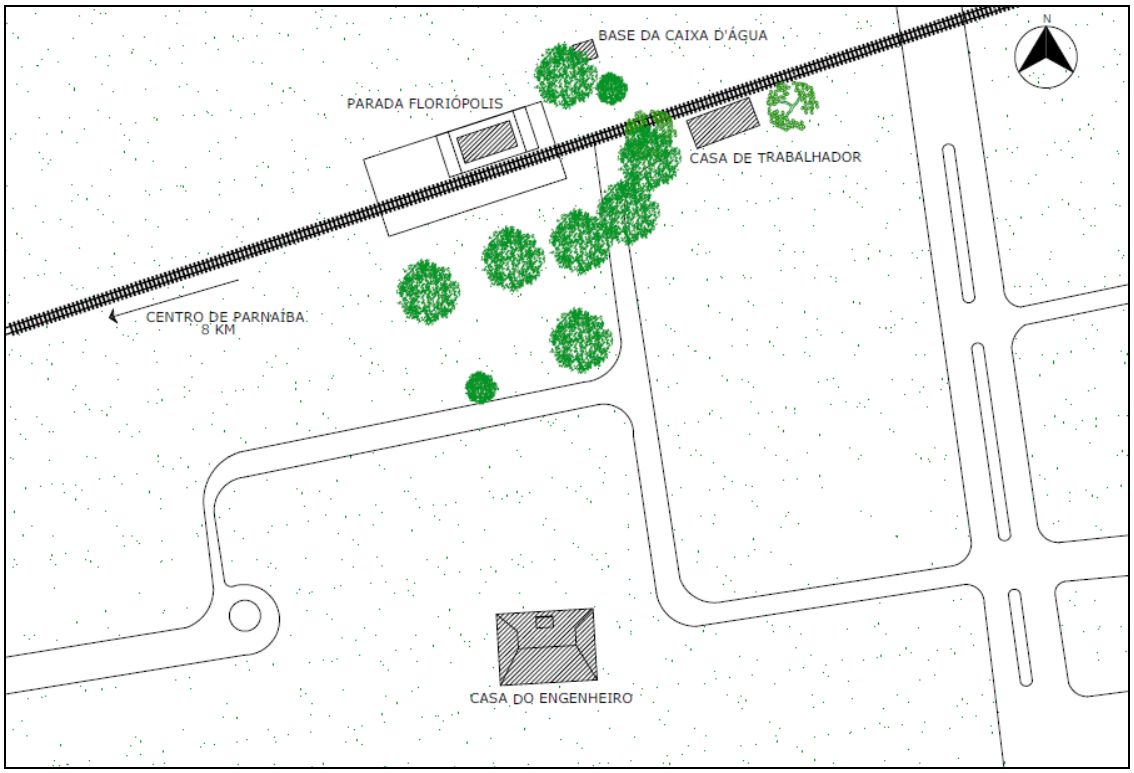

Ilustração 15: Implantação do Conjunto ferroviário de Floriópolis. Fonte: Google Earth, 2015. Editado pela autora.

Para uma melhor definição das funções do conjunto de Floriópolis na Estrada de Ferro Central do Piauí, recorremos a outro autor citado por Finger – Cloquet[80] – que acrescentou ao seu estudo outros parâmetros para a definição dos complexos intermediários: se a localidade fosse pouco movimentada, o conjunto poderia ter somente uma parada que agregasse todas as funções necessárias, mas no caso de regiões das cidades mais desenvolvidas ou de entroncamento, além do ponto de embarque e desembarque, também haveria edifícios específicos para cada atividade.

> Cloquet definiu ainda outra categoria para os complexos intermediários situados em localidades pouco frequentadas, as haltes (ou "paradas"), que não implicariam em nenhuma modificação na via férrea e contariam com um único edifício, de caráter simplificado, que abrigava todas as funções necessárias àquela localidade. Nos casos mais simples essas paradas não passariam de simples abrigos.
> A área destinada a cada função também variava de acordo com o local. Nas principais cidades ou nos pontos de entroncamento os espaços de carga, descarga e armazenamento de mercadorias ocupavam grande parte da área construída e contavam com edifícios específicos, enquanto nas pequenas localidades podiam se limitar a uma sala dentro das estações de passageiros (FINGER, 2013, p. 172).

[80]Cf. CLOQUET, L. Traité d'Architecture. Paris et Liége: Librairie Polytechnique Ch. Béranger, 1922 Apud FINGER , Op. cit., p. 171.

A partir desta classificação, observamos que, na Estrada de Ferro Central do Piauí, a implantação estações isoladas ou de pequenos conjuntos, tais como Floriópolis, replica-se, principalmente, nos locais distantes em relação ao núcleo das cidades. Entretanto, Floriópolis torna-se uma particularidade diante deste panorama: o conjunto possui poucos imóveis justamente por ser um ponto de apoio próximo ao núcleo de Parnaíba, cidade que foi empório comercial desde a sua fundação, foi sede administrativa da EFCP desde a criação da estrada de ferro e que possui o maior pátio ferroviário do estado[81], que contemplava grande parte das necessidades de transporte do norte piauiense. Assim, a maioria dos pequenos conjuntos piauienses deve sua configuração à baixa demanda provocada pela distância dos grandes centros e à função de pontos intermediários em relação à linha férrea, enquanto que Floriópolis, a despeito de cumprir essa mesma função, teve sua implantação influenciada pela proximidade a uma região economicamente desenvolvida e dotada de um grande conjunto ferroviário que, além de realizar o transporte de carga e de passageiros, concentrava as atividades administrativas da linha.

Há indícios que, mesmo situado em região pouco habitada, o conjunto Floriópolis era bastante movimentado[82] na época do funcionamento da linha. Os moradores dos arredores se deslocavam até o conjunto para usar o trem para ir à escola, à praia em Amarração, assim como embarcar produtos que seriam vendidos no mercado central de Parnaíba (CERQUEIRA, 2014, p. 07). No estudo de tombamento do Conjunto Histórico e Paisagístico de Parnaíba produzido pela Superintendência do IPHAN no Piauí destaca-se que “Floriópolis foi uma das mais antigas e movimentadas estações da região” (IPHAN, 2008, p. 78). Portanto, o pequeno entreposto, além de propiciar a manutenção da linha, proporcionava às pessoas um local para que utilizassem o trem ou enviassem suas mercadorias, sem que tivessem que se deslocar até a zona urbana das cidades de Parnaíba ou Luís Correia.

[81] Informação obtida da análise do Inventário do Patrimônio Ferroviário (2013).
[82] Cf. VIEIRA, 2010, p. 149.

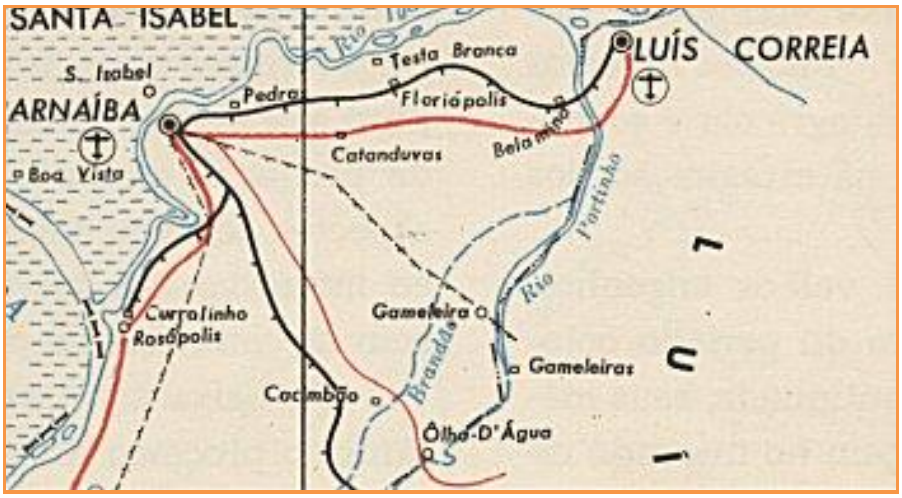

Ilustração 16: Mapa do percurso da linha férrea entre Parnaíba e Luís Correia. A estação Floriópolis, de acordo com o mapa, situa-se no caminho entre as cidades. Fonte: IBGE, 1960.

Além do conjunto de Floriópolis, no percurso entre Parnaíba e Luís Correia também foram construídas duas paradas isoladas, Catanduvas, em 1924 e Pau D'Arco, em 1947, e uma ponte metálica, chamada Belamina, que foi construída em 1945 para ligar os dois municípios através da ferrovia[83]. Contudo, as paradas ruíram completamente após a desativação do trecho, seguindo um padrão identificado por Anna Finger (2013, p. 345), que aponta a desativação de linhas ou ramais como fator desencadeador do desaparecimento de estações isoladas e conjuntos ferroviários construídos em locais pouco habitados. No caso de Floriópolis, percebemos que o completo abandono não ocorreu em razão da ocupação da casa de trabalhador, atualmente habitada pela família de um ex-ferroviário, e do crescimento da cidade, que provocou o adensamento populacional na região.

Como já mencionado, o conjunto de Floriópolis foi construído em uma área de zona rural que foi incorporada à zona urbana de Parnaíba. As demandas da cidade por áreas de expansão impactaram sobre o seu entorno, que passou a sofrer as pressões do mercado imobiliário. Podemos inferir que, além das motivações técnicas, as possíveis implicações deste processo sobre o conjunto ferroviário podem ter contribuído para que o IPHAN/PI realizasse, em 2010, a intervenção sobre a parada que se encontrava em estado precário de conservação[84].

[83] "O trem saía de Parnaíba, passava por Catanduvas (antigo aeroporto), Estação Floriópolis, Pau d'Arco (próximo ao Country Club) e Bela Mina (ponte metálica na divisa dos dois municípios) para então chegar a Estação Central de Luis Correia. Em 1974, o trecho foi desativado, permanecendo ativa por mais alguns anos apenas a linha Parnaíba-Teresina." Cf. IPHAN, 2008, p. 78.

[84] Após a intervenção, consta em um processo arquivado na Superintendência que houve uma denúncia de ocupação na área próxima à faixa de domínio que obstava a visualização do conjunto. No entorno de Floriópolis foi implantado um loteamento, sendo o IPHAN acionado para negociar a permuta da área com o proprietário do lote. Este fato ilustra as atuais pressões às quais a região de Floriópolis está sujeita.



Ilustração 17: Entorno do Conjunto de Floriópolis. Fonte: Google Earth, 2016. Editado pela autora.

Diante das informações elencadas, percebemos que as especificidades do conjunto de Floriópolis concernentes à localização e funções em relação à cidade de Parnaíba e à Estrada de Ferro Central do Piauí contrastam com a forma como a parada foi construída, com a aplicação de elementos e técnicas construtivas diferenciadas para os padrões das edificações ferroviárias piauienses, ainda que localizadas em áreas urbanizadas e com grande movimento de pessoas. Portanto, além da relevância histórica do conjunto de Floriópolis para a cidade de Parnaíba e para estrada de ferro, a peculiaridade das formas da pequena parada despertou o olhar dos técnicos de modo que a sua preservação tornou-se uma pauta dentro das discussões acerca do patrimônio ferroviário no âmbito da Superintendência do IPHAN no Piauí.

Através da investigação da tipologia das estações da EFCP que foram inventariadas, compreende-se facilmente o referido destaque dado à Floriópolis em relação aos demais pontos de embarque e desembarque desta linha. A maioria das estações possui partido arquitetônico e sistema construtivo semelhantes, com planta retangular, cobertura em duas águas e beirais sustentados por mãos francesas, como as estações de Piracuruca, Cocal, Luís Correia e Parnaíba, ilustradas a seguir.



Ilustração 18: Estações ferroviárias de Piracuruca, Cocal, Luís Correia e Parnaíba. Fonte: Inventário do Patrimônio Ferroviário, 2013. Editado pela autora.

As exceções mais evidentes são as estações de Atalaia – construída em 1955, na cidade de Luís Correia, cuja planta indica a existência de um semicírculo na área do saguão, além da utilização de marquise em concreto que avança sobre a plataforma principal e do uso de platibanda – e a estação de Teresina, que possui dois pavimentos e é caracterizada pela

verticalidade dos volumes e dos vãos, e do uso de cúpula de arestas em torreão construído em concreto armado.

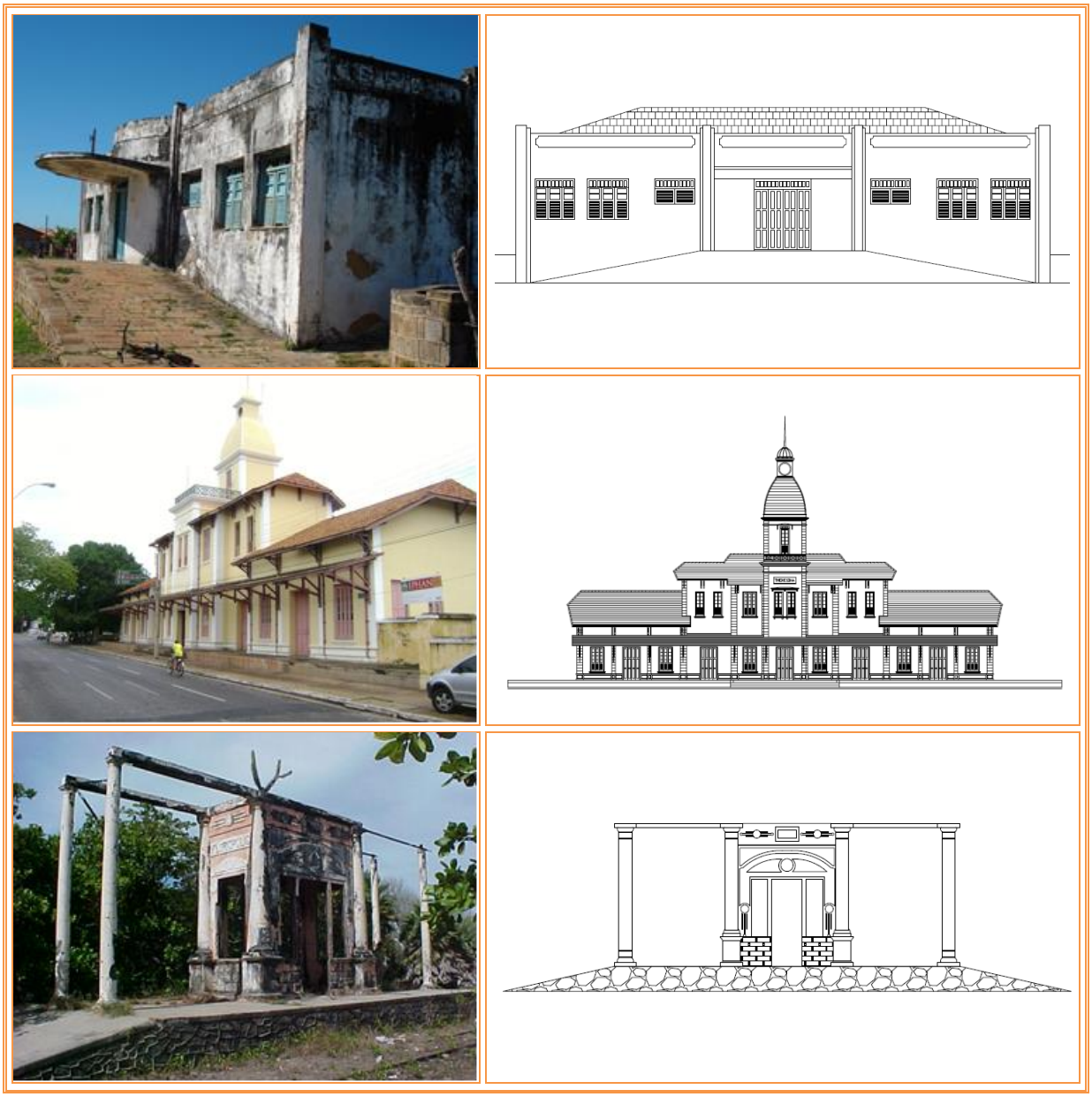

Ilustração 19: Estações ferroviárias de Atalaia, em Luís Correia, de Teresina e a parada de Floriópolis. Fonte: Inventário do Patrimônio Ferroviário, 2013. Editado pela autora.

Como já mencionado, as paradas da Estrada de Ferro Central do Piauí localizadas no trecho Parnaíba-Luís Correia desapareceram após a desativação da linha, ocorrida em 1974, e a parada de Floriópolis é a única exceção neste cenário. Algumas paradas da linha entre Parnaíba-Teresina permaneceram em uso até a desativação na década de 1980. Contudo, além de atualmente se encontrarem em estado precário ou em ruínas, estas paradas são constituídas apenas por plataforma, sem sinais de estrutura de cobrimento.



Ilustração 20: Paradas ferroviárias em Piripiri, povoado São Joaquim, e em Teresina, povoado Alegria. A estrutura visualizada na foto corresponde a um acréscimo posterior. Fonte: Inventário do Patrimônio Ferroviário, 2013. Editado pela autora.

A parada de Floriópolis foi edificada com área interna de 7,00m², e ao contrário dos outros pontos de embarque e desembarque piauienses, geralmente construídos em alvenaria, a edificação possui vedação em concreto sustentada por estrutura metálica, provavelmente trilhos, montada sobre uma plataforma em concreto. Há indícios, coletados à época da intervenção realizada pelo IPHAN, que o cobrimento da parada era estruturado em duas águas e coberto com telhas cerâmicas do tipo francesa.

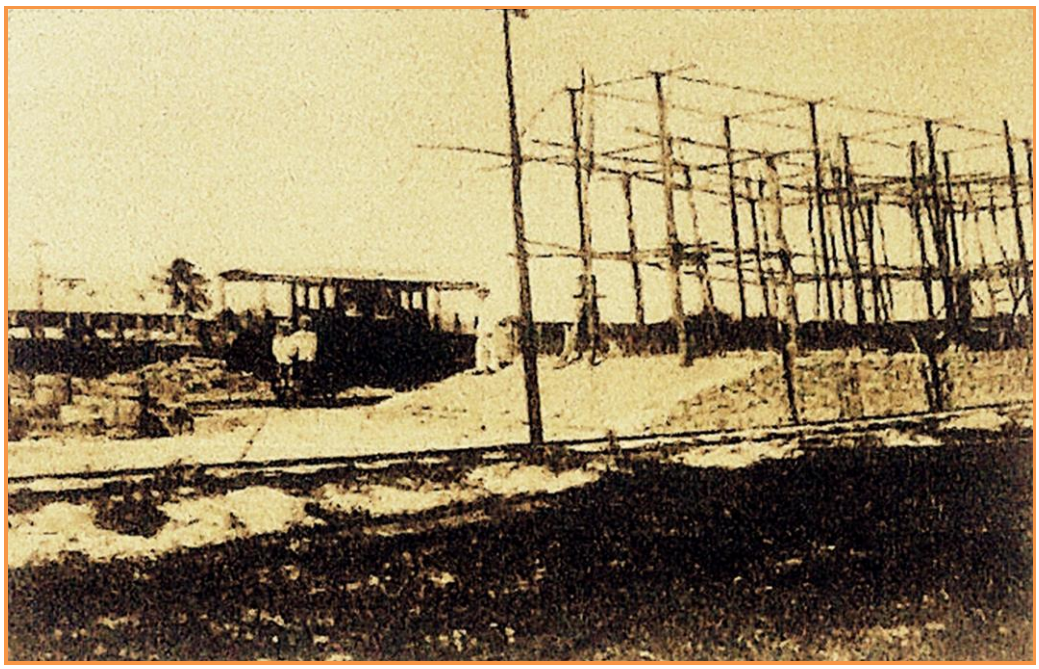

Ilustração 21: A construção da estação ferroviária de Floriópolis. Fonte: IPHAN, sem data. Editado pela autora.

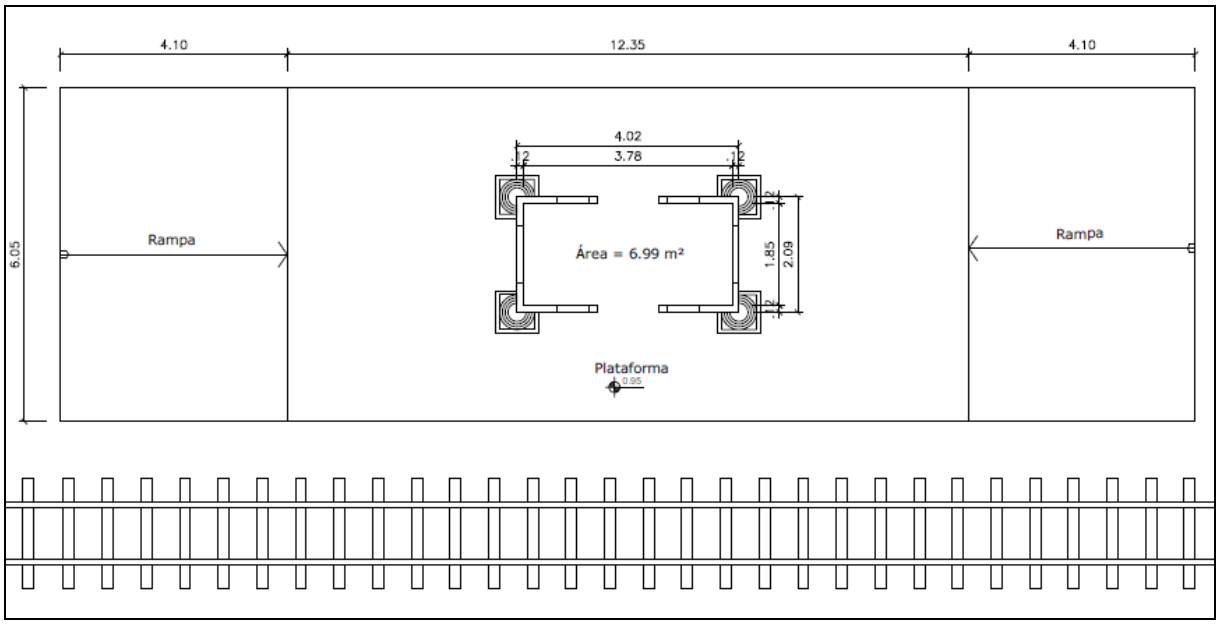

Ilustração 22: Planta da Parada de Floriópolis. Fonte: Inventário do Patrimônio Ferroviário, 2013. Editado pela autora.

A construção possui duas portas envidraçadas, localizadas em fachadas opostas, e seis janelas, também em vidro. A transparência das esquadrias confere leveza ao prédio, que também exibe colunas robustas nos cantos, moldadas com bases, bocéis e capitéis de inspiração neoclássica, associadas a finas colunas laterais de fuste reto que sustentam a cobertura.



Ilustração 23: Janelas laterais da parada de Floriópolis. Fonte: Inventário do Patrimônio Ferroviário, 2013. Editado pela autora.

As fachadas receberam reboco em argamassa, com tratamento em escaiola, decoradas por frisos e acabamentos em argamassa. Portanto, Floriópolis se diferencia das demais estações e paradas quanto ao partido arquitetônico, volumetria, relação entre cheios e vazios e acabamentos externos.



Ilustração 24: A estação ferroviária, durante e após a intervenção. Fontes: Débora Kishimoto, 2010; Acervo da autora, 2015.

Ainda que não formalizada em processo de valoração no âmbito do IPHAN, a atribuição de valor cultural consubstanciada na intervenção sobre Floriópolis também ocorreu face à expectativa de realização de parceria para a preservação da parada. Assim, esperava-se que a intervenção viria a favorecer a formação de parceria com a municipalidade, e estes elementos, associados, ensejariam a inscrição do conjunto na Lista do Patrimônio Ferroviário. Esta perspectiva reforçou a realização de estudos histórico, arqueológico e arquitetônico sobre o conjunto de Floriópolis, no intuito de formular narrativas que evidenciassem a sua relevância histórica e excepcionalidade em relação à estrada de ferro piauiense.

No estudo de tombamento do Conjunto Histórico e Paisagístico de Parnaíba, a parada foi descrita pelos técnicos como “um interessante exemplar de arquitetura *art déco*” (IPHAN, 2008, p. 184), por ser dotada de elementos geométricos na ornamentação, composta de frisos e elementos em argamassa. No documento que viabilizou a contratação dos serviços de consolidação, a parada foi descrita como possuidora de

> configuração déco marcada pela geometria e referências do neoclássico, com rigorosa simetria e o acabamento das superfícies, em notável trabalho de argamassa com pintura marmorizada, (que) conferem uma particularidade a essa edificação, que se afasta quase que inteiramente do padrão mais difundido nos complexos ferroviários (IPHAN, 2009).

Extraímos desta afirmação um sentido de excepcionalidade atribuído à parada de Floriópolis, mediante a constatação do emprego de elementos que usualmente não são encontrados na arquitetura ferroviária piauiense. A classificação arquitetônica visava caracterizar a parada como um marco da arquitetura local, uma obra influenciada, simultaneamente, por duas tendências internacionalmente reconhecidas.

Seguindo este trilho, investigamos o que poderia significar a classificação estilística da parada de Floriópolis para a sua valoração cultural. Segundo Melo (2012, p. 98), em Parnaíba, houve a produção de um ecletismo local, marcado pelo hibridismo de estilos adaptados:

> De acordo com pesquisas iniciais, em Parnaíba, a arquitetura do período colonial e a arquitetura do período neoclássico foram importantes, e contribuíram para o ecletismo local, pois muitas edificações mantiveram as características desses estilos que, como proporcionava a própria arquitetura eclética, foram incorporadas. Outros estilos como o chalé foram muito presentes no ecletismo, verdadeiras fontes de inspiração. E ainda outros, como o neocolonial e o *Art Dèco*, que, mesmo incialmente surgidos como uma crítica ao ecletismo, quando ocorreram na arquitetura parnaibana, foram mesclados à produção eclética, construindo parte dessa identidade arquitetônica local (MELO, 2012, p. 99).

Deste modo, podemos compreender a classificação híbrida da parada de Floriópolis como resultado da produção de uma arquitetura baseada na incorporação de técnicas e materiais através de catálogos, nos quais eram difundidas "as novidades vindas da Europa, desde tecidos, ferragens, até fachadas arquitetônicas. A burguesia absorvia tais novidades como um reforço de sua condição social" (MELO, 2012, p. 97).

Contudo, Melo (2012, p. 124) salienta que a produção de edificações com características ecléticas em Parnaíba ocorreu de forma singular: devido a dificuldades de obtenção de mão de obra especializada, técnicas construtivas e materiais, a arquitetura eclética em Parnaíba não ocorreu da mesma forma como nos grandes centros, como Rio de Janeiro e Recife[85].

> Ao analisar as residências ecléticas do sítio histórico local, percebeu-se que os parnaibanos não reproduziram fielmente as edificações dos grandes centros, e que foram justamente essas diferenças que contribuíram para o hibridismo, para as distintas características e para um conjunto arquitetônico residencial particular. As especificidades e variações do ecletismo em Parnaíba foram vistas como modalidades de 'tradução'. Tradução, para a teoria utilizada, corresponde a uma imitação traiçoeira e deslocante, através da qual o original não foi reforçado, mas simulado, reproduzido, transferido, bricolado, reduzido a um simulacro. As formas originais foram transformadas e surgiram, desse modo, as práticas culturais diferentes. E foi essa diferença que traduziu e qualificou a produção arquitetônica local (MELO, 2012, p. 124).

[85] Cf. MELO, 2012, p. 124.

Portanto, segundo a autora, o esforço era direcionado para a representação, e não para a reprodução exata: era a produção de uma nova expressão arquitetônica, aos moldes parnaibanos. Isto posto, na parada de Floriópolis podem ser encontrados algumas características neoclássicas, como a simetria e a proporção, mescladas com elementos da ornamentação e acabamentos típicos do *Art Dèco,* representativos da arquitetura produzida em Parnaíba na primeira metade do século XX. Tendo em vista o pequeno intervalo entre a criação do *Art Dèco* na Europa e a construção de Floriópolis com elementos característicos deste estilo, é possível que a parada seja uma das primeiras edificações piauienses nas quais foram empregados elementos deste estilo. Portanto, podemos sugerir que a configuração da parada Floriópolis foi influenciada por uma busca pela incorporação de inovações advindas da divulgação de novas maneiras de representar a modernidade. Ainda que situada em local isolado, *a priori*, a parada fazia parte deste contexto de modernização, por favorecer a chegada das novidades e a integração entre cidades.

A existência de Floriópolis permitia a utilização da ferrovia pelos que moravam longe do centro de Parnaíba e era o espraiamento da modernidade almejada pela cidade até nas regiões mais afastadas. A ferrovia era a chegada do novo e possibilitava o contato com outras culturas: havia coerência no esforço de que os imóveis ferroviários refletissem essa função, simbolizando o contato da cultura local com o exterior. O emprego simultâneo das tendências construtivas na parada de Floriópolis indica a sua inclusão ao conjunto de imóveis que eram construídos ou sofriam intervenções adaptadas ao novo modo de construir do parnaibano, que demonstrava, através da arquitetura, a sua relevância social e a sua atualização perante o mundo.

A parada de Floriópolis possui peculiaridades que influenciaram o modo como suas características foram preservadas ao longo do tempo, como as reduzidas dimensões que dificultam a sua ocupação para uso diverso do original. Outra razão é a localização em relação ao centro da cidade de Parnaíba: até recentemente, o conjunto não fazia parte da zona urbana, experimentando certo isolamento em relação ao movimento citadino. Por estes motivos, o conjunto se manteve quase sem alterações ao longo do tempo, com exceção das transformações provocadas pelo intemperismo, que também causou o desaparecimento total da cobertura da parada. O nível de preservação do imóvel também foi um facilitador do trabalho técnico, posto que, sem alterações posteriores importantes, a edificação constitui o próprio documento que orientou, através de estudos prospectivos, os métodos e técnicas passíveis de serem empregadas na sua consolidação estrutural.

