Ministério da Cultura – MinC
Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – IPHAN
Departamento de Articulação, Fomento e Educação - DAFE
Centro Lucio Costa: Escola do Patrimônio – CLC
Mestrado Profissional em Preservação do Patrimônio Cultural

STEPHANIE CORRÊA MARQUES

VALORIZAÇÃO E VALORAÇÃO: REFLEXÕES A PARTIR DA PRESERVAÇÃO DO PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO DA RFFSA NO ESPÍRITO SANTO

Rio de Janeiro
2024

Ministério da Cultura – MinC
Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – IPHAN
Departamento de Articulação, Fomento e Educação - DAFE
Centro Lucio Costa: Escola do Patrimônio – CLC
Mestrado Profissional em Preservação do Patrimônio Cultural

STEPHANIE CORRÊA MARQUES

Valorização e Valoração: Reflexões a partir da Preservação do Patrimônio Ferroviário da RFFSA no Espírito Santo

Dissertação apresentada ao Programa de Mestrado Profissional em Preservação do Patrimônio Cultural do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – IPHAN como pré-requisito para a obtenção de título de Mestre em Preservação do Patrimônio Cultural.
Orientadora: Profa. Dra. Lia Motta
Supervisora: Elisa Machado Taveira

Rio de Janeiro

2024

Esta pesquisa foi definida a partir de questões identificadas no cotidiano da prática profissional da Superintendência do Iphan no Espírito Santo e na preservação do Patrimônio Ferroviário da RFFSA no estado.

M357v Marques, Stephanie Corrêa.
Valorização e Valoração: Reflexões a partir da Preservação do Patrimônio Ferroviário da RFFSA no Espírito Santo/ Stephanie Corrêa Marques. – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, 2024.

289 f.: il.

Orientadora: Lia Motta
Supervisão: Elisa Machado Taveira

Dissertação (Mestrado) – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, Mestrado Profissional em Preservação do Patrimônio Cultural, Rio de Janeiro, 2024.

1.Patrimônio cultural. 2. Valoração. 3. Patrimônio ferroviário. I. Motta, Lia. II. Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (Brasil). III. Título

CDD 363.690981

Ministério da Cultura – MinC
Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – IPHAN

Stephanie Corrêa Marques

Valorização e Valoração: Reflexões a partir da Preservação do Patrimônio Ferroviário da RFFSA no Espírito Santo

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.

Defesa no dia 20 de dezembro de 2024.

Banca Examinadora:

_____

Prof. Dra. Lia Motta (orientadora e presidente da Banca) – Mestrado Profissional do IPHAN

_____

Prof. Dra. Flavia Brito do Nascimento – USP

_____

Prof. Dra. Analucia Thompson - Mestrado Profissional do IPHAN

_____

Prof. Dra. Claudia Feierabend Baeta Leal - Mestrado Profissional do IPHAN

_____

Elisa Machado Taveira (supervisora) – SE-IPHAN/ES / IPHAN/DEPAM/CGAF

_____

À Clarice.
Que os trilhos da sua vida sejam pavimento forte
para os seus mais belos sonhos.

AGRADECIMENTOS

A realização desta dissertação foi possível graças ao apoio imensurável e dedicação de muitas partes, a quem expresso minha mais profunda gratidão.

À minha orientadora, Lia Motta, por sua compreensão, orientações e discussões enriquecedoras que ajudaram a imaginar caminhos críticos para esta pesquisa. À banca examinadora, pela flexibilidade, mas sobretudo por suas contribuições valiosas durante o processo de qualificação e defesa. Ao Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, especialmente aos professores e direção do Centro Lucio Costa, e à Superintendência do Espírito Santo e os profissionais incomparáveis com quem aprendi muito: grata pela acolhida durante as práticas supervisionadas e pelo acesso às experiências que foram fundamentais para o desenvolvimento deste trabalho. Também deixo um agradecimento carinhoso aos interlocutores locais que compartilharam seus relatos, memórias e vivências sobre o patrimônio ferroviário.

Aos colegas do Mestrado Profissional do IPHAN, por compartilharem saberes e por construírem, juntos, mesmo em um contexto tão desafiador como a pandemia, um ambiente de aprendizado estimulante. Especialmente às mulheres maravilhosas com quem dividi gargalhadas, mas também desalentos, que honra partilhar com vocês, muito obrigada. Aos amigos, por estarem ao meu lado mesmo longe, oferecendo palavras de encorajamento e compreensão.

À minha família, pelo apoio incondicional, amor sublime, parceria genuína, paciência sem medida, trabalho gratuito, risos e choros e por sempre acreditarem na importância desta jornada que parecia não ter fim. Eu não conseguiria sem vocês.

Aos céus que me sustentam, socorrem e iluminam com Graça.

Por fim, agradeço a todas as pessoas que contribuíram para a realização desta pesquisa. Cada gesto, palavra e apoio tornaram possível a conclusão deste trabalho, que reflete não apenas uma conquista pessoal, mas também um compromisso com a preservação do patrimônio cultural ferroviário brasileiro.

RESUMO

Esta dissertação examina a efetividade da Valoração como instrumento de preservação do patrimônio ferroviário brasileiro, com foco no Espírito Santo. A pesquisa parte do problema das lacunas na preservação do patrimônio cultural, evidenciada pela predominância de bens tombados de caráter religioso e colonial, em detrimento de outras tipologias, como a ferroviária. A Valoração surge como uma resposta à necessidade de proteger o vasto espólio da extinta Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA), a partir da Lei 11.483/2007, que atribuiu ao Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (Iphan) a responsabilidade de gestão de bens de valor cultural. Contudo, a partir da análise da legislação, dos documentos institucionais e da experiência da autora na Superintendência do Iphan no Espírito Santo, fragilidades são evidenciadas na política de Valoração, como a seleção de bens isolados, que desarticula a lógica sistêmica das ferrovias, comprometendo a preservação da memória de maneira integrada. Além disso, a política foi marcada por sua dependência da cessão de bens para os municípios, que nem sempre fornece recursos ou continuidade administrativa para garantir sua proteção efetiva. O estudo também examina a complexa relação entre Tombamento e Valoração, num contexto constitucional de garantia de preservação do patrimônio cultural por meio de outros instrumentos de acautelamento. Através de entrevistas com atores-chave do processo de Valoração, são apresentados contrapontos à tese da inefetividade, ao reconhecer a importância simbólica do instrumento, ainda que dependente de aprimoramentos. Com base em elementos de avaliação executiva de políticas públicas, o estudo destaca a necessidade de um modelo mais robusto e sistêmico que contemple a memória e a complexidade do patrimônio ferroviário, e aponta observações para o fortalecimento da Valoração.

ABSTRACT

This dissertation examines the effectiveness of Valoração as an instrument for preserving Brazilian railway heritage, focusing on the state of Espírito Santo. The research addresses gaps in cultural heritage preservation, highlighted by the predominance of listed cultural assets of religious and colonial character to the detriment of other typologies, such as railway heritage. Valoração emerged as a response to the need to protect the vast assets of the former Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA), under Law 11.483/2007, which assigned the Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN) the responsibility for managing assets of cultural value. However, an analysis of legislation, institutional documents, and the author's experience at the Superintendência do Iphan no Espírito Santo reveals the fragility in the Valoração policy, such as the selection of isolated assets, which disrupts the systemic logic of railways, undermining the preservation of memory in an integrated manner. Additionally, the policy's reliance on transferring assets to municipalities often fails to provide the resources or administrative continuity required to ensure effective protection. The research also explores the complex relationship between Listing (Tombamento) and Valoração within the constitutional framework guaranteeing cultural heritage preservation through alternative protection instruments. Interviews with key actors in the Valoração process present counterpoints to the inefficiency thesis, recognizing the symbolic importance of the instrument while emphasizing the need for improvements. Based on elements of executive public policy evaluation, the study highlights the need for a more robust and systemic model that addresses the memory and complexity of railway heritage and offers recommendations to strengthen the Valoração.

LISTA DE DIAGRAMA

Diagrama 1: Caminho da Valoração.....103

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Ilustração 1: Mapeamento das relações entre os estados privilegiados em número de bens e o Espírito Santo, localizado com “área periférica de seleção” 28

LISTA DE FIGURAS

Figura 1: Pontos inventariados no campo em 2021.....43

Figura 2: Eventos legais.....64

LISTA DE FOTOS

Fotos 1 e 2: Retratos da memória da ferrovia.....40

Fotos 3 e 4: Retratos da memória da ferrovia.....41

Fotos 5,6 e 7: Retratos da memória da ferrovia 44

LISTA DE TABELAS

Tabela 1: Patrimônio ferroviário no Espírito Santo..... 51

Tabela 2: Tipos de Instrumentos de Patrimonialização e seus eixos de processo institucional...63

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1: Porcentagem de bens tombados por região.....26

Gráfico 2: Quantitativo de Tombamentos por Livro de Tombo.....27

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ANTT – Agência Nacional de Transportes Terrestres

AGU – Advocacia-Geral da União

CAPCF – Comissão de Avaliação do Patrimônio Cultural Ferroviário

CGAF – Coordenação-Geral de Autorização e Fiscalização

CGCO – Coordenação-Geral de Conservação

CGID – Coordenação-Geral de Identificação e Reconhecimento

CGNGT – Coordenação-Geral de Normatização e Gestão de Território

CTPF – Coordenação Técnica do Patrimônio Ferroviário

DAS – Direção e Assessoramento Superior

DEPAM – Departamento de Patrimônio Material e Fiscalização do IPHAN

DNIT – Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes

INRC - Inventário Nacional de Referências Culturais

IPHAN – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional

MP – Medida Provisória

MT - Ministério dos Transportes

PAC – Programa de Aceleração do Crescimento

PPCM – Política do Patrimônio Cultural Material

Preserfe - Setor de Preservação do Patrimônio Histórico Ferroviário

Preserve - Programa de Preservação do Patrimônio Histórico dos Transportes

PROFER – Procuradoria Federal

RFFSA – Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima

SICG - Sistema Integrado de Conhecimento e Gestão

SPHAN – Serviço de Patrimônio Histórico e Artístico Nacional

SPU – Secretaria do Patrimônio da União

Sumário

INTRODUÇÃO 18

CAPÍTULO 1: CARACTERIZAÇÃO DO PATRIMÔNIO CULTURAL E FERROVIÁRIO NO ESPÍRITO SANTO 24

1.1 Do Tombamento à Valoração: uma Análise sobre as lacunas do Patrimônio Cultural Capixaba 26

1.2 A conversão das ferrovias em Patrimônio Cultural Ferroviário 34

1.3 Revisita ao arrolamento ferroviário no Espírito Santo 39

1.4 Por uma leitura complexa da Rede 49

CAPÍTULO 2: VALOR, VALORIZAÇÃO, VALORAÇÃO: OS INSTRUMENTOS DO PATRIMÔNIO CULTURAL 54

2.1 Velhos e novos instrumentos nas políticas do patrimônio material 61

2.2 Convergências e divergências entre Valoração e Tombamento 70

CAPÍTULO 3: A VALORAÇÃO COMO POLÍTICA PÚBLICA 76

3.1 A Valoração que não valoriza a Rede 77

3.2 Uma rede de diálogos: outras perspectivas sobre a Valoração 90

3.3 Inspeção dos trilhos: uma síntese para revisar a política pública 102

3.3.1 Descrição geral da política 104

3.3.2 Avaliação do desenho da política 105

3.3.3 Avaliação da governança 106

3.3.4 Avaliação dos resultados 108

CONSIDERAÇÕES FINAIS 111

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS 116

APÊNDICE A – Comparativo das diferentes listas de bens do espólio da RFFSA 122

APÊNDICE B - Inventário do Patrimônio Ferroviário 123

APÊNDICE C – Análise dos processos de Tombamento x Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário 216

APÊNDICE D – Entrevistas 219

INTRODUÇÃO

O objeto principal desta pesquisa é a política pública de preservação do patrimônio cultural ferroviário, cujo instrumento de proteção criado é chamado de “Valoração”. No entanto, o recorte para a análise mais próxima dos efeitos dessa política foi o território do Espírito Santo, mais especificamente, o espólio da extinta Rede Ferroviária Federal – RFFSA no estado. Por esse motivo, localizaremos o contexto do patrimônio cultural nacional no território capixaba e seus desdobramentos até a Valoração. Essa costura trará informações sobre a história da ferrovia no Brasil e no Espírito Santo e sua importância para o desenvolvimento territorial e socioeconômico por onde passou; a atuação do IPHAN nos trajetos da patrimonialização no país a partir de 1937 e a construção dos conceitos atribuídos aos bens culturais; o impulso da Constituição Federal para a elaboração de outros instrumentos de proteção do patrimônio; como todos esses elementos se desenrolaram em uma política pública específica para a preservação da memória ferroviária da RFFSA, e como podemos avaliar a execução dela.

Diante desse cenário, esta pesquisa tem como **objetivo geral** analisar a política pública da Valoração como instrumento de preservação do patrimônio ferroviário brasileiro, com foco no Espírito Santo. Para isso, busca-se compreender sua concepção, implementação e impactos na proteção do espólio da extinta RFFSA. Os **objetivos específicos** incluem:

- Investigar os critérios adotados na Valoração e sua relação com outros instrumentos de proteção, como o Tombamento;
- Analisar a efetividade da Valoração na preservação do patrimônio ferroviário, considerando suas limitações e potencialidades;
- Examinar a aplicação prática do instrumento da Valoração, especialmente no Espírito Santo, destacando a seleção de bens isolados e as dificuldades na preservação da lógica sistêmica da ferrovia;
- Avaliar os desafios da cessão de bens ferroviários para os municípios;
- Examinar a governança e os processos institucionais envolvidos na Valoração, identificando fragilidades e possíveis aprimoramentos;

- Propor recomendações para o fortalecimento da política pública de proteção do patrimônio ferroviário, a partir de elementos da avaliação executiva de políticas públicas.

Como boa parte das investigações, esta se inicia de observações e reflexões. Considerando a dissertação, o defronte com a questão do patrimônio ferroviário apareceu durante as práticas supervisionadas do Mestrado Profissional. As atribuições de pesquisa e produção no edital de seleção, relacionadas à vaga na Superintendência do IPHAN no Espírito Santo, em sua maioria, direcionavam as investigações para procedimentos de Tombamento e não incluíam nenhuma menção a bens ferroviários. Foi a imersão na rotina do órgão que revelou ser incontornável a atenção a esse assunto que ainda é um impasse para a Superintendência. Por esse motivo, em linhas gerais, abordaremos a temática explicitando esse cenário emaranhado.

O tema do patrimônio ferroviário chegou com questões desafiadoras, mas não trouxe consigo tempo hábil – ou recursos – para enfrentá-lo. À medida que o estudo se desenvolveu, foi possível avaliar que esse é um status geral e não apenas uma questão particular do estado do Espírito Santo. Os protocolos adotados como resposta para lidar de maneira rápida com o conjunto de bens tão diverso e vasto do espólio da Rede Ferroviária no Brasil, ainda não representam procedimentos bem estabelecidos como os do Tombamento, por exemplo – mesmo que esse também seja repleto de tensões. Há uma escassez de estudos que orientem os procedimentos para lidar com os bens ferroviários no âmbito das políticas patrimoniais brasileiras. Enquanto agentes do patrimônio, é nossa responsabilidade elucidar a abordagem desse que é importante elemento constituinte da formação do território brasileiro.

No papel de pesquisadora do patrimônio cultural, que também carrega na trajetória a formação de arquiteta e urbanista, a abordagem desta pesquisa não se limitará a uma perspectiva técnica da preservação do patrimônio ferroviário, tampouco restrita à disciplina arquitetônica. Será, no entanto, moldada pelas indagações sobre os valores atribuídos à rede ferroviária e a avaliação dos procedimentos adotados; explorará como os bens ferroviários passaram a ser vistos como objetos de patrimonialização e a complexidade desse conjunto de elementos; investigará como as ferrovias influenciaram a ocupação de territórios, e se constituíram como referências. Contudo, é preciso salientar que esta escrita parte de um lugar que reconhece a legitimidade do saber técnico. Apesar de considerar a relevância fundamental das atribuições que emanam dos grupos sociais (e não dos objetos) o olhar da pesquisadora está contextualizado na prática

institucional, sendo um dos principais objetivos deste estudo a análise e a compreensão da eficácia do processo de patrimonialização ferroviária.

No campo do patrimônio cultural no Brasil, há um texto bastante conhecido do professor Ulpiano Bezerra de Meneses, no qual o autor desenvolve reflexões para "uma revisão de premissas" (2012). Acreditamos que um exercício similar de revisão será realizado ao longo da pesquisa que envolve este trabalho. No entanto, há outro texto do mesmo autor, anterior a esse e, talvez, embrionário das ideias de revisão das classificações de valor aplicáveis aos bens culturais. Intitulado "Valor Cultural, Valor Econômico: Encontros e Desencontros", o texto publicado em 2000 articula as categorias de valor paralelamente no âmbito cultural e econômico e se destaca, assim como postulado por outros autores que trataremos adiante, pela ênfase de Meneses em desenvolver a ideia de que valor sempre é uma atribuição, uma produção humana e não imanente às coisas.

Em concordância com Meneses (2000), é oportuno dizer que "discutir qualquer tópico no campo do patrimônio é defrontar-se, desde o início e o tempo todo, com a problemática do valor". No nosso caso, a sentença não poderia ser mais verdadeira, uma vez que o instrumento patrimonial objeto de análise deste trabalho tem sido chamado de Valoração. A inquietação inicial da pesquisa parte justamente desse estranhamento quanto à ambiguidade do termo "Valoração": se por um lado apelida o instrumento de reconhecimento dos bens ferroviários, por outro é um sinônimo de valorização e, portanto, obrigação do poder público para todo e qualquer bem de referência cultural. Ao construir uma crítica contundente sobre a capacidade que as categorias ou mesmo instrumentos patrimoniais têm de tornar os bens estanques, pictóricos e meramente formais, o professor Ulpiano Bezerra de Meneses procura apontar alternativas. Uma dessas alternativas menciona justamente o patrimônio ferroviário, no qual existiria "exemplo pungente do esforço de manter o potencial de uso" (2000, p. 40), e, portanto, uma possibilidade de estender o entendimento de cultura à esfera da vida – como toda a estrutura social que permite produzir sentido para as coisas – tese que permeia todo o texto do autor. Em outras palavras, se a cultura é o conjunto de fenômenos que permeia a existência humana, os bens culturais são as coisas para as quais os grupos humanos atribuem valor. De fato, essa amplitude poderia levar ao extremo: se tudo tem valor, nada tem valor. Talvez, por esse motivo, Ulpiano organize no texto algumas possibilidades de atribuição de valores e, ao mesmo tempo, emita o alerta sobre o valor cultural *versus* o valor econômico quando da mercantilização da cultura. Um dos pontos cruciais que Meneses articula é o risco da lógica mercadológica financeirizar a cultura:

> A lógica do mercado, que pressupõe, por exemplo, a obtenção de lucros, tende a instrumentalizar a cultura; esta, por sua vez, age segundo uma lógica de finalidade, em que a produção do sentido e da comunicação é que constitui a prioridade. Cálculos de investimento/retorno, custo/benefício só são legítimos, no campo da cultura, se estes termos forem determinados segundo hierarquia fundamentada na lógica cultural (MENESES 2000, p.43).

A relação entre patrimônio e economia aparece nas discussões sobre preservação, seja no contexto do turismo, da reabilitação de centros históricos ou mesmo da lógica de mercado aplicada à cultura. No entanto, como alerta Ulpiano Bezerra de Meneses (2000), há um risco latente na mercantilização do patrimônio, quando valores simbólicos e sociais são subordinados à lógica econômica. Esse processo pode levar à instrumentalização da cultura como um produto comercial, esvaziando significados e comprometendo sua função social. Por outro lado, reconhecemos que os bens culturais possuem valor econômico, mas sem desvinculá-los de suas dimensões simbólica e identitária. Em vez de reduzir o patrimônio a uma mercadoria, essa perspectiva da economia busca compreender como ele pode ser sustentável, mobilizando recursos para sua preservação sem desarticular seus valores culturais. No caso da Valoração ferroviária, a tensão entre esses dois polos se faz presente: enquanto o instrumento pode representar um avanço na proteção do patrimônio, ele também poderia ser capturado pela priorização orçamentária ou interesses que privilegiam a rentabilidade em detrimento da memória.

Ao longo da pesquisa investigaremos a patrimonialização de bens culturais categorizados como materiais, com enfoque no Espírito Santo. Mais especificamente para o patrimônio ferroviário; cabe ainda o questionamento sobre a lógica adotada pelo instrumento da “Valoração”, tal qual tem sido aplicado, tanto em procedimento, quanto em parâmetros de valor.

O primeiro capítulo apresenta a caracterização do patrimônio cultural e ferroviário no Espírito Santo, contextualizando a pesquisa e o problema da efetividade da Valoração como instrumento de preservação. Aborda a história da ferrovia no estado e sua importância na formação socioeconômica e territorial, contrastando com os bens tombados, predominantemente religiosos e coloniais, o que revela uma lacuna na proteção de outros tipos de patrimônio. Aponta o instrumento da Valoração como uma oportunidade de ampliar a proteção de bens culturais, mas questiona sua implementação e efetividade na proteção e promoção do patrimônio ferroviário.

A Constituição de 1988, impulsionou um movimento tanto de ampliação do entendimento de patrimônio cultural, como abriu espaço para a criação de novos instrumentos jurídicos e

administrativos que atendessem às especificidades de preservação de diferentes tipologias de bens culturais. No caso do espólio da Rede Ferroviária Federal, a situação era singular: os bens pertenciam ao poder público e, com a extinção da Rede, os que fossem considerados de valor cultural seriam transferidos ao Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. Essa condição diferenciada mitiga conflitos relacionados às restrições de direitos de propriedade, como ocorre no caso do Tombamento regulamentado pelo Decreto-Lei 25/1937. No caso da Rede Ferroviária, o IPHAN teve a possibilidade de idealizar um instrumento de preservação que não exigisse a força de lei: a Valoração. Essa reflexão inicial, apontada no primeiro capítulo, evidencia como o contexto ímpar da extinção da RFFSA e a transferência de seus bens culturais ao IPHAN criou uma oportunidade de ampliar o escopo de atuação do órgão.

No segundo capítulo, essa questão é aprofundada sob a perspectiva de valor no contexto do patrimônio cultural. Busca-se entender a construção histórica da política de preservação no Brasil e os valores que a norteiam e se desdobram nas dissonâncias entre valorização e Valoração, inclusive num contexto constitucional de garantia de preservação do patrimônio cultural por meio de outros instrumentos de acautelamento. Ao longo do capítulo a trajetória do Tombamento é analisada como instrumento tradicional de proteção, evidenciando a influência dos valores estéticos e históricos europeus na seleção dos bens tombados. O capítulo também examina a emergência da Valoração como um novo instrumento e seus desafios. A comparação entre Tombamento e Valoração, com base em dados do Iphan, revela a complexidade da gestão do patrimônio ferroviário e as nuances na aplicação dos instrumentos.

O terceiro e último capítulo analisa a Valoração como política pública - partindo da tese de sua inefetividade na preservação do patrimônio cultural brasileiro - baseada na análise da legislação, documentos e a experiência da autora na Superintendência do IPHAN no Espírito Santo. Apresenta a trajetória da política desde a extinção da RFFSA em 2007, com a promulgação da Lei 11.483/2007, que atribuiu ao IPHAN a responsabilidade pela gestão do patrimônio ferroviário, até a revisão da Portaria de Valoração em 2022. O capítulo também inclui entrevistas com atores-chave do processo de Valoração, que oferecem contrapontos à tese inicial, defendendo a importância do instrumento, mas apontando a necessidade de aprimoramentos. Por fim, o capítulo propõe uma síntese, utilizando elementos da metodologia de avaliação executiva de políticas públicas para apontar caminhos para fortalecer a Valoração e torná-la mais efetiva.

A pesquisa teve início em 2019, no Espírito Santo, motivada por um problema local relacionado à ausência de critérios mais precisos para atribuir valor aos bens ferroviários e à falta de um plano de ação para os casos em que as prefeituras não aceitavam a responsabilidade sobre esses bens. Esse problema, inicialmente prático e centrado na necessidade de uma intervenção territorial concreta, revelou-se mais amplo e sistêmico ao longo da investigação. A análise da política pública da Valoração apontou complexidades que dão escala a desafios de proporção nacional. Esses desafios exigem a formulação de uma abordagem integrada e articulada para garantir a preservação efetiva do patrimônio ferroviário brasileiro e enfatizam a urgência de novas práticas para a gestão desse acervo.

Entre as metodologias aplicadas na pesquisa, e, como parte dos esforços de compreensão a respeito do instrumento da Valoração, a realização de uma visita de campo em 2021 representou um marco significativo, apesar das adversidades impostas pela pandemia da Covid-19. Essa etapa foi essencial para atualizar os levantamentos do espólio ferroviário no Espírito Santo e gerou reflexões importantes sobre a abordagem atual, que prioriza bens isolados, como estações e pontos de parada, em detrimento de uma lógica sistêmica que caracteriza esse tipo de patrimônio. Os dados levantados evidenciam a necessidade de superar a leitura fragmentada, observada na prática, em favor de uma abordagem mais integrada, que valoriza o conjunto das redes ferroviárias e suas relações socioeconômicas, históricas e culturais.

A metodologia da dialética estruturou este estudo, o que permite uma avaliação crítica dos procedimentos legais e administrativos relacionados à Valoração como tese inicial. Baseada na investigação de documentos e no contexto institucional observado, a pesquisa inicialmente destacou as limitações e fragilidades do instrumento, apontando lacunas que necessitam de revisão. Posteriormente, as entrevistas com atores-chave trouxeram contrapontos essenciais, que ampliaram a compreensão sobre as complexidades da implementação dessa política pública, subsidiando uma antítese fundamentada na experiência dos entrevistados. A partir dessa práxis, foi possível iniciar uma avaliação executiva do instrumento, que sintetiza de maneira sucinta as possibilidades de aprimoramento e adaptação para o fortalecimento da política de preservação do patrimônio ferroviário.

CAPÍTULO 1: CARACTERIZAÇÃO DO PATRIMÔNIO CULTURAL E FERROVIÁRIO NO ESPÍRITO SANTO

O patrimônio ferroviário é um componente essencial da formação socioeconômica e territorial do Brasil. No estado do Espírito Santo, as ferrovias não exerceram apenas o papel de transportadoras de insumos: elas transportavam a ideia da modernidade e atuaram como elemento fundamental da urbanização para além da costa capixaba, apesar das contradições e conflitos inerentes ao processo de modernização e desenvolvimento. Contudo, a gestão desse patrimônio no sul do estado, hoje espoliado e em sua maioria não operacional, é marcada por desafios. No âmbito de valores culturais do espólio da Rede Ferroviária Federal (RFFSA), o Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN) se tornou o responsável pelo cuidado desses bens desde 2007. Nesse contexto, a política da Valoração[1] – instrumento patrimonial específico que será abordado nesta pesquisa – surge como resposta à extinção da RFFSA, mas sua implementação revela lacunas tanto na proteção efetiva dos bens quanto na promoção de sua relevância cultural.

A pesquisa que ora se apresenta redireciona o foco para uma avaliação executiva da política pública da Valoração, abordando a efetividade do instrumento frente aos bens ferroviários. Diferentemente do Tombamento, consolidado há décadas, a Valoração parece ainda um instrumento frágil em termos de preservação patrimonial. Isso demanda uma análise sobre sua capacidade de proteção e, em quais aspectos, sobretudo em um cenário que privilegia o acautelamento de bens isolados e desarticulados do conceito de "rede" que caracteriza as ferrovias.

A observação desse problema se iniciou a partir da experiência no Espírito Santo, apesar da pesquisa não se restringir a esse território. O Espírito Santo, assim como outros estados da costa brasileira, teve sua ocupação territorial marcada pelos jesuítas no século XVI. A instituição religiosa desempenhou um papel que persiste, atualmente, na configuração do território capixaba, tanto no âmbito religioso quanto na espacialidade urbana: quando pensamos na fundação de cidade pelo viés colonial, o centro histórico atual exibe os resquícios desse período até hoje. A construção de igrejas e colégios influenciaram profundamente o imaginário e a paisagem urbana, mesmo quando houve necessidade de serem reconstruídos. Esse legado é

[1] Para evitar imprecisões, adotaremos no trabalho os termos "Valoração" e "valorar" sempre em referência ao instrumento instituído pela portaria 407/2010. Quando o sentido for de reconhecimento e promoção dos bens, utilizaremos o termo análogo "valorização". Essa discussão também será abordada no decorrer da pesquisa.

evidente na atual configuração do patrimônio tombado no estado, onde todos os bens materiais protegidos são remanescentes do período colonial; principalmente, igrejas e em sua maioria jesuítas.

No final do século XIX, a chegada dos imigrantes europeus trouxe novas dinâmicas à ocupação do território: motivada pela expansão da cafeicultura na região sul do Espírito Santo, a formação de colônias colaborou com a interiorização do desenvolvimento econômico. No entanto, foi com a implantação das ferrovias, a partir de meados do século XIX, que se consolidou um novo ciclo de ocupação e expansão. A construção da Estrada de Ferro Sul do Espírito Santo, idealizada para conectar a capital Vitória à região produtora de café do sul, possibilitou o escoamento da produção cafeeira para o porto de Vitória, consolidando a capital como principal centro exportador do estado. As ferrovias não apenas conectaram o estado, mas também fomentaram o crescimento urbano e industrial, criando uma nova camada de referências culturais e socioeconômicas.

Essas são descrições breves de marcos históricos que, apesar de longe de resumir a totalidade da diversidade cultural capixaba, dão indícios de que há mais portadores de referência à identidade, à ação e à memória do que uma única tipologia bastante específica: a arquitetura religiosa e colonial, representada em sua maioria por igrejas e edifícios jesuítas. Essa seleção enraizada nos critérios de Tombamento consolidados pelo IPHAN desde sua criação em 1937, revela uma lacuna significativa na proteção de outros tipos de patrimônio. O Espírito Santo, embora tenha sido pioneiro no Brasil ao registrar o primeiro bem imaterial como patrimônio – o Ofício das Paneleiras de Goiabeiras –, ainda carece de uma diversificação efetiva na proteção de seu patrimônio material, como o ferroviário.

A introdução do instrumento de Valoração em 2010, focado no espólio da extinta Rede Ferroviária Federal, representou uma oportunidade de ampliar a proteção de bens culturais no estado, indo além do Tombamento tradicional. A capilaridade dos bens, fruto das ferrovias, chegaria onde o Tombamento não consegue chegar. Luiz Fernando de Almeida, Presidente do IPHAN entre 2006 e 2012, em entrevista para esta pesquisa, que será abordada mais adiante, esclarece que “diante de um patrimônio com uma capilarização tão grande no país, essa abordagem poderia refletir e aproximar mais as ações do Iphan de uma reflexão que já estava madura dentro da instituição: pensar o patrimônio brasileiro para além dos Tombamentos federais, considerando a diversidade e a complexidade desse legado.” (Apêndice D, p. 254) No entanto, o estado, que poderia se beneficiar da ampliação dos valores de patrimonialização,

ainda não conseguiu avançar no reconhecimento e proteção desse importante legado. À medida que a pesquisa caminhou, percebeu-se que esse não é um gargalo exclusivo da Superintendência do IPHAN no Espírito Santo, mas que a Valoração, apesar do vasto espólio ferroviário, apresenta um baixo percentual de bens acautelados até o momento, e, quando o são, de maneira fragmentada e desconectada da ideia de "rede" que caracteriza o sistema da RFFSA.

Dessa forma, de maneira geral, esta pesquisa surge com o propósito de investigar a aplicação da Valoração a partir do Espírito Santo e a efetividade de sua implementação como instrumento para proteger o patrimônio ferroviário da extinta RFFSA. No primeiro capítulo, será realizada uma caracterização do patrimônio cultural no Espírito Santo e, em seguida, a inserção do patrimônio ferroviário capixaba nesse rol. Essa abordagem inicial tem como objetivo contextualizar os bens já protegidos pelo Tombamento no estado, inclusive, ao contrastar com os bens dos estados vizinhos. Essa análise também questionará a uniformidade da patrimonialização do IPHAN diante da multiplicidade de referências culturais capixabas e como o patrimônio ferroviário potencializaria a diversificação temática e territorial. A experiência observada na Superintendência do IPHAN no Espírito Santo é central para essa reflexão, ao evidenciar os dilemas na implementação dessa política pública. Embora o recorte inicial seja o estado do Espírito Santo, ele é utilizado apenas como ponto de partida para uma análise posterior mais ampla sobre a política de preservação ferroviária no Brasil, permitindo uma avaliação crítica das práticas institucionais.

1.1 Do Tombamento à Valoração: uma Análise sobre as lacunas do Patrimônio Cultural Capixaba

Em busca de uma melhor compreensão da trajetória do Tombamento, dois artigos se destacaram: "O mapa do Brasil passado" (RUBINO, 1996) e "Possíveis narrativas sobre duas décadas de patrimônio: de 1982 a 2002" (CHUVA, 2012). Estes, auxiliaram o entendimento do papel do instrumento na construção de uma identidade nacional, bem como a necessária abertura para "novos" objetos. Nos quadros apresentados pelos textos mencionados, percebemos a presença tímida do Espírito Santo. A historiadora Márcia Chuva (2017), em sua bibliografia de referência sobre as práticas preservacionistas do início do IPHAN, demarca a hierarquização do patrimônio e, em consonância com Rubino (1996), expõe a predileção geográfica na seleção de bens. Chuva (2017) faz uma análise cuidadosa da hierarquização dos

bens tombados e suas distinções de livros de tombo nas décadas de 1930 e 1940. Esse período inicial – que ecoou suas significações por pelo menos mais duas décadas – delineou os parâmetros de valor calcados em termos como "autêntico" e "genuíno". Tais características, atribuídas pelos agentes do patrimônio daquele período, se concentravam nos centros urbanos da antiga colônia, especialmente nos estados da Bahia, Minas Gerais, Pernambuco e Rio de Janeiro. Ainda, enunciavam a estética consagrada das obras de arte "originárias" da nação, indicando os bens (majoritariamente desses estados) para o tombo de Belas-Artes. Segundo a autora, essas características predominantes no eixo das capitais sudeste-nordeste, acabaram por secundarizar o valor histórico (2017 p. 220), distanciando-o do raio artístico privilegiado. Apesar da isonomia que o Decreto-Lei 25 de 1937 apresenta para as diferentes naturezas dos bens patrimoniais, fica evidente sob essa análise uma gradação na relevância desses para a narrativa da identidade nacional.

Tomando de empréstimo a análise da historiadora Márcia Chuva, é possível esquematizar um gradiente de valores dos bens que se formou ao inscrevê-los nos livros de tombo, do maior para o menor: o livro de Belas-Artes; a combinação de Belas-Artes com o livro de tombo Histórico; o livro Histórico; e os dois outros livros de Artes Aplicadas e de tombo Arqueológico, Etnográfico e Paisagístico. Esse mesmo gradiente se reproduz na localização desses bens, privilegiando as capitais do eixo colonial por suas obras arte. Ao passo que se distanciam desses pontos focais, os bens tombados na dita fase heroica,[2] quando o Instituto ainda se nomeava SPHAN, são classificados nas categorias "menores" do gradiente.

A discussão sobre os valores atribuídos aos livros de tombo ganhou destaque a partir da década de 1980, sendo objeto de análises de diversos autores, como Maria Cecília Londres Fonseca, Luiz Fernando Franco, Márcia Chuva e Ana Cristina Paiva Gonçalves. Seus trabalhos analisam a importância e a historicidade dos valores relacionados aos livros de tombo e evidenciam a necessidade de se considerar a dinâmica e o uso cultural ao qual o bem material faz referência na atribuição de valor. Cecília Londres articula que os livros poderiam ser utilizados como instrumento para ampliar a valorização e incluir bens culturais que, historicamente, não recebiam a devida atenção. Nesse sentido, Luiz Fernando Franco defendeu a inscrição de todos os sítios urbanos no Livro de Tombo Arqueológico, Etnográfico e Paisagístico, argumentando

[2] A expressão fase heroica é utilizada por diversos autores para designar o período entre 1937 a 1967, enquanto Rodrigo Melo Franco de Andrade esteve à frente do órgão. No entanto, a origem do verbete remonta à década de 1970, quando o arquiteto, professor e substituto de Mario de Andrade na Chefia do 4º Distrito do Iphan, apresenta a expressão em uma edição da revista Casa e Jardim.

que esses bens representam a interação entre processos sociais e naturais e resultam no valor inscrito na ocupação desses territórios. Gonçalves, por sua vez, observa que o valor etnográfico, embora presente nesse livro, permaneceu subutilizado até a década de 1980, com pouquíssimos bens inscritos com base nesse critério até então.

Embora reconheçamos os esforços dos pesquisadores e práticas que buscaram ampliar o escopo do patrimônio cultural, a análise evidencia que o IPHAN, ao longo de sua trajetória, disseminou uma hierarquia de valores que priorizava bens inscritos no Livro de Belas-Artes e nos livros combinados com o Histórico, relegando os demais a uma posição de menor destaque. Cabe ressaltar que esse apontamento não reflete um endosso dessa hierarquização, mas sim uma observação da prática institucional do IPHAN. Embora iniciativas como os Tombamentos do conjunto urbano de Laguna (SC) e do Terreiro da Casa Branca (BA) tenham buscado ampliar a compreensão e o alcance do patrimônio cultural, o gradiente hierárquico dos livros de tombo e a concentração geográfica no eixo colonial ainda persistem, revelando uma continuidade de práticas que impactam diretamente a representatividade de tipologias como o patrimônio ferroviário.

Gráfico 1: Porcentagem de bens tombados por região

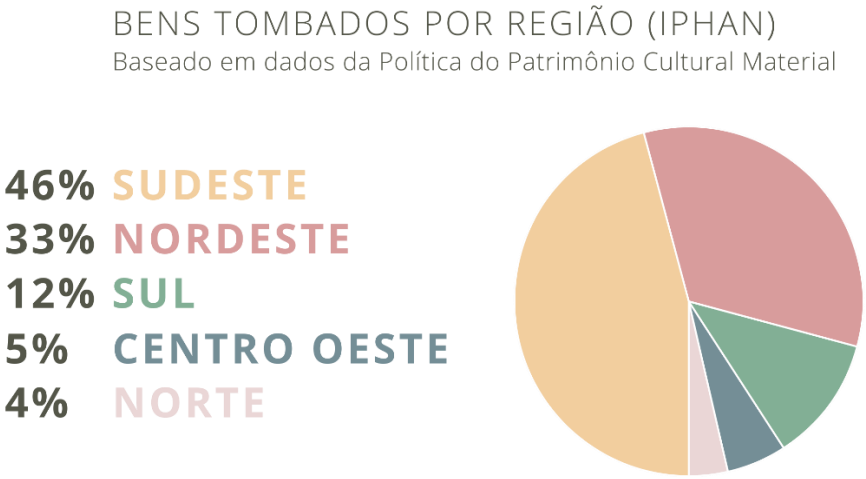


Gráfico 1: elaborado pela autora com base em dados da Política do Patrimônio Cultural Material (PPCM)

Gráfico 2: Quantitativo de Tombamentos por Livro de Tombo[3]

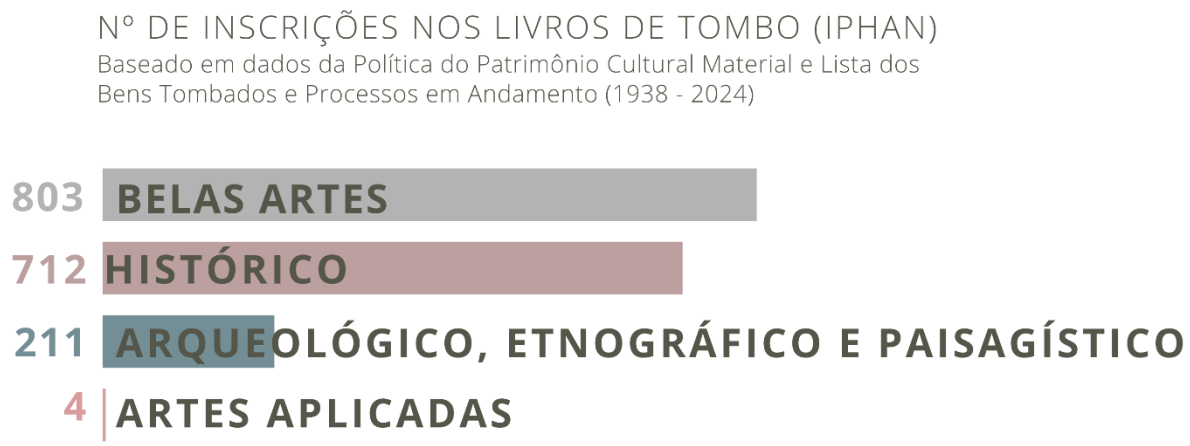


Gráfico 2: elaborado pela autora com base em dados da PPCM

Apesar de sua localização e ancianidade – critérios de seleção da fase inicial das políticas patrimoniais – o Espírito Santo fica esquecido entre Rio de Janeiro, Bahia e Minas Gerais. Embora outros estados que se formaram desde o início da ocupação portuguesa no território brasileiro tenham tido seus bens valorizados como patrimônio nacional em menor quantidade, como é o caso de São Paulo[4] no Sudeste, a situação geográfica do Espírito Santo chama a atenção. Uma lacuna geográfica estranha no mapa do patrimônio configurando uma "área periférica de seleção" (CHUVA, 2017, p.221). Essa disparidade também conduz os olhares de volta às significações dadas pela instituição em seu início. A atuação do IPHAN é criada pelo decreto-lei mencionado anteriormente, que define em seu artigo 1º:

> Constituem o patrimônio histórico e artístico nacional o conjunto dos bens móveis e imóveis existentes no país e cuja conservação seja de interesse público, quer por sua vinculação a fatos memoráveis da história do Brasil, quer por seu excepcional valor arqueológico ou etnográfico, bibliográfico ou artístico (República dos Estados Unidos do Brasil, 1937).

Como Rubino elucida "essas categorias são vagas e imprecisas, é no mapeamento, que se encontra, em grande medida o significado atribuído a elas" (1996, p. 98). A autora indica que em um país de proporções continentais, a narrativa construída é "marcadamente desigual. O

[3] Gráficos 1 e 2 produzidos pela mestranda com base na Política do Patrimônio Cultural Material (2018) e na Lista dos bens tombados disponibilizada na página da web do IPHAN em janeiro de 2024. Cabe ressaltar que as informações coletadas para o gráfico 1 não levam em consideração a inscrição de um mesmo bem em mais de um livro.

[4] O número total de Tombamentos no estado de São Paulo até janeiro de 2024 era de 111 bens.

conjunto dos bens tombados desenha um mapa de densidades discrepantes nas diversas regiões, períodos e tipos de bens, formando conjuntos fechados e finitos".

Ilustração 1: Mapeamento das relações entre os estados privilegiados em número de bens e o Espírito Santo, localizado com "área periférica de seleção".

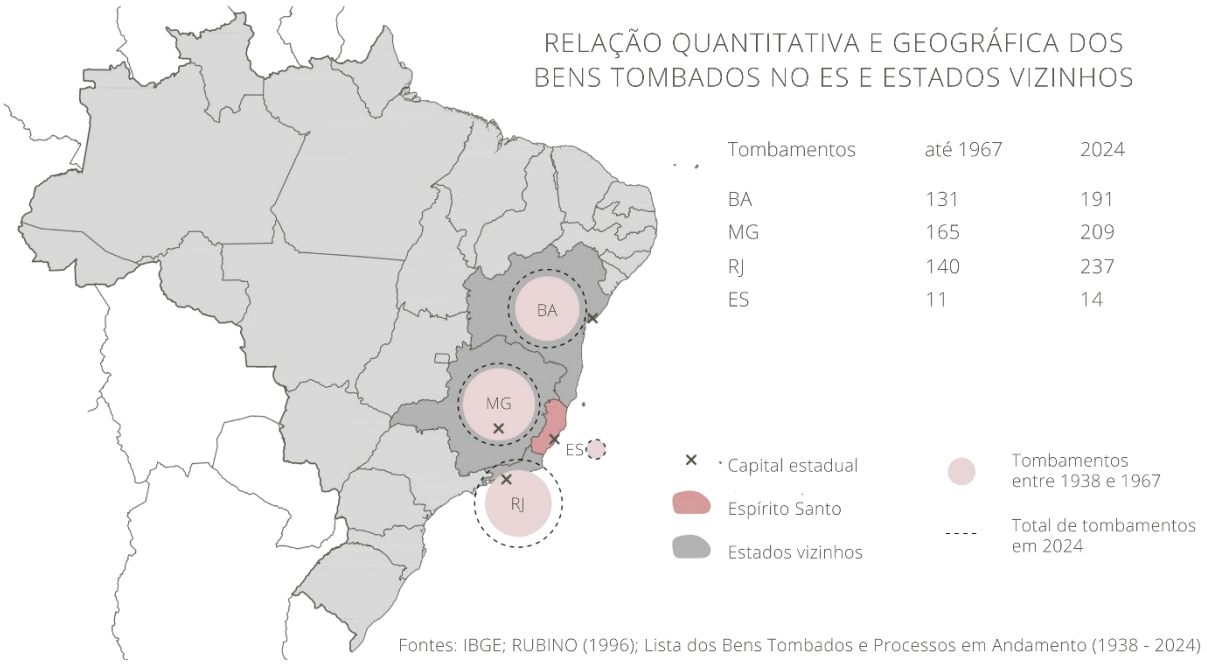


Ilustração 1– elaborado pela autora

O estado capixaba tem atualmente no seu rol de bens tombados um total de 12 edificações, em sua maioria exemplares da arquitetura jesuítica, sendo o último processo de inclusão na lista de Tombamentos datado do ano de 1970. Para uma aproximação aos processos no estado, recorremos à análise crítica realizada pela pesquisadora e arquiteta Simone Pires (2017) no âmbito do mestrado profissional em preservação do patrimônio cultural. A autora acompanha os paralelos entre os contextos nacional e estadual para desenhar a trajetória dos processos patrimoniais. A fase inaugural da atuação do Serviço do Patrimônio consta na análise de Pires como o período que compreende a gestão de Rodrigo Melo Franco de Andrade, entre 1937 e 1967. No Espírito Santo, a periodização inicial é equivalente (1939-1965), já que, nesses primeiros anos, as atividades estaduais estiveram centralizadas na figura do arquiteto André Carloni – responsável por 95% dos Tombamentos federais capixabas até hoje. Ao comparar esse período da instituição nacional e a atuação no estado, pode-se considerar que pareciam

afinados em seu profícuo quantitativo de bens. Isso, se levarmos em consideração que todos os bens tombados no Espírito Santo datam de mais ou menos esse mesmo período. A única exceção é o Tombamento da Igreja de Nossa Senhora da Conceição, em Guarapari, cujo processo aberto em 1946 só foi concluído em 1970. Todos os outros 11 bens edificados foram tombados naqueles primeiros anos "heroicos" da instituição. Por outro lado, o estado aparecia acanhado em comparação ao repertório dos vizinhos. E, se adicionarmos a essa análise os dados dos bens edificados, constatamos que 11 dos 12 tombos estão inscritos no Livro Histórico.[5] Esses são indicativos importantes do papel coadjuvante atribuído ao Espírito Santo.

Dos 14 bens tombados no estado capixaba, nove são igrejas e dois são imagens sacras integradas à igreja. Destas, seis são igrejas jesuítas. O fato é que 79% dos bens tombados no Espírito Santo são católicos. E, desse grupo, 72% é identificado como jesuíta. No Brasil, de acordo com a Política do Patrimônio Cultural Material (PPCM, 2018), dos 1.262 bens tombados, 398 são bens católicos tombados e 51 identificados como jesuítas.[6] Para comparar, isso significa que 31,5% dos bens tombados no Brasil são católicos e desse grupo, 12,8% é identificado como jesuíta. Apesar dos desafios nacionais de ampliação e diversificação dos sentidos e valores na preservação do patrimônio cultural material, os números (ao menos no contexto do Tombamento) indicam que o Espírito Santo mantém uma abordagem concentrada em bens religiosos católicos, especialmente jesuítas, com uma diversidade tipológica ainda restrita em comparação com a média nacional. Essa prevalência destaca a necessidade de ampliar a representação de outros tipos do patrimônio material no estado, visando uma preservação que contemple a diversidade histórica e cultural local.

Outro fator que colabora para o perfil secundarizado do estado do Espírito Santo é a vinculação à Diretoria Regional do Rio de Janeiro (e centro das atenções e administração do Serviço do Patrimônio). O Escritório Técnico foi instalado no Espírito Santo apenas em 1965, e, apesar de transformado em 6a. Sub-Regional II em 1993, permaneceu sob vínculo com a Diretoria Regional do Rio de Janeiro até 2004. Após o último Tombamento em 1970 até os anos 2000, importantes obras de restauro aconteceram e os estudos arqueológicos, fundamentais para a compreensão da história brasileira, começaram a vigorar. Todavia, na contramão da ampliação

[5] Totalizam oito bens edificados inscritos unicamente no Livro Histórico e três em conjunto com o Livro de Belas-Artes. Curiosamente, o único bem edificado, tombado exclusivamente no Livro de Belas-Artes é também o único conjunto rural acautelado no estado – a Casa e Chácara do Barão de Monjardim. Existem ainda outras duas inscrições no rol artístico, mas se referem a imagens sacras (bens móveis ou integrados) pertencentes a igrejas de tombo histórico.

[6] Quantitativo relativo até a publicação da Política do Patrimônio Cultural Material em 2018.

de sentidos e incorporação de novas tipologias e cronologias a nível nacional, o estado permaneceu com seu mesmo quadro de acautelamento, inclusive indeferindo processos de tombo. Vale ressaltar outra vez que, até então, o único instrumento era o Tombamento. Nesse cenário, a Valoração seria um instrumento capaz de reverter essa situação, ao possibilitar a inclusão de valores culturais diversos no mapa do patrimônio nacional, com especial atenção ao Espírito Santo.

Aqui abrimos um parêntese no fio sobre Tombamento para trazer um aspecto importante sobre o patrimônio ferroviário no Espírito Santo. O Patrimônio Industrial é um capítulo mais recente da prática patrimonial. A Carta de Nizhny Tagil, que versa sobre valores científicos, tecnológicos, históricos e mesmo estéticos foi redigida em julho de 2003 e, posteriormente, ratificada pela Unesco. Mesmo que participante de um contexto de atenção patrimonial contemporâneo, a arquitetura industrial capixaba (especialmente a área ferroviária), apresenta uma arquitetura considerada "menor" quando comparada a grandes edificações da mesma chave, como a arquitetura do ferro em São Paulo. Mais à frente poderemos refletir em termos de aplicação de instrumentos jurídico-patrimoniais, os impactos dessa subordinação.

Esse parêntese é necessário uma vez que a partir dos anos 2000 um novo capítulo na atuação do IPHAN se inicia. O Decreto nº 3551/2000 oficializa as políticas de salvaguarda do patrimônio imaterial, ganhando destaque nacional e estadual. É o Espírito Santo que inaugura o rol dos bens de natureza imaterial no país com o Ofício das Paneleiras de Goiabeiras.[7] Também nesse mesmo momento, mais precisamente em 2004, a 6ª Sub-Regional II é elevada à 21ª Superintendência do IPHAN, alcançando autonomia para a atuação estadual. Paralelamente, o estado acompanhou, de certa forma, a ampliação dos novos significados de patrimônio, inclusive no que diz respeito a novos instrumentos. Três, das vinte estações ferroviárias localizadas recentemente, juntamente com seus remanescentes, foram acauteladas enquanto patrimônio ferroviário sob o instrumento da Valoração. Isso caracteriza a trajetória peculiar dos instrumentos patrimoniais no estado: Tombamento e Registro não coexistiram, tendo seu protagonismo bem delineado temporalmente. E, arriscamos dizer, que a Valoração acompanha, de maneira coadjuvante e muito pontual, os debates protagonistas do instrumento do Registro dos bens imateriais.

[7] Atualmente somam-se ao Registro do Ofício das Paneleiras, o Jongo no Sudeste, o Ofício dos Mestres de Capoeira e a Roda de Capoeira.

Por extensão, isso pode reforçar o entendimento de que o chamado Patrimônio Imaterial seria suficiente para cumprir o papel conferido pela Constituição Federal de 1988. O Patrimônio Material, sob essa lógica, se isentaria de se atentar aos bens enquanto portadores de referência à identidade, à ação, à memória dos diferentes grupos formadores da sociedade brasileira. E quanto ao instrumento da Valoração ferroviária, situado atualmente na responsabilidade da área de supervisão material (vinculado ao Departamento de Patrimônio Material e Fiscalização - DEPAM/IPHAN), fica o questionamento sobre em quais aspectos é possível, então, salvaguardar memórias de um grupo essencial para a conformação do território e sociedade brasileira.

Ainda que internamente a Superintendência não concordasse com essa compreensão, como esclarece Lia Motta (2000) ao dissertar sobre as práticas discursivas e seletivas de preservação cultural:

> Os discursos avançaram no sentido de viabilizar a preservação do patrimônio com base no conceito antropológico de cultura e em representações da diversidade cultural, afastando-se da ideia de "unidade nacional" que orientou os trabalhos iniciais de preservação. Afirmou-se uma prática de preservação descentralizada e houve uma aproximação com comunidades urbanas organizadas. No entanto, tais avanços ficaram comprometidos pela imagem inicialmente construída como "patrimônio histórico e artístico nacional", mantendo-se como critério de seleção a Valoração as características estético estilísticas e de excepcionalidade dos sítios urbanos e imóveis (p. 7).

E, completa:

> A permanência desses critérios, favorecida pela memória social que fixa na lembrança uma imagem tradicional de patrimônio, compromete a possibilidade de construção de outro patrimônio, com base no conceito antropológico de cultura, considerando representações da diversidade cultural, das múltiplas identidades e histórias da sociedade brasileira (p. 22).

Em resumo, ainda que o marco legal da Constituição Federal indique a ampliação dos sentidos de patrimônio cultural brasileiro, não existe um ponto de inflexão que, do dia pra noite, mude os critérios tão enraizados na seleção de bens representantes dessa sociedade. Quem dirá, o evento constitucional mudar a percepção da sociedade sobre o que é considerado patrimônio cultural. Existem processos, amplos e dilatados que a depender das conjunturas políticas, sociais, econômicas e jurídicas modulam esse campo. Dentro desses processos, o que os dados apresentados anteriormente indicam é que, no momento, o estado do Espírito Santo representa uma parcela tímida, datada e pouco diversa no rol dos bens tombados no Brasil, mas em seguida inaugura e protagoniza o instrumento jurídico-patrimonial do Registro. Essa divisão conceitual e temporal no caso capixaba corre o risco de enrijecer a dicotomia entre material e imaterial. O

caso do patrimônio ferroviário seria, portanto, sintomático (e arriscamos dizer que representativo da situação no Brasil): não se entende muito bem o quê, ou como eleger dentre todas as materialidades do espólio da Rede Ferroviária, mas também não se sabe como preservar as memórias representativas nesse patrimônio. No caso da Estrada de Ferro Sul do Espírito Santo (espólio da RFFSA), parece ainda menos favorável: as edificações não se encaixam nas características estético estilísticas consagradas pela historiografia internacional da arquitetura e nem nas características que vem sendo pesquisadas relativas aos complexos ferroviários e industriais excepcionais, situados nas capitais brasileiras. A ferrovia não está operante e muitas edificações estão sem uso. Por outro lado, foi a ferrovia que viabilizou a conformação de grande parte desse território e os grupos associados a ela reclamam e reconhecem a sua importância. O procedimento atual é de fragmentação: o espólio recortado por edificações isoladas que, desarticuladas, fragilizam – ou até excluem – a narrativa da identidade desses territórios.

1.2 A conversão das ferrovias em Patrimônio Cultural Ferroviário

As ferrovias, fruto da Revolução Industrial além-mar, foram agentes de mudanças de dimensões histórica e social desde o século XIX. Sua influência não está restrita apenas às inovações técnicas ou à geração de novas tipologias arquitetônicas. Beatriz Kühl (1998), especialista referência nos estudos sobre patrimônio industrial, caracteriza o desenvolvimento ferroviário como "responsável por vultosas transformações em todo o sistema de transporte, assim como na vida das cidades, influenciando a configuração de territórios inteiros em vários países e alterando a relação com o meio natural" (KUHL, 1998, p. 58). As ferrovias passaram a operar como transporte na Europa e na América do Norte, em 1830, e chegariam ao Brasil em finais do mesmo século, carregando não apenas insumos, mas o conceito de modernidade.

De maneira geral, os primeiros impulsos na estruturação das ferrovias brasileiras receberam o aporte estrangeiro, tanto tecnológico como, por vezes, financeiro de companhias interessadas na oportunidade de escoamento dos produtos nacionais (FINGER, 2013; QUINTÃO, 2008).

Leandro Carmo Quintão, na dissertação "A interiorização da capital pela Estrada de Ferro Sul do Espírito Santo", esclarece que, no Espírito Santo, a materialização da ferrovia na segunda metade do século XIX, está intimamente ligada à produção de café. A região sul do estado recebeu a implantação do primeiro trecho férreo, quando em 1892 inicia-se a construção da

conexão entre Vitória e Cachoeiro do Itapemirim: “Essa área passou a se destacar pelo crescente incremento na produção cafeeira, produto esse que (...) consolidava-se como o líder absoluto na pauta de exportações e respondia pelos primeiros saldos positivos na receita provincial” (QUINTÃO, 2008, p.142). O autor ainda defende que o desenvolvimento da via férrea sul capixaba teve papel *interiorizador*, ligando a capital às zonas agrícolas, mas se viabilizando à medida que os trechos por onde passava foram habitados. Anna Elisa Finger, pesquisadora do Ferroviário Brasileiro, reforça:

> No Espírito Santo foram construídas as primeiras linhas ligando o porto de Vitória ao interior, também avançando em direção a outras linhas já construídas no Rio de Janeiro e Minas Gerais, conectando o Estado à malha ferroviária da região e rompendo o isolamento no qual até então a região vivia (FINGER, 2013, p. 94).

Isso consubstancia o ofício da ferrovia não apenas como transportadora de cargas, mas de fundamental influência na fundação e crescimento de cidades e, até mesmo, estagnação de outras que não foram privilegiadas pela passagem dos trilhos. “Participavam, portanto, da vida econômica, social e cultural das cidades, adquirindo ainda um papel simbólico, o de comunicação com o ‘mundo exterior’, feito através dos caminhos de ferro” (KUHL,1998, p. 307).

Um pouco à frente no texto, abordaremos a visita de campo realizada com o objetivo de atualizar o inventário do espólio ferroviário da RFFSA no ES e de aproximação com esses bens. Ainda assim, vale introduzir aqui alguns exemplos observados na visita de campo que ilustram o impacto da ferrovia nas dinâmicas urbanas e no desenvolvimento dos municípios capixabas. Foi possível examinar tanto materialmente - como as ferrovias contribuíram para o surgimento e expansão de centros urbanos, como em Cachoeiro de Itapemirim e Muqui -, como por meio dos relatos orais, quanto ao esvaziamento de outros núcleos urbanos que, em seu auge, tinham grande potencial de desenvolvimento.

No distrito de Dona América, em Mimoso do Sul, encontra-se um conjunto ferroviário que remete a um período de ascensão local na década de 1940, período que aparece na fala dos moradores. Nessa época, a região, de solo fértil e com uma produção agrícola consolidada, utilizava a ferrovia para o escoamento dos insumos das fazendas, mas também trazia as novidades da capital e era o principal meio de deslocamento das pessoas para outras regiões. Esse movimento não apenas estimulava a economia local, como também trazia inovações e reforçava o sentido de conexão com os centros urbanos capixabas e até mesmo outros estados, como Rio de Janeiro e Minas Gerais. Durante a visita, uma moradora e filha de um ferroviário,

que atualmente é proprietária da antiga casa de turma do conjunto ferroviário, comentou: “quando o trem foi embora, ele levou a cidade junto” (MOREIRA, 2021), dando a entender o êxodo dos moradores para outras áreas do município. Esse relato traz à tona o impacto relativamente recente, mas intenso que a ausência dos trens provocou. Hoje restam os trilhos e as edificações – não listadas como patrimônio cultural ferroviário – onde não se ouve mais o silvo do trem.

Outro exemplo significativo ocorre na sede de Mimoso do Sul, na história do próprio município e sua relação com a ferrovia. Mimoso, inicialmente um distrito de São Pedro do Itabapoana, experimentou rápido crescimento após a chegada da Companhia Estrada de Ferro Leopoldina Railway, em 1895. A topografia, mais propícia ao traçado da ferrovia, favoreceu Mimoso em detrimento de São Pedro, à época a sede municipal e uma região reconhecida pelo seu desenvolvimento econômico e cultural no sul do estado. Com o passar dos anos, essa diferença de atratividade tornou-se irreversível, culminando em um episódio emblemático em 1930: uma caravana armada deslocou-se até São Pedro e transferiu todos os documentos oficiais da comarca para Mimoso, guardando-os na estação ferroviária. Esse gesto representou, simbolicamente, a consolidação de Mimoso como cidade, enquanto São Pedro foi reduzida a um distrito. A estação ferroviária de Mimoso, inclusive, tornou-se a primeira sede administrativa do município, reforçando o papel protagonista da ferrovia na estruturação e hierarquização urbana. Esse fenômeno reforça a influência dessas estruturas no tecido físico, social e econômico ao longo do século XX.

A Estrada de Ferro Sul do Espírito Santo, inaugurada em 1896 pelo governo do estado, não teve fôlego para sustentar as obras de todas as estações, sendo retomada em 1907, quando incorporada pela Leopoldina Railway, empresa de credores ingleses. Contemporânea à linha Sul, em 1904, foi inaugurada a Estrada de Ferro Vitória a Diamantina, mais tarde conhecida por Vitória a Minas. O enfoque desta pesquisa está sobre o ramal sul Espírito Santo, da Estrada de Ferro Leopoldina. Isso porque, apenas essa linha foi incorporada pela Rede Ferroviária Federal, em 1957. Esse recorte é impelido pelas próprias atribuições conferidas ao IPHAN – o chamado Patrimônio Ferroviário se debruça exclusivamente sobre o espólio da RFFSA.

A RFFSA foi criada no alvoroço da promoção rodoviária da década de 1950 e, por causa desta, também foi extinta, décadas mais tarde. A maior parte das ferrovias brasileiras – correspondente a 73% da malha nacional, 22 mil quilômetros de linhas, reunindo 18 ferrovias regionais – foi estatizada e gerida pela sociedade ferroviária até a década de 1990, quando iniciada sua

privatização e, logo, extinção definitiva (2007) – em uma predileção pelo modal rodoviário, por parte do Estado. Milhares de bens se tornaram espólio: arquivos, documentos, objetos cotidianos, material rodante, estações, caixas d'água, galpões, inclusive os trilhos e muitos outros. A Rede foi extinta mediante a Medida Provisória nº 353, de 22 de janeiro de 2007, estabelecida pelo Decreto Nº 6.018 de 22 de janeiro de 2007 e sancionado pela Lei Nº 11.483 de 31 de maio de 2007.

Vale ressaltar que a desestatização da RFFSA fez parte de um contexto mais amplo de privatizações no Brasil que, muitas vezes, negligenciaram a salvaguarda do patrimônio cultural. A ênfase na lógica de mercado e na busca por eficiência econômica levou a um desmonte de estruturas e programas que garantiam a proteção de bens históricos e culturais. Ironicamente ou não, o mesmo Estado que extinguiu a Rede Ferroviária, a patrimonializou.

No caso da RFFSA, antes da desestatização entre 1980 e 1990, o governo federal brasileiro implementou dois programas principais para preservar o patrimônio histórico dos transportes: o Preserve (Programa de Preservação do Patrimônio Histórico dos Transportes) e em seguida o Preserfe (Setor de Preservação do Patrimônio Histórico Ferroviário). Criado em 1980 pelo Ministério dos Transportes (MT), o Preserve tinha como objetivo inicial promover, recuperar e preservar materiais e construções de valor histórico e artístico relacionados ao setor de transportes no Brasil. Em 1986, a RFFSA assumiu a responsabilidade pelo Preserve no segmento ferroviário, criando o Preserfe. Esse setor, posteriormente transformado em Gerência, se dedicou especificamente à preservação do patrimônio histórico ferroviário, dando continuidade e expandindo as ações iniciadas pelo Preserve.