Cumpre destacar que a estrutura de coberta visualizada na Ilustração 21 foi uma alternativa encontrada pelos projetistas que planejaram a intervenção sobre a parada para solucionar a completa ausência de cobertura e de documentação de referência. Além disso, havia a necessidade de sinalizar a realização de intervenção posterior, conforme disposições da Carta de Veneza[86], e percebemos a adoção das orientações desta normativa na obra de consolidação[87] da parada de Floriópolis como um posicionamento que atesta a sua valorização, por parte dos técnicos do IPHAN, como bem de interesse cultural.

Como afirma Beatriz Kühl (2010, p. 288), das Cartas Patrimoniais, a Carta de Veneza é uma das mais mencionadas nos trabalhos sobre os bens culturais, por sua atualidade e relevância para a definição e direcionamento das ações relativas ao patrimônio cultural. Como uma das principais definições contidas na Carta, a noção de monumento possui abrangência que considera tanto obras excepcionais como aquelas que adquiriam valor simbólico:

> Artigo 1° - A noção do monumento histórico compreende a criação arquitetônica isolada, bem como o sítio urbano ou rural que dá testemunho de uma civilização particular, de uma evolução significativa ou de um acontecimento histórico. Estende-se não só às grandes criações, mas também às obras modestas, que tenham adquirido, com o tempo, uma significação cultural (CARTA DE VENEZA, 1964).

Conforme Kühl (2010), a importância desta Carta reside no caráter indicativo das suas orientações, que não devem ser tomadas como uma lista de exigências a serem cumpridas no trato do patrimônio cultural. Assim, as cartas patrimoniais são produtos das reflexões realizadas em dados momentos, e oferecem indicações de caráter geral e devem ser

> reinterpretadas e aprofundadas para as diversas realidades culturais de cada país, e ser, ou não, absorvidas em suas propostas legislativas. As cartas internacionais, se devidamente reinterpretadas para as realidades locais, podem resultar em cartas nacionais, ou articularem-se a elas; podem, assim, ter papel importantíssimo na construção normativa relacionada à preservação dos bens culturais dos vários países. (KÜHL, 2010, p. 289).

---

[86] A Carta de Veneza é o documento-base do Icomos (*International Council of Monuments and Sites* ou Conselho Internacional de Monumentos e Sítios), e foi elaborado a partir do congresso realizado em Veneza, de 25 a 31 de maio de 1964. Dentre as orientações da Carta, uma das é que a utilização do monumento não provoque descaracterizações que desmotivem a sua conservação.

[87] "Artigo 9º - A restauração é uma operação que deve ter caráter excepcional. Tem por objetivo conservar e revelar os valores estéticos e históricos do monumento e fundamenta-se no respeito ao material original e aos documentos autênticos. Termina onde começa a hipótese: no plano das reconstituições conjeturais, todo trabalho complementar reconhecido como indispensável por razões estéticas ou técnicas destacar-se-á da composição arquitetônica e deverá ostentar a marca do nosso tempo. A restauração será sempre precedida e acompanhada de um estudo arqueológico e histórico do monumento. (…) Artigo 12° - os elementos destinados a substituir as partes faltantes devem integrar-se harmoniosamente ao conjunto, distinguindo-se, todavia, das partes originais a fim de que a restauração não falsifique o documento de arte e de história". Cf. CARTA DE VENEZA, 1964, grifo nosso.

Deste modo, o objetivo da Carta é o alcance da conservação e restauração dos monumentos em si e de seus testemunhos, mediante manutenção constante propiciada por usos que favoreçam a sociedade. Em consonância com os princípios da Carta de Veneza, a Carta de Nizny Tagil foi elaborada por profissionais que desejavam

> assim afirmar que os edifícios e estruturas construídos para atividades industriais, os processos e ferramentas neles utilizados e as cidades e cenários nos quais estão localizados, assim como outras manifestações tangíveis e intangíveis, são de importância fundamental. Eles devem ser estudados, sua história deve ser ensinada, seus sentido e significado devem ser entendidos e tornados acessíveis a todos, e os exemplos mais significativos e característicos devem ser identificados, protegidos e mantidos, de acordo com o espírito da Carta de Veneza, para o uso e benefício de hoje e do futuro (CARTA DE NIZHNY TAGIL, 2003, p. 133).

Esta Carta define o patrimônio industrial como o conjunto de vestígios remanescentes da cultura industrial, "que possuem valor histórico, tecnológico, social, arquitetural ou científico" (p. 133-134). Nesta categoria estão inseridos prédios, maquinário, locais de exploração mineral, de beneficiamento, galpões, infraestrutura de transportes, assim como locais utilizados para as atividades sociais relacionadas à indústria, tais como as moradias, os espaços de culto, lazer e educacionais. Tanto a Carta de Veneza – que em seu Artigo 5º define que a destinação dos bens culturais propicia a conservação, desde que situada dentro dos limites que considerem a preservação das características dos edifícios – quanto a Carta de Nizny Tagil – que sinaliza a adaptação e a reutilização como meios de assegurar a preservação de edifícios industriais – promovem o entendimento de que a destinação dos bens culturais ferroviários constitui a forma adequada de manutenção, preservação e reinserção social.

Geralmente, as condições de uso, conservação e localização das estações e paradas da EFCP constituem desafios para a destinação destas, mesmo quando esta é buscada diretamente pela Superintendência do IPHAN do Piauí. Imóveis em estado de conservação precário, ocupados por famílias de baixa renda, localizados em regiões de difícil acesso ou de baixo contingente populacional raramente são percebidos pelas instâncias locais como edificações passíveis de reutilização, ou são vistos como de difícil ou dispendiosa recuperação, o que representa entraves à identificação e formação de parcerias para a

preservação dos bens ferroviários[88]. Em Floriópolis, à época do Inventário e da intervenção, o adensamento populacional no seu entorno ainda era incipiente, o acesso ao conjunto era prejudicado pelo precário sistema viário e havia necessidade de instalação de infraestrutura básica. Ademais, há a ocupação da casa de trabalhador por família de baixa renda – viúva e filhos de ex-ferroviário – situação que necessita de regularização frente à Secretaria de Patrimônio da União para posterior incorporação do imóvel à proposta de reutilização do conjunto. A nosso ver, este projeto terá maior coerência se contemplar a manutenção da edificação como moradia dos atuais ocupantes.

Apesar destas condições, o IPHAN realizou, em 2009, duas licitações, e com recursos próprios[89] contratou serviços de projeto e execução de obra de conservação e consolidação estrutural, visando estacionar o processo de degradação da parada, mas que não contemplou as outras edificações do conjunto. Como mencionado, a intervenção ocorreu ainda que a prefeitura de Parnaíba não tivesse manifestado formalmente o interesse em realizar parceria com o IPHAN para o uso e manutenção do conjunto, e havia a expectativa, entre os técnicos do órgão, que a instância local concretizasse as intenções manifestadas em reuniões que antecederam a obra[90]. Os objetivos das ações empreendidas na parada de Floriópolis eram:

> realizar a conservação e consolidação de importante exemplar da arquitetura ferroviária do Piauí, símbolo da modernidade e do progresso no início do século XX e possibilitar a utilização turística desta edificação como um ponto interessante de visitação e informação entre Parnaíba e Luís Correia.

---

[88] Um ano antes da realização da obra no Conjunto de Floriópolis, foi iniciado o processo de tombamento do Conjunto Ferroviário de Teresina (2008), homologado em 2013; em 2009, foi aberto o processo de inscrição da Estação Ferroviária de Piracuruca na Lista do Patrimônio Ferroviário, que ocorreu em 2010; e em 2011, o Complexo Ferroviário de Parnaíba foi incluído no tombamento do Conjunto Histórico e Paisagístico de Parnaíba, e inscrito na Lista em 2013. Nos casos citados, houve a manifestação de interesse por parte de outros órgãos, o que permitiu a formação de parcerias para a realização de intervenções necessárias para dar novo uso a estas edificações. Conforme já apontado, existe a necessidade de formação de parcerias para a gestão e manutenção do patrimônio ferroviário. Porém, a dificuldade para o cumprimento dessa exigência é uma situação decorrente, em certa medida, da incapacidade do órgão em trazer para si, na forma de ações protetivas de longo prazo, todas as implicações geradas pela preservação de um expressivo número de bens.

[89] O aporte financeiro para a execução da obra veio do saldo dos recursos descentralizados para a restauração do Sobrado Simplício Dias, pelo PAC das Cidades Históricas em Parnaíba. Na época, foi realizado um estudo que forneceu o histórico, as características da parada e do entorno, informações necessárias para as ações que seriam tomadas. Cf. Memorando nº 135, de 06 de novembro de 2009.

[90] Houve a manifestação de interesse da Prefeitura de Parnaíba, que já havia articulado com o Serviço Social do Comércio – SESC a viabilização de uma parceria entre as três partes – IPHAN, Prefeitura e SESC – para exploração da atividade turística no conjunto ferroviário. No mês de março de 2011, a Superintendência do IPHAN no Piauí, representada pela arquiteta que na época estava à frente do Escritório Técnico de Parnaíba, Andréia Cruz, o Secretário de Turismo de Parnaíba e um representante do SESC reuniram-se em Floriópolis para avaliar as possibilidades de sua utilização como ponto turístico e de exploração comercial, com o intuito proporcionar a geração de empregos e renda. Contudo, tanto o Secretário de Turismo como a representante do IPHAN/PI deixaram os cargos antes que as negociações fossem formalizadas. Após esta tentativa, várias outras foram realizadas pelo órgão federal no sentido de retomar as conversações, cujos resultados ainda são esperados.

Percebemos a partir destas palavras, que os técnicos estavam imbuídos de um forte sentimento de responsabilidade pela continuidade da existência de um bem considerado por eles como representativo da arquitetura ferroviária piauiense, cuja reutilização serviria também para incrementar a economia local, beneficiando a comunidade. No ano de 2009, na época das coletas de informações e imagens para a produção do Inventário concluído em 2013, foi elaborado um relatório no qual a parada de Floriópolis foi descrita como:

> No povoado de Pau D'arco / Floriópolis, município de Parnaíba, o conjunto ferroviário apresenta estação e casa, separadas pelos trilhos. O bem imóvel está abandonado. Alto grau de degradação/deterioração. **Necessita ação emergencial. Exemplar de estação diferenciado dos demais no que diz respeito a partido, volumetria, composição e sistema estrutural**. Apresenta estrutura com perfis metálicos, em ferro (trilhos?), revestidos por alvenaria em tijolos – colunas e paredes. Revestimento dos planos altimétricos – paredes em alvenaria de tijolos, com reboco liso, apresentando pintura (escaiola?) com motivos imitando marmoreado. Ornamentação das elevações em massa. Internamente piso em ladrilho hidráulico compondo mosaico em motivos florais e geométricos (faixa de arremate); forro, provavelmente, em estuque ornado em frisos retos, lisos e sulcados (IPHAN, 2013, grifo nosso).

A utilização da palavra "emergencial" neste texto, repetida em documentos contidos no processo aberto em 2009 para a contratação da obra de consolidação da parada, nos diz muito sobre os acontecimentos que desembocaram na intervenção sobre Floriópolis. Havia um sentimento geral de perda iminente, caso o IPHAN não intervisse naquele momento. Esta ideia já havia sido expressa no ano de 2008, no estudo de tombamento do Conjunto Histórico e Paisagístico de Parnaíba[91]:

> E já fora do núcleo histórico e da área urbana, alguns elementos merecem destaque, como o aeroporto, em estilo modernista, e a pequena Estação Floriópolis, em estado de arruinamento, mas onde ainda é visível a ornamentação em estilo *art déco* (frisos e elementos em massa), **e que merece atenção para que não se perca definitivamente** (IPHAN, 2008, p. 24).

O sentido de perda que justifica a proteção do patrimônio cultural, segundo Gonçalves (2002, p. 89), é tão antigo quanto a formação do campo patrimonial brasileiro:

> Desde os começos da preservação histórica, na primeira metade do século XX no Brasil, a proteção do patrimônio histórico e artístico nacional tem sido justificada pela identificação de uma situação de desaparecimento e destruição de monumentos históricos e obras de arte no território brasileiro. (…) O mesmo sentido de perda assim como a urgência do resgate do patrimônio de arte e história do país estão entre

[91] Cf. IPHAN. **Cidades do Piauí testemunhas da ocupação do interior do Brasil durante o século XVIII:** Conjunto Histórico e Paisagístico de Parnaíba. Teresina: IPHAN/PI, 2008.

> os mais fortes motivos que justificaram a criação do Sphan em 1936 (GONÇALVES, 2002, p. 89).

Entretanto, segundo o autor, esta perda somente é possível quando existe um "patrimônio cultural objetificado e apropriado em nome da nação, ou de qualquer outra categoria sociopolítica que se pode experimentar o medo de que ele possa ser perdido para sempre" (GONÇALVES, 2002, p. 88). Assim, a partir da sua experiência no campo patrimonial, das evidências produzidas nos estudos sobre Floriópolis e dos seus lugares de fala, os técnicos do IPHAN atribuíram valor à parada e puderam sentir a perda que representava o seu desaparecimento, ainda que não houvesse previsão de quando ocorreria os seu reconhecimento como patrimônio cultural pelo órgão federal de preservação[92].

José Reginaldo Gonçalves (2002, p. 22) afirma que a prática de colecionamento de itens que representariam categorias sociais e culturais é norteada por uma "concepção moderna de história", vista como um processo de destruição em que os remanescentes do passado tendem a se perder e serem substituídos "por um espaço marcado pela uniformidade", sem levar em conta, de modo complementar, a existência das continuidades.

> Os intelectuais que se dedicam a pensar esse tema assumem tal situação como um dado e veem a perda do chamado 'patrimônio cultural' como um processo histórico objetivo, desdobrando-se no tempo e no espaço. Em suas narrativas, a perda pressupõe uma situação original ou primordial de integridade e continuidade, enquanto que a história é concebida como um processo de destruição daquela situação. Sua missão é, consequentemente, definida como a de proteger aqueles valores ameaçados e redimi-los em uma dimensão de permanência e transcendência (GONÇALVES, 2002, p. 88).

Contudo, percebemos que a esta noção de perda também pode ser estendida às responsabilidades inerentes aos lugares ocupados pelos atores envolvidos na preservação destes bens, visto que compreendemos que a urgência na realização das obras se deu também em razão do cumprimento da norma que responsabiliza o IPHAN pela proteção dessa categoria de bens culturais, a Lei nº 11.483/2007, que já vigorava naquele momento. Assim, com a manifestação informal de interesse da municipalidade, a oportunidade para a intervenção sobre o bem foi descortinada e o órgão agiu para que esta não se esvaísse.

[92]Mediante análise de processo contido na Superintendência, verificamos que, em 2008, a CTPF/DEPAM-IPHAN encaminhou processo para o IPHAN-PI, por meio de memorando, para que este se manifestasse quanto ao valor cultural do conjunto de Floriópolis. No ano seguinte, o IPHAN-PI encaminhou à CTPF um memorando no qual expressava: "reconhecemos o valor histórico, artístico e cultural da Estação de Floriópolis (…). No entanto, não há interesse na posse dos mesmos". Na época, a Superintendência buscava formar parcerias com a INFRAERO e a municipalidade, para receber e gerir os bens do conjunto, e assim, a patrimonialização dos bens fosse realizada, mas os contatos resultaram infrutíferos.

Podemos compreender que a relevância histórica do conjunto de Floriópolis está relacionada à função que desempenhava em relação à atividade ferroviária piauiense, ao propiciar condições para a operação do trem entre as cidades do litoral do estado e à sua importância para a cidade de Parnaíba, por permitir a integração entre zona urbana e rural e propiciar ao parnaibano o alcance de melhores condições de transporte. Desde a desativação da Estrada de Ferro Central do Piauí, as estações ferroviárias de todo o percurso passam por descaracterizações, depredação, vandalismo, e deterioração causada pelo intemperismo e falta de manutenções. Estas situações têm como principal causa o desuso, um dos resultados de um longo processo ainda em curso e permeado por indefinições resolvidas a passos lentos. Uma destas resoluções, conforme já mencionado, é o Decreto nº 7.929/2013, elaborado para regulamentar o texto da Lei nº 11.483/2007 no que concerne à definição e destinação dos bens ferroviários considerados como reserva técnica, criado seis anos depois desta Lei e que pela dimensão de seus impactos, passa a ser gerador de questionamentos quanto à reutilização dos imóveis ferroviários.

Como um dos órgãos responsáveis por receber parte destes bens, o IPHAN tem atuado no sentido de selecionar bens culturais e criar condições para a sua preservação. As ações do órgão no Piauí, tomadas para evitar o perecimento de bens considerados como passíveis de valoração cultural e promover a memória ferroviária, tiveram início logo após a criação da Lei nº 11.483/2007, antes mesmo da formulação da Portaria nº 407/2010, dispositivo de regulamentação interna, criado para possibilitar o cumprimento das determinações desta Lei de forma coerente com as atribuições do órgão e com o sentido de patrimônio cultural construído ao longo da sua trajetória.

Diante das novas atribuições do órgão relativas ao patrimônio ferroviário, a Superintendência do IPHAN no Piauí identificou a pertinência da ação sobre Floriópolis, que se realizaria com o objetivo de interromper o processo de desgaste da parada e favorecer a sua reintegração à dinâmica urbana e social local. Percebemos que alguns fatores contribuíram para a tomada deste posicionamento, como as especificidades da parada, consideradas relevantes de acordo com critérios historicamente construídos no âmbito da instituição, as pressões por adensamento da área do conjunto que colocava em risco a sua integridade e a sua ambiência, e o sentido de responsabilidade dos técnicos acerca de suas atribuições, intensificado pelo estado crítico de deterioração dos imóveis. No entanto, a previsão da atuação compartilhada entre esferas para a preservação do conjunto não foi concretizada, situação causada, principalmente, por falta de consonância entre ações e objetivos das

instâncias governamentais, o que resultou na continuação do desuso da parada e a não patrimonialização do conjunto ferroviário pelo órgão federal de preservação.

CAPÍTULO 3
AS PRÁTICAS INSTITUCIONAIS NA CONSTRUÇÃO DO PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO PIAUIENSE

Após seis anos da intervenção realizada pelo IPHAN sobre a parada do conjunto de Floriópolis, o imóvel passa por novo processo de deterioração provocado pela falta de manutenção, associado à falta de fiscalização e de presença institucional que garanta a reutilização e a reinserção social da edificação. O olhar sobre o conjunto causa a impressão de que as motivações para a sua preservação cessaram logo após a intervenção, apesar de que as feições e a relevância histórica do conjunto atualmente despertem o interesse e a admiração das pessoas[93]. Como mencionado, o interesse da municipalidade não foi concretizado conforme previsto pelo órgão federal de preservação, que percebia a intervenção como propícia para a formalização de parceria com a participação da prefeitura para a preservação e a inscrição do bem na Lista do Patrimônio Ferroviário.

De acordo com a Constituição Federal de 1988, a responsabilidade sobre o patrimônio cultural compete à União, Estados e Municípios[94]. A Carta Magna também confere à esfera municipal a competência de execução de políticas de desenvolvimento urbano, tratada nos Artigos 182 e 183[95]. Por isso, Braz (2013, p. 131) assinala que este é o marco regulatório no qual as competências relativas à gestão da cidade e proteção do patrimônio cultural podem coexistir no âmbito de municípios com sítios tombados, como o caso de Parnaíba:

> O Estatuto da Cidade talvez seja a primeira orientação nacional que associa o patrimônio cultural como diretriz imprescindível para o desenvolvimento urbano. Considerando que ao poder público municipal cabe a execução da política urbana, volta-se sobre esta instância a responsabilidade pela definição da função social da cidade, em áreas que podem estar sob tutela federal ou estadual (BRAZ, 2013, p. 131).

---

[93] Informação obtida do depoimento da viúva de ex-ferroviário e moradora da casa de trabalhador que compõe o Conjunto de Floriópolis, há mais de vinte anos. Depoimento concedido por Maria do Carmo Freire de Sousa a Ana Camila Moura dos Santos. Parnaíba, 03 de maio de 2015.

[94] Art. 23. É competência comum da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios: I - zelar pela guarda da Constituição, das leis e das instituições democráticas e conservar o patrimônio público; II - cuidar da saúde e assistência pública, da proteção e garantia das pessoas portadoras de deficiência; III - **proteger os documentos, as obras e outros bens de valor histórico, artístico e cultural, os monumentos, as paisagens naturais notáveis e os sítios arqueológicos**; IV - impedir a evasão, a destruição e a descaracterização de obras de arte e de outros bens de valor histórico, artístico ou cultural; V - **proporcionar os meios de acesso à cultura, à educação, à ciência, à tecnologia, à pesquisa e à inovação;** (Redação dada pela Emenda Constitucional nº 85, de 2015).

[95] Art. 182. A política de desenvolvimento urbano, **executada pelo poder público municipal**, conforme diretrizes gerais fixadas em lei, tem por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantir o bem-estar de seus habitantes.

Contudo, a previsão constitucional de atuação conjunta entre municipalidade e União foi precedida de um processo histórico marcado pela concentração das ações e decisões sobre o âmbito federal, o que ainda reverbera na forma de omissões ou de dependência dos poderes públicos locais em relação à esfera federal na execução das suas atribuições. Márcia Sant'Anna afirma que até a década de 1970 as ações eram realizadas unicamente pelo órgão federal de preservação e até os anos de 1980, o IPHAN permanecia como a fonte das ações de preservação, em razão de "uma autoridade longamente constituída e de um saber socialmente reconhecido" (SANT'ANNA, 2004, p. 155). Segundo Patrícia Silva (2006, p.12), esta situação era intensificada pelo fato de que, na década de 1970, o IPHAN iniciou a regulamentação das áreas urbanas e entorno de bens tombados, atividade que ainda é realizada por meio de normativas de preservação. Deste modo, ocorria uma duplicidade de gestão sobre territórios sob atuação federal, marcada ainda pela ineficácia dos planos tecnocráticos que vigoravam naquele período. Portanto,

> o próprio IPHAN reconheceu a necessidade de implementação de uma ação descentralizada que considerasse um diálogo com os estados e os municípios, bem como de uma postura mais conciliatória entre setores como cultura e mercado. Esse movimento foi textualizado pelos compromissos de Brasília (1970) e Salvador (1971). Nesses documentos, recomendava-se a estados e municípios uma atuação complementar à federal, de modo a assumir a proteção de bens regionais e locais, criando, se necessário, instrumentos e legislação próprios (REIS, 2009, p. 63).

Patrícia Silva (2006, p. 12) aponta que, enquanto persistiu a "autoridade do IPHAN", na forma de predomínio da atuação do órgão federal de preservação, por exemplo, nos assuntos relativos à política urbana, a tensão gerada por conflitos de competências da União e dos municípios ficou latente. Esta condição perdurou até a explosão de crescimento das cidades históricas, "que vinham se mantendo quase intocáveis pelas condições de estagnação econômica" que assolavam a maioria dos municípios brasileiros.

Como mencionado no primeiro capítulo deste trabalho, após décadas de desenvolvimento em todos os setores, Parnaíba experimentou, a partir da década de 1950, um amargo período de recessão econômica, marcado pelo desemprego e falta de moradia. No entanto,

> mesmo no período de estagnação econômica da cidade agravada pela diminuição das exportações e a crise provocada pelas dificuldades com o comércio de exportação, a cidade continuou tendo o aumento da sua população, sendo a segunda maior do Estado com 79.369 habitantes, segundo o Departamento Estadual de Estatística do Piauí, estudo publicado em junho de 1958. A cidade estava se expandindo com o adensamento populacional e isso requeria medidas por parte do poder público para

> administrar o crescimento urbano e as dificuldades enfrentadas pela economia local (CERQUEIRA, 2015, p. 74).

O aumento populacional demandava o controle sobre a criação de novas áreas. Segundo Cerqueira (2015, p.76) a municipalidade atuou através da instituição de um código de posturas[96], ainda na década de 1960, visando disciplinar "a ocupação do espaço urbano, padronização das construções, arborização e ajardinamento da cidade". A regulamentação favoreceria a preservação de grande parte das edificações nas imediações do núcleo da cidade, o que também era afetado pela diminuição das intervenções no espaço construído provocada pela crise econômica:

> Posteriormente, com a substituição do transporte fluvial e marítimo pelo ferroviário, e mais tarde pelo rodoviário, a cidade ficou à margem destes novos eixos comerciais, o que contribuiu para sua relativa estagnação econômica, mas ao mesmo tempo a salvou da especulação imobiliária e do crescimento desordenado, e permitiu que grande parte de seus imóveis fosse preservada (IPHAN, 2008, p.30).

Em 1990, foi publicada a Lei Orgânica do Município de Parnaíba, no qual está expressa a preocupação com a preservação do patrimônio cultural, prevendo, inclusive, a responsabilização do poder público ou da iniciativa privada cujas ações provocassem danos ao patrimônio cultural do município:

> Art. 216 – O Município cuidará para que as áreas consideradas, na forma da lei, patrimônio histórico-cultural do município, receba a manutenção e o cuidado devido, zelando para que as suas características físicas não sejam depredadas pela ação do desenvolvimento econômico ou devastação irresponsável. §1º - toda e qualquer obra ou serviço que venha a alterar o aspecto físico ou ambiental do patrimônio Histórico-Cultural do município, deverá previamente ser aprovado pelo Poder Legislativo. §2º - qualquer ação do governo ou agente privado que venha a alterar o aspecto físico ou ambiental do patrimônio histórico-cultural do município, sem prévia autorização do Poder Legislativo, será passível de punição de impedimento para o Prefeito, ou pesadas multas, para o agente privado, definidas em lei complementar (PARNAÍBA, 1990).

Deste modo, compreendemos que, após vários anos de recessão que manteve parte do espaço construído quase inalterado, a municipalidade parnaibana interveio através de regulamentação antes mesmo do início da atuação do IPHAN sobre o conjunto histórico. Assim, ao contrário das municipalidades que se omitem, inclusive, na pretensão de não interferir nas condições que favorecem o desenvolvimento econômico, Parnaíba considerou a importância da preservação do seu patrimônio em um cenário econômico em transformação.

[96]Código de Posturas do Munícipio de Parnaíba, aprovado pela Lei Municipal nº 270, de 19 de outubro de 1963.

A municipalidade publicou a Lei nº 1.908/2003, que institui o tombamento do "patrimônio histórico, artístico e natural" do município de Parnaíba e cria o Conselho Consultivo Municipal do Patrimônio Cultural e Natural de Parnaíba – CONSPAC. Nesta Lei, define-se o procedimento de tombamento de bens culturais a serem seguidos em âmbito municipal e estão listados os bens imóveis a serem tombados em caráter prioritário. A publicação da norma objetivava, portanto, regulamentar o processo de valoração, apontar os bens considerados como representativos e instituir um corpo técnico capaz de deliberar sobre as demandas relativas às transformações no espaço urbano que incidissem sobre estes bens.

Contudo, o novo impulso de crescimento econômico experimentado pela cidade a partir dos anos de 2000, especialmente no setor de comércio e serviços, como o turismo, provocou uma onda de transformações urbanas que tendiam a descaracterizar o acervo arquitetônico preservado.

> Finalmente, vale mencionar que Parnaíba atualmente está em fase de reaceleração de sua economia, graças em grande parte ao fenômeno de adensamento urbano perceptível em todo o Brasil, e ao crescimento da demanda turística (por sua proximidade com os Lençóis Maranhenses e Jericoacoara). Há notícias de empreendimentos urbanos previstos para a região por grupos internacionais. Assim, é previsível o aumento da demanda por transformações urbanas, que poria em risco o acervo arquitetônico ainda preservado na cidade (IPHAN, 2008, p. 32).

Conforme a análise de Patrícia Braz (2013, p. 137), além de instituir e regulamentar as formas de proteção, a criação de uma lei também expressa o entendimento da municipalidade acerca do conceito de patrimônio cultural. Portanto, a iniciativa da prefeitura de Parnaíba informa a maneira como o poder local se posiciona em relação ao seu patrimônio, ressaltando-se, ainda, a importância da ação municipal em um Estado onde as manifestações públicas relativas à valorização do patrimônio cultural local são incomuns.

Contudo, a partir da lista constante no texto da Lei Municipal nº 1.908/2003, percebemos que são considerados como patrimônio cultural, em caráter prioritário, bens imóveis aos quais são atribuídos valores relacionados com a história parnaibana e dos grupos sociais locais dominantes. Assim, inferimos que esta Lei instituiu a proteção a bens culturais selecionados sob uma perspectiva historicamente construída, mas já superada, no âmbito do órgão federal de preservação.

> A limitação, durante mais de sessenta anos, dos instrumentos disponíveis de acautelamento, teve como consequência produzir uma compreensão restritiva do termo "preservação", que costuma ser entendido exclusivamente como tombamento. Tal situação veio reforçar a ideia de que as políticas de patrimônio são intrinsecamente conservadoras e elitistas, uma vez que os critérios adotados para o

> tombamento terminam por privilegiar bens que referem os grupos sociais de tradição europeia, que, no Brasil, são aqueles identificados com as classes dominantes (FONSECA, 2009, p. 61).

Entretanto, a norma não restringe o reconhecimento de valor cultural aos bens listados, de modo que o processo de valoração para outros bens também foi instituído. Contudo, não foram previstas maneiras de atrelar a proteção do patrimônio a ações de apropriação simbólica, com vistas a viabilizar a preservação e o desenvolvimento local. Conforme Cecília Londres Fonseca,

> Reduzir o patrimônio cultural de uma sociedade às expressões de apenas algumas de suas matizes culturais - no caso brasileiro, as de origem europeia, predominantemente a portuguesa - é tão problemático quanto reduzir a função do patrimônio à proteção, que evidentemente, representa também um ônus para a sociedade e para alguns cidadãos em particular. Para que essa função se cumpra, é necessário que a ação de 'proteger' seja precedida pelas ações de 'identificar' e 'documentar' - bases para a seleção do que deve ser protegido - seguida pelas ações de 'promover' e 'difundir', que viabilizar a reapropriação simbólica e, em alguns casos, econômica e funcional dos bens preservados (FONSECA, 2009, p. 67).

Esta questão foi tratada no Plano Diretor de Parnaíba, aprovado em 2007, que define as diretrizes relativas ao desenvolvimento "de seu potencial econômico e a redução das desigualdades sociais no acesso aos bens e serviços, respeitadas as vocações, as peculiaridades e a cultura locais e preservando o seu patrimônio ambiental, natural e construído"[97]. De acordo com o Plano, a recuperação e valorização dos patrimônios arquitetônicos, urbanísticos e ambientais constituem uma das linhas estratégicas traçadas para alcançar a concretização das diretrizes definidas na política municipal de desenvolvimento social e econômico.

Por outro lado, conforme o estudo realizado por Deborah Kishimoto (2012, p.58), a municipalidade realiza, no Plano Diretor, a definição de diretrizes e a delimitação das áreas de atuação do IPHAN e da municipalidade, mas delega ao órgão federal a tarefa de elaborar

[97] Instituído pela Lei Complementar Nº 2.296, de 05 de janeiro de 2007, que dispõe sobre o Plano Diretor do Município e da cidade de Parnaíba e dá outras providências.

normas para o centro da cidade[98]. Em 2006, a então chefe da Divisão Técnica do IPHAN-PI afirmou que "apesar do interesse da instituição no tombamento federal de Parnaíba ser antigo, o seu estudo foi intensificado a partir de pedidos da Secretaria de Obras do município e do Instituto Histórico Geográfico e Genealógico de Parnaíba" (KISHIMOTO, 2012, p.58). Portanto, segundo a pesquisadora, ainda que houvesse uma tentativa de "diminuir suas atribuições sobre a área tombada e aliviar a pressão sobre o poder municipal com relação aos investimentos necessários para a administração da área" (Ibidem, p. 58) a prefeitura de Parnaíba realizou uma cooperação técnica com o IPHAN, o que resultou em um material que subsidiou o desenvolvimento do Plano Diretor Estratégico para a proteção do patrimônio edificado e forneceu informações para o *Dossiê de Tombamento de Parnaíba*, realizado pelo IPHAN em 2008.

Porém, observamos que as atenções da municipalidade estão voltadas principalmente para a área central da cidade, que contém o Conjunto Histórico e Paisagístico de Parnaíba, tombado a nível federal em 2008. No Dossiê elaborado pelo IPHAN, percebemos que havia a compreensão de que a proteção legal favoreceria o crescimento econômico da cidade:

> Neste sentido, o tombamento federal não apenas atuará como uma proteção da área, mas também agregará qualidade, diferencial urbano e valor histórico/cultural à demanda turística, hoje voltada apenas para a exploração dos recursos naturais (IPHAN, 2008, p. 32).

Em vista disso, percebemos que na Lei de Tombamento Municipal e no Plano Diretor de Parnaíba há a priorização do centro histórico como o ponto focal do desenvolvimento econômico associado à preservação do patrimônio cultural, e no estudo elaborado pelo IPHAN, a proteção legal é apontada como elemento agregador de valor, capaz de tornar a cidade mais competitiva para o desenvolvimento do turismo. Compreendemos que a Lei nº

[98]Segundo a apresentação denominada Elaboração de Diretrizes e Normas de Preservação para as Cidades Tombadas, na Oficina de Normatização de Cidades Históricas, ocorrida em Brasília, em 2010, a metodologia para a normatização de áreas tombadas deve "partir do pressuposto de que o IPHAN deve garantir a preservação dos aspectos necessários para a leitura dos valores atribuídos ao sítio e que motivaram seu tombamento. Na medida em que se conseguir definir 'o que' deve ser preservado nos sítios protegidos, o próximo passo será definir 'como' preservar." Assim, as etapas para a elaboração de normativas de preservação envolvem: identificação da motivação do tombamento, bem como as poligonais de tombamento e entorno; definição dos condicionantes responsáveis pela caracterização dos espaços; identificar os principais fatores que causam impacto sobre o sítio e ameaçam a sua preservação; identificação da rede de agentes sociais com interesses na área; realização de pré-setorização, com definição das áreas com ocupação diferenciada e que demandem ações específicas para sua gestão e qualificação; construção de instrumentos para acompanhamento e gestão e elaboração de minuta de norma de preservação que reflita o processo de construção das diretrizes. Também está destacada a necessidade de acompanhamento jurídico na elaboração da normativa e a importância "do debate com as instâncias locais e a comunidade durante todo o processo, de forma a garantir a construção de 'pactos' efetivos para a preservação dos sítios protegidos, e a construção de parcerias que beneficiem todos os interessados" (IPHAN, 2010).

1.908/2003 e o Plano Diretor de Parnaíba apontaram diretrizes para o desenvolvimento urbano e social atrelados à preservação do patrimônio cultural e o *Dossiê de Tombamento de Parnaíba* objetivou o conhecimento das características que ensejaram a proteção legal pela esfera federal. Contudo, identificamos uma área de sombra neste processo, especialmente quanto à especificação das diretrizes estabelecidas e a definição das ações locais e compartilhadas para a preservação e inserção social deste patrimônio.

Dentre os bens apontados como de valor cultural na Lei nº 1.908/2003, verificamos que apenas o conjunto ferroviário de Parnaíba foi considerado como patrimônio da ferrovia na cidade. O conjunto de Floriópolis não foi mencionado, apesar de estar incluído na zona urbana, em função da expansão da cidade. A Lei enfatizou o traçado do núcleo da urbe, ao determinar a proteção prioritária dos imóveis situados na Avenida Getúlio Vargas e entorno.

Verificamos também que, no *Dossiê de Tombamento de Parnaíba* argumentou-se a importância do conjunto de Floriópolis que "apesar de localizada próxima ao conjunto residencial Jardim Vitória, portanto fora dos limites do Centro Histórico, a Estação Floriópolis merece ser destacada, pois é a representação dos anos áureos do transporte ferroviário no estado do Piauí" (IPHAN, 2008, p. 78). Contudo, a "Estação Floriópolis" não foi incluída no tombamento do Conjunto Histórico e Paisagístico de Parnaíba, conforme a Ata da 58ª Reunião do Conselho Consultivo do IPHAN, realizada em 2008. Portanto, apesar de o Dossiê possuir um "viés histórico como fio condutor da proposta de tombamento" (KISHIMOTO, 2012, p.46) do Conjunto Histórico e Paisagístico de Parnaíba que também permeou a atribuição de valor estético e histórico realizada pelos técnicos da Superintendência do IPHAN-PI sobre Floriópolis, este conjunto não foi incluído no tombamento federal ou na Lista do Patrimônio Ferroviário do IPHAN[99] e não está elencado na Lei Municipal nº 1.908/2003.

Por este motivo, além da dificuldade na realização de parceria para gestão e manutenção do conjunto, inferimos que uma das razões para a não patrimonialização e a continuidade do desuso de Floriópolis após a intervenção realizada pelo IPHAN pode ser a sua distância em relação ao centro histórico de Parnaíba. A proteção legal ou inclusão em uma das listas – municipal ou federal – representaria um aumento da demanda de recursos humanos e financeiros que seriam direcionados para a gestão, fiscalização e manutenção do bem, e a sua localização seria um fator de majoração de dispêndios. Além disso, as difíceis condições de acesso – que ensejam a intervenção da municipalidade – prejudicariam a

[99]Conforme já ressaltado, para a inclusão do bem na Lista do Patrimônio Ferroviário, é necessária a manifestação formal de interesse de ente público para a formação de parceria para a preservação e gestão compartilhadas.

visibilidade e a conservação da estrutura através do uso cultural. Esse "isolamento" dificultaria, inclusive, a contribuição de Floriópolis para a formação de um cenário, junto aos bens imóveis do centro histórico, que pudesse ser explorado economicamente através de atividades que gerassem recursos para garantir a sustentabilidade da sua preservação e promover o desenvolvimento econômico local. Entretanto, apontamos que, ao invés da tentativa de construção de cenários narrativos e da inserção dos imóveis ferroviários nestes contextos, deve-se atentar que a preservação do patrimônio ferroviário requer a valorização do seu caráter de rede atrelado à sua própria funcionalidade, que possibilitou a interligação entre lugares que tiveram sua história influenciada pela passagem do trem. Ressaltamos que compreendemos a intervenção sobre Floriópolis como uma ação institucional que atestou a importância do conjunto para a operação ferroviária no norte do estado e sua influência sobre a história da cidade de Parnaíba e da ferrovia piauiense.

Portanto, em uma visão mais ampliada sobre os valores e sentidos atribuídos à ferrovia e contrapondo a noção fragmentada que ainda pode permear as ações sobre este patrimônio, consideramos que, se o Conjunto Ferroviário de Parnaíba foi reconhecido como patrimônio cultural pelo seu valor histórico para a ferrovia piauiense e atualmente passa por intervenções realizadas pela municipalidade visando a sua reutilização, os elementos identificados em Floriópolis que justificaram a sua intervenção também são capazes de propiciar o seu reconhecimento, através de instrumentos que garantam a sua reinserção social. No entanto, este entendimento não se baseia em mera comparação entre os bens e a atribuição de valores, ou dos significados das ações na esfera pública, mas considera a mútua influência que os bens inseridos em um contexto de rede possuem entre si e sobre o território. Por isso, entendemos que o mecanismo que pode contribuir para a solução de impasses gerados é a participação popular e as pressões que esta pode exercer sobre o poder público local, na defesa do que considere como seu patrimônio.

Entendemos que a concentração de esforços direcionados a preservar a área central de Parnaíba ocorreu de forma similar à identificada por Patrícia Braz (2013, p. 131), cujo trabalho aponta que, no Brasil, desde a década de 1990, há uma recorrência de intervenções baseadas em projetos pontuais, feitas com o objetivo de criar uma imagem de cidade atrativa e competitiva, segundo o modelo do planejamento estratégico, amplamente disseminado naquela década. Contudo, percebemos que este modelo de "cidade-atração" – termo cunhado por Márcia Sant'Anna – foi questionado e atualmente cede espaço para intervenções mais sistêmicas e abrangentes, focalizando na importância da relação com o lugar, especialmente através da manutenção das pessoas que vivem na cidade (2004, p. 164). Faz-se necessário,

então, a modernização das concepções acerca das políticas urbanas em Parnaíba, especialmente em relação ao patrimônio cultural como aliado do desenvolvimento urbano. Mais uma vez, compreendemos que a participação social pode ser a chave para a valorização do patrimônio cultural de Parnaíba, ao descentralizar as decisões sobre o território – sem o desvio de competências – e criar uma teia de preservação mais abrangente e participativa.

Entretanto, verificamos que Parnaíba se situa no quadro geral de cidades em cujo cotidiano prevalecem as "deficiências administrativas, da ausência de corpo técnico para pensar e implementar políticas, a escassez de recursos financeiros, do distanciamento das instâncias de preservação, estadual e federal e das descontinuidades de políticas" (BRAZ, 2013, p. 133). Lia Calabre, nas etapas preparatórias da I Conferência Nacional de Cultura, ocorrida em Brasília em 2005, descreveu o quadro das administrações municipais e estaduais, no qual, mesmo quando há iniciativas, a cultura tem espaço reduzido no conjunto das áreas de governo: "na grande maioria das vezes, a cultura continua sendo tratada como elemento secundário dentro do campo das políticas públicas, isto é, quando é tratada como algo que deva ser objeto de políticas" (CALABRE, 2010, p. 82). Entendemos que, neste quadro, também se inclui a maioria das cidades do interior do Piauí, motivo que relacionamos ao insucesso em grande parte das tentativas de diálogo empreendidas pelo IPHAN para a realização de parcerias visando à gestão do patrimônio ferroviário.

Consideramos que a formação de parcerias entre entes públicos e privados e a sociedade civil possibilita a reinserção do bem cultural na dinâmica social local de forma mais autêntica e eficaz. A inclusão da participação social para a preservação do patrimônio ferroviário, quando efetivada através de políticas, será capaz de garantir que as instâncias locais sejam, além de intermediários entre a população e o órgão federal de preservação, também executores destes planos.

3.1. A participação popular na patrimonialização dos bens ferroviários

Para o cumprimento das obrigações originadas da patrimonialização dos bens ferroviários e viabilizar a preservação e a reinserção do bem cultural na dinâmica social local, há necessidade do alinhamento entre objetivos e a articulação das ações a serem promovidas pelos atores envolvidos[100]. Segundo Porta (2012, p. 18), "reinserir um bem cultural na

[100]Com a expressão "atores envolvidos", queremos designar o conjunto de pessoas, físicas ou jurídicas, de direito publico ou privado, responsáveis pela construção e operacionalização de um mecanismo criado visando o alcance de objetivos comuns, dadas as especificidades locais.

dinâmica social significa reforçar ou restabelecer" a sua função social, contida na representatividade do bem para a comunidade. Destacamos que este entendimento respalda-se em um dos princípios elencados da Constituição de 1988:

> Art. 5º - Todos são iguais perante a lei, sem distinção de qualquer natureza, garantindo-se aos brasileiros e aos estrangeiros residentes no País a inviolabilidade do direito à vida, à liberdade, à igualdade, à segurança e à propriedade, nos termos seguintes:
> (...)
> XXII – é garantido o direito de propriedade;
> XXIII – **a propriedade atenderá a sua função social** (BRASIL, 1988).

O sentido de preservação dos bens culturais transborda as ações práticas institucionais – desde que estas tenham como motores os conceitos de memória e a identidade, relacionados com a existência humana: o ser para si, para o outro e no mundo – e, por isso, não devem ser entendidas apenas como a finalidade ou o encerramento de um processo de patrimonialização. Assim, a legitimação como patrimônio cultural pode ser visto como o início de um caminho a ser percorrido, com o objetivo de garantir a *reapropriação* do bem através da sua reutilização pela sociedade que o produziu, com ou sem a formulação de novos significados.

Por este motivo, há a necessidade de aperfeiçoamento da gestão dos bens por parte dos órgãos de preservação, especialmente através do arrefecimento das barreiras que enfraquecem o diálogo entre a instituição e a comunidade. A definição de responsabilidades, obrigações e rotinas administrativas em âmbito institucional pode ser bastante produtiva, desde que permeada pela ideia de que o patrimônio é criado e mantido coletivamente e o debate deve ser permanente. Ao assumir que o objeto patrimonializado é uma co-criação entre instituição e comunidade, é possível alcançar maior abrangência e efetividade na preservação em relação à atuação que desconsidera a dimensão simbólica do bem cultural.

Da nossa experiência no órgão, verificamos que o mecanismo adotado para a preservação do patrimônio ferroviário tende a priorizar a criação de uma ampla rede de bens e suas significações, considerando a ferrovia como um elemento essencialmente de integração entre territórios, criador e transformador das cidades. Assim, preservar a memória ferroviária significa mais que a formação e preservação de uma coleção a ser "identificada" dentre um espólio, com base em critérios pré-definidos que poderiam levar à patrimonialização irrestrita – e de prática insustentável. Como bens de outras categorias, o conhecimento e a promoção do processo de construção de significados dos bens ferroviários podem favorecer a sua preservação e a sua reinserção social, observando-se, ainda, que a patrimonialização desses

bens valorize a sua leitura enquanto parte de uma rede, caracterizada por uma territorialidade específica criada pelo processo histórico e funcional da ferrovia.

Sob a perspectiva etnográfica, compreendemos que ao se preservar o patrimônio cultural, preserva-se também o conhecimento que se pode ter a respeito de um grupo social. Com alicerces no conceito de "fato social total" de Marcel Mauss (2003)[101], Gonçalves (2005) aponta que o entendimento dos patrimônios culturais se realizaria de forma mais adequada se fossem situados como "elementos mediadores entre diversos domínios social e simbolicamente construídos, estabelecendo pontes e cercas entre categorias cruciais, tais como passado e presente, deuses e homens, mortos e vivos, nacionais e estrangeiros, ricos e pobres, etc." (2005, p. 16). Portanto, percebemos o patrimônio cultural como uma complexa trama, continuamente construída e usufruída a partir de variadas perspectivas, na qual são impressos todos os aspectos sociais de um grupo.

Contudo, Lucas Prochnow (2013) aponta que na gênese da patrimonialização dos bens ferroviários houve uma identificação direta entre memória ferroviária e patrimônio ferroviário: "A patrimonialização dos bens ferroviários partiu da admissão de que a memória ferroviária equivalia ao patrimônio ferroviário e, assim, que o patrimônio ferroviário era a própria memória ferroviária, um valor intrínseco e imanente" (PROCHNOW, 2013 p.12). O autor se refere à ausência de discussões que caracterizaram o início da apropriação do conceito de memória ferroviária pelos servidores do IPHAN na época do surgimento das novas atribuições do órgão. Observamos que persiste a escassez de discussões sobre o conceito entre os técnicos do IPHAN, de modo que é uma demanda que possui certa urgência. Percebemos que a eficiência dos processos de patrimonialização, a prática de preservação de bens culturais e a disseminação de conhecimentos que favoreça a interlocução entre instituição e a sociedade dependem de uma posição reflexiva e crítica por parte dos profissionais envolvidos.

Esta consideração também se aplica em relação a outras categorias de bens sobre os quais o órgão federal de preservação atua. A pesquisadora Deborah Kishimoto (2012) identificou, a partir das demandas surgidas com o tombamento do Conjunto Histórico e Paisagístico de Parnaíba, no qual houve a "valoração de critérios mais históricos do que propriamente arquitetônicos ou estilísticos para a conservação dos edifícios" (KISHIMOTO, 2012, p. 53), a necessidade de instrumentalização dos técnicos como um fator essencial para a "compreensão desses critérios por parte da população, e mesmo a preservação desses

[101] MAUSS, Marcel. Sociologia e antropologia. São Paulo: Cosac & Naif, 2003.

edifícios, em função de problemas estruturais da nossa sociedade, de educação e de formação de um sentido de pertencimento das pessoas com relação à história do país" (Ibidem, p. 53). Portanto, consideramos que a patrimonialização dos bens ferroviários, como todo processo que visa à preservação do patrimônio cultural, demanda a análise e aplicação de conceitos de forma contínua, e para tal, é necessário reverter este quadro de ausência de discussões teóricas entre os técnicos da instituição.

Com relação à seleção de bens a serem preservados, na Superintendência do IPHAN/PI há a compreensão de que os bens aos quais não se atribui valor cultural são parte do espólio material da RFFSA. Não existe a intenção (e nem poderia haver) de preservar tudo. Há clara diferenciação entre o patrimônio, no sentido estrito, que se refere à propriedade particular, e o patrimônio cultural, voltado para a coletividade, o público. Segundo Choay (2006, p. 11), o patrimônio cultural é algo que existe dentro de uma esfera social situada no tempo e no espaço, graças ao sentido que esta lhe confere. Portanto, tem que estar associado a algum grupo social que lhe atribui sentido e, através dos seus suportes, reaviva as memórias através dos tempos. Para Choay, patrimônio cultural é uma expressão que

> designa um bem destinado ao usufruto de uma comunidade que se ampliou a dimensões planetárias, constituído pela acumulação contínua de uma diversidade de objetos que se congregam por seu passado comum: obras e obras-primas das belas-artes e das artes aplicadas, trabalhos e produtos de todos os saberes e savoir-faire dos seres humanos (CHOAY, 2006, p. 11).

O desafio que se descortina, então, é a escolha do que preservar e quais as maneiras de efetivar esta preservação. A Portaria nº 407/2010, texto de regulamentação das determinações atribuídas ao IPHAN contidas na Lei nº 11.483/2007, definiu os critérios de valoração do patrimônio ferroviário ao enumerar, dentre outros critérios, a manifestação popular[102], e ao definir que a preservação pode ser motivada pelo valor simbólico do bem.

Ressaltamos que o patrimônio cultural é um campo no qual a tradição e a história, para serem preservadas, têm que coexistir e se adaptar às condições que fabricam a contemporaneidade. A via a ser seguida, portanto, é a identificação das referências culturais que, segundo Cecília Londres Fonseca:

> Quando se fala em 'referências culturais', se pressupõem sujeitos para os quais essas referências façam sentido (referências para quem?). Essa perspectiva veio deslocar o

[102]"Art. 4º: (…) III - Cujo intuito de valoração cultural seja objeto de manifestação individual ou coletiva de pessoa física ou jurídica, pública ou privada, desde que devidamente justificada, podendo ser, inclusive, motivada por seu valor simbólico. Parágrafo único. Os bens passíveis de valoração serão analisados e avaliados, isoladamente ou em conjunto, mediante processo administrativo" (BRASIL, 2010, grifo nosso).

> foco do bem – que em geral se impõe por sua monumentalidade, por sua riqueza, por seu 'peso' material e simbólico – para a dinâmica de atribuição de sentidos e valores. Ou seja, para o fato de que os bens culturais não valem por si mesmos, não têm um valor intrínseco. O valor lhes é sempre atribuído por sujeitos particulares e em função de determinados critérios e interesses historicamente condicionados (FONSECA, 2000, p.112).

Esta compreensão permite alcançar o entendimento de que o conceito de referências culturais, utilizado no âmbito do patrimônio cultural como um todo, é de suma importância na identificação e articulação da valoração e proteção do patrimônio cultural ferroviário, visto que, como afirma Gonçalves (2005), o patrimônio é uma categoria que reúne aspectos simbólicos e materiais, indissociáveis:

> Mas o que é importante considerar é que se trata de uma categoria ambígua e que na verdade transita entre o material e o imaterial, reunindo em si as duas dimensões. O material e o imaterial aparecem de modo indistinto nos limites dessa categoria. A noção de patrimônio cultural desse modo, enquanto categoria do entendimento humano, na verdade rematerializa a noção de "cultura" que, no século XX, em suas formulações antropológicas, foi desmaterializada em favor de noções mais abstratas, tais como estrutura, estrutura social, sistema simbólico, etc. (GONÇALVES, 2005, p. 21).

Assim, a memória ferroviária, por ser fruto de "relações sociais definidas, historicamente situadas e, ao mesmo tempo, é corporificado em alguma manifestação concreta, seja conceitualmente definida como material ou imaterial" (VELOSO, 2006, p. 439), é patrimônio cultural, cujo valor reside na representatividade para as comunidades que constroem esta memória. A memória dos trabalhos, os sentidos criados e atribuídos, as transformações urbanas e o surgimento de grupos (associações de ex-ferroviários, grupos de ferreomodelismo, amigos da preservação etc.) em volta desses bens são aspectos que podem ensejar a sua preservação.

Mas, diante da expressividade numérica do espólio e do caráter de rede das ferrovias, como identificar estes fatores, ou seja, o que preservar? Será possível agir com coerência, especialmente em relação às atuais posturas teóricas e práticas de preservação? Se considerarmos as diretrizes gerais dispostas na Portaria nº 407/2010 para a identificação de valores que possam ser atribuídos, e a manifestação popular, como informante dos valores que a coletividade constrói, vivencia e que formam o patrimônio, teremos chaves para a definição do que pode ser preservado.

Segundo Daniel Reis (2009, p. 76), a elaboração de políticas públicas são antecedidas de narrativas coesas, que são criadas a partir de permanentes mudanças feitas no plano discursivo por "intelectuais descritos na literatura como ideólogos do patrimônio" (REIS,

2009, p. 76), “alguém que visivelmente representa um certo ponto de vista, e alguém que articula as representações a um público, apesar de todo tipo de barreira” (SAID, 2005, apud REIS, 2009, p. 76), e estas “frequentemente são pronunciadas em nome de uma totalidade” (REIS, 2009, p. 76). Portanto, o alcance das ações de preservação pode ser construído e ampliado pelos agentes públicos, mas também reduzido, pela moldagem das construções narrativas às demandas institucionais e sociais. É como a adoção de enfoque a que se refere Jô Gondar (2005, p.24), na operacionalização do conceito de memória social: a tomada de perspectiva que representa um posicionamento específico, com implicações éticas e políticas, diante do universo de significações que não alcançam resultados equivalentes. A memória social é uma reflexão sobre o passado focalizando um futuro que se quer construir “algo que os homens produzem a partir de suas relações e seus valores” (GONDAR, 2005, p. 24).

Portanto, faz-se necessário perceber junto às comunidades como elas se relacionam com os bens e quais valores lhe atribuem, como uma ação que pode auxiliar na seleção do que deve ser objeto de preservação e marcar o início da busca pela reinserção social dos bens ferroviários. Do contrário, o que pode ocorrer é a patrimonialização de bens que não encontram, na comunidade, o mesmo sentido de representatividade conferido pelos agentes públicos nas suas moldagens discursivas. Esta é uma “área de sombra” da análise preservacionista, conforme José Reginaldo Gonçalves (2005):

> Trata-se daquelas situações em que determinados bens culturais, classificados por uma determinada agência do Estado como patrimônio, não chegam a encontrar respaldo ou reconhecimento junto a setores da população. O que essa experiência de rejeição parece colocar em foco é menos a relatividade das concepções de patrimônio nas sociedades modernas (aspecto já excessivamente sublinhado) e mais o fato de que um patrimônio não depende apenas da vontade e decisão políticas de uma agência de Estado. Nem depende exclusivamente de uma atividade consciente e deliberada de indivíduos ou grupos. Os objetos que compõem um patrimônio precisam encontrar “ressonância” junto a seu público (GONÇALVES, 2005, p. 19).

Assim, a atribuição de valor aos bens ferroviários deve ocorrer com a participação da esfera social, para garantir que a preservação encontre o máximo de “ressonância” entre as instâncias sociais. Como procuramos demonstrar no primeiro capítulo, o processo histórico da ferrovia brasileira trouxe a formação de ideias antagônicas acerca da utilidade e segurança das estradas de ferro. Assim, consideramos que, independentemente do grau de ligação dos indivíduos com a operação ferroviária, as memórias do público podem ainda ser afetadas, em grande medida, por concepções que foram construídas politicamente e socialmente ao longo de um século e meio de ferrovia brasileira e um século de ferrovia piauiense. Este é um dos motivos pelos quais é necessário saber se os remanescentes ferroviários são pertencidos

simbolicamente pelas comunidades antes de iniciar um projeto ou uma parceria de preservação.

Segundo Paula Porta (2012, p.15), a experiência de atuação do IPHAN possibilitou a definição das diretrizes da política nacional de preservação, que procuram refletir a ampliação do conceito de patrimônio cultural na criação de instrumentos de preservação e a necessidade de contar com a participação da sociedade[103]. A autora defende que a extensão territorial do país, associada à valorização do simbólico, impedem que a preservação seja ato exclusivo dos órgãos de preservação. Mesmo que os recursos fossem suficientes para tal, é necessária uma significativa participação da comunidade, "representada por indivíduos, organizações e empresas" (PORTA, 2012, p. 15). Esta participação se efetiva através de "mecanismos permanentes de diálogo com diferentes comunidades" que, além de constituírem atores importantes no estabelecimento das ações, também são "fonte de conhecimento acerca dos bens culturais com os quais estão envolvidas". Ainda conforme a autora, a colaboração da comunidade pode se dar das seguintes formas:

> Identificação do patrimônio a ser conhecido e preservado; fiscalização da conservação e do uso conferido ao patrimônio; aporte de conhecimento; contribuição para a formulação de ações pelos órgãos de preservação; apresentação de projetos de preservação a serem apoiados com recursos públicos. (PORTA, 2012, p.16).

Entendemos que a participação popular através destas atividades pode ser algo difícil de ser alcançado. A realidade do setor preservacionista brasileiro se desenrola em um cenário em que a instrumentalização das comunidades, especialmente através da educação patrimonial, constitui uma das prioridades na agenda do IPHAN, nem sempre compartilhada pelos governos locais. Há o reconhecimento de que é necessária a inserção das comunidades no campo dos debates sobre a preservação do patrimônio cultural, para garantir, de forma consciente e voluntária, a sua contribuição nos processos de valoração e atividades de fiscalização. Assim, confere-se aos cidadãos a abertura necessária para que expressem suas próprias narrativas a respeito dos bens culturais ferroviários, o que pode contribuir para que seja preservado o que as pessoas considerem como seu patrimônio.

Contudo, é preciso ter em mente que a comunidade não é um todo coeso, sem divisões ou divergências de qualquer natureza entre os seus membros. Mariza Veloso (2006) explica a

[103]Conforme a autora, são quatro diretrizes: "Participação social; reinserção dos bens protegidos na dinâmica social; qualificação do ambiente em que estão inseridos os bens culturais e promoção de desenvolvimento local a partir das potencialidades do patrimônio cultural." Cf. PORTA, 2012, p.15.

noção de comunidade através do conceito de "comunidade imaginada", elaborado por Benedict Anderson:

> a existência da comunidade é apenas postulada, no plano discursivo aparece como uma 'comunidade imaginada', numa metáfora com a ideia de nação, na suposição de que os laços sociais entre os indivíduos sejam sólidos, duradouros, e em cujo seio encontra-se aconchego e segurança (VELOSO, 2006, p. 449).

Ao desconstruir a ideia de nação como uma identidade cultural unificada, Stuart Hall afirma que "as identidades nacionais não subordinam todas as outras formas de diferença e não estão livres do jogo de poder, de divisões e contradições internas, de lealdades e de diferenças sobrepostas" (HALL, 2006, p. 63), e que geralmente tem por base interesses de grupos hegemônicos. Portanto é necessário considerar que o histórico de abandono, esquecimento e sucateamento dos bens da ferrovia pode ter influenciado a forma como os cidadãos se apropriam destes bens. Assim, o sentimento de pertencimento pode não ser compartilhado por todas as pessoas que convivem com a imagem de uma parada ferroviária em desuso, a exemplo de Floriópolis. Além disso, outros interesses podem se mostrar como interposições à construção de um patrimônio cultural, inclusive na forma de omissões do poder público local e das pressões do mercado.

Por isso, para conhecer a dinâmica de um grupo e os interesses de seus atores durante o processo de patrimonialização ou intervenção que vise a formação de parcerias, é importante conhecer quais são as conexões externas, quais os "lugares de fala", para não incorrer, como aponta Mariza Veloso (2006), em uma "reificação" da comunidade:

> Mais do que situar sociológica e historicamente aqueles que compõem o "grupo dos nativos", é importante, sobremodo, situar tal grupo em suas conexões externas, isto é, no relacionamento de conflito ou de consenso diante de outros grupos sociais e, até, no relacionamento com os poderes locais, estaduais e federais, especialmente com o IPHAN (VELOSO, 2006, p. 448).