No contexto da sua pesquisa de pós-doutorado, a pesquisadora Lucina Ferreira Matos (2019) trata da questão ferroviária na sua concepção como patrimônio histórico e cultural brasileiro menos de 30 anos após a criação da Rede Ferroviária Federal. Seu estudo destaca a importância do Preserve e do Preserfe como as primeiras iniciativas sistemáticas de preservação do patrimônio ferroviário no Brasil, abrangendo a criação de centros e núcleos de preservação, a formação de especialistas e a implementação de políticas de proteção. A autora também discute a relação entre os programas, o Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN) e as associações de preservação ferroviária, explorando como a Lei nº 11.483/07, que transferiu a responsabilidade pela preservação do patrimônio ferroviário para o IPHAN, e se conectou com as iniciativas anteriores. O Preserfe é apontado pela autora como "lugar de origem das práticas preservacionistas" (p. 90) do IPHAN no âmbito da proteção do espólio ferroviário.

Embora a Lei nº 11.483/07 tenha transferido a responsabilidade pelo patrimônio ferroviário para o IPHAN, a descontinuidade dos programas da RFFSA deixou uma lacuna na política de preservação. A transferência para o IPHAN não parece ser suficiente para mitigar os riscos de perda e a vulnerabilidade do acervo, especialmente pela falta de uma política específica para o patrimônio ferroviário, a princípio.

> A conexão dos programas com o IPHAN revela que o órgão esteve envolto em uma dinâmica complexa para atender às especificidades da nova tipologia, tanto por ser um bem de análise recente, pela dimensão do acervo e, também, pela multiplicação de agentes envolvidos (Ministério, Rede Ferroviária, associações, por exemplo). Outrossim, a própria prática de inscrição nos Livros de Tombo parecia não se adequar ao acervo ferroviário, que exigia um olhar mais largo e contemporâneo à apreciação de referentes históricos e artísticos (MATOS, 2019, p. 110).

A MP 353/2007, convertida na Lei 11.483/2007, estava entre as medidas do Plano de Aceleração do Crescimento (PAC) para o planejamento de redução de gastos e aproveitamento dos ativos em programas de regularização fundiária e habitação de interesse social, por exemplo. Nesse contexto, foi criada uma inventariança, vinculada ao Ministério dos Transportes, para levantamento dos bens do espólio. Uma estrutura transitória para gerenciar o vasto inventário de bens da Rede Ferroviária Federal a fim de serem posteriormente transferidos aos órgãos responsáveis, como o IPHAN nos casos de "imóveis com vocação histórica e cultural" (INFORME DA INVENTARIANÇA, 2014). A extinção da RFFSA deixou um vasto e diverso acervo de bens móveis, imóveis e documentos. Diante da magnitude da tarefa, o IPHAN tomou como ponto de partida o mapeamento e identificação do espólio ferroviário, com a contratação dos *inventários de conhecimento,* com ênfase nos bens imóveis. Os inventários resultaram em documentação de mais de 7.000 imóveis ferroviários até 2010, que incluíam estações, galpões, rotundas e outras edificações (IPHAN, RELATÓRIO DO PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO, 2017).

Essa etapa de levantamento e avaliação foi essencial para que o IPHAN pudesse desenvolver planos de preservação mais específicos, mas o trabalho também revelou desafios significativos, como a necessidade de estudos mais aprofundados, a complexidade de inventariar bens móveis, e o que se desdobraria posteriormente: a gestão compartilhada desses bens. Podemos dizer que essa iniciativa tinha ao menos três objetivos principais: identificar e registrar as informações básicas sobre cada bem (localização, características físicas e contexto histórico); construir uma base de dados para orientar as ações de gestão e preservação; e selecionar os bens com potencial valor cultural para integrar o que futuramente seria a Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário, conforme regulamentado em 2010 pela Portaria IPHAN nº 407.

1.3 Revisita ao arrolamento ferroviário no Espírito Santo

Os bens ferroviários que podem integrar o rol de bens do patrimônio cultural são divididos em operacionais ou não operacionais, e em bens móveis e imóveis. Como recorte, e seguindo a ênfase dos inventários, bem como a experiência na Superintendência do IPHAN no Espírito Santo, nos concentraremos nos bens imóveis. Dentre os imóveis da extinta RFFSA, a Lei 11.483 instituiu que os não operacionais seriam transferidos à Secretaria do Patrimônio da União (SPU) e os operacionais ao Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT). Caso o IPHAN – como demandado ou demandante – indicasse valor histórico, artístico ou cultural, o imóvel seria cedido para o órgão.

De maneira geral, após a abertura de processo na Superintendência do IPHAN, a Superintendência elabora um parecer de Valoração (ou não Valoração) do bem. Para isso, são levantadas informações sobre a destinação do bem, incluindo o ente interessado, o uso pretendido, a proposta, o projeto, os recursos para recuperação e o termo de compromisso. Uma observação fundamental diante dos processos administrativos de Valoração de bens da extinta RFFSA na Superintendência no Espírito Santo, que influenciou a formulação desta pesquisa, foi identificar a demanda de uma manifestação de interesse formal por parte das prefeituras. Esse requisito, em conjunto com os procedimentos estabelecidos, evidenciou a necessidade de um compromisso direto das administrações municipais para a proteção e utilização do patrimônio ferroviário. A documentação padronizada incluía modelos de ofício específicos, para que as prefeituras manifestassem interesse em determinados bens, além de modelos de Parecer Técnico para determinar se um bem seria ou não objeto de valorização. Adicionalmente, foi necessário um Termo de Compromisso das prefeituras para a utilização dos bens da extinta RFFSA, consolidando a responsabilidade local na preservação desses patrimônios.

Esses modelos e requisitos burocráticos, que sugerem uma dependência das iniciativas locais para a efetivação da Valoração, fazem parte como um instrumento legal criado pelo IPHAN, o que impacta a abrangência e a continuidade da proteção desses bens culturais. Esse sistema, ao condicionar a Valoração à manifestação de interesse municipal, indica tanto a descentralização do processo quanto os desafios para integrar esses bens de forma mais coesa e permanente.

Um exemplo ilustrativo desse desafio é o caso da Estação de Argolas, em Vila Velha, no Espírito Santo, cujo processo de indicação de valor cultural foi homologado em 2008. O imóvel

foi cedido à prefeitura. Entretanto, com a mudança de gestão municipal, o comprometimento com a manutenção e uso da estação foi interrompido, levando a um quadro de abandono. A estação passou a ser alvo de depredação, saques e invasões, o que evidencia a vulnerabilidade dos bens valorados quando não há continuidade no interesse e zelo por parte das administrações locais. Esse abandono ocorreu em um contexto em que o IPHAN, devido às limitações orçamentárias, não dispunha de recursos para investimentos em obras de restauro ou manutenção preventiva.

Esse exemplo revela uma limitação crítica do instrumento. Embora funcione como medida de patrimonialização do bem cultural, a legislação vigente não estabelece penalidades caso o bem não seja cuidado, diferentemente do que ocorre no caso de bens tombados. A cessão para a prefeitura, por si só, transfere a guarda ao município, mas não há garantias estruturais de que o patrimônio será adequadamente preservado. O reconhecimento de um bem não garante, por si só, sua preservação efetiva. Como será retomado no Capítulo 3, mesmo quando ocorre o reconhecimento formal por meio da Valoração, os desafios para a proteção desses bens permanecem, evidenciando tensões entre acautelamento, governança e gestão local. A situação da Estação de Argolas, portanto, tornou-se emblemática de um problema maior no Espírito Santo, gerando incertezas sobre a continuidade e viabilidade dos processos de Valoração. Em resposta a esse cenário, a Superintendência do IPHAN no Espírito Santo optou por suspender temporariamente os processos de Valoração enquanto não fossem estabelecidas diretrizes mais nítidas sobre os critérios e estratégias de preservação. Essa pausa visava assegurar que os bens culturais recebessem proteção efetiva e contínua, evitando que situações semelhantes se repetissem em outros municípios.

Diante disso, e tendo por objetivo a compreensão sobre a efetividade desse sistema patrimonial de Valoração do espólio ferroviário, foi realizado um levantamento e análise do material produzido pela Superintendência do IPHAN, no Espírito Santo; pelo Departamento de Patrimônio Material e Fiscalização (DEPAM); pela Secretaria do Patrimônio da União (SPU) e pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT); e pela própria RFFSA. Para esboçar um procedimento de identificação dos valores pertinentes ao Patrimônio Ferroviário no estado do Espírito Santo, e as consequências dos procedimentos de preservação condicionados à parceria com as prefeituras, se faz necessário entender quais são os critérios ou métodos utilizados até então.

Por esse motivo apuramos os inventários, a inventariança, ofícios, tabelas e outros documentos, produzidos a respeito do Patrimônio Ferroviário no estado, a partir de 2004 – data do último levantamento realizado pela RFFSA sobre a área pouco antes de sua extinção em 2007 – até 2016, quando o imbróglio do parecer positivo ou negativo fica mais evidente. Na análise desses documentos, percebeu-se as divergências entre a inventariança, o inventário e requerimentos SPU/DNIT e, portanto, a necessidade de atualização das informações para começar. Dessa maneira, foi realizada uma pesquisa quantitativa por meio de coleta de dados em campo, em junho de 2021 - conforme introduzida anteriormente.

A pesquisa sobre o patrimônio ferroviário do Espírito Santo se fortalece pela vivência direta no campo, elemento essencial para compreender tanto os desafios quanto as potencialidades da Valoração como instrumento de preservação cultural. As visitas realizadas às estações ferroviárias e infraestruturas associadas, no âmbito da extinta Rede Ferroviária Federal no sul do estado, permitiram uma aproximação empírica com o espólio e verificações sobre o estado de conservação, a relação simbólica desses bens com as comunidades locais e os limites atuais das políticas públicas voltadas a esse patrimônio.

O campo revelou-se não apenas um método, mas também uma perspectiva crítica sobre o que é o patrimônio ferroviário e como ele é percebido por diferentes atores. A paisagem ferroviária do Espírito Santo não é apenas composta por bens materiais, como trilhos e estações; ela abrange narrativas, memórias e dinâmicas sociais que reforçam o papel da ferrovia como elemento estruturante desse território. Mesmo na ausência da passagem dos trens, há elementos que persistem na paisagem e atuam como referências surpreendentes. Assim, o esforço de vivenciar e mapear esses bens se conecta diretamente ao objetivo da pesquisa: avaliar a efetividade do instrumento da Valoração e verificar lacunas para aprimoramento.

Fotos 1 e 2: Retratos da memória da ferrovia



Foto 1: O percurso do trem dá lugar à rodovia e a antiga estação de Laginha, no município de Atílio Vivácqua, está fechada. Mas o que um dia foi ponto de parada – do trem – persiste; exatamente do outro lado da via: se tornou ponto de parada dos ônibus. Fotografia: Stephanie Marques, junho de 2021.



Foto 2: Os avisos que indicam “pare, olhe, escute”, insistem quando não há trem, às vezes nem trilho, às vezes nem gente, às vezes até muro. Fotografias: Stephanie Marques, junho de 2021.

Durante as visitas de campo realizadas entre os dias 21 e 24 de junho de 2021, foi possível observar a complexidade do patrimônio ferroviário capixaba. As estações mapeadas apresentam diferentes níveis de preservação e uso, refletindo os impactos, por vezes de décadas de abandono e intervenções inadequadas, outras vezes da conservação e utilização. Enquanto algumas mantêm resquícios de sua função primária, outras estão em ruínas, demandando ações emergenciais de conservação.

Os registros fotográficos e alguns relatos orais colhidos durante as visitas trouxeram à tona a relação simbólica entre as ferrovias e as comunidades locais. Como já mencionado, em Dona América, distrito de Mimoso do Sul, por exemplo, a memória da ferrovia permanece ativa nas narrativas de moradores, que relatam como "o trem levou a cidade junto" ao cessar suas atividades. Esse tipo de relato dá uma amostra sobre o impacto da ausência de atividades da ferrovia, reforçando a necessidade de uma abordagem que considere as dimensões não somente materiais e estáticas das edificações. Foi nesse mesmo local que a senhora Celia Maria Cordeiro Moreira (2021), filha do senhor Tadeu, que foi chefe da estação, nos questionou se o trem voltaria, enquanto compartilhava conosco fotografias pessoais do distrito nas décadas passadas.

Fotos 3 e 4: Retratos da memória da ferrovia





Foto 3 e 4: Acervo pessoal de Celia Maria Cordeiro Moreira (2021), que narra e ilustra a presença do trem por vezes como personagem, por outras como cenário

No entanto, visto que o procedimento de Valoração ferroviária tem se dado, sobretudo, em relação às estações e pontos de parada de trem, e o objetivo primário era a atualização dos dados, adotou-se uma primeira aproximação bastante similar – baseada, inclusive, nas fichas cadastrais do inventário realizado pelo IPHAN em 2008. A metodologia do campo incluiu a seleção de estações com base em levantamentos já realizados, destacando discrepâncias entre as listagens e os bens atualmente existentes (ver **Apêndice A**). Nesse sentido, foram selecionadas estações a partir do Inventário, ao constatar a diferença com seu precedente, a Inventariança em 2004. De acordo com as informações encontradas em distinção entre os inventários, as estações que foram levantadas em 2004 pela RFFSA e já não aparecem em 2008 ou não existem mais ou não são de interesse do DNIT/SPU (transferidas ou leiloadas). Também foram retiradas as estações que são apontadas como arruinadas ou demolidas. Ademais, foram mapeados ao longo do trajeto, alguns pontos de interesse cultural como pontilhões e túneis para

serem avaliados como participantes do patrimônio ferroviário, bem como outros marcos na paisagem.

A abordagem foi organizada em dois eixos principais: a coleta de dados quantitativos, como o estado de conservação dos bens, e qualitativos, como histórias locais e impressões visuais da paisagem ferroviária. Este esforço gerou uma base de dados atualizada, que será integrada às reflexões sobre a revisão dos critérios de Valoração. Embora eu reconheça a importância de uma aproximação com os habitantes locais para compreender seus sentimentos com relação aos vestígios da Rede Ferroviária, e da minha intenção no início do projeto em entrevistá-los, o trabalho de campo foi programado para realizar apenas o levantamento do estado de conservação e outras observações físicas do espólio ferroviário no sul do estado. Por isso, não preparei nem agendei entrevistas estruturadas, tampouco levei material para gravações. Além da necessidade de prazos maiores para as entrevistas durante o campo, estávamos no contexto de pandemia da Covid-19. No entanto, a importância, ou mesmo inevitabilidade, desse tipo de interação com a população motivou encontros espontâneos, merecendo atenção nesta pesquisa e reprodução nesta dissertação. Com exceção da visita à estação de Matilde que foi previamente agendada em diálogo com a prefeitura local, e o contato telefônico com gestores do Centro Cultural e Museu do Trem na estação de Cachoeiro de Itapemirim, não conseguimos articulações anteriores. Aconteceram tentativas de contato, investigação e agendamento prévio, mas devido ao cenário pandêmico, a maioria sem sucesso. No entanto, ao longo do percurso, fui presenteada com a fortuna de encontros fortuitos que, de certa forma, guiaram as visitas. Interlocutores que viveram as ferrovias de diferentes maneiras – seja pela relação direta com o ofício profissional, seja como usuários dos trens e das mercadorias ou como comerciantes que dependiam desse transporte para seu sustento. Eram relatos atravessados por diferentes gerações, histórias pessoais e familiares que ficaram registradas apenas na minha memória, e não em um gravador de áudio. Algumas dessas narrativas são reproduzidas ao longo do trabalho, de maneira direta ou indireta. De toda forma, cada encontro foi uma oportunidade valiosa de aproximação: o que antes se apresentava como um objeto formal e distante tornou-se mais tangível, vivo e significativo. [8]

A Superintendência do Iphan no Espírito Santo forneceu o suporte necessário para a realização do campo. O trajeto foi realizado em veículo oficial e com a coparticipação da Técnica de

[8] A escrita em primeira pessoa se fez necessária, e oportuna, no trecho referenciado diante da intencionalidade de destacar a experiência pessoal da autora no processo da pesquisa.

Patrimônio Edificado e arquiteta e urbanista, Bruna Gomes Paulo da Silva. Foram realizados quatro dias de visitação (observações, conversas e levantamento fotográfico) de 20 pontos de interesse (ver Figura 1). Cada ponto representa uma estação ou um conjunto ferroviário composto por edificações associadas à extinta RFFSA. Dentre estes, três foram acrescidos ao trajeto, descobertos ao longo do campo por se mostrem relevantes para esse levantamento.

Figura 1: Pontos inventariados no campo em 2021

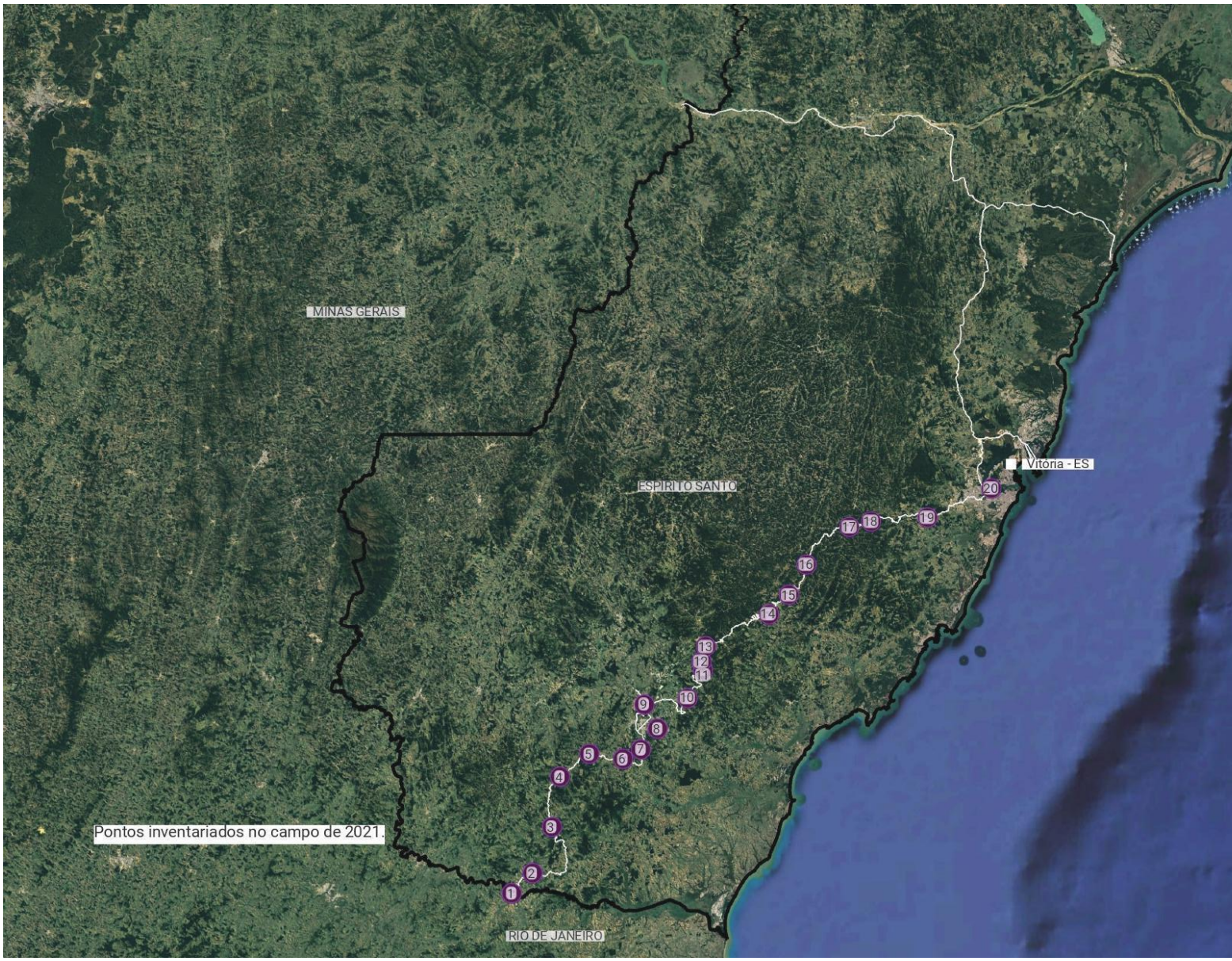


Figura 1: elaborada pela autora. Fonte: Google Maps, 2022

A observação das estações revelou também a necessidade de um maior detalhamento conceitual no instrumento de Valoração. Termos como “íntegro”, “descaracterizado” e “em arruinamento”, frequentemente utilizados nos relatórios, possuem certa subjetividade e demandam maior precisão para garantir decisões mais consistentes e aplicáveis às especificidades locais. Para avaliar o nível de preservação das edificações, optou-se por adotar a nomenclatura atualmente utilizada pelo sistema de fiscalização e autorização do IPHAN (Fiscalis). Contudo, reconhece-se a necessidade de uma análise mais aprofundada e dedicada para verificar com precisão as alterações ou a ausência delas em cada bem listado. Durante as visitas, realizou-se uma avaliação inicial dos materiais, considerando sua conservação ou substituição, bem como o contexto histórico conhecido em relação as edificações. No que diz respeito ao estado de conservação, a análise foi fundamentada em uma metodologia desenvolvida por Giovana Achiamé e Genildo Hautequestt (2017), baseada em estudos também realizados no Espírito Santo, que estabelece conceitos aplicáveis à elaboração de mapas de danos em edificações históricas.

A aplicação da metodologia, permitiu uma análise inicial sobre o estado de conservação das estações ferroviárias visitadas que revelou um panorama heterogêneo, onde as condições variavam de edificações preservadas a outras em estado crítico de arruinamento (ver **Apêndice B**). Essa diversidade reflete não apenas os desafios práticos da preservação, mas também as lacunas no instrumento de Valoração, que não prevê ferramentas para lidar com especificidades locais e os múltiplos significados culturais do patrimônio ferroviário, especialmente se observarmos a característica sistêmica da Rede Ferroviária.

Fotos 5, 6 e 7: Retratos da memória da ferrovia



Foto 5: Parada Salgadinho, no município de Cachoeiro de Itapemirim, em processo de arruinamento. Fotografia: Stephanie Marques, junho de 2021.



Foto 6: Estação Atílio Vivacqua, no município de mesmo nome, em bom estado de conservação. A prefeitura é responsável e usuário do bem que tem como uso Casa de Cultura, Biblioteca Pública Municipal, Secretaria Municipal de Turismo, Cultura, Prefeitura Esporte e Lazer e espaço expositivo. Fotografia: Stephanie Marques, junho de 2021.



Foto 7: Estação Vale da Estação, no município de Domingos Martins, apresenta estado de conservação regular, com indícios de patologias. Essa é uma das três estações valoradas no estado do Espírito Santo. Fotografia: Stephanie Marques, junho de 2021.

Anteriormente, observamos diferentes tipologias bem como distintos níveis de conservação. Um ponto de parada, no geral configurado apenas por uma estrutura aparente e cobertura, está, de fato, mais suscetível às intempéries, especialmente quando numa região menos urbanizada e sem utilização recorrente. Evidencia-se que um aspecto importante da conservação desses bens é o uso. A Estação Atílio Vivácqua é um equipamento público utilizado ativamente pela comunidade e apresenta ótimos aspectos de conservação, se não um dos melhores dentre os pontos visitados no campo. É necessário apontar que ela não é reconhecida como patrimônio cultural em nenhuma instância. Por outro lado, a Vale da Estação, uma das três estações valoradas como Patrimônio Cultural Ferroviário no Espírito Santo, não estava em uso à época do campo, apesar do interesse da comunidade expresso na fala de interlocutores locais e expõe patologias não combatidas como descolamento ou destacamento e fissuras e trincas (ACHIAMÉ, HAUTEQUESTT, 2017). Esse breve exame aponta que o instrumento por si só, isolado como os bens o são, não garante a conservação da edificação, quiçá a preservação da memória ferroviária.

Para além da conservação, a Valoração, como instrumento de preservação da memória ferroviária, mostrou-se limitada na capacidade de articular uma abordagem que considere o patrimônio ferroviário como um sistema integrado, em vez de bens isolados. No caso do Espírito Santo, onde as ferrovias desempenharam um papel fundamental na ocupação territorial

e no desenvolvimento econômico, a desconexão entre os bens acautelados enfraquece a narrativa da ferrovia como elemento estruturante da identidade local. Ao mesmo tempo é contraditória à oralidade dos habitantes que no geral apontam a importância dos trajetos e conexões com outros territórios. Essa fragmentação é reflexo de uma abordagem que, muitas vezes, desconsidera as especificidades de escala regional ou territorial na aplicação das políticas patrimoniais.

1.4 Por uma leitura complexa da Rede

Além da atualização do inventário, foi então possível estreitar o contato com interlocutores locais por meio de breves relatos: as histórias da ferrovia que se entrelaçam com as histórias familiares; o desejo de retorno do trem; as transformações urbanas após a ausência da passagem das locomotivas. As fichas previstas para o levantamento quantitativo foram também uma janela de oportunidade para o princípio de uma abordagem qualitativa. Esses dados expõem a relação simbólica do conjunto de bens oriundos da extinta RFFSA com a construção da memória dos lugares. Ainda, corroboram com a defesa da leitura do Patrimônio Ferroviário em rede e, portanto, a dificuldade de eleger qualquer bem que parta de uma leitura isolada.

O que podemos identificar desde já é que não há leitura em rede. O entendimento institucional é muito mais no sentido de edificações e terrenos como unidades de bens da união que precisam de destinação. Vislumbramos com isso o reforço da argumentação pelo Tombamento ou a expansão da conceituação da Valoração. Reforça-se aqui a necessidade de leitura enquanto um sistema complexo e não um conjunto de objetos arquitetônicos individuais.

Maria Emília Lopes Freire é arquiteta e pesquisadora do patrimônio ferroviário em Recife, PE, mas sua pesquisa se estende conceitualmente sobre toda a extinta Rede Ferroviária Federal (RFFSA). Isso pode se dever ao fato da sua larga experiência dada a atuação como servidora na RFFSA até sua transferência para o IPHAN após a extinção da Rede. No contexto da escrita de sua tese, a autora publicou em conjunto com sua orientadora Norma Lacerda – também arquiteta e doutora em geografia e urbanismo – um artigo intitulado “Patrimônio Ferroviário: em busca dos seus lugares centrais”. Tal escrito data de 2017, mesmo ano da publicação da tese da autora, e apresenta o patrimônio ferroviário como um *sistema complexo*, conceito a ser trabalhado ao longo do texto. De maneira geral, a autora explicita que não é possível adotar uma abordagem direta, restrita a uma avaliação meramente formal ou arquitetônica ao

considerar os bens ferroviários. A proposta do artigo, que se aprofunda no doutorado de Lopes Freire, é sugerir fundamentos para análise desse sistema complexo para identificar seus "lugares centrais" passíveis de patrimonialização.

A pesquisa da autora é relevante para a dissertação em curso na medida em que compreende o patrimônio ferroviário enquanto um sistema imbricado de características sociais, históricas, morfológicas, memoriais e tantas outras, que não deveria ser reduzido a patrimonialização de uma estação ferroviária isolada. Como a arquiteta acentua, a identificação dos bens ferroviários precisa estar além das edificações e sua abordagem necessita da "compreensão sistêmica da sua funcionalidade e da sua importância cultural, social e tecnológica".

Sobre a questão, vale atenção ao trecho em que a autora relaciona alguns dos significados possíveis das diversas camadas da rede ferroviária:

> Convém insistir que a diversidade e a complexidade funcional e estrutural do patrimônio ferroviário, bem como as paisagens das quais participam, os saberes e os fazeres por ele representado constituem uma dificuldade para a adequada compreensão da sua natureza específica. Importante esclarecer que a complexidade funcional relaciona-se à variedade de funções que podem ser combinadas para cumprir o procedimento operacional do transporte ferroviário. A complexidade estrutural refere-se à variedade do repertório de seus elementos, à forma como o objeto se articula e interage com outros, para desempenhar determinada atividade operativa. Defende-se aqui que a dificuldade ressaltada acima, poderá ser superada por meio de uma análise fundamentada nos preceitos da abordagem sistêmica. **Somente assim poder-se-á, de fato, conservar a herança ferroviária, sem mutilar aquilo que constitui a sua própria essência** – sua sistemicidade e sua funcionalidade (2017, p. 566, grifo nosso).

Nesse trecho a autora indica um sistema de complexidades distintas pertencentes a um mesmo objeto. Tomemos por exemplo um ramal ferroviário genérico e abstrato. Seus elementos funcionais poderiam ser a materialidade que sustenta tal ramal, como o percurso dos trilhos, os vagões que o atravessam, as olarias no caminho que indicam a proximidade com o transporte, a estação ferroviária, um galpão de armazenagem, uma garagem de trole ou até mesmo as edificações urbanas que surgiram em decorrência da presença desse ramal. Por outro lado, também deveríamos considerar que a "complexidade estrutural", um sistema de relações que está imbricado nesses elementos. Poderiam ser a rotina dos ferroviários na manutenção e operação desse ramal e o universo do trabalho que se estabelece devido a isso, a intervenção e conformação de uma paisagem não apenas visual, mas também de sons, cheiros que se alteram com ou sem a presença dos trens. Ainda, o fomento do comércio no entorno imediato a esse ramal, mas também nos destinos que o alimentam.

Apesar de não enfrentar metodologicamente os procedimentos do instrumento específico para lidar com o patrimônio ferroviário no âmbito do patrimônio cultural nacional, a autora descreve a percepção que órgãos de patrimônio como o IPHAN têm sobre as ferrovias. O instrumento patrimonial da Valoração é, provavelmente, uma das ferramentas rotineiras de Lopes Freire junto ao IPHAN, do qual ela indica que:

> O entendimento do termo patrimônio ferroviário se restringe aos elementos físicos da produção arquitetônica – em geral, as estações ferroviárias –, fragmentados com relação à lógica funcional da rede na qual estão inseridos, e de forma descontextualizada, no que tange ao território no qual se inscrevem. Não resta dúvida, que as estações são relevantes, como símbolos das memórias individuais e coletivas. Contudo, sozinhas não expressam a importância histórica e cultural do transporte ferroviário, como agente indutor do desenvolvimento científico, tecnológico, social, cultural e urbano de um país. A percepção reducionista dos bens constituintes de uma *rede* ferroviária vem deixando de fora do processo de salvaguarda as paisagens industriais, as estruturas e as conexões, além das fontes documentais e dos equipamentos, todos considerados elementos essenciais para compreensão da funcionalidade dessa rede. **Apreender o conjunto de tais elementos, notadamente as relações socioespaciais e seu funcionamento, é uma condição imprescindível**, para conhecer e tutelar os atributos que levam ao seu reconhecimento como bens culturais conformados em rede (2017, p. 563, grifo nosso).

Lopes Freire ressalta nesse excerto que de fato as estações ferroviárias são estruturas importantes para preservação do patrimônio ferroviário; entretanto, sozinhas, não garantem a compreensão ou valorização da memória ferroviária. Apreender o conjunto de relações é a condição para tutelar.

A lista atual de bens ferroviários valorados no Espírito Santo, por exemplo, demonstra como o procedimento de Valoração ferroviária ainda se concentra em estações e pontos de parada, enquanto outros tipos de bens, como caixas d'água, casas de turma e pátios ferroviários, embora valorados, não recebam a mesma visibilidade ou integração no contexto de conjunto ferroviário. Isso quando tratamos apenas de bens imóveis, seguindo o recorte já indicado. Bens móveis e documentação não constam na Lista. No website do IPHAN, atualizado em 2022, apenas duas estações são destacadas: a Estação Ferroviária de Vitória, em Argolas (Vila Velha), e a Estação Ferroviária de Matilde (Alfredo Chaves). No entanto, o inventário oficial revela um total de dez bens protegidos, incluindo outras tipologias que contextualizam a leitura do patrimônio ferroviário, mas que permanecem desarticuladas e não reconhecidas como parte de uma rede integrada.

Essa abordagem reflete uma leitura na qual a ênfase excessiva nas estações ferroviárias pode sugerir que somente essas edificações são representativas, deixando de fora a importância histórica e cultural de outras estruturas. Em termos práticos, isso reforça a dificuldade de tratar o patrimônio ferroviário como um sistema coeso, perpetuando uma visão fragmentada que não

reconhece as interdependências entre os diversos elementos que compõem o conjunto ferroviário.

Para ilustrar essa disparidade, apresentamos a seguir uma tabela comparativa entre a lista completa de bens valorados no Espírito Santo e os bens destacados no site do IPHAN:

Tabela 1: Patrimônio ferroviário no Espírito Santo

Município	Identificação do Bem	Tipologia	Publicação da Homologação	Site IPHAN?
Vila Velha	Terreno em Argolas	Terreno	8/29/2008	Não
Vila Velha	**Estação de Vitória**	Estação	8/29/2008	**Sim**
Alfredo Chaves	**Estação Ferroviária de Matilde**	Estação	9/3/2008	**Sim**
Alfredo Chaves	Girador (rotunda)	Armazém/Galpão/Oficina	9/3/2008	Não
Alfredo Chaves	Caixa d'água - Reservatório	Outros	9/3/2008	Não
Alfredo Chaves	Ponte metálica	Ponte	9/3/2008	Não
Alfredo Chaves	Pátio Ferroviário de Matilde	Terreno	9/10/2014	Não
Domingos Martins	Estação Ferroviária Vale da Estação (Caixa d'água, Casa de turma)	Conjunto	11/24/2023	Não
Domingos Martins	Caixa D'água	Caixa d'Água	11/24/2023	Não
Domingos Martins	Casa de Turma	Residência	11/24/2023	Não

Tabela 1: Lista completa de bens valorados no Espírito Santo. Fonte: Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário (29/02/2024)

Essa tabela evidencia como a leitura do patrimônio ferroviário, colocando a lupa sobre o Espírito Santo, ainda prioriza as estações em detrimento de uma abordagem que valorize o conjunto integrado de elementos. Esse contexto reforça a argumentação pela necessidade de uma leitura sistêmica, reconhecendo o patrimônio ferroviário como um conjunto coeso e não apenas uma coleção de objetos arquitetônicos isolados. Isso evidencia que a seletividade de bens tombados, como apresentada ao longo do capítulo, se reproduz de maneira análoga na Valoração. O panorama do patrimônio cultural no Espírito Santo demonstra a seletividade no reconhecimento de bens, com ênfase em determinadas tipologias e a exclusão de outras. Esse padrão não se restringe ao Tombamento, mas se manifesta também na Valoração, um instrumento que, embora represente uma nova abordagem, ainda opera dentro de critérios

institucionais que privilegiam um tipo de bem em detrimento de outro. Nesse caso, as estações. No próximo capítulo, serão discutidos os fundamentos da Valoração, sua relação com os conceitos de valor e valorização e as relações dessa nova forma de acautelamento para o patrimônio cultural brasileiro.

Por esses motivos, a discussão é dialética. Se aceitamos a categoria do Patrimônio Ferroviário sob a natureza dos bens materiais para dirigir a atenção somente às edificações, por que não tombar? Mas se entendemos a Rede enquanto um vasto conjunto e sua relevância na conformação do território e sociedade brasileira, por que a Valoração não assume que todo o espólio inoperante fique preservado, sem uma seleção para incluir ou excluir bens? É fato que atingir um cenário em que isso seja possível requer procedimentos complexos e demanda esforços intersetoriais. No entanto, a Constituição Federal impulsiona para trabalhos mais amplos. A concepção de uma outra forma de acautelamento, como a Valoração o é, deve legitimar a distinção em relação ao Tombamento, já consolidado enquanto instrumento legal, devendo, portanto, incorporar a natureza intrínseca e peculiar dessa tipologia: o valor da complexidade da rede.

CAPÍTULO 2: VALOR, VALORIZAÇÃO, VALORAÇÃO: OS INSTRUMENTOS DO PATRIMÔNIO CULTURAL

Esta pesquisa lida com terminologias que frequentemente correm o risco de serem tratadas como sinônimos, mas que, no contexto do patrimônio cultural, carregam significados distintos e implicações específicas. A depender do uso e da abordagem adotada, um mesmo termo pode assumir diferentes sentidos. Por isso, sempre que possível, buscamos estabelecer distinções conceituais ao longo do texto, garantindo um entendimento mais preciso das categorias analisadas. Nesse sentido, é necessária uma breve diferenciação entre **valorização e Valoração,** que se desdobrará nas análises feitas nas próximas páginas e no que já foi elaborado até aqui.

Valorização refere-se a ações e processos que buscam **valorizar um bem cultural**, destacando sua importância histórica, artística ou social. Esse processo ocorre por meio da utilização de recursos externos ao bem, como investimentos em conservação, promoção turística, educação patrimonial e outras estratégias que ampliam o reconhecimento e a apreciação do bem pela sociedade. Essa perspectiva, se isolada, poderia ser reduzida a uma abordagem que enfatiza a necessidade de reconhecer e promover um **valor de referência** dos bens culturais, alinhando-se às políticas de patrimonialização e promoção cultural que surgiram no século XX. No entanto, como se verá ao longo deste trabalho, a noção de valor não é neutra ou espontânea. Historicamente, a atuação do IPHAN esteve pautada, por décadas, por um conjunto pré-determinado de valores ou atributos considerados relevantes, que orientaram a seleção de determinados bens em detrimento de outros. Assim, no contexto desta pesquisa, a valorização, embora seja um mecanismo essencial para a promoção do patrimônio, conduz à predileção sobre certos tipos de bens culturais.

Por outro lado, **valoração** é o processo de **atribuir um valor específico a um bem cultural**, seja ele monetário ou simbólico. Esse processo pode ter diferentes propósitos: pode envolver a avaliação de um bem para determinar seu valor econômico, mas, no contexto do patrimônio cultural, refere-se principalmente à avaliação realizada para inclusão no rol de bens culturais brasileiros. Trata-se, portanto, de um procedimento que considera diversos critérios e pressupõe a justificativa da relevância de um bem como patrimônio. A própria legislação, como será abordado adiante, define a valoração como uma "classificação dos valores atribuídos" (PPCM, 2018). Portanto, os bens não deveriam ser percebidos como portadores de valor, mas sim como **referências para a atribuição de valor por meio de um processo institucionalizado**. Ainda assim, a valoração não apenas classifica bens, mas também reflete escolhas institucionais e

processos sociais de construção de sentidos sobre o que deve ou não ser reconhecido como patrimônio cultural.

De todo modo, essas definições são reflexões sobre os valores associados aos bens. Para esta pesquisa, no entanto, **Valoração** assume ainda outra conotação: trata-se de uma entidade específica e objeto direto deste estudo, enquanto instrumento de proteção do patrimônio cultural ferroviário. A Valoração impulsiona uma série de ações e tem agência. Por isso, é um substantivo próprio. O mesmo se aplica a outros instrumentos tratados no texto, como o Tombamento.

Como mencionado, um mesmo termo pode abranger diferentes significados. Nas próximas páginas, serão organizados alguns fatos e reflexões sobre valores, valorização e Valoração, bem como o contexto que, nesses sentidos, fundamenta esta dissertação. Para evitar imprecisões, adotaremos os termos "Valoração" e "valorar" sempre em referência ao instrumento instituído pela Portaria 407/2010. Quando o sentido for o de reconhecimento (valoração) ou promoção dos bens culturais (valorização), utilizaremos apenas o termo "valorização". Essa distinção conceitual é fundamental para a análise desenvolvida ao longo da pesquisa.

No campo da preservação do patrimônio cultural, a noção de “valor” não deve ser inerente aos bens, mas atribuída a eles com base nos significados construídos por diferentes grupos, pelo menos desde a década de 1980. Nesse contexto, fruto também de reivindicações sociais, podemos dizer que o IPHAN passou a incorporar novas concepções de valor ao longo de sua trajetória, para uma leitura mais abrangente, que considera a relevância social dos bens. Podemos acrescentar ainda que esse movimento também foi impulsionado pela Constituição Federal de 1988, quando falamos do estímulo à criação de novos instrumentos de acautelamento – além das muitas aberturas e transformações para abarcar a diversidade do patrimônio brasileiro que o contexto da Constituinte carrega consigo.

Ainda assim, os novos instrumentos, como a Valoração, mantêm traços dos métodos tradicionais, especialmente sob a perspectiva de “valor”. A Valoração é uma forma de proteção que surge de uma demanda específica – a desestatização da Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA) – com o objetivo de preservar os bens ferroviários remanescentes da antiga rede. Nesse sentido, embora esse instrumento traga uma possibilidade de proteção para o patrimônio ferroviário em regiões ainda não atendidas pelo Tombamento, ela carrega, em sua concepção e aplicação, vestígios das abordagens anteriores, mantendo uma leitura de valor em alguns

aspectos semelhantemente àquela adotada pelo Tombamento: valores históricos, artísticos e culturais, como prevê a Portaria 407/2010 e é reiterado pela Portaria 17/2022.[9]

Nas últimas décadas, as reflexões sobre valorização no campo do patrimônio cultural têm demonstrado uma ampliação significativa de perspectivas. Inicialmente, a valorização esteve fortemente associada às ideias modernistas, que destacavam aspectos estéticos, estilísticos e históricos dos bens, muitas vezes vinculados a narrativas nacionalistas e à noção de excepcionalidade. Esse enfoque, em acordo ao contexto histórico e às demandas culturais da época, desempenhou um papel crucial na consolidação de políticas públicas de proteção do patrimônio e instrumentos como o Tombamento.

Contudo, o campo do patrimônio cultural passou a incorporar, ao longo do tempo, novas abordagens que valorizam a diversidade de sentidos e significados atribuídos aos bens. Nesse cenário, as discussões apresentadas a seguir destacam a abertura a novas possibilidades de valorização de bens imóveis. Nesse sentido, a crítica não recai sobre as escolhas do passado, mas sobre as oportunidades de atualização e ampliação dos sentidos do patrimônio no presente.

A análise comparativa entre "novos e velhos instrumentos", especialmente o Tombamento e a Valoração, permitirá explorar como esses coexistem, examinando suas similaridades e diferenças. Por fim, o capítulo abordará as listas do patrimônio cultural ferroviário e dos bens tombados, oferecendo uma visão crítica sobre como cada instrumento se manifesta na prática. Essa comparação entre o Tombamento e a Valoração visa ressaltar as nuances que diferenciam esses instrumentos e explorar como eles dialogam com a preservação do patrimônio cultural material no Brasil.

Maria Cecília Londres Fonseca (2009) resume a trajetória da proteção do patrimônio no Brasil em seu artigo "Para além da pedra e cal: por uma concepção ampla de patrimônio cultural". Neste texto, a autora confronta a complexa e diversa produção cultural no Brasil com a trajetória de proteção pública do patrimônio: seletiva ao longo de mais de seis décadas ao se apoiar em uma narrativa elitista e em um único instrumento de acautelamento – o Tombamento. Quando a Constituição postula em 1988, no Artigo 216:

[9] A Portaria IPHAN 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. Ela foi revista em 2022 pela Portaria IPHAN nº17.

> 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.

O Tombamento era o único instrumento de proteção do IPHAN até aquele momento e, tal qual eram realizados os procedimentos de acautelamento ao selecionar o "valor excepcional" para o tombo, de fato, só seriam contemplados bens materiais específicos de objetos como os dos incisos IV e V do Artigo 216 da Carta Constitucional.

A autora Maria Cecília Londres Fonseca aponta que "para esses, aplica-se um tipo de proteção legal que visa a assegurar sua integridade física", e continua ao dizer que "o que deveria ser uma das modalidades de formação desse patrimônio terminou por ser, durante mais de 60 anos, a única disponível" (2009, p. 63). Portanto, para compreender quais valores foram eleitos – e enraizados – pela trajetória de salvaguarda do patrimônio cultural brasileiro, é preciso olhar para os valores de seleção do patrimônio tombado. Os Tombamentos traduzem o tom da política patrimonial e os valores em jogo ao longo do século XX.

Já em seu livro "O Patrimônio em processo" (2005), Maria Cecília Londres Fonseca desenvolve o percurso e critérios de seleção do patrimônio brasileiro, mas com enfoque na noção de valor atribuído. Esse enfoque não está, porém, no uso de valores estéticos de um cânone da história da arte, como a autora explica: "até porque, como já ficou evidente, a orientação do Sphan no processo de atribuição de valores se inseria na tradição europeia de constituição dos patrimônios nacionais a partir das categorias de história e de arte" (2005, p. 105). O emprego desses valores canônicos, nas primeiras décadas do órgão, é praticamente um ponto pacificado. Fonseca direciona então o olhar para a prática da atribuição desses valores:

> o que interessa é verificar, portanto, como as concepções então vigentes de história de arte foram reelaboradas pelo Sphan na seleção e Valoração[10] (sic) de determinados bens, quem são os atores nesse processo e como se resolve, no Brasil, a questão do valor nacional (2005, p.106).

No livro "o Patrimônio em processo" (FONSECA, 2005), Maria Cecília enuncia a atuação dos agentes do patrimônio, e faz uma consideração fundamental. Ela comenta que ainda que fosse possível afirmar que os valores que se deseja preservar, enquanto patrimônio cultural, pudessem estar contidos na coisa e somente nela,

> Não se pode deixar de levar em consideração o fato óbvio de que os **significados** nela não estão contidos, nem lhe são inerentes: são valores atribuídos em função de determinadas relações entre atores sociais, sendo, portanto, indispensável levar em consideração o processo de produção, de reprodução, de apropriação e de reelaboração desses valores enquanto processo de produção simbólica e enquanto prática social. (2005, p. 40-41, grifo nosso).

Ou seja, além de diferenciar o conceito datado e superado de imanência em contraposição com o conceito de atribuição, essa reflexão toca em duas práticas de aproximação a um bem cultural. A primeira é uma avaliação sobre a representatividade na coisa em si, que impulsiona um colecionismo ditado por agentes autorizados. A segunda prática é sobre os significados que são atribuídos para essa mesma coisa (inclusive dos agentes autorizados) e, portanto, são diversos e múltiplos, praticamente incontáveis e impossíveis de esgotar. Mesmo assim, ao não se restringir a coisa em si, possibilita que mais grupos sejam representados, uma vez que outros valores são incluídos para além de um cânone estabelecido.

Fonseca grifa, em seguida, que apesar de toda valorização do bem cultural como patrimônio nacional ser uma atribuição de valor, ela também é seletiva. E no contexto institucional "(...) uma constante opção entre o conservar e o destruir (...), ela será exercida por determinados agentes, e segundo determinados critérios, que orientam e também legitimam o processo de atribuição de valores – e, consequentemente, a preservação" (2015, p. 53).

Ao adotar um conceito amplo de patrimônio cultural, a Constituição de 1988 e a criação de novos instrumentos impulsionaram o IPHAN a reconhecer uma diversidade maior de bens culturais. Contudo, essa ampliação do conceito de valor ainda marca o instrumento do Tombamento, cuja aplicação tem sido tradicionalmente associada a uma visão limitada e elitista do patrimônio, centrada na preservação de objetos e edifícios "excepcionais". Fixado no imaginário social por uma imagem tradicional de arquitetura, o instrumento do Tombamento

[10] Por se tratar de uma citação e para preservar o texto, esse é o único momento em que "Valoração" não se refere ao patrimônio ferroviário, mas sim ao processo de valorização de bens.

parece seguir com dificuldades de ampliação de valores e significados a despeito das novas entradas em seu escopo *tipológico, cronológico e geográfico* (CHOAY, 2001, p. 15).

Ulpiano Meneses colabora com essa análise e estimula uma "Revisão de premissas" (2012) dos valores atribuídos aos bens culturais. O autor critica a tendência de se avaliar o patrimônio cultural com base em critérios puramente técnicos e científicos, como se existissem axiomas e razões universais para a definição de valor. Ele argumenta que os valores são construções sociais dinâmicas, influenciadas por diversos fatores, como crenças, práticas e experiências compartilhadas. Meneses reforça a ideia de Fonseca de que o valor, portanto, não é inerente ao bem cultural em si, mas sim atribuído a ele e transformado pelos indivíduos e pela sociedade. Essa perspectiva desafia a lógica tradicional de valorização do patrimônio baseada em critérios predefinidos e imutáveis. O mesmo autor (2000) alerta para um outro elemento relacionado a valor, mas ao valor econômico. Para Ulpiano Meneses a mercantilização do patrimônio pode esvaziar seus significados sociais e simbólicos, subordinando sua preservação a lógicas de mercado. Ainda assim, a economia do patrimônio não deve ser vista apenas como um risco, mas também como uma ferramenta para garantir a sustentabilidade dos bens culturais, desde que os mecanismos adotados respeitem as múltiplas camadas de valores que compõem o patrimônio.

Ainda que, desde finais da década de 1970 – diante da abertura política que enunciava o fim da ditadura[11] – a compreensão e as ações sobre o patrimônio cultural no Brasil avancem em direção à diversidade, os desafios dessa tradução ao Tombamento persistem. Não só internamente no órgão, mas também nas solicitações dos processos, o que pode ser um indicativo sobre como a patrimonialização ainda é entendida.

Como indicado no capítulo anterior, os esforços para expandir o entendimento do que constitui patrimônio cultural material no Brasil são visíveis em Tombamentos emblemáticos, como o do conjunto urbano de Laguna (SC) em 1985 e o Terreiro da Casa Branca (BA) em 1986. Há movimentos para a inclusão de referências culturais diversas no escopo de proteção do IPHAN.

[11] No contexto do Patrimônio Cultural, pode-se dizer que este período de redemocratização, desencadeado pela supressão do Ato Institucional nº 5 em 1979, propiciou manifestações pela preservação urbana, pelo reconhecimento da cultura popular e pelos direitos de grupos afrodescendentes e dos povos originários (MOTTA, 2023) Iniciativas precursoras como a criação do Conselho Federal de Cultura em 1966, a Política Nacional de Cultura em 1975, bem como os acordos de cooperação com a Unesco, e a criação do Centro Nacional de Referência Cultural e o Programa das Cidades Históricas, marcaram uma transição crucial.

No entanto, há exemplos de como a lógica predominante no século passado se manifesta com menos embate, quase naturalmente, ou melhor, de maneira naturalizada e mais frequente.

Durante a atuação na Superintendência do IPHAN no Espírito Santo, surgiu a oportunidade de colaborar em um processo de pedido de Tombamento do Centro Histórico da capital capixaba, que é um pouco sintomático dessa lógica predominante. Formou-se um grupo de trabalho composto por profissionais com experiências variadas[12] e recente no órgão: essa articulação envolvia a primeira experiência conjunta do grupo na estruturação de um processo de Tombamento, cada um desempenhando suas atribuições específicas e se aprofundando tanto nas características territoriais de Vitória quanto nos procedimentos e no histórico do instrumento de Tombamento. Ainda que a atuação de todos fosse recente no campo do patrimônio cultural, não houve estranhamento quanto ao objeto do pedido: um centro histórico bastante modificado, mas fruto do período colonial, que, se acautelado, traria benefícios culturais para a região. O texto de solicitação por parte da Secretaria de Estado da Cultura para o Tombamento do centro histórico de Vitória, sinalizava o anseio quanto ao acautelamento sob a ótica dos equipamentos culturais que, "reunidos e organizados, terão uma oferta cultural de destaque no cenário nacional e de alto potencial de mobilização de público, de criação artística e de visibilidade institucional" (SECULT, 2017). Esse apontamento demonstra o que a pesquisadora do patrimônio, Silvana Rubino (1996) articula a respeito das expectativas do selo do acautelamento desde o princípio das políticas patrimoniais do IPHAN:

> Mas, se o Tombamento não é a totalidade do trabalho de preservação – pois esta inclui inventário, inscrição, restauro, monumentalização, museus etc. enfim, toda a história que o bem atravessa antes e após ser inscrito em um livro de tombo – é o momento mágico da classificação" (RUBINO, 1996, p. 98).

Além da expectativa em torno do instrumento do Tombamento, vale retomar que o conjunto urbano em questão faz parte de um território insular, adornado por morros, quando em 1535 se dá início à ocupação portuguesa na Ilha de Santo Antônio – atual Vitória. Esse sítio urbano é

[12] Devido à natureza do processo, coube à área do Patrimônio Edificado a elaboração de um parecer técnico em resposta ao pedido de Tombamento, atribuído para tanto, à arquiteta, técnica na Superintendência à época, Bruna Gomes Paulo da Silva. No entanto, buscando a multiplicidade de olhares, um pequeno Grupo de Trabalho se formou em torno da questão do Centro Histórico da capital capixaba: a arquiteta e urbanista, recém-nomeada técnica no IPHAN, Bruna Gomes Paulo da Silva, que frequentava o centro histórico capixaba desde criança; o historiador e doutor em História Social, Filipe Oliveira da Silva que acabara de chegar ao estado para assumir a vaga na Superintendência; a estudante de arquitetura e estagiária do Patrimônio Edificado, Maria Luísa Barbosa de Souza, vinda de Minas Gerais, o estado que concentra a maior parte de Tombamentos de centros históricos do Iphan; e a arquiteta Stephanie Corrêa Marques, pesquisadora que escreve esta dissertação, natural do Rio de Janeiro onde se detinham até 2004 as tomadas de decisão de todos os processos espírito-santenses.

marcado por um traçado colonial remanescente e edifícios já reconhecidos por diferentes esferas de proteção, compondo uma paisagem que reflete o processo de colonização nas cidades litorâneas brasileiras. Apesar dos esforços para atualizar seu escopo, a prática patrimonial ainda encontra dificuldades em romper com valores simbólicos enraizados, visíveis na persistência de demandas que reafirmam visões convencionais de patrimônio. A proposta aqui não é eliminar a proteção de bens que seguem essa tipologia tradicional, pois isso iria contra a própria premissa de atribuição de valor pelos diversos grupos sociais. Trata-se, antes, de uma provocação que busca evidenciar a reprodução contínua de valores tradicionais, ilustrando como esses critérios, frequentemente atribuídos aos bens, ainda moldam a prática de acautelamento no IPHAN.

2.1 Velhos e novos instrumentos nas políticas do patrimônio material

Para garantir, como nos impele a Constituição Federal, a proteção de bens considerados como referência aos grupos formadores da sociedade brasileira, podem ser criados instrumentos jurídicos específicos de preservação. Essa é uma resposta direta ao conceito constitucional delineado no Artigo 216, § 1º, que atribui ao Poder Público, em conjunto com a comunidade, a responsabilidade de promover e proteger os bens culturais mediante diferentes formas de acautelamento (BRASIL, 1988). No campo do patrimônio cultural brasileiro, o Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN) é o principal executor na formalização das políticas públicas de salvaguarda, desempenhando esse papel desde 1937.

Oito décadas depois, em 2018, o Instituto sistematizou na publicação da Política do Patrimônio Cultural Material (PPCM) - Portaria nº 375/2018, a prática mais recente do órgão em relação aos bens materiais.[13] Se na década de 1930 a atuação do IPHAN se efetivou por meio somente do instrumento de Tombamento, em 2018 ficam organizados em uma política comum ao patrimônio material, os outros instrumentos criados ao longo dos anos conforme preconizado pelo texto constitucional (verificar a Figura 2, mais à frente). É imprescindível ressaltar que a

[13] Não há nenhuma intenção de ignorar as muitas estruturas institucionais que compuseram a atuação do IPHAN desde 1937. Ao contrário, o enfoque não está no regimento do órgão, mas na organização centralizada de um guia para ações e processos de natureza material. Muito embora tenha existido uma ampliação do escopo de atuação do Tombamento, reestruturações no Instituto e mesmo ampliações para além da estrutura do IPHAN – como a incorporação do Centro Nacional de Referência Cultural, o Programa das Cidades Históricas e a criação da Fundação Nacional Pró-Memória – é a primeira vez que uma política do patrimônio cultural material é publicada pelo órgão, reunindo seus diversos instrumentos de acautelamento.

possibilidade de novos tipos de acautelamentos experimentados atualmente, estão intrinsecamente vinculados ao marco de 1988, quando passamos a dispor de um conceito abrangente de patrimônio cultural. A viabilidade de atribuição de valor a qualquer bem cultural, conforme destacado por Lia Motta (2023) em seu artigo intitulado “A conquista do conceito de patrimônio cultural na Constituição de 1988”, revela o ineditismo desse conceito em uma constituição brasileira. O referido artigo assinala não apenas a singularidade desse novo paradigma, mas também analisa os textos constitucionais anteriores a 1988, que limitavam a proteção a bens considerados merecedores, a partir de uma eleição pautada em características consagradas por uma elite intelectual. A pesquisa de Motta demonstra os caminhos que conduziram à elaboração da atual Carta Constitucional. Esse processo envolveu anteprojetos, comissões, consultas públicas, a participação popular, entre outros elementos, culminando na redação do Artigo 216, "relacionado à ideia de referência cultural dos grupos sociais, independentemente das características dos bens, importando os significados a eles atribuídos" (MOTTA, 2023. p. 6).

Para o IPHAN – consolidada na Portaria nº 375/2018 – a preservação do patrimônio cultural material brasileiro envolve uma série de instrumentos que se dividem em três processos institucionais principais: identificação (Artigo 12), reconhecimento (Artigo 21) e proteção (Artigo 27) dos bens culturais. Cada uma dessas categorias abrange mecanismos específicos, que permitem tanto o levantamento e mapeamento quanto à formalização de valores atribuídos a esses bens, conferindo-lhes amparo legal e incentivando a preservação.

Esta pesquisa se concentra em um desses instrumentos, recente na atuação do órgão: a Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário, instituída pela Portaria nº 407, de 21 de dezembro de 2010 e instrumento patrimonial intitulado na PPCM como Valoração. A inquietação inicial da pesquisa parte justamente desse estranhamento quanto à ambiguidade do termo “Valoração”: se por um lado apelida o instrumento de reconhecimento dos bens ferroviários, por outro é um sinônimo de valorização e, portanto, obrigação do poder público para todo e qualquer bem de referência cultural. As investigações posteriores irão apontar que não houve uma conceituação intencional em torno do nome Valoração; mas, possivelmente, foi uma tentativa de se destacar do Tombamento: dois instrumentos de proteção do patrimônio material com grande potencial para comparações, como veremos adiante.

A emergência da Valoração surgiu como resposta às mudanças legislativas que envolveram a extinção da Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA) e a transferência de responsabilidade ao

IPHAN quando há atribuição de "valor patrimonial". A preservação do Patrimônio Ferroviário ficou situada na competência do Departamento de Patrimônio Material e Fiscalização - DEPAM, no qual a Valoração é um instrumento tanto de reconhecimento quanto de proteção dos bens materiais, mas por que não também de identificação?

Segundo a Portaria nº 375, os **instrumentos de identificação** têm como objetivo "localizar, conhecer e caracterizar os bens culturais materiais", sendo eles: Inventários de Conhecimento, Estudos Temáticos ou Técnicos, Dossiês de Candidatura, Pesquisas Arqueológicas e o Cadastro de Bens Arqueológicos.

Para os **instrumentos de reconhecimento**, a portaria indica que o objetivo é "explicitar os valores e a significação cultural atribuídos aos bens materiais". Aqui já é introduzida a noção de valor e, tal qual elaborada pelos autores mencionados anteriormente[14] – uma atribuição. Para o reconhecimento há uma divisão de instrumentos, o Tombamento cabe aos bens de qualquer natureza material e, para tipos de bens específicos, ficam instituídos o Cadastro de Bens Arqueológicos, a Valoração dos bens ferroviários da extinta Rede Ferroviária Federal S.A., a Chancela da Paisagem Cultural e a Declaração dos Lugares de Memória. Há também uma observação relevante: a portaria indica que "as ações e atividades de Reconhecimento decorrem das ações de Identificação", dando a entender que os instrumentos podem ser subsequentes ou complementares. Essa ideia será resgatada em outros momentos da pesquisa, mas vale apontar que na Valoração, objeto central desta pesquisa, a sistematização de informações e os levantamentos organizados anteriormente pelos Inventários de Conhecimento foram fundamentais para situar e dar desdobramentos à política do patrimônio cultural ferroviário.

Por último, com objetivo de "tutelar o patrimônio cultural material", os **instrumentos de proteção** são divididos em tipologia geral ou específica: o Tombamento "aplicável aos bens materiais em geral"; e, entre os tipos específicos, o Cadastro de Bens Arqueológicos, bem como a Valoração dos bens ferroviários e a Proibição da exportação de artes e ofícios até o período monárquico. No Artigo 28 da Portaria, são listadas as finalidades dessa proteção, sempre associadas a prevenção de perda: "(i) Evitar a descaracterização, deterioração ou destruição de bens culturais materiais; (ii) Impedir a evasão de bens culturais materiais móveis; e (iii) Garantir à sociedade o direito de conhecer, interpretar e interagir com os bens culturais materiais".

[14] O diretor do DEPAM à época, Andrey Schlee, inclusive cita o autor Ulpiano Bezerra de Meneses no prefácio da publicação da PPCM.

A proteção do patrimônio cultural no Brasil frequentemente recorreu ao que José Reginaldo Santos Gonçalves define como "retórica da perda" (1996). Para Gonçalves, a ideia de perda permeia o discurso preservacionista brasileiro, evocando um sentimento de urgência na proteção do patrimônio como forma de garantir a continuidade da identidade nacional. Essa retórica, portanto, emerge como uma narrativa que reforça a importância do patrimônio cultural ao alertar para os riscos da descaracterização, destruição ou esquecimento de bens culturais. A noção de perda, quando associada ao risco de desaparecimento dos valores "autêntico" e "nacional", mobiliza a proteção do patrimônio como uma forma de assegurar a coesão e a continuidade da nação.

No caso do patrimônio ferroviário, essa mesma retórica (GONÇALVES, 1996), constantemente reproduzida no IPHAN e que fundamentou a atribuição de responsabilidades ao órgão após a extinção da Rede,[15] já se manifestava muito antes do desmonte da RFFSA. O *Relatório do Patrimônio Ferroviário*, elaborado em 2017 pelo Coordenador Técnico do Patrimônio Ferroviário, José Rodrigues Cavalcanti Neto, é uma referência crucial para compreender os caminhos complexos da preservação ferroviária no IPHAN.

Nesse documento, Cavalcanti aponta que a primeira ação federal de preservação desse patrimônio ocorreu por meio de um ato legislativo: o Decreto nº 35.447-A, publicado em 30 de abril de 1954, que declarou "monumento histórico nacional o trecho ferroviário localizado no recôncavo da Baía de Guanabara, entre o antigo porto de Mauá e a parada de Fragoso" (CAVALCANTI, 2017, p. 8). Vale destacar que a primeira ação de proteção do IPHAN foi dirigida a um trecho de linha e não a uma estação. O decreto foi proposto pelo então Ministro de Viação e Obras Públicas,[16] que, em sua justificativa, afirma:

> Trata-se, entretanto, desde muito, de mero ramal que perdeu toda a significância econômica no conjunto dos transportes da região e que, por isso mesmo, está condenado a desaparecer, por não mais justificar-se a conservação da linha férrea (ALMEIDA, 1954, apud CAVALCANTI, p. 8).

[15] Dentre as entrevistas realizadas que serão abordadas no próximo capítulo, aparece na fala de Luiz Fernando de Almeida, presidente do IPHAN na época em que ocorreu a extinção da Rede Ferroviária Federal e a criação da política de proteção ao patrimônio ferroviário, que, se os bens ferroviários não tivessem a possibilidade de Valoração cultural, esse espólio iria se perder.

[16] José Américo de Almeida foi Ministro da Viação e Obras Públicas do Brasil em dois mandatos: entre 1930 e 1934 e entre 1953 e 1954.

Muito similar às motivações do Tombamento à época, para além da data celebrativa do centenário da ferrovia, havia o receio da perda. Por isso, tomba-se.

Assim como a lógica subjacente à retórica da perda, podemos observar que no processo de patrimonialização de um bem, são elencados outros valores e critérios que justifiquem a inclusão desse bem no rol do patrimônio. Esse processo de atribuição de valor é interessante para entender as motivações que orientam as ações de patrimonialização e como o IPHAN seleciona e defende os bens culturais. Por isso, buscamos investigar os valores que fundamentam os instrumentos do patrimônio material e que orientam o reconhecimento de um bem como patrimônio.

Esses valores são os conceitos centrais apontados pelos instrumentos de proteção, reconhecimento e identificação do patrimônio cultural material, que funcionam como critérios orientadores no processo de preservação. Nem sempre são exclusivos, a depender da defesa construída em torno da atribuição de valor de um bem. No entanto, na prática, cada instrumento do patrimônio material carrega um conjunto de valores que orienta sua aplicação e define os aspectos considerados relevantes para proteger e preservar os bens culturais. Para essa verificação, uma análise das legislações e normativas que instituem esses instrumentos permite identificar quais conceitos de valor são privilegiados nas práticas de patrimonialização no Brasil. Esse levantamento busca extrair, de cada instrumento, os principais valores que fundamentam a escolha de um bem como patrimônio.

O conjunto de instrumentos, conforme indicado pela portaria da Política do Patrimônio Cultural Material (PPCM), está esquematizado na tabela a seguir (ver tabela 2) e a linha do tempo da instituição desses marcos legais, também pode ser verificada na Figura 2[17].