Portanto, compreendemos que a manifestação popular torna-se indispensável para a valoração de Floriópolis, tanto pela necessidade de "ressonância" dos valores culturais para a preservação, como para a identificação e o equilíbrio dos "jogos de poder" que podem permear a construção de um patrimônio. A participação da comunidade também é indispensável pela pressão que esta pode ser exercer sobre as instâncias dominantes para que estas tomem posicionamentos em favor da conservação de algo que seja reconhecido como patrimônio por uma coletividade.

A cidade de Parnaíba possui um Escritório Técnico do IPHAN, o único no norte do estado. Os escritórios técnicos do órgão são considerados como "unidades de ponta que exercem o papel de aproximação do Iphan com as comunidades locais e as instituições públicas e privadas, aprimorando as parcerias para melhor preservar o patrimônio cultural brasileiro" (IPHAN, 2016). Como já visto, Parnaíba possui um conjunto tombado na sua região central, e a intervenção em Floriópolis foi uma espécie de valoração, realizada pelos técnicos do órgão federal, que antecederia a realização de parceria e o reconhecimento do bem através da inscrição na Lista do Patrimônio Ferroviário. Assim, diante da atuação do IPHAN no município e, a depender de outros fatores já elencados, como a instrumentalização dos técnicos e da comunidade, a existência do Escritório Técnico em Parnaíba pode ser o ponto de apoio para um maior envolvimento da coletividade com a patrimonialização dos bens culturais.

Entretanto, como aponta Patrícia Braz (2012, p. 138), quando se cria uma unidade federal em um município, deve-se prever o compartilhamento de ações com a municipalidade, especialmente aquelas relacionadas com a política urbana nos conjuntos tombados. Isto porque a presença de escritórios técnicos do IPHAN nos municípios com sítios tombados pode contribuir também, de maneira paradoxal, para o aprofundamento de uma relação de dependência e omissão dos governos locais em relação ao órgão federal, situação recorrente na atuação da esfera pública no campo patrimonial, conforme mencionamos no início do capítulo.

O Município de Parnaíba, além de possuir um escritório técnico do IPHAN – regido pelo Decreto-lei 25/37, responsável por proteger e gerir o patrimônio e dotado de poder de polícia para a realização de suas atividades – possui também uma Lei Municipal Ordinária[104] que institui e regulamenta o tombamento de bens culturais do município e um Plano Diretor que contempla as diretrizes de proteção do patrimônio da cidade. Contudo, conforme Deborah Kishimoto (2012), a comunidade em geral dirige-se ao IPHAN para obter esclarecimentos, considerando o órgão – que não tem condições de arcar com a demanda sem o apoio da municipalidade – como o único responsável pela fiscalização e proteção dos imóveis tombados no município:

> Em abril de 2009, os moradores, por intermédio das diferentes representações comunitárias atuantes no conjunto histórico, pleitearam palestras de esclarecimento, mas a Superintendência não dispunha de recursos humanos para fazê-las na época.

[104] Na mencionada Lei, foram identificados os imóveis que seriam objetos de tombamento municipal em caráter prioritário, a maioria localizada dentro da área tombada pelo IPHAN em 2008.

> Somente em maio de 2010, foram realizadas duas reuniões abertas entre os técnicos do IPHAN e os moradores de Parnaíba, para esclarecer dúvidas sobre o tombamento, suas normativas e o papel da comunidade na preservação (KISHIMOTO, 2012, p. 53).

Assim, segundo Patrícia Braz (2012, p. 139), a criação de escritórios técnicos nas cidades com sítios tombados pelo IPHAN tem a função de aproximar o órgão do cotidiano da população, agindo de maneira mais rápida e satisfatória. Contudo, conforme a autora, a criação de escritórios técnicos incentiva que algumas prefeituras, erroneamente, se eximam de se posicionar em matérias de sua competência. Portanto, os escritórios técnicos do IPHAN tornam-se parceiros na gestão urbana, mas em alguns casos há "o retardamento da tomada das medidas necessárias para o desenvolvimento da política urbana local e do entendimento do papel da prefeitura como poder público corresponsável pela preservação do patrimônio cultural, inclusive aparelhando-se para tal" (BRAZ, 2012, p. 139). Nestes casos, e especialmente quando as demandas envolvem algum tipo de conflito, há a sobrecarga dos recursos humanos do órgão federal. Esta deve ser superada para que o IPHAN tenha capacidade de contemplar, de forma compartilhada, outras atividades como a instrumentalização da comunidade através da educação patrimonial.

A educação patrimonial constitui uma ação essencial para que o cidadão reflita sobre o lugar ocupado pela história e a tradição em sua comunidade. Tem como objetivo sensibilizar a comunidade sobre a "importância cultural, social e mesmo econômica, estimulando e ajudando a qualificar a participação na política de preservação" (PORTA, 2012, p.16) e pode, inclusive, contribuir para que o órgão identifique mapeie quais atores que "podem e devem ser envolvidos na elaboração, execução e fiscalização das ações relativas ao patrimônio cultural" (PORTA, 2012, p. 17). Assim, acreditamos que a educação patrimonial assume uma posição de destaque, assegurando-se que o propósito a ser atingido não é forçar uma identificação das pessoas com os bens que se pretende patrimonializar, mas dotá-las de referenciais para que elas mesmas reconheçam o que é importante preservar. Desta forma, seria possível favorecer a sua participação nos processos de criação de planos e políticas de preservação, e a sua contribuição pela fiscalização de seus próprios atos e dos outros atores envolvidos. Para tal, o diálogo deve ser iniciado entre a *comunidade real*[105] e as instituições, para propiciar o rastreamento das informações necessárias sobre os bens e suas significações.

[105]Veloso aponta a expressão *"comunidade real",* como um grupo específico detentor das referências culturais. Tomamos emprestada essa expressão para figurar o conjunto de pessoas, na cidade de Parnaíba, que guardam uma relação identitária com a ferrovia e se interessam pela sua preservação. Cf. VELOSO, 2006, p. 444.

Ao tratar dos enfoques distintos dados pelo IPHAN a esta temática ao longo da sua história, José Reginaldo Gonçalves (2002, p. 49) os representa através dos discursos de Rodrigo Melo Franco de Andrade, que atuou na primeira fase do SPHAN (1937-1967), e de Aloísio Magalhães, que dirigiu o órgão entre 1979 e 1982[106]:

> Na narrativa de Rodrigo, ele formula seu objetivo principal como aquele de persuadir a população da existência do "patrimônio histórico e artístico" brasileiro, assim como da necessidade de preservá-lo. Em seus artigos, conferências e entrevistas, ele se dirige a uma audiência concebida como supostamente "ignorante" ou "indiferente" em relação à "causa" do patrimônio. Essa audiência, segundo ele, pode incluir tanto o "povo" quanto a "elite". (…) esta suposta indiferença, para Aloísio, e nada mais que o efeito de políticas culturais que ignoram a complexidade e a diversidade da sociedade e da cultura brasileira. (GONÇALVES, 2002, p.47-98).

Esta distinção nos posicionamentos dos presidentes que marcaram os rumos da história do IPHAN refletem as diferentes visões acerca do patrimônio que influenciaram os trabalhos do órgão. A concepção moderna, que considera a "complexidade e a diversidade da sociedade e da cultura brasileira" traz no seu bojo a necessidade da inclusão da população nas políticas culturais de preservação, para combater a sua "suposta indiferença".

Deste modo, de uma forma mais pragmática e dentre outras ações a serem consideradas, apontamos a criação de mecanismos que privilegiem a oralidade, para posterior sistematização e construção de um conhecimento que possa ser validado, sem perder de vista os "jogos de poder" que influenciam cada narrativa os "lugares de fala" dos narradores. A realização de tal empreitada sugere que, além da participação do órgão federal de preservação, também sejam envolvidas as instâncias locais e as instituições de ensino e pesquisa. Especialmente nas cidades que não possuem escritórios técnicos do IPHAN, as universidades podem assumir o papel de interlocutores institucionais inseridos na comunidade, produzindo conhecimento e promovendo as articulações necessárias para a elaboração e a execução de políticas públicas voltadas para a valorização do patrimônio cultural.

No entanto, a disseminação de conhecimentos deve ocorrer com atenção ao fato de que a divulgação de informações através da mídia é algo complexo que, por um lado, pode contribuir para a atração de novos atores e ampliação do debate acerca da importância da preservação do patrimônio cultural atrelada ao desenvolvimento econômico e social, por

[106] "De acordo com a historiografia oficial do Sphan, o primeiro período da instituição corresponde à direção de Rodrigo M. F. de Andrade à frente da Instituição, desde a sua criação em 1937 até a morte de Rodrigo, em 1969. Um segundo período é identificado por esta historiografia, de 1969 a 1979, tempo em que a direção esteve a cargo de Renato Soeiro. Em 1979, Aloísio Magalhães assume a direção do Sphan e dá início a uma nova política para o patrimônio cultural brasileiro. Na historiografia oficial do Sphan, começa, então, o terceiro período da história daquela instituição". Cf. GONÇALVES, José Reginaldo. 2002, p.49.

outro, pode servir para escamotear interesses ligados às disputas políticas ou à produção de uma imagem de cidade *fetichizada* e baseada em valores mercadológicos.

> A mídia, em sua relação com os governos e coalizões dominantes, é um ator importante no cenário cultural e político atual nas cidades. Tem um papel importante nos processos que acompanham a renovação urbana, que interage e interfere no curso dos acontecimentos através de imagens publicitárias, mobilizações e campanhas sociais. Exerce um verdadeiro fascínio sobre a sociedade civil e política, e tem força de pressão na elaboração de imagens coletivas que possam ser absorvidas nas representações de indivíduos e grupos. Tem também poder para construir ou destruir a identidade de atores individuais ou coletivos (SÁNCHEZ, 2001, p. 36).

Mais uma vez, reafirmamos que o sentido da patrimonialização é aproximar o cidadão dos seus referenciais, e não fabricar elos que forjam a identificação e buscam a criação de uma comunidade em torno de um patrimônio *fetichizado,* que camufla ou extrapola os sentidos em busca de objetivos muitas vezes contrários à preservação do patrimônio cultural.

3.2 Apontamentos para a reinserção do Conjunto de Floriópolis na dinâmica social da cidade de Parnaíba

O município de Parnaíba, durante as últimas décadas do século XX, experimentou uma desaceleração da sua economia, provocada, dentre outros fatores, pela desativação da Estrada de Ferro Central do Piauí. Este processo tem ganhado novos rumos nos últimos anos, com o aporte de recursos advindos do desenvolvimento de atividades econômicas do terceiro setor, especialmente na área de turismo e hotelaria, com a inserção de grupos estrangeiros no mercado local. As condições geográficas e climáticas favorecem o desenvolvimento destas atividades e o patrimônio cultural edificado do centro, especialmente depois do seu reconhecimento, adicionou atratividade à cidade. Desta maneira, consideramos a atividade turística constitui uma das principais linhas de ação da municipalidade para aliar desenvolvimento econômico à preservação do patrimônio edificado.

Contudo, tendo em vista que “o patrimônio cultural coloca em circulação bens culturais de extrema valia no mercado de bens simbólicos” (VELOSO, 2006, p. 440), ressaltamos que todo projeto de valorização deve se guiar por uma visão que se afaste de uma “fetichização” ou “coisificação” do patrimônio. Segundo Mariza Veloso (2006, p. 438), é preciso evitar as distorções na compreensão da dinâmica social e econômica, especialmente quando as atividades se voltam para a exploração turística de lugares onde o patrimônio cultural constitui atrativo. A autora ainda afirma que “a produção, a valorização e a

apropriação de tais bens remetem sempre ao campo das lutas simbólicas que ocorrem no interior de toda sociedade ou mesmo de um grupo social" (VELOSO, 2006, p. 440), e sem a observação dos limites da exploração, há o risco de "reificar" o bem cultural, transformando-o em produto para consumo e distanciando-o de seus aspectos simbólicos.

Para que o patrimônio não se torne "coisa", é necessário não perder de vista os sentidos atribuídos pelo grupo que o produziu, apesar das diferenças entre concepções, vontades políticas e mercadológicas existentes na sociedade. A inserção da comunidade neste processo é primordial para garantir a manutenção do conjunto de significações que motivaram a preservação, tanto nas decisões a respeito da reutilização do bem cultural, quanto na sua efetiva inclusão no mecanismo de desenvolvimento econômico local. Desta maneira, entendemos que o atrelamento da proteção do patrimônio cultural a uma atividade econômica pode propiciar um efetivo desenvolvimento local e garantir o provimento das condições materiais para a sua manutenção.

Como exemplo do uso cultural associado à atratividade turística, podemos citar os projetos desenvolvidos pela Associação Brasileira de Preservação Ferroviária – ABPF[107], atuante nos estados de São Paulo, Minas Gerais e Santa Catarina. Esta entidade opera Museus Dinâmicos entre cidades destes estados, e os trajetos propiciam o conhecimento do funcionamento da estrada de ferro, de materiais antigos, a contemplação das paisagens naturais além de possuir opções de entretenimento nas estações. Destaca-se que uma parte do trecho da Viação Férrea Campinas-Jaguariúna, justamente entre a beira do rio e a estação desta cidade, foi erradicada por uma das administrações municipais em meados da década de 1980, e recuperada pela Prefeitura de Jaguariúna em 2006, possibilitando a passagem do trem[108].

A Associação possui vários projetos culturais em andamento, como a Escola no Trem – passeio turístico no qual há monitores que apresentam o maquinário, a paisagem, a arquitetura dos edifícios relacionados com a produção cafeeira, e após pausa para lanche, retornam para o ponto de partida – e o Criança no Trem, destinado a facilitar o transporte de crianças e adultos para as escolas, a preços acessíveis. Estas inciativa podem ser compreendidas como ações que integram o uso cultural à educação patrimonial e o lazer[109] em uma reapropriação material e simbólica dos vestígios do trem. Portanto, percebe-se que a

[107] A Associação Brasileira de Preservação Ferroviária – ABPF , é uma Organização da Sociedade Civil de Interesse Público – OSCIP.
[108]Informações obtidas no sítio eletrônico da Associação Brasileira de Preservação Ferroviária- Regional Campinas.
[109]Idem.

atividade turística pode ser uma maneira de manter o dinamismo dos bens ferroviários, se bem delineada e provida de um mecanismo que proporcione a preservação do patrimônio com o envolvimento da comunidade e o desenvolvimento econômico local. Através da circulação do trem é possível disseminar o conhecimento da história da estrada de ferro enquanto obtém-se parte dos recursos necessários para o custeio da preservação dos bens da ferrovia. No caso de atividade voltada a um objetivo de alcance social, o provimento de condições de locomoção a pessoas de baixa renda pode ser realizado mediante programa governamental que garanta recursos financeiros e humanos para o sistema, de modo a proporcionar a integração do uso de interesse social ao uso cultural.

A nosso ver, o uso turístico no trecho ferroviário entre as cidades de Parnaíba e Luís Correia contemplaria o conjunto Floriópolis, que seria reutilizado de acordo com as suas especificidades, e conforme o planejamento adotado, as paradas do trem ao longo do percurso poderiam propiciar o seu uso por passageiros regulares. As duas cidades possuem uma rede hoteleira que se expande com o crescimento da atividade turística, além de restaurantes, agências de ecoturismo que realizam passeios de barco no delta do rio Parnaíba e praias atrativas. Toda essa estrutura disponível pode favorecer a implantação de um trem turístico, de modo que algumas das estações mais antigas da Estrada de Ferro Central do Piauí possam ser novamente utilizadas.

Porém, observamos que a implantação de um trem turístico neste percurso demandaria esforços da municipalidade, tal como no caso de Jaguariúna, para a reconstrução da via férrea, que já teve quase a totalidade dos trilhos e dormentes arrancados. Além disso, verificamos também que, devido à natureza e a finalidade da proposta, a atividade passaria a ser monitorada e regulada pela Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT, de forma a apresentar condições compatíveis com os padrões de operacionalidade e segurança[110] adotados pelo órgão. Esta constatação conduz ao disposto no Decreto nº 7.929/2013, que regulamenta a Lei nº 11.483/2007. No texto do Decreto, define-se que são faixas de domínio as porções que margeiam as linhas férreas, de largura de 15 metros a partir do eixo da via e, portanto, os imóveis construídos dentro destes limites passam a constituir reserva técnica para a atividade ferroviária.

Ressaltamos que em vários conjuntos ferroviários da Estrada de Ferro Central do Piauí foram construídos imóveis em áreas muito próximas aos trilhos, especialmente estações. Esta

[110]BRASIL. Agência Nacional de Transportes Terrestres. **Resolução nº 359, de 26 de novembro de 2003**. Dispõe sobre os procedimentos relativos à prestação não regular e eventual de serviços de transporte ferroviário de passageiros com finalidade turística, histórico-cultural e comemorativa.

condição pode intricar o planejamento de atividades turísticas para esta linha que, embora desativada, não foi oficialmente erradicada, ou seja, pode retornar à atividade ferroviária mediante a reconstrução de alguns trechos. Existe ainda a expectativa acerca do término da construção do porto marítimo em Luís Correia: caso a ferrovia seja reativada para funcionar como complemento ao transporte marítimo, o uso de seus imóveis pode ser diretamente afetado. Também é incerto se a ferrovia será mantida pelo governo do Estado ou arrendada a particulares, o que torna o quadro ainda mais difícil de ser delineado. As indefinições acerca desta situação têm o potencial de dificultar a tomada de decisões no que concerne a reutilização dos imóveis e, consequentemente, contribuir para a continuidade do desuso de grande parte das edificações desta linha. Portanto, acreditamos que há uma série de questões a serem acertadas entre o DNIT, a SPU, o Governo do Estado e o IPHAN, se houver a intenção do governo local em reutilizar o trecho Parnaíba – Luís Correia como uma ferrovia turística.

De todo modo, defendemos um mecanismo que favoreça a conservação e a manutenção do patrimônio com a preservação de suas características simbólicas, associadas à geração de emprego e renda, além do intercâmbio cultural entre visitantes e moradores do lugar. Considerando as indefinições geradas por imposições legais, condições locais e expectativas de reativação que caracterizam a situação da Estrada de Ferro Central do Piauí como um todo, bem como a necessidade de determinações acerca da patrimonialização do conjunto de Floriópolis por parte do IPHAN e da prefeitura, com a formulação de parceiras e inserção de mecanismo de participação popular, ponderamos que é inviável, neste trabalho, compor a proposição de um projeto de reutilização para este conjunto ferroviário. Contudo, apontamos, a seguir, algumas soluções possíveis.

Na estação central de Parnaíba foi implantado o Museu do Trem, cujo acervo comporta peças do cotidiano de trabalhos na ferrovia, como instrumentos, sinos, bem como pertences de ex-ferroviários, como roupas, fotografias, documentos, entre outros objetos. Porém, em Floriópolis, as condições são um pouco distintas. As dimensões reduzidas da parada requerem um planejamento de uso que considere a manutenção desta característica, e como já mencionamos, defendemos a restauração da casa de trabalhador e a regularização da propriedade junto à SPU, de modo a favorecer a permanência da família de ex-ferroviário naquele espaço.

Conforme mencionado, a reutilização do Conjunto de Floriópolis através da implantação de um trem turístico pode ser bastante proveitosa. Além desta solução, percebemos que a parada e a área circundante poderiam ser aproveitadas como ambientes voltados para o desenvolvimento de atividades de educação patrimonial. Como as dimensões

da parada praticamente impossibilitam usos permanentes, consideramos a inserção de estrutura necessária – provisória, como tendas ou contêineres, que não provoque modificações significativas na leitura do conjunto – para a recepção de grupos de visitantes, como excursões escolares. Estes espaços também podem ser utilizados como meios de promoção da cidadania: ao tempo que os imóveis da ferrovia podem constituir referenciais da história do lugar para os moradores, os espaços livres circundantes podem ser utilizados para a instalação de unidades móveis destinadas a abrigar e transportar serviços de vacinação, consultas médicas especializadas, justiça e biblioteca itinerantes, dentre outras ações que visem o bem estar das pessoas. Ressalte-se que os órgãos públicos se concentram na região central de Parnaíba, em torno de oito quilômetros de distância de Floriópolis.

Em relação à localização e acesso à área do conjunto, ressaltamos que devem ser realizados serviços de urbanização e sinalização no entorno da parada, desde a principal via local, a BR-343. A vigilância do conjunto após a intervenção é um ponto importante no planejamento dessas ações, cabendo à municipalidade ou ao governo do estado a responsabilidade pela sua execução. Como o órgão responsável pela patrimonialização do conjunto, caso esta ocorra, o IPHAN, em parceria com a Prefeitura, realizaria a fiscalização do uso dos bens e seu entorno e manutenção das suas características, assim como o fornecimento de materiais e recursos humanos para a promoção de atividades de educação patrimonial.

Estes são os apontamentos que lançamos para a reutilização de Floriópolis, atividade que deve ser realizada com vistas a possibilitar o acesso, a fruição e a valorização da história da ferrovia, tanto pela comunidade como por visitantes, ao tempo em que se cria um espaço de cidadania. Assim, independentemente da sua patrimonialização por parte do órgão federal de preservação ou da municipalidade, consideramos que os mecanismos de participação popular associados às intervenções que venham a ser realizadas no conjunto de Floriópolis podem contribuir para que a preservação de um bem público importante para a história da ferrovia e da cidade de Parnaíba encontre certa “ressonância” na comunidade. As intervenções futuras, a nosso ver, devem observar as premissas vigentes em relação à preservação do patrimônio cultural, em razão da intervenção realizada pelo IPHAN em 2009 que constituiu uma espécie de valoração cultural, empreendida com recursos públicos.

A comunidade poderia perceber a reafirmação de seu poder e de sua importância, reverberados não somente na conservação de um imóvel – representativo, especialmente, ao olhar técnico, e que pode agregar valor monetário às propriedades, a depender de sua reutilização – mas também na sua inclusão, mediante os mecanismos de participação na

construção de um patrimônio cultural e a promoção do seu bem estar no presente, por meio da ocupação social dos espaços valorados.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Conforme visto, as motivações para a realização deste trabalho foram originadas a partir das demandas da Superintendência do IPHAN no Piauí, e cientes da vasta e complexa tarefa a ser realizada, passamos a observar o cotidiano para definir o objeto a ser estudado, que nos proporcionasse a delimitação de um problema a ser investigado, e que deveria estar associado ao seu contexto histórico e espacial. Por isso, elegemos a antiga Estrada de Ferro Central do Piauí e a sua trajetória histórica como o recorte espacial e temporal a ser analisado para a contextualização do Conjunto Ferroviário Floriópolis. Consideramos que cada local tem suas especificidades, mas acreditamos que a situação que foi criada em torno da destinação deste conjunto poderia nos fornecer uma base crítica para as discussões sobre a destinação de outros bens do acervo ferroviário piauiense.

Embora corrêssemos o risco de referendar as práticas do órgão em relação a esta categoria de bens, consideramos os desafios que foram aqui elencados e discutidos, encerram, em certa medida, as críticas necessárias para iniciar outras discussões e debates acerca do tema.

A partir do levantamento das questões cotidianas que permeavam as ações do órgão em relação aos bens ferroviários, identificamos o problema da destinação dos bens como um conjunto de questões de cunho histórico, jurídico e institucional. Entendemos que, ao expor estas questões, contribuiríamos para o aprimoramento das atribuições institucionais, e para atingir os objetivos pretendidos, este trabalho foi dividido em três partes.

No Capítulo 1, investigamos a trajetória da ferrovia no mundo, no Brasil e no Piauí, com o objetivo de compreender de que forma a apropriação da ferrovia acontece na atualidade e como pode afetar a destinação dos bens. A condição de país em desenvolvimento, de feições ainda agrárias, contribuiu para o processo de implantação e desmonte de ferrovias, também moldado por ações e intenções ora confluentes, ora conflitantes, que influenciaram a percepção da estrada de ferro como modelo de progresso e de decadência. Na sua gênese, houve a importação de produtos materiais e ideais, de maquinário e de modernidade, ideia descrita por Anthony Giddens (1991) como capaz de alterar até mesmo as características mais íntimas da existência cotidiana, tal como as maneiras de locomover-se e comunicar-se.

Contudo, enquanto que no mundo a ferrovia se expandia de forma mais ou menos ordenada, no Brasil, a implantação foi caracterizada por paralisações, falta de integração entre linhas e busca de investidores pelos retornos financeiros garantidos pelo governo. Além disso, a via férrea avançou em algumas partes do país com mais rapidez do que em outras. Enquanto

no sudeste, em função da produção cafeeira, a construção da ferrovia prosseguia, em alguns estados no nordeste, dentre eles o Piauí, em princípios do século XX não havia nenhum trecho construído. Duas explicações foram iluminadas: uma era a justificativa do governo federal, que levava em conta a rede fluvial que corta estes estados, a outra era o reduzido prestígio de que gozavam os políticos nordestinos. Deste modo, o primeiro e pequeno trecho ferroviário piauiense foi inaugurado em 1916, na região mais ativa economicamente do estado.

Nesse contexto, se insere o Conjunto de Floriópolis, que nos leva a outro problema identificado: a necessidade do cumprimento do arcabouço legal criado em torno da extinção da RFFSA, especialmente no que concerne à patrimonialização dos bens ferroviários. No segundo capítulo, procuramos conhecer a atuação do órgão federal de preservação em relação ao patrimônio ferroviário e compreendemos que o advento da Constituição de Federal de 1988 trouxe o alargamento do conceito de patrimônio cultural e determinou a responsabilidade dos governos em garantir a preservação dos bens culturais. Reconhecemos que esse marco legal influenciou diretamente a formação das leis e decretos criados em torno da extinção da RFFSA.

No Capítulo 2 nos debruçamos sobre a análise e reflexão das ações para visando a preservação do patrimônio ferroviário. Com a criação da Lei nº 11.483/2007, novos desafios passaram a ser enfrentados pelo IPHAN, tendo em vista previsão sobre a destinação dos bens imóveis valorados, e em relação aos procedimentos internos, foi estabelecida a Portaria nº 407/2010, que instituiu a Lista do Patrimônio Ferroviário, nova ferramenta institucional para a preservação desta categoria de bens. A inscrição na Lista do Patrimônio Ferroviário demanda o prévio acordo no qual o cessionário se compromete a dar o uso determinado, de acordo com as características e apropriação do bem, e assim realizar a sua manutenção. A destinação ocorre de modo que a cessão de uso seja realizada entre o IPHAN e a instância local, e cessionário pode ser de direito público ou privado, desde que sem fins lucrativos, de maneira a impossibilitar que o uso do bem dificulte a sua apropriação social.

Notamos que a complexidade no cumprimento da legislação também pode estar relacionada ao retardo na regulamentação dos dispositivos legais, como ocorre em relação ao Decreto nº 7.929/2013, que altera o artigo 8º da Lei nº 11.483/2007, definindo o que é considerado como reserva técnica. A implicação disso é que bens antes considerados como não operacionais, não podem ser cedidos pelo IPHAN com a assinatura de termo que expresse o uso cultural como objetivo da cessão. Atrelado a isso, o órgão deve garantir o compartilhamento dos bens culturais operacionais para o uso ferroviário, mas frente aos

indícios de descumprimentos de cláusulas referentes à manutenção por parte das concessionárias, não há como prever como estas o fariam em relação aos bens culturais.

Ainda no Capítulo 2, analisamos as tipologias inventariadas, constatando a prevalência de exemplares de estações sobre as paradas, e que Floriópolis, que se diferencia em relação às demais, pode ter sua destinação afetada por possuir reduzidas dimensões. Identificamos que as estações da linha que receberam novos usos foram localizam-se próximas aos centros das cidades em que se situam. Como Parnaíba já possui um conjunto ferroviário valorado, localizado no centro da cidade, e que hoje está sendo revitalizado pelo poder municipal, concluímos que a destinação deste bem por parte da Prefeitura pode ser algo difícil de alcançar, se não houver interessados de outras esferas.

No Capítulo 3 nos concentramos em compreender qual a relação entre a cidade Parnaíba e a ferrovia, e quais as implicações possíveis, caso o Conjunto de Floriópolis seja patrimonializado. Pelas configurações atuais do município, bem como da sua economia, entendemos que o uso relacionado ao turismo cultural pode propiciar o desenvolvimento local, desde que sustentado sobre bases que valorizem a apropriação e incentivos à comunidade envolvida. De certa maneira, essa adequação do novo uso ao que já é praticado na cidade nos fornece o suporte estrutural para a eficácia das intervenções. A criação de um mecanismo que garanta a manifestação popular neste processo pode fornecer o instrumental necessário para o alcance deste objetivo.

Contudo, compreendemos que a preservação do patrimônio ferroviário não é uma tarefa simples. Observamos que a intervenção realizada pelo IPHAN em 2012 na parada de Floriópolis não provocou o interesse de outras instâncias, não impedindo que o imóvel continuasse sem utilização. Assim, a parada de Floriópolis nos alerta para que as intervenções da Instituição devem ser direcionadas para o aprofundamento do debate sobre a aplicação desse instrumento legal e sobre os mecanismos e ações necessárias para a preservação eficaz desses bens, tendo em vista o que dispõe a Constituição Federal no Artigo 216.

Assim, defendemos que a participação da população nas ações acerca do patrimônio cultural ferroviário deva ocorrer de forma intensiva nos locais onde há bens culturais a serem preservados e o IPHAN, junto com os estados e prefeituras, deve planejar e implementar ações de educação patrimonial. Com estas ações e as discussões no âmbito do órgão, entendemos que os técnicos podem ser instrumentalizados e possam ser dirimidas as dúvidas em relação às atribuições do IPHAN frente a esta categoria de bens, permitindo, assim, que a preservação do patrimônio ferroviário brasileiro seja melhor preservado e gerenciado.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ACIOLI, Rodrigo Girdwood. **Os mecanismos de financiamento das ferrovias brasileiras.** Dissertação (Mestrado em Ciências em Engenharia de Transportes). Universidade Federal do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: UFRJ, 2007.

AGUIAR, Samuel. Anda em ritmo acelerado obras da estação do Floriópolis. **ProParnaíba**. Parnaíba, 20 nov. 2010. Disponível em: <http://www.proparnaiba.com/noticias/anda-em-ritmo-acelerado-obras-da-esta-o-do-flori-polis.html>. Acesso: 27 jun. 2014.

ALMANAQUE DA RFFSA. **RFFSA: O PRESERVE / PRESERFE**. Volume V - Capítulo 22. Disponível em: < http://almanaquedarffsa.blogspot.com.br/2010/01/rffsa-volume-v-capitulo-22.html>. Acesso em 12 set. 2014.

ANDRADE, Patrícia. Obra do 1º porto no Piauí se arrasta há 37 anos e já custa R$ 390 milhões. **O GLOBO**, Teresina, 24 mai. 2013. Disponível em: <http://g1.globo.com/pi/piaui/noticia/2013/05/obra-do-1-porto-no-piaui-se-arrasta-ha-37-anos-e-ja-custa-r-390-milhoes.html>. Acesso: 27 jun. 2014.

ASSOCIAÇÃO NACIONAL DOS TRANSPORTES FERROVIÁRIOS. **Cronologia Histórica Ferroviária**. Disponível em: <http://www.antf.org.br/index.php/informacoes-do-setor/cronologia-historica-ferroviaria>. Acesso em: 24 jan. 2015.

BANCO NACIONAL DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO E SOCIAL (Brasil). **Transporte sobre trilhos no Brasil:** uma perspectiva do material rodante. Disponível em:<https://web.bndes.gov.br/bib/jspui/bitstream/1408/3021/1/Transporte%20sobre%20trilhos%20no%20Brasil.pdf>. Acesso em 12 set. 2014.

BORGES, Barsanufo Gomides. Ferrovia e modernidade. **Revista UFG**, Goiânia, nº 11, 2011. Disponível em:< http://www.proec.ufg.br/revista_ufg/dezembro2011/arquivos_pdf/dossie_ferrovia.pdf>. Acesso em 12 set. 2014.

BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/ConstituicaoCompilado.htm>. Acesso em: 20 fev. 2015.

_____. Decreto nº 641, de 26 de junho de 1852. Autoriza o Governo para conceder a uma ou mais companhias a construção total ou parcial de um caminho de ferro que, partindo do Município da Corte, vá terminar nos pontos das Províncias de Minas Gerais e S. Paulo, que mais convenientes forem. Disponível em:< http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/Historicos/DPL/DPL641.htm>. Acesso em: 20 fev. 2015.

_____. Decreto nº 2.450 de 24 de setembro de 1873. Disponível em:<http://www.camara.gov.br/internet/infdoc/conteudo/colecoes/legislacao/legimpcd-06/Leis1873-v1/L1873a_43.pdf#page=5>. Acesso em: 20 fev. 2015.

_____. Lei nº 3.115, de 16 de março de 1957. Determina a transformação das empresas ferroviárias da União em sociedades por ações, autoriza a constituição da Rede Ferroviária S.A., e dá outras providências. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**. Rio de Janeiro, RJ, 20 mar.1957. Disponível em:< http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L3115.htm>. Acesso em: 20 fev. 2015.

_____. Decreto nº 6.018, de 22 de janeiro de 2007. Regulamenta a Medida Provisória no 353, de 22 de janeiro de 2007, que dispõe sobre o término do processo de liquidação e a extinção da Rede Ferroviária Federal S.A. - RFFSA, altera dispositivos da Lei no 10.233, de 5 de junho de 2001, e dá

outras providências. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 31 de mai. 2007. Disponível em: < http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2007/Decreto/D6018.htm>. Acesso em: 03 set. 2013.

_____. Decreto nº 6.769, de fevereiro de 2009. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Poder Executivo, Brasília, DF, 10 fev. 2009. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2009/Decreto/D6769.htm>. Acesso em: 03 set. 2013.

_____. Decreto-lei nº 9.774 de 6 de setembro de 1946. Desincorpora a Estrada de Ferro Central do Piauí da Estrada de Ferro São Luís a Terezina, e dá outras providências. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**. Disponível em:< http://presrepublica.jusbrasil.com.br/legislacao/126354/decreto-lei-9774-46>. Acesso em: 28 ago. 2014

_____. Decreto nº 7.929, de 18 de fevereiro de 2013. Regulamenta a Lei nº 11.483, de 31 de maio de 2007, no que se refere à avaliação da vocação logística dos imóveis não operacionais da extinta Rede Ferroviária Federal S.A. - RFFSA; altera o art. 4º do Decreto nº 6.018, de 22 de janeiro de 2007; e dá outras providências. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**. Brasília, DF, 19 fev. 2013. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2013/Decreto/D7929.htm>. Acesso em: 03 set. 2014.

_____. Decreto-lei nº 200, de 25 de fevereiro de 1967. Dispõe sobre a organização da Administração Federal, estabelece diretrizes para a Reforma Administrativa e dá outras providências. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**. Brasília, DF, 25 fev. 1967. Disponível em:< http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/Del0200.htm>. Acesso em: 20 fev. 2015.

_____. Lei nº 11.483, de 31 de maio de 2007. Dispõe sobre a revitalização do setor ferroviário, altera dispositivos da Lei no 10.233, de 05 de junho de 2001, e dá outras providências. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**. Brasília, DF, 31 mai.2007. Disponível em: < http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2007/lei/l11483.htm>. Acesso em: 03 set. 2013.

_____. Medida Provisória nº 353, de 31 de maio de 2007. Dispõe sobre a revitalização do setor ferroviário, altera dispositivos da Lei no 10.233, de 05 de junho de 2001, e dá outras providências. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil.** Brasília, DF, 31 de mai. 2007. Disponível em: < http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2007/Mpv/353.htm>. Acesso em: 03 set. 2013.

_____. Ministério da Agricultura, Indústria e Commercio. Diretoria Geral de Estatística. **Annuario Estatistico do Brazil (1908-1912)**. Economia e Finanças. Vol. 2. Rio de Janeiro: Typografia da Estatistica, 1917.

_____. Ministério dos Transportes. **Manual de preservação de edificações ferroviárias antigas**. Rio de Janeiro, 1991.

_____. Ministério do Turismo. **Lista dos trens turísticos em operação.** Disponível em:<http://www.turismo.gov.br/export/sites/default/turismo/o_ministerio/publicacoes/downloads_publicacoes/lista_trens_turisticos_em_operacao.doc>. Acesso em: 24 jan. 2015.

_____. Secretaria do Patrimônio da União. **Manual de incorporação e destinação de Imóveis oriundos da extinta Rede Ferroviária Federal S.A. – RFFSA**. Disponível em:<www.planejamento.gov.br/.../081203_PUB_Manual_incorporacao.pdf>. Acesso em: 14 set. 2014.

BRAZ, Patrícia Reis de Matos. A postura da municipalidade na preservação do patrimônio cultural urbano. In: AZEVEDO, Paulo Ormindo David de.; CORREA, Elyane Lins. (Org.). **Estado e sociedade na preservação do patrimônio**. Salvador: EDUFBA; IAB-BA, 2013.

BUENO, Vera Americano. Patrimônio cultural brasileiro e legislação : um panorama. **Revista Senatus** : cadernos da Secretaria de Informação e Documentação, v. 4, n. 1, p. 18-25, nov. 2005. Disponível em:< http://www2.senado.leg.br/bdsf/item/id/99771>. Acesso em: 11 nov. 2015.

CALABRE, Lia. **Políticas culturais no Brasil**: História e contemporaneidade. Coleção Textos Nômades. Fortaleza: Banco do Nordeste do Brasil, 2010.

CARVALHO, Maria Cecília de Alvarenga. **Memória social e patrimônio ferroviário em Além Paraíba**. Dissertação (Mestrado em Ciências Sociais). Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais. Belo Horizonte, PUC-MG, 2010.

CARVALHO FILHO, José dos Santos. **Manual de Direito Administrativo**. 24ª edição. Rio de Janeiro: Editora Lumen Juris, 2011.

CARTA DE NIZHNY TAGIL. Tradução de Cristina Meneguello. Campinas: UNICAMP, 2003.

CATROGA, Fernando. **Memória, História e Historiografia**. Coimbra: Quarteto, 2001.

CAVALCANTI NETO, José Rodrigues; CARNEIRO, Fernanda Gibertoni; GIANNECCHINI, Ana Clara. Avanços e desafios na preservação do patrimônio ferroviário pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. **Anais do VI Colóquio Latino Americano sobre recuperação e preservação do Patrimônio Industrial.** São Paulo: TICCIH, 2012.

CERQUEIRA, Maria Dalva Fontenele. Histórias não contadas: o cotidiano de dificuldades dos trabalhadores da Estrada de Ferro central do Piauí (1950-1970). In: **XII Encontro Nacional de História Oral**: política, ética e conhecimento. Teresina: EDUFPI, 2014.

_____. O trem pede passagem: a ferrovia (re)criando paisagem na cidade de Parnaíba-PI. In: **VII Simpósio Nacional de História Cultural**. História Cultural: escritas, circulação, leituras e recepções. São Paulo: Universidade de São Paulo, 2014.

_____. **Entre trilhos e dormentes:** a Estrada de Ferro Central do Piauí na história e na memória dos parnaibanos (1960-1980). Dissertação (Mestrado em História do Brasil). Universidade Federal do Piauí. Teresina: UFPI, 2015.

CHOAY, Françoise. **A alegoria do patrimônio.** São Paulo: Estação Liberdade: UNESP, 2006.

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE (Brasil). **Transporte e economia**: O sistema ferroviário brasileiro. Brasília: CNT, 2013. Disponível em:<http://www.cnt.org.br/Imagens%20CNT/PDFs%20CNT/Transporte_e_economia_-_o_sistema_ferroviario_brasileiro_.pdf>. Acesso em: 20 fev. 2015.

CORREIA, Benedicto Jonas; LIMA, Benedicto dos Santos. (Orgs.) **O livro do centenário de Parnaíba:** Estudo histórico, corográfico, estatístico e social do município de Parnaíba. Parnaíba: Gráfica Americana, 1945.

COSTA FILHO, Alcebíades. **A gestação de Crispim:** Um estudo sobre a constituição histórica da piauiensidade. Tese (Doutorado em História Social). Universidade Federal Fluminense – UFF. Rio de Janeiro: UFF, 2010.

COTTA, Matheus Guerra. **Preservação do Patrimônio Ferroviário Brasileiro**: instâncias, atores e perspectivas. Monografia (Especialização em Gestão de Políticas Públicas de Cultura). Universidade de Brasília. Brasília: UNB, 2010.

FERREIRA, José de Arimatéa Isaias. **Trilhando novos caminhos:** a cidade de Piripiri e as mudanças proporcionadas pela chegada da ferrovia – 1930-1950. Dissertação (Mestrado em História do Brasil). Universidade Federal do Piauí. Teresina: UFPI, 2010.

FIGUEIREDO, Diva Maria Freire. **O monumento habitado**: a preservação de sítios históricos na visão dos habitantes e dos arquitetos especialistas em patrimônio: o caso de Parnaíba. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Urbano) Universidade Federal de Pernambuco. Recife: UFPE, 2001.

FINGER, Anna Eliza. **Um Século de Estradas de Ferro**: Arquiteturas das ferrovias no Brasil entre 1852 e 1957. Tese (Doutorado). Universidade de Brasília. Brasília: UNB, 2013. Disponível em: <http://repositorio.unb.br/handle/10482/15345>. Acesso em 01 de abr. de 2015.

FONSECA, Maria Cecília Londres. Para além da pedra e cal In: ABREU, Regina; CHAGAS, Mário (orgs.). **Memória e Patrimônio**: ensaios contemporâneos. 2ª ed. Rio de Janeiro: Lamparina, 2009. P. 59-79.

FONSECA, Maria Cecília Londres. Referências Culturais: base para novas políticas de patrimônio. In: **Inventário Nacional de Referências Culturais**: Manual de aplicação. Brasília: IPHAN, 2000. Disponível em:< http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Manual_do_INRC.pdf>.

GERIBELLO, Denise Fernandes. Inventário do Patrimônio Ferroviário. In: **Revista Labor & Engenho**, Campinas, v.5, n.3, 2011. Disponível em:<www.bibliotecadigital.unicamp.br/document/?view=000789006>. Acesso em: 21 jan. 2014.

GIDDDENS, Anthony. **As consequências da modernidade**. Tradução de Raul Fiker. 5º Reimpressão São Paulo: Editora Unesp; Fundação, 1991.

GONÇALVES, José Reginaldo dos Santos Gonçalves. **A retórica da perda**: os discursos do patrimônio cultural no Brasil. Rio de Janeiro: Editora UFRJ; IPHAN, 2002.

GONDAR, Jô. Quatro proposições sobre memória social. In: DODEBEI, Vera; GONDAR, Jô (Org.). **O que é memória social**. Rio de Janeiro: Contra Capa Livraria/Programa de Pós-Graduação em Memória Social da Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro, 2005.

HALL, Stuart. **A identidade cultural da pós-modernidade**. Trad. Tomaz Tadeu da Silva; Guacira Lopes Louro. 11ª Edição. Rio de Janeiro: DP&A, 2006.

HOBSBAWM, Eric. **A Era das Revoluções:** Europa 1789-1848. 16ª Edição. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2002.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (Brasil). Conselho Nacional de Geografia. **I Centenário das Ferrovias Brasileiras**, Rio de Janeiro: Serviço Gráfico do IBGE, 1954. Disponível em:< http://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/monografias/GEBIS%20-%20RJ/centenarioferrovias1954.pdf>. Acesso em 14 set. 2014.

INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL (Brasil). **Cidades do Piauí testemunhas da ocupação do interior do Brasil durante o século XVIII**: Conjunto Histórico e Paisagístico de Parnaíba. Teresina: IPHAN/PI, 2008.

_____. **Conjunto Ferroviário de Teresina:** Dossiê de Tombamento. Teresina: IPHAN/PI, 2010.

_____. **Lista dos Bens Culturais Inscritos nos Livros do Tombo (1938-2012)**. Rio de Janeiro: IPHAN, 2013.

_____. **I Fórum Nacional do Patrimônio Cultural**. Sistema Nacional de Patrimônio Cultural: Desafios, estratégias e experiências para uma nova gestão. Ouro Preto: IPHAN, 2009.

_____. Memorando nº 102, de 22 de fevereiro de 2010. Brasília (DF): IPHAN, 2010.

_____. Memorando nº 012, de 04 de abril de 2011. Brasília (DF): IPHAN, 2011.

_____. Memorando nº 136, de 20 de agosto de 2013. Teresina: IPHAN, 2013.

_____. Minuta de Ofício: Carta aos prefeitos sobre o Patrimônio Ferroviário Brasileiro no estado do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: IPHAN/RJ, 2014.

_____. Portaria nº 407, de 21 de dezembro de 2010. Dispõe sobre o estabelecimento dos parâmetros de valoração e procedimento de inscrição na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário, visando à proteção da memória ferroviária, em conformidade com o art. 9º da Lei n.º 11.483/2007. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, 23 de dezembro de 2007.

KÜHL, Beatriz Mugayar. **Arquitetura do ferro e arquitetura ferroviária em São Paulo**: Reflexões sobre a sua preservação. São Paulo: Ateliê Editorial, Fapesp, Secretaria da Cultura, 1998.

KUHL, Beatriz Mugayar. Notas sobre a Carta de Veneza. In: Conservação e Restauração. **Anais do Museu Paulista**. Vol. 02, N.02. São Paulo: jul.-dez. 2010. Disponível em: http://www.scielo.br/pdf/anaismp/v18n2/v18n2a08.pdf>. Acesso em: 21 nov. 2015.

MACEDO, Eurico. Memórias de um ferroviário. Bahia, 1950.

MARQUES, Roberto Tadeu; SEMERDJIAN, Fernando. **A extinção da Rede Ferroviária Federal S/A e a União**: Incorporação de bens de sociedades. Disponível em: <http://jus.com.br/artigos/10813/a-extincao-da-rede-ferroviaria-federal-s-a-e-a-uniao>. Acesso: 27 jun. 2014.

MELO, Neuza Brito de Arêa Leão. **O Ecletismo Parnaibano:** Hibridismo e tradução cultural na paisagem da cidade na primeira metade do século XX. Dissertação (Mestrado em História do Brasil). Universidade Federal do Piauí. Teresina: UFPI, 2011.

_____. **O Ecletismo Parnaibano**: Hibridismo e tradução cultural na paisagem da cidade na primeira metade do século XX. Teresina: EDUFPI, 2012.

METRÔ DE TERESINA: A competência. **Revista Veja.** Edição de 26 de dezembro de 1990, nº1162. Disponível em: <http://gamaquetes.blogspot.com.br/2011/10/metro-de-teresina.htm>. Acesso: 27 jun. 2014.

MORAES, Genu; KRUEL, Kenard. **Eurípedes de Aguiar:** escritos insurgentes: comentários. Teresina: Zodíaco, 2011.

MOTTA, Lia; SILVA, Maria Beatriz Resende (Org.). **Inventários de identificação:** um panorama da experiência brasileira. Edições do Patrimônio. Rio de Janeiro: IPHAN, 1998.

NUNES, Maria Cecília S. de Almeida. A influência britânica em Parnaíba. In: ARAÚJO, Maria Mafalda Baldoino de; EUGÊNIO, João Kennedy (Orgs.). **Gente de longe**: histórias e memórias. Teresina: Halley, 2006.

OLIVEIRA, Eduardo. Patrimônio ferroviário do estado de São Paulo: As condições de preservação e uso dos bens culturais. IN: Projeto História nº 40, junho de 2010. Disponível em: <http://revistas.pucsp.br/index.php/revph/article/view/6129>. Acesso em: 04 fev. 2015.

OP ARQUITETURA. **Inventário do Patrimônio Ferroviário do Piauí**. Teresina: IPHAN, 2013.

PAULA, Dilma Andrade de. As ferrovias no Brasil: análise do processo de erradicação de ramais. In: **Actas del II Congreso de Ferrocarriles,** Aranjuez, 2000. Disponível em: < http://www.docutren.com/HistoriaFerroviaria/Aranjuez2001/comunicaciones.asp >. Acesso em 08 de março de 2015.

_____. **Fim de linha**: A extinção de ramais da Estrada de Ferro Leopoldina, 1955-1974. Tese (Doutorado em História). Universidade Federal Fluminense, Niterói: UFF, 2000. Disponível em: <http://www.revistaferroviaria.com.br/upload/Paula_Leopoldina.pdf> Acesso em: 10 nov. 2014.

PIAUÍ (Estado). Lei nº. 2.296/2007. Dispõe sobre o Plano Diretor do Município e da cidade de Parnaíba e dá outras providências. Disponível em:< http://parnaiba.pi.gov.br/phb/wp-content/uploads/2014/01/Lei-do-Plano-Diretor.pdf>. Acesso em 08 de março de 2015.

_____. Prefeitura Municipal de Parnaíba. Lei Ordinária nº 1908, de 11 de Março de 2003. Disponível em:< https://leismunicipais.com.br/a/pi/p/parnaiba/lei-ordinaria/2003/191/1908/lei-ordinaria-n-1908-2003-institui-o-sistema-de-tombamento-do-patrimonio-historico-artistico-e-natural-do-municipio-de-parnaiba-cria-o-conselho-consultivo-municipal-do-patrimonio-cultural-e-natural-de-parnaiba-conspac-revoga-as-leis-1413-93-e-1775-01-e-da-outras-providencias>. Acesso em 08 de março de 2015.

PORTA, Paula. **Política de preservação do patrimônio cultural no Brasil**: diretrizes, linhas de ação e resultados. Brasília: IPHAN; Monumenta, 2012.

PROCHNOW, Lucas Neves. **O Iphan e o patrimônio ferroviário**: a memória ferroviária como instrumento de preservação. Dissertação (Mestrado Profissional em Preservação do Patrimônio Cultural). Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. Rio de Janeiro: IPHAN, 2013.

PROCURADORIA DA REPÚBLICA. **Representação TCU-Transporte Ferroviário.** Disponível em:< http://jornalggn.com.br/sites/default/files/documentos/representacao-tcu-malha-ferroviaria.pdf>. Acesso em: 20 nov. 2015.

RABELLO, Sonia. **O Estado na preservação de bens culturais:** o tombamento. Rio de Janeiro: IPHAN, 2009.

REGO, Junia Motta Antonaccio Napoleão do. **Dos sertões aos mares**: história do comércio e dos comerciantes de Parnaíba (1800-1950). Tese (Doutorado em História). Universidade Federal Fluminense. Niterói: UFF, 2010. Disponível em:< http://www.historia.uff.br/stricto/td/1279.pdf>. Acesso em: 20 fev. 2015.

REIS, Daniel. Sobre sistemas de valores e classificações do patrimônio na cidade de Juiz de Fora. In: **Patrimônio:** práticas e reflexões. A questão do nacional no IPHAN. III Oficina de pesquisa. Rio de Janeiro, Copedoc/DAF/IPHAN, 2009.

RIBEIRO, Victor. **História de Simplício Dias.** Disponível em:< http://simpliciodias.blogspot.com.br/?view=classic>. Acesso em: 17 ago. 2015.

SÁNCHEZ, Fernanda. A reinvenção das cidades na virada de século: agentes, estratégias e escalas de ação política. **Revista de Sociologia e Política**. nº 16, p. 31-49. Curitiba: jun. 2001.

SANT'ANNA. Márcia. **A cidade-atração**. Patrimônio e valorização de áreas centrais no Brasil dos anos 90. Disponível em:< http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/5%20-%20SANT'ANNA.pdf>. Acesso em: 20 fev. 2015.

SILVA FILHO, Olavo Pereira**. Carnaúba, pedra e barro na capitania de São José do Piauhy**. Vol.3. Belo Horizonte, Ed. Do Autor, 2007.

SILVA, Joene Saibrosa da. **O modernismo arquitetônico em Teresina (PI)**: A contribuição do Arquiteto Antonio Luiz Dutra. Universidade Federal de Brasília. Brasília: UNB, 2012. Disponível em: http://www.docomomo.org.br/seminario%206%20pdfs/Joene%20Saibrosa%20da%20Silva.pdf>. Acesso em: 14 de set. 2015.

SILVA, Josenias dos Santos. **Parnaíba e o avesso da Belle Époque:** cotidiano e pobreza (1930-1950). Dissertação (Mestrado em História do Brasil). Universidade Federal do Piauí. Teresina: UFPI, 2012.

SILVA, Patrícia Reis da. **A postura da municipalidade na preservação do patrimônio cultural urbano**. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo). Universidade Federal de Brasília. Brasília: UNB, 2006.

SILVA, Sandra Siqueira da. Patrimonialização, cultura e desenvolvimento. Um estudo comparativo dos bens patrimoniais: mercadorias ou bens simbólicos? **Revista Eletrônica do Programa de Pós-Graduação em Museologia e Patrimônio – PPG-PMUS Unirio**. Vol. 5, nº 1, 2012.

TELES, José. **Estrada de Ferro Petrolina-Teresina**. Disponível em:<http://historiadamariafumaca.blogspot.com.br/2007/08/estrada-de-ferro-petrolina-teresina-pt.html>. Acesso em: 20 fev. 2015.

VELOSO, Mariza. O fetiche do patrimônio. **Revista Habitus**. Goiânia, v. 4, nº 1, p. 437-454, jan./jun. 2006.

VENCOVSKY, Vitor Pires. **Sistema ferroviário e o uso do território brasileiro:** uma análise do movimento de produtos agrícolas. Dissertação (Mestrado em Geografia). Universidade de Campinas. Campinas: UNICAMP, 2006. Disponível em: <http://www.bibliotecadigital.unicamp.br/document/?code=vtls000376994&opt=4>. Acesso em: 24 jan. 2015.

VIEIRA, Leda Rodrigues. **Caminhos de Ferro:** A ferrovia e a cidade de Parnaíba, 1916-1960. Dissertação (Mestrado em História do Brasil). Universidade Federal do Piauí. Teresina: UFPI, 2010.

ANEXOS

Presidência da República
Casa Civil
Subchefia para Assuntos Jurídicos

LEI Nº 11.483, DE 31 DE MAIO DE 2007.

Mensagem de veto

Conversão da MPv nº 353, de 2007

Regulamento

Dispõe sobre a revitalização do setor ferroviário, altera dispositivos da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 1º Fica encerrado o processo de liquidação e extinta a Rede Ferroviária Federal S.A. - RFFSA, sociedade de economia mista instituída com base na autorização contida na Lei nº 3.115, de 16 de março de 1957.

Parágrafo único. Ficam encerrados os mandatos do Liquidante e dos membros do Conselho Fiscal da extinta RFFSA.

Art. 2º A partir de 22 de janeiro de 2007:

I - a União sucederá a extinta RFFSA nos direitos, obrigações e ações judiciais em que esta seja autora, ré, assistente, opoente ou terceira interessada, ressalvadas as ações de que trata o inciso II do caput do art. 17 desta Lei; e

~~II - os bens imóveis da extinta RFFSA ficam transferidos para a União, ressalvado o disposto no inciso I do art. 8º desta Lei.~~

II - os bens imóveis da extinta RFFSA ficam transferidos para a União, ressalvado o disposto nos incisos I e IV do caput do art. 8º desta Lei. (Redação dada pela Lei nº 11.772, de 2008

Parágrafo único. Os advogados ou escritórios de advocacia que representavam judicialmente a extinta RFFSA deverão, imediatamente, sob pena de responsabilização pessoal pelos eventuais prejuízos que a União sofrer, em relação às ações a que se refere o inciso I do caput deste artigo:

I - peticionar em juízo, comunicando a extinção da RFFSA e requerendo que todas as citações e intimações passem a ser dirigidas à Advocacia-Geral da União; e

II - repassar às unidades da Advocacia-Geral da União as respectivas informações e documentos.

Art. 3º Aos acionistas minoritários fica assegurado o direito ao recebimento do valor de suas participações acionárias na extinta RFFSA, calculado com base no valor de cada ação, segundo o montante do patrimônio líquido registrado no balanço patrimonial apurado em 22 de janeiro de 2007, atualizado monetariamente pelo Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo - IPCA, divulgado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE, do mês anterior à data do pagamento.

Parágrafo único. Fica a União autorizada a utilizar bens não-operacionais oriundos da extinta RFFSA para promover a quitação da participação dos acionistas minoritários, mediante dação em pagamento.

Art. 4º Os bens, direitos e obrigações da extinta RFFSA serão inventariados em processo que se realizará sob a coordenação e supervisão do Ministério dos Transportes.

Parágrafo único. Ato do Poder Executivo disporá sobre a estrutura e o prazo de duração do processo de Inventariança, bem como sobre as atribuições do inventariante.

Art. 5º Fica instituído, no âmbito do Ministério da Fazenda, o Fundo Contingente da Extinta RFFSA - FC,

de natureza contábil, em valor suficiente para o pagamento de:

I - participações dos acionistas minoritários da extinta RFFSA, na forma prevista no caput do art. 3º desta Lei;

II - despesas decorrentes de condenações judiciais que imponham ônus à VALEC - Engenharia, Construções e Ferrovias S.A., na condição de sucessora trabalhista, por força do disposto no inciso I do caput do art. 17 desta Lei, relativamente aos passivos originados até 22 de janeiro de 2007;

III - despesas decorrentes de eventuais levantamentos de gravames judiciais existentes em 22 de janeiro de 2007 incidentes sobre bens oriundos da extinta RFFSA, imprescindíveis à administração pública; e

IV - despesas relativas à regularização, administração, avaliação e venda dos imóveis não-operacionais mencionados no inciso II do caput do art. 6º desta Lei.

§ 1º Ato do Ministro de Estado da Fazenda disciplinará o funcionamento do FC.

§ 2º Os pagamentos com recursos do FC decorrentes de obrigações previstas no inciso II do caput deste artigo ocorrerão exclusivamente mediante solicitação da Valec dirigida ao agente operador do FC, acompanhada da respectiva decisão judicial.

Art. 6º O FC será constituído de:

I - recursos oriundos de emissão de títulos do Tesouro Nacional até o valor de face total de R$ 300.000.000,00 (trezentos milhões de reais), com características a serem definidas pelo Ministro de Estado da Fazenda;

II - recursos do Tesouro Nacional provenientes da emissão de títulos, em valores equivalentes ao produto da venda de imóveis não-operacionais oriundos da extinta RFFSA, até o limite de R$ 1.000.000.000,00 (um bilhão de reais);

III - recebíveis até o valor de R$ 2.444.800.000,00 (dois bilhões, quatrocentos e quarenta e quatro milhões e oitocentos mil reais), oriundos dos contratos de arrendamento de malhas ferroviárias, contabilizados nos ativos da extinta RFFSA, não adquiridos pelo Tesouro Nacional com base na autorização contida na Medida Provisória nº 2.181-45, de 24 de agosto de 2001;

IV - resultado das aplicações financeiras dos recursos do FC; e

V - outras receitas previstas em lei orçamentária.

§ 1º O Poder Executivo designará a instituição financeira federal que atuará como agente operador do FC, à qual caberá administrar, regularizar, avaliar e vender os imóveis referidos no inciso II do caput deste artigo, observados os procedimentos indicados nos arts. 10 e 11 desta Lei.

§ 2º Ato da Secretaria do Patrimônio da União do Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão indicará os imóveis a serem vendidos, objetivando a integralização dos recursos destinados ao FC.

§ 3º O Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão poderá autorizar o inventariante a repassar diretamente ao agente operador do FC os imóveis referidos no inciso II do caput deste artigo.

§ 4º Assegurada a integralização do limite estabelecido no inciso II do caput deste artigo, os imóveis excedentes à composição do FC serão destinados na forma do disposto nos arts. 12, 13 e 14 desta Lei, bem como na legislação que dispõe sobre o patrimônio da União.