[17] A linha do tempo originalmente estruturada contemplava apenas marcos normativos diretamente relacionados aos instrumentos do patrimônio cultural material. No entanto, a inclusão do Decreto nº 3.551/2000, que instituiu o Registro de Bens Culturais de Natureza Imaterial e o Inventário Nacional de Referências Culturais (INRC), é fundamental para compreender as transformações nas políticas patrimoniais do IPHAN. Esse marco provocou um deslocamento das matrizes de valor até então predominantes na instituição, ampliando as possibilidades de reconhecimento do patrimônio cultural brasileiro. Da mesma forma, a implementação do Sistema Integrado de Conhecimento e Gestão (SICG) trouxe uma nova abordagem para a gestão patrimonial, permitindo o georreferenciamento dos bens culturais e a estruturação de inventários de conhecimento por meio de fichas organizadas, além de corroborar para o Sistema Nacional do Patrimônio Cultural. A inserção desses eventos visa contextualizar o debate sobre a evolução dos critérios de patrimonialização e sua relação com as mudanças na política de preservação do patrimônio no Brasil.

Tabela 2 - Tipos de Instrumentos de Patrimonialização e seus eixos de processo institucional

		TIPO DE PROCESSO INSTITUCIONAL DE PATRIMONIALIZAÇÃO		
	Portaria nº 375/2018 Título II, Capítulo II: **DA PATRIMONIALIZAÇÃO DE UM BEM CULTURAL MATERIAL**	**IDENTIFICAÇÃO**	**RECONHECIMENTO**	**PROTEÇÃO**
TIPO DE INSTRUMENTO	Inventários de Conhecimento	x		
	Estudos Temáticos ou Técnicos	x		
	Dossiês de Candidatura	x		
	Pesquisas Arqueológicas	x		
	Cadastro de Bens Arqueológicos	x	x	x
	Valoração aplicável aos bens ferroviários da extinta RFFSA		x	x
	Chancela da Paisagem Cultural		x	
	Declaração dos Lugares de Memória		x	
	Tombamento		x	x
	Proibição de exportação de obras de arte e ofícios até o fim do período monárquico			x

Tabela 2: Elaborada pela autora baseada na Portaria nº 375/2018, nos artigos 12, 21 e 27

Figura 2: Eventos legais

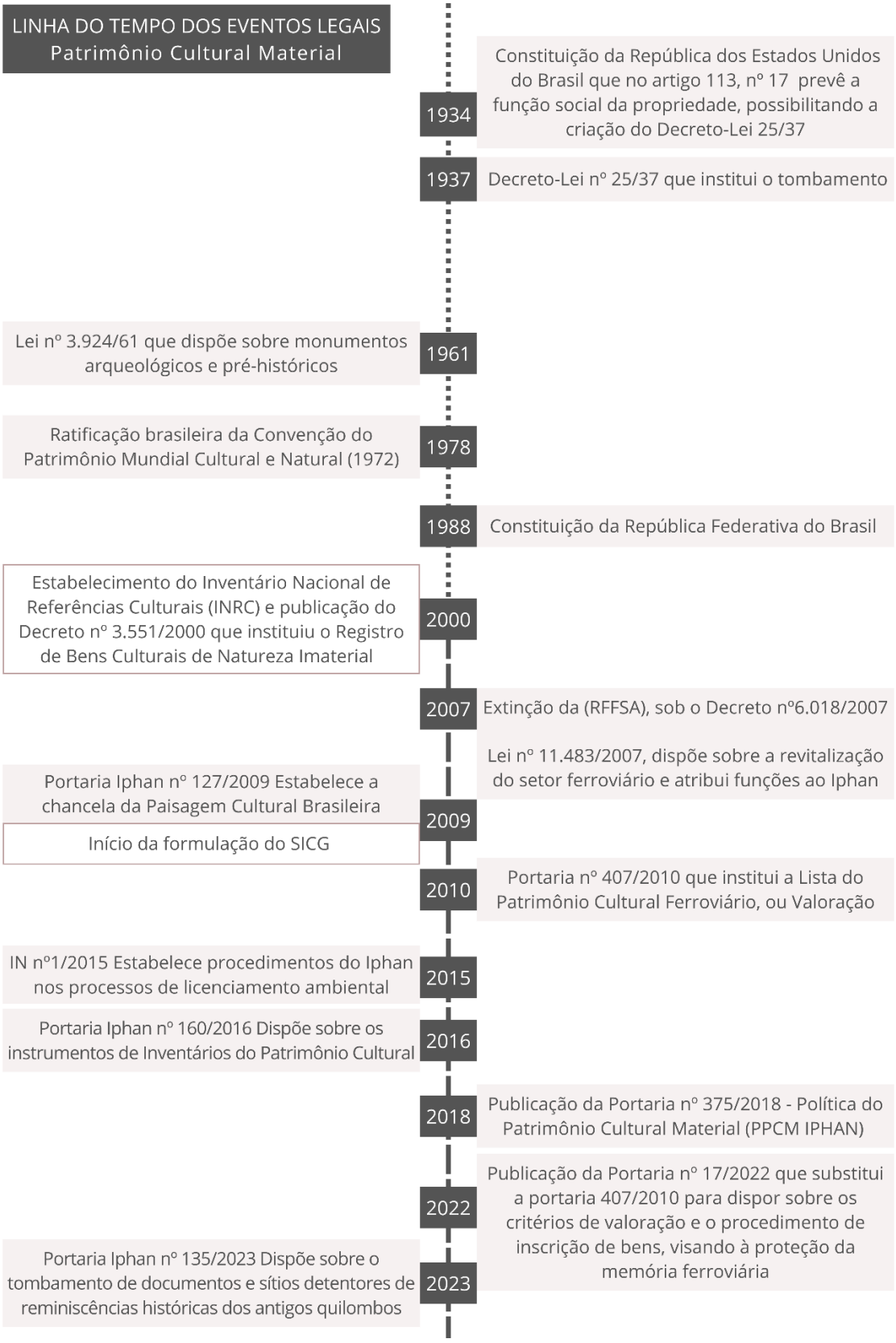


Figura 2: Elaborada pela autora

No âmbito do Patrimônio Material os Inventários talvez sejam o instrumento mais consolidado na atuação do IPHAN depois do Tombamento, impulsionados inclusive pela Constituição de 1988. Mesmo amplamente utilizado de maneira consistente, não está isento de debates no campo da preservação no Brasil. Há, por um lado, o entendimento de que os inventários seriam uma maneira de ampliar o rol de bens em suas diferentes manifestações. Por outro lado, há o risco dessa ferramenta de produção de conhecimento ser tomada como uma ação legal sem a necessária estruturação técnica para preservação efetiva dos bens (MOTTA, REZENDE, 2016). Embora o IPHAN tenha se posicionado sobre a função desse instrumento, por meio da Portaria nº 160/2016 e reafirmado no Artigo da 12 Portaria nº 375/2018 (PPCM), o tema por vezes provoca polêmica e conflitos com o Ministério Público, devido a abertura para legislações próprias de estados e municípios e até mesmo a imprecisão do termo legal:

> § 2º Os Inventários de Conhecimento não se configuram, de per se, como instrumentos de Proteção, mas integram iniciativas voltadas à produção de conhecimento que podem ou não redundar em medidas de proteção;
>
> § 3º Os Inventários de Conhecimento serão considerados como instrumentos de Proteção apenas quando expressamente definido em norma própria, que deverá estabelecer os efeitos sobre os bens arrolados ou inventariados; (Portaria 375/2018, artigo 12).

De acordo com a PPCM, o Inventário está categorizado como instrumento de identificação. No entanto, como a mesma portaria indica, pode-se chegar à Proteção de bens se definido em norma própria.

Assim, ao tratarmos dos valores associados ao Inventário, podemos inferir que enquanto instrumento patrimonial é anterior a definição de valores atribuídos aos bens, uma vez que busca identificar, localizar e caracterizar os bens culturais. É a produção de conhecimento que pode anteceder as justificativas para proteção de um bem. Ao mesmo tempo, é fato que indícios de valores como autenticidade e originalidade são investigados nesse processo de documentação dos diversos tipos de patrimônio cultural material. Podemos observar esses critérios no Manual de preenchimento do *Inventário nacional de bens imóveis: sítios urbanos tombados* (INBI-SU), nos itens de levantamento do estado de conservação e preservação, e do grau de integridade das características originais, por exemplo. Os mesmos itens também fazem parte das fichas de *Inventário dos Bens Imóveis Patrimônio Ferroviário do Rio de Janeiro e Espírito Santo*. Ainda assim, um imóvel não necessariamente deixa de ser identificado no inventário se não for considerado autêntico ou original. Mas provavelmente não será incluído por outros instrumentos, em um eventual estágio de proteção, pela falta desses valores.

A PPCM também inclui o Dossiê de Candidatura como instrumento patrimonial de identificação. Esse é um instrumento formalizado para que bens culturais possam ser inscritos na Lista do Patrimônio Mundial, promovendo o reconhecimento global por meio da UNESCO. Talvez, o mais explícito entre os instrumentos quanto a valor, o dossiê é projetado para evidenciar e explicar o *Valor Universal Excepcional* (VUE) do bem, que representaria um valor que transcende as fronteiras nacionais e justifica sua relevância mundial. Cada seção do dossiê é construída para demonstrar como atender a um ou mais critérios de valor universal, baseados em sua excepcionalidade, integridade e autenticidade.

Dentre os processos institucionais de Reconhecimento, aparecem a Chancela da Paisagem Cultural e os Lugares de Memória como instrumentos, mas ainda não houve, efetivamente, acautelamento de bens por eles. A Chancela já formalizada por meio da Portaria IPHAN nº 127/2009, visa um pacto entre diferentes entes para a gestão compartilhada de uma porção do território. A portaria não explicita quais valores devem ser considerados, mas reforça a dimensão simbólica "representativa do processo de interação do homem com o meio natural".

Quase uma década após a publicação da portaria, questionamentos sobre sua viabilidade levaram à organização de um grupo de trabalho para revisão do instrumento, resultando em uma minuta de atualização em 2019, a qual permanece arquivada. A Declaração dos Lugares de Memória, por outro lado, figura como um enunciado da Política do Patrimônio Cultural Material, sendo descrita no portal do IPHAN como instrumento de proteção, destinado ao reconhecimento de valores simbólicos, mesmo que o bem não seja íntegro ou autêntico. Esse instrumento, no entanto, parece mais voltado para a promoção de ações de valorização do que à proteção legal formal, mas a escassez de materiais disponíveis dificulta uma análise mais conclusiva.

O Cadastro de Bens Arqueológicos foi formalizado como um instrumento essencial para identificação, reconhecimento e proteção dos "monumentos arqueológicos ou pré-históricos de qualquer natureza existentes no território nacional e todos os elementos que neles se encontram" (BRASIL, 1961). Seu valor está menos numa atribuição construída atualmente e mais na natureza desses bens, uma vez que quando identificado, se reconhecida sua autenticidade, sua proteção é compulsória.

O Tombamento e a Valoração se destacam tanto pelo caráter simultâneo de reconhecimento e proteção dos bens culturais materiais, como pelo processo de atribuição de valor.[18] Esses dois instrumentos compartilham a atribuição de valor a determinados bens, formalizando seu reconhecimento como patrimônio cultural e garantindo medidas legais que visam sua preservação. Como já explicitado, ao longo de sua trajetória, o instrumento do Tombamento consolidou-se como o mecanismo mais tradicional de proteção, sendo aplicado a bens de naturezas distintas (nem sempre diversa) e justificando-se, na maior parte das vezes, por valores associados à excepcionalidade e à autenticidade em defesa da memória e identidade nacional. Já a Valoração, voltada especificamente ao espólio da extinta RFFSA, foi instituída com atribuições diferentes do Tombamento, mas poderíamos questionar se não também em resposta à necessidade de proteger bens que, embora culturalmente significativos, não se encaixavam plenamente naqueles critérios já consagrados pelo IPHAN?

2.2 Convergências e divergências entre Valoração e Tombamento

O Decreto-Lei nº 25/11937 organiza o Tombamento com a inscrição em quatro livros: Arqueológico, Etnográfico e Paisagístico; Histórico; Belas Artes; e Artes Aplicadas. A Portaria nº 17/2022, estabelece o procedimento de Valoração para os bens detentores de **valor artístico, histórico e cultural**, em conformidade com o Art. 9º, da Lei nº 11.483, de 31 de maio de 2007. As comparações entre Tombamento e Valoração podem auxiliar a compreensão sobre como esses instrumentos refletem tanto continuidades quanto distinções na abordagem de proteção patrimonial. O Tombamento, que ao longo de décadas consolidou critérios de excepcionalidade e autenticidade, oferece inclusive um parâmetro para analisar a Valoração, um instrumento mais recente e com escopo específico, que tem o potencial de diversificar o acautelamento de bens em quase todo o território brasileiro.

Para estabelecer uma comparação entre o Tombamento e a Valoração de bens culturais ferroviários, foram utilizadas duas bases de dados disponíveis no portal do IPHAN. A primeira é a **Lista dos Bens Tombados e Processos em Andamento**, cuja atualização utilizada data de janeiro de 2024, e que contém 1.962 processos de Tombamento, tanto concluídos quanto em

[18] Com exceção do Tombamento de quilombos (Portaria nº 135/2023), cujo papel do IPHAN é de natureza declaratória uma vez que os quilombos são reconhecidos como patrimônio cultural na Constituição, de maneira geral, Tombamento e Valoração demandam uma análise dos valores atribuídos.

andamento. A segunda base é a **Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário**, com a data de atualização de 29 de fevereiro de 2024, quando incluía um total de 602 bens valorados, entre eles estações, armazéns, residências, terrenos e outras estruturas ferroviárias.

O primeiro passo foi identificar, de forma manual, quais bens listados na base de Tombamentos eram de natureza ferroviária ou possuíam uma interface relevante com o contexto ferroviário. A análise considerou cada item da lista a partir do nome atribuído, o que permitiu inferências diretas para alguns bens, como aqueles listados explicitamente como "estação". Em outros casos, a identificação foi mais desafiadora, envolvendo interpretações de itens com designações menos evidentes, como "E.F. Paranaguá-Curitiba" ou as 13 pontes identificadas. A partir dessa análise, foram identificados 67 processos de Tombamento possivelmente relacionados a bens ferroviários, abrangendo o período entre 1954 e 2023.

Posteriormente, verificou-se a sobreposição desses processos de Tombamento com os bens presentes na lista de Valoração. A análise revelou que nove processos de Tombamento mantêm alguma relação com 30 bens valorados no patrimônio cultural ferroviário. Essa discrepância se explica pelo fato de que um único processo de Tombamento pode incluir um conjunto ferroviário, compreendendo vários bens listados individualmente na Valoração. Um exemplo disso é o Tombamento do Complexo Ferroviário de São João del Rei a Tiradentes, que abrange 17 bens individualmente valorados na lista do patrimônio cultural ferroviário.

Dos 67 processos identificados na Lista de Tombamentos como possivelmente relacionados a bens ferroviários, **13 foram concluídos com o Tombamento efetivo** dos bens, **dois receberam Tombamento provisório** e **dois foram rerratificados** (ver **Apêndice C**). É interessante observar que, dos 13 Tombamentos, **seis foram efetivados após a publicação da Portaria IPHAN nº 407/2010**, que introduziu a Valoração e organizou a Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário. Isso sugere que, mesmo com a criação de um novo instrumento voltado especificamente ao patrimônio ferroviário, o Tombamento continuou a ser uma via de proteção para bens de valor cultural excepcional, complementando a Valoração e ampliando o escopo de acautelamento dos bens ferroviários.

Um exemplo curioso que pode elucidar essas sobreposições, confluências e desencontros entre a Valoração e o Tombamento é o caso das estações ferroviárias e de uma ponte em Corumbá, no Mato Grosso do Sul. Em 2009, o IPHAN homologou a **Estação Ferroviária de Porto Esperança** e a **Estação Ferroviária de Corumbá** como bens valorados, em um momento

anterior à regulamentação oficial da Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário pela Portaria IPHAN nº 407/2010, mas já sob a Lei nº 11.483/2007, que institui a proteção ao patrimônio ferroviário da extinta RFFSA. No mesmo ano, foi iniciado o processo de Tombamento da **Ponte Ferroviária Eurico Gaspar Dutra**, localizada entre as duas estações e próxima à Estação de Porto Esperança.

A ponte foi tombada em 2014 e inscrita nos três Livros de Tombo: o Arqueológico, Etnográfico e Paisagístico; o Histórico; e o de Belas Artes. Segundo o parecer, o Tombamento foi motivado por seus valores histórico, paisagístico e artístico, destacando a relevância da ponte como exemplar da engenharia em concreto armado e sua importância simbólica na demarcação dos limites entre Brasil e Bolívia e nas relações bilaterais. Os documentos do processo enfatizam sua função como parte da rede ferroviária nacional, reforçando seu papel na integração territorial brasileira. Ao mesmo tempo, o processo incluiu uma investigação extensiva sobre a titularidade da ponte no contexto da extinta RFFSA, o que reflete as questões de propriedade associadas ao patrimônio ferroviário.

Ainda que haja uma proximidade geográfica e uma relação funcional entre as estações e a ponte, especialmente com a Estação Ferroviária de Porto Esperança, não se observou uma leitura integrada, em conjunto ou em rede. Não foi possível identificar se houve uma tentativa de homologação da ponte também como patrimônio ferroviário, ou se, na ausência de regulamentação específica de Valoração à época, optou-se por acautelamentos distintos com base em valores diferenciados para a ponte e as estações. No entanto, o que realmente definiu esses valores diferenciados? Prevaleceria a excepcionalidade da técnica de engenharia em detrimento do contexto histórico que narra a relação entre esses equipamentos? O caso evidencia que a lógica que orienta a escolha de valores e as abordagens de proteção entre Tombamento e Valoração nem sempre considera as conexões e os contextos mais amplos dos bens. A existência de ambos os processos para bens geograficamente próximos e funcionalmente conectados — como as estações valoradas e a ponte tombada — levanta questões sobre a efetividade e a diferenciação prática entre os instrumentos, especialmente no que diz respeito ao escopo e à abrangência de cada um.

Outro exemplo interessante é o **Conjunto da Estação Ferroviária de Teresina**, no Piauí, onde Tombamento e Valoração coexistem como formas de proteção. Em 2008, foram homologados o Pátio Ferroviário, a Estação Ferroviária, dois Armazéns e a Casa do Agente como bens do patrimônio cultural ferroviário, que, a partir de 2010, passariam a figurar na Lista do Patrimônio

Cultural Ferroviário conforme a Portaria nº 407. Naquele mesmo ano de 2008, foi aberto o Processo T-1557, que definiria o Tombamento do Conjunto da Estação Ferroviária de Teresina em julho de 2013, com inscrição nos Livros de Tombo Histórico e de Belas Artes.

O parecer que fundamenta o Tombamento destaca o valor cultural e a excepcionalidade do conjunto:

> Devido à sua importância histórica e arquitetônica para a cidade (auxiliando seu crescimento e destaque no cenário nacional), o seu caráter simbólico, potencial de uso, a sua localização privilegiada no contexto urbano, suas características arquitetônicas que a tornam um dos mais representativos exemplos da arquitetura ferroviária no Brasil, além do já reconhecimento de sua importância pelo Estado (através do Tombamento, que reconhece sua importância para a identidade cultural de Teresina), justifica-se a proteção legal na instância federal para o conjunto, compreendendo o prédio da Estação, os dois Armazéns, a Casa do Agente, as ruínas da Serraria e o terreno da esplanada (Processo T-1557).

Nesse caso, os dois instrumentos – Valoração e Tombamento – coexistem de maneira aparentemente intencional, pois os processos de homologação como patrimônio ferroviário e de abertura do Tombamento foram iniciados no mesmo ano, 2008. Esse exemplo pode tanto reforçar a possibilidade de os instrumentos atuarem de forma complementar, expandindo o acautelamento e garantindo múltiplos níveis de reconhecimento e proteção como levar a questionar se a motivação da sobreposição é a desconfiança sobre a efetividade da proteção da Valoração.

Outro aspecto interessante no caso do Conjunto da Estação Ferroviária de Teresina é que, embora não se possa afirmar a existência de uma leitura em rede, o olhar se volta para o conjunto e não para um bem isolado. Tanto no Tombamento quanto na Valoração, o acautelamento abrange múltiplas edificações. Curiosamente, a **Ponte Metálica João Luís Ferreira**, conectada ao pátio ferroviário, não foi incluída na Valoração do patrimônio ferroviário e possui um processo de Tombamento independente, anterior ao conjunto. A ponte teve seu processo de Tombamento iniciado em 1989, mas o Tombamento definitivo só ocorreu em 2011, entre a Valoração em 2008 e o Tombamento do Conjunto. Apesar disso, ela aparece na defesa do Tombamento do Conjunto da Estação, onde se observa:

> O pátio ferroviário continua conectado à Ponte João Luís Ferreira, considerada o principal cartão postal da cidade. Mas a leitura sócio-urbanista não isola esses elementos. O complexo, assim caracterizado pelas edificações e pela ampla esplanada, soma à malha viária do núcleo antigo o mais importante componente de caracterização da cidade (Processo T-1557).

Esse exemplo ilustra as complexidades e os desafios de uma leitura integrada, ou em rede dos bens ferroviários, na qual elementos intimamente conectados acabam sendo acautelados de forma independente ou com processos distintos.

Um exemplo final, que retorna ao contexto do Espírito Santo e adiciona novas camadas à questão, é o processo T-2041, referente ao Tombamento de um "Trecho da linha férrea e estações entre Mimoso do Sul e Atílio Vivácqua". Na base de dados consultada, esse processo consta como "em instrução", mas uma análise mais detalhada do processo eletrônico no SEI (01409.000437/2022-37) revela encaminhamentos recentes. Em maio de 2024, o parecer técnico recomendou o indeferimento do Tombamento, não por ausência de valores atribuídos ao bem, mas com a orientação de que o processo fosse reconduzido para o instrumento de Valoração.

Conforme descrito no parecer técnico da Superintendência do IPHAN no Espírito Santo:

> O trecho da linha férrea iniciada no Distrito de Ponte do Itabapoana, perpassando pelo Distrito de Dona América e as sedes dos municípios de Mimoso do Sul, Muqui e Atílio Vivacqua e as respectivas estações ferroviárias no Estado do Espírito Santo são um testemunho de parte da história capixaba do final do século XIX e início do século XX, refletindo os interesses econômicos da época, sobretudo aqueles relacionados com a produção cafeeira. A implementação desta linha férrea gerou ocupações de povoados ao longo das respectivas estações ferroviárias, dando início aos núcleos urbanos destes municípios.

O parecer conclui indicando a necessidade de acautelamento do bem. No entanto, quanto ao enquadramento dos bens sob o **Decreto-Lei nº 25, de 30 de novembro de 1937**, o documento observa que:

> (...) indicamos a necessidade de acautelamento. No entanto, por se tratar de uma memória ferroviária oriunda da extinta RFFSA, ao invés do Tombamento preconizado pelo Decreto-Lei n° 25/37, entendemos que o instrumento de acautelamento adequado é a Valoração conforme disposto na Lei nº 11.483, de 31 de maio de 2007, que dispõe sobre a revitalização do setor ferroviário, e na Portaria IPHAN n° 17, de 29 de abril de 2022, que dispõe sobre os critérios de Valoração e o procedimento de inscrição de bens na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário.

Esse caso destaca a complexidade da questão do patrimônio ferroviário, em aspectos não apenas conceituais, mas legais e operacionais, ao indicar que, mesmo reconhecendo o valor cultural e histórico do trecho e das estações, a recomendação técnica aponta para a Valoração como o instrumento mais adequado. A decisão reflete o direcionamento institucional para que bens ferroviários da extinta RFFSA sejam preservados preferencialmente por meio da Valoração, conforme previsto pela legislação específica para o setor ferroviário. Ao mesmo tempo expõe

as nuances de uma política pública de patrimonialização que, por vezes, não está nítida. Há muitas possibilidades de avaliação e condução dos processos que dependem não apenas da atribuição de valores; afinal, todos os exemplos mencionados, encaminham algum tipo de acautelamento, reconhecendo os valores atribuídos aos bens em questão. Esta análise sugere alguns questionamentos sobre a construção da política pública de Valoração como instrumento de proteção do patrimônio ferroviário, uma avaliação que será abordada no próximo capítulo.

De fato, a responsabilidade do Instituto por toda a infraestrutura da rede ferroviária se faz inviável, porém, se a tutela analisa um bem à vez, em geral restrito à arquitetura e aos bens integrados, deveríamos observar quais as distinções de outras formas de acautelamento? Sobre esse assunto, é preciso retomar a carta constitucional. O § 1º do Artigo 216 prevê que são possíveis e necessárias outras formas de acautelamento e preservação para além do Tombamento. Tal viabilidade demanda cautela. Por um lado, oportuniza políticas mais focalizadas, que atendam demandas específicas de distintas naturezas do patrimônio cultural. Por outro, pode pulverizar as ações da Instituição e em vez de incrementar os mecanismos existentes, não conseguir garantir a real salvaguarda. No caso da Valoração do Patrimônio Ferroviário, os valores elencados para avaliação material das edificações não divergem do Tombamento. E, para além disso, condicionam o acautelamento ao interesse da prefeitura local, como veremos adiante.

A Constituição de 1988 abriu espaço para a criação de novas formas de acautelamento e preservação, incentivando o reconhecimento de manifestações culturais diversas que, por uma visão redutora de excepcionalidade, não tinham ferramentas para serem plenamente contempladas. A concepção de atribuição de valor e o incentivo a novos instrumentos, deu ao IPHAN, inclusive, respaldo jurídico para expandir seu escopo de atuação na proteção do patrimônio cultural brasileiro. No entanto, como esses exemplos indicam, legitimar e consolidar um instrumento patrimonial é um desafio complexo – e a Valoração, como outros instrumentos anteriores a ela, enfrenta um caminho igualmente desafiador para se afirmar como uma ferramenta efetiva de proteção.

CAPÍTULO 3: A VALORAÇÃO COMO POLÍTICA PÚBLICA

Esta pesquisa teve início em 2019, no Espírito Santo, a partir de um problema local: a falta de critérios nítidos para atribuir o valor dos bens ferroviários e a ausência de um plano de ação para os casos em que as prefeituras não desejavam assumir a responsabilidade por esses bens. Esse problema era prático, centrado na necessidade de uma intervenção territorial concreta. Porém, ao longo da pesquisa, percebemos que o problema é muito mais amplo e sistêmico do que parecia à primeira vista. A análise da política pública de Valoração do patrimônio ferroviário revela outras dimensões e complexidades, que vão além do contexto local e apontam para desafios de ordem nacional, que exigem uma abordagem integrada e articulada para a preservação desse patrimônio.

A política de preservação do patrimônio ferroviário brasileiro é marcada por uma série de transformações e desafios. Antes mesmo da desestatização da RFFSA as ferrovias passaram a ser percebidas como elemento cultural significativo e, nesse viés, surgiram iniciativas para a preservação de sua memória. A criação do Programa de Preservação do Patrimônio Histórico Ferroviário (Preserfe), desenvolvido pelo Ministério dos Transportes, instituição até então responsável pela gestão da RFFSA, foi uma das tentativas de sistematizar esse processo. A partir de 2007, a Lei nº 11.483 atribuiu ao IPHAN a responsabilidade de receber e administrar os bens móveis e imóveis de valor artístico, histórico e cultural, oriundos da extinta Rede, bem como zelar pela sua guarda e manutenção. Este capítulo examinará brevemente essa trajetória, ressaltando como o IPHAN se tornou o principal gestor dos bens culturais ferroviários, ao mesmo tempo em que buscava consolidar um novo instrumento de proteção: a Valoração. O instrumento foi se construindo especificamente para atenção ao espólio da Rede Ferroviária Federal, sendo formalmente regulamentado em 2010 pela Portaria IPHAN nº 407. Em 2022, o IPHAN revisou esses critérios e procedimentos por meio da Portaria nº 17, alterando o procedimento de homologação dos bens que visava aprimorar a efetividade da política. Traçaremos, portanto, o contexto legal desse instrumento, explorando os procedimentos e desafios que surgiram ao longo do tempo. A análise abordará as particularidades da legislação e dos desdobramentos institucionais, delineando os avanços, contradições e as limitações percebidas no processo de consolidação da Valoração como política pública.

A partir dessa base, uma análise mais sistemática será realizada por meio de ferramentas da avaliação executiva da política pública, complementada com reflexões extraídas de entrevistas com atores-chave do processo. As perspectivas trazidas por esses entrevistados, que atuaram

em diferentes momentos e esferas institucionais, oferecem uma contraposição à análise documental e jurídica, adicionando complexidade ao debate. Embora possam divergir quanto aos desafios e limitações da Valoração, as experiências desses atores convergem em aspectos de defesa do instrumento como uma medida necessária e significativa para a preservação do patrimônio ferroviário brasileiro.

Para organizar esta discussão, o capítulo será estruturado de forma dialética.[19] Primeiramente, a pesquisa sugeriria a inefetividade do instrumento com base na análise legislativa e documental, ao apontar uma lacuna entre o potencial de Valoração e sua aplicação na preservação da memória ferroviária (tese). No entanto, as entrevistas apresentaram contraposições à ideia de efetividade, diante do cenário complexo do surgimento do instrumento, revelando uma defesa que, embora crítica, confirma sua importância simbólica e prática (antítese). Por fim, uma visão geral será obtida por meio de um esforço analítico que se baseará em elementos da metodologia de avaliação executiva de políticas públicas, propondo caminhos possíveis para fortalecer a Valoração e alcançar seus objetivos de forma mais efetiva (síntese).

3.1 A Valoração que não valoriza a Rede

Para então investigar um pouco dos processos que compõem a definição do patrimônio cultural ferroviário, partimos do instrumento legal conhecido como Valoração. O arcabouço administrativo e legal a respeito do patrimônio ferroviário vem sendo delineado, oficialmente, desde a extinção da Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima (RFFSA). Em 1992, a Rede Ferroviária Federal foi incluída no Programa Nacional de Desestatização - PND, sob a justificativa de diminuição do gasto público e investimento na modernização e fortalecimento das ferrovias no Brasil.[20] De acordo com o Informe da Inventariança sobre a extinção da RFFSA e o seu processo de inventário (2014), a RFFSA era até então a responsável pela gestão e operação das ferrovias no país e atendia diretamente 19 unidades da Federação, com o objetivo principal de promover e gerir os interesses da União no setor de transporte ferroviário. Não

[19] A estrutura dialética utilizada neste capítulo segue a concepção da filosofia Hegeliana, que propõe uma dinâmica de desenvolvimento do pensamento por meio da contradição e síntese. De maneira simplificada, na dialética hegeliana, uma ideia inicial (tese) é confrontada com uma ideia oposta (antítese), e, a partir do confronto entre as duas, surge uma síntese, que engloba aspectos de ambos em um novo entendimento. Essa abordagem permite a construção de uma análise crítica e mais complexa, reunindo perspectivas divergentes para alcançar uma visão mais ampla e integrada sobre o tema tratado.

[20] O Decreto nº 3.277, de 7 de dezembro de 1999 marca o início legal desse processo, ao dispor sobre a dissolução, liquidação e extinção da Rede Ferroviária Federal S.A. - RFFSA, mas a Rede Ferroviária já havia sido incluída no PND desde 1992.

estava previsto nos documentos, legislações e registros do processo de liquidação da Rede, o declínio das ferrovias. Ao contrário, a Ementa da lei 11.483, de 31 de maio de 2007: "Dispõe sobre a **revitalização** do setor ferroviário". A lei dispõe sobre a revitalização da Rede Ferroviária Federal (RFFSA) ao passo que encerra o processo de liquidação e extinção da mesma: o mesmo Estado que extingue, solicita a preservação.[21]

Em linhas gerais, a extinção da Rede seria para pagamento da dívida pública por meio da venda dos bens não operacionais e concessões dos bens operacionais para empresas privadas. Suas ferrovias foram divididas em diversas malhas e concedidas à iniciativa privada por meio de processos de licitação. Essa reestruturação visava atrair investimentos, modernizar as ferrovias e aumentar sua competitividade em relação ao transporte rodoviário. Dessa maneira, ainda que fragmentada, a Rede Ferroviária deveria continuar operando e atendendo o território e população brasileira, mas sob direção do ente privado. No entanto, esse panorama é muito mais complexo e permeado de interesses econômicos. No recorte desta pesquisa, o que podemos apresentar é que, atualmente, desde meados de 2017, a malha ferroviária do sul do estado do Espírito Santo não opera com nenhum tipo de transporte, apenas algumas estações ferroviárias – ou conjuntos ferroviários – são utilizados com outras finalidades.

Em **22 de janeiro de 2007**, o Decreto nº 6.108[22] regulamentou a Medida Provisória nº 353/2007[23] que dispõe sobre o **término do processo de liquidação e a extinção da RFFSA**. Nesse instrumento normativo, o IPHAN é incluído como receptor de bens que seriam transferidos durante o processo de inventariança, sendo eles:

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.**

---

[21] A Lei nº 11.483/2007 determina a distribuição do espólio da RFFSA entre diversos órgãos, incluindo o IPHAN, o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), a Secretaria do Patrimônio da União (SPU), a Advocacia-Geral da União (AGU) e a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT). Ao IPHAN estariam destinados os bens de valor cultural, para a preservação da memória ferroviária.

[22] https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2007/decreto/D6018.htm#:~:text=Decreto%20n%C2%BA%206018&text=DECRETO%20N%C2%BA%206.018%2C%20DE%2022,da%20Uni%C3%A3o%20em%20ato%20pr%C3%B3prio

[23] Tanto o Decreto nº 6.108/2007 como a Lei nº 11.483/2007 resultam da conversão da MP nº 353/2007, uma das medidas provisórias para o lançamento do Programa de Aceleração do Crescimento - PAC naquele ano, pelo Presidente da República à época, Luiz Inácio Lula da Silva.

Ou seja, até aquele momento, as atribuições do Instituto de Patrimônio ainda eram vagas, versavam sobre bens móveis e convênios, sabendo-se somente que o IPHAN estaria envolvido no processo de proteção dos bens entendidos como patrimônio cultural. Quatro meses depois, em **31 de maio de 2007**, a Lei nº 11.483 que dispõe sobre a **revitalização do setor ferroviário**, promulga responsabilidades mais contundentes ao órgão:[24]

> 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** (grifo nosso).

A partir dessa normativa, uma carga de responsabilidade de propriedade seria de fato transferida ao IPHAN (distinta do procedimento do Tombamento, por exemplo), representando uma questão adicional a ser enfrentada pela Instituição. Receber, administrar, guardar e manutenir acrescentaram uma carga de trabalho inédita, porém sem adição de corpo técnico ou aditamento orçamentário, ainda que o § 3º preveja que as atividades seriam "financiadas, dentre outras formas, por meio de recursos captados e canalizados pelo Programa Nacional de Apoio à Cultura – PRONAC".[25]

A Lei nº11.483/2007 instituiu as ações a serem tomadas relativas ao setor ferroviário, inclusive quanto à proteção do que foi chamado de "memória ferroviária" e não prevê o Tombamento como um recurso para essa tarefa. Podemos inferir que há uma certa redução do conceito complexo da preservação da "memória ferroviária" à construção de equipamentos físicos como "museus, bibliotecas, arquivos e outras organizações culturais, bem como de suas coleções e acervos" (Art. 9º, § 2º - I) e à preservação de "espaços oriundos da extinta RFFSA" (Art. 9º, § 2º - II). Fica então a cargo do IPHAN, preservar e difundir a memória ferroviária constituída pelo patrimônio artístico, cultural e histórico do setor ferroviário, mediante o cuidado com suas coleções e acervos, conservação e restauração de espaços oriundos da RFFSA e uma impactante lista de ações de responsabilidade, incluso assumir a propriedade dos bens. Todavia, os parâmetros de valores e os procedimentos necessários para proteção dos bens, continuam nublados desde então, na escala das ações locais.

---

[24] A Lei nº11.483, de 31 de maio de 2007, no seu Artigo 9º institui as novas atribuições para responsabilidade do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional.

[25] Conhecida como Lei de Incentivo à Cultura.

Dentre os documentos institucionais analisados nesta pesquisa, há um processo mais recente que relaciona as ações da temática do patrimônio ferroviário no IPHAN. Um dos documentos do processo é uma linha do tempo detalhada do contexto administrativo de acautelamento dos bens ferroviários no Instituto.[26] Ela resume os procedimentos adotados em reflexo à Lei nº 11.483 de 31 de maio de 2007 e serviu de embasamento para os apontamentos seguintes em conjunto com o Relatório do Patrimônio Ferroviário (NETO, 2017).

Como uma primeira resposta, o DEPAM enviou às superintendências regionais do IPHAN, em junho de 2007, o Memorando n° 034/2007 com orientações administrativas e técnicas. Esse documento indicava que os bens deveriam ser identificados em quatro categorias: bens imóveis, bens móveis, bens documentais e acervos museológicos. Nessas categorias deveriam ser considerados para descrição de **valor cultural: a relevância histórica, conexão com a expansão territorial e econômica, e potencial de musealização**. Caso fosse considerado o interesse, o IPHAN deveria manifestar "de ofício" à Secretária do Patrimônio da União (SPU), com cópia ao inventariante da RFFSA.

No ano seguinte, em julho de 2008, o IPHAN instituiu a Coordenação Técnica do Patrimônio Ferroviário (CTPF) pela Portaria nº 208, com o objetivo de **desenvolver critérios e metodologias** para a aplicação da Lei nº 11.483 e para atuar como elo entre o DEPAM, as superintendências regionais e a Inventariação da RFFSA. A CTPF desempenhou um papel fundamental na consolidação da abordagem técnica sobre o patrimônio ferroviário, estruturando as bases para as ações de proteção e acautelamento. Mas para dar dimensão e materialidade ao problema público, era necessário um levantamento do espólio a fim de subsidiar ações de preservação.

Nesse sentido, ainda em 2008, foram estabelecidas diretrizes para o **Inventário do Patrimônio Cultural Ferroviário** que tinha como objetivo produzir informações sistematizadas sobre os bens ferroviários. As instruções para o Inventário mencionavam a preservação da memória do patrimônio ferroviário por meio desses registros, ainda que o conceito dessa memória não estivesse sendo discutido.

[26] Essa linha do tempo foi inicialmente compartilhada pelo Coordenador da Coordenação de Autorização e Fiscalização, Mário Antônio Ferrari, que também foi um dos entrevistados para essa pesquisa. Posteriormente, por meio da consulta pública, e buscando entender os trâmites atuais da temática no IPHAN, chegou-se ao processo SEI 01450.003323/2024-03 que reúne diferentes documentos de um panorama do momento atual de mudanças. O processo SEI e os documentos encontrados ali, serão abordados novamente mais adiante.

Neste ponto, é oportuno abrir um parêntese na cronologia do aparato legal para colocar uma lupa nas particularidades de como esses levantamentos se manifestaram no Espírito Santo, estado que se constitui como recorte geográfico desta pesquisa. A análise do caso capixaba revela nuances interessantes de serem mencionadas, especialmente diante das divergências nas listagens realizadas em momentos e contextos distintos, refletindo os desafios de sistematização e conservação do espólio da RFFSA. O que encontramos diante dos levantamentos é que existe uma divergência entre a lista que chegou da SPU para a Superintendência do ES entre os anos de 2014 e 2016, o inventário realizado pelo IPHAN (2008) e a Inventariança da RFFSA (2004). A começar pelo número de estações elencadas em cada uma das listagens – 16, 23 e 35, respectivamente. É possível visualizar essa divergência no **Apêndice A** que apresenta um comparativo sobre quais localidades foram investigadas em listagens diferentes de bens do espólio da RFFSA.

Em 2004, foi realizada a Inventariança após a dissolução da Rede Ferroviária e a liquidação dos bens para pagamento de dívidas. Isso significa que apesar do levantamento da Inventariança apresentar um número maior de localidades e bens do espólio – 35 – outras preexistências provavelmente já haviam sido liquidadas. Portanto, não é possível considerar a listagem de 2004[27] como um rol completo do que um dia foi a ferrovia do Sul do Espírito Santo. Já em 2008, após a extinção definitiva da RFFSA (Decreto nº6.018/2007), e, com a atribuição de responsabilidade ao IPHAN pela Lei n° 11.483/2007, a realização do Inventário foi coordenada no mesmo ano pelo Instituto, que compartimentou os estudos por regiões. As 23 localidades do sul do Espírito Santo apresentadas à época, configuravam o estudo em conjunto com as linhas férreas da RFFSA no estado do Rio de Janeiro. A partir daquele momento, a SPU ou o DNIT passaram a demandar a avaliação do IPHAN a respeito dos bens do espólio.

No entanto, até 2021 – quando a visita de campo apresentada anteriormente foi realizada – a lista demandada pelos órgãos responsáveis para a Superintendência do Espírito Santo totalizava 16 estações (ver **Apêndice A**). Ademais, essa observação das listagens no contexto capixaba, exemplificam as dificuldades encontradas na sistematização do patrimônio ferroviário em nível regional, especialmente em um momento de transição institucional marcado pela liquidação e dispersão do espólio da RFFSA. Esses desafios regionais dialogam diretamente com os esforços

[27] Esse material foi produzido sob coordenação do arquiteto Sergio Santos Morais, funcionário da Rede e integrante do Preserve (posteriormente Preserfe), e já indicava o objetivo de servir como base para uma política de preservação.

que vinham sendo conduzidos em âmbito nacional para a construção de critérios mais abrangentes e consistentes de preservação.

Retornando à linha do tempo, em maio de 2009, a Superintendência do IPHAN em Minas Gerais realizou, com o apoio do DEPAM, o Seminário Nacional sobre o Patrimônio Ferroviário. A equipe da CTPF apresentou uma possível leitura sobre os valores a serem considerados, mas vinculados aos termos da Lei n° 11.483: valor histórico, artístico e cultural. Apesar das expectativas, os critérios de preservação ainda estavam em desenvolvimento, e as discussões do seminário refletiram sobre a complexidade de atender às demandas regionais e nacionais. O trabalho elaborado pela equipe da CTPF desde aquela época levantava as questões de desafios da gestão: "O objeto é protegido legalmente? Pelo Estado, pelo Município? Como e por quê?" (NETO, 2017. p. 50).

O Relatório de José Rodrigues Cavalcanti Neto (2017) aponta que diante das indagações e desafios que o cenário apresentava, e, fomentado pelas discussões postas no seminário, a CTPF manifestou como conclusão que "o principal critério de Valoração que o IPHAN tem usado é o de tratar o patrimônio ferroviário como **sistema,** com a preocupação de olhar tanto o todo como as partes". Diante dessa preocupação, vale ressaltar uma contradição: a homologação dos processos de bens imóveis do patrimônio ferroviário, acontece bem a bem – cada edificação é um item do que seria organizado mais tarde na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário.

Nos desdobramentos do seminário, a Coordenação Técnica elaborou um *Plano de Ações Estratégicas para 2010* e enviou às Superintendências solicitando relatos das ações desenvolvidas em 2009, com a intenção de conhecer as ações locais e coordenar as futuras.

> O caráter pontual de diversas ações apresentadas pelas superintendências impedia a percepção da relação da ação com o panorama mais amplo da preservação do patrimônio ferroviário em cada estado. Os edifícios sendo observados isoladamente, o caráter peculiar de rede desse patrimônio passava despercebido, afastado da dinâmica social, cultural e econômica a ele vinculadas. Era preciso reconduzir as ações de forma mais abrangente, retomando o sentido histórico desse patrimônio, associado à lógica de funcionamento da rede, desde a sua gênese, passando pela incorporação à RFFSA a partir de 1957 (NETO, 2012. p.13).

Entre os Planos de Preservação do Patrimônio Ferroviário realizados pelas Superintendências com base nos inventários realizados, os documentos da Paraíba, Pernambuco e Sergipe se destacaram. Estes apresentaram propostas que abordavam o patrimônio ferroviário de maneira integrada às dinâmicas sociais, culturais e econômicas, em uma lógica de sistema. Entendemos que os debates ensejavam a leitura sobre a Rede de maneira sistêmica, e que, ainda que não haja

pleno entendimento sobre o que garantiria a preservação de uma memória ferroviária, isso não se daria com a manifestação de interesse em uma edificação isolada.

Como já mencionado, em meio aos debates, havia a expectativa de critérios e procedimentos nítidos para guiar as ações locais. Nesse movimento de entender como as Superintendências atuaram e a necessidade de estruturar diretrizes unificadas para atuação do órgão a esse respeito, a Coordenação Técnica incluiu nas Ações Estratégicas para 2010:

> Regulamentar a Memória Ferroviária como novo dispositivo de Preservação do Patrimônio Cultural Brasileiro, questão prevista no Art. 216 da Constituição Federal, consolidando assim a distinção entre a Lei 11.483/2007 (atribuição de valor artístico, histórico e cultural, visando à preservação da Memória Ferroviária) e Decreto-Lei 25/37 (Tombamento), e especificando as responsabilidades imbuídas ao IPHAN pela Lei 11.483/2007, na preservação do Patrimônio Cultural Ferroviário.

Resultado foi que, de fato, em dezembro de 2010, foi publicada a Portaria nº 407 que instituiu a Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário, consolidando o instrumento de Valoração como forma de proteção dos bens oriundos da RFFSA e considerando as especificidades do patrimônio ferroviário, distintas do Tombamento. Cogitou-se o uso do Inventário como instrumento de acautelamento dos bens da RFFSA, mas seria necessário um debate mais amplo sobre a diferenciação de inventários de conhecimento, para acautelamento. De acordo com a Lista disponibilizada e atualizada pelo IPHAN, 316 bens foram homologados individualmente, por meio de ofício, antes da publicação da Portaria nº 407/2010.

A Portaria 407 institucionaliza a Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário como forma de reconhecimento e proteção da memória da extinta Rede Ferroviária. No entanto, é preciso apontar que a normativa e os procedimentos decorrentes dela não levam em consideração a ontologia da ferrovia, que, uma vez desmantelada ao privilegiar bens isolados, perde sua característica de rede. Ainda, endossam que a preservação da memória ferroviária seria satisfeita apenas com a preservação de objetos: bens móveis e imóveis. Essa conclusão parte da análise de que a ementa da 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 Artigo 9º da Lei n.º 11.483/2007.

Em seu Artigo 4º a portaria enumera o que pode ser incluído na Lista, mas dentro de um universo específico de objetos: "São passíveis de inclusão na Lista do Patrimônio Cultural

Ferroviário os bens móveis e imóveis oriundos da extinta RFFSA".[28] Aqui aparece um estrato que permitiria outras pesquisas sobre como as ferrovias, bens e memórias associadas que não fizeram parte da Rede Ferroviária Federal devem ser salvaguardados, dado que a legislação não as inclui nesse tipo de acautelamento.

Quanto aos procedimentos para Valoração, a SPU ou o DNIT, parte responsável e/ou proprietária dos bens do espólio a depender também da sua operacionalidade, encaminha uma solicitação de análise para a Superintendência Estadual do IPHAN no Espírito Santo para verificar a pertinência de reconhecimento e proteção de bens ferroviários. Na sua maioria, os bens demandados são as estações.

O passo seguinte à requisição da SPU/DNIT para um parecer do IPHAN, é a aproximação técnica por parte da Superintendência para verificação da localização e estado de conservação do imóvel. Esse processo poderia acontecer tanto pela própria equipe técnica regional, como pela solicitação de informações à prefeitura local, uma vez que a Superintendência deveria enviar um ofício ao município solicitando a sinalização de interesse nos bens. Antes mesmo da publicação da Portaria nº 407, foi orientado às Superintendências a verificação de interesse da prefeitura local para posterior parecer sobre a declaração ou não declaração de Valor Cultural de Bens Imóveis do Patrimônio Cultural Ferroviário. Isso significa que o parecer técnico sobre a atribuição de valor do bem deveria considerar a manifestação da Prefeitura Municipal. O Memorando da CTPF/DEPAM nº 102 de 22 de fevereiro de 2010, orienta os superintendentes do IPHAN quais procedimentos devem ser adotados no âmbito do Patrimônio Ferroviário. Nele estão listados os seguintes passos:

> 1. Abertura do processo na Superintendência;
> 2. Instrução do processo com no mínimo o parecer de valorização (ou não valorização) do(s) bem(s), **seguindo preferencialmente os modelos** já orientados aos técnicos de cada superintendência integrantes do Grupo de Trabalho do Patrimônio Ferroviário e informando o endereço completo do bem com NBP – número de bem patrimonial, sempre que possível;
> 3. **Informação sobre a futura destinação e uso do bem**, informando:
> a) **se há ente interessado**;
> b) uso pleiteado;
> c) proposta apresentada pelo ente interessado no uso do(s) bem(s), se houver;
> d) existência de projeto (anexá-lo se existente);
> e) existência de recursos para recuperação do(s) bem(s), caso necessário;

[28] A portaria que normatiza a Valoração do patrimônio ferroviário foi revista em abril de 2022. Sob o número de Referência 17/2022, seu Artigo 4º é pouco alterado em termos de natureza dos bens: "São passíveis de inclusão na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário os bens móveis, incluindo material rodante e bens integrados, e imóveis oriundos da extinta Rede Ferroviária Federal S/A que, de acordo com os estudos técnicos". Mais adiante abordaremos esta e outras alterações, assim como a análise sobre o que impulsionou a redação de uma nova portaria.

> f) **termo de compromisso do ente interessado**, também conforme modelo enviado, sempre que possível;
> g) demais informações que julguem pertinentes.

Dentre os modelos enviados, há um ofício padrão para as prefeituras manifestarem interesse no uso e gestão dos bens da extinta RFFSA, e as Minutas de Parecer da declaração ou não declaração de valor. Dentre as muitas observações que podem ser feitas sobre esses documentos, as considerações da Minuta de Parecer negativo, resumem o fluxo adotado para a Valoração que nos leva a acreditar que a efetividade do instrumento estava condicionada ao interesse municipal e, consequentemente à sua temporalidade:

> (...) Considerando a não manifestação da Prefeitura Municipal (ou a manifestação afirmando não ter interesse no bem - anexar);
>
> Considerando que, pelo grande número de bens que compreendem o Patrimônio Ferroviário, as ações de preservação devem ser articuladas entre Municípios, Estados e União;
>
> Considerando que a preservação do Patrimônio Cultural Brasileiro, segundo a Constituição de 1988, é uma obrigação do poder público, em colaboração com a comunidade;
>
> A Superintendência do IPHAN sugere que não seja declarado o valor cultural do(s) bem(s) supramencionado(s).

A falta de critérios mais explícitos para o instrumento da Valoração que garantam a proteção do bem, deixa o reconhecimento condicionado aos interesses das pontas da equação: SPU/ DNIT e prefeituras.

> No caso do patrimônio ferroviário, sua patrimonialização prescinde do Conselho Consultivo, elabora um novo processo administrativo pela inscrição em lista e está calcado em valor de gestão, pois a inscrição se realiza, via de regra, com um prévio acordo de gestão e uso (PROCHNOW, 2014, p.16).

É importante ainda frisar que, antes da instituição da Lei nº 11.483/2007, bens ferroviários já eram patrimonializados como pertencentes ao grupo do Patrimônio Industrial. O instrumento de reconhecimento, no entanto, era o mesmo de outros bens culturais materiais: o Tombamento. Conforme aborda Lucas Prochnow em sua pesquisa sobre a memória ferroviária,

> Essa atribuição legal impôs ao órgão responsável pelo patrimônio cultural brasileiro a necessidade de proteção de um espólio de cerca de 50 mil bens. Por não ter partido de uma prática já existente na instituição é que essa atribuição trouxe problemas de ordem conceitual e gerencial para seu planejamento e execução (PROCHNOW, 2014. p. 12).

A portaria nº 407, de 21 de dezembro de 2010, considera sua regulamentação devido à "necessidade de estabelecer procedimento administrativo específico no tocante à Valoração,

gestão e administração dos bens integrantes do Patrimônio Ferroviário". Essa nova atribuição legal de proteção do espólio da RFFSA impulsionou a criação de um novo instrumento de proteção no IPHAN, instituindo a Valoração – para uma nova atribuição de valorização e, consequentemente, responsabilidade sobre a propriedade do bem. Valorar significaria reconhecer os bens móveis e imóveis oriundos da extinta RFFSA ao inseri-los na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário, "onde serão inscritos todos os bens reconhecidos como detentores de valor artístico, histórico e cultural" (PORTARIA 407/2010). Isso implica que a Valoração deveria dar aos bens homologados não apenas o reconhecimento, mas também proteção, de acordo com o artigo 2º da portaria:

> 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 (PORTARIA 407/2010).

No entanto, a efetivação da proteção prevista no Artigo 2º da Portaria nº 407/2010 levanta questões fundamentais: **como garantir, de fato, a preservação desses bens?** Embora a Valoração estabeleça um fluxo para apoiar o uso dos bens e sua conservação, não há penalidades em casos de descuido ou abandono, o que, de certa forma, fragiliza a aplicação prática do instrumento. E, mesmo que houvesse a previsão de avaliações, resta a dúvida: para quem elas seriam aplicadas quando os bens são cedidos? Importante lembrar que o IPHAN continua sendo o proprietário.

A gestão compartilhada, salvo raras exceções, como vimos, é uma premissa da Valoração, mas traz consigo desafios adicionais. O interesse do município na preservação de bens ferroviários pode estar condicionado à vontade política da gestão, enquanto o ciclo político pode ser marcado por descontinuidade e desinteresse em iniciativas culturais de longo prazo. Isso deixa os bens homologados vulneráveis ao abandono, à manipulação e à desvalorização simbólica, gerando um cenário de incertezas quanto à capacidade real do instrumento de garantia de proteção efetiva ao patrimônio ferroviário.

Diante desse cenário, surgiram algumas perguntas. Primeira: por que valorar e não tombar? Tal pergunta também é motivada pela hipótese de que se tratamos do espólio da Rede Ferroviária, não deveríamos decompô-la em uma análise de elementos isolados. Pátios ferroviários são passíveis de Tombamento, como é o caso do Conjunto da Estação Ferroviária de Teresina, tombado em 2013, já após a regulamentação da Valoração, conforme indicado no capítulo anterior.

Por outro lado, o instrumento jurídico do Tombamento, instituído pelo Decreto-Lei nº 25, de 30 de novembro de 1937, sistematizou ao longo do tempo critérios e procedimentos se consolidando, ao mesmo passo que consolidou a ideia de *Patrimônio*. É o Decreto-Lei que acaba por organizar a atuação do patrimônio histórico e artístico nacional a partir de 1937 e, paralelamente, institui o único dispositivo legal sobre o qual o Serviço de Patrimônio atuará durante décadas. Esse fato produz um modo de operação profundamente habituado: a subordinação da proteção do patrimônio cultural ao Tombamento é continuamente reproduzida. É possível verificar indícios do que afirmo até mesmo no recorte da origem desta pesquisa. Por exemplo, quando a Superintendência do IPHAN no Espírito Santo apresentou as atividades referentes à vaga do edital do Mestrado em Preservação do Patrimônio Cultural de 2019, o Patrimônio Ferroviário não estava enumerado. Ao contrário, as atribuições associadas à vaga tinham, em sua maioria, investigações ligadas aos procedimentos de tombo: estudos de Tombamento e preservação em curso; normativas de entorno dos bens tombados; levantamento e aprofundamento dos estudos relativos ao patrimônio natural; patrimônios religiosos tombados e uma articulação com o turismo e educação patrimonial; e mais ou menos dessa forma continuava a lista. Ainda assim, no decorrer da ambientação à rotina junto ao patrimônio edificado e adequação às atividades, o tema das ferrovias, incógnito, se manifestou. Essa parece também uma evidência importante de que a questão da memória ferroviária não está nítida, nem em parâmetros de ação, nem em condições de força de trabalho, quando outros elementos do campo da preservação, bem mais consolidados, demandam quase toda a atenção no dia a dia.

Seguindo na cronologia do aparato legal, a Política do Patrimônio Cultural Material - PPCM (2018) apresenta uma compreensão sutilmente distinta da prescrita na Lei de 2007 e na Portaria de 2010, ao enunciar o instrumento da Valoração em seu glossário final sem indicar o papel de proteção aos bens:

> Valoração – (1) Instrumento de Reconhecimento do patrimônio cultural material aplicável aos bens ferroviários da extinta Rede Ferroviária Nacional, nos termos da Lei nº 11.483, de 31 de maio de 2007. (2) Implica em reconhecer Valor Artístico, Histórico e Cultural a bens culturais materiais da extinta Rede Ferroviária Nacional.

Nesse contexto, levanta-se a segunda pergunta: qual a **efetividade** desse instrumento de Valoração? Na Gestão Pública, há quatro parâmetros que devem ser levados em conta na avaliação de uma política. De maneira simplificada, os "4 Es" estabelecem relações para verificar os resultados: Economicidade: obter o maior benefício possível da utilização dos recursos disponíveis; Eficiência: fazer mais com menos; Eficácia: alcance dos objetivos e metas; e, Efetividade: produzir os efeitos esperados no público da política. Nos concentramos

na efetividade, sobretudo porque as verificações desta pesquisa buscaram as causas e efeitos da Valoração enquanto um instrumento patrimonial. Ao mesmo tempo, não tivemos acesso a insumos suficientes que permitissem avaliar os outros parâmetros.

Passadas duas décadas da extinção da Rede Ferroviária Federal (RFFSA) investigamos quais procedimentos vêm sendo adotados para lidar com uma questão tão emaranhada. As imprecisões e a complexidade da preservação do patrimônio cultural ferroviário, parecem transparecer até mesmo no nome adotado pelo instrumento. A própria PPCM aponta a ambiguidade do termo "Valoração", já que sugere duas entradas no mesmo verbete. O que foi apresentado anteriormente a respeito do instrumento e, este:

> Valoração – (1) Entendimento aplicável ao patrimônio cultural. (2) Processo discursivo de formulação e constituição do patrimônio cultural a partir das relações entre elementos físicos, práticas sociais e conteúdos simbólicos, que resulta na classificação dos valores atribuídos ao patrimônio em categorias de pensamento institucionalizado por meio de conceitos da política pública, tais como valor histórico, valor artístico, valor arqueológico, valor etnográfico e valor paisagístico. (3) A Valoração reconfigura-se segundo dinâmicas culturais, selecionando valores, em diálogo com os grupos sociais.

O verbete nesta entrada pretende abordar a formulação de valores (o qual temos substituído neste trabalho por valorização). Como já discorrido, a Constituição Federal de 1988 nos impeliu a um processo de repensar as diretrizes do patrimônio cultural. Quando a Política do Patrimônio Cultural Material exemplifica os valores tais como os consagrados "histórico, artístico, arqueológico, etnográfico e paisagístico" reafirma o que o autor Ulpiano Toledo Bezerra de Meneses chama de "prática esquizofrênica", deixando valer as novas diretrizes constitucionais somente para o patrimônio imaterial (MENESES, 2012, p. 34).

A Portaria nº 407/2010, que desde sua publicação vinha regulamentando os procedimentos de Valoração e a gestão do patrimônio ferroviário, foi revista em 2022. Essa revisão representou uma oportunidade de localizar as fragilidades do instrumento até então, expandir o escopo de atribuição de valores e incorporar uma abordagem mais ampla, que considerasse a natureza sistêmica da Rede Ferroviária. No entanto, a motivação real para essa revisão decorreu de um fator legal: embora a Portaria nº 407/2010 ainda estivesse vigente, seus procedimentos não podiam ser aplicados. Isso ocorreu em razão da publicação do Decreto nº 9.759/2019, que extinguiu a Comissão de Avaliação do Patrimônio Ferroviário (CAPCF), um colegiado essencial, criado pela Portaria nº 407, para deliberar sobre os bens ferroviários da extinta

RFFSA. Sem essa instância, os processos ficaram paralisados. Nos próximos parágrafos, examinaremos as diferenças entre as portarias, evidenciando se o novo instrumento trouxe uma resposta mais efetiva aos desafios e lacunas identificados ao longo do tempo.

Ambas as portarias – nº 407/2010 e a nº 17/2022 que revogou a anterior – estabelecem os procedimentos para a Valoração e, portanto, inclusão de bens na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário. Entre as principais diferenças, destaca-se a alteração no procedimento de Valoração, como já mencionado: na Portaria nº 407/2010, a decisão era tomada pela Comissão de Avaliação do Patrimônio Cultural Ferroviário, instituída para tal fim, enquanto na Portaria nº 17/2022, essa decisão passou à Diretoria do DEPAM, com homologação da decisão pelo Presidente do IPHAN. A nova portaria elimina a possibilidade de inscrição provisória, prevista na norma anterior, enfatiza a necessidade de estudos técnicos para comprovação dos valores atribuídos e introduz critérios adicionais, como a análise da viabilidade de acesso ao bem pela sociedade, além de excluir terrenos sem benfeitorias, salvo justificativa. A gestão da lista, antes responsabilidade da Coordenação Técnica do Patrimônio Ferroviário, foi atribuída diretamente ao DEPAM. Ademais, a Portaria nº 17/2022 organiza e detalha mais os procedimentos, tornando o direcionamento de ações e a tomada de decisão mais objetiva. No entanto, tal objetividade pode ser ambígua. Se por um lado pode trazer mais celeridade aos processos, por outro pode minimizar as discussões conceituais ainda tão necessárias.

Outro ponto relevante é a inclusão de um capítulo específico sobre desvaloração, para casos de perda do objeto, descaracterização ou perda de atributos que fundamentaram a Valoração, aspecto ausente na norma anterior. A introdução do capítulo sobre desvaloração na Portaria nº 17/2022, embora represente uma novidade na normativa, pode ser lida como uma medida paliativa que reforça a contínua transferência de responsabilidades entre as esferas de gestão. O dispositivo prevê que a desvaloração pode ocorrer em casos de "perda do objeto, descaracterização e perda dos atributos que ensejaram a Valoração" (art. 30, inciso I), mas limita-se a encaminhar o caso para "eventual apuração de responsabilidade" (art. 30, §2º), sem oferecer resoluções claras sobre penalidades aplicáveis em situações de descuido ou abandono. Isso levanta questionamentos importantes: se um bem cedido ao município é descaracterizado devido ao abandono e à falta de interesse local, como isso pode implicar na perda de seus atributos de valor, especialmente quando a gestão municipal não encontra mecanismos para preservá-lo? Essa lacuna na norma não apenas evidencia a complexidade das responsabilidades associadas à gestão dos imóveis cedidos, mas também deixa sem resposta à necessidade de

ações preventivas ou corretivas que garantam a preservação efetiva do patrimônio, em vez de simplesmente legitimar a desvaloração como resposta à negligência institucional.

A análise do aparato legal que fundamenta a Valoração do patrimônio ferroviário impulsiona a questionar o estatuto do instrumento, quem e como se atribui valor a esse patrimônio. Ao destacar a trajetória normativa e os desafios institucionais envolvidos, constatamos que as fragilidades do instrumento não se limitam somente à sua formulação, mas também emergem em sua operacionalização, especialmente quanto à articulação entre esferas de gestão e à responsabilização efetiva pelos bens protegidos.

3.2 Uma rede de diálogos: outras perspectivas sobre a Valoração

Ao concluir a análise do aparato legal da Valoração, fica evidente que os instrumentos normativos que dão um panorama robusto à trajetória de proteção do patrimônio ferroviário exibem suas continuidades e lacunas. No entanto, as políticas públicas não se limitam aos textos legais: elas são moldadas por decisões práticas, adaptações cotidianas e os dilemas enfrentados por aqueles que as executam. Para compreender plenamente essa dinâmica, foi essencial complementar a análise documental com as perspectivas de atores-chave diretamente envolvidos no desenvolvimento e na implementação dessa política. As entrevistas realizadas trouxeram à tona contrapontos significativos às críticas apresentadas anteriormente, revelando aspectos que ampliam nossa visão sobre os desafios e os avanços na Valoração do patrimônio ferroviário (ver **Apêndice D**).

A realização de entrevistas com seis pessoas que atuaram ou ainda atuam diretamente com essa política no âmbito do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN), se tornou um eixo fundamental deste estudo. Alguns interlocutores tiveram contato com o processo desde antes da extinção da Rede Ferroviária Federal (RFFSA), em 2007, enquanto outros se envolveram posteriormente, em fases como a definição dos procedimentos de Valoração, até 2010, durante a revisão da portaria, em 2022, ou mesmo depois disso. O cruzamento dessas experiências revelou uma série de detalhes que dificilmente seriam captados apenas por meio da análise documental. Os depoimentos são fontes valiosas de informações: muitas nuances e detalhes que moldam as políticas públicas não ficam registrados formalmente nos documentos oficiais, mas permanecem nas memórias e nas práticas cotidianas dos servidores. O caráter prático do trabalho desses profissionais e sua memória institucional oferecem uma visão mais

detalhada sobre os dilemas enfrentados na gestão, as adaptações e as decisões que moldaram a política de Valoração ao longo dos anos.