§ 5º Efetuados os pagamentos das despesas de que trata o art. 5º desta Lei, os ativos financeiros remanescentes do FC reverterão ao Tesouro Nacional.

Art. 7º Fica a União autorizada a emitir, sob a forma de colocação direta, ao par, os títulos que constituirão os recursos do FC, até os montantes referidos nos incisos I e II do art. 6º desta Lei, cujas características serão definidas pelo Ministro de Estado da Fazenda.

Parágrafo único. Os títulos referidos neste artigo poderão ser resgatados antecipadamente, ao par, a critério do Ministro de Estado da Fazenda.

Art. 8º Ficam transferidos ao Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes - DNIT:

I - a propriedade dos bens móveis e imóveis operacionais da extinta RFFSA;

II - os bens móveis não-operacionais utilizados pela Administração Geral e Escritórios Regionais da extinta RFFSA, ressalvados aqueles necessários às atividades da Inventariança; e

III - os demais bens móveis não-operacionais, incluindo trilhos, material rodante, peças, partes e componentes, almoxarifados e sucatas, que não tenham sido destinados a outros fins, com base nos demais dispositivos desta Lei.

IV - os bens imóveis não operacionais, com finalidade de constituir reserva técnica necessária à expansão e ao aumento da capacidade de prestação do serviço público de transporte ferroviário, ressalvados os destinados ao FC, devendo a vocação logística desses imóveis ser avaliada em conjunto pelo Ministério dos Transportes e pelo Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, conforme dispuser ato do Presidente da República. (Incluído pela Lei nº 11.772, de 2008

Art. 9º Caberá ao Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - IPHAN receber e administrar os bens móveis e imóveis de valor artístico, histórico e cultural, oriundos da extinta RFFSA, bem como zelar pela sua guarda e manutenção.

§ 1º Caso o bem seja classificado como operacional, o IPHAN deverá garantir seu compartilhamento para uso ferroviário.

§ 2º A preservação e a difusão da Memória Ferroviária constituída pelo patrimônio artístico, cultural e histórico do setor ferroviário serão promovidas mediante:

I - construção, formação, organização, manutenção, ampliação e equipamento de museus, bibliotecas, arquivos e outras organizações culturais, bem como de suas coleções e acervos;

II - conservação e restauração de prédios, monumentos, logradouros, sítios e demais espaços oriundos da extinta RFFSA.

§ 3º As atividades previstas no § 2º deste artigo serão financiadas, dentre outras formas, por meio de recursos captados e canalizados pelo Programa Nacional de Apoio à Cultura - PRONAC, instituído pela Lei nº 8.313, de 23 de dezembro de 1991.

§ 4º (VETADO)

Art. 10. A União, por intermédio do agente operador do FC, promoverá a venda dos imóveis referidos no inciso II do caput do art. 6º desta Lei, mediante leilão ou concorrência pública, independentemente do valor, aplicando-se, no que couber, o disposto na Lei nº 8.666, de 21 de junho de 1993, e observadas as seguintes condições:

I - apresentação de propostas ou lances específicos para cada imóvel;

II - no caso de concorrência, caução no valor correspondente a 5% (cinco por cento) do valor de avaliação do imóvel;

III - no caso de leilão público, observar-se-á o seguinte:

a) a hasta pública terá ampla divulgação nos meios de comunicação, inclusive no Município onde se situa o imóvel;

b) será designado leiloeiro o vencedor de licitação de menor preço, da qual poderão participar os leiloeiros matriculados nas Juntas Comerciais de qualquer Estado e do Distrito Federal, nos termos do disposto no Decreto nº 21.981, de 19 de outubro de 1932, os quais apresentarão proposta de comissão não superior a 5% (cinco por cento);

c) o arrematante pagará sinal correspondente a, no mínimo, 20% (vinte por cento) do valor da arrematação, complementando o preço no prazo e nas condições previstas em edital, sob pena de perder, em favor da União, o valor do correspondente sinal; e

d) a comissão do leiloeiro ser-lhe-á paga diretamente pelo arrematante, conforme condições definidas em edital.

~~§ 1º Aos ocupantes de boa-fé dos imóveis referidos no inciso II do caput do art. 6º desta Lei que estejam em dia com suas obrigações é assegurado o direito de preferência à compra, pelo preço e nas mesmas condições oferecidas pelo vencedor da licitação, desde que manifestem seu interesse no prazo de até 15 (quinze) dias, contado da data de publicação do resultado do certame.~~

~~§ 1º Aos ocupantes de boa-fé dos imóveis referidos no inciso II do **caput** do art. 6º desta Lei que estejam em dia com suas obrigações, é assegurado o direito de preferência à compra, pelo valor da proposta vencedora e nas mesmas condições desta, deduzido o valor das benfeitorias e das acessões realizadas, observadas, em qualquer hipótese, as regras da Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002 - Código Civil. (Redação dada pela Medida Provisória nº 496, de 2010).~~

§ 1º Aos ocupantes de boa-fé dos imóveis referidos no inciso II do caput do art. 6º desta Lei que estejam em dia com suas obrigações é assegurado o direito de preferência à compra, pelo valor da proposta vencedora e nas mesmas condições desta, deduzido o valor das benfeitorias e das acessões realizadas, observadas, em qualquer hipótese, as regras da Lei no 10.406, de 10 de janeiro de 2002 - Código Civil. (Redação dada pela Lei nº 12.348, de 2010)

§ 2º O ocupante será notificado, por carta ou edital, da data do certame e das condições da venda com antecedência mínima de 30 (trinta) dias.

§ 3º O produto da venda dos imóveis referidos no inciso II do caput do art. 6º desta Lei será imediatamente recolhido pelo agente operador à conta do Tesouro Nacional e será integralmente utilizado para amortização da Dívida Pública Mobiliária Federal, devendo ser providenciada a emissão de títulos em valor equivalente ao montante recebido para capitalização do FC.

~~§ 4º Poderá ser dispensada a licitação na venda dos imóveis de que trata o **caput**, respeitado o valor de mercado, quando o adquirente for: (Incluído pela Medida Provisória nº 496, de 2010).~~
~~I - outro órgão ou entidade da administração, de qualquer esfera de governo; ou (Incluído pela Medida Provisória nº 496, de 2010).~~
~~II - empresa, pública ou privada, inserida em operação urbana consorciada aprovada na forma dos arts. 32 a 34 da Lei nº 10.257 de 10 de julho de 2001, desde que os imóveis estejam na área delimitada para a operação. (Incluído pela Medida Provisória nº 496, de 2010).~~

§ 4º Poderá ser dispensada a licitação na venda dos imóveis de que trata o caput, respeitado o valor de mercado, quando o adquirente for: (Redação dada pela Lei nº 12.348, de 2010)

I - outro órgão ou entidade da administração, de qualquer esfera de governo; ou (Redação dada pela Lei nº 12.348, de 2010)

II - empresa, pública ou privada, inserida em operação urbana consorciada aprovada na forma dos arts. 32 a 34 da Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001, desde que os imóveis estejam na área delimitada para a operação. (Redação dada pela Lei nº 12.348, de 2010)

Art. 11. O pagamento do valor dos imóveis referidos no inciso II do caput do art. 6º desta Lei poderá ser efetuado de forma parcelada, observadas, no que couber, as condições estabelecidas no art. 27 da Lei nº 9.636, de 15 de maio de 1998, e ainda:

I - entrada mínima de 20% (vinte por cento) do preço total de venda do imóvel, a título de sinal e princípio de pagamento;

II - prazo máximo de 60 (sessenta) meses; e

III - garantia mediante alienação fiduciária do imóvel objeto da venda.

~~Parágrafo único. Na hipótese de aplicação da alienação direta prevista no art. 10, § 4º, inciso I, serão concedidas as seguintes condições especiais para pagamento: (Incluído pela Medida Provisória nº 496, de 2010).~~

~~I - entrada mínima de cinco por cento do preço total de venda do imóvel, a título de sinal e princípio de pagamento; e (Incluído pela Medida Provisória nº 496, de 2010).~~

~~II - prazo máximo de cento e vinte meses. (Incluído pela Medida Provisória nº 496, de 2010).~~

Parágrafo único. Na hipótese de aplicação da alienação direta prevista no inciso I do § 4º do art. 10, serão concedidas as seguintes condições especiais para pagamento: (Incluído pela Lei nº 12.348, de 2010)

I - entrada mínima de 5% (cinco por cento) do preço total de venda do imóvel, a título de sinal e princípio de pagamento; e (Incluído pela Lei nº 12.348, de 2010)

II - prazo máximo de 120 (cento e vinte) meses. (Incluído pela Lei nº 12.348, de 2010)

Art. 12. Aos ocupantes de baixa renda dos imóveis não-operacionais residenciais oriundos da extinta RFFSA cuja ocupação seja comprovadamente anterior a 6 de abril de 2005 é assegurado o direito à aquisição por venda direta do imóvel, nas condições estabelecidas nos arts. 26 e 27 da Lei nº 9.636, de 15 de maio de 1998.

~~§ 1º Para a avaliação dos imóveis referidos no caput deste artigo, aplicar-se-á o método involutivo, deduzindo-se, para tanto, o valor correspondente às benfeitorias realizadas pelo ocupante.~~

~~§ 1º Para avaliação dos imóveis referidos no **caput**, deduzir-se-á o valor correspondente às benfeitorias e às acessões comprovadamente realizadas pelo ocupante, observadas, em qualquer hipótese, as regras da Lei nº 10.406, de 2002. (Redação dada pela Medida Provisória nº 496, de 2010).~~

§ 1º Para avaliação dos imóveis referidos no caput, deduzir-se-á o valor correspondente às benfeitorias e às acessões comprovadamente realizadas pelo ocupante, observadas, em qualquer hipótese, as regras da Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002 - Código Civil. (Redação dada pela Lei nº 12.348, de 2010)

§ 2º Os ocupantes referidos no caput deste artigo deverão manifestar seu interesse pela compra direta no prazo de até 30 (trinta) dias a contar da notificação a ser realizada pelo órgão competente.

§ 3º Para os fins do disposto neste artigo, considera-se ocupante de baixa renda aquele com renda familiar igual ou inferior ao valor estabelecido pelo § 2º do art. 1º do Decreto-Lei nº 1.876, de 15 de julho de 1981.

Art. 13. Aos ocupantes dos imóveis não-operacionais oriundos da extinta RFFSA, não alcançados pelo disposto nos arts. 10 ou 12 desta Lei e cuja ocupação seja comprovadamente anterior a 6 de abril de 2005, é assegurado o direito de preferência na compra do imóvel, observando-se, no que couber, o disposto no art. 24 da Lei nº 9.636, de 15 de maio de 1998, e ainda:

I - a venda será realizada na modalidade de leilão;

II - o pagamento poderá ser parcelado, conforme estabelecido no edital, em até 180 (cento e oitenta) prestações mensais e consecutivas em se tratando de imóveis residenciais ou em até 60 (sessenta) prestações mensais e consecutivas para os demais imóveis;

III - os ocupantes poderão adquirir o imóvel pelo valor da proposta vencedora, deduzido o valor correspondente às benfeitorias comprovadamente por eles realizadas, desde que manifestem seu interesse no ato do leilão ou no prazo de até 15 (quinze) dias, contado da publicação do resultado do certame.

Art. 14. Os imóveis não-operacionais oriundos da extinta RFFSA poderão ser alienados diretamente:

I - desde que destinados a programas de regularização fundiária e provisão habitacional de interesse social, a programas de reabilitação de áreas urbanas, a sistemas de circulação e transporte ou à implantação ou funcionamento de órgãos públicos:

a) aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios;

b) a entidades públicas que tenham por objeto regularização fundiária e provisão habitacional, nos termos da

Lei nº 11.124, de 16 de junho de 2005;

c) a Fundos de Investimentos Imobiliários, previstos na Lei nº 8.668, de 25 de junho de 1993;

II - aos beneficiários de programas de regularização fundiária e provisão habitacional de interesse social.

§ 1º O disposto no caput deste artigo não se aplica aos imóveis não-operacionais destinados a compor os recursos do Fundo Contingente referidos no inciso II do caput do art. 6º desta Lei.

§ 2º Para a avaliação dos imóveis referidos no caput deste artigo, aplicar-se-á o método involutivo.

Art. 15. O agente operador do FC representará a União na celebração dos contratos de compra e venda dos imóveis de que trata o inciso II do caput do art. 6º desta Lei, efetuando a cobrança administrativa e recebendo o produto da venda.

Parágrafo único. O agente operador do FC encaminhará à Advocacia-Geral da União as informações e os documentos necessários a eventual cobrança judicial do produto da venda dos imóveis, bem como à defesa dos interesses da União.

Art. 16. Na alienação dos imóveis referidos nos arts. 10, 12, 13 e 14 desta Lei, observar-se-á o seguinte:

I - fica afastada a aplicação do disposto no art. 23 da Lei nº 9.636, de 15 de maio de 1998;

II - os contratos celebrados mediante instrumento particular terão força de escritura pública;

~~III - quando não for possível comprovar a dominialidade de imóvel oriundo da extinta RFFSA, é permitido à União, por intermédio do Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, ceder ou transferir a posse deste ao adquirente para posterior regularização perante o cartório de registro de imóveis;~~

~~III - quando não for possível comprovar a dominialidade de imóvel oriundo da extinta RFFSA, é permitido à União, por intermédio do Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, transferir os direitos possessórios deste, de forma onerosa ou gratuita, ficando eventual regularização posterior a cargo do adquirente;~~ (Redação dada pela Medida Provisória nº 496, de 2010).

III - quando não for possível comprovar a dominialidade de imóvel oriundo da extinta RFFSA, é permitido à União, por intermédio do Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, transferir os direitos possessórios deste, de forma onerosa ou gratuita, ficando eventual regularização posterior a cargo do adquirente; (Redação dada pela Lei nº 12.348, de 2010)

IV - o registro será efetuado no cartório da localidade mais próxima de onde se situa o imóvel, não se aplicando o disposto no art. 171 da Lei nº 6.015, de 31 de dezembro de 1973.

~~Parágrafo único. Não serão alienados os bens imóveis situados na faixa de domínio das ferrovias cuja ocupação ou utilização por particulares coloque em risco a vida das pessoas ou comprometa a segurança ou a eficiência da operação ferroviária.~~

~~§ 1º Não serão alienados os bens imóveis situados na faixa de domínio das ferrovias cuja ocupação ou utilização por particulares coloque em risco a vida das pessoas ou comprometa a segurança ou a eficiência da operação ferroviária.~~ (Incluído pela Medida Provisória nº 496, de 2010).

~~§ 2º O título de transferência da posse de que trata o inciso III terá os mesmos efeitos da legitimação de posse prevista na Lei nº 11.977, de 7 de julho de 2009, desde que:~~ (Incluído pela Medida Provisória nº 496, de 2010).

~~I - o imóvel objeto da transferência esteja matriculado junto ao Cartório de Registro de Imóveis; e~~ (Incluído pela Medida Provisória nº 496, de 2010).

~~II - o adquirente cumpra os requisitos contidos no parágrafo único do art. 59 da Lei nº 11.977, de 2009.~~ (Incluído pela Medida Provisória nº 496, de 2010).

§ 1º Não serão alienados os bens imóveis situados na faixa de domínio das ferrovias cuja ocupação ou utilização por particulares coloque em risco a vida das pessoas ou comprometa a segurança ou a eficiência da operação ferroviária. (Incluído pela Lei nº 12.348, de 2010)

§ 2º O título de transferência da posse de que trata o inciso III terá os mesmos efeitos da legitimação de

posse prevista na Lei nº 11.977, de 7 de julho de 2009, desde que: (Incluído pela Lei nº 12.348, de 2010)

I - o imóvel objeto da transferência esteja matriculado no Cartório de Registro de Imóveis; e (Incluído pela Lei nº 12.348, de 2010)

II - o adquirente cumpra os requisitos contidos no parágrafo único do art. 59 da Lei nº 11.977, de 7 de julho de 2009. (Incluído pela Lei nº 12.348, de 2010)

Art. 17. Ficam transferidos para a Valec:

I - sendo alocados em quadros de pessoal especiais, os contratos de trabalho dos empregados ativos da extinta RFFSA integrantes:

a) do quadro de pessoal próprio, preservando-se a condição de ferroviário e os direitos assegurados pelas Leis nºs 8.186, de 21 de maio de 1991, e 10.478, de 28 de junho de 2002; e

b) do quadro de pessoal agregado, oriundo da Ferrovia Paulista S.A. - FEPASA;

II - as ações judiciais relativas aos empregados a que se refere o inciso I do caput deste artigo em que a extinta RFFSA seja autora, ré, assistente, opoente ou terceira interessada;

III - o Serviço Social das Estradas de Ferro - SESEF, criado pela Lei nº 3.891, de 26 de abril de 1961, e transferido para a extinta RFFSA por força do disposto no art. 3º da Lei nº 6.171, de 9 de dezembro de 1974, mantidas suas finalidades e vedada a assunção de passivo ou déficit de qualquer natureza e o aporte de novos recursos a qualquer título, ressalvados os repasses de valores descontados dos funcionários a título de consignação e a remuneração por serviços que vierem a ser prestados.

§ 1º A transferência de que trata o inciso I do caput deste artigo dar-se-á por sucessão trabalhista e não caracterizará rescisão contratual.

§ 2º Os empregados transferidos na forma do disposto no inciso I do caput deste artigo terão seus valores remuneratórios inalterados no ato da sucessão e seu desenvolvimento na carreira observará o estabelecido nos respectivos planos de cargos e salários, não se comunicando, em qualquer hipótese, com o plano de cargos e salários da Valec.

§ 3º Em caso de demissão, dispensa, aposentadoria ou falecimento do empregado, fica extinto o emprego por ele ocupado.

§ 4º Os empregados de que trata o inciso I do caput deste artigo, excetuados aqueles que se encontram cedidos para outros órgãos ou entidades da administração pública, ficarão à disposição da Inventariança, enquanto necessários para a realização dos trabalhos ou até que o inventariante decida pelo seu retorno à Valec.

§ 5º Os empregados de que trata o inciso I do caput deste artigo poderão ser cedidos para prestar serviço na Advocacia-Geral da União, no Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, no Ministério dos Transportes, inclusive no DNIT, na Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT e na Agência Nacional de Transportes Aquaviários - ANTAQ, e no IPHAN, independentemente de designação para o exercício de cargo comissionado, sem ônus para o cessionário, desde que seja para o exercício das atividades que foram transferidas para aqueles órgãos e entidades por esta Lei, ouvido previamente o inventariante.

§ 6º Os advogados ou escritórios de advocacia que representavam judicialmente a extinta RFFSA nas ações a que se refere o inciso II do caput deste artigo deverão, imediatamente, sob pena de responsabilização pessoal pelos eventuais prejuízos causados:

I - peticionar em juízo, comunicando a extinção da RFFSA e a transferência dos contratos de trabalho para a Valec, requerendo que todas as citações e intimações passem a ser dirigidas a esta empresa; e

II - repassar à Valec as respectivas informações e documentos sobre as ações de que trata o inciso II do caput deste artigo.

Art. 18. A Valec assumirá a responsabilidade de atuar como patrocinadora do plano de benefícios administrado pela Fundação Rede Ferroviária de Seguridade Social - REFER, na condição de sucessora

trabalhista da extinta RFFSA, em relação aos empregados referidos no inciso I do caput do art. 17 desta Lei, observada a exigência de paridade entre as contribuições da patrocinadora e do participante.

Parágrafo único. O disposto no caput deste artigo aplica-se unicamente aos empregados transferidos na forma do inciso I do caput do art. 17 desta Lei, cujo conjunto constituirá massa fechada.

Art. 19. A União disponibilizará:

I - por intermédio do Ministério dos Transportes:

a) à Valec os recursos orçamentários e financeiros necessários ao custeio dos dispêndios decorrentes do disposto no inciso I do caput do art. 17 e no art. 18 desta Lei, aí incluído o pagamento aos empregados referidos no inciso I do caput do art. 17 desta Lei das parcelas em atraso relativas aos dissídios e acordos coletivos referentes aos períodos de 2003 a 2006;

b) à Refer os recursos orçamentários e financeiros eventualmente necessários ao custeio dos dispêndios decorrentes do disposto no art. 25 desta Lei;

II - por intermédio do Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, os recursos orçamentários e financeiros necessários ao pagamento aos inativos e pensionistas da extinta RFFSA não alcançados pelo inciso I do caput do art. 17 desta Lei, das parcelas em atraso relativas aos dissídios e acordos coletivos referentes aos períodos de 2003 a 2006.

Parágrafo único. (VETADO)

Art. 20. As atribuições referentes à aprovação das demonstrações contábeis e financeiras do balanço de extinção, segundo o disposto no art. 3º desta Lei, conferidas por lei ou pelo estatuto da extinta RFFSA à assembléia geral de acionistas serão exercidas pelo Ministro de Estado da Fazenda.

Art. 21. A União, por intermédio do Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, poderá, na forma do regulamento, formalizar termos de entrega ou cessão provisórios de bens imóveis não-operacionais oriundos da extinta RFFSA, excetuados aqueles destinados ao FC, previstos no inciso II do caput do art. 6º desta Lei, aos órgãos e entidades da administração pública direta e indireta da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, promovendo a sua substituição por instrumentos definitivos.

Art. 22. Para os fins desta Lei, consideram-se bens operacionais os bens móveis e imóveis vinculados aos contratos de arrendamento celebrados pela extinta RFFSA, bem como aqueles delegados a Estados ou Municípios para operação ferroviária.

Art. 23. Ficam criados, no âmbito do Poder Executivo Federal, os seguintes cargos em comissão do Grupo-Direção e Assessoramento Superiores - DAS: 1 (um) DAS-6; 9 (nove) DAS-5; 25 (vinte e cinco) DAS-4; 30 (trinta) DAS-3; 36 (trinta e seis) DAS-2; e 56 (cinqüenta e seis) DAS-1.

§ 1º Os cargos em comissão referidos no caput deste artigo destinados às atividades de Inventariança não integrarão a estrutura regimental do Ministério dos Transportes, devendo constar dos atos de nomeação seu caráter de transitoriedade.

§ 2º À medida que forem concluídas as atividades de Inventariança, os cargos em comissão referidos no § 1º deste artigo serão extintos.

§ 3º Ato do Poder Executivo estabelecerá a distribuição dos cargos em comissão criados por esta Lei.

Art. 24. Fica o Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão autorizado a aprovar proposta da Valec para a realização de Programa de Desligamento Voluntário - PDV para os empregados de que trata o inciso I do caput do art. 17 desta Lei.

Art. 25. Fica a União autorizada a atuar como patrocinadora do plano de benefícios administrado pela Refer, em relação aos beneficiários assistidos da extinta RFFSA em 22 de janeiro de 2007.

Art. 26. Os arts. 14, 77, 82 e 118 da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, passam a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 14. .....

.....

IV - .....

.....

b) o transporte ferroviário regular de passageiros não associado à infra-estrutura.

..... " (NR)

"Art. 77. .....

.....

II - recursos provenientes dos instrumentos de outorga e arrendamento administrados pela respectiva Agência, excetuados os provenientes dos contratos de arrendamento originários da extinta Rede Ferroviária Federal S.A. - RFFSA não adquiridos pelo Tesouro Nacional com base na autorização contida na Medida Provisória nº 2.181-45, de 24 de agosto de 2001;

....." (NR)

"Art. 82. .....

.....

XVII - exercer o controle patrimonial e contábil dos bens operacionais na atividade ferroviária, sobre os quais será exercida a fiscalização pela Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, conforme disposto no inciso IV do art. 25 desta Lei, bem como dos bens não-operacionais que lhe forem transferidos;

XVIII - implementar medidas necessárias à destinação dos ativos operacionais devolvidos pelas concessionárias, na forma prevista nos contratos de arrendamento; e

XIX - propor ao Ministério dos Transportes, em conjunto com a ANTT, a destinação dos ativos operacionais ao término dos contratos de arrendamento.

.....

§ 4º O DNIT e a ANTT celebrarão, obrigatoriamente, instrumento para execução das atribuições de que trata o inciso XVII do caput deste artigo, cabendo à ANTT a responsabilidade concorrente pela execução do controle patrimonial e contábil dos bens operacionais recebidos pelo DNIT vinculados aos contratos de arrendamento referidos nos incisos II e IV do caput do art. 25 desta Lei." (NR)

"Art. 118. Ficam transferidas da extinta RFFSA para o Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão:

I - a gestão da complementação de aposentadoria instituída pelas Leis nºs 8.186, de 21 de maio de 1991, e 10.478, de 28 de junho de 2002; e

II - a responsabilidade pelo pagamento da parcela sob o encargo da União relativa aos proventos de inatividade e demais direitos de que tratam a Lei nº 2.061, de 13 de abril de 1953, do Estado do Rio Grande do Sul, e o Termo de Acordo sobre as condições de reversão da Viação Férrea do Rio Grande do Sul à União, aprovado pela Lei nº 3.887, de 8 de fevereiro de 1961.

§ 1º A paridade de remuneração prevista na legislação citada nos incisos I e II do caput deste artigo terá como referência os valores previstos no plano de cargos e salários da extinta RFFSA, aplicados aos empregados cujos contratos de trabalho foram transferidos para quadro de pessoal especial da VALEC - Engenharia,

Construções e Ferrovias S.A., com a respectiva gratificação adicional por tempo de serviço.

§ 2º O Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão poderá, mediante celebração de convênio, utilizar as unidades regionais do DNIT e da Inventariança da extinta RFFSA para adoção das medidas administrativas decorrentes do disposto no caput deste artigo." (NR)

Art. 27. A partir do momento em que não houver mais integrantes no quadro de pessoal especial de que trata a alínea a do inciso I do caput do art. 17 desta Lei, em virtude de desligamento por demissão, dispensa, aposentadoria ou falecimento do último empregado ativo oriundo da extinta RFFSA, os valores previstos no respectivo plano de cargos e salários passarão a ser reajustados pelos mesmos índices e com a mesma periodicidade que os benefícios do Regime Geral da Previdência Social – RGPS, continuando a servir de referência para a paridade de remuneração prevista na legislação citada nos incisos I e II do caput do art. 118 da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001.