Tais elementos foram essenciais para entender, de maneira mais abrangente, como essa política se desenvolveu, quais foram suas fragilidades e avanços, e de que forma sua implementação e governança foram calibradas frente às dificuldades e mudanças no contexto da preservação ferroviária no Brasil. As conversas exploraram os desafios da política, como a limitação de recursos, a necessidade de inventariar o complexo e vasto espólio de bens móveis e imóveis e a dificuldade em definir critérios para a Valoração. As entrevistas também revelam a complexa relação entre o IPHAN e outros entes na gestão do patrimônio ferroviário. Foi particularmente interessante notar como cada entrevistado, a partir de seu lugar de atuação, trouxe reflexões importantes sobre a efetividade da política, além de apontar as fragilidades e os potenciais de aperfeiçoamento para o futuro. Essas impressões se tornaram essenciais para revisitar as análises iniciais que pareciam consolidadas a respeito da política pública de preservação do patrimônio ferroviário e complementaram, sem dúvida, as inferências da dissertação.

O roteiro foi estruturado com base em um conjunto de perguntas que buscavam explorar os contextos de atuação, a percepção sobre o problema público que a política de Valoração tenta solucionar, e a participação de cada entrevistado no desenvolvimento ou execução da política. As três primeiras perguntas foram direcionadas a todos os entrevistados, com o intuito de mapear a relação de cada um deles com o patrimônio ferroviário, bem como suas visões sobre o problema central que a Valoração, enquanto política, buscaria atender. As perguntas seguintes se distinguiam em dois grupos: (i) para os entrevistados que participaram da implementação da política; ou (ii) os que estão envolvidos com sua execução atual. Foram realizadas seis entrevistas.

		PERGUNTAS								
	Data da entrevista	1	2	3	4	5	6	7	8	9
1 **Fernanda Gibertoni** Arquiteta-Urbanista da Coordenação Técnica do Patrimônio Ferroviário	22/09/2024	x	x	x	x	x	x			
2 **Elisa Taveira** Atual Coordenação-Geral de Autorização e Fiscalização (CGAF) e Ex-Superintendente do Iphan-ES	26/09/2024	x	x	x				x	x	x
3 **Mario Ferrari** Coordenação-Geral de Autorização e Fiscalização (CGAF); Coordenação Geral de Identificação e Reconhecimento; Coordenação do Patrimônio Ferroviário.	02/10/2024	x	x	x	x	x	x	x	x	x
4 **Luiz Fernando de Almeida** Ex presidente do Iphan	04/10/2024	x	x	x	x	x	x			
5 **José Cavalcanti** Coordenador Técnico do Patrimônio Ferroviário	09/10/2024	x	x	x	x	x	x			x
6 **Maria Emília Lopes Freire** Arquiteta e ferroviária no PRESERFE, cedida para o Iphan	14/10/2024	x	x	x	x	x	x			x

O roteiro, no total, consistia em nove perguntas. Sendo elas:

1. Em qual, ou quais, contexto você teve contato com o patrimônio ferroviário?
2. Como você descreveria o problema público ao qual a política pública de proteção desse patrimônio, a Valoração, tenta responder?
3. Em que medida a sua atuação participou ou participa da política pública de proteção do patrimônio ferroviário?
4. Como você definiria o processo de implementação da política? Existiu ou existe um planejamento com definição de processos, modelo lógico ou fluxos e você considera

que os procedimentos adotados contemplam o objetivo de proteção da memória ferroviária?

5. Quais mudanças você percebe entre 2007 com a extinção da RFFSA, 2010 com a definição dos procedimentos de Valoração e 2022 com a revisão da portaria? E quais fragilidades?
6. Se a portaria define os procedimentos de inscrição de bens na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário, de onde você acredita que vem o nome “Valoração”?
7. Como está estruturada a governança em relação a política da Valoração, considerando o atual desenho do DEPAM e quais as diferenças do desenho inicial?
8. Como a revisão da portaria impactou as ações do IPHAN desde então e, nesse sentido, qual o atual cenário da política de preservação do patrimônio ferroviário e as perspectivas para os próximos anos?
9. Existem alguns bens ferroviários presentes tanto na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário, como no rol de Bens Tombados. Especialmente aos que foram tombados depois da Valoração, quais as possíveis motivações?

Na metodologia utilizada para as entrevistas, todas as seis conversas ocorreram no formato online, respeitando as normas éticas de pesquisa, com consentimento prévio dos entrevistados para gravação das sessões. O consentimento foi solicitado no início de cada entrevista, assegurando que as falas pudessem ser gravadas e revisadas posteriormente, permitindo uma análise mais detalhada e precisa. Durante a gravação, utilizamos um aplicativo específico para transcrição das entrevistas, facilitando a manipulação dos dados coletados.

As perguntas foram enviadas previamente a todos os entrevistados. O envio antecipado tinha como objetivo permitir que os participantes se preparassem adequadamente, rememorando suas experiências e revisitando a legislação pertinente. Esse processo também abriu portas para a troca de documentos importantes.

Por exemplo, o entrevistado José Rodrigues Cavalcanti, compartilhou um relatório sobre o patrimônio ferroviário de sua autoria que, posteriormente, teve papel fundamental na análise para a avaliação executiva. O documento forneceu uma análise histórica dos procedimentos, além da contextualização detalhada dos agentes envolvidos e partes interessadas. A entrevistada Maria Emília Lopes Freire também enviou os inventários ferroviários que havia supervisionado em Pernambuco, oferecendo uma visão estruturada e criteriosa sobre os atributos específicos dos bens que compõem o patrimônio ferroviário. Mário Ferrari forneceu os principais números

sobre o patrimônio ferroviário tombado e valorado pelo IPHAN, entre 2007 e 2024. Ele também preparou uma linha do tempo do processo de Valoração e optou por enviar as respostas estruturadas via e-mail antes da entrevista. Mesmo com essa abordagem inicial, seguimos com a entrevista, permitindo que ele aprofundasse e detalhasse ainda mais suas respostas. O uso dessas trocas documentais e a preparação antecipada dos entrevistados agregaram um valor significativo ao processo metodológico, uma vez que as entrevistas foram enriquecidas com dados adicionais e reflexões mais detalhadas.

Além das perguntas estruturadas previamente para guiar as entrevistas, também houve espaço para questões adicionais que surgiram de maneira orgânica ao longo das conversas. Conforme o diálogo avançava, ajustamos o roteiro para incluir tópicos específicos que faziam sentido, de acordo com a experiência e o conhecimento particular de cada entrevistado. Por exemplo, ao aprofundar o debate sobre as funções que desempenhavam no momento da implementação da política ou durante as revisões normativas, emergiram aspectos mais detalhados da gestão, governança e desafios práticos que não estavam previstos no roteiro inicial. Durante o processo de entrevistas, o conjunto de informações extraído foi cumulativo, o que significa que cada nova entrevista adicionou camadas ao conhecimento adquirido anteriormente. Esse acúmulo de informações permitiu que, à medida que as entrevistas avançavam, havia mais preparo e maior compreensão do tema, o que influenciou diretamente a condução das conversas seguintes. Na segunda entrevista, por exemplo, a pesquisadora já tinha insumos que não estavam disponíveis na primeira e, assim, sucessivamente.

Isso criou um efeito interessante, no qual detalhes ou percepções que surgiam em uma entrevista acabavam se “infiltrando” nas seguintes, muitas vezes sendo utilizados como comparativo, para confirmar informações ou até mesmo para buscar outro ponto de vista sobre a mesma questão. Essa estratégia de comparação e validação entre diferentes entrevistados permitiu que a análise se tornasse mais rica e multifacetada. Assim, o diálogo entre as falas foi essencial para explorar a complexidade do tema.

Um exemplo que evidencia esse processo cumulativo foi a pergunta sobre a origem do nome “Valoração” para o instrumento de proteção do ferroviário. Cada entrevistado trazia sua própria percepção, sendo consenso que essa nomeação surgiu informalmente, “nos corredores”, sem estar necessariamente fundamentada em conceitos articulados ou em um processo formal de escolha. No entanto, à medida que as entrevistas avançavam, novos detalhes eram acrescentados à narrativa. Em uma delas, por exemplo, foi mencionada a presença da palavra

“valor” no texto da Lei nº 11.483, enquanto outro entrevistado apontou para a influência de um diretor específico que, na época, promovia o uso do vocábulo “Valoração”. Ou ainda, a tentativa de se diferenciar do Tombamento, ao reforçar o processo de atribuir “valor”. De toda forma, o consenso predominante, apesar dos diversos olhares, era de que o nome surgiu de maneira não planejada, mas se consolidou e foi adotado pela prática institucional como uma expressão corrente no IPHAN.

A partir das respostas, foi construído um panorama mais abrangente sobre o contexto e passos da política de Valoração, o que permitiu identificar não apenas os pontos principais e as lacunas no planejamento inicial, mas também os impactos das mudanças mais recentes no cenário atual da preservação do patrimônio ferroviário e as expectativas futuras. Diferentes trajetórias e funções desempenhadas por esses profissionais influenciaram suas percepções sobre a Valoração e trouxeram outras perspectivas para esta pesquisa. Esse cruzamento de informações foi fundamental para embasar a avaliação executiva da política de Valoração, uma vez que os depoimentos refletem não apenas a visão institucional, mas a percepção dos próprios gestores que complementam a análise sobre a efetividade e governança. Também, possibilitam um olhar mais contextualizado e realista sobre como a política foi vivida e interpretada pelos diferentes agentes envolvidos.

A princípio, é importante destacar que as perspectivas para a política pública de preservação do patrimônio ferroviário são vistas de maneira positiva pelos profissionais que ainda atuam no Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. Percebe-se pelo relato de quem segue atuando internamente com a questão do ferroviário, que há movimentações significativas para reorganizar os procedimentos, com um olhar atento aos critérios de seleção dos bens ferroviários. Existe uma discussão ativa sobre a revisão da portaria e das normativas associadas, além das tratativas de um grupo técnico específico para lidar com o tema. Isso leva a crer que o debate sobre o patrimônio ferroviário está ocupando, neste momento, um lugar de destaque no DEPAM e, portanto, no IPHAN.

No entanto, as impressões iniciais desta pesquisa eram mais críticas em relação às estratégias adotadas para lidar com a Lei nº 11.483/2007, que determinou a distribuição do espólio entre diversos órgãos, incluindo o IPHAN. A concepção inicial era de que o IPHAN, de certa forma, recebeu essas novas atribuições de proteção do patrimônio ferroviário de maneira passiva, tendo que lidar com uma tarefa complexa sem os recursos humanos e financeiros necessários. A partir das entrevistas, percebe-se que esse cenário é mais intrincado do que parecia. O IPHAN,

embora limitado, viu-se em uma posição de ter que proteger um vasto espólio, assumindo o risco de perder parte desse patrimônio caso não agisse. Quem trouxe tal perspectiva foi o presidente do IPHAN à época, Luiz Fernando de Almeida, quando esclarece que no contexto da extinção da RFFSA:

> Uma grande questão era o patrimônio cultural da Rede Ferroviária, e isso colocou o IPHAN diante de uma tomada de decisão sobre como ele queria se comportar em relação a esse patrimônio. Houve uma inversão aí, e talvez seja uma inversão que precisamos pensar de maneira diferente das outras trajetórias, porque tivemos que criar uma Valoração antes de existir uma política. Tivemos que dizer que iríamos cuidar do patrimônio ferroviário antes mesmo de haver uma política, porque havia um princípio. Esse princípio se baseava na ideia de que era necessário começar a trabalhar políticas de patrimônio que não envolvessem apenas o patrimônio tombado. A ideia do IPHAN era formular, pensar, refletir em uma política para o país, que não se limitasse aos Tombamentos federais, e sim, considerar outras formas de acautelamento.
>
> A possibilidade de dizer que esse patrimônio não tinha valor e que o patrimônio ferroviário não seria valorado implicaria, necessariamente, na venda desse patrimônio. E partimos do princípio de que, ainda que a maior parte desse patrimônio não tivesse o caráter de Tombamento, ele tinha uma enorme importância para os municípios e os lugares onde estava presente. Acho que esse foi o primeiro momento em que invertemos um pouco a tradição do IPHAN de pensar apenas no patrimônio tombado. Tivemos que declarar que aquilo era patrimônio e que o IPHAN precisaria se manifestar para evitar que fosse vendido naquela época. A primeira coisa foi afirmar que o IPHAN tinha interesse e que queria se posicionar como agente nesse processo de Valoração. Essa foi a primeira questão. Depois veio um processo mais atento sobre o que estávamos dizendo. Partimos de um princípio de que, em tese, esse patrimônio tinha muito valor. (Apêndice D, p. 252-253)

Em outro momento da entrevista, o ex-presidente do IPHAN explica que houve um prazo, algo em torno de 20 dias, para informar para o Ministério do Planejamento se o Instituto tinha interesse em participar do processo que culminaria na Lei nº 11.483/2007 de **Revitalização** da RFFSA: "A única maneira de fazermos parte era afirmar que entendíamos que esse patrimônio tinha interesse cultural. Então, não havia tempo para uma reflexão profunda, para organizar seminários ou para discutir amplamente. (...) Nosso princípio era que esse patrimônio tinha interesse" (Apêndice D, p. 256)

Não há como afirmar se os prazos coincidem com os tempos de escrita do legislador. Fato é que entre o Decreto nº 6.108 que determina o término do processo de liquidação, bem como a extinção da RFFSA e a publicação da Lei nº 11.483 que dispõe sobre a revitalização do setor ferroviário, passaram-se quatro meses.

Esse cenário agitado trouxe consigo a possibilidade de contratação de novos profissionais e a migração de técnicos já envolvidos com a questão ferroviária, como José Rodrigues Cavalcanti Neto e Maria Emília Lopes Freire, que contribuíram para a consolidação do corpo técnico. José

Cavalcanti, por exemplo, entrou no IPHAN em 2007, em um momento de contratação de servidores temporários durante o governo Lula, quando uma série de medidas provisórias no contexto do PAC foram lançadas – o que culminaria na Lei nº 11.483, em seguida. Para lidar com a nova carga de demanda nos órgãos, abrem-se concursos para temporários, ainda que questões como o patrimônio ferroviário sejam de natureza permanente. Assim, Cavalcanti começou no corpo técnico e, pouco tempo depois, passou a coordenar a equipe que lidava com o espólio da Rede: Coordenação Técnica do Patrimônio Ferroviário (CTPF). Já Maria Emília Lopes Freire, arquiteta na própria Rede Ferroviária Federal desde a década de 1980, participou do processo de desestatização da RFFSA, quando passou a atuar no Preserfe (Programa de Preservação do Patrimônio Histórico Ferroviário). Quando a Rede foi extinta, ela foi cedida para atuar no IPHAN, dando continuidade ao trabalho de preservação do patrimônio ferroviário, agora institucionalizado pela Lei nº 11.483. Como ela mesma descreveu, participou tanto da ascensão da Rede Ferroviária quanto da sua desmobilização com a privatização, e, posteriormente, da preservação desse patrimônio.

Uma das perguntas comuns a todos os entrevistados foi quanto ao problema público que a política de proteção do patrimônio ferroviário busca responder. As respostas foram em direções diferentes, o que nos leva a pensar que o problema é multifacetado, mas também que ele não está bem desenhado talvez pela própria sequência de fatos que conduziu à política. Conforme já apontado, o ex-presidente do IPHAN Luiz Fernando de Almeida destaca a variável tempo devido à urgência que permeou o início desse processo. Ele recorda que havia um prazo curto para o Instituto se posicionar sobre a sua participação na gestão do espólio ferroviário, o que impediu uma discussão mais ampla ou um planejamento detalhado. Para ele, a decisão de assumir o patrimônio ferroviário foi também uma oportunidade de demonstrar que o IPHAN reconhecia o patrimônio como um direito enraizado no território e na história do país. Embora tenha sido um processo apressado, Almeida acredita que representou um momento importante para traduzir discursos institucionais em ações práticas.

A arquiteta e técnica participante da CTPF, Fernanda Gibertoni, dá mais escala à questão e destaca que a Lei nº 11.483 delegou responsabilidades a diferentes órgãos públicos, cada qual com suas próprias atribuições e desafios. Segundo ela, a criação da política buscava proteger o patrimônio ferroviário e reconhecer a memória ferroviária citada na lei. Ela observa: “Era um instrumento que tinha um caminho mais célere (que o Tombamento) e buscava uma interlocução com outros entes. (...) Acho que o grande problema era o que fazer com aquele espólio todo, com tantas entidades envolvidas para administrar e proteger, e quais instrumentos

adotar para realizar esse trabalho" (Apêndice D, p. 222). Essa percepção reflete a urgência e a complexidade de lidar com um espólio vasto e diverso, tanto em termos materiais quanto simbólicos.

A ex-superintendente do IPHAN no Espírito Santo e atual Coordenadora Geral da Coordenação-Geral de Autorização e Fiscalização, Elisa Taveira, complementa essa visão ao enfatizar o impacto da responsabilidade que recaiu sobre o IPHAN com a extinção da RFFSA. "A partir do momento em que você fala que tem valor, toda a gestão e administração passa a ser responsabilidade do IPHAN. (...) A gente acabou recebendo um espólio muito grande sob a nossa responsabilidade, a qual eu acho que a instituição não tem capacidade" (Apêndice D, p. 233). Para ela, o problema não era apenas a proteção dos bens, mas também lidar com os limites institucionais do IPHAN, colocando a instituição como gestora de milhares de imóveis e bens móveis, em um contexto de recursos insuficientes.

Mário Ferrari traz uma perspectiva histórica, ressaltando o processo longo e gradual de extinção da RFFSA, que começou nos anos 1990 e culminou com a Lei nº 11.483, em 2007. Ele explica que o governo enfrentava dificuldades para dar um destino adequado a esse passivo gigantesco, que incluía linhas, estações, imóveis, mobiliário e uma vasta documentação. "A lei vem no sentido de fazer o processo de extinção da Rede e dar os devidos usos e fins para todo esse passivo, físico e de memória" (Apêndice D, p. 241). Segundo ele, o IPHAN passou a ocupar um papel central nesse processo, mas inicialmente sem experiência com o patrimônio ferroviário, pois sua atuação se concentrava em objetos e imóveis já tombados por suas características arquitetônicas ou artísticas. A criação da Portaria nº 407, em 2010, segundo Mário, foi um marco para consolidar um fluxo de procedimentos que desse conta das demandas trazidas pela lei, ainda que com lacunas.

Durante as entrevistas, foi possível perceber que, mesmo sem um procedimento específico, a partir de 2007 até 2010, os técnicos começaram a classificar o que tinha valor cultural e o que não tinha, de maneira pulverizada e não padronizada. No Relatório do Patrimônio Ferroviário (2017), José Cavalcanti registra esse capítulo: "A manifestação de interesse do IPHAN foi feita 'de ofício' até a publicação da Portaria 407/2010" (NETO, 2017, p. 25). Na sua fala, Cavalcanti complementa:

> Desde antes da Medida Provisória [353/2007], já existia um grupo de trabalho, porque existia a inventariança. (...) Então, tem uma história anterior. (...) Mas no IPHAN não tinha um procedimento de fiscalização, cada um fiscalizava de um jeito. Não havia uma preocupação com a questão procedimental, com a regulamentação, com a criação

> de rotinas e diretrizes, com a definição de parâmetros para tentar trabalhar de uma forma mais unificada e ampla. (...) Por isso, o mais importante que criamos foi a Lista do Patrimônio Ferroviário. Conseguimos instituí-la, e isso, considerando a velocidade com que foi feito, foi uma vitória. Tivemos muitas discussões internas, com divergências, mas conseguimos. Claro, há problemas nos procedimentos, erros, tentativas, mas a lista passou a existir e começou a consolidar um conjunto de passos para lidar com o espólio ferroviário (Apêndice D, p. 265-269).

Como vimos, em 2010, a partir da inclusão de bens na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário, instituída pela Portaria nº 407, iniciou-se a padronização de um procedimento a partir de um novo instrumento, agora institucionalizado. Inicialmente, a abordagem dessa pesquisa quanto ao conjunto de medidas adotadas, focava na incapacidade de os procedimentos atenderem à proteção do patrimônio cultural ferroviário, especialmente à memória ferroviária. Parecia inadequado que a definição do valor cultural estivesse condicionada a demandas econômicas ou de uso dos bens, impulsionadas por interesses temporários de governos locais. No entanto, essa perspectiva também foi refinada pela percepção dos entrevistados. Mais uma vez, José Cavalcanti, apontou um argumento-chave: **"O instrumento é voltado para o espólio. Quando se fala em memória ferroviária, a Valoração não é suficiente"** (Apêndice D. p.267 - grifo nosso). Ele ressaltou a necessidade de um conjunto articulado de instrumentos de preservação, e destacou que a lista de bens ferroviários não pode ser vista como uma solução definitiva, mas sim como parte de um processo burocrático que exige uma abordagem mais ampla.

> A lista, a portaria, as reuniões, tudo isso faz parte desse conjunto burocrático. E é importante dizer que essa burocracia está muito longe de garantir a preservação da memória. Mas, por outro lado, uma coisa não existe sem a outra. (...) Se eu quiser trabalhar a memória ferroviária, eu posso e devo usar outros instrumentos. Não é porque encontrei um trilho enterrado que não vou aplicar a lei da arqueologia. Da mesma forma, se encontro uma demanda relacionada à história oral, não preciso necessariamente usar a Lei 11.483. A lei é destinada e focada no espólio da Rede Ferroviária Federal. Se um objeto foi vendido dois dias antes da Medida Provisória 353, ele não faz parte do espólio, e eu não posso usar a Lei 11.483. Então, é preciso entender que a memória ferroviária deve ser trabalhada com um conjunto de instrumentos, e a Lei 11.483, junto com o processo de Valoração, é apenas um desses instrumentos. Eu posso – e devo – utilizar o INRC, o Tombamento, a lei da arqueologia, e outras ferramentas legais que me dão suporte. Só posso usar cada instrumento para atuar dentro do que está previsto legalmente.
>
> Trabalhar a memória ferroviária é usar todos os instrumentos disponíveis para isso. Aí você me pergunta, em algum momento você trabalhou com a memória ferroviária? Não. O mais perto que cheguei de trabalhar com a memória foi quando fiz o relatório (Apêndice D. p. 267-269).

Outra maneira de olhar para a sobreposição de instrumentos foi abordada pelo coordenador Mario Ferrari. Ele observou que a sobreposição de instrumentos patrimoniais emerge não apenas como uma necessidade técnica, mas também como uma estratégia para lidar com a

complexidade da gestão do patrimônio ferroviário. Ele aponta como uma oportunidade de a Valoração poder trabalhar com a questão da propriedade, que, a depender do contexto, pode ser benéfica para a gestão do bem.

Mesmo sob perspectivas mais críticas em relação ao tipo de acautelamento que o IPHAN vem produzindo, Maria Emília traz uma visão objetiva e fundamentada sobre como lidar com o espólio ferroviário, ancorada em sua experiência como pesquisadora e servidora pública, ambas atuações na temática ferroviária. A partir de sua pesquisa, ela estabeleceu procedimentos que vêm sendo aplicados no estado de Pernambuco e fomentou o debate sobre a metodologia de leitura e acautelamento dos bens do espólio; destacando ainda que cada bem demanda um tipo específico de proteção. Por isso, a sobreposição de instrumentos, como o Tombamento após a Valoração, não invalida a efetividade da primeira proteção, mas reflete uma leitura diferenciada dos valores associados ao bem. Essa sobreposição, segundo Maria Emília, é essencial para reconhecer e atuar sobre a complexidade de atributos presentes nos bens ferroviários. Para ela, "não é o instrumento que vem antes; é o atributo que você identifica". Essa análise reforça que o instrumento de preservação deve se adequar ao bem, e não o contrário. Mas como a pesquisadora aponta, a abordagem da Valoração, que exige revisões e ajustes constantes, emergiu como uma resposta rápida às limitações estruturais e de pessoal enfrentadas pelo IPHAN.

Como a própria Maria Emília ressalta, "pela velocidade da coisa que foi feita e pelo quadro de pessoal no IPHAN, a gente não conseguiu tirar o proveito necessário para implementar, de fato, uma política pública de preservação do patrimônio ferroviário" (Apêndice D, p. 284). Sua crítica reflete não apenas a carência de recursos, mas também a necessidade de revisitar os procedimentos iniciais adotados. Um exemplo disso é o formato de Inventário enviado para as Superintendências, ainda na gestão de Luiz Fernando, em que ela identificava uma visão limitada sobre o que constituía a memória ferroviária. Maria Emília pontua que, naquele momento, a seleção priorizou estações isoladas, enquanto outros componentes dos conjuntos ferroviários foram deixados de lado. Ela observa:

> Muito poucos eram conjuntos, né? Pátios com estação e armazéns. A grande maioria era um edifício isolado. Tanto que eu faço essa crítica muito grande na minha tese. Mas foi aquele momento. E eu acho que foi bom porque, senão, não tinha tido nada. Agora, merece uma revisão (Apêndice D, p. 287).

Em diálogo com as críticas dirigidas aos inventários do patrimônio ferroviário, José Rodrigues Cavalcanti Neto abordou o procedimento adotado, destacando tanto suas limitações quanto seus

avanços. Ele explicou que “para fazer um inventário do patrimônio ferroviário tinha uma ficha que estava atrelada ao SICG,[29] e isso foi disparado para as superintendências realizarem o inventário e coletarem as informações” (Apêndice D, p. 266). No entanto, algumas objeções surgiram em relação à ausência de levantamento de memória no inventário. Sobre as refutações, Cavalcanti ponderou que estamos falando de uma legislação focada no espólio da Rede Ferroviária. Ele reforçou que, embora o inventário tenha sido limitado, ele deve ser compreendido como uma ferramenta inicial para outras leituras e abordagens, possibilitando a aplicação de diferentes instrumentos para lidar com os elementos que compõem a malha ferroviária. Ele afirmou:

> Usar os dados do inventário é poder usar outras ferramentas para leitura de elementos importantes daquela malha ferroviária. Conceitualmente, tenho inúmeros caminhos: nacionais, regionais, locais, de uma linha, de um município. Claro que, quando você está falando em Rede Ferroviária Federal, quer algo mais amplo, mas é impossível trabalhar com essa coisa ampla como um todo. Então, você precisa fragmentar, e essa fragmentação tem que ser feita dentro da capacidade institucional de atuar.

Esses diferentes pontos de vista constroem a ideia de que os instrumentos não são excludentes, mas sua sobreposição deve ser articulada de acordo com as necessidades e desafios específicos de cada contexto. Essa possibilidade de interoperabilidade pode ser o motivador para os exemplos apontados anteriormente sobre bens acautelados pelo Tombamento e pela Valoração. O que mitiga a hipótese dessa sobreposição apontar a falta de efetividade na proteção do bem quando valorado. Há diversos obstáculos listados ao longo desta pesquisa, mas diante das observações de quem operou na lida diária do Instituto, a sobreposição não parece ser um problema e sim, uma oportunidade.

As entrevistas também trouxeram uma visão otimista sobre o futuro da política pública de preservação do patrimônio ferroviário, destacando mudanças importantes que estão em andamento. Entre elas, duas ações foram especialmente mencionadas pelos entrevistados: a mudança na consulta ao interesse municipal como embasamento para os pareceres e a elaboração de uma instrução normativa específica para o patrimônio ferroviário, coordenada por um grupo técnico representando as Superintendências do IPHAN. Mário Ferrari destacou a relevância desse movimento para o fortalecimento institucional e a criação de métricas claras.

> Hoje, esse tema é tratado como prioridade dentro do departamento e do IPHAN. Temos um grupo de servidores, de 12 ou mais pessoas, que estão trabalhando em reuniões quinzenais para criar uma instrução normativa. (...) porque documento nenhum do IPHAN diz isso sobre tema nenhum - sobre Tombamento, sobre terreiro,

[29] O SICG é o Sistema Integrado de Conhecimento e Gestão-SICG que permite o cadastro de informações sobre os bens do patrimônio cultural brasileiro e sua localização georreferenciada.

> sobre quilombo. Ele descreve com clareza o que a instituição deve fazer em casos relacionados a este tema (Apêndice D, p. 247).

Ele explicou ainda que a minuta já possui algumas páginas detalhando procedimentos, como os requisitos para pedidos de Valoração feitos por cidadãos ou autarquias, e os prazos e responsabilidades do IPHAN para responder às demandas. “Essa instrução normativa é uma métrica que precisamos, e sua elaboração reflete a prioridade que o tema tem na casa novamente, tanto por demanda dos técnicos quanto pela política pública”, apontou.

Maria Emília Lopes Freire reforçou a importância da instrução normativa e o engajamento das superintendências em sua construção:

> Essa Instrução Normativa, ela já tem uma minuta, a gente já vem com três ou quatro reuniões com o DEPAM e esse grupo de técnicos do Brasil. São dezessete superintendências representadas e na expectativa que essa Instrução Normativa, ela venha a regulamentar a fiscalização, o processo de Valoração, a análise de projeto, multa, tudo (Apêndice D, p. 284)

No entanto, Mário ressaltou que, até a publicação da instrução normativa, prevista para 2025, o fluxo dos procedimentos segue o que está estabelecido na Portaria nº 17. Ele explicou:

> A demanda chega à superintendência, que faz um parecer conclusivo dizendo se tem valor ou não, e isso é encaminhado ao DEPAM, que elabora outro parecer, concordando ou não. Hoje, não há consulta ao município. O IPHAN faz vistoria para garantir que o imóvel existe, verifica seu estado de conservação (Apêndice D, p. 248)

Essas ações apontam para uma possível mudança de cultura no tratamento do patrimônio ferroviário dentro do IPHAN, com maior coordenação e clareza nos procedimentos. A criação da instrução normativa é vista pelos entrevistados como um marco que poderá implementar uma política mais robusta, eficaz e articulada, reforçando o compromisso da instituição em responder aos desafios do espólio ferroviário com mais efetividade e coesão. Ainda assim, pouco foi abordado sobre a memória coletiva como referência de atribuição de valor.

3.3 Inspeção dos trilhos: uma síntese para revisar a política pública

Nesta seção, o objetivo não é realizar uma avaliação completa da política pública de proteção ao patrimônio ferroviário, mas, com base nos princípios e diretrizes apresentadas em dois guias fundamentais – o Guia Prático de Análise Ex Post de Avaliação de Políticas Públicas, da Casa Civil da Presidência da República, e o Guia para Avaliar Políticas Públicas do Estado do Espírito Santo, propor uma síntese de elementos relevantes para organizar as ideias discutidas

ao longo do capítulo. Ambos os documentos reconhecem a avaliação executiva – um tipo de avaliação de política pública - como uma ferramenta essencial para gerar informações iniciais sobre o desempenho de políticas, orientando ajustes rápidos e indicando quando análises mais profundas são necessárias.

Aqui, são considerados quatro elementos-chave da avaliação executiva: a **descrição geral da política**, a **avaliação do desenho da política**, a **avaliação da governança** e a **avaliação dos resultados**. Contudo, tais observações devem ser interpretadas como uma amostra inicial, com percepções pontuais que, embora úteis, não substituem uma análise executiva completa e aprofundada. O objetivo é, portanto, contribuir para a reflexão sobre a política pública analisada, utilizando ferramentas consolidadas de avaliação como base estruturante para a síntese das discussões apresentadas neste capítulo.

Conforme apontado, utilizamos dois materiais sobre avaliação de políticas públicas para que parte das percepções deixem de ser reflexões pessoais e se tornem indicativos sistematizados por uma metodologia prática e substancial: a avaliação executiva. Esse tipo específico de avaliação *ex post*, quando a política já está em andamento, propõe uma abordagem mais rápida e panorâmica, para organizar informações e dar subsídio à tomada de decisão.

O primeiro documento, o Guia Prático de Análise Ex post de Avaliação de Políticas Públicas, faz parte de um conjunto de iniciativas coordenadas pela Casa Civil da Presidência da República, em parceria com outros órgãos, com o objetivo de fornecer referências e disseminar boas práticas de avaliação. Em um contexto de restrição fiscal, entre 2016 e 2018, a elaboração desse guia visava fortalecer a gestão pública dentro de parâmetros de economicidade, eficiência, eficácia e efetividade, para garantir o máximo retorno social. O guia sistematiza diferentes tipos de avaliação *ex post*; mas destaca a Avaliação Executiva como ferramenta criada para realizar diagnósticos tempestivos das políticas públicas em andamento. Esse tipo de avaliação permite aos gestores monitorar de forma ágil o desempenho, propor aprimoramentos e corrigir rotas, para aumentar a eficácia da política.

O segundo texto, refere-se ao volume 2 do Guia para Avaliar Políticas Públicas do Estado do Espírito Santo, intitulado “Avaliação ao alcance de todos: análise executiva”. Esse guia faz parte do Sistema de Monitoramento e Avaliação de Políticas Públicas (SiMAPP), criado pela Lei Estadual nº 10.744/2017, e também tem como objetivo orientar a avaliação *ex post* de políticas, programas e projetos já em andamento. Nesse volume, a **análise executiva** é o

enfoque da publicação, descrita como uma avaliação rápida e de baixo custo, destinada a gerar um diagnóstico inicial sobre o desempenho da política pública em termos de desenho, processos e resultados.

Ambos os documentos reconhecem a **avaliação executiva** como uma ferramenta importante para fornecer informações iniciais sobre o desempenho de políticas, permitindo ajustes rápidos ou indicando a necessidade de análises mais aprofundadas. Cada um organiza a realização da avaliação em etapas e, apesar do guia federal indicar mais detalhamentos que o guia capixaba, os dois documentos têm uma proposta similar: incluem a caracterização da política, diagnóstico do problema, análise de desenhos e processos, avaliação dos resultados e a elaboração de recomendações. Ambos os guias enfatizam a importância de uma avaliação executiva prática, que use dados disponíveis. Nesse sentido, baseado nos dados disponíveis nos instrumentos normativos, no manual do patrimônio ferroviário e nos dados coletados por meio das entrevistas, bem como orientado pelos guias federal e estadual, realizaremos um prelúdio de avaliação executiva nas seguintes temáticas: **descrição geral da política**, a **avaliação do desenho da política**, a **avaliação da governança** e a **avaliação dos resultados.**

3.3.1 Descrição geral da política

A política da Valoração do Patrimônio Cultural Ferroviário foi afirmada como um instrumento patrimonial específico a partir de 2010, mediante a publicação da Portaria IPHAN nº 407/2010, e revisada pela Portaria IPHAN nº 17/2022. No entanto, a finalidade de preservação da memória ferroviária, diante do espólio da extinta RFFSA, figura como um problema público mais amplo e complexo. Nesse sentido, pode-se considerar como marco a extinção da RFFSA em 2007 pelo Decreto nº 6.108 que determina o término do processo de liquidação, bem como a extinção da RFFSA e a publicação da Lei nº 11.483 que dispõe sobre a revitalização do setor ferroviário. Em termos de gênese da preservação do patrimônio ferroviário brasileiro podemos apontar a criação do Programa de Preservação do Patrimônio Histórico dos Transportes (Preserve) em 1980. Em 1986, o Preserve foi incorporado à Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA), criando o Setor de Preservação do Patrimônio Histórico Ferroviário (Preserfe), que se estendeu até 1996. A partir da década de 1990, com a inclusão da RFFSA no Plano Nacional de Desestatização e sua posterior extinção em 2007. A Valoração é, portanto, a consolidação de políticas anteriores, cuja culminância é a responsabilidade pelos bens móveis e imóveis de valor

histórico, artístico e cultural da extinta Rede Ferroviária Federal como atribuição do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. Essa responsabilidade inclui a proteção, guarda, manutenção, e a promoção da preservação e difusão da memória ferroviária.

A política da Valoração tem como objetivo a proteção, conservação e divulgação dos bens inscritos na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário, além de fornecer suporte a ações administrativas e legais para sua preservação. A distribuição do espólio da RFFSA cabe a diversos órgãos, incluindo o IPHAN, o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), a Secretaria do Patrimônio da União (SPU), a Advocacia-Geral da União (AGU) e a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT). Ao IPHAN estariam destinados os bens de valor cultural, para a preservação da memória ferroviária. Todavia, além dos entes públicos, podemos considerar ainda como partes interessadas ao longo da trajetória do instrumento e, conforme apresentado até aqui: as concessionárias quando os bens são operacionais; as prefeituras municipais para manifestação de interesse até pouco tempo; os entes privados quando proprietários especialmente das residências ferroviária; a sociedade civil e as futuras gerações a quem a memória ferroviária deve ser preservada.

3.3.2 Avaliação do desenho da política

Não há menção nas fontes sobre a existência de um modelo lógico formalizado para a política de Valoração. A falta de um modelo lógico claro pode dificultar a definição de indicadores e metas, o monitoramento da implementação da política e a avaliação de seus resultados. Portanto, recomenda-se a sistematização da política por meio de uma ferramenta de planejamento que enuncie o problema, seu contexto e evidências, descreva o público da política e organize as atividades, produtos, resultados e os impactos esperados. Ainda, a ausência de critérios e diretrizes para a Valoração pode gerar fragilidades no processo de reconhecimento e proteção, tornando-o suscetível a influências políticas e administrativas.

O que existe como procedimento principal atualmente é a inscrição de bens na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário (LPCF) mediante solicitação – da SPU, do DNIT, do próprio IPHAN ou da sociedade (sendo os dois últimos pouco explorados)[30] – e após parecer da

[30] O próprio Manual Técnico do Patrimônio Ferroviário (2010) aponta: “Entende-se que é importante que o IPHAN estabeleça uma estratégia de atuação de forma a desempenhar com mais frequência o papel de demandante

Superintendência responsável, seguida, atualmente, da decisão do DEPAM e homologação da Presidência do IPHAN.

Diagrama 1: Caminho da Valoração

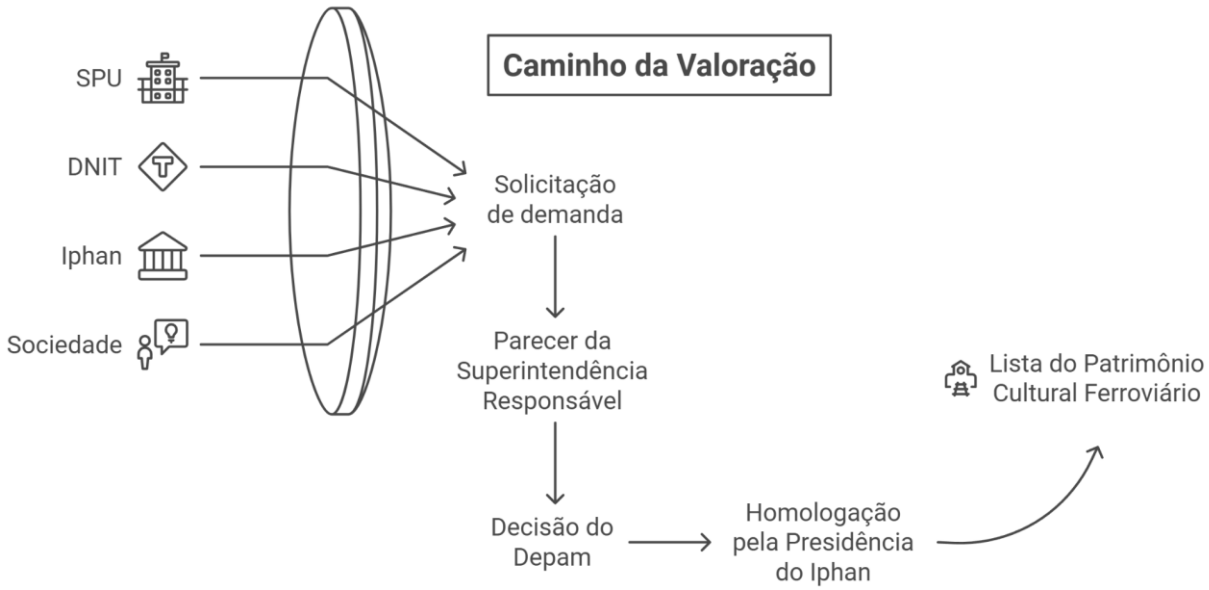


Diagrama simplificado do fluxo atual da Valoração[31]

Não há registros públicos, nem foram identificados indicadores, métricas ou metas estabelecidas para avaliar a efetividade da política de Valoração. Quando questionados, os entrevistados foram unânimes em afirmar que tais mecanismos simplesmente não existem.

3.3.3 Avaliação da governança

Para além da instância decisória sobre a inclusão de bens na LPCF, a estrutura de governança da política de preservação do patrimônio ferroviário e do patrimônio material de maneira geral no âmbito do IPHAN, passou por alterações significativas ao longo dos últimos anos, refletindo mudanças normativas e organizacionais. A **Portaria nº 407/2010** instituiu, em seu Art. 3º, a

do que o de demandado." Após a publicação da Portaria nº 17/2022 está prevista a manifestação de interesse na Valoração cultural por parte de pessoas físicas ou jurídicas.

[31] Há um diagrama completo de fluxo para pedido de bens imóveis no Manual Técnico (2010). Apesar da publicação ser anterior a Portaria nº 17/2022 e, por isso, não incluir as alterações a respeito de governança e etapas do processo, é possível verificar com mais detalhes as partes responsáveis as perguntas do fluxo que levam à Valoração.

Comissão de Avaliação do Patrimônio Cultural Ferroviário (CAPCF), com a atribuição de decidir sobre o valor histórico, artístico e cultural de bens móveis e imóveis. Contudo, a extinção da CAPCF foi formalizada pelo **Decreto nº 9759/2019**, que aboliu colegiados da administração pública federal, inviabilizando os procedimentos prescritos na Portaria nº 407/2010. Essa situação foi um dos fatores que motivaram a publicação da nova **Portaria nº 17/2022**, necessária para adequar os procedimentos às mudanças no marco legal e institucional.

Além disso, a **reestruturação do Departamento de Patrimônio Material e Fiscalização (DEPAM)** também influenciou na governança da política do patrimônio ferroviário. Inicialmente, a estrutura do departamento era organizada por objeto, contando com coordenações-gerais específicas, inclusive a **Coordenação Técnica de Patrimônio Ferroviário (CTPF)**. Essa divisão permitia que as coordenações se dedicassem ao reconhecimento de bens de maneira holística, se debruçando sobre todos os componentes da política de um tipo de patrimônio. Entretanto, a reestruturação promovida pelo **Decreto nº 9238/2017**, que estabeleceu a nova Estrutura Regimental do IPHAN, reorganizou o DEPAM com base em **processos**. Foram criadas as seguintes coordenações-gerais:

- Coordenação-Geral de Identificação e Reconhecimento (CGID);
- Coordenação-Geral de Autorização e Fiscalização (CGAF);
- Coordenação-Geral de Normatização e Gestão de Território (CGNGT);
- Coordenação-Geral de Conservação (CGCO).

Essa mudança resultou na extinção da **Coordenação Técnica de Patrimônio Ferroviário (CTPF)**, refletindo uma abordagem mais integrada e processual. Consequentemente, a CTPF deixou de ser citada em portarias posteriores, marcando uma nova fase na governança do patrimônio ferroviário e na gestão das políticas públicas de preservação. Como esclarece Mario Ferrari, o tema do Patrimônio Ferroviário,

> passa a ser distribuído no DEPAM da seguinte forma: CGID fica atribuída aos processos de Valoração e desvaloração; CGAF se atém ao tema da gestão do patrimônio ferroviário valorado incluindo as Cessões dos bens valorados; e, à CGCO, compete às normativas e diretrizes de preservação do patrimônio ferroviário valorado.

3.3.4 Avaliação dos resultados

A falta de indicadores e metas para a política de Valoração dificulta a avaliação de seus resultados, impossibilitando a verificação da efetividade da política na preservação do patrimônio ferroviário. No entanto, mesmo sem um planejamento explícito, podemos apontar alguns efeitos da política em termos quantitativos, como um Resumo das Ações sobre o Patrimônio Ferroviário entre 2007 e 2024.[32]

1. **Acervo Tombado:**
    - 1 acervo tombado, referente ao Acervo do Museu do Trem, no Rio de Janeiro (RJ), incluindo a locomotiva Baronesa (1854).
2. **Bens Imóveis Inscritos:**
    - 603 bens imóveis da extinta Rede Ferroviária Federal inscritos na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário.
3. **Bens Tombados:**
    - 17 bens tombados, incluindo o Pátio Ferroviário da Estrada de Ferro Madeira Mamoré, em Porto Velho (RO).
4. **Bens Móveis Repassados ao DNIT:**
    - 1.034 bens móveis da extinta Rede Ferroviária Federal analisados pelo IPHAN e repassados ao DNIT (59 Termos de Transferência).
5. **Bens Móveis Repassados a Prefeituras e ONGs:**
    - 149.187 bens móveis da extinta Rede Ferroviária Federal analisados pelo IPHAN com indicação de repasse para prefeituras ou organizações não governamentais (162 Termos de Transferência analisados).
6. **Bens Móveis Incorporados ao IPHAN:**
    - 49.776 bens móveis da extinta Rede Ferroviária Federal valorados e incorporados ao IPHAN (69 Termos de Transferência analisados).
7. **Municípios e Unidades da Federação:**
    - 177 municípios, em 18 unidades da federação, possuem bens móveis da extinta Rede Ferroviária Federal valorados.

[32] Parecer Técnico nº 16/2024/COREP/CGID/DEPAM - Processo SEI 01409.000437/2022-37

Apesar dos números e da Valoração ser um instrumento de reconhecimento e proteção, não há garantias sobre a preservação da memória ferroviária, uma vez que nem mesmo o conceito dessa memória foi amplamente discutido institucionalmente. A ênfase em bens móveis e imóveis isolados, sem levar em consideração a lógica de rede do sistema ferroviário, é uma das principais críticas dos procedimentos até aqui, especialmente no que podemos inferir no recorte do Espírito Santo, pois ignora-se a inter-relação entre os elementos e sua importância para a compreensão da história da ferrovia e seus múltiplos significados.

Esses elementos da avaliação executiva simplificada da política de Valoração revelam avanços, mas também apontam lacunas que precisam ser preenchidas para que a política alcance maior efetividade. Entre as principais recomendações estão:

- **Formalizar um modelo lógico inteligível e abrangente:** É essencial definir indicadores, metas e mecanismos de monitoramento e avaliação para garantir que a política tenha objetivos tangíveis e alinhados ao planejamento estratégico do IPHAN.
- **Rever a estrutura de governança no aspecto externo**: Fortalecer o papel do IPHAN como coordenador da política, articulando melhor os diversos órgãos e partes envolvidos na gestão e destinação dos bens ferroviários.
- **Criar mecanismos de participação social**: Incluir a comunidade no processo de preservação, garantindo que as narrativas e os valores locais sejam incorporados à política.
- **Revisar os critérios de "Valoração"**: Reconhecer a ferrovia como um sistema integrado e incorporar debates sobre a memória na definição do valor cultural dos bens.

A partir das entrevistas realizadas, percebe-se que já existem movimentos dentro do IPHAN que buscam contemplar essas lacunas. As perspectivas promissoras associadas ao grupo de trabalho que desenvolve uma nova instrução normativa mostram que a instituição está se organizando para um novo planejamento da política. No entanto, como percebemos no campo realizado no Espírito Santo, é necessário ir além dos critérios que definem o que entra ou não na lista, avançando para estruturar objetivos claros e metas alinhadas com o planejamento institucional. Por outro lado, embora os valores descritos institucionalmente, nas normativas, sejam muitas vezes, genéricos, essa abordagem ampla pode ser uma oportunidade: um "guarda-chuva" que permita a atribuição de significados diversos e representativos, contemplando as

múltiplas narrativas que esse espólio carrega e que são fundamentais para os diferentes grupos brasileiros.

Entre os próximos passos já planejados pelo IPHAN, destacam-se ações surpreendentes e, porque não, promissoras, que indicam uma disposição para enfrentar os desafios da política de Valoração. Essas ações incluem, de acordo com o panorama encontrado no processo SEI 01450.003323/2024-03:

- **Reunião com a Procuradoria Federal (PROFER)**: Consultar a possibilidade de efetivar a extinção da Lei nº 11.483/07, o que representaria uma transformação significativa na abordagem do patrimônio ferroviário.
- **Devolução de processos de Valoração incompletos**: A CGID (Coordenação-Geral de Identificação e Documentação) irá devolver processos que carecem de informações essenciais para análise.
- **Atualização dos instrumentos de gestão**: A CGAF (Coordenação-Geral de Autorização e Fiscalização) planeja revisar e atualizar os mecanismos existentes para melhorar a eficiência administrativa.
- **Definição de estratégias de gestão dos bens valorados**: Desenvolver abordagens específicas para destinar, conservar, preservar e gerenciar as cessões de bens móveis e imóveis já valorados.

Essas medidas levam a crer que o IPHAN está em um momento de reflexão e ação, buscando equilibrar a urgência das demandas operacionais com a necessidade de repensar a política pública em uma perspectiva estratégica. Com isso, o encerramento deste capítulo sugere que os desafios persistem, mas há um caminho de reorganização institucional em curso, que pode trazer resultados significativos para a preservação do patrimônio cultural ferroviário no Brasil.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A efetividade da Valoração como instrumento de preservação do patrimônio ferroviário é um tema intrincado e controverso. As fontes analisadas revelam uma série de desafios e contradições na implementação dessa política pública, lançando luz sobre a necessidade de uma revisão crítica dos seus procedimentos, objetivos e a elaboração de um planejamento estratégico para concatenar todos os elementos envolvidos. Tal planejamento poderia fomentar outras discussões ainda incipientes no órgão e no campo do patrimônio de maneira geral, como o conceito de memória ferroviária e as práticas para exequibilidade da leitura sistêmica sobre esse espólio tão vasto e complexo.

Como apresentado reiteradamente, a Valoração surge no contexto da extinção da Rede Ferroviária Federal em 2007, como uma resposta à necessidade de proteger os bens remanescentes da antiga rede. A Lei nº 11.483/2007 atribuiu ao Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN) a responsabilidade de receber e administrar os bens móveis e imóveis de valor artístico, histórico e cultural da extinta RFFSA. A partir dessa normativa, o IPHAN passou a ter a incumbência de preservar e difundir a memória ferroviária. Contudo, a Valoração, como **instrumento de reconhecimento e proteção**, apresenta uma série de limitações:

- Ênfase em bens isolados: A Portaria IPHAN nº 407/2010, que instituiu a Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário, limita-se a bens móveis e imóveis, sem considerar a natureza sistêmica da ferrovia. Essa abordagem fragmentada ignora a inter-relação entre os elementos da rede e sua importância para a compreensão da ferrovia. Ainda, minimiza a discussão a respeito da memória ferroviária, reduzindo para uma representatividade unitária e material dos bens do espólio. Cabe recordar que, mesmo nos casos de avaliação dos conjuntos ferroviários em uma abordagem sistêmica, a inscrição na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário acontece bem a bem, de maneira individual. Independentemente do prejuízo ou benefício dessa abordagem de inventário, esse é um sintoma do isolamento dos bens e pode influenciar na gestão deles.

- Seletividade no reconhecimento: Há uma contradição pulsante entre preservar a memória ferroviária, a natureza sistêmica das ferrovias e a prática de selecionar, entre os bens do espólio, aqueles que "merecem" o reconhecimento como patrimônio. A ausência de critérios objetivos e amplamente validados para a seleção desses bens, somada ao atributo de **reconhecer** o valor desse espólio como referência à identidade, à ação, à memória dos diferentes grupos formadores

da sociedade brasileira, expõe uma fragilidade significativa no instrumento. Essa seleção pressupõe que o espólio não valorado não tem valor cultural, o que, até certo ponto, é inerente também ao Tombamento, outro instrumento seletivo. No entanto, no caso do patrimônio ferroviário, essa seletividade não apenas desarticula o sistema como um todo, mas compromete a preservação de narrativas mais amplas e complexas associadas à natureza desses bens. Não há recursos ou escala institucional, tampouco discussão sistematizada sobre a **proteção** total do espólio completo. Ainda que a proteção integral do espólio ferroviário não seja viável (ou talvez nem necessária), o **reconhecimento** poderia ser conduzido de maneira mais abrangente, de modo a contemplar a memória ferroviária e o contexto mais amplo dessa rede. Para isso, seriam necessários procedimentos específicos e diferenciados para o reconhecimento e para a proteção desses bens.

Condicionamento ao interesse municipal: A efetividade da Valoração estava, inicialmente, condicionada à manifestação de interesse das prefeituras municipais. Essa dependência tornava a proteção do patrimônio vulnerável às vontades políticas locais e à falta de recursos dos municípios, levando a situações de abandono e descaso, como no caso da Estação de Argolas, em Vila Velha (ES). Ainda que tenha sido revista mais recentemente, na primeira década de aplicação do instrumento essa condicionante influenciou os pareceres de atribuição de valor. E, mesmo na atual gestão desses bens, permanece a **ausência de penalidades.** A legislação não prevê sanções em casos de descuido ou abandono de bens valorados, o que fragiliza a aplicação prática do instrumento. Embora a introdução do capítulo sobre desvaloração na Portaria nº 17/2022 represente um avanço, ainda não soluciona o problema, pois limita-se a prever a apuração de responsabilidades sem estabelecer penalidades claras.

Termo "Valoração": Não é uma limitação do instrumento, mas pode reforçar certos comportamentos, uma vez que a denominação do instrumento gera confusão – "Valoração" também se refere ao processo de atribuição de valor a bens culturais em geral. Nas falas dos entrevistados a eleição desse título para o instrumento aconteceu de maneira informal e pouco ou nada conceitual, mas pode ser lida também como um esforço de diferenciação do Tombamento, já que ambos são instrumentos de proteção do patrimônio material edificado. A comparação com o Tombamento, instrumento mais tradicional de proteção patrimonial, revela que a Valoração, embora tenha o potencial de ampliar o escopo conceitual e geográfico de proteção de bens culturais no Brasil, ainda reproduz alguns dos mesmos aspectos: os valores considerados para a Valoração (histórico, artístico e cultural) são semelhantes aos utilizados no Tombamento, perpetuando uma certa visão de patrimônio.

Sobreposição de instrumentos: A análise inicial sobre os bens ferroviários que são simultaneamente tombados e valorados apontou questionamentos sobre a necessidade e a efetividade dessa dupla proteção. No entanto, a partir dos diálogos com os entrevistados, verifica-se que a sobreposição pode ser coerente e útil desde que haja intencionalidade em salvaguardar diferentes dimensões do bem. Para que a Valoração se consolide como um instrumento efetivo de preservação do patrimônio ferroviário, algumas recomendações iniciais são relevantes. Formalizar um modelo lógico consistente e abrangente a partir do planejamento sistêmico e estratégico da política organiza o acompanhamento das ações e verificações dos resultados. O IPHAN está em um momento crucial de escrita de Instrução Normativa para a atuação diante do patrimônio ferroviário, o que representa uma oportunidade para revisar os critérios de Valoração, reconhecendo a ferrovia como um sistema integrado e incorporando a memória em sua concepção. Refletir sobre os atributos do instrumento e sobre a distinção entre reconhecimento e proteção pode contribuir para a construção desses critérios e embasar a seleção dos bens. Além disso, ao tratar da memória ferroviária, é imprescindível valorizar as contribuições daqueles que atribuem significado a essa memória. Assim, identificar esses agentes e considerar a implementação de mecanismos de participação social torna-se um passo relevante. Por fim, como as entrevistas ajudaram a traduzir o que já vem sendo imaginado, é necessário rever a estrutura de governança e o fluxo da Valoração, fortalecendo o papel do IPHAN entre os entes públicos envolvidos nesse processo, em uma posição mais ativa de demandante, e menos condicionada aos órgãos das pontas da equação.

O caso do Espírito Santo, com suas particularidades culturais e históricas, ilustra a importância de uma política pública mais sensível à escala de valores locais e à característica sistêmica das ferrovias. Aponta na direção de observar como as pequenas localidades podem potencializar a existência dos bens e o potencial de identificação das referências de memória, identidade e ação. Uma política que tem como foco o nacional, mas com diversidade de contextos e valores em suas especificidades locais. A proteção desse patrimônio demanda não apenas critérios técnicos mais consistentes, mas também uma articulação mais efetiva entre instituições como o IPHAN, administrações locais e as próprias comunidades, de modo a incorporar os valores simbólicos e as memórias associadas a esses bens. Analisa-se que o Espírito Santo apresenta lacunas para efetividade da política, mas há potencial se houverem avanços conceituais e procedimentais.

A experiência no Espírito Santo permitiu observar, na prática, os desafios e potencialidades da Valoração como instrumento de preservação. Se, por um lado, o estado reflete as lacunas da política patrimonial brasileira, com a predominância do Tombamento de bens coloniais e

religiosos, por outro, sua realidade ferroviária evidencia a necessidade de uma abordagem adaptável às especificidades locais. A dispersão dos bens valorados no território capixaba, a capilaridade das antigas ferrovias e as dificuldades enfrentadas pelos municípios na gestão desses bens demonstram que a preservação ferroviária não pode depender exclusivamente de um instrumento normativo, mas exige articulações institucionais mais amplas e estratégias de governança compartilhadas. Ao longo da pesquisa, ficou evidente que o patrimônio ferroviário no Espírito Santo não se limita a um conjunto de edificações isoladas, mas se entrelaça com a história cotidiana das cidades, com as relações comerciais e sociais e com a paisagem cultural do estado. Esse reconhecimento amplia a compreensão sobre o que pode ser entendido como patrimônio e para quem ele importa, questionando os limites formais dos instrumentos tradicionais de acautelamento. No caso da Valoração, a experiência capixaba reforça a percepção de que **o reconhecimento de bens não pode ser um fim em si mesmo**, mas um meio para garantir políticas mais abrangentes de preservação.

Assim, a pesquisa permitiu não apenas analisar criticamente a Valoração como política pública, mas também compreender, a partir do Espírito Santo, como esse instrumento pode - ou não - contribuir para uma proteção mais sistêmica e conectada à realidade dos bens ferroviários. Esse aprendizado pode servir de base para pensar ajustes e aprimoramentos na Valoração, garantindo que sua aplicação leve em conta as especificidades locais e as memórias que emergem desses espaços, ampliando seu alcance e efetividade.

Dessa forma, as limitações identificadas reforçam a urgência de ampliar a visão sobre o patrimônio ferroviário, promovendo abordagens que dialoguem diretamente com as especificidades regionais e a diversidade cultural. Tal perspectiva não só garante uma preservação mais eficiente, mas também permite a construção de novas narrativas que aproximam o patrimônio das dinâmicas contemporâneas e das expectativas das comunidades que nele se reconhecem.

A Valoração não é apenas um instrumento técnico de reconhecimento patrimonial, mas um elemento que tensiona e reconfigura diferentes frentes do campo da preservação. No que diz respeito à propriedade; na intersetorialidade entre diferentes esferas públicas; no campo da memória; na dicotomia entre seleção e exclusão; nos desafios da escala da preservação e, cada um desses, se desdobra em outros tantos insumos que compõem elementos tensionados por essa política. Por fim, evidencia-se um embate contínuo entre patrimonialização e preservação, pois, enquanto a Valoração representa um avanço na diversificação dos instrumentos de proteção,

sua aplicação ainda esbarra em desafios estruturais que comprometem sua efetividade. A experiência no Espírito Santo reforça essa percepção, evidenciando que o patrimônio ferroviário, por sua natureza cotidiana e capilarizada, exige abordagens colaborativas. Se, por um lado, a dispersão dos bens valorados representa um desafio para a gestão centralizada, por outro, essa característica pode ser uma oportunidade para fortalecer a atuação em rede com os municípios. Mais do que isso, a Valoração permite alcançar lugares e narrativas que o patrimônio já consagrado historicamente não contempla. Ao reconhecer bens ferroviários que se ramificam territórios adentro, o instrumento tem o potencial de deslocar o eixo tradicional do reconhecimento patrimonial, aproximando-o de espaços e memórias que, muitas vezes, permaneceram à margem das políticas de preservação. Nesse contexto, a Valoração poderia ser estruturada não apenas como um instrumento de reconhecimento patrimonial, mas como um mecanismo que fomente articulações locais e amplie o escopo das políticas de preservação no Brasil.

Constatamos que a Valoração, em sua forma atual, ainda não assegura plenamente o reconhecimento e a proteção efetiva do patrimônio ferroviário brasileiro. No entanto, os esforços do IPHAN garantiram especialmente a possibilidade dessa discussão existir atualmente. Caso não assumisse essa responsabilidade, possivelmente a proteção desse patrimônio seria precarizada, ou mesmo inviabilizada. Por isso, revisar e aprimorar a política pública, aliada à importância de debater a memória ferroviária, representa não apenas um caminho para fortalecer esse instrumento, mas também uma oportunidade de consolidar uma Valoração mais inclusiva, robusta e efetiva.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ACHIAMÉ, G. G.; HAUTEQUESTT FILHO, G. C. **Mapa de danos: diretrizes de representação gráfica em projetos de restauro.** Vitória: IHGES, 2017.

ARQUIVO PUBLICO DO ESPÍRITO SANTO. **Documentos trazem a história da estrada de ferro sul do Espírito Santo**. Disponível em: https://ape.es.gov.br/Not%C3%ADcia/documentos-do-arquivo-publico-trazem-a-historia-da-estrada-de-ferro-sul-do-espirito-santo. Acesso em: 06 de abril de 2020.

Alencar, Carolina Pena de. **Trilhando memórias: reflexões acerca das identidades dos trabalhadores da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré** / Carolina Pena de Alencar – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, 2012.

BRASIL. Casa Civil da Presidência da República et al. **Avaliação de políticas públicas: guia prático de análise ex post,** volume 2. Brasília: Casa Civil da Presidência da República, 2018. Disponível em: https://www.gov.br/casacivil/pt-br/centrais-de-conteudo/downloads/guiaexpost.pdf/view. Acesso em: 05 de maio de 2024.

BRASIL. [Constituição (1988)]. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**. Brasília, DF: Presidente da República, [2016].

BRASIL. 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.** Brasília, DF: Presidente da República, 2007.

BRASIL. Lei nº11.483, de 31 de maio de 2007. **Dispõe sobre a revitalização do setor ferroviário, altera dispositivos da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, e dá outras providências.** Brasília, DF: Presidente da República, 2007.

BRASIL. Portaria IPHAN nº407, 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. Brasília, DF: Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, 2010.

BRASIL. Portaria IPHAN nº17, de 29 de abril de 2022. **Dispõe sobre os critérios de Valoração e o procedimento de inscrição de bens na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário, visando à proteção da memória ferroviária, em conformidade com o art. 9º, da Lei nº 11.483, de 31 de maio de 2007.** Brasília, DF: Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, 2022.

BRASIL. Portaria IPHAN nº 375, de 19 de setembro de 2018. **Institui a Política de Patrimônio Cultural Material do IPHAN e dá outras providências.** Brasília, DF: Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, 2018.

CHOAY, Françoise. **A alegoria do patrimônio**. São Paulo: Estação Liberdade: Ed. UNESP, 2001.

CHUVA, Márcia Regina Romeiro**. Os arquitetos da memória. Sociogênese das práticas de preservação do patrimônio cultural no Brasil (anos 1930 - 1940).** Risco Original, Rio de Janeiro, RJ, Editora UFRJ, 2009.

CHUVA, Márcia Regina Romeiro**. Possíveis narrativas sobre duas décadas de patrimônio: de 1982 a 2002**. Revista do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, n. 35, p. 79-103, 2017.

FINGER, Anna Eliza. **Um Século de Estradas de Ferro – Arquiteturas das ferrovias no Brasil entre 1852 e 1957.** [Brasília] 2013.

FONSECA, Maria Cecília Londres. **O patrimônio em processo – trajetória da política federal de preservação no Brasil.** Rio de Janeiro: UFRJ, 2005.

FONSECA, M. C. L. **Para além da pedra e cal: por uma concepção ampla de patrimônio cultural.** In: Memória e patrimônio: ensaios contemporâneos. Rio de Janeiro: Lamparina, 2009. p. 59–79.

FREIRE, Maria Emília Lopes; LACERDA, Norma. **Patrimônio Ferroviário: em busca dos seus lugares centrais.** urbe, Rev. Bras. Gest. Urbana, Curitiba, v. 9, n. 3, p. 559-572, Dec. 2017. Disponível em: http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2175-33692017000300559&lng=en&nrm=iso>. Acesso em 07 de fevereiro de 2020.

FREIRE, Maria Emília Lopes. **Patrimônio ferroviário: a preservação para além das estações** / Maria Emília Lopes Freire. Recife, 2017.

FREIRE, Maria Emília Lopes. **Patrimônio ferroviário: por uma compreensão sistêmica de sua lógica funcional** / Maria Emília Lopes Freire. Recife, 2015.

GALIZA, Helena Rosa dos Santos. **Política urbana federal de reabilitação de centros antigos: Debates e diretrizes sobre habitação e inclusão social.** Niterói, 2009.

GONÇALVES, José Reginaldo Santos. **A retórica da perda: os discursos do patrimônio cultural no Brasil.** Rio de Janeiro: Editora UFRJ; IPHAN, 1996.

GONÇALVES, José Reginaldo Santos. **O mal-estar no patrimônio: identidade, tempo e destruição**. Vol. 28, n° 55, Rio de Janeiro, Estudos Históricos, 2015. Disponível em: < http://dx.doi.org/10.1590/S0103-21862015000100012 >

GONÇALVES, José Reginaldo Santos. **Os limites do patrimônio**. In: ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE ANTROPOLOGIA, Antropologia e patrimônio cultural: diálogos e desafios contemporâneos / organizadores Manuel Ferreira Lima Filho, Jane Felipe Beltrão, Cornelia Eckert. Blumenau: Nova Letra, 2007.

HALBWACHS, Maurice. **A memória Coletiva.** *Tradução:* Laurent Léon Schaffter. São Paulo: Editora Revista dos Tribunais LTDA, 1990.

RFFSA. **Informe da Inventariança**, ANO I - Nº 001, ago. 2014.

IPHAN. **Política do Patrimônio Cultural Material**. [s.l.] Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, 2018.

IPHAN. **Estudo sobre as Ferrovias vinculadas à Rede Ferroviária Federal nos estados do Rio de Janeiro e do Espírito Santo: Inventário de bens móveis e imóveis.** [s.l.] Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, 2004.

IPHAN. Portaria nº 160, de 11 de maio de 2016. Dispõe sobre os instrumentos de Inventários Patrimônio Cultural no âmbito do IPHAN. Disponível em: https://www.in.gov.br/web/guest/materia/-/asset_publisher/Kujrw0TZC2Mb/content/id/21520489/do1-2016-05-12-portaria-n-160-de-11-de-maio-de-2016-21520397 . Acesso em: outubro de 2024.

IPHAN. **INBI-SU - Manual de preenchimento Inventário nacional de bens imóveis: sítios urbanos tombados: Manual de preenchimento, versão: 2001.** Brasília: Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional.

Instituto Jones dos Santos Neves. **Guia para Avaliar Políticas Públicas**, volume 3. Avaliação ao alcance de todos: análise executiva Vitória, ES, 2018. 81 p.; il. tab.

KUHL, 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. **Preservação do Patrimônio Arquitetônico da Industrialização: Problemas Teóricos do Restauro.** Cotia, SP: Ateliê Editorial, 2008.

LEMOS, Carlos A. C. **O que é Patrimônio Histórico**. São Paulo: Editora Brasiliense, 1985.

MATOS, Lucina Ferreira. **A entrada da rede ferroviária no campo da preservação do patrimônio público nacional.** Rev. CPC, São Paulo, n. 27, p. 86-113, jan./jul. 2019.

MENESES, Ulpiano Toledo Bezerra de. **O campo do patrimônio cultural: uma revisão de premissas**. In: SUTTI, Weber (Coord.). I Fórum Nacional do Patrimônio Cultural: sistema nacional de patrimônio cultural – desafios, estratégias e experiências para uma nova gestão. Brasília, DF: IPHAN, p. 25-39, 2012.

MENESES, Ulpiano Toledo Bezerra de. **Valor Cultural, Valor Econômico: Encontros e desencontros.** Seminário Internacional História e Energia. São Paulo: Fundação Patrimônio Histórico de Energia de São Paulo, 2000.

MENESES, Ulpiano Toledo Bezerra de. **Repovoar o patrimônio ambiental urbano.** Revista do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, v. 36, p. 39-51, 2017.

MENESES, Ulpiano Toledo Bezerra de. **Memória e cultura material: documentos pessoais no espaço público.** Estudos Históricos, Rio de Janeiro, v. 11, n.21, p. 89-104, 1998.

MOREIRA, Celia Maria Cordeiro. Comunicação pessoal. Filha do senhor Tadeu, chefe da estação Dona América. **Relato espontâneo durante trabalho de campo no sul do Espírito Santo**, junho de 2021.

MOTTA, Lia. **Patrimônio Urbano e Memória Social: práticas discursivas e seletivas de preservação cultural - 1975 a 1990**. Lia Motta – 2000.

MOTTA, Lia. **Sítios Urbanos e Referência Cultural: a situação exemplar da Maré**. Lia Motta. Rio de Janeiro, 2017.

MOTTA, Lia. A conquista do conceito de patrimônio cultural na Constituição de 1988. **Anais do Museu Paulista: História e Cultura Material**, v. 31, p. e7, 2 jun. 2023.

MOTTA, Lia; REZENDE, Maria Beatriz. Inventário. In: GRIECO, Bettina; TEIXEIRA, Luciano; THOMPSON, Analucia (Orgs.). **Dicionário IPHAN de Patrimônio Cultural.** 2. ed. rev. e ampl. Rio de Janeiro, Brasília: IPHAN/DAF/Copedoc, 2016. (termo-chave Inventário). ISBN 978-85- 7334-299-4.

NETO, José Rodrigues Cavalcanti; CARNEIRO, Fernanda Gibertoni; GIANNECCHINI, Ana Clara. **Avanços e Desafios na Preservação do Patrimônio Ferroviário pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional**. In: VI Colóquio Latino-Americano sobre Recuperação e Preservação do Patrimônio Industrial, 6., 2012, São Paulo. Anal. Disponível em: https://portal.IPHAN.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/VI_coloquio_t6_avancos_desafios.pdf . Acesso em: maio de 2024.

NETO, José Rodrigues Cavalcanti. **Relatório do Patrimônio Ferroviário.** IPHAN, 2017.

NIZZOLA, Liliane Janine; CARNEIRO, Fernanda Gibertoni. **Manual técnico do patrimônio ferroviário.** [S. l.]: IPHAN, [2010?].

PERALTA, Elsa. **Abordagens teóricas aos estudos da memória social: resenha crítica**. In: Arquivos da Memória, nº 2 (nova série). Lisboa: Cadernos de Estudos de Etnologia Portuguesa, 2007.

PIRES, Simone Campos. **A valorização do território de identidade de São Pedro do Itabapoana 2017**. 209 fls. Dissertação (Mestrado em Preservação do Patrimônio Cultural) - IPHAN, Rio de Janeiro, 2017.

POLLAK, Michael. **Memória, esquecimento, silêncio**. In Estudos Históricos. Nº 3. Rio de Janeiro, 1989.

POLLAK, Michael. **Memória e identidade social**. In Estudos Históricos. Nº 10. Rio de Janeiro, 1992.

PORTA, Paula. **Política de preservação do patrimônio cultural no Brasil: diretrizes, linhas de ação e resultados: 2000/2010**. Brasília, DF: IPHAN/Monumenta, 2012.

PROCHNOW, Lucas Neves. **O IPHAN e o patrimônio ferroviário: a memória ferroviária como instrumento de preservação,** 2014.

QUEIROZ, Hermano Fabrício Oliveira Guanais e. **O Registro de Bens Culturais Imateriais como Instrumento Constitucional Garantidor de Direitos Culturais**, 2014.

QUINTÃO, Leandro do Carmo. **A interiorização da capital pela Estrada de Ferro Sul do Espírito Santo** / Leandro do Carmo Quintão. 2008.

RUBINO, Silvana. **O mapa do Brasil passado.** Revista do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, Rio de janeiro, n. 24, p. 97-105, 1996.

SANTOS, Ana Camila Moura dos. **Conjunto Floriópolis: os desafios da patrimonialização dos bens remanescentes da extinta RFFSA no Piauí,** 2017. 173 fls. Dissertação (Mestrado em Preservação do Patrimônio Cultural) - IPHAN, Rio de Janeiro, 2017.

SILVA, Raquel Beatriz. **Patrimônio ferroviário: a questão do uso,** 2019. IPHAN, 2019.

VIEIRA, Nívea Muniz. **A Estrada de Ferro Vitória a Minas e sua Possível Valoração como Patrimônio.** 2016.

APÊNDICE A – Comparativo das diferentes listas de bens do espólio da RFFSA

	Inventário - 2004		Inventariança - 2008		SPU 2014-2016		Campo 2019
1	Ponte de Itabapoana	1	Estação Ponte de Itabapoana			1	Estação Ponte de Itabapoana
2	Dona América	2	Estação Dona América	1	Estação Dona América	2	Estação Dona América
3	Inhuma (PT)	3	Estação Inhuma				
4	Paulicéia (PE)						
5	Bela Aurora (PE)						
6	Mimoso do Sul	4	Estação Ferroviária de Mimoso do Sul	2	Estação de Mimoso do Sul	3	Estação Ferroviária de Mimoso do Sul
7	Aparecida (PE)						
8	Santa Rita (PE)						
9	Muqui	5	Estação Ferroviária de Muqui	3	Estação ferroviária de Muqui	4	Estação Ferroviária de Muqui
10	Satiro (PT)	6	Estação Ferroviária Satiro	4	Estação ferroviária de Satiro	5	Estação ferroviária de Satiro
11	Laginha (PE)			5	Estação ferroviária de Lajinha	6	Laginha
12	Atílio Vivacqua	7	Estação Ferroviária de Atílio Vivácqua (Casa de Cultura)	6	Estação ferroviária de Atílio Vivacqua	7	Estação Ferroviária de Atílio Vivácqua (Casa de Cultura)
13	Hermínia Soares (PT)	8	Estação Hermínia Soares			8	Estação Hermínia Soares
14	Cachoeiro de Itapemirim	9	Estação Cachoeiro de Itapemirim	7	Estação de Cachoeiro de Itapemirim	9	Estação Cachoeiro de Itapemirim
15	Cobiça da Leopoldina	10	Estação Cobiça da Leopoldina				
		11	Estação Morro Grande			10	Estação Morro Grande
16	Salgadinho (PE)					11	Parada Salgadinho
17	Soturno	12	Estação de Soturno (DEMOLIDA)				
18	Coronel Benjamim (PE)						
19	Marmorecal (PE)						
20	Salesianos (PE)	13	Parada Salesianos			12	Parada Salesianos
21	Jaciguá	14	Estação Ferroviária Jaciguá	8	Estação de Jaciguá	13	Estação Ferroviária Jaciguá
22	Vargem Alta	15	Estação Vargem Alta			14	Estação Vargem Alta
23	Ipê-Açu (PT)	16	Estação Ferroviária de Ipê Açu				
24	Ibitiruí	17	Estação Ibitiruí (Engano)			15	Estação Ibitiruí (Engano)
25	Matilde	18	Estação Ferroviária de Matilde	9	Estação de Matilde	16	Estação Ferroviária de Matilde
26	Iriritimirim (PE)						
27	Araguaia	19	Casa da Estação - Araguaia	10	Estação ferroviária de Araguaia	17	Casa da Estação - Araguaia
28	Rio Fundo (PE)						
29	Marechal Floriano	20	Estação Ferroviária Marechal Floriano	11	Estação ferroviária de Marechal Floriano	18	Estação Ferroviária Marechal Floriano
30	Domingos Martins	21	Estação Ferroviária Germânia (Vale da Estação)	12	Estação Ferroviária Vale da Estação	19	Estação Ferroviária Germânia (Vale da Estação)
31	PedradoVento(PE)						
32	UsinaElétrica(PE)						
33	Jucu(PE)						
34	Viana	22	Estação Ferroviária de Viana	13	Estação ferroviária de Viana	20	Estação Ferroviária de Viana
35	Vitória	23	Estação Ferroviária de Argolas	14	Estação Ferroviária Argolas		
		24	Antiga Estação Pedro Nolasco (Museu da Vale)				
		25	Estação Guiomar (DEMOLIDA)				
				15	Estação Ferroviária de Alegre		
				16	Estação Ferroviária de Alfredo Chaves		

APÊNDICE B - Inventário do Patrimônio Ferroviário

Estações e demais infraestruturas de interesse cultural do espólio da RFFSA

Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – IPHAN
Departamento de Cooperação e Fomento – DECOF
Centro Lúcio Costa: Escola de Patrimônio – CLC

MESTRADO PROFISSIONAL EM PRESERVAÇÃO DO PATRIMÔNIO CULTURAL
PRÁTICAS SUPERVISIONADAS

SUPERINTENDÊNCIA DO IPHAN NO ESPÍRITO SANTO

Aluna: Stephanie Corrêa Marques
Arquiteta e Urbanista

Supervisão: Elisa Taveira
Superintendente do IPHAN no Espírito Santo e Arquiteta e Urbanista

3° Produto

Título: Inventário do Patrimônio Ferroviário
Subtítulo: estações e demais infraestruturas de interesse cultural do espólio da RFFSA
Formato do produto: Relatório de Campo / Inventário

Julho de 2023

APRESENTAÇÃO:

Visitação às estações ferroviárias e demais infraestruturas de interesse cultural do espólio da RFFSA

Tivemos por objetivo geral, compreender a efetividade do sistema de valoração para esboçar um procedimento de identificação dos valores pertinentes ao Patrimônio Ferroviário no estado do Espírito Santo. Para iniciar a investigação foi realizado um levantamento e análise do material produzido pela 21ª Superintendência do Iphan, no Espírito Santo, do Departamento de Patrimônio Material e Fiscalização (Depam), e da extinta Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA), como exemplo os inventários, inventarianças, ofícios, tabelas e outros, a respeito do Patrimônio Ferroviário no estado. Percebeu-se as divergências entre inventariança (2004), inventário (2008) e requerimentos por parte da Secretaria do Patrimônio da União (SPU) ou Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) entre os anos de 2014 e 2016, somados à necessidade de atualização das informações.

A despeito de trajetórias excepcionais e exemplares para valorização do patrimônio ferroviário que possam estar em vigor, inicialmente nos concentraremos nos procedimentos que a instituição adotou. Atualmente, a SPU ou o DNIT, parte responsável e/ou proprietária dos bens do espólio, encaminha uma solicitação de análise para a Superintendência Estadual do Iphan para verificar a pertinência de reconhecimento e proteção de estações ferroviárias. Tal parte responsável demanda o parecer indicando quais estações devem ser analisadas. Ao analisar quantitativamente os levantamentos já realizados, o que encontramos nesse ponto inicial, foi uma divergência entre: 1) a lista demandada pelos órgãos responsáveis para a Superintendência do Espírito Santo entre os anos de 2014 e 2016; 2) o inventário realizado pelo Iphan (2008); e, 3) a inventariança realizada pela RFFSA (2004). A começar pelo número de estações elencadas em cada uma das listagens – 16, 23 e 35, respectivamente.

O passo seguinte à requisição da SPU ou DNIT é a localização e a aproximação técnica por parte da Superintendência para, em seguida, enviar um ofício à prefeitura local solicitando a sinalização de interesse. Nessa etapa fica evidente que a falta de

critérios fundamentados para o instrumento da valoração deixa o reconhecimento condicionado às pontas da equação: SPU/ DNIT e prefeituras. Um dos principais objetivos desse estudo é a análise e compreensão da efetividade do processo de patrimonialização ferroviária. Apesar do crescente número de pesquisas a respeito do Patrimônio Industrial, há uma escassez de estudos que orientem os procedimentos para lidar com patrimônio ferroviário no âmbito das políticas patrimoniais. Enquanto agentes do patrimônio, é nossa responsabilidade elucidar a abordagem desse que é importante elemento constituinte da formação do território brasileiro.

Metodologia da viagem de campo

Para iniciar a análise sobre a atual abordagem descrita acima, foi realizada uma pesquisa quantitativa por meio de coleta de dados em campo, em junho de 2021. Visto que o procedimento de valoração ferroviária se dá, sobretudo, em relação às estações e pontos de parada de trem, adotou-se uma primeira aproximação bastante similar - baseada também nas fichas cadastrais de inventário realizado pelo Iphan em 2008. Foram selecionadas estações a partir do Inventário, ao constatar a diferença com seu precedente (Inventariança, 2004).

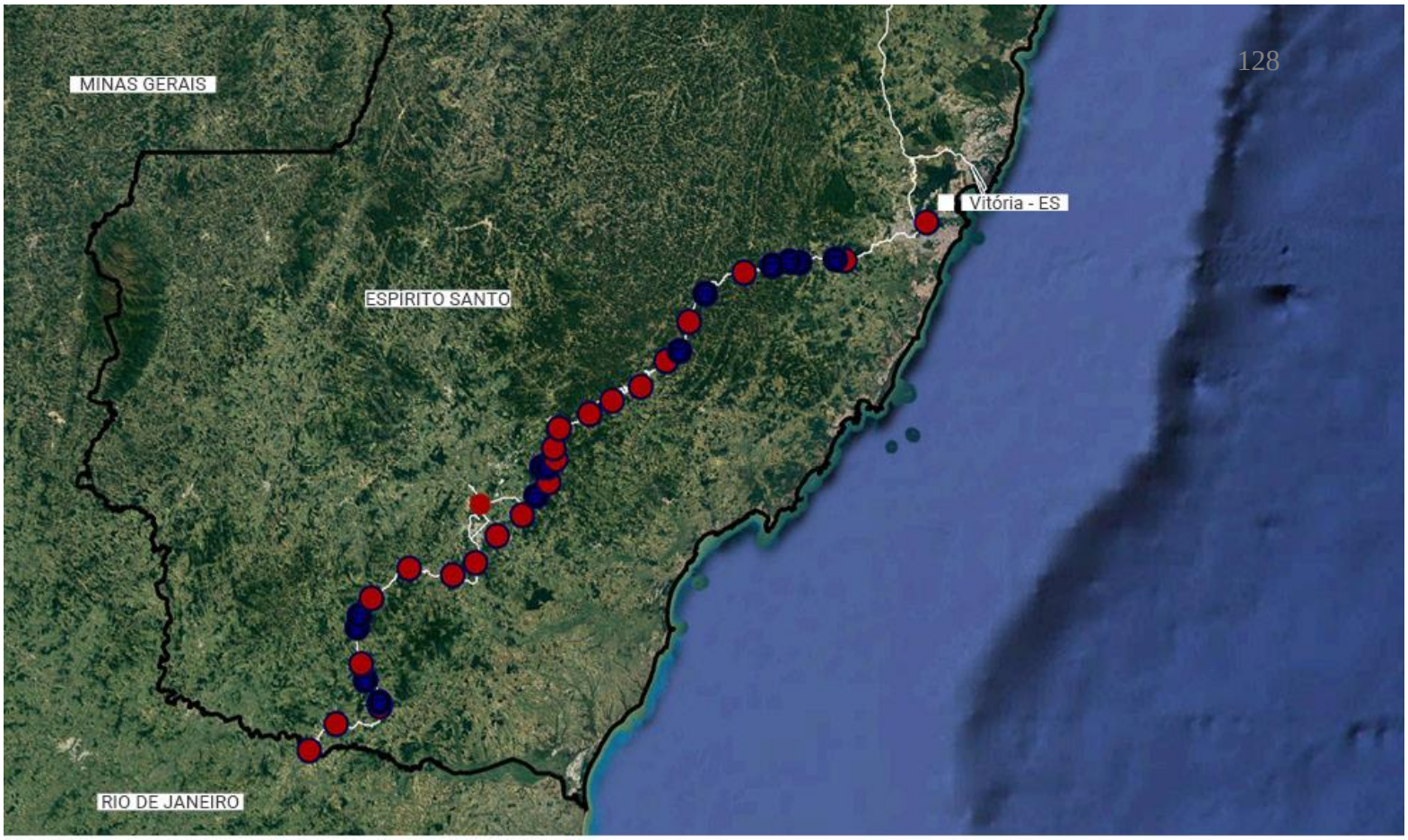
Pelas informações encontradas em distinção entre os inventários, as estações que foram levantadas em 2004 pela RFFSA e já não aparecem em 2008, ou não existem mais, ou não são de interesse do DNIT/SPU (transferidas ou leiloadas). Por esse motivo, o campo se concentrou nas estações e paradas que a pesquisa prévia indicava a permanência ou ao menos remanências. Foram retiradas do percurso as estações que são apontadas como abandonadas, arruinadas ou demolidas. Ademais, foram mapeados ao longo do trajeto, alguns pontos de interesse cultural como pontilhões e túneis para serem avaliados como participantes do patrimônio ferroviário, bem como outros marcos na paisagem, caso fossem acessíveis.



Mapeamento das estações registradas pela Inventariança da RFFSA em 2004.
Elaborado pela autora.

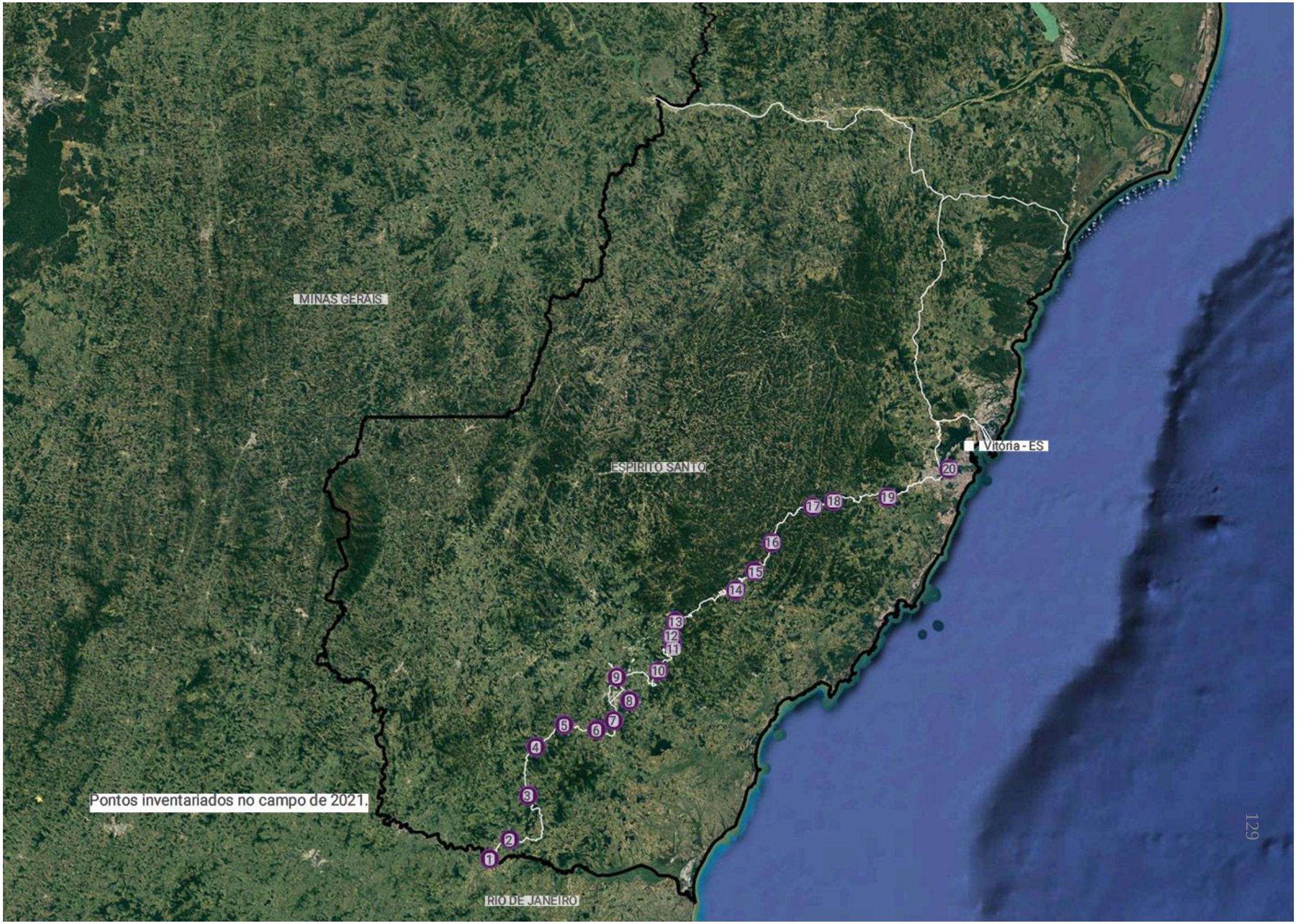


Mapeamento das estações registradas pela Inventário do Iphan em 2008.
Elaborado pela autora.



Mapeamentos de 2004 e 2008 sobrepostos.
Elaborado pela autora.

A Superintendência do Iphan no Espírito Santo forneceu o suporte necessário para a realização do campo. O trajeto foi realizado em veículo oficial e com a coparticipação da Técnica de Patrimônio Edificado e arquiteta e urbanista, Bruna Gomes Paulo da Silva. Foram realizados 4 dias de visitação (observações, entrevistas e levantamento fotográfico) de 20 pontos demarcados conforme o mapa a seguir. Cada ponto representa uma estação ou um conjunto ferroviário composto por edificações associadas a extinta RFFSA. Dentre estes, 2 locais foram acrescidos ao trajeto como pontos de interesse descobertos ao longo do campo por se mostrem relevantes para esse levantamento, sem ultrapassar os dias previstos: Parada Salesianos e Laginha. Ainda, em um dos pontos anteriormente planejados não foi possível obter acesso: Pontilhão de Soturno.


MINAS GERAIS
ESPÍRITO SANTO
Vitória - ES
RIO DE JANEIRO
1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12
13
14
15
16
17
18
19
20
Pontos inventariados no campo de 2021.

Além da atualização do inventário, foi possível estreitar o contato com interlocutores locais por meio de breves relatos: as histórias da ferrovia que se entrelaçam com as histórias familiares; o desejo de retorno do trem; as transformações urbanas após a ausência da passagem das locomotivas. As fichas previstas para o levantamento quantitativo, foram também uma janela de oportunidade para o princípio de uma abordagem qualitativa. Esses dados expõem a relação simbólica do conjunto de bens oriundos da extinta RFFSA com a construção da memória dos lugares, um dos objetivos estruturantes dessa pesquisa. Ainda, corroboram com a defesa da leitura do Patrimônio Ferroviário em rede e, portanto, a dificuldade de eleger qualquer bem que parta de uma leitura isolada.

Informações previstas na ficha de campo

Acerca do Nível de Preservação:

Foi eleita a nomenclatura atualmente adotada pelo sistema de fiscalização e autorização do IPHAN (Fiscalis). Dessa maneira é possível criar um paralelo com as ferramentas atuais, a despeito de uma discussão mais extensa e conceitual sobre cada um dos indicativos: íntegro, pouco alterado, muito alterado e descaracterizado. É necessário alertar que há uma porcentagem de subjetividade em tal análise, justamente pela falta de aprofundamento conceitual em cada um dos termos. Ao mesmo tempo seria necessária uma apuração mais dedicada sobre cada uma das edificações listadas para comprovar a extensão das possíveis alterações ou falta delas. Nos detivemos sobre a rápida análise dos materiais em sua conservação ou substituição, seu contexto histórico e possíveis impactos na forma da edificação.

Acerca do Estado Geral de Conservação:

Já sobre o estado de conservação, nos baseamos em bibliografia específica. Giovana Achiamé e Genildo Hautequestt (2016), pesquisadores da área do Patrimônio Cultural, produziram uma metodologia baseada em estudos realizados no Espírito Santo, na qual os conceitos elaborados para realização de mapa de danos de edificações históricas foi aqui aplicado. Definição dos termos utilizados:

> **Bom:** os materiais demonstram integridade física e estética, apresentando pequenos danos passíveis de correção com ações de conservação preservativa.
>
> **Regular:** os materiais demonstram pequenos danos que comprometem a integridade física e estética, requerendo ações pontuais de consolidação e/ou reposição.
>
> **Ruim:** os materiais demonstram danos significativos à integridade física e estética, requerendo obras e serviços de restauração para a garantia de estabilidade, características e qualidades do edifício.
>
> **Péssimo:** os materiais demonstram danos críticos que significam perdas da maior parte ou de todo o registro, requerendo obras e serviços de reconstrução para recuperação da estabilidade, características e qualidades do edifício.
>
> **Em arruinamento:** parte dos materiais já está arruinada, devem ser feitas ações emergenciais para estabilizar e neutralizar o processo de arruinamento do bem.
>
> **Arruinado:** o bem já se encontra em estado de ruína e a reconstituição se torna inviável.
>
> (ACHIAMÉ, HAUTEQUESTT, 2016, p.76)

Acerca dos campos em branco:

Quando não há marcações de um item, alguns podem ser os motivos:

- a informação não pôde ser embasada.
- a informação não está acessível.
- a informação é desconhecida.
- a informação não se aplica.

Por fim, eventuais divergências de dados do inventário de base realizado em 2008 foram atualizadas.

A próxima seção deste trabalho apresenta as fichas preenchidas com as informações encontradas em campo. Para fins de operacionalidade aos futuros usos da Superintendência sobre os dados levantados, a ordem das estações apresentadas foi reorganizada conforme sua sequência territorial no sentido Sul do Espírito Santo - Vitória. A saber: Ponte do Itabapoana, Dona América, Mimoso do Sul, Muqui, Satiro, Laginha, Atílio Vivácqua, Hermínia Soares, Cachoeiro de Itapemirim, Morro Grande, Parada Salgadinho, Vargem Alta, Jaciguá, Parada Salesianos, Matilde, Ibitiruí, Araguaya, Marechal Floriano, Vale da Estação e Viana. Todavia o trajeto realizado ocorreu de acordo com o roteiro abaixo.

Roteiro de visitação às estações ferroviárias da extinta RFFSA		
Datas propostas: 21-24 de junho de 2021	Proposta nº: 3	Observações: rascunho inicial

21/jun	sentido da rota	18	Estação Ferroviária de Viana	9h00	DIA 1 - BATE E VOLTA
		17	Estação Ferroviária Germânia (Vale da Estação)	10h30	
		16	Estação Ferroviária Marechal Floriano	11h30	
		15	Casa da Estação - Araguaia	13h30	
		14	Estação Ferroviária de Matilde	14h30	
		13	Estação Ibitiruí (Engano)	16h00	
24/jun		12	Estação Vargem Alta		DIA 4
		11	Estação Ferroviária Jaciguá		
		10	Parada Salesianos		
		9	Pontilhão de Soturno		
23/jun	sentido da rota	8	Estação Morro Grande		DIA 3
		7	**Estação Cachoeiro de Itapemirim**		
		6	Estação Hermínia Soares // Lajinha?		
		5	Estação Ferroviária de Atílio Vivácqua (Casa de Cultura)		
22/jun		4	**Estação Ferroviária de Muqui**	15h30	DIA 2
		3	Estação Ferroviária de Mimoso do Sul	14h30	
		2	Estação Dona América	13h30	
		1	Estação Ponte de Itabapoana	11h00	

	estações já avaliadas - valoradas ou em processo de valoração
	estações visitadas anteriormente
	outras estações do Invetário de 2008
	outras infraestruturas com indicativo de valor cultural e paisagístico
	local sugerido para almoço
	pernoite

SOBRE O ITINERÁRIO: Selecionei as estações a partir do Inventário realizado pelo Iphan em 2008. Isso porque pelas informações que encontrei distintas entre os inventários, as estações que são levantadas em 2004 pela RFFSA e já não aparecem em 2008 ou não existem mais ou não são de interesse do DNIT/SPU (transferidas ou leiloadas). Também retirei da lista todas as estações que são apontadas como abandonadas ou demolidas (Com exceção da parada Salesianos, a qual tenho dúvidas).

Inventário do Patrimônio Ferroviário no Espírito Santo
Estações e demais infraestruturas de interesse cultural do espólio da RFFSA

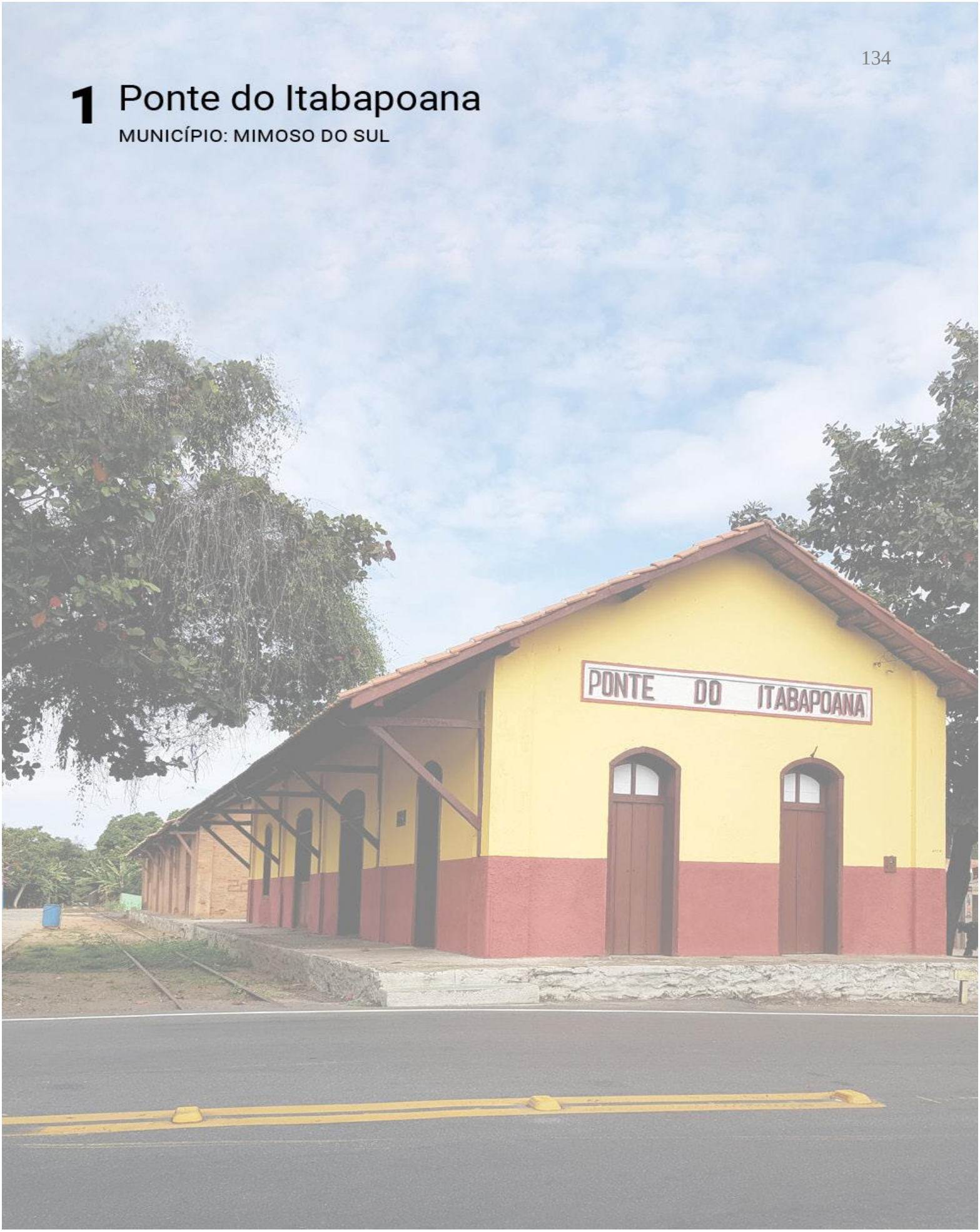
O inventário do Patrimônio Ferroviário realizado nesta pesquisa se detém ao *Ramal Sul Espírito Santo*, da Estrada de Ferro Leopoldina. Essa linha foi incorporada pela Rede Ferroviária Federal, em 1957. Esse recorte é impelido pelas atribuições conferidas ao IPHAN pela Lei nº11.483, de 31 de maio de 2007 – que no artigo 9º delega ao Iphan "receber e administrar os bens móveis e imóveis de valor artístico, histórico e cultural, oriundos da extinta RFFSA, bem como zelar pela sua guarda e manutenção". Portanto, o chamado Patrimônio Ferroviário se debruça exclusivamente sobre o espólio da RFFSA.

A Estrada de Ferro Sul do Espírito Santo, inaugurada em 1896 pelo governo do estado, não teve fôlego para sustentar as obras de todas as estações, sendo retomada em 1907, quando incorporada pela Leopoldina Railway, empresa de credores ingleses. O trecho que saía de Campos, no Rio de Janeiro, até Cachoeiro do Itapemirim, já no estado do Espírito Santo, foi construído pela Estrada de Ferro Carangola em 1877 e 1878.

Ralph Giesbrecht, pesquisador independente das ferrovias brasileiras, aponta que em 1890 a E. F. Carangola foi comprada pela E. F. Barão de Araruama, que no mesmo ano foi vendida à Leopoldina. Daquele ponto em Cachoeiro até Vitória a construção ficou a cargo da E. F. Sul do Espírito Santo até passar para a Leopoldina. Essa linha - sul Espírito Santo - foi incorporada pela RFFSA em 1957. O mesmo autor relata que foi no início dos anos 1980 que os trens de passageiros que uniam Niterói e Rio de Janeiro a Vitória pararam de circular. A circulação de cargas se manteve até aproximadamente 2016 - quase uma década após a extinção definitiva da RFFSA em 2007 e entre concessões de trechos para empresas como a Vale, FCA e VLI.

1 Ponte do Itabapoana

MUNICÍPIO: MIMOSO DO SUL



01. **Patrimônio Ferroviário do Espírito Santo**

02. 21ª Superintendência regional do IPHAN

03. LINHA: Tronco Visconde de Itaboraí – Vitória (Linha 06)
RAMAL:
SUB-RAMAL:
IDENTIFICAÇÃO: Estação Ponte do Itabapoana

04.MUNICÍPIO/DISTRITO
Mimoso do Sul / Ponte de Itabapoana

05. CÓDIGO IPHAN – referência 2008:
UF LXXX RXXX SXXX MUN TIPO ORDEM
ES 06

06.DENOMINAÇÃO (ATUAL / OUTRAS DENOMINAÇÕES)
Ponte de Itabapoana

07. TIPO DO BEM DE ACORDO COM O USO ORIGINAL:
[X] Estação [ ] Armazenamento [ ] Manutenção [ ] Outro:
[ ] Administrativo [ ] Residencial [ ] Superestrutura

08. ANO DE CONSTRUÇÃO: 1896

09. NÚMERO TOMBO:

10.ENDEREÇO:
Rua Maria Rangel Negri

11. COORDENADAS: UTM 24K
LATITUDE: 0244518 ALTITUDE (m): 49m REF. GPS: 22
LONGITUDE: 7653081 ERRO HORIZONTAL (m): -

12.KM LINHA/RAMAL:

13. USO ORIGINAL:
Estação

14. USO ATUAL:
Fechada / em obras

15. USUÁRIO/POSSE/CONCESSÃO ATUAL:
Prefeitura

16. NÍVEL DE PRESERVAÇÃO:

EXTERNO:	[ ] íntegro	[X] pouco alterado	[ ] muito alterado	[ ] descaracterizado
INTERNO:	[ ] íntegro	[X] pouco alterado	[ ] muito alterado	[ ] descaracterizado

17. ESTADO GERAL DE CONSERVAÇÃO:

EXTERNO:	[ ] bom	[X] regular	[ ] ruim	[ ] péssimo	[ ] em arruinamento	[ ] ruínas
INTERNO:	[ ] bom	[X] regular	[ ] ruim	[ ] péssimo	[ ] em arruinamento	[ ] ruínas

18. CARACTERIZAÇÃO DO BEM (ESTRUTURA/MATERIAIS):

COBERTURA	telha francesa	[X] cerâmico(a)	[ ] madeira	[ ] vidro	[ ] concreto	[ ] metálico	[ ] outro:
PAREDES		[X] alvenaria portante	[ ] pedra/rocha	[ ] madeira	[ ] concreto	[ ] metálico	[ ] outro:
ESQUADRIAS		[ ] alvenaria portante	[X] madeira	[ ] vidro	[ ] concreto	[ ] metálico	[ ] outro:
PISO		[ ] cerâmico(a)	[ ] pedra/rocha	[ ] madeira	[X] concreto	[ ] metálico	[ ] outro:
COMPONENTE ESTRUTURAL		[X] alvenaria portante	[ ] pedra/rocha	[ ] madeira	[ ] concreto	[ ] metálico	[ ] outro:
FUNDAÇÃO		[ ] alvenaria portante	[X] pedra/rocha	[ ] madeira	[ ] concreto	[ ] metálico	[ ] outro:

19. FAZ PARTE DE CONJUNTO FERROVIÁRIO? [X] sim [ ] bem isolado [ ] informação desconhecida

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? [ ] 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:
A edificação está fechada e em obras. Fica localizada em uma via de alto tráfego de caminhões. Existe a possibilidade de ser o ponto inicial para a conformação urbana do distrito.

27. EXISTE INTERESSE LOCAL NA UTILIZAÇÃO DO BEM?
[X] sim [ ] não

28. QUE TIPO DE USO? QUAIS MEMÓRIAS SÃO EVOCADAS?
Para a prefeitura há interesse em uma PSF
Para a comunidade, segundo relatos, uso cultural

29. CONTATO LOCAL / OUTROS AGENTES A CONTATAR (HISTÓRIA ORAL)
Conversamos com Cassio - servidor do município (obras)

30. NOME DO ÓRGÃO/INSTITUIÇÃO QUE TEM INTERESSE:
Prefeitura

31. INFORMAÇÕES ADICIONAIS / TOPONÍMIAS
Rodeada de alguns casarios ainda do início do século XX. Há uma edificação residencial no entorno imediato do conjunto que é apontada como Casa de Turma e propriedade do DNIT - não se tem mais informações a respeito.

32. TÉCNICO(A) RESPONSÁVEL:
Bruna Gomes / Stephanie Marques

33. DATA/HORA: 22/06/21 - 10h40

34. CÓDIGO/CONTROLE DAS FOTOS: P ITABAPOANA 001-003

01. **Patrimônio Ferroviário do Espírito Santo**

02. **21ª** Superintendência regional do IPHAN

03. LINHA: Tronco Visconde de Itaboraí – Vitória (Linha 06)
RAMAL:
SUB-RAMAL:

IDENTIFICAÇÃO: Estação Ponte do Itabapoana

04. MUNICÍPIO/DISTRITO
Mimoso do Sul / Ponte de Itabapoana

05. CÓDIGO IPHAN – referência 2008:
UF LXXX RXXX SXXX MUN TIPO ORDEM
ES 06

06. DENOMINAÇÃO (ATUAL / OUTRAS DENOMINAÇÕES)
Ponte de Itabapoana

07. TIPO DO BEM DE ACORDO COM O USO ORIGINAL:
[ ] Estação [X] Armazenamento [ ] Manutenção [ ] Outro:
[ ] Administrativo [ ] Residencial [ ] Superestrutura

08. ANO DE CONSTRUÇÃO: 1894

09. NÚMERO TOMBO:

10. ENDEREÇO:
Rua Maria Rangel Negri

11. COORDENADAS: LATITUDE: 0244505 ALTITUDE (m): 58m REF. GPS: 24
UTM 24K
LONGITUDE: 7653056 ERRO HORIZONTAL (m): –

12. KM LINHA/RAMAL:

13. USO ORIGINAL:
Estação / Armazém

14. USO ATUAL:
Fechada / em obras

15. USUÁRIO/POSSE/CONCESSÃO ATUAL:
Prefeitura

16. NÍVEL DE PRESERVAÇÃO:

EXTERNO:	[X] íntegro	[ ] pouco alterado	[ ] muito alterado	[ ] descaracterizado
INTERNO:	[ ] íntegro	[ ] pouco alterado	[ ] muito alterado	[ ] descaracterizado

17. ESTADO GERAL DE CONSERVAÇÃO:

EXTERNO:	[ ] bom	[ ] regular	[X] ruim	[ ] péssimo	[ ] em arruinamento	[ ] ruínas
INTERNO:	[ ] bom	[ ] regular	[X] ruim	[ ] péssimo	[ ] em arruinamento	[ ] ruínas

18. CARACTERIZAÇÃO DO BEM (ESTRUTURA/MATERIAIS):

COBERTURA	telha capa canal	[X] cerâmico(a)	[ ] madeira	[ ] vidro	[ ] concreto	[ ] metálico	[ ] outro:
PAREDES		[X] alvenaria portante	[ ] pedra/rocha	[ ] madeira	[ ] concreto	[ ] metálico	[ ] outro:
ESQUADRIAS		[ ] alvenaria portante	[X] madeira	[ ] vidro	[ ] concreto	[X] metálico	[ ] outro:
PISO		[ ] cerâmico(a)	[ ] pedra/rocha	[ ] madeira	[X] concreto	[ ] metálico	[ ] outro:
COMPONENTE ESTRUTURAL		[X] alvenaria portante	[ ] pedra/rocha	[ ] madeira	[ ] concreto	[ ] metálico	[ ] outro:
FUNDAÇÃO		[ ] alvenaria portante	[X] pedra/rocha	[ ] madeira	[ ] concreto	[ ] metálico	[ ] outro:

19. FAZ PARTE DE CONJUNTO FERROVIÁRIO? [X] sim [ ] bem isolado [ ] informação desconhecida

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? [ ] 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:
A edificação está fechada. Fica quase justaposta à estação, mas é possível observar que foram constituídas em momentos distintos apesar das proporções similares. A cobertura está bastante precária, com pontos de destelhamento. Apesar do aparente abandono, as esquadrias de madeira aparentam datar de muitas décadas e seus acabamentos são em ferro fundido.

27. EXISTE INTERESSE LOCAL NA UTILIZAÇÃO DO BEM?
[X] sim [ ] não

28. QUE TIPO DE USO? QUAIS MEMÓRIAS SÃO EVOCADAS?
Para a comunidade, segundo relatos, uso cultural

29. CONTATO LOCAL / OUTROS AGENTES A CONTATAR (HISTÓRIA ORAL)
Conversamos com Cassio - servidor do município (obras)

30. NOME DO ÓRGÃO/INSTITUIÇÃO QUE TEM INTERESSE:

31. INFORMAÇÕES ADICIONAIS / TOPONÍMIAS
Rodeada de alguns casarios ainda do início do século XX.

32. TÉCNICO(A) RESPONSÁVEL:
Bruna Gomes / Stephanie Marques

33. DATA/HORA: 22/06/21 - 10h40

34. CÓDIGO/CONTROLE DAS FOTOS: P ITABAPOANA 001-004

01. **Patrimônio Ferroviário do Espírito Santo**

02. **21ª** Superintendência regional do IPHAN

03. LINHA: Tronco Visconde de Itaboraí – Vitória (Linha 06)
RAMAL:
SUB-RAMAL:
IDENTIFICAÇÃO: Estação Ponte do Itabapoana

04.MUNICÍPIO/DISTRITO
Mimoso do Sul / Ponte de Itabapoana

05. CÓDIGO IPHAN – referência 2008:
UF LXXX RXXX SXXX MUN TIPO ORDEM
ES 06

06.DENOMINAÇÃO (ATUAL / OUTRAS DENOMINAÇÕES)
Ponte de Itabapoana

07. TIPO DO BEM DE ACORDO COM O USO ORIGINAL:
[ ] Estação [ ] Armazenamento [ ] Manutenção [ ] Outro:
[ ] Administrativo [ ] Residencial [X] Superestrutura

08. ANO DE CONSTRUÇÃO: 1896

09. NÚMERO TOMBO:

10.ENDEREÇO:

11. COORDENADAS: UTM 24K
LATITUDE: 0244464 ALTITUDE (m): 58m REF. GPS: 26
LONGITUDE: 7652962 ERRO HORIZONTAL (m): -

12.KM LINHA/RAMAL:

13. USO ORIGINAL:
Ponte

14. USO ATUAL:
Abandonada

15. USUÁRIO/POSSE/CONCESSÃO ATUAL:
Prefeitura

16. NÍVEL DE PRESERVAÇÃO:

EXTERNO:	[X] íntegro	[ ] pouco alterado	[ ] muito alterado	[ ] descaracterizado
INTERNO:	[ ] íntegro	[ ] pouco alterado	[ ] muito alterado	[ ] descaracterizado

17. ESTADO GERAL DE CONSERVAÇÃO:

EXTERNO:	[ ] bom	[ ] regular	[ ] ruim	[X] péssimo	[ ] em arruinamento	[ ] ruínas
INTERNO:	[ ] bom	[ ] regular	[ ] ruim	[ ] péssimo	[ ] em arruinamento	[ ] ruínas

18. CARACTERIZAÇÃO DO BEM (ESTRUTURA/MATERIAIS):

COBERTURA	[ ] cerâmico(a)	[ ] madeira	[ ] vidro	[ ] concreto	[ ] metálico	[ ] outro:
PAREDES	[ ] alvenaria portante	[ ] pedra/rocha	[ ] madeira	[ ] concreto	[X] metálico	[ ] outro:
ESQUADRIAS	[ ] alvenaria portante	[ ] madeira	[ ] vidro	[ ] concreto	[ ] metálico	[ ] outro:
PISO	[ ] cerâmico(a)	[ ] pedra/rocha	[X] madeira	[ ] concreto	[ ] metálico	[ ] outro:
COMPONENTE ESTRUTURAL	[ ] alvenaria portante	[X] pedra/rocha	[ ] madeira	[ ] concreto	[X] metálico	[ ] outro:
FUNDAÇÃO	[ ] alvenaria portante	[X] pedra/rocha	[ ] madeira	[ ] concreto	[ ] metálico	[ ] outro:

19. FAZ PARTE DE CONJUNTO FERROVIÁRIO? [X] sim [ ] bem isolado [ ] informação desconhecida

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? [ ] 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:
A ponte está abandonada e apresenta riscos, caso pedestres queiram aproveitar a estrutura para atravessar o rio.

27. EXISTE INTERESSE LOCAL NA UTILIZAÇÃO DO BEM?
[ ] sim [ ] não

28. QUE TIPO DE USO? QUAIS MEMÓRIAS SÃO EVOCADAS?

29. CONTATO LOCAL / OUTROS AGENTES A CONTATAR (HISTÓRIA ORAL)

30. NOME DO ÓRGÃO/INSTITUIÇÃO QUE TEM INTERESSE:

31. INFORMAÇÕES ADICIONAIS / TOPONÍMIAS
Ponto de fronteira com o município do Rio de Janeiro.

32. TÉCNICO(A) RESPONSÁVEL:
Bruna Gomes / Stephanie Marques

33. DATA/HORA: 22/06/21 - 10h40

34. CÓDIGO/CONTROLE DAS FOTOS: P ITABAPOANA 005

01. Patrimônio Ferroviário do Espírito Santo		02. 21ª Superintendência regional do IPHAN
03.	LINHA: Tronco Visconde de Itaboraí - Vitória (Linha 06)	
	RAMAL:	
	SUB-RAMAL:	IDENTIFICAÇÃO: Estação Ponte do Itabapoana

FOTOS



Vista da Estação a partir da avenida.



Ponte ou pontilhão que conecta os dois estados, Espírito Santo e Rio de Janeiro.



Conjunto Ferroviário Ponte do Itabapoana.



Armazém.



Estação.

CROQUIS / MAPA





2 Dona América

MUNICÍPIO: MIMOSO DO SUL



01. **Patrimônio Ferroviário do Espírito Santo**

02. 21ª Superintendência regional do IPHAN

03. LINHA: Tronco Visconde de Itaboraí – Vitória (Linha 06)
RAMAL:
SUB-RAMAL:

IDENTIFICAÇÃO: Estação Dona América

04.MUNICÍPIO/DISTRITO
Mimoso do Sul

05. CÓDIGO IPHAN – referência 2008:
UF LXXX RXXX SXXX MUN TIPO ORDEM
ES 06

06.DENOMINAÇÃO (ATUAL / OUTRAS DENOMINAÇÕES)
Dona América

07. TIPO DO BEM DE ACORDO COM O USO ORIGINAL:
[X] Estação [ ] Armazenamento [ ] Manutenção [ ] Outro:
[ ] Administrativo [ ] Residencial [ ] Superestrutura

08. ANO DE CONSTRUÇÃO: 1896

09. NÚMERO TOMBO:

10.ENDEREÇO:

11. COORDENADAS: UTM 24K
LATITUDE: 0249563 ALTITUDE (m): 62m REF. GPS: 29
LONGITUDE: 7658049 ERRO HORIZONTAL (m): –

12.KM LINHA/RAMAL:

13. USO ORIGINAL:
Estação

14. USO ATUAL:
Fechada, com aparência de abandono. No pátio foi montada a estrutura de um bar e já funcionou como posto de saúde.

15. USUÁRIO/POSSE/CONCESSÃO ATUAL:
Prefeitura

16. NÍVEL DE PRESERVAÇÃO:

EXTERNO:	[ ] íntegro	[X] pouco alterado	[ ] muito alterado	[ ] descaracterizado
INTERNO:	[ ] íntegro	[X] pouco alterado	[ ] muito alterado	[ ] descaracterizado

17. ESTADO GERAL DE CONSERVAÇÃO:

EXTERNO:	[ ] bom	[X] regular	[ ] ruim	[ ] péssimo	[ ] em arruinamento	[ ] ruínas
INTERNO:	[ ] bom	[ ] regular	[X] ruim	[ ] péssimo	[ ] em arruinamento	[ ] ruínas

18. CARACTERIZAÇÃO DO BEM (ESTRUTURA/MATERIAIS):

COBERTURA	telha francesa	[X] cerâmico(a)	[ ] madeira	[ ] vidro	[ ] concreto	[ ] metálico	[ ] outro: forro de madeira
PAREDES		[X] alvenaria portante	[ ] pedra/rocha	[ ] madeira	[ ] concreto	[ ] metálico	[ ] outro:
ESQUADRIAS		[ ] alvenaria portante	[X] madeira	[X] vidro	[ ] concreto	[ ] metálico	[ ] outro:
PISO		[ ] cerâmico(a)	[ ] pedra/rocha	[ ] madeira	[X] concreto	[ ] metálico	[ ] outro:
COMPONENTE ESTRUTURAL		[X] alvenaria portante	[ ] pedra/rocha	[ ] madeira	[ ] concreto	[ ] metálico	[ ] outro:
FUNDAÇÃO		[ ] alvenaria portante	[X] pedra/rocha	[ ] madeira	[ ] concreto	[ ] metálico	[ ] outro:

19. FAZ PARTE DE CONJUNTO FERROVIÁRIO? [X] sim [ ] bem isolado [ ] informação desconhecida

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? [ ] 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:
A edificação está localizada em uma área atualmente rural, após um processo de esvaziamento urbano. O acesso se dá por estrada de chão, distante das rodovias principais. Há no entorno imediato um armazém que, segundo os relatos, funcionava como entreposto para as cargas das fazendas e os insumos que chegavam.

27. EXISTE INTERESSE LOCAL NA UTILIZAÇÃO DO BEM?
[X] sim [ ] não

28. QUE TIPO DE USO? QUAIS MEMÓRIAS SÃO EVOCADAS?
Cultural, saúde, comércio. A sra. Celia conta que se mudou para o distrito em 1946, momento em que a região estava em ascensão. O sr. José Luis comenta que quando "o trem foi embora, levou a cidade junto".

29. CONTATO LOCAL / OUTROS AGENTES A CONTATAR (HISTÓRIA ORAL)
Conversamos com a sra. Celia Maria Cordeiro Moreira (28) 999531243. Filha do chefe da estação (sr. Tadeu), comprou a Casa de Turma.

30. NOME DO ÓRGÃO/INSTITUIÇÃO QUE TEM INTERESSE:
Comunidade local

31. INFORMAÇÕES ADICIONAIS / TOPONÍMIAS
Rodeada de alguns casarios ainda do início do século XX, a sra. Celia e seu afilhado Carlos Fernando expõem fotografias pessoais do distrito nas décadas passadas.

32. TÉCNICO(A) RESPONSÁVEL:
Bruna Gomes / Stephanie Marques

33. DATA/HORA: 22/06/21 - 12h50

34. CÓDIGO/CONTROLE DAS FOTOS: D AMERICA 001-002

01. **Patrimônio Ferroviário do Espírito Santo**

02. **21ª** Superintendência regional do IPHAN

03. LINHA: Tronco Visconde de Itaboraí – Vitória (Linha 06)
RAMAL:
SUB-RAMAL:

IDENTIFICAÇÃO: Estação Dona América

04.MUNICÍPIO/DISTRITO
Mimoso do Sul

05. CÓDIGO IPHAN – referência 2008:
UF LXXX RXXX SXXX MUN TIPO ORDEM
ES 06

06.DENOMINAÇÃO (ATUAL / OUTRAS DENOMINAÇÕES)
Dona América

07. TIPO DO BEM DE ACORDO COM O USO ORIGINAL:
[ ] Estação [ ] Armazenamento [ ] Manutenção [ ] Outro:
[ ] Administrativo [X] Residencial [ ] Superestrutura

08. ANO DE CONSTRUÇÃO: 1896

09. NÚMERO TOMBO:

10.ENDEREÇO:

11. COORDENADAS: UTM 24K
LATITUDE: 0249563 ALTITUDE (m): 62m REF. GPS: 29
LONGITUDE: 7658049 ERRO HORIZONTAL (m): -

12.KM LINHA/RAMAL:

13. USO ORIGINAL:
Casa de Turma

14. USO ATUAL:
Residencial / Privado

15. USUÁRIO/POSSE/CONCESSÃO ATUAL:
Imóvel comprado pela sra. Celia Maria Cordeiro Moreira (filha de ferroviário)

16. NÍVEL DE PRESERVAÇÃO:

EXTERNO:	[ ] íntegro	[X] pouco alterado	[ ] muito alterado	[ ] descaracterizado
INTERNO:	[ ] íntegro	[ ] pouco alterado	[X] muito alterado	[ ] descaracterizado

17. ESTADO GERAL DE CONSERVAÇÃO:

EXTERNO:	[X] bom	[ ] regular	[ ] ruim	[ ] péssimo	[ ] em arruinamento	[ ] ruínas
INTERNO:	[X] bom	[ ] regular	[ ] ruim	[ ] péssimo	[ ] em arruinamento	[ ] ruínas

18. CARACTERIZAÇÃO DO BEM (ESTRUTURA/MATERIAIS):

COBERTURA	telha capa canal	[X] cerâmico(a)	[ ] madeira	[ ] vidro	[ ] concreto	[ ] metálico	[ ] outro:
PAREDES		[X] alvenaria portante	[ ] pedra/rocha	[ ] madeira	[ ] concreto	[ ] metálico	[ ] outro:
ESQUADRIAS		[ ] alvenaria portante	[X] madeira	[X] vidro	[ ] concreto	[ ] metálico	[ ] outro:
PISO		[X] cerâmico(a)	[ ] pedra/rocha	[ ] madeira	[ ] concreto	[ ] metálico	[ ] outro:
COMPONENTE ESTRUTURAL		[X] alvenaria portante	[ ] pedra/rocha	[ ] madeira	[ ] concreto	[ ] metálico	[ ] outro:
FUNDAÇÃO		[ ] alvenaria portante	[ ] pedra/rocha	[ ] madeira	[X] concreto	[ ] metálico	[ ] outro:

19. FAZ PARTE DE CONJUNTO FERROVIÁRIO? [X] sim [ ] bem isolado [ ] informação desconhecida

20. LINHA/RAMAL EM OPERAÇÃO? [ ] ativa [X] desativada [ ] erradicada

21. POSSUI BENS MÓVEIS E INTEGRADOS? [ ] sim [X] não

22.POSSUI VIGILÂNCIA? [X] sim [ ] não

23. QUE TIPO DE BENS MÓVEIS E INTEGRADOS? [ ] 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:
Próximo da casa existem outras residências que, em conjunto, fazem a preservação da área dos trilhos com jardins e cultivo de frutas.

27. EXISTE INTERESSE LOCAL NA UTILIZAÇÃO DO BEM?
[X] sim [ ] não

28. QUE TIPO DE USO? QUAIS MEMÓRIAS SÃO EVOCADAS?
Privado

29. CONTATO LOCAL / OUTROS AGENTES A CONTATAR (HISTÓRIA ORAL)
Sra. Celia Maria Cordeiro Moreira (28) 999531243. Filha do chefe da estação (sr. Tadeu), comprou a Casa de Turma.

30. NOME DO ÓRGÃO/INSTITUIÇÃO QUE TEM INTERESSE:
Particular

31. INFORMAÇÕES ADICIONAIS / TOPONÍMIAS
Rodeada de alguns casarios ainda do início do século XX, a sra. Celia e seu afilhado Carlos Fernando expõem fotografias pessoais do distrito nas décadas passadas.

32. TÉCNICO(A) RESPONSÁVEL:
Bruna Gomes / Stephanie Marques

33. DATA/HORA: 22/06/21 - 12h50

34. CÓDIGO/CONTROLE DAS FOTOS: D AMERICA 003-005

01. Patrimônio Ferroviário do Espírito Santo		02. 21ª Superintendência regional do IPHAN
03.	LINHA: Tronco Visconde de Itaboraí - Vitória (Linha 06)	
	RAMAL:	
	SUB-RAMAL:	IDENTIFICAÇÃO: Estação Dona América

FOTOS



Estação Ferroviária Dona América.



Fundos da Estação Ferroviária Dona América. Detalhe da mão francesa em madeira e esquadria dupla ortogonal.





Fotos que os ex-ferroviários contam suas memórias.



Casa de Turma.

CROQUIS / MAPA

3 Mimoso do Sul

MUNICÍPIO: MIMOSO DO SUL



01. **Patrimônio Ferroviário do Espírito Santo**

02. **21ª** Superintendência regional do IPHAN

03. LINHA: Tronco Visconde de Itaboraí – Vitória (Linha 06)
RAMAL:
SUB-RAMAL:
IDENTIFICAÇÃO: Estação Mimoso do Sul

04.MUNICÍPIO/DISTRITO
Mimoso do Sul

05. CÓDIGO IPHAN – referência 2008:
UF LXXX RXXX SXXX MUN TIPO ORDEM
ES 06

06.DENOMINAÇÃO (ATUAL / OUTRAS DENOMINAÇÕES)
Mimoso do Sul

07. TIPO DO BEM DE ACORDO COM O USO ORIGINAL:
[X] Estação [ ] Armazenamento [ ] Manutenção [ ] Outro:
[ ] Administrativo [ ] Residencial [ ] Superestrutura

08. ANO DE CONSTRUÇÃO: 1896

09. NÚMERO TOMBO:

10.ENDEREÇO:
Rua Espírito Santo, sem número

11. COORDENADAS: UTM 24K
LATITUDE: 0254168 ALTITUDE (m): 57m REF. GPS: 32
LONGITUDE: 7669216 ERRO HORIZONTAL (m): –

12.KM LINHA/RAMAL:

13. USO ORIGINAL:
Estação

14. USO ATUAL:
Fechada, com aparência de abandono.

15. USUÁRIO/POSSE/CONCESSÃO ATUAL:
Prefeitura

16. NÍVEL DE PRESERVAÇÃO:

EXTERNO:	[X] íntegro	[ ] pouco alterado	[ ] muito alterado	[ ] descaracterizado
INTERNO:	[ ] íntegro	[ ] pouco alterado	[ ] muito alterado	[ ] descaracterizado

17. ESTADO GERAL DE CONSERVAÇÃO:

EXTERNO:	[ ] bom	[ ] regular	[X] ruim	[ ] péssimo	[ ] em arruinamento	[ ] ruínas
INTERNO:	[ ] bom	[ ] regular	[ ] ruim	[ ] péssimo	[ ] em arruinamento	[ ] ruínas

18. CARACTERIZAÇÃO DO BEM (ESTRUTURA/MATERIAIS):

COBERTURA	telha francesa	[X] cerâmico(a)	[ ] madeira	[ ] vidro	[ ] concreto	[ ] metálico	[ ] outro:
PAREDES		[X] alvenaria portante	[ ] pedra/rocha	[ ] madeira	[ ] concreto	[ ] metálico	[ ] outro:
ESQUADRIAS		[ ] alvenaria portante	[X] madeira	[X] vidro	[ ] concreto	[ ] metálico	[ ] outro:
PISO		[ ] cerâmico(a)	[ ] pedra/rocha	[ ] madeira	[X] concreto	[ ] metálico	[ ] outro:
COMPONENTE ESTRUTURAL		[X] alvenaria portante	[ ] pedra/rocha	[ ] madeira	[ ] concreto	[ ] metálico	[ ] outro:
FUNDAÇÃO		[ ] alvenaria portante	[X] pedra/rocha	[ ] madeira	[ ] concreto	[ ] metálico	[ ] outro:

19. FAZ PARTE DE CONJUNTO FERROVIÁRIO? [ ] sim [ ] bem isolado [X] informação desconhecida

20. LINHA/RAMAL EM OPERAÇÃO? [ ] ativa [X] desativada [ ] erradicada

21. POSSUI BENS MÓVEIS E INTEGRADOS? [X] sim [ ] não

22.POSSUI VIGILÂNCIA? [ ] sim [X] não

23. QUE TIPO DE BENS MÓVEIS E INTEGRADOS? [ ] equipamento [X] 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:
Área comercial em centro urbano. Aspecto de abandono e relatos de demolição de outras edificações do conjunto. Vestígios de excrementos.