~~Art. 28. Fica a União autorizada a renegociar o pagamento dos saldos devedores de contratos de compra e venda e de débitos oriundos de contratos de locação de imóveis não-operacionais residenciais celebrados com a extinta RFFSA.~~

~~Art. 28. Fica a União autorizada a renegociar o pagamento de dívidas e saldos devedores decorrentes de contratos de transferência de domínio e de débitos dos demais contratos firmados pela extinta RFFSA tendo por objeto imóveis não operacionais. (Redação dada pela Medida Provisória nº 496, de 2010).~~

~~§ 1º Os critérios e condições de renegociação de que trata o **caput** serão fixados em ato do Ministro de Estado do Planejamento, Orçamento e Gestão, observados os seguintes parâmetros: (Incluído pela Medida Provisória nº 496, de 2010).~~

~~I - parcelamento em até cento e vinte parcelas mensais; (Incluído pela Medida Provisória nº 496, de 2010).~~

~~II - concessão de desconto entre vinte por cento e sessenta por cento do valor do débito consolidado no parcelamento, na proporção inversa à do valor do débito; e (Incluído pela Medida Provisória nº 496, de 2010).~~

~~III - aplicação de descontos entre vinte e cinco por cento e sessenta e cinco por cento do valor do débito consolidado para liquidação à vista, na proporção inversa à do valor do débito. (Incluído pela Medida Provisória nº 496, de 2010).~~

~~§ 2º Para os fins deste artigo, considera-se débito consolidado o somatório da dívida e do saldo devedor decorrente de contrato de transferência de domínio ou da posse, ou do valor correspondente ao total da dívida decorrente dos demais contratos firmados pela extinta RFFSA tendo por objeto bens imóveis não operacionais. (Incluído pela Medida Provisória nº 496, de 2010).~~

Art. 28. Fica a União autorizada a renegociar o pagamento de dívidas e saldos devedores decorrentes de contratos de transferência de domínio e de débitos dos demais contratos firmados pela extinta RFFSA tendo por objeto imóveis não operacionais. (Redação dada pela Lei nº 12.348, de 2010)

§ 1º Os critérios e condições de renegociação de que trata o caput serão fixados em ato do Ministro de Estado do Planejamento, Orçamento e Gestão, observados os seguintes parâmetros: (Incluído pela Lei nº 12.348, de 2010)

I - parcelamento em até 120 (cento e vinte) parcelas mensais; (Incluído pela Lei nº 12.348, de 2010)

II - concessão de desconto entre 20% (vinte por cento) e 60% (sessenta por cento) do valor do débito consolidado no parcelamento, na proporção inversa à do valor do débito; e (Incluído pela Lei nº 12.348, de 2010)

III - aplicação de descontos entre 25% (vinte e cinco por cento) e 65% (sessenta e cinco por cento) do valor do débito consolidado para liquidação à vista, na proporção inversa à do valor do débito. (Incluído pela Lei nº 12.348, de 2010)

§ 2º Para os fins deste artigo, considera-se débito consolidado o somatório da dívida e do saldo devedor decorrente de contrato de transferência de domínio ou da posse, ou do valor correspondente ao total da dívida decorrente dos demais contratos firmados pela extinta RFFSA tendo por objeto bens imóveis não operacionais. (Incluído pela Lei nº 12.348, de 2010)

~~Art. 28-A. Fica a União autorizada a constituir aforamento em favor dos adquirentes originários, ou seus sucessores, de imóveis oriundos da extinta RFFSA localizados em terrenos de marinha ou acrescidos. (Incluído pela Medida Provisória nº 496, de 2010).~~

~~§ 1º A constituição do aforamento prevista no **caput** implicará a: (Incluído pela Medida Provisória nº 496, de 2010).~~

~~I - isenção dos débitos principais e acessórios correspondentes às taxas de ocupação não pagas desde a aquisição do imóvel até a data da assinatura do novo contrato; e (Incluído pela Medida Provisória nº 496, de 2010).~~

~~II - dedução de dezessete por cento do valor correspondente ao terreno, na hipótese dos contratos de compra e venda ou promessa de compra e venda de domínio pleno em que exista saldo devedor. (Incluído pela Medida Provisória nº 496, de 2010).~~

~~§ 2º Não será devido pela União qualquer pagamento ou indenização decorrente da constituição do aforamento prevista neste artigo. (Incluído pela Medida Provisória nº 496, de 2010).~~

~~§ 3º Em se tratando de transferência de posse, pela extinta RFFSA, de imóveis localizados em terrenos de marinha e acrescidos, poderá a União outorgar a concessão de direito real de uso aos adquirentes originais ou a seus sucessores. (Incluído pela Medida Provisória nº 496, de 2010).~~

~~Art. 28-B. Os Cartórios de Registro de Imóveis deverão promover a averbação, em nome da União ou do DNIT, dos bens imóveis em cujos registros figure a RFFSA ou suas antecessoras na qualidade de titular de direito real, em conformidade com o disposto no inciso II do art. 2º e incisos I e IV do art. 8º desta Lei. (Incluído pela Medida Provisória nº 496, de 2010).~~

~~§ 1º Para a averbação de que trata o **caput**, será suficiente requerimento da Secretaria do Patrimônio da União, quando tratar de imóvel não operacional transferido para a União, e do DNIT, na hipótese de bem operacional ou declarado como reserva técnica. (Incluído pela Medida Provisória nº 496, de 2010).~~

~~§ 2º No caso de imóvel formado por parcelas operacional e não operacional, o requerimento previsto no § 1º deverá ser acompanhado de planta e memorial descritivo assinados pela Secretaria do Patrimônio da União e pelo DNIT, esclarecendo os limites de cada uma das parcelas. (Incluído pela Medida Provisória nº 496, de 2010).~~

~~Art. 28-C. Os compromissos de compra e venda firmados pela extinta RFFSA tendo por objeto imóveis não operacionais valerão como título para o registro da propriedade do bem adquirido, quando acompanhados de termo de quitação expedido pela Secretaria do Patrimônio da União. (Incluído pela Medida Provisória nº 496, de 2010).~~

Art. 28-A. Fica a União autorizada a constituir aforamento em favor dos adquirentes originários, ou seus sucessores, de imóveis oriundos da extinta RFFSA localizados em terrenos de marinha ou acrescidos. (Incluído pela Lei nº 12.348, de 2010)

§ 1º A constituição do aforamento prevista no caput implicará a: (Incluído pela Lei nº 12.348, de 2010)

I - isenção dos débitos principais e acessórios correspondentes às taxas de ocupação não pagas desde a aquisição do imóvel até a data da assinatura do novo contrato; e (Incluído pela Lei nº 12.348, de 2010)

II - dedução de 17% (dezessete por cento) do valor correspondente ao terreno, na hipótese dos contratos de compra e venda ou promessa de compra e venda de domínio pleno em que exista saldo devedor. (Incluído pela Lei nº 12.348, de 2010)

§ 2º Não será devido pela União qualquer pagamento ou indenização decorrente da constituição do aforamento prevista neste artigo. (Incluído pela Lei nº 12.348, de 2010)

§ 3º Em se tratando de transferência de posse pela extinta RFFSA de imóveis localizados em terrenos de marinha e acrescidos, poderá a União outorgar a concessão de direito real de uso aos adquirentes originais ou a seus sucessores. (Incluído pela Lei nº 12.348, de 2010)

Art. 28-B. Os Cartórios de Registro de Imóveis deverão promover a averbação, em nome da União ou do DNIT, dos bens imóveis em cujos registros figure a RFFSA ou suas antecessoras na qualidade de titular de direito real, em conformidade com o disposto no inciso II do art. 2º e incisos I e IV do art. 8º desta Lei. (Incluído pela Lei nº 12.348, de 2010)

§ 1º Para a averbação de que trata o caput, será suficiente requerimento da Secretaria do Patrimônio da União, quando tratar de imóvel não operacional transferido para a União, e do DNIT, na hipótese de bem operacional ou declarado como reserva técnica. (Incluído pela Lei nº 12.348, de 2010)

§ 2º No caso de imóvel formado por parcelas operacional e não operacional, o requerimento previsto no § 1º deverá ser acompanhado de planta e memorial descritivo assinados pela Secretaria do Patrimônio da União e pelo DNIT, esclarecendo os limites de cada uma das parcelas. (Incluído pela Lei nº 12.348, de 2010)

Art. 28-C. Os compromissos de compra e venda firmados pela extinta RFFSA tendo por objeto imóveis não operacionais valerão como título para o registro da propriedade do bem adquirido, quando acompanhados de termo de quitação expedido pela Secretaria do Patrimônio da União. (Incluído pela Lei nº 12.348, de 2010)

Art. 29. (VETADO)

Art. 30. (VETADO)

Art. 31. (VETADO)

Art. 32. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 33. Ficam revogados o § 6º do art. 2º da Lei nº 9.491, de 9 de setembro de 1997, os arts. 114-A e 115 da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, o § 6º do art. 2º da Lei nº 9.491, de 9 de setembro de 1997, constante do art. 1º da Medida Provisória nº 2.161-35, de 23 de agosto de 2001, e os arts. 114-A e 115 da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, constantes do art. 1º da Medida Provisória nº 2.217-3, de 4 de setembro de 2001, bem como os arts. 12 e 13 da Medida Provisória nº 335, de 23 de dezembro de 2006, e os dispositivos correspondentes da Lei resultante de sua eventual aprovação.

Brasília, 31 de maio de 2007; 186º da Independência e 119º da República.

LUIZ INÁCIO LULA DA SILVA
Tarso Genro
Alfredo Nascimento
Guido Mantega
João Bernardo de Azevedo Bringel
José Antonio Dias Toffoli

Este texto não substitui o publicado no DOU de 31.5.2007 edição extra.

Portaria Interinstitucional n.º , de de de 2011

Dispõe sobre o estabelecimento de procedimentos conjuntos entre o Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - IPHAN e a Secretaria do Patrimônio da União – SPU em relação a bens imóveis não operacionais oriundos da extinta Rede Ferroviária Federal S. A. - RFFSA que possam ter valor histórico, artístico e cultural, visando à proteção da memória ferroviária, em conformidade com o art. 9º da Lei 11.483/07.

O **PRESIDENTE DO INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL**, e a **SECRETÁRIA DO PATRIMÔNIO DA UNIÃO**, no uso das atribuições que lhe são legalmente conferidas, tendo em vista o disposto no art. 21, V, do Anexo I, do Decreto n.° 6.844, de 07 de maio de 2009, que dispõe sobre a estrutura regimental do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – IPHAN, e o Decreto nº 7.063, de 13 de janeiro de 2010, art. 40 e a Portaria nº 232, art. 32, inciso XIX, que trata dos atos da Secretaria do Patrimônio da União, e,

CONSIDERANDO que a Lei n.º 11.483, de 31 de maio de 2007, no art. 9º preceitua que: "Caberá ao Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - IPHAN receber e administrar os bens móveis e imóveis de valor artístico, histórico e cultural, oriundos da extinta RFFSA, bem como zelar pela sua guarda e manutenção";

CONSIDERANDO que o IPHAN deverá solicitar ao Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão a cessão de uso dos bens imóveis não operacionais que forem do seu interesse, tendo em vista o cumprimento do disposto no art. 9º da Lei n.º 11.483, de 2007.

CONSIDERANDO a necessidade de se estabelecer procedimentos conjuntos entre o IPHAN e a Secretaria do Patrimônio da União - SPU em relação a bens imóveis não operacionais oriundos da extinta Rede Ferroviária Federal S. A – RFFSA que possuam valor artístico, histórico e cultural para garantir a efetiva proteção da memória ferroviária, resolvem:

Art. 1º Estabelecer procedimentos, prazos e rotinas envolvendo os imóveis não operacionais oriundos da extinta RFFSA que possam ter valor histórico, artístico e cultural de acordo com o artigo 9º da Lei n.º 11.483, de 2007.

Art. 2º As Superintendências da SPU notificarão às Superintendências do IPHAN da assinatura dos Termos de Transferência dos bens imóveis não operacionais oriundos da extinta RFFSA, no prazo de 30 (trinta) dias.

Art. 3º As Superintendências da SPU e do IPHAN realizarão, preferencialmente, vistorias conjuntas aos bens imóveis da extinta RFFSA.

Parágrafo único. Poderão ser celebrados Termo de Cooperação Técnica entre as Superintendências da SPU e do IPHAN para esse fim.

Art. 4º As Superintendências da SPU e do IPHAN poderão estabelecer agenda comum e rotinas específicas às peculiaridade locais, mediante ato conjunto dos respectivos Superintendentes, observadas as diretrizes estabelecidas pelos Órgãos Centrais de ambas as Instituições.

Art. 5º O IPHAN e a SPU compartilharão as informações disponíveis que permitam a identificação dos imóveis não operacionais da extinta RFFSA e a análise de seu valor histórico, artístico e cultural, dentre os quais:

I - plantas técnicas e cartográficas;
II – documentos cartorários;
III - registros fotográficos;
IV - instrumentos legais celebrados;
V - histórico do bem;
VI - laudo de avaliação existente da extinta RFFSA;
VII – relatórios do Sistema de gestão informatizado dos imóveis;
VIII – inventário existente em formato digital;
IX – levantamento topográfico;

Art. 6º O IPHAN indicará imóvel(is) ou grupos de imóveis que presumivelmente não possuem valor histórico, artístico e cultural, mediante apresentação, pela SPU, dos dados disponíveis a esta avaliação, observadas as diretrizes estabelecidas pelos Órgãos Centrais de ambas as Instituições.

Parágrafo único. A indicação prevista no caput poderá ser substituída por indicação de características gerais acerca dos imóveis que permitam à SPU fazer consultas em lote ao IPHAN.

Art. 7º Havendo declaração, por parte do IPHAN, de valor histórico, artístico e cultural do imóvel, os elementos referentes ao ato serão encaminhados às Superintendências da SPU para verificação acerca da situação documental do imóvel, no prazo de 30 (trinta) dias, contados a partir da data de protocolo na SPU.

§1º A SPU enviará ao IPHAN a documentação disponível relativa ao bem, devendo informar a possível destinação que saiba poder existir, cabendo ao IPHAN decidir quanto a referida destinação.

2º Na ausência de pendências com relação ao bem, será enviado ao IPHAN, dentro do prazo de 60 (sessenta) dias a minuta do Contrato de Cessão Provisória aprovada pela Consultoria Jurídica da União no Estado, utilizando-se para tanto o modelo constante do constante do Anexo I desta Portaria.

§3º Após o recebimento do contrato de cessão no protocolo do IPHAN, este se manifestará no prazo de 45 (quarenta e cinco) dias.

§4º Existindo pendências com relação ao imóvel, a SPU informará ao IPHAN sobre a situação do bem.

Art. 8º Havendo previsão de destinação do imóvel por parte da SPU, os elementos envolvendo o ato serão repassados às Superintendências do IPHAN, para análise e manifestação acerca da valoração e destinação, no prazo de 45 (quarenta e cinco) dias, contados da data de protocolo no IPHAN, prorrogáveis pelo mesmo período.

§1º Não existindo valor histórico, artístico e cultural, a SPU poderá fazer a destinação de acordo com os critérios próprios.

§2º Caso o IPHAN declare valor histórico, artístico e cultural para o bem, a destinação será conforme o disposto no artigo 7º desta Portaria.

Art. 9º Se houver pendências sobre imóvel não operacional de valor histórico, artístico e cultural, e sendo possível a transferência dos ônus existentes ao destinatário, a SPU e o IPHAN celebrarão Termo de Cessão constante no Anexo II desta Portaria.

Parágrafo único. Ocorrendo divergência insuperável nas propostas de destinação e/ou destinatário do imóvel, deverá o IPHAN receber o imóvel diretamente com as pendências que nele existirem para dar a destinação que lhe convier.

Art. 10. Existindo risco de invasão, deterioração ou perecimento do imóvel, as Superintendências da SPU poderão celebrar instrumento com a finalidade exclusiva de autorizar a guarda, conservação e vigilância provisórias do bem, mediante assinatura do Termo de Guarda Provisória constante do Anexo III desta Portaria, que terá prazo máximo de 90 (noventa) dias, podendo ser renovado, justificadamente, por igual período.

§ 1º A fim de resguardar eventual valor para a Memória Ferroviária, a Superintendência da SPU encaminhará cópia do instrumento ao IPHAN, no prazo de 10 (dez) dias, para manifestação.

§2º O IPHAN poderá solicitar, mediante justificativa apresentada à Superintendência da SPU, a alteração ou a extinção do instrumento referido no *caput*.

§3º Em caso de revogação da guarda a pedido do IPHAN, este assumirá a responsabilidade de conservação do bem.

Art. 11 As Superintendências do Patrimônio da União notificarão às Superintendências do IPHAN a relação de processos com destinações em andamento e os efetivamente destinados, em até 30 (trinta) dias a partir da publicação desta Portaria.

Art. 12 O IPHAN, por intermédio da Coordenação Técnica do Patrimônio Ferroviário, fornecerá a lista de imóveis declarados como de interesse, no prazo de 30 (trinta) dias a contar da publicação desta Portaria, em atenção ao art. 7º do Decreto n.º 6.018, de 2007, para destinação por meio dos instrumentos de cessão e/ou entrega provisória pela SPU.

Parágrafo único. Os processos de destinação dos imóveis mencionados no *caput* serão iniciados no prazo de até 15 (quinze) dias contados a partir do recebimento da lista, e finalizados com a lavratura do respectivo instrumento em até 120 (cento e vinte) dias, prorrogáveis por mais 60 (sessenta) dias.

Art. 13. Os Órgãos Centrais do IPHAN e da SPU declararão, mediante provocação, os casos excepcionais, os quais terão procedimentos e prazos diferenciados.

Art. 14 Esta Portaria entre em vigor na data de sua publicação.

Luiz Fernando de Almeida
Presidente do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – IPHAN

Paula Maria Motta Lara
Secretária da Secretaria do Patrimônio da União

PORTARIA No- 407, DE 21 DE DEZEMBRO DE 2010

Dispõe sobre o estabelecimento dos parâmetros de valoração e procedimento de inscrição na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário, visando à proteção da memória ferroviária, em conformidade com o art. 9º da Lei n.º 11.483/2007.

O PRESIDENTE DO INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL, no uso das atribuições que lhe são legalmente conferidas, tendo em vista o disposto no art. 21, inciso V, do Anexo I, do Decreto n.° 6.844, de 07 de maio de 2009, que dispõe sobre a estrutura regimental do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - IPHAN, o que consta do Processo Administrativo n.º 01450.014336/2009-61; e,

CONSIDERANDO que a Lei n.º 11.483, de 31 de maio de 2007, no art. 9º preceitua que: "Caberá ao Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - IPHAN receber e administrar os bens móveis e imóveis de valor artístico, histórico e cultural, oriundos da extinta RFFSA, bem como zelar pela sua guarda e manutenção";

CONSIDERANDO a necessidade de, em conformidade com o parágrafo 2º do art. 9º da Lei n.º 11.483, de 31 de maio de 2007, estabelecer ações visando empreender a construção, formação, organização, manutenção, ampliação e equipamento de museus, bibliotecas, arquivos e outras organizações culturais - suas coleções e acervos, bem como a conservação e restauração de prédios, monumentos, logradouros, sítios e demais espaços oriundos da extinta RFFSA, com fins à preservação e difusão da Memória Ferroviária;

CONSIDERANDO a necessidade de estabelecer procedimento administrativo específico no tocante à valoração, gestão e administração dos bens integrantes do Patrimônio Ferroviário;

CONSIDERANDO que o reconhecimento de valor cultural, dos bens de natureza material e imaterial, tomados individualmente ou em conjunto, nos termos da Constituição da República Federativa do Brasil, pressupõe referência à identidade, à ação, à memória dos diferentes grupos formadores da sociedade brasileira;

CONSIDERANDO a necessidade de criação de um cadastro contendo o arrolamento dos bens, com sua descrição, localização, indicação da espécie de atributo, destinação e demais dados necessários à preservação da Memória Ferroviária, o IPHAN reconhece a necessidade de implantação da Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário, a fim de possibilitar o controle e gerenciamento dos bens de valor cultural a que se refere o art. 9º da Lei n.º 11.483/07;

CONSIDERANDO que o Patrimônio Cultural Ferroviário é integrado por bens móveis - material rodante, peças, documentos em geral, arquivos, livros, pinturas, fotos, plantas, mapas,

objetos de decoração, equipamentos de ferrovia, dentre outros - e imóveis - pátios, estações, armazéns, oficinas, caixas d'água, entre outros - tomados em conjunto ou isoladamente, desde que tenham valor artístico, histórico e cultural, resolve:

Art. 1º Instituir no âmbito do INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL - IPHAN a Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário em conformidade com o artigo 9º, da Lei n.º 11.483/2007, onde serão inscritos todos os bens reconhecidos como detentores de valor artístico, histórico e cultural.
Parágrafo único. Compete à Coordenação Técnica do Patrimônio Ferroviário a gestão da Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário.

Art. 2º Os bens inseridos na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário gozam de proteção, com vistas a evitar seu perecimento ou sua degradação, apoiar sua conservação, divulgar sua existência e fornecer suporte a ações administrativas e legais de competência do poder público.

Art. 3º Fica instituída a Comissão de Avaliação do Patrimônio Cultural Ferroviário, para fins de aplicação do art. 9º da Lei n.º 11.483/ 2007.

§ 1º A Comissão de Avaliação do Patrimônio Cultural tem como atribuição decidir acerca do valor histórico, artístico e cultural de bens móveis e imóveis.

§ 2º A Comissão de Avaliação do Patrimônio Cultural Ferroviário será presidida pelo Diretor do Departamento do Patrimônio Material e Fiscalização - Depam, e será acompanhada por Procurador Federal designado pelo Procurador-Chefe da Procuradoria Federal junto ao IPHAN.

§ 3º Compõem a Comissão de Avaliação do Patrimônio Cultural Ferroviário os Coordenadores do Departamento do Patrimônio Material e Fiscalização - DEPAM do IPHAN:

I - Coordenador Técnico do Patrimônio Ferroviário;

II - Coordenador-Geral de Cidades;

III - Coordenador-Geral de Bens Imóveis;

IV - Coordenador-Geral de Bens Móveis e Integrados;

V - Coordenador-Geral de Patrimônio Natural, Paisagem Cultural e Jardins Históricos.

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

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

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

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

Parágrafo único. Os bens passíveis de valoração serão analisados e avaliados, isoladamente ou em conjunto, mediante processo administrativo.

Art. 5º Os processos administrativos a serem analisados pela Comissão de Avaliação do Patrimônio Cultural Ferroviário, serão instruídos nas Superintendências do IPHAN ou na Coordenação Técnica do Patrimônio Ferroviário.

§ 1º Será parte integrante do processo administrativo, parecer técnico que ateste as reais condições de apropriação social do bem, em especial quanto a sua segurança, conservação e uso compatível com a preservação da Memória Ferroviária.

§ 2º O parecer técnico deverá apontar conclusivamente se a instância local recomenda ou não a inclusão do(s) bem(ns) na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário, especificando qual (is) inciso (s) do artigo 4º justifica (m) a inclusão.

§ 3º O parecer técnico será referendado ou não pela Comissão de Avaliação do Patrimônio Cultural Ferroviário, a qual deverá especificar a motivação de seus atos.

§ 4º Atendendo solicitação da Comissão de Avaliação do Patrimônio Cultural Ferroviário, o Diretor do Departamento do Patrimônio Material e Fiscalização - Depam poderá requisitar esclarecimentos complementares ou informações atualizadas sobre quaisquer processos abertos.

§ 5º Negada a inscrição na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário pela Comissão de Avaliação do Patrimônio Cultural Ferroviário, o processo administrativo deverá retornar à Superintendência do IPHAN que poderá, caso persista o interesse de inscrição do bem, complementar a instrução e solicitar a reconsideração da decisão, no prazo de 90 (noventa) dias, a contar do recebimento do processo no âmbito da Superintendência.

§ 6º Não reconsiderada a decisão pela Comissão de Avaliação do Patrimônio Cultural Ferroviário, o processo deverá ser encaminhado ao Presidente do IPHAN, como última instância de deliberação, para a manutenção ou não dessa decisão.

§ 7º Por iniciativa do Presidente do IPHAN, dos Superintendentes do IPHAN e da Comissão de Avaliação do Patrimônio Cultural Ferroviário, os processos arquivados em virtude de indeferimento da inclusão do bem na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário, poderão ser reabertos, decorrido o prazo de dois anos a partir da data da última decisão.

Art. 6º Os bens declarados como de valor histórico, artístico e cultural pela Comissão, serão levados à homologação do Presidente do IPHAN, sendo a decisão publicada no Diário Oficial da União no prazo de 30 (trinta) dias.

Art. 7º Após a publicação no Diário Oficial da União os bens declarados como de valor cultural serão inscritos na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário.

Parágrafo único. A Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário será apresentada em meio digital e impresso, estando disponível à consulta de qualquer interessado.

Art. 8º Caso haja urgência na adoção de medida acautelatória que vise preservar a integridade de bens móveis e imóveis oriundos da extinta RFFSA, poderá ser feita, por ato declaratório do Diretor do Departamento de Patrimônio Material e Fiscalização - DEPAM, inscrição provisória na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário.

§ 1º Os Superintendentes do IPHAN poderão solicitar ao Diretor do DEPAM a inscrição provisória na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário dos bens móveis ou imóveis oriundos da extinta RFFSA.

§ 2º Para a inscrição provisória na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário deverá ser aberto processo administrativo que deverá conter parecer técnico sucinto a respeito dos motivos ensejadores da imediata proteção dos bens.

§ 3º Para todos os efeitos, a inscrição provisória do bem na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário se equipara à inscrição definitiva.

§ 4º No prazo de 05 (cinco) dias o Diretor do Departamento de Patrimônio Material e Fiscalização - DEPAM deverá comunicar à Superintendência do Iphan no Estado em que o (s) bem (ns) se situa (m) que procedeu a (s) sua (s) inscrição (ões) provisória (s) na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário.

§ 5º A inscrição provisória do bem na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário será publicada no Diário Oficial da União no prazo de 15 (quinze) dias.

§ 6º O Diretor do Departamento de Patrimônio Material e Fiscalização - DEPAM submeterá a sua decisão à Comissão de Avaliação do Patrimônio Cultural Ferroviário para a adoção dos procedimentos previstos nos artigos 5º ao 7º desta Portaria.

Art. 9º Os bens que forem objeto do Art. 4º poderão ter sua valoração reavaliada a qualquer tempo, caso a justificativa apresentada inicialmente ou os compromissos acordados, acerca do uso e conservação adequados, não sejam mais condizentes com a preservação da Memória Ferroviária.

Art. 10. Os bens declarados como de valor histórico, artístico e cultural pela Presidência do IPHAN até a data da publicação desta Portaria ficam automaticamente inscritos na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário.

Art. 11. Esta Portaria entra em vigor na data de sua publicação.

LUIZ FERNANDO DE ALMEIDA

SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL

MINISTÉRIO DA CULTURA

Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – Iphan

Superintendência do Iphan no Rio de Janeiro

Ofício/GAB/IPHAN-RJ nº xxx/14 **Em, xx/xx/2014**

Prefeito Municipal de XXX
Ilmo. Sr. XXXXXXXXXXXXXXX
Rua XXXXXXX, n° XX - X andar

Assunto: Carta aos Prefeitos sobre o Patrimônio Ferroviário Brasileiro no estado do Rio de Janeiro

Exmo. Sr. Prefeito,

Cumprimentando-o, dirigimo-nos a Vossa Senhoria para falar sobre a preservação de um importante acervo de patrimônio cultural do Brasil: o Patrimônio Ferroviário Brasileiro. Como é sabido por Vossa Senhoria, o advento das ferrovias no Brasil muitas vezes estruturou o crescimento – e até o surgimento – de cidades e localidades, deixando vasto acervo cultural, tais como estações, casas de turma, pontes, bens móveis e etc. Por motivos diversos, em muitos pontos do país a estratégia de expansão dos ramais ferroviários foi sustada, contudo a marca cultural que tal advento tecnológico deixou torna-se inegável e sustenta testemunhos materiais importantíssimos à preservação da memória de muitas comunidades Brasil afora.

Com isso, Rede Ferroviária Federal SA – RFFSA, empresa pública que encampou uma série de outras ferrovias ao longo de anos, administrando sua operação, foi gradativamente sendo desmobilizada, até o advento da Lei 11.483, em 2007, que dispõe finalmente sobre o término do processo de liquidação e a extinção definitiva da RFFSA.

Neste contexto, esta lei define uma série de atores e instituições sucessores da RFFSA, atribuindo-lhes papel fundamental e específico, para cada uma delas, no processo de liquidação. Ao Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – IPHAN, foi atribuída a responsabilidade por viabilizar o processo de preservação de bens móveis e imóveis de valor artístico, histórico e cultural, oriundos da extinta Rede Ferroviária Federal, bem como zelar pela sua guarda e manutenção.

A supracitada lei também imbuiu esta Autarquia de promover a preservação e a difusão da Memória Ferroviária, cabendo à Superintendência do Iphan no Rio de Janeiro articular esta missão com os mais diversos parceiros.

Sabe-se indubitavelmente, que a melhor forma de preservar esse patrimônio se dá por meio de sua utilização e funcionamento. Para isso, o IPHAN-RJ vem buscando fomentar e estabelecer parcerias com Estados, Municípios e outras instituições interessadas em atribuir uso (ou regularizar situações ja em curso), ampliando a abrangência da conservação e proteção dos bens resultantes do processo ferroviário no Brasil.

Neste sentido, o intuito desta carta é prestar os esclarecimentos devidos, explicando, passo a passo, a maneira pela qual, havendo interesse de Vosso Município na utilização adequada de edificações e demais bens de origem da RFFSA, este pedido deverá ser feito.

Passo a passo: Etapa 01

Caso em seu município exista imóveis cujo surgimento tenha ocorrido em função da implantação de ferrovias, há grandes chances, deste imóvel ser parte do espólio da RFFSA, definido pela Lei 11.483/ 2007. Em alguns casos, em especial em ramais erradicados, os imóveis foram leiloados ou vendidos ao longo do tempo no processo de liquidação da RFFSA, sendo hoje propriedade de particulares ou empresas. Nestes casos (móveis já alienados), a aplicação desta lei não se faz possível. Desta forma, o primeiro passo a ser dado pelo seu município seria uma consulta ao Cartório de Imóveis de sua localidade, para obter as informações sobre eventuais proprietários.

Caso se comprove que o imóvel faz parte do acervo espólio da RFFSA, estando ainda de posse da União, os seguintes passos deverão seguidos:

a) Envio de *Carta de Intenções* aos cuidados do Superintendente do IPHAN no Rio de Janeiro, contendo, minimamente:
    a. Indicação de "Assunto: solicitação de valoração de imóvel da extinta RFFSA e pedido de cessão do mesmo ao município de *(nome do município)"*

    b. Indicação do(s) bem(s), descrição, localização e se possível, incluir também o Número do Bem Patrimonial (NBP) do bem na extinta RFFSA;

        i. Sobre este item, cabe uma informação pertinente. O NBP nada mais é que a abreviação de Número de Bem Patrimonial utilizado pela RFFSA para identificar seus imóveis. Muitos dos bens remanescentes ainda conservam placas metálicas em suas fachadas, indicando sua numeração, o que facilita, em muito, a identificação do bem.

    c. Histórico resumido do bem e seu contexto local;

    d. Justificativa para o pedido (relevância do(s) bem(s) e do projeto para a comunidade local, visando à preservação da memória ferroviária local);

    e. Proposta ou projeto (se houver) para uso de cada um dos bens;

f. Viabilidade financeira para a execução do projeto (existência ou formas de captação de recursos);

    i. Sobre este item, cabe comentar que em termos ideais, nos é interessante que o município demonstre a viabilidade financeira de executar as obras de restauração e/ou reformas nos imóveis, para adaptá-los. Para isso, se faz necessário projeto arquitetônico adequado e seus projetos complementares. Cientes da dificuldade de grande parte dos municípios em conseguir recursos para tais empreendimentos, à orientação geral para os Municípios interessados tem sido para que se garantam os recursos necessários à elaboração do projeto de arquitetura e seus complementares (elétrica, hidráulica, etc.), minimamente, de forma que para a definição da Cessão, poderão ser definidos prazos específicos a serem cumpridos na execução e viabilização das obras, incluindo nestes prazos, inclusive, etapas de captação de recursos. Cabe lembrar que em alguns casos recentes, alguns municípios tem conseguido captar recursos, após a elaboração de projetos, através de emendas parlamentares ou ainda através de projetos aprovados através da Lei Rouanet (PRONAC). Para todas estas etapas, o Iphan-RJ poderá prestar toda assessoria técnica aos municípios que se proponham a contratar ou elaborar seus projetos.

Após o recebimento desta documentação, cabe ao Iphan iniciar o processo de atribuição de valor, ou valoração, do imóvel solicitado, que culminará na sua proteção legal e posterior cessão ao ente que assim desejar para seu uso público.

O processo de valoração, proteção legal e cessão: Etapa 02

Considerando, pois, a necessidade de estabelecer procedimento administrativo específico no tocante à valoração, gestão e administração dos bens integrantes do Patrimônio Ferroviário, o Iphan editou a *Portaria nº407/2010* (cópia em anexo), que institui a **Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário** em conformidade com o artigo 9º, da Lei n.º 11.483/2007.