27. EXISTE INTERESSE LOCAL NA UTILIZAÇÃO DO BEM?
[ ] sim [ ] não

28. QUE TIPO DE USO? QUAIS MEMÓRIAS SÃO EVOCADAS?

29. CONTATO LOCAL / OUTROS AGENTES A CONTATAR (HISTÓRIA ORAL)

30. NOME DO ÓRGÃO/INSTITUIÇÃO QUE TEM INTERESSE:

31. INFORMAÇÕES ADICIONAIS / TOPONÍMIAS
Há relatos de que o sino da estação sumiu ou foi roubado. No entorno ainda existem diversos palacetes do início do século XX. Existe uma estrutura abandona e em estado precário que se assemelha a um galpão de garagem - os trilhos conduzem ao seu interior, todavia não temos mais informações.

32. TÉCNICO(A) RESPONSÁVEL:
Bruna Gomes / Stephanie Marques

33. DATA/HORA: 22/06/21 - 15h10

34. CÓDIGO/CONTROLE DAS FOTOS: M DO SUL 001-004

01. Patrimônio Ferroviário do Espírito Santo		02. 21ª Superintendência regional do IPHAN
03.	LINHA: Tronco Visconde de Itaboraí - Vitória (Linha 06)	
	RAMAL:	
	SUB-RAMAL:	IDENTIFICAÇÃO: Estação Mimoso do Sul

FOTOS



Estação Ferroviária de Mimoso do Sul.



Pátio da Estação Ferroviária de Mimoso do Sul. Há relatos e vestígios de outras edificações que fariam parte do conjunto, mas atualmente não são possíveis de identificar.



Vagão de Locomotiva.



Vagão de Locomotiva.

CROQUIS / MAPA

4 Muqui

MUNICÍPIO: MUQUI



01. **Patrimônio Ferroviário do Espírito Santo**

02. **21**ª Superintendência regional do IPHAN

03. LINHA: Tronco Visconde de Itaboraí – Vitória (Linha 06)
RAMAL:
SUB-RAMAL:

IDENTIFICAÇÃO: Estação Ferroviária de Muqui

04.MUNICÍPIO/DISTRITO
Muqui

05. CÓDIGO IPHAN – referência 2008:
UF LXXX RXXX SXXX MUN TIPO ORDEM
ES 06

06.DENOMINAÇÃO (ATUAL / OUTRAS DENOMINAÇÕES)
Muqui

07. TIPO DO BEM DE ACORDO COM O USO ORIGINAL:
[X] Estação [ ] Armazenamento [ ] Manutenção [ ] Outro:
[ ] Administrativo [ ] Residencial [ ] Superestrutura

08. ANO DE CONSTRUÇÃO: 1896

09. NÚMERO TOMBO:

10.ENDEREÇO:
Rua Dr. Poty Fomel / Rodovia Vieira Machado

11. COORDENADAS: UTM 24K
LATITUDE: 0255998 ALTITUDE (m): 238m REF. GPS: 37
LONGITUDE: 7681385 ERRO HORIZONTAL (m): -

12.KM LINHA/RAMAL:

13. USO ORIGINAL:
Estação

14. USO ATUAL:
Secretaria de Esporte, Secretaria de Cultura e Turismo, Centro Cultural e Rodoviária

15. USUÁRIO/POSSE/CONCESSÃO ATUAL:
Prefeitura

16. NÍVEL DE PRESERVAÇÃO:

EXTERNO:	[ ] íntegro	[ ] pouco alterado	[X] muito alterado	[ ] descaracterizado
INTERNO:	[ ] íntegro	[X] pouco alterado	[ ] muito alterado	[ ] descaracterizado

17. ESTADO GERAL DE CONSERVAÇÃO:

EXTERNO:	[ ] bom	[X] regular	[ ] ruim	[ ] péssimo	[ ] em arruinamento	[ ] ruínas
INTERNO:	[ ] bom	[X] regular	[ ] ruim	[ ] péssimo	[ ] em arruinamento	[ ] ruínas

18. CARACTERIZAÇÃO DO BEM (ESTRUTURA/MATERIAIS):

COBERTURA	telha francesa	[X] cerâmico(a)	[ ] madeira	[ ] vidro	[ ] concreto	[ ] metálico	[ ] outro:
PAREDES		[X] alvenaria portante	[ ] pedra/rocha	[ ] madeira	[ ] concreto	[ ] metálico	[ ] outro:
ESQUADRIAS		[ ] alvenaria portante	[X] madeira	[ ] vidro	[ ] concreto	[X] metálico	[ ] outro:
PISO		[X] cerâmico(a)	[ ] pedra/rocha	[ ] madeira	[ ] concreto	[ ] metálico	[ ] outro:
COMPONENTE ESTRUTURAL		[X] alvenaria portante	[ ] pedra/rocha	[ ] madeira	[ ] concreto	[ ] metálico	[ ] outro:
FUNDAÇÃO		[ ] alvenaria portante	[X] pedra/rocha	[ ] madeira	[ ] concreto	[ ] metálico	[ ] outro:

19. FAZ PARTE DE CONJUNTO FERROVIÁRIO? [ ] sim [X] bem isolado [ ] informação desconhecida

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? [ ] 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 [X] estadual [ ] federal Bem cultural participante do tombamento do Centro Histórico de Muqui

26. DESCRIÇÃO DA ÁREA/TERRENO/AMBIÊNCIA/INTERVENÇÕES/ SITUAÇÃO DO CONJUNTO/ENTORNO IMEDIATO DO BEM:
Localizada no Centro Histórico de Muqui, tem no seu entorno diversos casarios e palacetes do século XIX e XX. A prefeitura da cidade foi implantada ao lado da estação. O edifício municipal, em estilo art-déco, indica a construção posterior à estação o que nos leva à possibilidade da ferrovia ter sido um importante elemento da urbanização local.

27. EXISTE INTERESSE LOCAL NA UTILIZAÇÃO DO BEM?
[X] sim [ ] não

28. QUE TIPO DE USO? QUAIS MEMÓRIAS SÃO EVOCADAS?
Todos os usos atuais, mas relata-se a falta de apoio financeiro para a preservação da edificação.

29. CONTATO LOCAL / OUTROS AGENTES A CONTATAR (HISTÓRIA ORAL)
Joelma Consuelo, secretária de Cultura (27) 998058074

30. NOME DO ÓRGÃO/INSTITUIÇÃO QUE TEM INTERESSE:
Prefeitura

31. INFORMAÇÕES ADICIONAIS / TOPONÍMIAS

32. TÉCNICO(A) RESPONSÁVEL:
Bruna Gomes / Stephanie Marques

33. DATA/HORA: 22/06/21 - 16h40

34. CÓDIGO/CONTROLE DAS FOTOS: MUQUI 001-004

01. Patrimônio Ferroviário do Espírito Santo		02. 21ª Superintendência regional do IPHAN
03.	LINHA	Tronco Visconde de Itaboraí - Vitória (Linha 06)
	RAMAL	
	SUB-RAMAL	IDENTIFICAÇÃO: Estação Ferroviária de Muqui

FOTOS



Estação Ferroviária de Muqui.



Estação Ferroviária de Muqui.



Lateral da estação.



Antiga plataforma de embarque.

CROQUIS / MAPA

5 Satiro

MUNICÍPIO: MUQUI



01. **Patrimônio Ferroviário do Espírito Santo**

02. **21**ª Superintendência regional do IPHAN

03. LINHA: Tronco Visconde de Itaboraí – Vitória (Linha 06)
RAMAL:
SUB-RAMAL:
IDENTIFICAÇÃO: Satiro

04. MUNICÍPIO/DISTRITO
Muqui

05. CÓDIGO IPHAN – referência 2008:
UF LXXX RXXX SXXX MUN TIPO ORDEM
ES 06

06. DENOMINAÇÃO (ATUAL / OUTRAS DENOMINAÇÕES)
Satiro

07. TIPO DO BEM DE ACORDO COM O USO ORIGINAL:
[X] Estação [ ] Armazenamento [ ] Manutenção [ ] Outro:
[ ] Administrativo [ ] Residencial [ ] Superestrutura

08. ANO DE CONSTRUÇÃO: 1896

09. NÚMERO TOMBO:

10. ENDEREÇO:
ZONA RURAL

11. COORDENADAS: UTM 24K
LATITUDE: 0262948 ALTITUDE (m): 194m REF. GPS: 38
LONGITUDE: 7686983 ERRO HORIZONTAL (m): -

12. KM LINHA/RAMAL:

13. USO ORIGINAL:
Estação

14. USO ATUAL:
Fechada / abandonada

15. USUÁRIO/POSSE/CONCESSÃO ATUAL:
VLI de acordo com inscrição patrimonial anexa ao edifício

16. NÍVEL DE PRESERVAÇÃO:

EXTERNO:	[ ] íntegro	[x] pouco alterado	[ ] muito alterado	[ ] descaracterizado
INTERNO:	[ ] íntegro	[ ] pouco alterado	[ ] muito alterado	[ ] descaracterizado

17. ESTADO GERAL DE CONSERVAÇÃO:

EXTERNO:	[ ] bom	[X] regular	[ ] ruim	[ ] péssimo	[ ] em arruinamento	[ ] ruínas
INTERNO:	[ ] bom	[ ] regular	[ ] ruim	[ ] péssimo	[ ] em arruinamento	[ ] ruínas

18. CARACTERIZAÇÃO DO BEM (ESTRUTURA/MATERIAIS):

COBERTURA	[ ] cerâmico(a)	[ ] madeira	[ ] vidro	[ ] concreto	[X] metálico	[ ] outro:
PAREDES	[X] alvenaria portante	[ ] pedra/rocha	[ ] madeira	[ ] concreto	[ ] metálico	[ ] outro:
ESQUADRIAS	[ ] alvenaria portante	[X] madeira	[ ] vidro	[ ] concreto	[ ] metálico	[ ] outro: bambu
PISO	[ ] cerâmico(a)	[ ] pedra/rocha	[ ] madeira	[X] concreto	[ ] metálico	[ ] outro:
COMPONENTE ESTRUTURAL	[X] alvenaria portante	[ ] pedra/rocha	[ ] madeira	[ ] concreto	[ ] metálico	[ ] outro:
FUNDAÇÃO	[ ] alvenaria portante	[X] pedra/rocha	[ ] madeira	[ ] concreto	[ ] metálico	[ ] outro:

19. FAZ PARTE DE CONJUNTO FERROVIÁRIO? [X] sim [ ] bem isolado [ ] informação desconhecida

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? [ ] 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:
A edificação da estação de Satiro se diferencia em aspectos formais da maioria das outras estações do estado. Sofreu diversas intervenções e atualmente possui um fechamento no nível inferior, caracterizando um subsolo semienterrado. Está localizada em área rural e o acesso se dá por estrada de chão.

27. EXISTE INTERESSE LOCAL NA UTILIZAÇÃO DO BEM?
[ ] sim [ ] não

28. QUE TIPO DE USO? QUAIS MEMÓRIAS SÃO EVOCADAS?
Não conseguimos relatos

29. CONTATO LOCAL / OUTROS AGENTES A CONTATAR (HISTÓRIA ORAL)
Conversamos com o sr. Antonio, com quem deixamos um número para contato para a sra. Beth que segundo ele teria mais informações.

30. NOME DO ÓRGÃO/INSTITUIÇÃO QUE TEM INTERESSE:

31. INFORMAÇÕES ADICIONAIS / TOPONÍMIAS

32. TÉCNICO(A) RESPONSÁVEL:
Bruna Gomes / Stephanie Marques

33. DATA/HORA: 23/06/21 - 10h00

34. CÓDIGO/CONTROLE DAS FOTOS: SATIRO 001-002

01. **Patrimônio Ferroviário do Espírito Santo**

02. 21ª Superintendência regional do IPHAN

03. LINHA: Tronco Visconde de Itaboraí – Vitória (Linha 06)
RAMAL:
SUB-RAMAL:
IDENTIFICAÇÃO: Satiro

04.MUNICÍPIO/DISTRITO
Muqui

05. CÓDIGO IPHAN – referência 2008:
UF LXXX RXXX SXXX MUN TIPO ORDEM
ES 06

06.DENOMINAÇÃO (ATUAL / OUTRAS DENOMINAÇÕES)
Satiro

07. TIPO DO BEM DE ACORDO COM O USO ORIGINAL:
[ ] Estação [ ] Armazenamento [ ] Manutenção [ ] Outro:
[ ] Administrativo [X] Residencial [ ] Superestrutura

08. ANO DE CONSTRUÇÃO
desconhecido

09. NÚMERO TOMBO

10.ENDEREÇO:
ZONA RURAL

11. COORDENADAS: UTM 24K
LATITUDE: 0262988 ALTITUDE (m): 191m REF. GPS: 39
LONGITUDE: 7686993 ERRO HORIZONTAL (m): -

12.KM LINHA/RAMAL

13. USO ORIGINAL:
Aparenta ter sido Casa de Turma

14. USO ATUAL:
Residencial

15. USUÁRIO/POSSE/CONCESSÃO ATUAL:
Não identificada

16. NÍVEL DE PRESERVAÇÃO:

EXTERNO:	[ ] íntegro	[ ] pouco alterado	[ ] muito alterado	[ ] descaracterizado
INTERNO:	[ ] íntegro	[ ] pouco alterado	[ ] muito alterado	[ ] descaracterizado

17. ESTADO GERAL DE CONSERVAÇÃO:

EXTERNO:	[ ] bom	[ ] regular	[X] ruim	[ ] péssimo	[ ] em arruinamento	[ ] ruínas
INTERNO:	[ ] bom	[ ] regular	[ ] ruim	[ ] péssimo	[ ] em arruinamento	[ ] ruínas

18. CARACTERIZAÇÃO DO BEM (ESTRUTURA/MATERIAIS):

COBERTURA	[ ] cerâmico(a)	[ ] madeira	[ ] vidro	[ ] concreto	[X] metálico	[ ] outro:
PAREDES	[X] alvenaria portante	[ ] pedra/rocha	[ ] madeira	[ ] concreto	[ ] metálico	[ ] outro:
ESQUADRIAS	[ ] alvenaria portante	[X] madeira	[ ] vidro	[ ] concreto	[ ] metálico	[ ] outro:
PISO	[ ] cerâmico(a)	[ ] pedra/rocha	[ ] madeira	[ ] concreto	[ ] metálico	[ ] outro:
COMPONENTE ESTRUTURAL	[X] alvenaria portante	[ ] pedra/rocha	[X] madeira	[ ] concreto	[ ] metálico	[ ] outro:
FUNDAÇÃO	[ ] alvenaria portante	[X] pedra/rocha	[ ] madeira	[ ] concreto	[ ] metálico	[ ] outro:

19. FAZ PARTE DE CONJUNTO FERROVIÁRIO?	[X] sim	[ ] bem isolado	[ ] informação desconhecida
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?	[ ] 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:
A casa apresenta a sinalização "SATIRO" em sua fachada frontal com a mesma tipografia da estação. Tal fato, confirmado por um morador local, nos leva a apontá-la como Casa de Turma no conjunto. Apesar de aparentar estar ocupada o nível de preservação é precário e o edifício apresenta diversas patologias como desprendimento de material e rachaduras.

27. EXISTE INTERESSE LOCAL NA UTILIZAÇÃO DO BEM?
[ ] sim [ ] não

28. QUE TIPO DE USO? QUAIS MEMÓRIAS SÃO EVOCADAS?
Não se obteve relatos

29. CONTATO LOCAL / OUTROS AGENTES A CONTATAR (HISTÓRIA ORAL)
Conversamos com o sr. Antonio, com quem deixamos um número para contato para a sra. Beth que segundo ele teria mais informações.

30. NOME DO ÓRGÃO/INSTITUIÇÃO QUE TEM INTERESSE:

31. INFORMAÇÕES ADICIONAIS / TOPONÍMIAS

32. TÉCNICO(A) RESPONSÁVEL:
Bruna Gomes / Stephanie Marques

33. DATA/HORA: 23/06/21 - 10h00

34. CÓDIGO/CONTROLE DAS FOTOS: SATIRO 003-004

01. Patrimônio Ferroviário do Espírito Santo		02. 21ª Superintendência regional do IPHAN
03.	LINHA: Tronco Visconde de Itaboraí - Vitória (Linha 06)	
	RAMAL:	
	SUB-RAMAL:	IDENTIFICAÇÃO: Satiro

FOTOS



Estação Ferroviária Satiro.



Fundos da Estação Ferroviária Satiro.



Casa de turma.

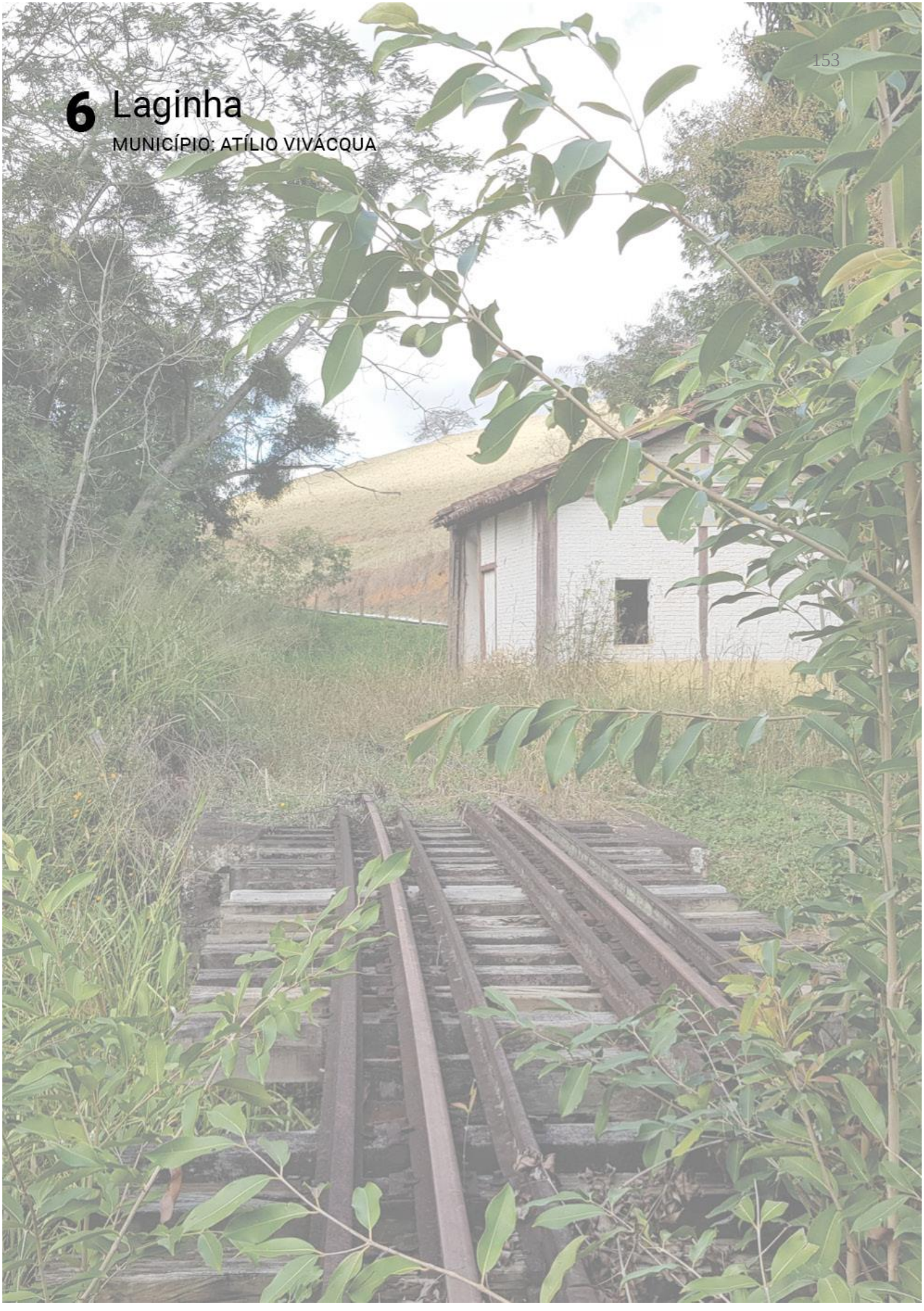


Casa de turma.

CROQUIS / MAPA

6 Laginha

MUNICÍPIO: ATÍLIO VIVÁCQUA



01. **Patrimônio Ferroviário do Espírito Santo**

02. **21**ª Superintendência regional do IPHAN

03. LINHA: Tronco Visconde de Itaboraí – Vitória (Linha 06)
RAMAL:
SUB-RAMAL:
IDENTIFICAÇÃO: Estação Laginha

04. MUNICÍPIO/DISTRITO: Atílio Vivácqua

05. CÓDIGO IPHAN – referência 2008:
UF LXXX RXXX SXXX MUN TIPO ORDEM
ES 06

06. DENOMINAÇÃO (ATUAL / OUTRAS DENOMINAÇÕES): Laginha / Caiado

07. TIPO DO BEM DE ACORDO COM O USO ORIGINAL:
[X] Estação [ ] Armazenamento [ ] Manutenção [ ] Outro:
[ ] Administrativo [ ] Residencial [ ] Superestrutura

08. ANO DE CONSTRUÇÃO: 1931

09. NÚMERO TOMBO:

10. ENDEREÇO: Rodovia ES-289

11. COORDENADAS: UTM 24K
LATITUDE: 0266873 ALTITUDE (m): 81 REF. GPS: 40
LONGITUDE: 7685999 ERRO HORIZONTAL (m): –

12. KM LINHA/RAMAL:

13. USO ORIGINAL: Parada de Trem

14. USO ATUAL: Fechada / abandonada

15. USUÁRIO/POSSE/CONCESSÃO ATUAL: Não identificada

16. NÍVEL DE PRESERVAÇÃO:

EXTERNO:	[X] íntegro	[ ] pouco alterado	[ ] muito alterado	[ ] descaracterizado
INTERNO:	[ ] íntegro	[ ] pouco alterado	[ ] muito alterado	[ ] descaracterizado

17. ESTADO GERAL DE CONSERVAÇÃO:

EXTERNO:	[ ] bom	[ ] regular	[ ] ruim	[X] péssimo	[ ] em arruinamento	[ ] ruínas
INTERNO:	[ ] bom	[ ] regular	[ ] ruim	[ ] péssimo	[ ] em arruinamento	[ ] ruínas

18. CARACTERIZAÇÃO DO BEM (ESTRUTURA/MATERIAIS):

COBERTURA	Telha capa canal	[X] cerâmico(a)	[ ] madeira	[ ] vidro	[ ] concreto	[ ] metálico	[ ] outro:
PAREDES		[X] alvenaria portante	[ ] pedra/rocha	[ ] madeira	[ ] concreto	[ ] metálico	[ ] outro:
ESQUADRIAS		[ ] alvenaria portante	[X] madeira	[ ] vidro	[ ] concreto	[ ] metálico	[ ] outro:
PISO		[ ] cerâmico(a)	[ ] pedra/rocha	[ ] madeira	[ ] concreto	[ ] metálico	[ ] outro:
COMPONENTE ESTRUTURAL		[X] alvenaria portante	[ ] pedra/rocha	[X] madeira	[ ] concreto	[ ] metálico	[ ] outro:
FUNDAÇÃO		[ ] alvenaria portante	[X] pedra/rocha	[ ] madeira	[ ] concreto	[ ] metálico	[ ] outro:

19. FAZ PARTE DE CONJUNTO FERROVIÁRIO? [ ] sim [X] bem isolado [ ] informação desconhecida

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? [ ] 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:
A edificação está localizada na margem de uma atual rodovia estadual. Não é possível acessá-la devido a cerca em arame farpado no lado da ferrovia e vegetação alta no lado oposto.

27. EXISTE INTERESSE LOCAL NA UTILIZAÇÃO DO BEM?
[ ] sim [ ] não

28. QUE TIPO DE USO? QUAIS MEMÓRIAS SÃO EVOCADAS?
Não se obteve relatos

29. CONTATO LOCAL / OUTROS AGENTES A CONTATAR (HISTÓRIA ORAL)
Conversamos com o proprietário da casa centenária em terreno ao lado, uma provável fazenda que motivou a construção tardia da parada de trem.

30. NOME DO ÓRGÃO/INSTITUIÇÃO QUE TEM INTERESSE:

31. INFORMAÇÕES ADICIONAIS / TOPONÍMIAS
Em frente à antiga parada de trem existe hoje uma parada de ônibus, indicando a persistência daquele ponto como parada dos transportes.

32. TÉCNICO(A) RESPONSÁVEL: Bruna Gomes / Stephanie Marques

33. DATA/HORA: 23/06/21 - 10h45

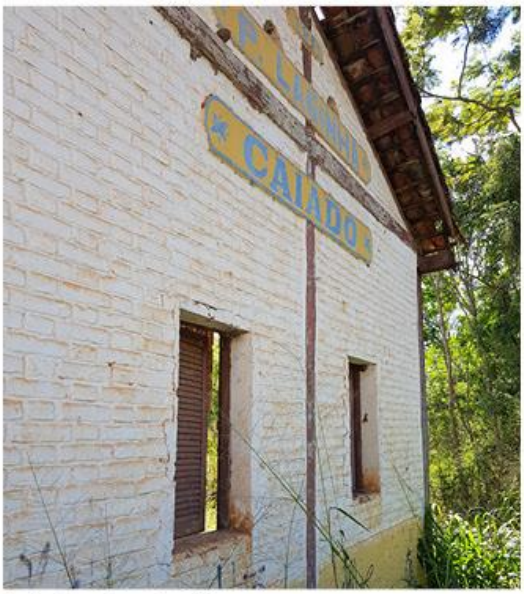
34. CÓDIGO/CONTROLE DAS FOTOS: LAGINHA 001-004

01. Patrimônio Ferroviário do Espírito Santo		02. 21ª Superintendência regional do IPHAN
03.	LINHA: Tronco Visconde de Itaboraí - Vitória (Linha 06)	
	RAMAL:	
	SUB-RAMAL:	IDENTIFICAÇÃO: Estação Laginha

FOTOS



Estação Ferroviária Laginha / Caiado.



Detalhe da estação.



Trilhos remanescentes.



Vista da rodovia.

CROQUIS / MAPA

7 Atílio Vivacqua

MUNICÍPIO: ATÍLIO VIVÁCQUA



01. **Patrimônio Ferroviário do Espírito Santo**

02. 21ª Superintendência regional do IPHAN

03. LINHA: Tronco Visconde de Itaboraí – Vitória (Linha 06)
RAMAL:
SUB-RAMAL:
IDENTIFICAÇÃO: Estação Atílio Vivácqua

04. MUNICÍPIO/DISTRITO
Atílio Vivácqua

05. CÓDIGO IPHAN – referência 2008:
UF LXXX RXXX SXXX MUN TIPO ORDEM
ES 06

06. DENOMINAÇÃO (ATUAL / OUTRAS DENOMINAÇÕES)
Atílio Vivácqua

07. TIPO DO BEM DE ACORDO COM O USO ORIGINAL:
[X] Estação [ ] Armazenamento [ ] Manutenção [ ] Outro:
[ ] Administrativo [ ] Residencial [ ] Superestrutura

08. ANO DE CONSTRUÇÃO
1903 (inauguração)

09. NÚMERO TOMBO

10. ENDEREÇO:
Rua José Ferreira Ramos, 22

11. COORDENADAS: UTM 24K
LATITUDE: 0271280 ALTITUDE (m): 73 REF. GPS: 41
LONGITUDE: 7685841 ERRO HORIZONTAL (m): –

12. KM LINHA/RAMAL

13. USO ORIGINAL:
Estação

14. USO ATUAL:
Casa de Cultura, Biblioteca Pública Municipal, Secretaria Municipal de Turismo, Cultura, Esporte e Lazer e espaço expositivo.

15. USUÁRIO/POSSE/CONCESSÃO ATUAL:
Prefeitura

16. NÍVEL DE PRESERVAÇÃO:

EXTERNO:	[X] íntegro	[ ] pouco alterado	[ ] muito alterado	[ ] descaracterizado
INTERNO:	[ ] íntegro	[ ] pouco alterado	[X] muito alterado	[ ] descaracterizado

17. ESTADO GERAL DE CONSERVAÇÃO:

EXTERNO:	[X] bom	[ ] regular	[ ] ruim	[ ] péssimo	[ ] em arruinamento	[ ] ruínas
INTERNO:	[ ] bom	[X] regular	[ ] ruim	[ ] péssimo	[ ] em arruinamento	[ ] ruínas

18. CARACTERIZAÇÃO DO BEM (ESTRUTURA/MATERIAIS):

COBERTURA	Telha francesa	[X] cerâmico(a)	[ ] madeira	[ ] vidro	[ ] concreto	[ ] metálico	[ ] outro:
PAREDES		[X] alvenaria portante	[ ] pedra/rocha	[ ] madeira	[ ] concreto	[ ] metálico	[ ] outro:
ESQUADRIAS	mão francesa em ferro	[ ] alvenaria portante	[X] madeira	[X] vidro	[ ] concreto	[X] metálico	[ ] outro:
PISO		[ ] cerâmico(a)	[X] pedra/rocha	[ ] madeira	[X] concreto	[ ] metálico	[ ] outro:
COMPONENTE ESTRUTURAL		[X] alvenaria portante	[ ] pedra/rocha	[ ] madeira	[ ] concreto	[ ] metálico	[ ] outro:
FUNDAÇÃO		[ ] alvenaria portante	[X] pedra/rocha	[ ] madeira	[ ] concreto	[ ] metálico	[ ] outro:

19. FAZ PARTE DE CONJUNTO FERROVIÁRIO? [X] sim [ ] bem isolado [ ] informação desconhecida

20. LINHA/RAMAL EM OPERAÇÃO? [ ] ativa [X] desativada [ ] erradicada

21. POSSUI BENS MÓVEIS E INTEGRADOS? [X] sim [ ] não

22. POSSUI VIGILÂNCIA? [ ] sim [X] não

23. QUE TIPO DE BENS MÓVEIS E INTEGRADOS? [X] equipamento [ ] rodante [X] 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:
No entorno ainda existem casarões do início do século XX, estabelecidos ali provavelmente em decorrência da estação. Na lateral da estação ferroviária existe atualmente um ponto de ônibus, mais uma vez reafirmando a permanência do local como ponto de transporte. Situada em área urbana pouco adensada.

27. EXISTE INTERESSE LOCAL NA UTILIZAÇÃO DO BEM?
[X] sim [ ] não

28. QUE TIPO DE USO? QUAIS MEMÓRIAS SÃO EVOCADAS?
Já funcionou como escola de música, hoje é Casa de Cultura, Biblioteca Pública Municipal, Secretaria Municipal de Turismo, Cultura, Esporte e Lazer. É um local de encontro de ex-ferroviários e guarda memória da RFFSA.

29. CONTATO LOCAL / OUTROS AGENTES A CONTATAR (HISTÓRIA ORAL)
Joelma (secretária de cultura) / ex-feroviários / Marco Aurélio (28) 999262939

30. NOME DO ÓRGÃO/INSTITUIÇÃO QUE TEM INTERESSE:
Prefeitura

31. INFORMAÇÕES ADICIONAIS / TOPONÍMIAS
A sra. Joelma, sec. de cultura, nos acompanhou. A antiga estação abriga um acervo da RFFSA, e os visitantes recebem um tiquete de trem como souvenir. Conversamos com o sr. Marco Aurelio, professor e morador da região, que quando criança sempre se locomovia de trem. Relatou a memória de outras estações e trechos da ferrovia.

32. TÉCNICO(A) RESPONSÁVEL:
Bruna Gomes / Stephanie Marques

33. DATA/HORA: 23/06/21 - 11h30

34. CÓDIGO/CONTROLE DAS FOTOS: ATILIO 001-003

01. **Patrimônio Ferroviário do Espírito Santo**

02. 21ª Superintendência regional do IPHAN

03. LINHA: Tronco Visconde de Itaboraí – Vitória (Linha 06)
RAMAL:
SUB-RAMAL:
IDENTIFICAÇÃO: Estação Atílio Vivácqua

04. MUNICÍPIO/DISTRITO
Atílio Vivácqua

05. CÓDIGO IPHAN – referência 2008:
UF LXXX RXXX SXXX MUN TIPO ORDEM
ES 06

06. DENOMINAÇÃO (ATUAL / OUTRAS DENOMINAÇÕES)
Atílio Vivácqua

07. TIPO DO BEM DE ACORDO COM O USO ORIGINAL:
[ ] Estação [ ] Armazenamento [ ] Manutenção [ ] Outro:
[ ] Administrativo [ ] Residencial [X] Superestrutura

08. ANO DE CONSTRUÇÃO
desconhecido.

09. NÚMERO TOMBO

10. ENDEREÇO:
Rua José Ferreira Ramos, 22

11. COORDENADAS: LATITUDE: 0271412 ALTITUDE (m): 70m REF. GPS: 42
UTM 24K
LONGITUDE: 7685811 ERRO HORIZONTAL (m): –

12. KM LINHA/RAMAL

13. USO ORIGINAL:
Pontilhão

14. USO ATUAL:
Abandonado

15. USUÁRIO/POSSE/CONCESSÃO ATUAL:
Não identificada

16. NÍVEL DE PRESERVAÇÃO:

EXTERNO:	[X] íntegro	[ ] pouco alterado	[ ] muito alterado	[ ] descaracterizado
INTERNO:	[ ] íntegro	[ ] pouco alterado	[ ] muito alterado	[ ] descaracterizado

17. ESTADO GERAL DE CONSERVAÇÃO:

EXTERNO:	[ ] bom	[ ] regular	[X] ruim	[ ] péssimo	[ ] em arruinamento	[ ] ruínas
INTERNO:	[ ] bom	[ ] regular	[ ] ruim	[ ] péssimo	[ ] em arruinamento	[ ] ruínas

18. CARACTERIZAÇÃO DO BEM (ESTRUTURA/MATERIAIS):

COBERTURA	[ ] cerâmico(a)	[ ] madeira	[ ] vidro	[ ] concreto	[ ] metálico	[ ] outro:
PAREDES	[ ] alvenaria portante	[ ] pedra/rocha	[ ] madeira	[ ] concreto	[ ] metálico	[ ] outro:
ESQUADRIAS	[ ] alvenaria portante	[ ] madeira	[ ] vidro	[ ] concreto	[ ] metálico	[ ] outro:
PISO	[ ] cerâmico(a)	[ ] pedra/rocha	[ ] madeira	[ ] concreto	[X] metálico	[ ] outro:
COMPONENTE ESTRUTURAL	[ ] alvenaria portante	[ ] pedra/rocha	[ ] madeira	[ ] concreto	[X] metálico	[ ] outro:
FUNDAÇÃO	[ ] alvenaria portante	[X] pedra/rocha	[ ] madeira	[X] concreto	[ ] metálico	[ ] outro:

19. FAZ PARTE DE CONJUNTO FERROVIÁRIO? [X] sim [ ] bem isolado [ ] informação desconhecida

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? [ ] 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:
Há alguns metros de distância do prédio da estação está o pontilhão de ferro. Tem dimensões e características construtivas bastante similares à ponte em Ponte de Itabapoana.

27. EXISTE INTERESSE LOCAL NA UTILIZAÇÃO DO BEM?
[X] sim [ ] não

28. QUE TIPO DE USO? QUAIS MEMÓRIAS SÃO EVOCADAS?
Passagem de pedestres

29. CONTATO LOCAL / OUTROS AGENTES A CONTATAR (HISTÓRIA ORAL)
Joelma (secretária de cultura) / ex-ferroviários / Marco Aurélio (28) 999262939

30. NOME DO ÓRGÃO/INSTITUIÇÃO QUE TEM INTERESSE:
Comunidade local

31. INFORMAÇÕES ADICIONAIS / TOPONÍMIAS
A sra. Joelma, sec. de cultura, nos acompanhou. A antiga estação abriga um acervo da RFFSA, e os visitantes recebem um tiquete de trem como souvenir. Conversamos com o sr. Marco Aurelio, professor e morador da região, que quando criança sempre se locomovia de trem. Relatou a memória de outras estações e trechos da ferrovia.

32. TÉCNICO(A) RESPONSÁVEL:
Bruna Gomes / Stephanie Marques

33. DATA/HORA: 23/06/21 - 11h30

34. CÓDIGO/CONTROLE DAS FOTOS: ATILIO 004

01. Patrimônio Ferroviário do Espírito Santo		02. 21ª Superintendência regional do IPHAN
03.	LINHA: Tronco Visconde de Itaboraí - Vitória (Linha 06)	
	RAMAL:	
	SUB-RAMAL:	IDENTIFICAÇÃO: Estação Atílio Vivácqua

FOTOS



Pátio da Estação Ferroviária de Atílio Vivacqua.



Estação Ferroviária em alvenaria, embasamento de pedra e mão francesa metálica - características observadas também em Matilde.



Área interna.



Ponte ou pontilhão.

CROQUIS / MAPA

8 Hermínia Soares

MUNICÍPIO: CACHOEIRO DE ITAPEMIRIM



01. **Patrimônio Ferroviário do Espírito Santo**

02. 21ª Superintendência regional do IPHAN

03. LINHA: Tronco Visconde de Itaboraí – Vitória (Linha 06)
RAMAL:
SUB-RAMAL:

IDENTIFICAÇÃO: Hermínia Soares

04.MUNICÍPIO/DISTRITO
Cachoeiro de Itapemirim

05. CÓDIGO IPHAN – referência 2008:
UF LXXX RXXX SXXX MUN TIPO ORDEM
ES 06

06.DENOMINAÇÃO (ATUAL / OUTRAS DENOMINAÇÕES)
Hermínia Soares

07. TIPO DO BEM DE ACORDO COM O USO ORIGINAL:
[X] Estação [ ] Armazenamento [ ] Manutenção [ ] Outro:
[ ] Administrativo [ ] Residencial [ ] Superestrutura

08. ANO DE CONSTRUÇÃO
desconhecido.

09. NÚMERO TOMBO

10.ENDEREÇO:

11. COORDENADAS: UTM 24K
LATITUDE: 0275542 ALTITUDE (m): 152 REF. GPS: 43
LONGITUDE: 7688168 ERRO HORIZONTAL (m): -

12.KM LINHA/RAMAL

13. USO ORIGINAL:
Estação

14. USO ATUAL:
Residencial

15. USUÁRIO/POSSE/CONCESSÃO ATUAL:
Privado

16. NÍVEL DE PRESERVAÇÃO:

EXTERNO:	[ ] íntegro	[X] pouco alterado	[ ] muito alterado	[ ] descaracterizado
INTERNO:	[ ] íntegro	[ ] pouco alterado	[ ] muito alterado	[ ] descaracterizado

17. ESTADO GERAL DE CONSERVAÇÃO:

EXTERNO:	[ ] bom	[ ] regular	[X] ruim	[ ] péssimo	[ ] em arruinamento	[ ] ruínas
INTERNO:	[ ] bom	[ ] regular	[ ] ruim	[ ] péssimo	[ ] em arruinamento	[ ] ruínas

18. CARACTERIZAÇÃO DO BEM (ESTRUTURA/MATERIAIS):

COBERTURA	[X] cerâmico(a)	[ ] madeira	[ ] vidro	[ ] concreto	[ ] metálico	[ ] outro:
PAREDES	[X] alvenaria portante	[ ] pedra/rocha	[ ] madeira	[ ] concreto	[ ] metálico	[ ] outro:
ESQUADRIAS	[ ] alvenaria portante	[X] madeira	[ ] vidro	[ ] concreto	[ ] metálico	[ ] outro:
PISO	[ ] cerâmico(a)	[ ] pedra/rocha	[ ] madeira	[X] concreto	[ ] metálico	[ ] outro:
COMPONENTE ESTRUTURAL	[X] alvenaria portante	[ ] pedra/rocha	[ ] madeira	[ ] concreto	[ ] metálico	[ ] outro:
FUNDAÇÃO	[ ] alvenaria portante	[X] pedra/rocha	[ ] madeira	[ ] concreto	[ ] metálico	[ ] outro:

19. FAZ PARTE DE CONJUNTO FERROVIÁRIO? [X] sim [ ] bem isolado [ ] informação desconhecida

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? [ ] 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:
Localizada em área rural bastante isolada, sempre referenciada como "atrás da Igreja de Santa Teresa". Há nas imediações uma residência datada de 1954 (ponto 46 no gps). De acordo com os locais a senhora que ali reside tem alguma relação de parentesco com ferroviários. Não conseguimos contato.

27. EXISTE INTERESSE LOCAL NA UTILIZAÇÃO DO BEM?
[X] sim [ ] não

28. QUE TIPO DE USO? QUAIS MEMÓRIAS SÃO EVOCADAS?
Residencial

29. CONTATO LOCAL / OUTROS AGENTES A CONTATAR (HISTÓRIA ORAL)
Wagner mora na edificação há 3 anos, após Sérgio - quem consta no inventário anterior.

30. NOME DO ÓRGÃO/INSTITUIÇÃO QUE TEM INTERESSE:
Particular

31. INFORMAÇÕES ADICIONAIS / TOPONÍMIAS
Conversamos com o sr. Antonio Cassiano que nos conta que andou muito de trem, inclusive para o Rio de Janeiro. "Era bom, acordava a gente o barulhão. Por aqui era muito agitado, hoje é assim. O trem vai voltar?"

32. TÉCNICO(A) RESPONSÁVEL:
Bruna Gomes / Stephanie Marques

33. DATA/HORA: 23/06/21 - 13h00

34. CÓDIGO/CONTROLE DAS FOTOS: HERMINIA 001-004

01. **Patrimônio Ferroviário do Espírito Santo**

02. 21ª Superintendência regional do IPHAN

03. LINHA: Tronco Visconde de Itaboraí – Vitória (Linha 06)
RAMAL:
SUB-RAMAL:
IDENTIFICAÇÃO: Hermínia Soares

04.MUNICÍPIO/DISTRITO
Cachoeiro de Itapemirim

05. CÓDIGO IPHAN – referência 2008:
UF LXXX RXXX SXXX MUN TIPO ORDEM
ES 06

06.DENOMINAÇÃO (ATUAL / OUTRAS DENOMINAÇÕES)
Hermínia Soares

07. TIPO DO BEM DE ACORDO COM O USO ORIGINAL:
[ ] Estação [ ] Armazenamento [ ] Manutenção [X] Outro:
[ ] Administrativo [ ] Residencial [ ] Superestrutura

08. ANO DE CONSTRUÇÃO
desconhecido

09. NÚMERO TOMBO

10.ENDEREÇO:

11. COORDENADAS: UTM 24K
LATITUDE: 0275546 ALTITUDE (m): 150 REF. GPS: 45
LONGITUDE: 7688143 ERRO HORIZONTAL (m): -

12.KM LINHA/RAMAL

13. USO ORIGINAL:
Caixa d'água

14. USO ATUAL:
sem uso

15. USUÁRIO/POSSE/CONCESSÃO ATUAL:
desconhecido

16. NÍVEL DE PRESERVAÇÃO:

EXTERNO:	[ ] íntegro	[X] pouco alterado	[ ] muito alterado	[ ] descaracterizado
INTERNO:	[ ] íntegro	[ ] pouco alterado	[ ] muito alterado	[ ] descaracterizado

17. ESTADO GERAL DE CONSERVAÇÃO:

EXTERNO:	[ ] bom	[ ] regular	[X] ruim	[ ] péssimo	[ ] em arruinamento	[ ] ruínas
INTERNO:	[ ] bom	[ ] regular	[ ] ruim	[ ] péssimo	[ ] em arruinamento	[ ] ruínas

18. CARACTERIZAÇÃO DO BEM (ESTRUTURA/MATERIAIS):

COBERTURA	[ ] cerâmico(a)	[ ] madeira	[ ] vidro	[ ] concreto	[ ] metálico	[ ] outro:
PAREDES	[ ] alvenaria portante	[ ] pedra/rocha	[ ] madeira	[X] concreto	[ ] metálico	[ ] outro:
ESQUADRIAS	[ ] alvenaria portante	[ ] madeira	[ ] vidro	[ ] concreto	[ ] metálico	[ ] outro:
PISO	[ ] cerâmico(a)	[ ] pedra/rocha	[ ] madeira	[X] concreto	[ ] metálico	[ ] outro:
COMPONENTE ESTRUTURAL	[ ] alvenaria portante	[ ] pedra/rocha	[ ] madeira	[X] concreto	[ ] metálico	[ ] outro:
FUNDAÇÃO	[ ] alvenaria portante	[ ] pedra/rocha	[ ] madeira	[ ] concreto	[ ] metálico	[ ] outro:

19. FAZ PARTE DE CONJUNTO FERROVIÁRIO?	[X] sim	[ ] bem isolado	[ ] informação desconhecida
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?	[ ] 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:
Localizada em área rural bastante isolada, sempre referenciada como "atrás da Igreja de Santa Teresa". A caixa d'água fica justaposta à antiga estação.

27. EXISTE INTERESSE LOCAL NA UTILIZAÇÃO DO BEM?
[X] sim [ ] não

28. QUE TIPO DE USO? QUAIS MEMÓRIAS SÃO EVOCADAS?
sem uso.

29. CONTATO LOCAL / OUTROS AGENTES A CONTATAR (HISTÓRIA ORAL)
Wagner mora na edificação há 3 anos, após Sérgio - quem consta no inventário anterior.

30. NOME DO ÓRGÃO/INSTITUIÇÃO QUE TEM INTERESSE:
Particular

31. INFORMAÇÕES ADICIONAIS / TOPONÍMIAS
Conversamos com o sr. Antonio Cassiano que nos conta que andou muito de trem, inclusive para o Rio de Janeiro. "Era bom, acordava a gente o barulhão. Por aqui era muito agitado, hoje é assim. O trem vai voltar?"

32. TÉCNICO(A) RESPONSÁVEL:
Bruna Gomes / Stephanie Marques

33. DATA/HORA: 23/06/21 - 13h00

34. CÓDIGO/CONTROLE DAS FOTOS: HERMINIA 004

01. Patrimônio Ferroviário do Espírito Santo		02. 21ª Superintendência regional do IPHAN
03.	LINHA: Tronco Visconde de Itaboraí - Vitória (Linha 06)	
	RAMAL:	
	SUB-RAMAL:	IDENTIFICAÇÃO: Hermínia Soares

FOTOS



Pátio da Estação Ferroviária Hermínia Soares.



Vista da estação.



Vista da estação.

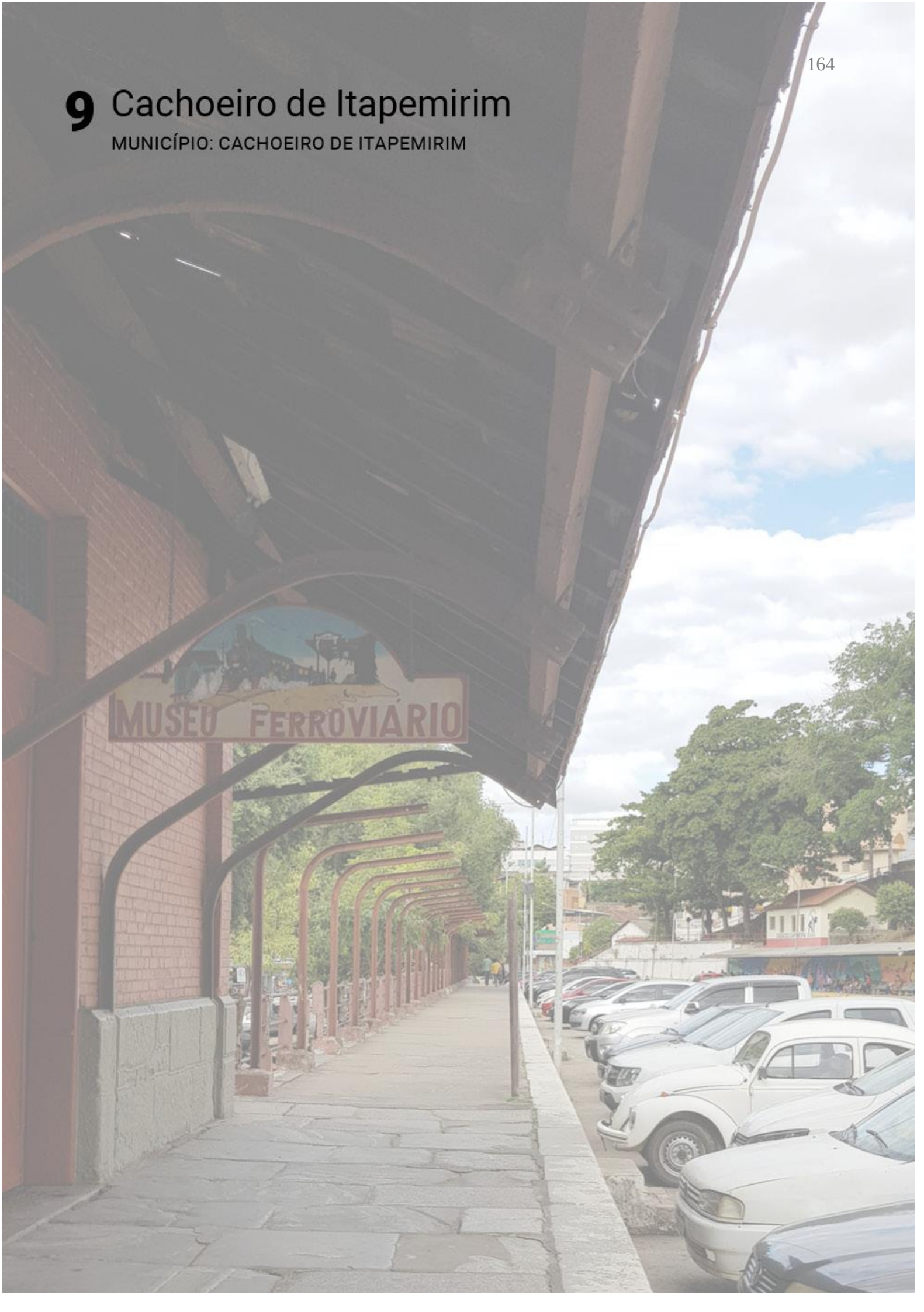


Caixa d'água.

CROQUIS / MAPA

9 Cachoeiro de Itapemirim

MUNICÍPIO: CACHOEIRO DE ITAPEMIRIM



01. **Patrimônio Ferroviário do Espírito Santo**

02. 21ª Superintendência regional do IPHAN

03. LINHA: Tronco Visconde de Itaboraí – Vitória (Linha 06)
RAMAL:
SUB-RAMAL:
IDENTIFICAÇÃO: Estação de Cachoeiro

04.MUNICÍPIO/DISTRITO
Cachoeiro de Itapemirim

05. CÓDIGO IPHAN – referência 2008:
UF LXXX RXXX SXXX MUN TIPO ORDEM
ES 06

06.DENOMINAÇÃO (ATUAL / OUTRAS DENOMINAÇÕES)
Cachoeiro de Itapemirim

07. TIPO DO BEM DE ACORDO COM O USO ORIGINAL:
[X] Estação [ ] Armazenamento [ ] Manutenção [ ] Outro:
[ ] Administrativo [ ] Residencial [ ] Superestrutura

08. ANO DE CONSTRUÇÃO
1903 (inauguração)

09. NÚMERO TOMBO

10.ENDEREÇO:

11. COORDENADAS: UTM 24K
LATITUDE: 0279553 ALTITUDE (m): 33m REF. GPS: 47
LONGITUDE: 7693215 ERRO HORIZONTAL (m): -

12.KM LINHA/RAMAL

13. USO ORIGINAL:
Estação

14. USO ATUAL:
Centro Cultural e Museu do Trem

15. USUÁRIO/POSSE/CONCESSÃO ATUAL:
Prefeitura

16. NÍVEL DE PRESERVAÇÃO:

EXTERNO:	[X] íntegro	[ ] pouco alterado	[ ] muito alterado	[ ] descaracterizado
INTERNO:	[ ] íntegro	[ ] pouco alterado	[X] muito alterado	[ ] descaracterizado

17. ESTADO GERAL DE CONSERVAÇÃO:

EXTERNO:	[ ] bom	[X] regular	[ ] ruim	[ ] péssimo	[ ] em arruinamento	[ ] ruínas
INTERNO:	[ ] bom	[X] regular	[ ] ruim	[ ] péssimo	[ ] em arruinamento	[ ] ruínas

18. CARACTERIZAÇÃO DO BEM (ESTRUTURA/MATERIAIS):

COBERTURA	telha francesa	[X] cerâmico(a)	[ ] madeira	[ ] vidro	[ ] concreto	[ ] metálico	[ ] outro:
PAREDES		[X] alvenaria portante	[ ] pedra/rocha	[ ] madeira	[ ] concreto	[ ] metálico	[ ] outro:
ESQUADRIAS	mão francesa em ferro	[ ] alvenaria portante	[X] madeira	[X] vidro	[ ] concreto	[X] metálico	[ ] outro:
PISO		[X] cerâmico(a)	[ ] pedra/rocha	[X] madeira	[X] concreto	[ ] metálico	[ ] outro:
COMPONENTE ESTRUTURAL		[X] alvenaria portante	[ ] pedra/rocha	[ ] madeira	[ ] concreto	[ ] metálico	[ ] outro:
FUNDAÇÃO		[ ] alvenaria portante	[ ] pedra/rocha	[ ] madeira	[ ] concreto	[ ] metálico	[ ] outro:

19. FAZ PARTE DE CONJUNTO FERROVIÁRIO? [X] sim [ ] bem isolado [ ] informação desconhecida

20. LINHA/RAMAL EM OPERAÇÃO? [ ] ativa [X] desativada [ ] erradicada

21. POSSUI BENS MÓVEIS E INTEGRADOS? [X] sim [ ] não

22.POSSUI VIGILÂNCIA? [X] sim [ ] não

23. QUE TIPO DE BENS MÓVEIS E INTEGRADOS? [ ] 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: [X] municipal [ ] estadual [ ] federal Lei Municipal nº 5484/2003

26. DESCRIÇÃO DA ÁREA/TERRENO/AMBIÊNCIA/INTERVENÇÕES/ SITUAÇÃO DO CONJUNTO/ENTORNO IMEDIATO DO BEM:
Localizada no centro bastante adensado da cidade, a antiga Estação mantém suas características primárias. Atualmente a estação está desconectada da malha ferroviária, substituida pelas vias de automóveis. A linha original foi desviada para passar por fora da cidade. O corpo do edifício se estende com dois armazéns integrados na mesma construção.

27. EXISTE INTERESSE LOCAL NA UTILIZAÇÃO DO BEM?
[X] sim [ ] não

28. QUE TIPO DE USO? QUAIS MEMÓRIAS SÃO EVOCADAS?
Os armazéns abrigam um acervo ferroviário de fotografias, documentos e objetos de um lado, e do outro o Centro de Informação ao Turista. No 2º andar da edificação acontecem exposições, encontros e oficinas.

29. CONTATO LOCAL / OUTROS AGENTES A CONTATAR (HISTÓRIA ORAL)
D. Sonia Maria Oliveira da Silva (manutenção prefeitura) / Fellippe Bandeira (servidor cedido pelo teatro municipal).

30. NOME DO ÓRGÃO/INSTITUIÇÃO QUE TEM INTERESSE:
Prefeitura

31. INFORMAÇÕES ADICIONAIS / TOPONÍMIAS
Desde os distritos do entorno se houve falar sobre os carros que estacionavam nos trilhos e dos motoristas que precisavam correr quando o trem estava chegando. Atualmente o espaço dos trilhos serve, de fato, como estacionamento. Também ouvimos repetidas vezes sobre o acidente do cantor Roberto Carlos na estação quando criança.

32. TÉCNICO(A) RESPONSÁVEL:
Bruna Gomes / Stephanie Marques

33. DATA/HORA: 23/06/21 - 14h20

34. CÓDIGO/CONTROLE DAS FOTOS: CACHOEIRO 001-003

01. **Patrimônio Ferroviário do Espírito Santo**

02. 21ª Superintendência regional do IPHAN

03. LINHA: Tronco Visconde de Itaboraí – Vitória (Linha 06)
RAMAL:
SUB-RAMAL:

IDENTIFICAÇÃO: Estação de Cachoeiro

04.MUNICÍPIO/DISTRITO
Cachoeiro de Itapemirim

05. CÓDIGO IPHAN – referência 2008:
UF LXXX RXXX SXXX MUN TIPO ORDEM
ES 06

06.DENOMINAÇÃO (ATUAL / OUTRAS DENOMINAÇÕES)
Cachoeiro de Itapemirim

07. TIPO DO BEM DE ACORDO COM O USO ORIGINAL:
[ ] Estação [ ] Armazenamento [ ] Manutenção [X] Outro:
[ ] Administrativo [ ] Residencial [ ] Superestrutura

08. ANO DE CONSTRUÇÃO
desconhecido

09. NÚMERO TOMBO

10.ENDEREÇO:

11. COORDENADAS: UTM 24K
LATITUDE: 0279496 ALTITUDE (m): 29m REF. GPS: 48
LONGITUDE: 7693242 ERRO HORIZONTAL (m): -

12.KM LINHA/RAMAL

13. USO ORIGINAL:
Caixa d'água

14. USO ATUAL:
sem uso / abandonada.

15. USUÁRIO/POSSE/CONCESSÃO ATUAL:
Não identificado.

16. NÍVEL DE PRESERVAÇÃO:

EXTERNO:	[ ] íntegro	[X] pouco alterado	[ ] muito alterado	[ ] descaracterizado
INTERNO:	[ ] íntegro	[ ] pouco alterado	[ ] muito alterado	[ ] descaracterizado

17. ESTADO GERAL DE CONSERVAÇÃO:

EXTERNO:	[ ] bom	[ ] regular	[X] ruim	[ ] péssimo	[ ] em arruinamento	[ ] ruínas
INTERNO:	[ ] bom	[ ] regular	[ ] ruim	[X] péssimo	[ ] em arruinamento	[ ] ruínas

18. CARACTERIZAÇÃO DO BEM (ESTRUTURA/MATERIAIS):

COBERTURA	[ ] cerâmico(a)	[ ] madeira	[ ] vidro	[ ] concreto	[ ] metálico	[ ] outro:
PAREDES	[ ] alvenaria portante	[X] pedra/rocha	[ ] madeira	[ ] concreto	[X] metálico	[ ] outro:
ESQUADRIAS	[ ] alvenaria portante	[ ] madeira	[ ] vidro	[ ] concreto	[X] metálico	[ ] outro:
PISO	[ ] cerâmico(a)	[ ] pedra/rocha	[ ] madeira	[ ] concreto	[X] metálico	[ ] outro:
COMPONENTE ESTRUTURAL	[ ] alvenaria portante	[X] pedra/rocha	[ ] madeira	[ ] concreto	[X] metálico	[ ] outro:
FUNDAÇÃO	[ ] alvenaria portante	[X] pedra/rocha	[ ] madeira	[ ] concreto	[ ] metálico	[ ] outro:

19. FAZ PARTE DE CONJUNTO FERROVIÁRIO?	[X] sim	[ ] bem isolado	[ ] informação desconhecida
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?	[ ] 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:
Localizada ao lado da Estação, a caixa d'água encontra-se em estado precário. Apesar da proximidade com o edifício, não está incluída na proteção municipal, que inclui apenas: "A Antiga Estação Ferroviária e a Ponte de Ferro de Cachoeiro, inauguradas em 1910, nos atuais Bairros Guandú e Centro, e a antiga Estação do Distrito de Condurú, da mesma época, que compõem um conjunto arquitetônico".

27. EXISTE INTERESSE LOCAL NA UTILIZAÇÃO DO BEM?
[ ] sim [ ] não

28. QUE TIPO DE USO? QUAIS MEMÓRIAS SÃO EVOCADAS?

29. CONTATO LOCAL / OUTROS AGENTES A CONTATAR (HISTÓRIA ORAL)
D. Sonia Maria Oliveira da Silva (manutenção prefeitura) / Fellippe Bandeira (servidor cedido pelo teatro municipal).

30. NOME DO ÓRGÃO/INSTITUIÇÃO QUE TEM INTERESSE:

31. INFORMAÇÕES ADICIONAIS / TOPONÍMIAS

32. TÉCNICO(A) RESPONSÁVEL:
Bruna Gomes / Stephanie Marques

33. DATA/HORA: 23/06/21 - 14h20

34. CÓDIGO/CONTROLE DAS FOTOS: CACHOEIRO 004

01. **Patrimônio Ferroviário do Espírito Santo**

02. **21ª** Superintendência regional do IPHAN

03. LINHA: Tronco Visconde de Itaboraí – Vitória (Linha 06)
RAMAL:
SUB-RAMAL:

164

IDENTIFICAÇÃO: Estação de Cachoeiro

04.MUNICÍPIO/DISTRITO
Cachoeiro de Itapemirim

05. CÓDIGO IPHAN – referência 2008:
UF LXXX RXXX SXXX MUN TIPO ORDEM
ES 06

06.DENOMINAÇÃO (ATUAL / OUTRAS DENOMINAÇÕES)
Cachoeiro de Itapemirim

07. TIPO DO BEM DE ACORDO COM O USO ORIGINAL:
[ ] Estação [ ] Armazenamento [ ] Manutenção [ ] Outro:
[ ] Administrativo [ ] Residencial [X] Superestrutura

08. ANO DE CONSTRUÇÃO: 1908

09. NÚMERO TOMBO:

10.ENDEREÇO:

11. COORDENADAS: UTM 24K
LATITUDE: 0279871 ALTITUDE (m): 21m REF. GPS: 50
LONGITUDE: 7693303 ERRO HORIZONTAL (m): –

12.KM LINHA/RAMAL:

13. USO ORIGINAL:
Ponte férrea

14. USO ATUAL:
Ponte para carros e pedestres

15. USUÁRIO/POSSE/CONCESSÃO ATUAL:
Não identificado.

16. NÍVEL DE PRESERVAÇÃO:

EXTERNO:	[ ] íntegro	[ ] pouco alterado	[X] muito alterado	[ ] descaracterizado
INTERNO:	[ ] íntegro	[ ] pouco alterado	[ ] muito alterado	[ ] descaracterizado

17. ESTADO GERAL DE CONSERVAÇÃO:

EXTERNO:	[ ] bom	[X] regular	[ ] ruim	[ ] péssimo	[ ] em arruinamento	[ ] ruínas
INTERNO:	[ ] bom	[ ] regular	[ ] ruim	[ ] péssimo	[ ] em arruinamento	[ ] ruínas

18. CARACTERIZAÇÃO DO BEM (ESTRUTURA/MATERIAIS):

COBERTURA	[ ] cerâmico(a)	[ ] madeira	[ ] vidro	[ ] concreto	[ ] metálico	[ ] outro:
PAREDES	[ ] alvenaria portante	[X] pedra/rocha	[ ] madeira	[ ] concreto	[X] metálico	[ ] outro:
ESQUADRIAS	[ ] alvenaria portante	[ ] madeira	[ ] vidro	[ ] concreto	[X] metálico	[ ] outro:
PISO	[ ] cerâmico(a)	[ ] pedra/rocha	[ ] madeira	[ ] concreto	[X] metálico	[ ] outro:
COMPONENTE ESTRUTURAL	[ ] alvenaria portante	[X] pedra/rocha	[ ] madeira	[ ] concreto	[X] metálico	[ ] outro:
FUNDAÇÃO	[ ] alvenaria portante	[X] pedra/rocha	[ ] madeira	[ ] concreto	[ ] metálico	[ ] outro:

19. FAZ PARTE DE CONJUNTO FERROVIÁRIO?	[X] sim	[ ] bem isolado	[ ] informação desconhecida
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?	[ ] 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:	[X] municipal	[ ] estadual	[ ] federal

26. DESCRIÇÃO DA ÁREA/TERRENO/AMBIÊNCIA/INTERVENÇÕES/ SITUAÇÃO DO CONJUNTO/ENTORNO IMEDIATO DO BEM:
Não está localizada no entorno imediato da estação, apesar da Lei Municipal de proteção do patrimônio considerá-las como conjunto arquitetônico. Atualmente serve de conexão para automoveis e pedestres e dá acesso a vias de grande fluxo.

27. EXISTE INTERESSE LOCAL NA UTILIZAÇÃO DO BEM?
[ ] sim [ ] não

28. QUE TIPO DE USO? QUAIS MEMÓRIAS SÃO EVOCADAS?

29. CONTATO LOCAL / OUTROS AGENTES A CONTATAR (HISTÓRIA ORAL)

30. NOME DO ÓRGÃO/INSTITUIÇÃO QUE TEM INTERESSE:

31. INFORMAÇÕES ADICIONAIS / TOPONÍMIAS

32. TÉCNICO(A) RESPONSÁVEL:
Bruna Gomes / Stephanie Marques

33. DATA/HORA: 24/06/21 - 09h30

34. CÓDIGO/CONTROLE DAS FOTOS: CACHOEIRO 005

01. Patrimônio Ferroviário do Espírito Santo		02. 21ª Superintendência regional do IPHAN
03.	LINHA: Tronco Visconde de Itaboraí - Vitória (Linha 06)	
	RAMAL:	
	SUB-RAMAL:	IDENTIFICAÇÃO: Estação de Cachoeiro

FOTOS



Estação Ferroviária de Cachoeiro de Itapemirim.



Vista da estação a partir da rodovia. Excepcionalmente, a estação de Cachoeiro possui um segundo andar.



Maquinário em exibição.



Caixa d'água.



Ponte.

CROQUIS / MAPA

10 Morro Grande

MUNICÍPIO: CACHOEIRO DE ITAPEMIRIM



01. **Patrimônio Ferroviário do Espírito Santo**

02. 21ª Superintendência regional do IPHAN

03. LINHA: Tronco Visconde de Itaboraí – Vitória (Linha 06)
RAMAL:
SUB-RAMAL:
IDENTIFICAÇÃO: Estação de Morro Grande

04. MUNICÍPIO/DISTRITO: Cachoeiro de Itapemirim

05. CÓDIGO IPHAN – referência 2008:

UF	LXXX	RXXX	SXXX	MUN	TIPO	ORDEM
ES				06		

06. DENOMINAÇÃO (ATUAL / OUTRAS DENOMINAÇÕES): Morro Grande

07. TIPO DO BEM DE ACORDO COM O USO ORIGINAL:
[X] Estação [ ] Armazenamento [ ] Manutenção [ ] Outro:
[ ] Administrativo [ ] Residencial [ ] Superestrutura

08. ANO DE CONSTRUÇÃO: desconhecido.

09. NÚMERO TOMBO:

10. ENDEREÇO:

11. COORDENADAS: UTM 24K
LATITUDE: 0276292 ALTITUDE (m): 46m REF. GPS: 49
LONGITUDE: 7698987 ERRO HORIZONTAL (m): -

12. KM LINHA/RAMAL:

13. USO ORIGINAL: Estação

14. USO ATUAL: Não identificado / Abandonada

15. USUÁRIO/POSSE/CONCESSÃO ATUAL: Inscrição Patrimonial VLI anexa à fachada

16. NÍVEL DE PRESERVAÇÃO:

EXTERNO:	[ ] íntegro	[X] pouco alterado	[ ] muito alterado	[ ] descaracterizado
INTERNO:	[ ] íntegro	[ ] pouco alterado	[ ] muito alterado	[ ] descaracterizado

17. ESTADO GERAL DE CONSERVAÇÃO:

EXTERNO:	[ ] bom	[ ] regular	[X] ruim	[ ] péssimo	[ ] em arruinamento	[ ] ruínas
INTERNO:	[ ] bom	[ ] regular	[ ] ruim	[ ] péssimo	[ ] em arruinamento	[ ] ruínas

18. CARACTERIZAÇÃO DO BEM (ESTRUTURA/MATERIAIS):

COBERTURA	telha francesa	[X] cerâmico(a)	[ ] madeira	[ ] vidro	[ ] concreto	[ ] metálico	[ ] outro:
PAREDES		[X] alvenaria portante	[ ] pedra/rocha	[ ] madeira	[ ] concreto	[ ] metálico	[ ] outro:
ESQUADRIAS	mão francesa em madeira	[ ] alvenaria portante	[X] madeira	[ ] vidro	[ ] concreto	[ ] metálico	[ ] outro:
PISO		[ ] cerâmico(a)	[ ] pedra/rocha	[ ] madeira	[X] concreto	[ ] metálico	[ ] outro:
COMPONENTE ESTRUTURAL		[X] alvenaria portante	[ ] pedra/rocha	[ ] madeira	[ ] concreto	[ ] metálico	[ ] outro:
FUNDAÇÃO		[ ] alvenaria portante	[X] pedra/rocha	[ ] madeira	[ ] concreto	[ ] metálico	[ ] outro:

19. FAZ PARTE DE CONJUNTO FERROVIÁRIO? [ ] sim [X] bem isolado [ ] informação desconhecida

20. LINHA/RAMAL EM OPERAÇÃO? [ ] ativa [X] desativada [ ] erradicada

21. POSSUI BENS MÓVEIS E INTEGRADOS? [X] sim [ ] não

22. POSSUI VIGILÂNCIA? [ ] sim [X] não

23. QUE TIPO DE BENS MÓVEIS E INTEGRADOS? [ ] equipamento [X] 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:
Localizada em ambiente rural, próximo a ruínas de uma olaria. Possui inscrição anexada a parede como patrimônio da VLI, mas tem aspecto de abandono e seu estado é precário: destelhamento, fissuras, sujidades e infiltrações para citar algumas das patologias observadas.

27. EXISTE INTERESSE LOCAL NA UTILIZAÇÃO DO BEM?
[ ] sim [ ] não

28. QUE TIPO DE USO? QUAIS MEMÓRIAS SÃO EVOCADAS?

29. CONTATO LOCAL / OUTROS AGENTES A CONTATAR (HISTÓRIA ORAL)

30. NOME DO ÓRGÃO/INSTITUIÇÃO QUE TEM INTERESSE:

31. INFORMAÇÕES ADICIONAIS / TOPONÍMIAS

32. TÉCNICO(A) RESPONSÁVEL: Bruna Gomes / Stephanie Marques

33. DATA/HORA: 23/06/21 - 17h00

34. CÓDIGO/CONTROLE DAS FOTOS: MORRO 001-004

01. Patrimônio Ferroviário do Espírito Santo		02. 21ª Superintendência regional do IPHAN
03.	LINHA: Tronco Visconde de Itaboraí - Vitória (Linha 06)	
	RAMAL:	
	SUB-RAMAL:	IDENTIFICAÇÃO: Estação de Morro Grande

FOTOS



Pátio da Estação Ferroviária Morro Grande.



Lateral da estação e anexo.



Vista da estação.

CROQUIS / MAPA

11 Salgadinho

MUNICÍPIO: CACHOEIRO DE ITAPEMIRIM



01. **Patrimônio Ferroviário do Espírito Santo**

02. 21ª Superintendência regional do IPHAN

03. LINHA: Tronco Visconde de Itaboraí – Vitória (Linha 06)
RAMAL:
SUB-RAMAL:
IDENTIFICAÇÃO: Parada Salgadinho

04.MUNICÍPIO/DISTRITO
Cachoeiro de Itapemirim

05. CÓDIGO IPHAN – referência 2008:
UF LXXX RXXX SXXX MUN TIPO ORDEM
ES 06

06.DENOMINAÇÃO (ATUAL / OUTRAS DENOMINAÇÕES)
Parada Salgadinho

07. TIPO DO BEM DE ACORDO COM O USO ORIGINAL:
[X] Estação [ ] Armazenamento [ ] Manutenção [ ] Outro:
[ ] Administrativo [ ] Residencial [ ] Superestrutura

08. ANO DE CONSTRUÇÃO
desconhecido

09. NÚMERO TOMBO

10.ENDEREÇO:
Vargem Grande do Soturno, Cachoeiro de Itapemirim

11. COORDENADAS: UTM 24K
LATITUDE: 0286750 ALTITUDE (m): 269m REF. GPS: 51
LONGITUDE: 7700613 ERRO HORIZONTAL (m): -

12.KM LINHA/RAMAL

13. USO ORIGINAL:
Ponto de Parada

14. USO ATUAL:
Abandonada

15. USUÁRIO/POSSE/CONCESSÃO ATUAL:
Prefeitura

16. NÍVEL DE PRESERVAÇÃO:

EXTERNO:	[X] íntegro	[ ] pouco alterado	[ ] muito alterado	[ ] descaracterizado
INTERNO:	[ ] íntegro	[ ] pouco alterado	[ ] muito alterado	[ ] descaracterizado

17. ESTADO GERAL DE CONSERVAÇÃO:

EXTERNO:	[ ] bom	[ ] regular	[ ] ruim	[ ] péssimo	[X] em arruinamento	[ ] ruínas
INTERNO:	[ ] bom	[ ] regular	[ ] ruim	[ ] péssimo	[ ] em arruinamento	[ ] ruínas

18. CARACTERIZAÇÃO DO BEM (ESTRUTURA/MATERIAIS):

COBERTURA	[ ] cerâmico(a)	[ ] madeira	[ ] vidro	[ ] concreto	[ ] metálico	[ ] outro:
PAREDES	[ ] alvenaria portante	[ ] pedra/rocha	[ ] madeira	[ ] concreto	[ ] metálico	[ ] outro:
ESQUADRIAS	[ ] alvenaria portante	[ ] madeira	[ ] vidro	[ ] concreto	[ ] metálico	[ ] outro:
PISO	[ ] cerâmico(a)	[ ] pedra/rocha	[ ] madeira	[X] concreto	[ ] metálico	[ ] outro:
COMPONENTE ESTRUTURAL	[ ] alvenaria portante	[ ] pedra/rocha	[ ] madeira	[ ] concreto	[X] metálico	[ ] outro:
FUNDAÇÃO	[ ] alvenaria portante	[ ] pedra/rocha	[ ] madeira	[ ] concreto	[ ] metálico	[ ] outro:

19. FAZ PARTE DE CONJUNTO FERROVIÁRIO? [X] sim [ ] bem isolado [ ] informação desconhecida

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? [ ] 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:
Área isolada em zona rural de difícil acesso. O antigo ponto de parada mantém apenas os remanescentes de sua estrutura, já sem cobertura ou qualquer outro elemento. O trecho dos trilhos é conhecido por quem pratica trekking, mas o ponto alto da trilha é o pontilhão na encosta da montanha mais acima.

27. EXISTE INTERESSE LOCAL NA UTILIZAÇÃO DO BEM?
[ ] sim [X] não

28. QUE TIPO DE USO? QUAIS MEMÓRIAS SÃO EVOCADAS?

29. CONTATO LOCAL / OUTROS AGENTES A CONTATAR (HISTÓRIA ORAL)

30. NOME DO ÓRGÃO/INSTITUIÇÃO QUE TEM INTERESSE:

31. INFORMAÇÕES ADICIONAIS / TOPONÍMIAS

32. TÉCNICO(A) RESPONSÁVEL:
Bruna Gomes / Stephanie Marques

33. DATA/HORA: 24/06/21 - 11h00

34. CÓDIGO/CONTROLE DAS FOTOS: SALGADINHO 001-002

01. **Patrimônio Ferroviário do Espírito Santo**

02. **21ª** Superintendência regional do IPHAN

03. LINHA: Tronco Visconde de Itaboraí – Vitória (Linha 06)
RAMAL:
SUB-RAMAL:
IDENTIFICAÇÃO: Parada Salgadinho

04.MUNICÍPIO/DISTRITO
Cachoeiro de Itapemirim

05. CÓDIGO IPHAN – referência 2008:
UF LXXX RXXX SXXX MUN TIPO ORDEM
ES 06

06.DENOMINAÇÃO (ATUAL / OUTRAS DENOMINAÇÕES)
Parada Salgadinho

07. TIPO DO BEM DE ACORDO COM O USO ORIGINAL:
[ ] Estação [ ] Armazenamento [ ] Manutenção [X] Outro:
[ ] Administrativo [ ] Residencial [ ] Superestrutura

08. ANO DE CONSTRUÇÃO
desconhecido

09. NÚMERO TOMBO

10.ENDEREÇO:
Vargem Grande do Soturno, Cachoeiro de Itapemirim

11. COORDENADAS: UTM 24K
LATITUDE: 0286821 ALTITUDE (m): 275m REF. GPS: 52
LONGITUDE: 7700669 ERRO HORIZONTAL (m): -

12.KM LINHA/RAMAL

13. USO ORIGINAL:
Caixa d'água

14. USO ATUAL:
Abandonada

15. USUÁRIO/POSSE/CONCESSÃO ATUAL:
Prefeitura

16. NÍVEL DE PRESERVAÇÃO:

EXTERNO:	[X] íntegro	[ ] pouco alterado	[ ] muito alterado	[ ] descaracterizado
INTERNO:	[ ] íntegro	[ ] pouco alterado	[ ] muito alterado	[ ] descaracterizado

17. ESTADO GERAL DE CONSERVAÇÃO:

EXTERNO:	[ ] bom	[ ] regular	[ ] ruim	[X] péssimo	[ ] em arruinamento	[ ] ruínas
INTERNO:	[ ] bom	[ ] regular	[ ] ruim	[ ] péssimo	[ ] em arruinamento	[ ] ruínas

18. CARACTERIZAÇÃO DO BEM (ESTRUTURA/MATERIAIS):

COBERTURA	[ ] cerâmico(a)	[ ] madeira	[ ] vidro	[ ] concreto	[ ] metálico	[ ] outro:
PAREDES	[ ] alvenaria portante	[ ] pedra/rocha	[ ] madeira	[ ] concreto	[X] metálico	[ ] outro:
ESQUADRIAS	[ ] alvenaria portante	[ ] madeira	[ ] vidro	[ ] concreto	[ ] metálico	[ ] outro:
PISO	[ ] cerâmico(a)	[ ] pedra/rocha	[ ] madeira	[ ] concreto	[X] metálico	[ ] outro:
COMPONENTE ESTRUTURAL	[ ] alvenaria portante	[ ] pedra/rocha	[ ] madeira	[ ] concreto	[X] metálico	[ ] outro:
FUNDAÇÃO	[ ] alvenaria portante	[ ] pedra/rocha	[ ] madeira	[ ] concreto	[ ] metálico	[ ] outro:

19. FAZ PARTE DE CONJUNTO FERROVIÁRIO? [X] sim [ ] bem isolado [ ] informação desconhecida

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? [ ] 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:
Área isolada em zona rural de difícil acesso. Localizada a alguns metros de distância da antiga parada, na sequência da trilha marcada pelos trilhos.

27. EXISTE INTERESSE LOCAL NA UTILIZAÇÃO DO BEM?
[ ] sim [X] não

28. QUE TIPO DE USO? QUAIS MEMÓRIAS SÃO EVOCADAS?

29. CONTATO LOCAL / OUTROS AGENTES A CONTATAR (HISTÓRIA ORAL)

30. NOME DO ÓRGÃO/INSTITUIÇÃO QUE TEM INTERESSE:

31. INFORMAÇÕES ADICIONAIS / TOPONÍMIAS

32. TÉCNICO(A) RESPONSÁVEL:
Bruna Gomes / Stephanie Marques

33. DATA/HORA: 24/06/21 - 11h15

34. CÓDIGO/CONTROLE DAS FOTOS: SALGADINHO 003-004

01. Patrimônio Ferroviário do Espírito Santo		02. 21ª Superintendência regional do IPHAN
03. LINHA	Tronco Visconde de Itaboraí - Vitória (Linha 06)	
RAMAL		
SUB-RAMAL		IDENTIFICAÇÃO: Parada Salgadinho

FOTOS



Parada Salgadinho.



Parada Salgadinho.



Caixa d'água.



Caixa d'água.

CROQUIS / MAPA

12 Vargem Alta

MUNICÍPIO: VARGEM ALTA



01. **Patrimônio Ferroviário do Espírito Santo**

02. **21ª** Superintendência regional do IPHAN

03. LINHA: Tronco Visconde de Itaboraí – Vitória (Linha 06)
RAMAL:
SUB-RAMAL:

IDENTIFICAÇÃO: Estação Vargem Alta

04.MUNICÍPIO/DISTRITO
Vargem Alta

05. CÓDIGO IPHAN – referência 2008:
UF LXXX RXXX SXXX MUN TIPO ORDEM
ES 06

06.DENOMINAÇÃO (ATUAL / OUTRAS DENOMINAÇÕES)
Vargem Alta

07. TIPO DO BEM DE ACORDO COM O USO ORIGINAL:
[X] Estação [ ] Armazenamento [ ] Manutenção [ ] Outro:
[ ] Administrativo [ ] Residencial [ ] Superestrutura

08. ANO DE CONSTRUÇÃO
desconhecido

09. NÚMERO TOMBO

10.ENDEREÇO:
nº 165 (?)

11. COORDENADAS: UTM 24K
LATITUDE: 0290697 ALTITUDE (m): 607m REF. GPS: 53
LONGITUDE: 7712820 ERRO HORIZONTAL (m): –

12.KM LINHA/RAMAL

13. USO ORIGINAL:
Estação

14. USO ATUAL:
Fechada

15. USUÁRIO/POSSE/CONCESSÃO ATUAL:
FCA / VLI

16. NÍVEL DE PRESERVAÇÃO:

EXTERNO:	[ ] íntegro	[X] pouco alterado	[ ] muito alterado	[ ] descaracterizado
INTERNO:	[ ] íntegro	[ ] pouco alterado	[ ] muito alterado	[ ] descaracterizado

17. ESTADO GERAL DE CONSERVAÇÃO:

EXTERNO:	[X] bom	[ ] regular	[ ] ruim	[ ] péssimo	[ ] em arruinamento	[ ] ruínas
INTERNO:	[ ] bom	[ ] regular	[ ] ruim	[ ] péssimo	[ ] em arruinamento	[ ] ruínas

18. CARACTERIZAÇÃO DO BEM (ESTRUTURA/MATERIAIS):

COBERTURA	[X] cerâmico(a)	[ ] madeira	[ ] vidro	[ ] concreto	[ ] metálico	[ ] outro:
PAREDES	[X] alvenaria portante	[ ] pedra/rocha	[ ] madeira	[ ] concreto	[ ] metálico	[ ] outro:
ESQUADRIAS	[ ] alvenaria portante	[X] madeira	[ ] vidro	[ ] concreto	[ ] metálico	[ ] outro:
PISO	[ ] cerâmico(a)	[ ] pedra/rocha	[ ] madeira	[ ] concreto	[ ] metálico	[ ] outro:
COMPONENTE ESTRUTURAL	[X] alvenaria portante	[ ] pedra/rocha	[ ] madeira	[ ] concreto	[ ] metálico	[ ] outro:
FUNDAÇÃO	[ ] alvenaria portante	[X] pedra/rocha	[ ] madeira	[ ] concreto	[ ] metálico	[ ] outro:

19. FAZ PARTE DE CONJUNTO FERROVIÁRIO? [ ] sim [X] bem isolado [ ] informação desconhecida

20. LINHA/RAMAL EM OPERAÇÃO? [ ] ativa [X] desativada [ ] erradicada

21. POSSUI BENS MÓVEIS E INTEGRADOS? [X] sim [ ] não

22.POSSUI VIGILÂNCIA? [ ] sim [X] não

23. QUE TIPO DE BENS MÓVEIS E INTEGRADOS? [ ] equipamento [X] 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:
Localizada em centro urbano, em uma via secundária. Apesar de estar fechada, a edificação aparenta cuidados e manutenção regular. Moradores locais mencionam que a "FCA" envia alguém semanalmente para a limpeza e reparos.

27. EXISTE INTERESSE LOCAL NA UTILIZAÇÃO DO BEM?
[ ] sim [ ] não

28. QUE TIPO DE USO? QUAIS MEMÓRIAS SÃO EVOCADAS?

29. CONTATO LOCAL / OUTROS AGENTES A CONTATAR (HISTÓRIA ORAL)

30. NOME DO ÓRGÃO/INSTITUIÇÃO QUE TEM INTERESSE:

31. INFORMAÇÕES ADICIONAIS / TOPONÍMIAS

32. TÉCNICO(A) RESPONSÁVEL:
Bruna Gomes / Stephanie Marques

33. DATA/HORA: 24/06/21 - 12h00

34. CÓDIGO/CONTROLE DAS FOTOS: VARGEM 001-003

01. Patrimônio Ferroviário do Espírito Santo		02. 21ª Superintendência regional do IPHAN
03.	LINHA: Tronco Visconde de Itaboraí - Vitória (Linha 06)	
	RAMAL:	
	SUB-RAMAL:	IDENTIFICAÇÃO: Estação Vargem Alta

FOTOS



Pátio da Estação Ferroviária de Viana.



Detalhe da plataforma de embarque, mão francesa em madeira e telhas francesas.



Vagão de Carga.

CROQUIS / MAPA

13 Jaciguá

MUNICÍPIO: VARGEM ALTA



01. **Patrimônio Ferroviário do Espírito Santo**

02. **21**ª Superintendência regional do IPHAN

03. LINHA: Tronco Visconde de Itaboraí – Vitória (Linha 06)
RAMAL:
SUB-RAMAL:
IDENTIFICAÇÃO: Estação Jaciguá

04.MUNICÍPIO/DISTRITO
Vargem Alta

05. CÓDIGO IPHAN – referência 2008:
UF LXXX RXXX SXXX MUN TIPO ORDEM
ES 06

06.DENOMINAÇÃO (ATUAL / OUTRAS DENOMINAÇÕES)
Jaciguá

07. TIPO DO BEM DE ACORDO COM O USO ORIGINAL:
[X] Estação [ ] Armazenamento [ ] Manutenção [ ] Outro:
[ ] Administrativo [ ] Residencial [ ] Superestrutura

08. ANO DE CONSTRUÇÃO: 1910

09. NÚMERO TOMBO:

10.ENDEREÇO:
Praça Padre Olivio

11. COORDENADAS: UTM 24K
LATITUDE: 0290032 ALTITUDE (m): 537m REF. GPS: 54
LONGITUDE: 7709479 ERRO HORIZONTAL (m): -

12.KM LINHA/RAMAL:

13. USO ORIGINAL:
Estação

14. USO ATUAL:
Fechada

15. USUÁRIO/POSSE/CONCESSÃO ATUAL:
FCA / VLI

16. NÍVEL DE PRESERVAÇÃO:

EXTERNO:	[ ] íntegro	[X] pouco alterado	[ ] muito alterado	[ ] descaracterizado
INTERNO:	[ ] íntegro	[ ] pouco alterado	[ ] muito alterado	[ ] descaracterizado

17. ESTADO GERAL DE CONSERVAÇÃO:

EXTERNO:	[ ] bom	[X] regular	[ ] ruim	[ ] péssimo	[ ] em arruinamento	[ ] ruínas
INTERNO:	[ ] bom	[ ] regular	[ ] ruim	[ ] péssimo	[ ] em arruinamento	[ ] ruínas

18. CARACTERIZAÇÃO DO BEM (ESTRUTURA/MATERIAIS):

COBERTURA	[X] cerâmico(a)	[ ] madeira	[ ] vidro	[ ] concreto	[X] metálico	[ ] outro:
PAREDES	[X] alvenaria portante	[ ] pedra/rocha	[ ] madeira	[ ] concreto	[ ] metálico	[ ] outro:
ESQUADRIAS	[ ] alvenaria portante	[X] madeira	[X] vidro	[ ] concreto	[ ] metálico	[ ] outro:
PISO	[ ] cerâmico(a)	[ ] pedra/rocha	[ ] madeira	[ ] concreto	[ ] metálico	[ ] outro:
COMPONENTE ESTRUTURAL	[X] alvenaria portante	[ ] pedra/rocha	[ ] madeira	[ ] concreto	[ ] metálico	[ ] outro:
FUNDAÇÃO	[ ] alvenaria portante	[X] pedra/rocha	[ ] madeira	[ ] concreto	[ ] metálico	[ ] outro:

19. FAZ PARTE DE CONJUNTO FERROVIÁRIO? [X] sim [ ] bem isolado [ ] informação desconhecida

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? [ ] 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:
Em área urbana pouco adensada, a estação está conformada por uma praça. Atualmente funciona em frente ao bem um posto de saúde onde informaram que a edificação está fechada há muito tempo. No entorno imediato existe uma edificação abandonada com características do mesmo período histórico, indicando a possibilidade de armazenamento e/ou venda de insumos.

27. EXISTE INTERESSE LOCAL NA UTILIZAÇÃO DO BEM?
[ ] sim [ ] não

28. QUE TIPO DE USO? QUAIS MEMÓRIAS SÃO EVOCADAS?

29. CONTATO LOCAL / OUTROS AGENTES A CONTATAR (HISTÓRIA ORAL)
Conversamos com o sr. Alessandro (alessandro.c.silva@hotmail.com), filho de ex-ferroviário que atualmente mora na antiga casa de turma.

30. NOME DO ÓRGÃO/INSTITUIÇÃO QUE TEM INTERESSE:

31. INFORMAÇÕES ADICIONAIS / TOPONÍMIAS

32. TÉCNICO(A) RESPONSÁVEL:
Bruna Gomes / Stephanie Marques

33. DATA/HORA: 24/06/21 - 14h30

34. CÓDIGO/CONTROLE DAS FOTOS: JACIGUA 001/006

01. **Patrimônio Ferroviário do Espírito Santo**

02. **21ª** Superintendência regional do IPHAN

03. LINHA: Tronco Visconde de Itaboraí – Vitória (Linha 06)
RAMAL:
SUB-RAMAL:

IDENTIFICAÇÃO: Estação Jaciguá

04.MUNICÍPIO/DISTRITO
Vargem Alta

05. CÓDIGO IPHAN – referência 2008:
UF LXXX RXXX SXXX MUN TIPO ORDEM
ES 06

06.DENOMINAÇÃO (ATUAL / OUTRAS DENOMINAÇÕES)
Jaciguá

07. TIPO DO BEM DE ACORDO COM O USO ORIGINAL:
[ ] Estação [ ] Armazenamento [ ] Manutenção [X] Outro:
[ ] Administrativo [ ] Residencial [ ] Superestrutura

08. ANO DE CONSTRUÇÃO
desconhecido

09. NÚMERO TOMBO

10.ENDEREÇO:
Praça Padre Olivio

11. COORDENADAS: LATITUDE: 0289983 ALTITUDE (m): 534m REF. GPS: 56
UTM 24K LONGITUDE: 7709417 ERRO HORIZONTAL (m): –

12.KM LINHA/RAMAL

13. USO ORIGINAL:
Caixa d'água

14. USO ATUAL:
WC / fechada

15. USUÁRIO/POSSE/CONCESSÃO ATUAL:
FCA / VLI

16. NÍVEL DE PRESERVAÇÃO:

EXTERNO:	[ ] íntegro	[X] pouco alterado	[ ] muito alterado	[ ] descaracterizado
INTERNO:	[ ] íntegro	[ ] pouco alterado	[ ] muito alterado	[ ] descaracterizado

17. ESTADO GERAL DE CONSERVAÇÃO:

EXTERNO:	[ ] bom	[ ] regular	[X] ruim	[ ] péssimo	[ ] em arruinamento	[ ] ruínas
INTERNO:	[ ] bom	[ ] regular	[ ] ruim	[ ] péssimo	[ ] em arruinamento	[ ] ruínas

18. CARACTERIZAÇÃO DO BEM (ESTRUTURA/MATERIAIS):

COBERTURA	[ ] cerâmico(a)	[ ] madeira	[ ] vidro	[ ] concreto	[X] metálico	[ ] outro:
PAREDES	[ ] alvenaria portante	[X] pedra/rocha	[ ] madeira	[ ] concreto	[X] metálico	[ ] outro:
ESQUADRIAS	[ ] alvenaria portante	[X] madeira	[ ] vidro	[ ] concreto	[ ] metálico	[ ] outro:
PISO	[ ] cerâmico(a)	[ ] pedra/rocha	[ ] madeira	[ ] concreto	[ ] metálico	[ ] outro:
COMPONENTE ESTRUTURAL	[ ] alvenaria portante	[X] pedra/rocha	[ ] madeira	[ ] concreto	[X] metálico	[ ] outro:
FUNDAÇÃO	[ ] alvenaria portante	[X] pedra/rocha	[ ] madeira	[ ] concreto	[ ] metálico	[ ] outro:

19. FAZ PARTE DE CONJUNTO FERROVIÁRIO?	[X] sim	[ ] bem isolado	[ ] informação desconhecida
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?	[ ] 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:
Localizada no entorno imediato da antiga estação, o corpo da caixa d'água está deteriorado, mas não conseguimos identificar se permanece em uso. Embaixo da caixa metálica há uma estrutura de pedra que parece ter sido adaptada para dois sanitários. Há relatos de que a praça em que se localiza o conjunto recebe eventos com frequência.

27. EXISTE INTERESSE LOCAL NA UTILIZAÇÃO DO BEM?
[ ] sim [ ] não

28. QUE TIPO DE USO? QUAIS MEMÓRIAS SÃO EVOCADAS?

29. CONTATO LOCAL / OUTROS AGENTES A CONTATAR (HISTÓRIA ORAL)
Conversamos com o sr. Alessandro (alessandro.c.silva@hotmail.com), filho de ex-ferroviário que atualmente mora na antiga casa de turma.

30. NOME DO ÓRGÃO/INSTITUIÇÃO QUE TEM INTERESSE:

31. INFORMAÇÕES ADICIONAIS / TOPONÍMIAS

32. TÉCNICO(A) RESPONSÁVEL:
Bruna Gomes / Stephanie Marques

33. DATA/HORA: 24/06/21 - 14h30

34. CÓDIGO/CONTROLE DAS FOTOS: JACIGUA 002

01. **Patrimônio Ferroviário do Espírito Santo**

02. **21ª** Superintendência regional do IPHAN

03. LINHA: Tronco Visconde de Itaboraí – Vitória (Linha 06)
RAMAL:
SUB-RAMAL:
IDENTIFICAÇÃO: Estação Jaciguá

04.MUNICÍPIO/DISTRITO
Vargem Alta

05. CÓDIGO IPHAN – referência 2008:
UF LXXX RXXX SXXX MUN TIPO ORDEM
ES 06

06.DENOMINAÇÃO (ATUAL / OUTRAS DENOMINAÇÕES)
Jaciguá

07. TIPO DO BEM DE ACORDO COM O USO ORIGINAL:
[ ] Estação [ ] Armazenamento [ ] Manutenção [ ] Outro:
[ ] Administrativo [X] Residencial [ ] Superestrutura

08. ANO DE CONSTRUÇÃO: desconhecido

09. NÚMERO TOMBO: 3201942

10.ENDEREÇO:

11. COORDENADAS: UTM 24K
LATITUDE: 0289936 ALTITUDE (m): 532m REF. GPS: 57
LONGITUDE: 7709375 ERRO HORIZONTAL (m): -

12.KM LINHA/RAMAL

13. USO ORIGINAL:
Casa de turma

14. USO ATUAL:
Residencial

15. USUÁRIO/POSSE/CONCESSÃO ATUAL:
Particular

16. NÍVEL DE PRESERVAÇÃO:

EXTERNO:	[ ] íntegro	[ ] pouco alterado	[X] muito alterado	[ ] descaracterizado
INTERNO:	[ ] íntegro	[ ] pouco alterado	[ ] muito alterado	[ ] descaracterizado

17. ESTADO GERAL DE CONSERVAÇÃO:

EXTERNO:	[ ] bom	[X] regular	[ ] ruim	[ ] péssimo	[ ] em arruinamento	[ ] ruínas
INTERNO:	[ ] bom	[ ] regular	[ ] ruim	[ ] péssimo	[ ] em arruinamento	[ ] ruínas

18. CARACTERIZAÇÃO DO BEM (ESTRUTURA/MATERIAIS):

COBERTURA	[ ] cerâmico(a)	[ ] madeira	[ ] vidro	[ ] concreto	[X] metálico	[ ] outro:
PAREDES	[X] alvenaria portante	[ ] pedra/rocha	[ ] madeira	[ ] concreto	[ ] metálico	[ ] outro:
ESQUADRIAS	[ ] alvenaria portante	[X] madeira	[ ] vidro	[ ] concreto	[ ] metálico	[ ] outro:
PISO	[ ] cerâmico(a)	[ ] pedra/rocha	[ ] madeira	[ ] concreto	[ ] metálico	[ ] outro:
COMPONENTE ESTRUTURAL	[X] alvenaria portante	[ ] pedra/rocha	[ ] madeira	[ ] concreto	[ ] metálico	[ ] outro:
FUNDAÇÃO	[ ] alvenaria portante	[X] pedra/rocha	[ ] madeira	[X] concreto	[ ] metálico	[ ] outro:

19. FAZ PARTE DE CONJUNTO FERROVIÁRIO? [X] sim [ ] bem isolado [ ] informação desconhecida

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? [ ] 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:
Localizada próxima ao pontilhão, bem espaçada do corpo principal da estação se compararmos com outras estações visitadas.

27. EXISTE INTERESSE LOCAL NA UTILIZAÇÃO DO BEM?
[X] sim [ ] não

28. QUE TIPO DE USO? QUAIS MEMÓRIAS SÃO EVOCADAS?
Residencial. O sr. Alessandro conta que foi a casa que ele cresceu, junto com o pai que trabalhava na ferrovia.

29. CONTATO LOCAL / OUTROS AGENTES A CONTATAR (HISTÓRIA ORAL)
Conversamos com o sr. Alessandro (alessandro.c.silva@hotmail.com), filho de ex-ferroviário que atualmente mora na antiga casa de turma.

30. NOME DO ÓRGÃO/INSTITUIÇÃO QUE TEM INTERESSE:
Particular

31. INFORMAÇÕES ADICIONAIS / TOPONÍMIAS

32. TÉCNICO(A) RESPONSÁVEL:
Bruna Gomes / Stephanie Marques

33. DATA/HORA: 24/06/21 - 14h30

34. CÓDIGO/CONTROLE DAS FOTOS: JACIGUA 003

01. **Patrimônio Ferroviário do Espírito Santo**

02. **21ª** Superintendência regional do IPHAN

03. LINHA: Tronco Visconde de Itaboraí – Vitória (Linha 06)
RAMAL:
SUB-RAMAL:
IDENTIFICAÇÃO: Estação Jaciguá

04.MUNICÍPIO/DISTRITO
Vargem Alta

05. CÓDIGO IPHAN – referência 2008:
UF LXXX RXXX SXXX MUN TIPO ORDEM
ES 06

06.DENOMINAÇÃO (ATUAL / OUTRAS DENOMINAÇÕES)
Jaciguá

07. TIPO DO BEM DE ACORDO COM O USO ORIGINAL:
[ ] Estação [X] Armazenamento [X] Manutenção [ ] Outro:
[ ] Administrativo [ ] Residencial [ ] Superestrutura

08. ANO DE CONSTRUÇÃO
desconhecido

09. NÚMERO TOMBO

10.ENDEREÇO:

11. COORDENADAS: UTM 24K
LATITUDE: 0289932 ALTITUDE (m): 534m REF. GPS: 58
LONGITUDE: 7709366 ERRO HORIZONTAL (m): -

12.KM LINHA/RAMAL

13. USO ORIGINAL:
Garagem de trollen

14. USO ATUAL:
Depósito

15. USUÁRIO/POSSE/CONCESSÃO ATUAL:
Particular

16. NÍVEL DE PRESERVAÇÃO:

EXTERNO:	[ ] íntegro	[ ] pouco alterado	[X] muito alterado	[ ] descaracterizado
INTERNO:	[ ] íntegro	[ ] pouco alterado	[ ] muito alterado	[ ] descaracterizado

17. ESTADO GERAL DE CONSERVAÇÃO:

EXTERNO:	[ ] bom	[ ] regular	[X] ruim	[ ] péssimo	[ ] em arruinamento	[ ] ruínas
INTERNO:	[ ] bom	[ ] regular	[ ] ruim	[ ] péssimo	[ ] em arruinamento	[ ] ruínas

18. CARACTERIZAÇÃO DO BEM (ESTRUTURA/MATERIAIS):

COBERTURA	[ ] cerâmico(a)	[X] madeira	[ ] vidro	[ ] concreto	[ ] metálico	[ ] outro:
PAREDES	[X] alvenaria portante	[ ] pedra/rocha	[ ] madeira	[ ] concreto	[ ] metálico	[ ] outro:
ESQUADRIAS	[ ] alvenaria portante	[X] madeira	[ ] vidro	[ ] concreto	[ ] metálico	[ ] outro:
PISO	[ ] cerâmico(a)	[ ] pedra/rocha	[ ] madeira	[ ] concreto	[ ] metálico	[ ] outro:
COMPONENTE ESTRUTURAL	[X] alvenaria portante	[ ] pedra/rocha	[ ] madeira	[ ] concreto	[ ] metálico	[ ] outro:
FUNDAÇÃO	[ ] alvenaria portante	[ ] pedra/rocha	[ ] madeira	[X] concreto	[ ] metálico	[ ] outro:

19. FAZ PARTE DE CONJUNTO FERROVIÁRIO? [X] sim [ ] bem isolado [ ] informação desconhecida

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? [ ] 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:
Localizada na lateral da antiga casa de turma em estado precário.

27. EXISTE INTERESSE LOCAL NA UTILIZAÇÃO DO BEM?
[X] sim [ ] não

28. QUE TIPO DE USO? QUAIS MEMÓRIAS SÃO EVOCADAS?
Depósito. O sr. Alessandro conta que durante a infância pegava o carrinho (trollen) para brincar com outras crianças pelos trilhos.

29. CONTATO LOCAL / OUTROS AGENTES A CONTATAR (HISTÓRIA ORAL)
Conversamos com o sr. Alessandro (alessandro.c.silva@hotmail.com), filho de ex-ferroviário que atualmente mora na antiga casa de turma.

30. NOME DO ÓRGÃO/INSTITUIÇÃO QUE TEM INTERESSE:
Particular

31. INFORMAÇÕES ADICIONAIS / TOPONÍMIAS

32. TÉCNICO(A) RESPONSÁVEL:
Bruna Gomes / Stephanie Marques

33. DATA/HORA: 24/06/21 - 14h30

34. CÓDIGO/CONTROLE DAS FOTOS: JACIGUA 004

01. **Patrimônio Ferroviário do Espírito Santo**

02. **21ª** Superintendência regional do IPHAN

03. LINHA: Tronco Visconde de Itaboraí – Vitória (Linha 06)
RAMAL:
SUB-RAMAL:
IDENTIFICAÇÃO: Estação Jaciguá

04.MUNICÍPIO/DISTRITO
Vargem Alta

05. CÓDIGO IPHAN – referência 2008:
UF LXXX RXXX SXXX MUN TIPO ORDEM
ES 06

06.DENOMINAÇÃO (ATUAL / OUTRAS DENOMINAÇÕES)
Jaciguá

07. TIPO DO BEM DE ACORDO COM O USO ORIGINAL:
[ ] Estação [ ] Armazenamento [ ] Manutenção [ ] Outro:
[ ] Administrativo [ ] Residencial [X] Superestrutura

08. ANO DE CONSTRUÇÃO
desconhecido

09. NÚMERO TOMBO

10.ENDEREÇO:

11. COORDENADAS: UTM 24K
LATITUDE: 0289913 ALTITUDE (m): 537m REF. GPS: 59
LONGITUDE: 7709317 ERRO HORIZONTAL (m): -

12.KM LINHA/RAMAL

13. USO ORIGINAL:
Pontilhão

14. USO ATUAL:
Passagem de pedestres

15. USUÁRIO/POSSE/CONCESSÃO ATUAL:
Desconhecido

16. NÍVEL DE PRESERVAÇÃO:

EXTERNO:	[X] íntegro	[ ] pouco alterado	[ ] muito alterado	[ ] descaracterizado
INTERNO:	[ ] íntegro	[ ] pouco alterado	[ ] muito alterado	[ ] descaracterizado

17. ESTADO GERAL DE CONSERVAÇÃO:

EXTERNO:	[ ] bom	[ ] regular	[X] ruim	[ ] péssimo	[ ] em arruinamento	[ ] ruínas
INTERNO:	[ ] bom	[ ] regular	[ ] ruim	[ ] péssimo	[ ] em arruinamento	[ ] ruínas

18. CARACTERIZAÇÃO DO BEM (ESTRUTURA/MATERIAIS):

COBERTURA	[ ] cerâmico(a)	[ ] madeira	[ ] vidro	[ ] concreto	[ ] metálico	[ ] outro:
PAREDES	[ ] alvenaria portante	[ ] pedra/rocha	[ ] madeira	[ ] concreto	[ ] metálico	[ ] outro:
ESQUADRIAS	[ ] alvenaria portante	[ ] madeira	[ ] vidro	[ ] concreto	[ ] metálico	[ ] outro:
PISO	[ ] cerâmico(a)	[ ] pedra/rocha	[ ] madeira	[ ] concreto	[ ] metálico	[ ] outro:
COMPONENTE ESTRUTURAL	[ ] alvenaria portante	[ ] pedra/rocha	[ ] madeira	[ ] concreto	[X] metálico	[ ] outro:
FUNDAÇÃO	[ ] alvenaria portante	[X] pedra/rocha	[ ] madeira	[ ] concreto	[ ] metálico	[ ] outro:

19. FAZ PARTE DE CONJUNTO FERROVIÁRIO? [X] sim [ ] bem isolado [ ] informação desconhecida

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? [ ] 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 antigo pontilhão é utilizado pelos pedestres para cortar caminho. A comunidade enfeita o pontilhão para as festividades.

27. EXISTE INTERESSE LOCAL NA UTILIZAÇÃO DO BEM?
[X] sim [ ] não

28. QUE TIPO DE USO? QUAIS MEMÓRIAS SÃO EVOCADAS?
Passagem

29. CONTATO LOCAL / OUTROS AGENTES A CONTATAR (HISTÓRIA ORAL)
Conversamos com o sr. Alessandro (alessandro.c.silva@hotmail.com), filho de ex-ferroviário que atualmente mora na antiga casa de turma.

30. NOME DO ÓRGÃO/INSTITUIÇÃO QUE TEM INTERESSE:
Comunidade local

31. INFORMAÇÕES ADICIONAIS / TOPONÍMIAS

32. TÉCNICO(A) RESPONSÁVEL:
Bruna Gomes / Stephanie Marques

33. DATA/HORA: 24/06/21 - 14h30

34. CÓDIGO/CONTROLE DAS FOTOS: JACIGUA 005

01. Patrimônio Ferroviário do Espírito Santo		02. 21ª Superintendência regional do IPHAN
03.	LINHA: Tronco Visconde de Itaboraí - Vitória (Linha 06)	
	RAMAL:	
	SUB-RAMAL:	IDENTIFICAÇÃO: Estação Jaciguá

FOTOS



Estação Ferroviária de Jaciguá.



Plataforma de embarque. Detalhe da mão francesa metálica.



Caixa d'água.



Casa de Turma.



Garagem de trollen.



Pontilhão.

CROQUIS / MAPA

14 Salesianos

MUNICÍPIO: VARGEM ALTA



01. **Patrimônio Ferroviário do Espírito Santo**

02. **21ª** Superintendência regional do IPHAN

03. LINHA: Tronco Visconde de Itaboraí – Vitória (Linha 06)
RAMAL:
SUB-RAMAL:
IDENTIFICAÇÃO: Parada do Colégio Salesiano

04. MUNICÍPIO/DISTRITO
Vargem Alta

05. CÓDIGO IPHAN – referência 2008:
UF LXXX RXXX SXXX MUN TIPO ORDEM
ES 06

06. DENOMINAÇÃO (ATUAL / OUTRAS DENOMINAÇÕES)
Parada Salesianos

07. TIPO DO BEM DE ACORDO COM O USO ORIGINAL:
[X] Estação [ ] Armazenamento [ ] Manutenção [ ] Outro:
[ ] Administrativo [ ] Residencial [ ] Superestrutura

08. ANO DE CONSTRUÇÃO
desconhecido

09. NÚMERO TOMBO

10. ENDEREÇO:

11. COORDENADAS: LATITUDE: 0290415 ALTITUDE (m): 529m REF. GPS: 60
UTM 24K
LONGITUDE: 7707364 ERRO HORIZONTAL (m): –

12. KM LINHA/RAMAL

13. USO ORIGINAL:
Ponto de Parada

14. USO ATUAL:
Sem uso

15. USUÁRIO/POSSE/CONCESSÃO ATUAL:
Desconhecido

16. NÍVEL DE PRESERVAÇÃO:

EXTERNO:	[X] íntegro	[ ] pouco alterado	[ ] muito alterado	[ ] descaracterizado
INTERNO:	[ ] íntegro	[ ] pouco alterado	[ ] muito alterado	[ ] descaracterizado

17. ESTADO GERAL DE CONSERVAÇÃO:

EXTERNO:	[ ] bom	[ ] regular	[ ] ruim	[X] péssimo	[ ] em arruinamento	[ ] ruínas
INTERNO:	[ ] bom	[ ] regular	[ ] ruim	[ ] péssimo	[ ] em arruinamento	[ ] ruínas

18. CARACTERIZAÇÃO DO BEM (ESTRUTURA/MATERIAIS):

COBERTURA	[X] cerâmico(a)	[ ] madeira	[ ] vidro	[ ] concreto	[ ] metálico	[ ] outro:
PAREDES	[ ] alvenaria portante	[ ] pedra/rocha	[ ] madeira	[ ] concreto	[ ] metálico	[ ] outro:
ESQUADRIAS	[ ] alvenaria portante	[ ] madeira	[ ] vidro	[ ] concreto	[ ] metálico	[ ] outro:
PISO	[X] cerâmico(a)	[ ] pedra/rocha	[ ] madeira	[X] concreto	[ ] metálico	[ ] outro:
COMPONENTE ESTRUTURAL	[ ] alvenaria portante	[ ] pedra/rocha	[ ] madeira	[X] concreto	[ ] metálico	[ ] outro:
FUNDAÇÃO	[ ] alvenaria portante	[ ] pedra/rocha	[ ] madeira	[ ] concreto	[ ] metálico	[ ] outro:

19. FAZ PARTE DE CONJUNTO FERROVIÁRIO? [ ] sim [X] bem isolado [ ] informação desconhecida

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? [ ] 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 antigo ponto de parada do trem está localizado na borda do perímetro urbano, já saindo da cidade. Algumas edificações residenciais ao redor imediato.

27. EXISTE INTERESSE LOCAL NA UTILIZAÇÃO DO BEM?
[ ] sim [X] não

28. QUE TIPO DE USO? QUAIS MEMÓRIAS SÃO EVOCADAS?
Sem uso/abandonado

29. CONTATO LOCAL / OUTROS AGENTES A CONTATAR (HISTÓRIA ORAL)

30. NOME DO ÓRGÃO/INSTITUIÇÃO QUE TEM INTERESSE:

31. INFORMAÇÕES ADICIONAIS / TOPONÍMIAS
Servia aos alunos do Colégio Salesianos, atualmente fechado.

32. TÉCNICO(A) RESPONSÁVEL:
Bruna Gomes / Stephanie Marques

33. DATA/HORA: 24/06/21 - 15h45

34. CÓDIGO/CONTROLE DAS FOTOS: SALESIANOS 001-003

01. Patrimônio Ferroviário do Espírito Santo		02. 21ª Superintendência regional do IPHAN
03.	LINHA: Tronco Visconde de Itaboraí - Vitória (Linha 06)	
	RAMAL:	
	SUB-RAMAL:	IDENTIFICAÇÃO: Parada do Colégio Salesiano

FOTOS



Parada Salesianos.



Detalhe da cobertura.



Cruzamento da linha e colégio Salesianos ao fundo.

CROQUIS / MAPA

15 Matilde

MUNICÍPIO: ALFREDO CHAVES



01. **Patrimônio Ferroviário do Espírito Santo**

02. 21ª Superintendência regional do IPHAN

03. LINHA: Tronco Visconde de Itaboraí – Vitória (Linha 06)
RAMAL:
SUB-RAMAL:
IDENTIFICAÇÃO: Estação Ferroviária de Matilde

04. MUNICÍPIO/DISTRITO
Alfredo Chaves

05. CÓDIGO IPHAN – referência 2008:
UF: ES | LXXX: | RXXX: | SXXX: | MUN: | TIPO: 06 | ORDEM:

06. DENOMINAÇÃO (ATUAL / OUTRAS DENOMINAÇÕES)
Matilde

07. TIPO DO BEM DE ACORDO COM O USO ORIGINAL:
[X] Estação [ ] Armazenamento [ ] Manutenção [ ] Outro:
[ ] Administrativo [ ] Residencial [ ] Superestrutura

08. ANO DE CONSTRUÇÃO
desconhecido

09. NÚMERO TOMBO

10. ENDEREÇO:
Estrada de Matilde, sem número

11. COORDENADAS: UTM 24K
LATITUDE: 0310995 ALTITUDE (m): 511m REF. GPS: 19
LONGITUDE: 7725785 ERRO HORIZONTAL (m): -

12. KM LINHA/RAMAL

13. USO ORIGINAL:
Estação

14. USO ATUAL:
Área de exposição, oficinas e workshops - uso cultural e turístico.

15. USUÁRIO/POSSE/CONCESSÃO ATUAL:
Prefeitura

16. NÍVEL DE PRESERVAÇÃO:

EXTERNO:	[X] íntegro	[ ] pouco alterado	[ ] muito alterado	[ ] descaracterizado
INTERNO:	[ ] íntegro	[ ] pouco alterado	[X] muito alterado	[ ] descaracterizado

17. ESTADO GERAL DE CONSERVAÇÃO:

EXTERNO:	[X] bom	[ ] regular	[ ] ruim	[ ] péssimo	[ ] em arruinamento	[ ] ruínas
INTERNO:	[X] bom	[ ] regular	[ ] ruim	[ ] péssimo	[ ] em arruinamento	[ ] ruínas

18. CARACTERIZAÇÃO DO BEM (ESTRUTURA/MATERIAIS):

COBERTURA	telha francesa	[X] cerâmico(a)	[ ] madeira	[ ] vidro	[ ] concreto	[ ] metálico	[X] outro: telha metálica
PAREDES		[X] alvenaria portante	[ ] pedra/rocha	[ ] madeira	[ ] concreto	[ ] metálico	[X] outro: mão francesa de ferro
ESQUADRIAS		[ ] alvenaria portante	[X] madeira	[ ] vidro	[ ] concreto	[ ] metálico	[ ] outro:
PISO		[ ] cerâmico(a)	[ ] pedra/rocha	[X] madeira	[ ] concreto	[ ] metálico	[ ] outro:
COMPONENTE ESTRUTURAL		[X] alvenaria portante	[ ] pedra/rocha	[ ] madeira	[ ] concreto	[ ] metálico	[ ] outro:
FUNDAÇÃO		[ ] alvenaria portante	[X] pedra/rocha	[ ] madeira	[ ] concreto	[ ] metálico	[ ] outro:

19. FAZ PARTE DE CONJUNTO FERROVIÁRIO? [X] sim [ ] bem isolado [ ] informação desconhecida

20. LINHA/RAMAL EM OPERAÇÃO? [ ] ativa [X] desativada [ ] erradicada

21. POSSUI BENS MÓVEIS E INTEGRADOS? [ ] sim [X] não

22. POSSUI VIGILÂNCIA? [X] sim [ ] não

23. QUE TIPO DE BENS MÓVEIS E INTEGRADOS? [ ] 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 [X] federal

26. DESCRIÇÃO DA ÁREA/TERRENO/AMBIÊNCIA/INTERVENÇÕES/ SITUAÇÃO DO CONJUNTO/ENTORNO IMEDIATO DO BEM:
A estação é bem isolada, em ambiente muito arborizado, próximo à vegetação densa. Está bem conservada e passa por manutenções periódicas sob fiscalização do Iphan.

27. EXISTE INTERESSE LOCAL NA UTILIZAÇÃO DO BEM?
[X] sim [ ] não

28. QUE TIPO DE USO? QUAIS MEMÓRIAS SÃO EVOCADAS?
Turístico e cultural

29. CONTATO LOCAL / OUTROS AGENTES A CONTATAR (HISTÓRIA ORAL)
Tatiane - servidora responsável.

30. NOME DO ÓRGÃO/INSTITUIÇÃO QUE TEM INTERESSE:
Prefeitura

31. INFORMAÇÕES ADICIONAIS / TOPONÍMIAS
A rua do imóvel leva o nome da estação, um relevante ponto turístico no estado conhecido pelos arredores de trilhas, cachoeira e túnel da linha férrea. Já foi espaço para aulas de música, posto dos correios, entre outros usos. Atualmente disponibiliza um pequeno vagão/trole para visitação do túnel.

32. TÉCNICO(A) RESPONSÁVEL:
Bruna Gomes / Stephanie Marques

33. DATA/HORA: 21/06/21 - 16h00

34. CÓDIGO/CONTROLE DAS FOTOS: XXXXX

01. **Patrimônio Ferroviário do Espírito Santo**

02. **21ª** Superintendência regional do IPHAN

03. LINHA: Tronco Visconde de Itaboraí – Vitória (Linha 06)
RAMAL:
SUB-RAMAL:
IDENTIFICAÇÃO: Estação Ferroviária de Matilde

04. MUNICÍPIO/DISTRITO
Alfredo Chaves

05. CÓDIGO IPHAN – referência 2008:
UF LXXX RXXX SXXX MUN TIPO ORDEM
ES 06

06. DENOMINAÇÃO (ATUAL / OUTRAS DENOMINAÇÕES)
Matilde

07. TIPO DO BEM DE ACORDO COM O USO ORIGINAL:
[ ] Estação [ ] Armazenamento [ ] Manutenção [X] Outro:
[ ] Administrativo [ ] Residencial [ ] Superestrutura

08. ANO DE CONSTRUÇÃO
desconhecido

09. NÚMERO TOMBO

10. ENDEREÇO:
Estrada de Matilde, sem número

11. COORDENADAS: LATITUDE: 0311033 ALTITUDE (m): 512m REF. GPS: 18
UTM 24K
LONGITUDE: 7725824 ERRO HORIZONTAL (m): -

12. KM LINHA/RAMAL

13. USO ORIGINAL:
Caixa d'água

14. USO ATUAL:
Desativada

15. USUÁRIO/POSSE/CONCESSÃO ATUAL:
Prefeitura

16. NÍVEL DE PRESERVAÇÃO:

EXTERNO:	[X] íntegro	[ ] pouco alterado	[ ] muito alterado	[ ] descaracterizado
INTERNO:	[ ] íntegro	[ ] pouco alterado	[ ] muito alterado	[ ] descaracterizado

17. ESTADO GERAL DE CONSERVAÇÃO:

EXTERNO:	[ ] bom	[X] regular	[ ] ruim	[ ] péssimo	[ ] em arruinamento	[ ] ruínas
INTERNO:	[ ] bom	[ ] regular	[X] ruim	[ ] péssimo	[ ] em arruinamento	[ ] ruínas

18. CARACTERIZAÇÃO DO BEM (ESTRUTURA/MATERIAIS):

COBERTURA	[ ] cerâmico(a)	[ ] madeira	[ ] vidro	[ ] concreto	[X] metálico	[X] outro: telha metálica
PAREDES	[ ] alvenaria portante	[ ] pedra/rocha	[ ] madeira	[ ] concreto	[X] metálico	[X] outro: mão francesa de ferro
ESQUADRIAS	[ ] alvenaria portante	[ ] madeira	[ ] vidro	[ ] concreto	[ ] metálico	[ ] outro:
PISO	[ ] cerâmico(a)	[ ] pedra/rocha	[ ] madeira	[ ] concreto	[ ] metálico	[ ] outro:
COMPONENTE ESTRUTURAL	[ ] alvenaria portante	[X] pedra/rocha	[ ] madeira	[ ] concreto	[X] metálico	[ ] outro:
FUNDAÇÃO	[ ] alvenaria portante	[X] pedra/rocha	[ ] madeira	[ ] concreto	[ ] metálico	[ ] outro:

19. FAZ PARTE DE CONJUNTO FERROVIÁRIO? [X] sim [ ] bem isolado [ ] informação desconhecida

20. LINHA/RAMAL EM OPERAÇÃO? [ ] ativa [X] desativada [ ] erradicada

21. POSSUI BENS MÓVEIS E INTEGRADOS? [ ] sim [X] não

22. POSSUI VIGILÂNCIA? [X] sim [ ] não

23. QUE TIPO DE BENS MÓVEIS E INTEGRADOS? [ ] 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 [X] federal

26. DESCRIÇÃO DA ÁREA/TERRENO/AMBIÊNCIA/INTERVENÇÕES/ SITUAÇÃO DO CONJUNTO/ENTORNO IMEDIATO DO BEM:
O material da parte de armazenamento da caixa d'água segue o padrão metálico de outros exemplares no estado, bastante similares. O que difere é o embasamento, feito em pedra, o qual não se sabe se é uma adição posterior.

27. EXISTE INTERESSE LOCAL NA UTILIZAÇÃO DO BEM?
[ ] sim [ ] não

28. QUE TIPO DE USO? QUAIS MEMÓRIAS SÃO EVOCADAS?

29. CONTATO LOCAL / OUTROS AGENTES A CONTATAR (HISTÓRIA ORAL)
Tatiane - servidora responsável.

30. NOME DO ÓRGÃO/INSTITUIÇÃO QUE TEM INTERESSE:

31. INFORMAÇÕES ADICIONAIS / TOPONÍMIAS

32. TÉCNICO(A) RESPONSÁVEL:
Bruna Gomes / Stephanie Marques

33. DATA/HORA: 21/06/21 - 16h00

34. CÓDIGO/CONTROLE DAS FOTOS: XXXXX

01. Patrimônio Ferroviário do Espírito Santo		02. 21ª Superintendência regional do IPHAN
03.	LINHA: Tronco Visconde de Itaboraí - Vitória (Linha 06)	
	RAMAL:	
	SUB-RAMAL:	IDENTIFICAÇÃO: Estação Ferroviária de Matilde

FOTOS



Pátio da Estação Ferroviária Matilde.



Plataforma da estação e o pequeno vagão para acesso ao túnel pelos trilhos. Detalhe da mão francesa metálica.



Fundos da estação.



Vão de passagem.



Conjunto ferroviário de Matilde. À esquerda a caixa d'água e ao fundo a estação.

CROQUIS / MAPA

16 Ibitiruí

MUNICÍPIO: ALFREDO CHAVES



01. **Patrimônio Ferroviário do Espírito Santo**

02. 21ª Superintendência regional do IPHAN

03. LINHA: Tronco Visconde de Itaboraí – Vitória (Linha 06)
RAMAL:
SUB-RAMAL:

IDENTIFICAÇÃO: Estação Ibitiruí

04. MUNICÍPIO/DISTRITO: Alfredo Chaves

05. CÓDIGO IPHAN – referência 2008:
UF: ES | LXXX: | RXXX: | SXXX: | MUN: | TIPO: | ORDEM: 06

06. DENOMINAÇÃO (ATUAL / OUTRAS DENOMINAÇÕES): Ibitiruí

07. TIPO DO BEM DE ACORDO COM O USO ORIGINAL:
[X] Estação [ ] Armazenamento [ ] Manutenção [ ] Outro:
[ ] Administrativo [ ] Residencial [ ] Superestrutura

08. ANO DE CONSTRUÇÃO: desconhecido

09. NÚMERO TOMBO:

10. ENDEREÇO:

11. COORDENADAS: UTM 24K
LATITUDE: 0306273 ALTITUDE (m): 507m REF. GPS: 17
LONGITUDE: 7720987 ERRO HORIZONTAL (m): –

12. KM LINHA/RAMAL:

13. USO ORIGINAL: Estação

14. USO ATUAL: Cedida VLI / Fechada.

15. USUÁRIO/POSSE/CONCESSÃO ATUAL: Concessão para a VLI, em processo de devolução

16. NÍVEL DE PRESERVAÇÃO:

EXTERNO:	[X] íntegro	[ ] pouco alterado	[ ] muito alterado	[ ] descaracterizado
INTERNO:	[ ] íntegro	[ ] pouco alterado	[ ] muito alterado	[ ] descaracterizado

17. ESTADO GERAL DE CONSERVAÇÃO:

EXTERNO:	[ ] bom	[ ] regular	[X] ruim	[ ] péssimo	[ ] em arruinamento	[ ] ruínas
INTERNO:	[ ] bom	[ ] regular	[ ] ruim	[ ] péssimo	[ ] em arruinamento	[ ] ruínas

18. CARACTERIZAÇÃO DO BEM (ESTRUTURA/MATERIAIS):

COBERTURA	[ ] cerâmico(a)	[ ] madeira	[ ] vidro	[ ] concreto	[ ] metálico	[X] outro: fibrocimento
PAREDES	[X] alvenaria portante	[ ] pedra/rocha	[ ] madeira	[X] concreto	[ ] metálico	[ ] outro:
ESQUADRIAS	[ ] alvenaria portante	[X] madeira	[X] vidro	[ ] concreto	[ ] metálico	[ ] outro:
PISO	[ ] cerâmico(a)	[ ] pedra/rocha	[ ] madeira	[ ] concreto	[ ] metálico	[ ] outro:
COMPONENTE ESTRUTURAL	[ ] alvenaria portante	[ ] pedra/rocha	[ ] madeira	[X] concreto	[ ] metálico	[ ] outro:
FUNDAÇÃO	[ ] alvenaria portante	[ ] pedra/rocha	[ ] madeira	[ ] concreto	[ ] metálico	[ ] outro:

19. FAZ PARTE DE CONJUNTO FERROVIÁRIO? [X] sim [ ] bem isolado [ ] informação desconhecida

20. LINHA/RAMAL EM OPERAÇÃO? [ ] ativa [X] desativada [ ] erradicada entre 2014 e 2015

21. POSSUI BENS MÓVEIS E INTEGRADOS? [X] sim [ ] não

22. POSSUI VIGILÂNCIA? [ ] sim [X] não

23. QUE TIPO DE BENS MÓVEIS E INTEGRADOS? [ ] equipamento [X] 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:
A estação está localizada na borda de um pequeno centro urbano. Possui placa de indicação patrimonial por parte da VLI, mas está em processo de devolução. A edificação está com aspecto de abandono, mas o entorno é cuidado por moradores.

27. EXISTE INTERESSE LOCAL NA UTILIZAÇÃO DO BEM?
[X] sim [ ] não

28. QUE TIPO DE USO? QUAIS MEMÓRIAS SÃO EVOCADAS?
Turístico e cultural

29. CONTATO LOCAL / OUTROS AGENTES A CONTATAR (HISTÓRIA ORAL)
Gabriela - arquiteta da prefeitura.

30. NOME DO ÓRGÃO/INSTITUIÇÃO QUE TEM INTERESSE:
Prefeitura

31. INFORMAÇÕES ADICIONAIS / TOPONÍMIAS
A rua do imóvel é conhecida como "Rua da Estação". Maria Picoli, moradora vizinha à estação há décadas, relata que: - "O trem fazia um barulhão. Eram 4 trens por dia, só de passageiros, sem contar as cargas." Ela também relatou a presença constante de fotógrafos para ensaio fotográfico nos trilhos e vagões abandonados.

32. TÉCNICO(A) RESPONSÁVEL:
Bruna Gomes / Stephanie Marques

33. DATA/HORA: 21/06/21 - 15h30

34. CÓDIGO/CONTROLE DAS FOTOS: IBITIRUI 001-003

01. Patrimônio Ferroviário do Espírito Santo		02. 21ª Superintendência regional do IPHAN
03.	LINHA	Tronco Visconde de Itaboraí - Vitória (Linha 06)
	RAMAL	
	SUB-RAMAL	IDENTIFICAÇÃO: Estação Ibitiruí

FOTOS



Estação Ferroviária de Ibitiruí.



Estação Ferroviária de Ibitiruí.



Vagão de carga e a relação com as edificações do entorno.

CROQUIS / MAPA

17 Araguaya

MUNICÍPIO: DOMINGOS MARTINS



01. **Patrimônio Ferroviário do Espírito Santo**

02. 21ª Superintendência regional do IPHAN

03. LINHA: Tronco Visconde de Itaboraí – Vitória (Linha 06)
RAMAL:
SUB-RAMAL:
IDENTIFICAÇÃO: Estação Araguaya

04.MUNICÍPIO/DISTRITO: Domingos Martins

05. CÓDIGO IPHAN – referência 2008:
UF: ES | LXXX: | RXXX: | SXXX: | MUN: | TIPO: | ORDEM: 06

06.DENOMINAÇÃO (ATUAL / OUTRAS DENOMINAÇÕES): Araguaya

07. TIPO DO BEM DE ACORDO COM O USO ORIGINAL:
[X] Estação [ ] Armazenamento [ ] Manutenção [ ] Outro:
[ ] Administrativo [ ] Residencial [ ] Superestrutura

08. ANO DE CONSTRUÇÃO: desconhecido

09. NÚMERO TOMBO:

10.ENDEREÇO: Rua dos Imigrantes, sem número.