Nesta lista são inscritos todos os bens reconhecidos como detentores de valor artístico, histórico e cultural, situação obrigatória e premissa básica para a cessão de qualquer imóvel solicitado. Neste sentido, são passíveis de inclusão na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário os bens móveis e imóveis oriundos da extinta RFFSA que atendam a um dos critérios do artigo 4º da supracitada portaria, sendo eles:

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

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

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

Os bens passíveis de valoração serão analisados e avaliados, isoladamente ou em conjunto, mediante processo administrativo aberto para isso pelo Iphan, a partir do pedido da Municipalidade ou de outro ente que assim deseje. Neste sentido, após a provocação pela *Carta de Intenções,* o Iphan providenciará a elaboração de Parecer Técnico que, avaliará a documentação enviada e buscará identificar no conjunto atributos que o façam atender a um dos critérios acima elencados. Isto posto, torna-se bastante desejável que, caso seja claro ao município tal constatação, que seja indicado já na *Carta de Intenções,* quais são os critérios atendidos pelo bem, direcionando assim o trabalho posterior de valoração, acelerando o processo.

Se indicado para inscrição na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário pelo parecerista do Iphan, o Superintendente do Iphan no Rio de Janeiro remeterá o processo à avaliação da Comissão de Avaliação do Patrimônio Cultural Ferroviário.

A inscrição na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário: Etapa 03

A Comissão de Avaliação do Patrimônio Cultural Ferroviário, do Departamento de Patrimônio Material do IPHAN, em Brasília, instituída pela mesma Portaria 407/10, avaliará o pedido e poderá, dentro de suas atribuições, aprovar o pedido, negar-lhe provimento ou ainda solicitar complementações de dados para nova avaliação.

Os bens declarados como de valor histórico, artístico e cultural pela Comissão, serão levados à homologação do Presidente do IPHAN, sendo a decisão publicada no Diário Oficial da União no prazo de 30 (trinta) dias. A partir desta publicação, o bem passará a integrar a Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário, entanto, portanto, protegido por lei federal, cuja resultante deverá ser sua preservação enquanto bem cultural.

O início da cessão do bem junto ao SPU: Etapa 04

Após esta inscrição, a Presidência do Iphan notifica a Superintendência de Patrimônio da União – SPU, sobre a efetivação da inscrição do bem e solicita que seja remetido ao Iphan o *Termo de Cessão* do bem. Tal documento possibilita que o bem, de propriedade da União, seja transferido aos cuidados do IPHAN, para que o mesmo seja cedido ao município interessado. Esta transferência igualmente é acompanhada da publicação, por parte do SPU, autorizando a operação.

Formulação do Termo de Cessão: Etapa 05

A última etapa da cessão se dá através da celebração, entre o Iphan e o Município, de Termo de Compromisso. Neste termo, conforme exemplo (em anexo), deverão constar:

a. Histórico do pedido
b. Utilização proposta
c. Prazos e compromissos do Município em relação á preservação do bem

Após esta cessão, o município está de posse de um bem legalizado e protegido em definitivo em seus aspectos culturais. Tal proteção, por consequência, deve ser acompanhada de cuidados específicos para a preservação dos aspectos artísticos e históricos destas edificações, tendo em vista a manutenção de seus atributos e valores, tal qual um bem cultural tombado. Neste sentido, toda e qualquer intervenção desejada deverá, portanto, ser analisada e orientada pelos técnicos do Iphan, que deverão aportar sua aprovação, com antecedência, antes da realização das obras.

Conclusão

Embora diferente de um tombamento, trata-se de processo simples, já regulamentado pelo Iphan e de pleno conhecimento dos parceiros, como SPU e Inventariança da extinta RFFSA. Além disso, uma das grandes vantagens deste processo se dá em função da busca por valores ancorados na memória local, complementando o acervo tombado pelo Iphan, uma vez que a busca é pela preservação da memória ferroviária brasileira.

Além dos imóveis, muitos outros bens encontram-se em condições de serem cedidos para a montagem de Museus e centros de memórias dedicados à preservação da Memória Ferroviária, tais como bens móveis (relógios, bilheteiras, etc.) e até material rodante (vagões, carros de passageiro, etc.), uma vez que os mesmos, na medida em que são localizados, vem sendo inventariados pelo IPHAN ao longo do tempo e a partir da sistematização destes inventários, poderão ser disponibilizados. Da mesma forma, se integrantes do espólio da RFFSA, poderão igualmente ser objeto de valoração, cumprindo todas as etapas acima relatadas.

Por fim, esta carta busca prestar as informações fundamentais de maneira fácil e direta, resumidamente, estando o Setor de Patrimônio Ferroviário do IPHAN-RJ disponível para sanar quaisquer duvidas que surjam sobre o tema, através dos seguintes contatos:

📧 **Presencial**: Avenida Rio Branco, 46/5º andar – Centro – Rio de Janeiro – RJ CEP: 20.090-002
☎ **Telefone**: Secretaria Técnica (21) 2233.6901 ou Escritório Técnico do IPHAN em sua região.
📧 **Virtual:** tecnica.rj@iphan.gov.br

Horário de atendimento
🕘 De segunda a sexta-feira das 9h às 12h e das 13h às 18h, mediante agendamento por telefone.

Certo do interesse de Vosso Município na preservação da Memória Ferroviária, em conjunto a esta Superintendência do Iphan no Rio de Janeiro, despedimo-nos.

Cordialmente,

Ivo Matos Barreto Júnior
Superintendente
Iphan-RJ

ANEXOS

Breve Histórico da RFFSA:

A REDE FERROVIÁRIA FEDERAL SOCIEDADE ANÔNIMA – RFFSA – era uma sociedade de economia mista integrante da Administração Indireta do Governo Federal, vinculada funcionalmente ao Ministério dos Transportes. Criada em 16 de março de 1957, mediante autorização da Lei nº 3.115, tinha como objetivo principal de promover e gerir os interesses da União no setor de transportes ferroviários. Durante 40 anos prestou serviços de transporte ferroviário, atendendo diretamente a 19 unidades da Federação, em quatro das cinco grandes regiões do País, operando uma malha que, em 1996, compreendia cerca de 22 mil quilômetros de linhas (73% do total nacional).

Em 1992, a RFFSA foi incluída no Programa Nacional de Desestatização, promovidos pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social - BNDES, que recomendaram a transferência para o setor privado dos serviços de transporte ferroviário de carga. Essa transferência foi efetivada no período 1996/1998, de acordo com o modelo que estabeleceu a segmentação do sistema ferroviário em seis malhas regionais, sua concessão pela União por 30 anos, mediante licitação, e o arrendamento, por igual prazo, dos ativos operacionais da RFFSA aos novos concessionários. Em 1998, houve a incorporação da Ferrovia Paulista S.A. - FEPASA à RFFSA, ao que se seguiu, em dezembro desse ano, a privatização daquela malha.

Todavia em 1999, a RFFSA foi dissolvida de acordo com o estabelecido no Decreto nº 3.277, de 7 de dezembro, alterado pelo Decreto nº 4.109, de 30 de janeiro de 2002, pelo Decreto nº 4.839, de 12 de setembro de 2003, e pelo Decreto nº 5.103, de 11 de junho de 2004.

O processo de liquidação da RFFSA implicou na realização dos ativos não operacionais e no pagamento de passivos. Os ativos operacionais, infraestrutura, locomotivas, vagões e outros bens vinculados à operação ferroviária foram arrendados às concessionárias operadoras das ferrovias, Companhia Ferroviária do Nordeste - CFN, Ferrovia Centro Atlântica – FCA, MRS Logística S.A, Ferrovia Bandeirantes – Ferroban, Ferrovia Novoeste S. A., América Latina e Logística – ALL, Ferrovia Teresa Cristina S. A., competindo a RFFSA a fiscalização dos ativos arrendados.

A RFFSA foi extinta, mediante a Medida Provisória nº 353, de 22 de janeiro de 2007, estabelecida pelo Decreto Nº 6.018 de 22/01/2007, sancionado pela Lei Nº 11.483.

Breve Histórico do Iphan

O Instituto de Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - IPHAN é uma autarquia federal vinculada ao Ministério da Cultura, responsável por preservar a diversidade das contribuições dos diferentes elementos que compõem a sociedade brasileira e seus ecossistemas. Esta responsabilidade implica em preservar, divulgar e fiscalizar os bens culturais brasileiros, bem como assegurar a permanência e usufruto desses bens para a atual e as futuras gerações.

Criado pelo Decreto-Lei nº 25, de 30 de novembro de 1937, no governo do então presidente, Getúlio Vargas, e estruturado por intelectuais e artistas brasileiros da época, o Iphan vem, há mais de 60 anos, preservando parcela significativa do patrimônio cultural brasileiro. São mais de 20 mil edifícios tombados, 83 centros e conjuntos urbanos, 12.517 sítios arqueológicos cadastrados. Além de mais de um milhão de objetos, incluindo acervo museológico, cerca de 250 mil volumes bibliográficos, documentação arquivística e registros fotográficos, cinematográficos em vídeo.

Hoje vinculado ao Ministério da Cultura, este Patrimônio é administrado por meio de diretrizes, planos, instrumentos de preservação e relatórios que informam a situação dos bens, o que está sendo feito e o que ainda necessita ser realizado. O IPHAN preocupa-se em elaborar programas e projetos, que integrem a sociedade civil com os objetivos do Instituto, bem como busca linhas de financiamento e parcerias para auxiliar na execução das ações planejadas.

O tema Patrimônio Cultural Ferroviário vem sendo estudado pelo IPHAN há pelo menos uma década, por meio de pesquisas e busca de conhecimento, no âmbito do Patrimônio Industrial. A partir da promulgação da Lei 11.483, em 2007, o IPHAN passou a ter atribuições especificas para preservação da Memória Ferroviária, realizando um amplo Inventário de Conhecimento do Patrimônio Cultural Ferroviário.

O universo que compreende o Patrimônio Cultural Ferroviário engloba bens imóveis (edifícios, glebas, leitos ferroviários, obras de arte, etc.) e bens móveis, incluindo material rodante (locomotivas, vagões, carros de passageiros e outros equipamentos, como guindastes, por exemplo), mobiliários, bens integrados (relógios, sinos, telégrafos, etc) e acervos documentais.

Frente a isto, em 2010, foi instituída, por meio da Portaria nº 407 do IPHAN, a Coordenação Técnica para o Patrimônio Ferroviário, com o objetivo de conhecer melhor o universo que compreende o patrimônio ferroviário, promover discussões acerca das questões conceituais e estabelecer procedimentos para lidar com as atribuições resultantes da Lei nº. 11.483/2007 e dos decretos nº. 6.018/2007 e nº. 6.769/2009.

Assim sendo, com o intuito de reforçar as ações propostas pelo Sistema Nacional do Patrimônio Cultural, o Instituto tem procurado envolver as prefeituras, os governos estaduais e a sociedade civil organizada para que os mesmos também preservem esses bens que, na sua maioria, são revestidos de um grande valor cultural, principalmente em escala regional. Afinal, muitos municípios brasileiros surgiram, e muitas regiões se desenvolveram, em função das ferrovias e de suas estações e atualmente os estados de conservação destes bens são os mais diversos, sendo muitos abandonados ou em condições precárias de preservação.

Legislação Ferroviária

LEI Nº 11.483, DE 31 DE MAIO DE 2007

PORTARIA N° 407, DE 21 DE DEZEMBRO DE 2010

	Patrimônio Ferroviário do Piauí	01.	02. SUPERINTENDÊNCIA DO IPHAN NO PIAUÍ
03.	LINHA	L01	
	RAMAL	R00	
	SUB-RAMAL	S00	



PARNAÍBA
POVOADO PAU D´ARCO



Patrimônio Ferroviário do Piauí

01.

02. SUPERINTENDÊNCIA DO IPHAN NO PIAUÍ

03.
LINHA L01
RAMAL R00
SUB-RAMAL S00

04.MUNICÍPIO/DISTRITO
Parnaíba / Povoado Pau D´arco

05. CÓDIGO IPHAN:

UF	LXXX	RXXX	SXXX	MUN	TIPO	ORDEM
PI	L01	R00	S00	M02	a	17

06.DENOMINAÇÃO
Estação

07. TIPO DO BEM DE ACORDO COM O USO ORIGINAL:
[X] Estação [ ] Armazenamento [ ] Manutenção
[ ] Administrativo [ ] Residencial [ ] Superestrutura [ ] Outro

08. ANO DE CONSTRUÇÃO
1922

09. Número Tombo RFFSA:

10.ENDEREÇO:
POVOADO PAU D´ARCO - FLORIÓPOLIS

11.KM LINHA/RAMAL

12. COORDENADAS:

LATITUDE (°):

LONGITUDE (°):

ALTITUDE (m):

ERRO HORIZONTAL (m):

13. USO ORIGINAL: ESTAÇÃO

14. USO ATUAL: SEM USO

15. USUÁRIO/POSSE/CONCESSÃO ATUAL: SEM USO / R.F.F.S.A

16. NÍVEL DE PRESERVAÇÃO:
EXTERNO: [X] original [ ] modificado [ ] totalmente alterado/substituído
INTERNO: [X] original [ ] modificado [ ] totalmente alterado/substituído

17. ESTADO GERAL DE CONSERVAÇÃO:
EXTERNO: [ ] bom [ ] regular [ ] precário [X] ruínas | **INTERNO:** [ ] bom [ ] regular [ ] precário [X] ruínas

18. CARACTERIZAÇÃO DO BEM: **ESTRUTURA/MATERIAIS:**

COBERTURA	[ ] cerâmico(a) [ ] madeira [ ] vidro [ ] concreto armado [ ] metálico [ ] outro:_____
PAREDES	[X] alvenaria portante [ ] madeira [ ] pedra/rocha [ ] concreto armado [ ] metálico [ ] outro:_____
ESQUADRIAS, VEDAÇÃO JANELAS E PORTAS	[ ] alvenaria portante [ ] madeira [ ] vidro [ ] concreto armado [ ] metálico [ ] outro:_____
PISO	[ ] cerâmico(a) [ ] pedra/rocha [ ] madeira [ ] concreto [ ] metálico [X] outro: Ladrilho
COMPONENTE ESTRUTURAL	[X] alvenaria portante [ ] pedra/rocha [ ] madeira [ ] concreto armado [ ] metálico [ ] outro:_____
FUNDAÇÃO	[ ] alvenaria portante [X] pedra/rocha [ ] madeira [ ] concreto armado [ ] metálico [ ] outro:_____

19. FAZ PARTE DE CONJUNTO FERROVIÁRIO? [X] sim [ ] bem isolado

20. LINHA/RAMAL EM OPERAÇÃO? [ ] ativa [X] desativada [ ] erradicada

21. POSSUI BENS MÓVEIS E INTEGRADOS? [ ] sim [X] não

22.POSSUI VIGILÂNCIA? [ ] sim [X] não

23. QUE TIPO DE BENS MÓVEIS E INTEGRADOS? [ ] escritório/equipamento [ ] rodante [ ] documental

24. O CONJUNTO DE BENS MÓVEIS NECESSITARÁ DE UM LEVANTAMENTO ESPECÍFICO EM ETAPA POSTERIOR? [ ] sim [X] não

25. NÍVEL DE PROTEÇÃO EXISTENTE PARA O BEM: [ ] municipal [ ] estadual [ ] federal

26. DESCRIÇÃO DA ÁREA/TERRENO/AMBIÊNCIA/INTERVENÇÕES/SITUAÇÃO DO CONJUNTO/ENTORNO IMEDIATO DO BEM:
O CONJUNTO FERROVIÁRIO É COMPOSTO POR ESTAÇÃO, CASA DE TURMA E CAIXA D´AGUA. A ESTAÇÃO É DIFERENCIADA DAS DEMAIS NO QUE DIZ RESPEITO A PARTIDO, VOLUMETRIA, COMPOSIÇÃO E SISTEMA ESTRUTURAL. O BEM ESTÁ ABANDONADO E ENCONTRA-SE EM PÉSSIMO ESTADO DE CONSERVAÇÃO. AINDA HOJE ESTÁ DE PÉ, SENDO UM CURIOSO EXEMPLO DE ARQUITETURA ECLÉTICA, UMA PEQUENA PARADA. APRESENTA PERDA TOTAL DE ESQUADRIAS, MANCHAS DE UMIDADE E INFILTRAÇÃO INTERNA E EXTERNAMENTE, PERDAS DE SUPORTE EM FERRO – PARTES EXPOSTAS AO INTEMPERISMO, VEGETAÇÃO INVASIVA DE PEQUENO PORTE E SUJIDADE GENERALIZADA.

27. EXISTE INTERESSE LOCAL NA UTILIZAÇÃO DO BEM? [X] sim [ ] não

28. QUE TIPO DE USO?
CULTURAL

29. NOME DO ÓRGÃO/INSTITUIÇÃO QUE TEM INTERESSE:
IPHAN

30. CONTATO LOCAL

31. INFORMAÇÕES ADICIONAIS
FICHA PREENCHIDA DE ACORDO COM RELATÓRIO PASSADO. ESTÁ EM CURSO A ELABORAÇÃO DE PROJETO DE CONSOLIDAÇÃO, CONSERVAÇÃO E RESTAURAÇÃO DA ESTRUTURA DA ESTAÇÃO. TEM INTERESSE PARA TOMBAMENTO FEDERAL PELO IPHAN.

32. DATA 14 / 01 / 2008 **HORA:14:34h**

33. TÉCNICO RESPONSÁVEL
FERNANDO EDGAR RIECK

34. CÓDIGO/CONTROLE DAS FOTOS
45/46

35. PLANTA DE LOCALIZAÇÃO EM FOLHA ANEXA



Patrimônio Ferroviário do Piauí

01.

02. SUPERINTENDÊNCIA DO IPHAN NO PIAUÍ

03.
LINHA: L01
RAMAL: R00
SUB-RAMAL: S00

04.MUNICÍPIO/DISTRITO
Parnaíba / Povoado Pau D´arco

05. CÓDIGO IPHAN:

UF	LXXX	RXXX	SXXX	MUN	TIPO	ORDEM
PI	L01	R00	S00	M02	e	16

06.DENOMINAÇÃO
Casa de Turma

07. TIPO DO BEM DE ACORDO COM O USO ORIGINAL:
[ ] Estação [ ] Armazenamento [ ] Manutenção
[ ] Administrativo [X] Residencial [ ] Superestrutura [ ] Outro

08. ANO DE CONSTRUÇÃO 1922

09. Número Tombo RFFSA: 1205479

10.ENDEREÇO:
POVOADO PAU D´ARCO - FLORIÓPOLIS

11.KM LINHA/RAMAL

12. COORDENADAS:

LATITUDE (°):

LONGITUDE (°):

ALTITUDE (m):

ERRO HORIZONTAL (m):

13. USO ORIGINAL: RESIDENCIAL

14. USO ATUAL: RESIDENCIAL

15. USUÁRIO/POSSE/CONCESSÃO ATUAL: SEM USO / R.F.F.S.A

16. NÍVEL DE PRESERVAÇÃO:
EXTERNO: [ ] original [X] modificado [ ] totalmente alterado/substituído
INTERNO: [ ] original [ ] modificado [ ] totalmente alterado/substituído

17. ESTADO GERAL DE CONSERVAÇÃO: **EXTERNO:** [ ] bom [ ] regular [X] precário [ ] ruínas | **INTERNO:** [ ] bom [ ] regular [ ] precário [ ] ruínas

18. CARACTERIZAÇÃO DO BEM: **ESTRUTURA/MATERIAIS:**

COBERTURA	[X] cerâmico(a) [ ] madeira [ ] vidro [ ] concreto armado [ ] metálico [ ] outro:_____
PAREDES	[X] alvenaria portante [ ] madeira [ ] pedra/rocha [X] concreto armado [ ] metálico [ ] outro:alvenaria de adobe
ESQUADRIAS, VEDAÇÃO JANELAS E PORTAS	[ ] alvenaria portante [X] madeira [ ] vidro [ ] concreto armado [ ] metálico [ ] outro:_____
PISO	[ ] cerâmico(a) [ ] pedra/rocha [ ] madeira [ ] concreto [ ] metálico [ ] outro:ladrilho hidráulico
COMPONENTE ESTRUTURAL	[X] alvenaria portante [ ] pedra/rocha [ ] madeira [X] concreto armado [ ] metálico [ ] outro:_____
FUNDAÇÃO	[ ] alvenaria portante [X] pedra/rocha [ ] madeira [ ] concreto armado [ ] metálico [ ] outro:_____

19. FAZ PARTE DE CONJUNTO FERROVIÁRIO? [X] sim [ ] bem isolado

20. LINHA/RAMAL EM OPERAÇÃO? [ ] ativa [X] desativada [ ] erradicada

21. POSSUI BENS MÓVEIS E INTEGRADOS? [ ] sim [X] não

22.POSSUI VIGILÂNCIA? [ ] sim [X] não

23. QUE TIPO DE BENS MÓVEIS E INTEGRADOS? [ ] escritório/equipamento [ ] rodante [ ] documental

24. O CONJUNTO DE BENS MÓVEIS NECESSITARÁ DE UM LEVANTAMENTO ESPECÍFICO EM ETAPA POSTERIOR? [ ] sim [ ] não

25. NÍVEL DE PROTEÇÃO EXISTENTE PARA O BEM: [ ] municipal [ ] estadual [ ] federal

26. DESCRIÇÃO DA ÁREA/TERRENO/AMBIÊNCIA/INTERVENÇÕES/SITUAÇÃO DO CONJUNTO/ENTORNO IMEDIATO DO BEM:
DE ACORSO COM REGISTROS, O CONJUNTO FERROVIÁRIO APRESENTAVA ALÉM DA ESTAÇÃO UMA CASA DE TURMA (LOCAL DE TRABALHO E ALOJAMENTO DOS FUNCIONÁRIOS). O TRABALHO ERA GERENCIADO PELO CHEFE DA ESTAÇÃO OU FEITOR, CUJA RESIDÊNCIA LOCALIZAVA-SE AO LADO DA ESTAÇÃO.

27. EXISTE INTERESSE LOCAL NA UTILIZAÇÃO DO BEM? [X] sim [ ] não

28. QUE TIPO DE USO? CULTURAL

29. NOME DO ÓRGÃO/INSTITUIÇÃO QUE TEM INTERESSE:
PREFEITURA MUNICIPAL DE PARNAÍBA.

30. CONTATO LOCAL

31. INFORMAÇÕES ADICIONAIS
FICHA PREENCHIDA DE ACORDO COM RELATÓRIO PASSADO.

32. DATA 14 / 01 / 2008 **HORA:14:34h**

33. TÉCNICO RESPONSÁVEL
FERNANDO EDGAR RIECK

34. CÓDIGO/CONTROLE DAS FOTOS
47/48

35. PLANTA DE LOCALIZAÇÃO EM FOLHA ANEXA

IPHAN — Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional

03
Inventário do Patrimônio Ferroviário
(ficha de campo individual para bens imóveis)



Patrimônio Ferroviário do Piauí

01. 02. SUPERINTENDÊNCIA DO IPHAN NO PIAUÍ

03.
LINHA: L01
RAMAL: R00
SUB-RAMAL: S00

04.MUNICÍPIO/DISTRITO
Parnaíba / Povoado Pau D´arco

05. CÓDIGO IPHAN:

UF	LXXX	RXXX	SXXX	MUN	TIPO	ORDEM
PI	L01	R00	S00	M02	g	16

06.DENOMINAÇÃO
Caixa d´agua

07. TIPO DO BEM DE ACORDO COM O USO ORIGINAL:
[ ] Estação [ ] Armazenamento [ ] Manutenção
[ ] Administrativo [ ] Residencial [ ] Superestrutura [X] Outro

08. ANO DE CONSTRUÇÃO
1922

09. Número Tombo RFFSA:

10.ENDEREÇO:
POVOADO PAU D´ARCO - FLORIÓPOLIS

11.KM LINHA/RAMAL

12. COORDENADAS:

LATITUDE (°):

LONGITUDE (°):

ALTITUDE (m):

ERRO HORIZONTAL (m):

13. USO ORIGINAL: RESIDENCIAL

14. USO ATUAL: RESIDENCIAL

15. USUÁRIO/POSSE/CONCESSÃO ATUAL: SEM USO / R.F.F.S.A

16. NÍVEL DE PRESERVAÇÃO:
EXTERNO: [ ] original [ ] modificado [X] totalmente alterado/substituído
INTERNO: [ ] original [ ] modificado [X] totalmente alterado/substituído

17. ESTADO GERAL DE CONSERVAÇÃO:
EXTERNO: [ ] bom [ ] regular [ ] precário [X] ruínas | **INTERNO:** [ ] bom [ ] regular [ ] precário [X] ruínas

18. CARACTERIZAÇÃO DO BEM: **ESTRUTURA/MATERIAIS:**

COBERTURA	[ ] cerâmico(a) [ ] madeira [ ] vidro [ ] concreto armado [ ] metálico [ ] outro:_____
PAREDES	[ ] alvenaria portante [ ] madeira [ ] pedra/rocha [ ] concreto armado [ ] metálico [ ] outro: _____
ESQUADRIAS, VEDAÇÃO JANELAS E PORTAS	[ ] alvenaria portante [ ] madeira [ ] vidro [ ] concreto armado [ ] metálico [ ] outro:_____
PISO	[ ] cerâmico(a) [ ] pedra/rocha [ ] madeira [ ] concreto [ ] metálico [ ] outro:
COMPONENTE ESTRUTURAL	[ ] alvenaria portante [ ] pedra/rocha [ ] madeira [ ] concreto armado [ ] metálico [ ] outro:_____
FUNDAÇÃO	[ ] alvenaria portante [ ] pedra/rocha [ ] madeira [ ] concreto armado [ ] metálico [ ] outro:_____

19. FAZ PARTE DE CONJUNTO FERROVIÁRIO? [X] sim [ ] bem isolado

20. LINHA/RAMAL EM OPERAÇÃO? [ ] ativa [X] desativada [ ] erradicada

21. POSSUI BENS MÓVEIS E INTEGRADOS? [ ] sim [X] não

22.POSSUI VIGILÂNCIA? [ ] sim [X] não

23. QUE TIPO DE BENS MÓVEIS E INTEGRADOS? [ ] escritório/equipamento [ ] rodante [ ] documental

24. O CONJUNTO DE BENS MÓVEIS NECESSITARÁ DE UM LEVANTAMENTO ESPECÍFICO EM ETAPA POSTERIOR? [ ] sim [ ] não

25. NÍVEL DE PROTEÇÃO EXISTENTE PARA O BEM: [ ] municipal [ ] estadual [ ] federal

26. DESCRIÇÃO DA ÁREA/TERRENO/AMBIÊNCIA/INTERVENÇÕES/SITUAÇÃO DO CONJUNTO/ENTORNO IMEDIATO DO BEM:
O QUE RESTA É A PLATAFORMA DE CIMENTO QUE SERVIA DE APOIO À CAIXA DÁGUA.

27. EXISTE INTERESSE LOCAL NA UTILIZAÇÃO DO BEM? [ ] sim [X] não

28. QUE TIPO DE USO?

29. NOME DO ÓRGÃO/INSTITUIÇÃO QUE TEM INTERESSE:

30. CONTATO LOCAL

31. INFORMAÇÕES ADICIONAIS

32. DATA 14 / 01 / 2008 **HORA:14:34h**

33. TÉCNICO RESPONSÁVEL
FERNANDO EDGAR RIECK

34. CÓDIGO/CONTROLE DAS FOTOS
49/50

35. PLANTA DE LOCALIZAÇÃO EM FOLHA ANEXA

03.		Patrimônio Ferroviário do Piauí 01.	02. SUPERINTENDÊNCIA DO IPHAN NO PIAUÍ
	LINHA	L01	
	RAMAL	R00	
	SUB-RAMAL	S00	

04.MUNICÍPIO/DISTRITO	05. CÓDIGO IPHAN:						
Parnaíba / Povoado Pau D´Arco	UF	LXXX	RXXX	SXXX	MUN	TIPO	ORDEM
06.DENOMINAÇÃO Estação	PI	L01	R00	S00	M02	a	17

FOTO Nº 45

Autor: Edgar Rieck Data: 14 / 01 /2008

Observações:
A estação é diferenciada das demais no que diz respeito a partido, volumetria, composição e sistema estrutural. O bem está abandonado e encontra-se em péssimo estado de conservação. Manchas de umidade e infiltrações, interna e externamente, e estrutura com perdas do suporte.



FOTO Nº 46

Autor: Edgar Rieck Data: 14 / 01 /2008

Observações:
Está em curso a elaboração de projeto de consolidação, conservação e restauração da estrutura da estação.



	Patrimônio Ferroviário do Piauí	01.	02. SUPERINTENDÊNCIA DO IPHAN NO PIAUÍ
03.	LINHA	L01	
	RAMAL	R00	
	SUB-RAMAL	S00	

04.MUNICÍPIO/DISTRITO	05. CÓDIGO IPHAN:						
Parnaíba / Povoado Pau D´Arco	UF	LXXX	RXXX	SXXX	MUN	TIPO	ORDEM
06.DENOMINAÇÃO							
Casa de Turma	PI	L01	R00	S00	M02	e	16

FOTO Nº 47

Autor: Edgar Rieck Data: 14 / 01 /2008

Observações:
A casa de turma encontra-se em estado precário.



FOTO Nº 48

Autor: Edgar Rieck Data: 14 / 01 /2008

Observações:
Não houve vistoria interna, pois o bem se encontrava fechado. Aparentemente abandonado.



	Patrimônio Ferroviário do Piauí	01.	02. SUPERINTENDÊNCIA DO IPHAN NO PIAUÍ
03.	LINHA	L01	
	RAMAL	R00	
	SUB-RAMAL	S00	

04.MUNICÍPIO/DISTRITO	05. CÓDIGO IPHAN:						
Parnaíba / Povoado Pau D´Arco	UF	LXXX	RXXX	SXXX	MUN	TIPO	ORDEM
06.DENOMINAÇÃO							
Caixa d´agua	PI	L01	R00	S00	M02	e	16

FOTO Nº 49

Autor: Edgar Rieck Data: 14 / 01 /2008

Observações:
Atualmente só resta a plataforma de cimento que servia de apoio à caixa d´agua.



FOTO Nº 50

Autor: Edgar Rieck Data: 14 / 01 /2008

Observações:
Nas laterais da base o mesmo desenho geométrico aplicado nas paredes da estação.