11. COORDENADAS: UTM 24K
LATITUDE: 0315220 ALTITUDE (m): 639 REF. GPS: 16
LONGITUDE: 7732950 ERRO HORIZONTAL (m): -

12.KM LINHA/RAMAL:

13. USO ORIGINAL: Estação

14. USO ATUAL: Posto de informação turística e comércio de produtos artesanais locais.

15. USUÁRIO/POSSE/CONCESSÃO ATUAL: Prefeitura

16. NÍVEL DE PRESERVAÇÃO:

EXTERNO:	[X] íntegro	[ ] pouco alterado	[ ] muito alterado	[ ] descaracterizado
INTERNO:	[X] íntegro	[ ] pouco alterado	[ ] muito alterado	[ ] descaracterizado

17. ESTADO GERAL DE CONSERVAÇÃO:

EXTERNO:	[ ] bom	[X] regular	[ ] ruim	[ ] péssimo	[ ] em arruinamento	[ ] ruínas
INTERNO:	[X] bom	[ ] regular	[ ] ruim	[ ] péssimo	[ ] em arruinamento	[ ] ruínas

18. CARACTERIZAÇÃO DO BEM (ESTRUTURA/MATERIAIS):

COBERTURA	telha francesa	[X] cerâmico(a)	[ ] madeira	[ ] vidro	[ ] concreto	[ ] metálico	[ ] outro:
PAREDES		[X] alvenaria portante	[ ] pedra/rocha	[ ] madeira	[ ] concreto	[ ] metálico	[ ] outro:
ESQUADRIAS		[ ] alvenaria portante	[X] madeira	[X] vidro	[ ] concreto	[ ] metálico	[ ] outro:
PISO	contemporâneo	[X] cerâmico(a)	[ ] pedra/rocha	[X] madeira	[ ] concreto	[ ] metálico	[ ] outro:
COMPONENTE ESTRUTURAL		[X] alvenaria portante	[ ] pedra/rocha	[ ] madeira	[ ] concreto	[ ] metálico	[ ] outro:
FUNDAÇÃO		[ ] alvenaria portante	[X] pedra/rocha	[ ] madeira	[ ] concreto	[ ] metálico	[ ] outro:

19. FAZ PARTE DE CONJUNTO FERROVIÁRIO? [X] sim [ ] bem isolado [ ] informação desconhecida

20. LINHA/RAMAL EM OPERAÇÃO? [ ] ativa [X] desativada [ ] erradicada há mais de 3 anos

21. POSSUI BENS MÓVEIS E INTEGRADOS? [ ] sim [X] não

22.POSSUI VIGILÂNCIA? [ ] sim [X] não

23. QUE TIPO DE BENS MÓVEIS E INTEGRADOS? [ ] 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:
A estação está localizada em área urbana residencial, pouco adensada. Mantém as características iniciais, com intervenções contemporâneas no seu interior, como reposição de piso. Há peças expostas em alusão à ferrovia. O entorno imediato é gramado e está bem cuidado. Próximo à edificação há um centro cultural do município que preserva algumas peças doadas utilizadas pela RFFSA.

27. EXISTE INTERESSE LOCAL NA UTILIZAÇÃO DO BEM?
[X] sim [ ] não

28. QUE TIPO DE USO? QUAIS MEMÓRIAS SÃO EVOCADAS?
Uso turístico da edificação e reativação da passagem do "trem das montanhas capixabas".

29. CONTATO LOCAL / OUTROS AGENTES A CONTATAR (HISTÓRIA ORAL)

30. NOME DO ÓRGÃO/INSTITUIÇÃO QUE TEM INTERESSE:
Prefeitura

31. INFORMAÇÕES ADICIONAIS / TOPONÍMIAS
Funcionários e Moradores perguntam sobre o retorno do trem e comentam a memória de um "tocador de sino turístico". Havia um trem de uso turístico que operou entre 2010 e 2017 e operava entre a estação ferroviária de Viana e Araguaya.

32. TÉCNICO(A) RESPONSÁVEL:
Bruna Gomes / Stephanie Marques

33. DATA/HORA: 21/06/21 - 13h55

34. CÓDIGO/CONTROLE DAS FOTOS: ARAGUAYA 001-004

01. Patrimônio Ferroviário do Espírito Santo		02. 21ª Superintendência regional do IPHAN
03.	LINHA: Tronco Visconde de Itaboraí - Vitória (Linha 06)	
	RAMAL:	
	SUB-RAMAL:	IDENTIFICAÇÃO: Estação Araguaya

FOTOS



Estação Ferroviária Araguaya.



Área interna, hoje posto de informações turísticas e comércio de artesanato.



Pátio da estação.



Material da RFFSA doado por ex-ferroviários.

CROQUIS / MAPA

18 Marechal Floriano

MUNICÍPIO: MARECHAL FLORIANO



01. **Patrimônio Ferroviário do Espírito Santo**

02. **21ª** Superintendência regional do IPHAN

03. LINHA: Tronco Visconde de Itaboraí – Vitória (Linha 06)
RAMAL:
SUB-RAMAL:

IDENTIFICAÇÃO: Estação Marechal Floriano

04.MUNICÍPIO/DISTRITO
Marechal Floriano

05. CÓDIGO IPHAN – referência 2008:

UF	LXXX	RXXX	SXXX	MUN	TIPO	ORDEM
ES	06	00	00	17	EST	117

06.DENOMINAÇÃO (ATUAL / OUTRAS DENOMINAÇÕES)
Marechal Floriano

07. TIPO DO BEM DE ACORDO COM O USO ORIGINAL:
[X] Estação [ ] Armazenamento [ ] Manutenção [ ] Outro:
[ ] Administrativo [ ] Residencial [ ] Superestrutura

08. ANO DE CONSTRUÇÃO
1900 (inauguração)

09. NÚMERO TOMBO
3202041 (VLI)

10.ENDEREÇO:

11. COORDENADAS: UTM 24K
LATITUDE: 0325435 ALTITUDE (m): 541m REF. GPS: 11
LONGITUDE: 7742158 ERRO HORIZONTAL (m): –

12.KM LINHA/RAMAL
588,965

13. USO ORIGINAL:
Estação Ferroviária

14. USO ATUAL:
Museu da Imigração

15. USUÁRIO/POSSE/CONCESSÃO ATUAL:
Prefeitura

16. NÍVEL DE PRESERVAÇÃO:

EXTERNO:	[X] íntegro	[ ] pouco alterado	[ ] muito alterado	[ ] descaracterizado
INTERNO:	[ ] íntegro	[ ] pouco alterado	[ ] muito alterado	[ ] descaracterizado

17. ESTADO GERAL DE CONSERVAÇÃO:

EXTERNO:	[X] bom	[ ] regular	[ ] ruim	[ ] péssimo	[ ] em arruinamento	[ ] ruínas
INTERNO:	[ ] bom	[ ] regular	[ ] ruim	[ ] péssimo	[ ] em arruinamento	[ ] ruínas

18. CARACTERIZAÇÃO DO BEM (ESTRUTURA/MATERIAIS):

COBERTURA	[X] cerâmico(a)	[ ] madeira	[ ] vidro	[ ] concreto	[ ] metálico	[ ] outro:
PAREDES	[X] alvenaria portante	[ ] pedra/rocha	[ ] madeira	[ ] concreto	[ ] metálico	[ ] outro:
ESQUADRIAS	[ ] alvenaria portante	[X] madeira	[X] vidro	[ ] concreto	[X] metálico	[ ] outro:
PISO	[ ] cerâmico(a)	[X] pedra/rocha	[ ] madeira	[ ] concreto	[ ] metálico	[ ] outro:
COMPONENTE ESTRUTURAL	[X] alvenaria portante	[ ] pedra/rocha	[ ] madeira	[ ] concreto	[ ] metálico	[ ] outro:
FUNDAÇÃO	[ ] alvenaria portante	[X] pedra/rocha	[ ] madeira	[ ] concreto	[ ] metálico	[ ] outro:

19. FAZ PARTE DE CONJUNTO FERROVIÁRIO? [X] sim [ ] bem isolado [ ] informação desconhecida

20. LINHA/RAMAL EM OPERAÇÃO? [ ] ativa [X] desativada [ ] erradicada

21. POSSUI BENS MÓVEIS E INTEGRADOS? [X] sim [ ] não

22.POSSUI VIGILÂNCIA? [ ] sim [X] não

23. QUE TIPO DE BENS MÓVEIS E INTEGRADOS? [X] 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: [X] municipal [ ] estadual [ ] federal (Decreto nº 10611/2020)

26. DESCRIÇÃO DA ÁREA/TERRENO/AMBIÊNCIA/INTERVENÇÕES/ SITUAÇÃO DO CONJUNTO/ENTORNO IMEDIATO DO BEM:
Localizada em área urbanizada de uso misto, com múltiplos tipos de comércio em seu entorno. Uma via de grande fluxo segue paralela à via férrea. A edificação está em bom estado, sob tutela da prefeitura sendo utilizada como espaço museal. Todavia, a edificação encontrava-se fechada, provavelmente por ser uma segunda-feira.

27. EXISTE INTERESSE LOCAL NA UTILIZAÇÃO DO BEM?
[X] sim [ ] não

28. QUE TIPO DE USO? QUAIS MEMÓRIAS SÃO EVOCADAS?
A prefeitura utiliza o espaço atualmente e a estação é tombada a nível municipal de acordo com inscrição patrimonial fixada no imóvel.

29. CONTATO LOCAL / OUTROS AGENTES A CONTATAR (HISTÓRIA ORAL)

30. NOME DO ÓRGÃO/INSTITUIÇÃO QUE TEM INTERESSE:
Prefeitura de Marechal Floriano.

31. INFORMAÇÕES ADICIONAIS / TOPONÍMIAS
Havia um trem de uso turístico que operou entre 2010 e 2017 e passava pela estação.

32. TÉCNICO(A) RESPONSÁVEL:
Bruna Gomes / Stephanie Marques

33. DATA/HORA: 21/06/21 - 12h15

34. CÓDIGO/CONTROLE DAS FOTOS: M. FLORIANO 001 - 002

01. **Patrimônio Ferroviário do Espírito Santo**

02. **21**ª Superintendência regional do IPHAN

03. LINHA: Tronco Visconde de Itaboraí – Vitória (Linha 06)
RAMAL:
SUB-RAMAL:

IDENTIFICAÇÃO: Estação Marechal Floriano

04.MUNICÍPIO/DISTRITO
Marechal Floriano

05. CÓDIGO IPHAN – referência 2008:

UF	LXXX	RXXX	SXXX	MUN	TIPO	ORDEM
ES	06	00	00	17	RES	118

06.DENOMINAÇÃO (ATUAL / OUTRAS DENOMINAÇÕES)
Marechal Floriano

07. TIPO DO BEM DE ACORDO COM O USO ORIGINAL:
[ ] Estação [ ] Armazenamento [ ] Manutenção [ ] Outro:
[ ] Administrativo [X] Residencial [ ] Superestrutura

08. ANO DE CONSTRUÇÃO
desconhecido

09. NÚMERO TOMBO

10.ENDEREÇO:

11. COORDENADAS: UTM 24K
LATITUDE: 0325429 ALTITUDE (m): 557m REF. GPS: 14
LONGITUDE: 7742080 ERRO HORIZONTAL (m): –

12.KM LINHA/RAMAL
588,965

13. USO ORIGINAL:
Casa de Turma

14. USO ATUAL:
Não identificado, imóvel fechado.

15. USUÁRIO/POSSE/CONCESSÃO ATUAL:
De acordo com inscrição patrimonial fixada, consessão para VLI

16. NÍVEL DE PRESERVAÇÃO:

EXTERNO:	[X] íntegro	[ ] pouco alterado	[ ] muito alterado	[ ] descaracterizado
INTERNO:	[ ] íntegro	[ ] pouco alterado	[ ] muito alterado	[ ] descaracterizado

17. ESTADO GERAL DE CONSERVAÇÃO:

EXTERNO:	[ ] bom	[X] regular	[ ] ruim	[ ] péssimo	[ ] em arruinamento	[ ] ruínas
INTERNO:	[ ] bom	[ ] regular	[ ] ruim	[ ] péssimo	[ ] em arruinamento	[ ] ruínas

18. CARACTERIZAÇÃO DO BEM (ESTRUTURA/MATERIAIS):

COBERTURA	[X] cerâmico(a)	[ ] madeira	[ ] vidro	[ ] concreto	[ ] metálico	[ ] outro:
PAREDES	[X] alvenaria portante	[ ] pedra/rocha	[ ] madeira	[ ] concreto	[ ] metálico	[ ] outro:
ESQUADRIAS	[ ] alvenaria portante	[X] madeira	[X] vidro	[ ] concreto	[ ] metálico	[ ] outro:
PISO	[ ] cerâmico(a)	[ ] pedra/rocha	[ ] madeira	[X] concreto	[ ] metálico	[ ] outro:
COMPONENTE ESTRUTURAL	[X] alvenaria portante	[ ] pedra/rocha	[ ] madeira	[ ] concreto	[ ] metálico	[ ] outro:
FUNDAÇÃO	[ ] alvenaria portante	[ ] pedra/rocha	[ ] madeira	[ ] concreto	[ ] metálico	[ ] outro:

19. FAZ PARTE DE CONJUNTO FERROVIÁRIO? [X] sim [ ] bem isolado [ ] informação desconhecida

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? [ ] 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:
A antiga casa de turma está situada a poucos metros da Estação, do lado oposto dos trilhos. A edificação está fechada, mas com aspecto de uso recente (o qual não pudemos identificar).

27. EXISTE INTERESSE LOCAL NA UTILIZAÇÃO DO BEM?
[ ] sim [ ] não

28. QUE TIPO DE USO? QUAIS MEMÓRIAS SÃO EVOCADAS?

29. CONTATO LOCAL / OUTROS AGENTES A CONTATAR (HISTÓRIA ORAL)

30. NOME DO ÓRGÃO/INSTITUIÇÃO QUE TEM INTERESSE:

31. INFORMAÇÕES ADICIONAIS / TOPONÍMIAS

32. TÉCNICO(A) RESPONSÁVEL:
Bruna Gomes / Stephanie Marques

33. DATA/HORA: 21/06/21 - 12h15

34. CÓDIGO/CONTROLE DAS FOTOS: M. FLORIANO 003 - 005

01. **Patrimônio Ferroviário do Espírito Santo**

02. **21ª** Superintendência regional do IPHAN

03. LINHA: Tronco Visconde de Itaboraí – Vitória (Linha 06)
RAMAL:
SUB-RAMAL:
IDENTIFICAÇÃO: Estação Marechal Floriano

04.MUNICÍPIO/DISTRITO
Marechal Floriano

05. CÓDIGO IPHAN – referência 2008:

UF	LXXX	RXXX	SXXX	MUN	TIPO	ORDEM
ES	06	00	00	17	OUT	119

06.DENOMINAÇÃO (ATUAL / OUTRAS DENOMINAÇÕES)
Marechal Floriano

07. TIPO DO BEM DE ACORDO COM O USO ORIGINAL:
[ ] Estação [X] Armazenamento [ ] Manutenção [ ] Outro:
[ ] Administrativo [ ] Residencial [ ] Superestrutura

08. ANO DE CONSTRUÇÃO
desconhecido

09. NÚMERO TOMBO

10.ENDEREÇO:

11. COORDENADAS: UTM 24K
LATITUDE: 0325421 ALTITUDE (m): 541m REF. GPS: 15
LONGITUDE: 7742061 ERRO HORIZONTAL (m): –

12.KM LINHA/RAMAL
588,965

13. USO ORIGINAL:
Armazenamento / Garagem - Auto de Linha

14. USO ATUAL:
Não identificado.

15. USUÁRIO/POSSE/CONCESSÃO ATUAL:
Não identificado

16. NÍVEL DE PRESERVAÇÃO:

EXTERNO:	[ ] íntegro	[X] pouco alterado	[ ] muito alterado	[ ] descaracterizado
INTERNO:	[ ] íntegro	[ ] pouco alterado	[ ] muito alterado	[ ] descaracterizado

17. ESTADO GERAL DE CONSERVAÇÃO:

EXTERNO:	[ ] bom	[X] regular	[ ] ruim	[ ] péssimo	[ ] em arruinamento	[ ] ruínas
INTERNO:	[ ] bom	[X] regular	[ ] ruim	[ ] péssimo	[ ] em arruinamento	[ ] ruínas

18. CARACTERIZAÇÃO DO BEM (ESTRUTURA/MATERIAIS):

COBERTURA	[X] cerâmico(a)	[ ] madeira	[ ] vidro	[ ] concreto	[ ] metálico	[ ] outro:
PAREDES	[X] alvenaria portante	[ ] pedra/rocha	[ ] madeira	[ ] concreto	[ ] metálico	[ ] outro:
ESQUADRIAS	[ ] alvenaria portante	[ ] madeira	[ ] vidro	[ ] concreto	[X] metálico	[ ] outro:
PISO	[ ] cerâmico(a)	[ ] pedra/rocha	[ ] madeira	[X] concreto	[ ] metálico	[ ] outro:
COMPONENTE ESTRUTURAL	[X] alvenaria portante	[ ] pedra/rocha	[ ] madeira	[ ] concreto	[ ] metálico	[ ] outro:
FUNDAÇÃO	[ ] alvenaria portante	[ ] pedra/rocha	[ ] madeira	[ ] concreto	[ ] metálico	[ ] outro:

19. FAZ PARTE DE CONJUNTO FERROVIÁRIO? [X] sim [ ] bem isolado [ ] informação desconhecida

20. LINHA/RAMAL EM OPERAÇÃO? [ ] ativa [X] desativada [ ] erradicada

21. POSSUI BENS MÓVEIS E INTEGRADOS? [ ] sim [ ] não

22.POSSUI VIGILÂNCIA? [ ] sim [X] não

23. QUE TIPO DE BENS MÓVEIS E INTEGRADOS? [ ] 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:
Suspeitamos que tenha sido utilizado como garagem para "trole" e armazenamento de objetos menores devido ao trilho que adentra o imóvel e o conecta com os trilhos do trem.

27. EXISTE INTERESSE LOCAL NA UTILIZAÇÃO DO BEM?
[ ] sim [ ] não

28. QUE TIPO DE USO? QUAIS MEMÓRIAS SÃO EVOCADAS?
Não identificado.

29. CONTATO LOCAL / OUTROS AGENTES A CONTATAR (HISTÓRIA ORAL)

30. NOME DO ÓRGÃO/INSTITUIÇÃO QUE TEM INTERESSE:

31. INFORMAÇÕES ADICIONAIS / TOPONÍMIAS

32. TÉCNICO(A) RESPONSÁVEL:
Bruna Gomes / Stephanie Marques

33. DATA/HORA: 21/06/21 - 12h15

34. CÓDIGO/CONTROLE DAS FOTOS: M. FLORIANO 004

01. Patrimônio Ferroviário do Espírito Santo		02. 21ª Superintendência regional do IPHAN
03.	LINHA	Tronco Visconde de Itaboraí - Vitória (Linha 06)
	RAMAL	
	SUB-RAMAL	IDENTIFICAÇÃO: Estação Marechal Floriano

FOTOS



Estação Ferroviária de Marechal Floriano.



Estação Ferroviária de Marechal Floriano, tombada em esfera municipal e atualmente Museu da Imigração.



Material do espólio.



Casa de turma e garagem de trollen.



Casa de turma.

CROQUIS / MAPA

19 Vale da Estação

MUNICÍPIO: DOMINGOS MARTINS



01. **Patrimônio Ferroviário do Espírito Santo**

02. **21ª** Superintendência regional do IPHAN

03. LINHA: Tronco Visconde de Itaboraí – Vitória (Linha 06)
RAMAL:
SUB-RAMAL:
IDENTIFICAÇÃO: Vale da Estação

04. MUNICÍPIO/DISTRITO
Domingos Martins

05. CÓDIGO IPHAN – referência 2008:

UF	LXXX	RXXX	SXXX	MUN	TIPO	ORDEM
ES	06	00	00	18	EST	120

06. DENOMINAÇÃO (ATUAL / OUTRAS DENOMINAÇÕES)
Vale da Estação / Germânia / Santa Isabel / Domingos Martins

07. TIPO DO BEM DE ACORDO COM O USO ORIGINAL:
[X] Estação [ ] Armazenamento [ ] Manutenção [ ] Outro:
[ ] Administrativo [ ] Residencial [ ] Superestrutura

08. ANO DE CONSTRUÇÃO
1900 (inauguração)

09. NÚMERO TOMBO

10. ENDEREÇO:
Estrada Vale da Estação / Natalia Wernersbach

11. COORDENADAS: LATITUDE: 0330710 ALTITUDE (m): 396m REF. GPS: 07
UTM 24K
LONGITUDE: 7743534 ERRO HORIZONTAL (m): –

12. KM LINHA/RAMAL
596,154

13. USO ORIGINAL:
Estação Ferroviária

14. USO ATUAL:
Fechada e com aparência de abandono.

15. USUÁRIO/POSSE/CONCESSÃO ATUAL:
Prefeitura? DNIT? (não identificada)

16. NÍVEL DE PRESERVAÇÃO:

EXTERNO:	[X] íntegro	[ ] pouco alterado	[ ] muito alterado	[ ] descaracterizado
INTERNO:	[ ] íntegro	[ ] pouco alterado	[ ] muito alterado	[ ] descaracterizado

17. ESTADO GERAL DE CONSERVAÇÃO:

EXTERNO:	[ ] bom	[X] regular	[ ] ruim	[ ] péssimo	[ ] em arruinamento	[ ] ruínas
INTERNO:	[ ] bom	[ ] regular	[ ] ruim	[ ] péssimo	[ ] em arruinamento	[ ] ruínas

18. CARACTERIZAÇÃO DO BEM (ESTRUTURA/MATERIAIS):

COBERTURA	telha francesa	[X] cerâmico(a)	[ ] madeira	[ ] vidro	[ ] concreto	[ ] metálico	[ ] outro:
PAREDES		[X] alvenaria portante	[ ] pedra/rocha	[ ] madeira	[ ] concreto	[ ] metálico	[ ] outro:
ESQUADRIAS		[ ] alvenaria portante	[X] madeira	[X] vidro	[ ] concreto	[ ] metálico	[ ] outro:
PISO		[ ] cerâmico(a)	[X] pedra/rocha	[ ] madeira	[ ] concreto	[ ] metálico	[ ] outro:
COMPONENTE ESTRUTURAL		[X] alvenaria portante	[ ] pedra/rocha	[ ] madeira	[ ] concreto	[ ] metálico	[ ] outro:
FUNDAÇÃO		[ ] alvenaria portante	[X] pedra/rocha	[ ] madeira	[ ] concreto	[ ] metálico	[ ] outro:

19. FAZ PARTE DE CONJUNTO FERROVIÁRIO? [X] sim [ ] bem isolado [ ] informação desconhecida

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? [ ] 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 [X] federal

26. DESCRIÇÃO DA ÁREA/TERRENO/AMBIÊNCIA/INTERVENÇÕES/ SITUAÇÃO DO CONJUNTO/ENTORNO IMEDIATO DO BEM:
Como o atual nome indica, está situada em um vale das montanhas capixabas, em área pouco urbanizada e predominantemente de uso residencial de exemplares do século XX. Apesar de indicada para Listagem do Patrimônio Ferroviário com tutela federal, encontra-se fechada e com aspecto de abandono. Indica-se a averiguação da situação de cessão do bem e real status na lista de bens valorados.

27. EXISTE INTERESSE LOCAL NA UTILIZAÇÃO DO BEM?
[X] sim [ ] não

28. QUE TIPO DE USO? QUAIS MEMÓRIAS SÃO EVOCADAS?
A comunidade fala da possibilidade de um Posto de saúde, local para oficina de mulheres, uso turístico, entre outros. Ferroviários que ainda moram no entorno e outros moradores comentam: "Tudo chegava pelo trem: o café, o charque, o sal."

29. CONTATO LOCAL / OUTROS AGENTES A CONTATAR (HISTÓRIA ORAL)
Falamos com a sra. Sandra (sandra.cola@p6comunicacao.com.br), filha do sr. Gustavo Wernersbach (comendador no ES) e com a família do sr. Antonio Vieira, ex-ferroviário.

30. NOME DO ÓRGÃO/INSTITUIÇÃO QUE TEM INTERESSE:
A prefeitura, a comunidade e o SESC demonstram interesse no restauro e uso.

31. INFORMAÇÕES ADICIONAIS / TOPONÍMIAS
A estrada que faz a atual ligação com a rodovia e atravessa o distrito, indica a presença da Estação Ferroviária. A sra. Sandra Cola mencionou que o atual vice-prefeito Fábio tem interesse em restaurar a estação. Havia um trem de uso turístico que operou entre 2010 e 2017.

32. TÉCNICO(A) RESPONSÁVEL:
Bruna Gomes / Stephanie Marques

33. DATA/HORA: 21/06/21 - 10h40

34. CÓDIGO/CONTROLE DAS FOTOS: VALE DA EST 001 - 002

01. **Patrimônio Ferroviário do Espírito Santo**

02. **21ª** Superintendência regional do IPHAN

03. LINHA: Tronco Visconde de Itaboraí – Vitória (Linha 06)
RAMAL:
SUB-RAMAL:
IDENTIFICAÇÃO: Vale da Estação

04.MUNICÍPIO/DISTRITO
Domingos Martins

05. CÓDIGO IPHAN – referência 2008:

UF	LXXX	RXXX	SXXX	MUN	TIPO	ORDEM
ES	06	00	00	18	OUT	122

06.DENOMINAÇÃO (ATUAL / OUTRAS DENOMINAÇÕES)
Vale da Estação / Germânia / Santa Isabel / Domingos Martins

07. TIPO DO BEM DE ACORDO COM O USO ORIGINAL:
[ ] Estação [ ] Armazenamento [ ] Manutenção [X] Outro:
[ ] Administrativo [ ] Residencial [ ] Superestrutura

08. ANO DE CONSTRUÇÃO
desconhecido

09. NÚMERO TOMBO
3201917 (inventário 2008)

10.ENDEREÇO:
Estrada Vale da Estação / Natalia Wernersbach

11. COORDENADAS: UTM 24K
LATITUDE: 0330739 ALTITUDE (m): 396m REF. GPS: 09
LONGITUDE: 7743521 ERRO HORIZONTAL (m): –

12.KM LINHA/RAMAL
596,154

13. USO ORIGINAL:
Caixa d'água

14. USO ATUAL:
Abandonada

15. USUÁRIO/POSSE/CONCESSÃO ATUAL:
Prefeitura? DNIT? (não identificada)

16. NÍVEL DE PRESERVAÇÃO:

EXTERNO:	[X] íntegro	[ ] pouco alterado	[ ] muito alterado	[ ] descaracterizado
INTERNO:	[ ] íntegro	[ ] pouco alterado	[ ] muito alterado	[ ] descaracterizado

17. ESTADO GERAL DE CONSERVAÇÃO:

EXTERNO:	[ ] bom	[X] regular	[ ] ruim	[ ] péssimo	[ ] em arruinamento	[ ] ruínas
INTERNO:	[ ] bom	[ ] regular	[ ] ruim	[ ] péssimo	[ ] em arruinamento	[ ] ruínas

18. CARACTERIZAÇÃO DO BEM (ESTRUTURA/MATERIAIS):

COBERTURA	[ ] cerâmico(a)	[ ] madeira	[ ] vidro	[ ] concreto	[ ] metálico	[ ] outro:
PAREDES	[ ] alvenaria portante	[ ] pedra/rocha	[ ] madeira	[ ] concreto	[X] metálico	[ ] outro:
ESQUADRIAS	[ ] alvenaria portante	[ ] madeira	[ ] vidro	[ ] concreto	[ ] metálico	[ ] outro:
PISO	[ ] cerâmico(a)	[ ] pedra/rocha	[ ] madeira	[ ] concreto	[ ] metálico	[ ] outro:
COMPONENTE ESTRUTURAL	[ ] alvenaria portante	[ ] pedra/rocha	[ ] madeira	[ ] concreto	[X] metálico	[ ] outro:
FUNDAÇÃO	[ ] alvenaria portante	[ ] pedra/rocha	[ ] madeira	[ ] concreto	[ ] metálico	[ ] outro:

19. FAZ PARTE DE CONJUNTO FERROVIÁRIO?	[X] sim	[ ] bem isolado	[ ] informação desconhecida
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?	[ ] 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	[X] federal

26. DESCRIÇÃO DA ÁREA/TERRENO/AMBIÊNCIA/INTERVENÇÕES/ SITUAÇÃO DO CONJUNTO/ENTORNO IMEDIATO DO BEM:
A caixa d'água está localizada ao lado da estação ferroviária, sem uso.

27. EXISTE INTERESSE LOCAL NA UTILIZAÇÃO DO BEM?
[ ] sim [ ] não

28. QUE TIPO DE USO? QUAIS MEMÓRIAS SÃO EVOCADAS?

29. CONTATO LOCAL / OUTROS AGENTES A CONTATAR (HISTÓRIA ORAL)
Falamos com a sra. Sandra (sandra.cola@p6comunicacao.com.br), filha do sr. Gustavo Wernersbach (comendador no ES) e com a família do sr. Antonio Vieira, ex-ferroviário.

30. NOME DO ÓRGÃO/INSTITUIÇÃO QUE TEM INTERESSE:

31. INFORMAÇÕES ADICIONAIS / TOPONÍMIAS
Há uma fonte de água potável próxima ao conjunto ferroviário. Imediatamente abaixo da caixa d'água há uma "mesa de praça" que a utiliza como cobertura.

32. TÉCNICO(A) RESPONSÁVEL:
Bruna Gomes / Stephanie Marques

33. DATA/HORA: 21/06/21 - 10h40

34. CÓDIGO/CONTROLE DAS FOTOS: VALE DA EST 001 - 002

01. **Patrimônio Ferroviário do Espírito Santo**

02. **21ª** Superintendência regional do IPHAN

03. LINHA: Tronco Visconde de Itaboraí – Vitória (Linha 06)
RAMAL:
SUB-RAMAL:
IDENTIFICAÇÃO: Vale da Estação

04.MUNICÍPIO/DISTRITO
Domingos Martins

05. CÓDIGO IPHAN – referência 2008:

UF	LXXX	RXXX	SXXX	MUN	TIPO	ORDEM
ES	06	00	00	18	RES	121

06.DENOMINAÇÃO (ATUAL / OUTRAS DENOMINAÇÕES)
Vale da Estação / Germânia / Santa Isabel / Domingos Martins

07. TIPO DO BEM DE ACORDO COM O USO ORIGINAL:
[ ] Estação [ ] Armazenamento [ ] Manutenção [ ] Outro:
[ ] Administrativo [X] Residencial [ ] Superestrutura

08. ANO DE CONSTRUÇÃO
desconhecido

09. NÚMERO TOMBO
3201917 (inventário 2008)
3202050 (VLI)

10.ENDEREÇO:
Estrada Vale da Estação / Natalia Wernersbach

11. COORDENADAS: LATITUDE: 0330739 ALTITUDE (m): 400m REF. GPS: 09
UTM 24K
LONGITUDE: 7743521 ERRO HORIZONTAL (m): –

12.KM LINHA/RAMAL
596,154

13. USO ORIGINAL:
Casa de turma

14. USO ATUAL:
Abandonada

15. USUÁRIO/POSSE/CONCESSÃO ATUAL:
Prefeitura? DNIT? (não identificada)

16. NÍVEL DE PRESERVAÇÃO:

EXTERNO:	[X] íntegro	[ ] pouco alterado	[ ] muito alterado	[ ] descaracterizado
INTERNO:	[ ] íntegro	[ ] pouco alterado	[ ] muito alterado	[ ] descaracterizado

17. ESTADO GERAL DE CONSERVAÇÃO:

EXTERNO:	[ ] bom	[ ] regular	[ ] ruim	[X] péssimo	[ ] em arruinamento	[ ] ruínas
INTERNO:	[ ] bom	[ ] regular	[ ] ruim	[ ] péssimo	[ ] em arruinamento	[ ] ruínas

18. CARACTERIZAÇÃO DO BEM (ESTRUTURA/MATERIAIS):

COBERTURA	áreas destelhadas	[X] cerâmico(a)	[ ] madeira	[ ] vidro	[ ] concreto	[ ] metálico	[ ] outro:
PAREDES		[X] alvenaria portante	[ ] pedra/rocha	[ ] madeira	[ ] concreto	[ ] metálico	[ ] outro:
ESQUADRIAS		[ ] alvenaria portante	[X] madeira	[ ] vidro	[ ] concreto	[ ] metálico	[ ] outro:
PISO		[ ] cerâmico(a)	[ ] pedra/rocha	[ ] madeira	[X] concreto	[ ] metálico	[ ] outro:
COMPONENTE ESTRUTURAL		[X] alvenaria portante	[ ] pedra/rocha	[ ] madeira	[ ] concreto	[ ] metálico	[ ] outro:
FUNDAÇÃO		[ ] alvenaria portante	[ ] pedra/rocha	[ ] madeira	[ ] concreto	[ ] metálico	[ ] outro:

19. FAZ PARTE DE CONJUNTO FERROVIÁRIO? [X] sim [ ] bem isolado [ ] informação desconhecida

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? [ ] 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 [X] federal

26. DESCRIÇÃO DA ÁREA/TERRENO/AMBIÊNCIA/INTERVENÇÕES/ SITUAÇÃO DO CONJUNTO/ENTORNO IMEDIATO DO BEM:
A antiga casa de turma está situada a poucos metros da Estação, do lado oposto dos trilhos. A edificação está fechada e com aspecto precário de abandono. Partes da cobertura estão destelhadas, há presença de vegetação

27. EXISTE INTERESSE LOCAL NA UTILIZAÇÃO DO BEM?
[ ] sim [ ] não

28. QUE TIPO DE USO? QUAIS MEMÓRIAS SÃO EVOCADAS?
Não se sabe informar quem é o responsável, apesar de uma inscrição anexada à parede externa com número de propriedade VLI (empresa concessionária de transporte ferroviário).

29. CONTATO LOCAL / OUTROS AGENTES A CONTATAR (HISTÓRIA ORAL)
Falamos com a sra. Sandra (sandra.cola@p6comunicacao.com.br), filha do sr. Gustavo Wernersbach (comendador no ES) e com a família do sr. Antonio Vieira, ex-ferroviário.

30. NOME DO ÓRGÃO/INSTITUIÇÃO QUE TEM INTERESSE:

31. INFORMAÇÕES ADICIONAIS / TOPONÍMIAS
A Casa de Turma apontada no site do Iphan como participante dos bens valorados está equivocada. A construção indicada, apesar de possuir similaridades estéticas com a estação, não faz parte do conjunto ferroviário. A residência participante do conjunto tem similaridades com outras Casas de Turma do estado.

32. TÉCNICO(A) RESPONSÁVEL:
Bruna Gomes / Stephanie Marques

33. DATA/HORA: 21/06/21 - 10h40

34. CÓDIGO/CONTROLE DAS FOTOS: VALE DA EST 003 - 004

01. Patrimônio Ferroviário do Espírito Santo		02. 21ª Superintendência regional do IPHAN
03.	LINHA	Tronco Visconde de Itaboraí - Vitória (Linha 06)
	RAMAL	
	SUB-RAMAL	IDENTIFICAÇÃO: Vale da Estação

FOTOS



Conjunto Ferroviário Vale da Estação / Germânia.



Conjunto Ferroviário Vale da Estação / Germânia. Da esquerda para direita: Caixa d'água; prédio da estação; e cas de turma entre árvores.



Casa de turma.



Casa de turma e estação.

CROQUIS / MAPA

20 Viana

MUNICÍPIO: VIANA



01. **Patrimônio Ferroviário do Espírito Santo**

02. 21ª Superintendência regional do IPHAN

03. LINHA: Tronco Visconde de Itaboraí – Vitória (Linha 06)
RAMAL:
SUB-RAMAL:

IDENTIFICAÇÃO: Estação Ferroviária de Viana

04. MUNICÍPIO/DISTRITO
Viana

05. CÓDIGO IPHAN – referência 2008:

UF	LXXX	RXXX	SXXX	MUN	TIPO	ORDEM
ES	06	00	00	19	EST	123

06. DENOMINAÇÃO (ATUAL / OUTRAS DENOMINAÇÕES)
Estação de Viana / Jabaeté

07. TIPO DO BEM DE ACORDO COM O USO ORIGINAL:
[X] Estação [ ] Armazenamento [ ] Manutenção [ ] Outro:
[ ] Administrativo [ ] Residencial [ ] Superestrutura

08. ANO DE CONSTRUÇÃO
1895 (inauguração)

09. NÚMERO TOMBO

10. ENDEREÇO:
Rua Coronel Vieira Pimentel, 118 - 166

11. COORDENADAS: UTM 24K
LATITUDE: 0344363 ALTITUDE (m): 35m REF. GPS: 02/03
LONGITUDE: 7744666 ERRO HORIZONTAL (m): -

12. KM LINHA/RAMAL
617,632

13. USO ORIGINAL:
Estação Ferroviária

14. USO ATUAL:
Oficinas e Espaço expositivo (seg-sex 08-17h)

15. USUÁRIO/POSSE/CONCESSÃO ATUAL:
Estação = Prefeitura / Vagões Ferrovia Sul = VLI

16. NÍVEL DE PRESERVAÇÃO:

EXTERNO:	[X] íntegro	[ ] pouco alterado	[ ] muito alterado	[ ] descaracterizado
INTERNO:	[ ] íntegro	[X] pouco alterado	[ ] muito alterado	[ ] descaracterizado

17. ESTADO GERAL DE CONSERVAÇÃO:

EXTERNO:	[X] bom	[ ] regular	[ ] ruim	[ ] péssimo	[ ] em arruinamento	[ ] ruínas
INTERNO:	[X] bom	[ ] regular	[ ] ruim	[ ] péssimo	[ ] em arruinamento	[ ] ruínas

18. CARACTERIZAÇÃO DO BEM (ESTRUTURA/MATERIAIS):

COBERTURA	telha francesa	[X] cerâmico(a)	[ ] madeira	[ ] vidro	[ ] concreto	[ ] metálico	[ ] outro:
PAREDES		[X] alvenaria portante	[ ] pedra/rocha	[ ] madeira	[ ] concreto	[ ] metálico	[ ] outro:
ESQUADRIAS		[ ] alvenaria portante	[X] madeira	[X] vidro	[ ] concreto	[ ] metálico	[ ] outro:
PISO		[X] cerâmico(a)	[X] pedra/rocha	[ ] madeira	[ ] concreto	[ ] metálico	[ ] outro:
COMPONENTE ESTRUTURAL		[X] alvenaria portante	[ ] pedra/rocha	[X] madeira	[ ] concreto	[ ] metálico	[ ] outro:
FUNDAÇÃO		[ ] alvenaria portante	[X] pedra/rocha	[ ] madeira	[ ] concreto	[ ] metálico	[ ] outro:

19. FAZ PARTE DE CONJUNTO FERROVIÁRIO? [X] sim [ ] bem isolado [ ] informação desconhecida

20. LINHA/RAMAL EM OPERAÇÃO? [ ] ativa [X] desativada [ ] erradicada — desativada há 5 anos

21. POSSUI BENS MÓVEIS E INTEGRADOS? [X] sim [ ] não

22. POSSUI VIGILÂNCIA? [ ] sim [X] não

23. QUE TIPO DE BENS MÓVEIS E INTEGRADOS? [X] equipamento [X] rodante [ ] documental

24. O CONJUNTO DE BENS MÓVEIS NECESSITARÁ DE UM LEVANTAMENTO ESPECÍFICO EM ETAPA POSTERIOR? [X] 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:
Área de visitação turística e uso social (oficinas). A edificação está afastada das grandes vias, em uma zona urbana, predominantemente residencial e espaçada, com ambiência tranquila. Área de renovação alta (2/3 pavimentos) sem valorização imobiliária. Já na edificação existem intervencões contemporâneas de uso (pastilha como revestimento para o banheiro, troca de forro e outros).

27. EXISTE INTERESSE LOCAL NA UTILIZAÇÃO DO BEM?
[X] sim [ ] não

28. QUE TIPO DE USO? QUAIS MEMÓRIAS SÃO EVOCADAS?
Uso cultural, para oficinas e exposições.

29. CONTATO LOCAL / OUTROS AGENTES A CONTATAR (HISTÓRIA ORAL)
Renata Weixter (Subsecretária de Cultura). No local, o sr. Flavio Diogo é o servidor responsável pelas visitações abertas ao público.

30. NOME DO ÓRGÃO/INSTITUIÇÃO QUE TEM INTERESSE:
Prefeitura de Viana

31. INFORMAÇÕES ADICIONAIS / TOPONÍMIAS
Há relatos de furto, mas também da possibilidade de readaptação da Casa de Turma para restaurante. Se houver concessão especulam-se intervenções artísticas nos vagões. Havia um trem de uso turístico que operou entre 2010 e 2017 e partia da Estação de Viana. Locais: Benita e Wallace de Almeida, ex-ferroviários (27) 999283743.

32. TÉCNICO(A) RESPONSÁVEL:
Bruna Gomes / Stephanie Marques

33. DATA/HORA: 21/06/21 - 08h55

34. CÓDIGO/CONTROLE DAS FOTOS: VIANA 001/002

01. **Patrimônio Ferroviário do Espírito Santo**

02. **21ª** Superintendência regional do IPHAN

03. LINHA: Tronco Visconde de Itaboraí – Vitória (Linha 06)
RAMAL:
SUB-RAMAL:

IDENTIFICAÇÃO: Estação Ferroviária de Viana

04.MUNICÍPIO/DISTRITO
Viana

05. CÓDIGO IPHAN – referência 2008:

UF	LXXX	RXXX	SXXX	MUN	TIPO	ORDEM
ES	06	00	00	19	RES	124

06.DENOMINAÇÃO (ATUAL / OUTRAS DENOMINAÇÕES)
Viana

07. TIPO DO BEM DE ACORDO COM O USO ORIGINAL:
[ ] Estação [ ] Armazenamento [ ] Manutenção [ ] Outro:
[ ] Administrativo [X] Residencial [ ] Superestrutura

08. ANO DE CONSTRUÇÃO
Desconhecido

09. NÚMERO TOMBO

10.ENDEREÇO:

11. COORDENADAS: UTM 24K
LATITUDE: 0344339 ALTITUDE (m): 20m REF. GPS: 61
LONGITUDE: 7744620 ERRO HORIZONTAL (m): –

12.KM LINHA/RAMAL
617,632

13. USO ORIGINAL:
Casa de Turma / Casa do Agente Ferroviário

14. USO ATUAL:

15. USUÁRIO/POSSE/CONCESSÃO ATUAL:

16. NÍVEL DE PRESERVAÇÃO:

EXTERNO:	[ ] íntegro	[ ] pouco alterado	[ ] muito alterado	[ ] descaracterizado
INTERNO:	[ ] íntegro	[ ] pouco alterado	[ ] muito alterado	[ ] descaracterizado

17. ESTADO GERAL DE CONSERVAÇÃO:

EXTERNO:	[ ] bom	[ ] regular	[ ] ruim	[ ] péssimo	[ ] em arruinamento	[ ] ruínas
INTERNO:	[ ] bom	[ ] regular	[ ] ruim	[ ] péssimo	[ ] em arruinamento	[ ] ruínas

18. CARACTERIZAÇÃO DO BEM (ESTRUTURA/MATERIAIS):

COBERTURA	[ ] cerâmico(a)	[ ] madeira	[ ] vidro	[ ] concreto	[ ] metálico	[ ] outro:
PAREDES	[ ] alvenaria portante	[ ] pedra/rocha	[ ] madeira	[ ] concreto	[ ] metálico	[ ] outro:
ESQUADRIAS	[ ] alvenaria portante	[ ] madeira	[ ] vidro	[ ] concreto	[ ] metálico	[ ] outro:
PISO	[ ] cerâmico(a)	[ ] pedra/rocha	[ ] madeira	[ ] concreto	[ ] metálico	[ ] outro:
COMPONENTE ESTRUTURAL	[ ] alvenaria portante	[ ] pedra/rocha	[ ] madeira	[ ] concreto	[ ] metálico	[ ] outro:
FUNDAÇÃO	[ ] alvenaria portante	[ ] pedra/rocha	[ ] madeira	[ ] concreto	[ ] metálico	[ ] outro:

19. FAZ PARTE DE CONJUNTO FERROVIÁRIO?	[X] sim	[ ] bem isolado	[ ] informação desconhecida
20. LINHA/RAMAL EM OPERAÇÃO?	[ ] ativa	[X] desativada	[ ] erradicada
21. POSSUI BENS MÓVEIS E INTEGRADOS?	[ ] sim	[ ] não	
22.POSSUI VIGILÂNCIA?	[ ] sim	[X] não	
23. QUE TIPO DE BENS MÓVEIS E INTEGRADOS?	[ ] 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:
A residência se localiza a poucos metros da edificação da estação. No entanto, não foi possível acessá-la e o imóvel está completamente murado. Por esse motivo, apenas registramos sua permanência e aparente uso.

27. EXISTE INTERESSE LOCAL NA UTILIZAÇÃO DO BEM?
[ ] sim [ ] não

28. QUE TIPO DE USO? QUAIS MEMÓRIAS SÃO EVOCADAS?
Uso cultural, para oficinas e exposições.

29. CONTATO LOCAL / OUTROS AGENTES A CONTATAR (HISTÓRIA ORAL)

30. NOME DO ÓRGÃO/INSTITUIÇÃO QUE TEM INTERESSE:

31. INFORMAÇÕES ADICIONAIS / TOPONÍMIAS

32. TÉCNICO(A) RESPONSÁVEL:
Bruna Gomes / Stephanie Marques

33. DATA/HORA: 24/06/21 - 18h15

34. CÓDIGO/CONTROLE DAS FOTOS: VIANA 003-004

01. **Patrimônio Ferroviário do Espírito Santo**

02. **21ª** Superintendência regional do IPHAN

03. LINHA: Tronco Visconde de Itaboraí – Vitória (Linha 06)
RAMAL:
SUB-RAMAL:

IDENTIFICAÇÃO: Estação Ferroviária de Viana

04.MUNICÍPIO/DISTRITO
Viana

05. CÓDIGO IPHAN – referência 2008:
UF LXXX RXXX SXXX MUN TIPO ORDEM
ES 06 não incluído em 2008

06.DENOMINAÇÃO (ATUAL / OUTRAS DENOMINAÇÕES)
Viana

07. TIPO DO BEM DE ACORDO COM O USO ORIGINAL:
[ ] Estação [ ] Armazenamento [X] Manutenção [ ] Outro:
[ ] Administrativo [ ] Residencial [ ] Superestrutura

08. ANO DE CONSTRUÇÃO
Desconhecido

09. NÚMERO TOMBO

10.ENDEREÇO:
Rua Coronel Vieira Pimentel

11. COORDENADAS: LATITUDE: 0344243 ALTITUDE (m): 16m REF. GPS: 62
UTM 24K LONGITUDE: 7744674 ERRO HORIZONTAL (m): –

12.KM LINHA/RAMAL
617,632

13. USO ORIGINAL:
Girador

14. USO ATUAL:
sem uso

15. USUÁRIO/POSSE/CONCESSÃO ATUAL:

16. NÍVEL DE PRESERVAÇÃO:

EXTERNO:	[X] íntegro	[ ] pouco alterado	[ ] muito alterado	[ ] descaracterizado
INTERNO:	[ ] íntegro	[ ] pouco alterado	[ ] muito alterado	[ ] descaracterizado

17. ESTADO GERAL DE CONSERVAÇÃO:

EXTERNO:	[X] bom	[ ] regular	[ ] ruim	[ ] péssimo	[ ] em arruinamento	[ ] ruínas
INTERNO:	[X] bom	[ ] regular	[ ] ruim	[ ] péssimo	[ ] em arruinamento	[ ] ruínas

18. CARACTERIZAÇÃO DO BEM (ESTRUTURA/MATERIAIS):

COBERTURA	[ ] cerâmico(a)	[ ] madeira	[ ] vidro	[ ] concreto	[ ] metálico	[ ] outro:
PAREDES	[ ] alvenaria portante	[ ] pedra/rocha	[ ] madeira	[ ] concreto	[ ] metálico	[ ] outro:
ESQUADRIAS	[ ] alvenaria portante	[ ] madeira	[ ] vidro	[ ] concreto	[ ] metálico	[ ] outro:
PISO	[ ] cerâmico(a)	[ ] pedra/rocha	[ ] madeira	[ ] concreto	[ ] metálico	[ ] outro:
COMPONENTE ESTRUTURAL	[ ] alvenaria portante	[ ] pedra/rocha	[ ] madeira	[ ] concreto	[X] metálico	[ ] outro:
FUNDAÇÃO	[ ] alvenaria portante	[ ] pedra/rocha	[ ] madeira	[X] concreto	[ ] metálico	[ ] outro:

19. FAZ PARTE DE CONJUNTO FERROVIÁRIO?	[X] sim	[ ] bem isolado	[ ] informação desconhecida
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?	[ ] 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:
Localizado a poucos metros da edificação da estação, o girador é de fácil acesso, porém aparentemente sem uso - muito provavelmente devido a desativação da linha.

27. EXISTE INTERESSE LOCAL NA UTILIZAÇÃO DO BEM?
[ ] sim [ ] não

28. QUE TIPO DE USO? QUAIS MEMÓRIAS SÃO EVOCADAS?

29. CONTATO LOCAL / OUTROS AGENTES A CONTATAR (HISTÓRIA ORAL)

30. NOME DO ÓRGÃO/INSTITUIÇÃO QUE TEM INTERESSE:

31. INFORMAÇÕES ADICIONAIS / TOPONÍMIAS

32. TÉCNICO(A) RESPONSÁVEL:
Bruna Gomes / Stephanie Marques

33. DATA/HORA: 24/06/21 - 18h30

34. CÓDIGO/CONTROLE DAS FOTOS: VIANA 005

01. Patrimônio Ferroviário do Espírito Santo		02. 21ª Superintendência regional do IPHAN
03.	LINHA: Tronco Visconde de Itaboraí - Vitória (Linha 06)	
	RAMAL:	
	SUB-RAMAL:	IDENTIFICAÇÃO: Estação Ferroviária de Viana

FOTOS



Pátio da Estação Ferroviária de Viana.



Fundos da Estação Ferroviária de Viana. Detalhe da mão francesa em madeira e esquadria dupla em arco trilobado.



Girador



Casa do Agente Ferroviário



Vagão de Locomotiva e Casa do Agente Ferroviário ao fundo.

CROQUIS / MAPA

21 Leopoldina

MUNICÍPIO: VILA VELHA

Estação Ferroviária de Vitória, em Argolas - Vila Velha (ES)
A Estação Ferroviária de Vitória, também denominada Estação Leopoldina, está localizada no bairro de Argolas, município de Vila Velha. É parte indissociável do sistema ferroviário que caracteriza um dos grandes ciclos econômicos da História do Brasil, o ciclo cafeeiro, e é testemunho da inserção do Estado do Espírito Santo nesse relevante momento histórico.

É a última estação da linha pertencente à extinta Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA) e conforme a Informação nº 400/2003/DITEC/6ª SR/Iphan, é um exemplar "de importância no quadro do desenvolvimento ferroviário no ramal da Leopoldina e, possivelmente, poderá ser enquadrado [...] na categoria de estações que compõem o grupo de linhas que por sua importância para a expansão territorial, para a circulação de mercadorias ligadas aos grandes ciclos econômicos [...] constituem a malha ferroviária de maior importância histórica no conjunto, ou remanescentes de linhas e redes desaparecidas".

A Estação foi a primeira construída pela Estrada de Ferro Sul do Espírito Santo (EFSES), em 1895, e reconstruída em 1937 com as feições atuais, em estilo Art Déco. Construída em concreto armado, com cobertura composta por estrutura de madeira e atualmente telhas de fibrocimento, a edificação principal possui planta longitudinal ao longo da Av. Anézio José Simões. Na lateral direita do edifício, há uma passarela de pedestres, também construída em concreto armado, que faz a ligação da Avenida com o bairro de Argolas.

A edificação é composta por três setores que refletem no seu aspecto assimétrico. Predominantemente térreo o setor de acesso principal ao edifício se destaca devido seus dois pavimentos, e sua volumetria curva que sobressai da fachada. Segue o ritmo linear e o rigor geométrico nas linhas e ornamentação, característico do seu estilo arquitetônico.

Município: Vila Velha (ES)
Data de Construção: 1937
Data da Valoração: 2008
http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/1381

01. **Patrimônio Ferroviário do Espírito Santo**

02. **21ª** Superintendência regional do IPHAN

03. LINHA: Tronco Visconde de Itaboraí – Vitória (Linha 06)
RAMAL:
SUB-RAMAL:

IDENTIFICAÇÃO: Estação Ferroviária de Argolas

04.MUNICÍPIO/DISTRITO
Vila Velha

05. CÓDIGO IPHAN – referência 2008:

UF	LXXX	RXXX	SXXX	MUN	TIPO	ORDEM
ES	06	00	00	20	EST	125

06.DENOMINAÇÃO (ATUAL / OUTRAS DENOMINAÇÕES)
Leopoldina, Estação de Argolas, Estação de Vitória

07. TIPO DO BEM DE ACORDO COM O USO ORIGINAL:
[X] Estação [ ] Armazenamento [ ] Manutenção [ ] Outro:
[ ] Administrativo [ ] Residencial [ ] Superestrutura

08. ANO DE CONSTRUÇÃO: 1895, reconstruída em 1937

09. NÚMERO TOMBO: NBP 7290091-0

10.ENDEREÇO:

11. COORDENADAS: UTM 24K
LATITUDE: 0359687 ALTITUDE (m): REF. GPS: -
LONGITUDE: 7751764 ERRO HORIZONTAL (m): -

12.KM LINHA/RAMAL: 638,311

13. USO ORIGINAL: Estação Ferroviária

14. USO ATUAL: atualmente em execução de obras de restauro e conservação

15. USUÁRIO/POSSE/CONCESSÃO ATUAL: Prefeitura Municipal de Vila Velha

16. NÍVEL DE PRESERVAÇÃO:

EXTERNO:	[X] íntegro	[ ] pouco alterado	[ ] muito alterado	[ ] descaracterizado
INTERNO:	[X] íntegro	[ ] pouco alterado	[ ] muito alterado	[ ] descaracterizado

17. ESTADO GERAL DE CONSERVAÇÃO:

EXTERNO:	[ ] bom	[ ] regular	[ ] ruim	[ ] péssimo	[ ] em arruinamento	[ ] ruínas
INTERNO:	[ ] bom	[ ] regular	[ ] ruim	[ ] péssimo	[ ] em arruinamento	[ ] ruínas

18. CARACTERIZAÇÃO DO BEM (ESTRUTURA/MATERIAIS):

COBERTURA	[ ] cerâmico(a)	[ ] madeira	[ ] vidro	[X] concreto	[ ] metálico	[X] outro: estrutura de madeira e atualmente telhas de fibrocimento
PAREDES	[X] alvenaria portante	[ ] pedra/rocha	[ ] madeira	[X] concreto	[ ] metálico	[ ] outro:
ESQUADRIAS	[ ] alvenaria portante	[X] madeira	[X] vidro	[ ] concreto	[X] metálico	[ ] outro:
PISO	[X] cerâmico(a)	[ ] pedra/rocha	[X] madeira	[X] concreto	[ ] metálico	[ ] outro:
COMPONENTE ESTRUTURAL	[ ] alvenaria portante	[ ] pedra/rocha	[ ] madeira	[X] concreto	[ ] metálico	[ ] outro:
FUNDAÇÃO	[ ] alvenaria portante	[ ] pedra/rocha	[ ] madeira	[X] concreto	[ ] metálico	[ ] outro:

19. FAZ PARTE DE CONJUNTO FERROVIÁRIO? [X] sim [ ] bem isolado [ ] informação desconhecida

20. LINHA/RAMAL EM OPERAÇÃO? [ ] ativa [X] desativada [ ] erradicada

21. POSSUI BENS MÓVEIS E INTEGRADOS? [ ] sim [X] não

22.POSSUI VIGILÂNCIA? [X] sim [ ] não

23. QUE TIPO DE BENS MÓVEIS E INTEGRADOS? [ ] 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 [X] federal

26. DESCRIÇÃO DA ÁREA/TERRENO/AMBIÊNCIA/INTERVENÇÕES/ SITUAÇÃO DO CONJUNTO/ENTORNO IMEDIATO DO BEM:

A Estação foi inaugurada em 1895 e reconstruída em 1937 no estilo Art Déco. O edifício é, em sua maioria, térreo, com destaque para o setor do acesso principal, que possui dois pavimentos e uma volumetria curva. O estilo arquitetônico é caracterizado por linhas geométricas e uma ornamentação linear. Na lateral direita, há uma passarela de concreto armado que conecta a avenida que a margeia com o bairro de Argolas. O imóvel, antes em estado de abandono, recebeu ordem de restauração e conservação pela Prefeitura de Vila Velha em novembro de 2020.

27. EXISTE INTERESSE LOCAL NA UTILIZAÇÃO DO BEM?
[X] sim [ ] não

28. QUE TIPO DE USO? QUAIS MEMÓRIAS SÃO EVOCADAS?
Uso cultural e educacional

29. CONTATO LOCAL / OUTROS AGENTES A CONTATAR (HISTÓRIA ORAL)
Prefeitura Municipal de Vila Velha

30. NOME DO ÓRGÃO/INSTITUIÇÃO QUE TEM INTERESSE:
Prefeitura Municipal de Vila Velha

31. INFORMAÇÕES ADICIONAIS / TOPONÍMIAS

A Estação passa por obras de restauro para ser reativada como equipamento cultural para fins educacionais, portanto, apesar do estado anterior precário, é difícil dizer, sobre sua conservação atual. Para além disso, há uma sobreposição curiosa de linhas férreas no mesmo local - elas pertencem a diferentes responsáveis, uma ativa e essa não, e do outro lado da Avenida fica situada a Estação Ferroviária Pedro Nolasco.

32. TÉCNICO(A) RESPONSÁVEL:
Bruna Gomes / Stephanie Marques

33. DATA/HORA: 26/02/21 - 09h10

34. CÓDIGO/CONTROLE DAS FOTOS: -

APÊNDICE C – Análise dos processos de Tombamento x Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário

Identificação do Bem (Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário)	Identificação do Bem (Lista de bens com processo de tombamento)	Município	UF	Valorado? (Sim/Não)	Data da Homologação da Valoração (Se valorado)	Possui processo de Tombamento ? (Sim/Não)	Status (Caso possua processo de Tombamento)	Data da abertura do processo (Caso possua processo de Tombamento)	Data do tombamento (Caso possua processo de Tombamento)
Terreno do Pátio da Estação de Tiradentes	Complexo ferroviário de São João del Rei a Tiradentes	Tiradentes	MG	Sim	29/04/2014	Sim	TOMBADO	1985	ago.-89
Estação Ferroviária de Tiradentes	Complexo ferroviário de São João del Rei a Tiradentes	Tiradentes	MG	Sim	29/04/2014	Sim	TOMBADO	1985	ago.-89
Pátio da Estação Ferroviária de Chagas Dória	Complexo ferroviário de São João del Rei a Tiradentes	São João Del Rei	MG	Sim	29/04/2014	Sim	TOMBADO	1985	ago.-89
Estação Ferroviária Chagas Dória	Complexo ferroviário de São João del Rei a Tiradentes	São João Del Rei	MG	Sim	29/04/2014	Sim	TOMBADO	1985	ago.-89
Pátio da Estação Ferroviária de São João del Rei	Complexo ferroviário de São João del Rei a Tiradentes	São João Del Rei	MG	Sim	29/04/2014	Sim	TOMBADO	1985	ago.-89
Estação Ferroviária de São João Del Rei	Complexo ferroviário de São João del Rei a Tiradentes	São João Del Rei	MG	Sim	29/04/2014	Sim	TOMBADO	1985	ago.-89
Alojamento para manobrador/guarda chaves	Complexo ferroviário de São João del Rei a Tiradentes	São João Del Rei	MG	Sim	29/04/2014	Sim	TOMBADO	1985	ago.-89
Prédio do antigo armazém da Carpintaria e Ferraria	Complexo ferroviário de São João del Rei a Tiradentes	São João Del Rei	MG	Sim	29/04/2014	Sim	TOMBADO	1985	ago.-89
Galpão do antigo almoxarifado	Complexo ferroviário de São João del Rei a Tiradentes	São João Del Rei	MG	Sim	29/04/2014	Sim	TOMBADO	1985	ago.-89
Casa de Bomba de Óleo	Complexo ferroviário de São João del Rei a Tiradentes	São João Del Rei	MG	Sim	29/04/2014	Sim	TOMBADO	1985	ago.-89
Galpão da Oficina Mecânica e Ferraria	Complexo ferroviário de São João del Rei a Tiradentes	São João Del Rei	MG	Sim	29/04/2014	Sim	TOMBADO	1985	ago.-89
Galpão para manutenção de locomotivas	Complexo ferroviário de São João del Rei a Tiradentes	São João Del Rei	MG	Sim	29/04/2014	Sim	TOMBADO	1985	ago.-89
Galpão para revisão mecânica	Complexo ferroviário de São João del Rei a Tiradentes	São João Del Rei	MG	Sim	29/04/2014	Sim	TOMBADO	1985	ago.-89
Galpão para seção de carros e vagões	Complexo ferroviário de São João del Rei a Tiradentes	São João Del Rei	MG	Sim	29/04/2014	Sim	TOMBADO	1985	ago.-89
Instalação Sanitária	Complexo ferroviário de São João del Rei a Tiradentes	São João Del Rei	MG	Sim	29/04/2014	Sim	TOMBADO	1985	ago.-89
Galpão do posto de iluminação	Complexo ferroviário de São João del Rei a Tiradentes	São João Del Rei	MG	Sim	29/04/2014	Sim	TOMBADO	1985	ago.-89
Guarita para guarda - chaves	Complexo ferroviário de São João del Rei a Tiradentes	São João Del Rei	MG	Sim	29/04/2014	Sim	TOMBADO	1985	ago.-89
Estação Ferroviária de Porto Esperança	-	Corumbá	MS	Sim	26/05/2009	Não	-	-	-
Estação Ferroviária de Corumbá	-	Corumbá	MS	Sim	26/05/2009	Não	-	-	-
-	Ponte Ferroviária Eurico Gaspar Dutra sobre o Rio Paraguai	Corumbá	MS	Não	-	Sim	TOMBADO	2009	out.-14
Estação do Brum	Estação do Brum	Recife	PE	Sim	19/01/2010	Sim	INSTRUÇÃO	1975	-
Pátio Ferroviário de Teresina	Conjunto da Estação Ferroviária de Teresina	Teresina	PI	Sim	27/08/2008	Sim	TOMBADO	2008	jul.-13
Estação Ferroviária de Teresina	Conjunto da Estação Ferroviária de Teresina	Teresina	PI	Sim	27/08/2008	Sim	TOMBADO	2008	jul.-13
Armazém 1	Conjunto da Estação Ferroviária de Teresina	Teresina	PI	Sim	27/08/2008	Sim	TOMBADO	2008	jul.-13
Armazém 2	Conjunto da Estação Ferroviária de Teresina	Teresina	PI	Sim	27/08/2008	Sim	TOMBADO	2008	jul.-13
Casa do Agente com Anexo	Conjunto da Estação Ferroviária de Teresina	Teresina	PI	Sim	27/08/2008	Sim	TOMBADO	2008	jul.-13
Estação Ferroviária de Paranaguá	E.F.Paranaguá-Curitiba	Paranaguá	PR	Sim	28/04/2009	Sim	INSTRUÇÃO	1983	-
Terreno - Museu do Trem	Museu do Trem: Acervo móvel e imóvel do Antigo Centro de Preservação da História Ferroviária do Rio de Janeiro, situado na rua Arquias Cordeiro, nº 1046	Rio de Janeiro	RJ	Sim	13/04/2007	Sim	TOMBADO	1997	nov.-14
Museu do Trem	Museu do Trem: Acervo móvel e imóvel do Antigo Centro de Preservação da História Ferroviária do Rio de Janeiro, situado na rua Arquias Cordeiro, nº 1046	Rio de Janeiro	RJ	Sim	13/04/2007	Sim	TOMBADO	1997	nov.-14
Estação Ferroviária Barão de Mauá	Plataformas de embarque da Estação Barão de Mauá e da Estação e Oficinas de Praia Formosa	Rio de Janeiro	RJ	Sim	27/08/2008	Sim	TOMB. PROVIS.	2012	-
Estação Ferroviária de Itaguaí	Estação: Ferroviária	Itaguaí	RJ	Sim	23/02/2010	Sim	ANEXADO	1979	-
-	Ponte Metálica João Luís Ferreira	Teresina	PI	Não	-	Sim	TOMBADO	1989	mar.-11
-	Estação Ferroviária do Distrito do França	Piritiba	BA	Não	-	Sim	INDEFERIDO	2021	-
-	Prédio da Estação Ferroviária de Crato	Crato	CE	Não	-	Sim	INSTRUÇÃO	1998	-
-	Complexo Ferro-portuário de Camocim	Camocim	CE	Não	-	Sim	INSTRUÇÃO	2010	-
-	Ponte ferroviária de Granja	Granja	CE	Não	-	Sim	INDEFERIDO	2010	-
-	Estação Ferroviária de Capistrano	Capistrano	CE	Não	-	Sim	INDEFERIDO	2013	-
-	Trecho da linha férrea e estações entre Mimoso do Sul e Atílio Vivácqua	Mimoso do Sul	ES	Não	-	Sim	INSTRUÇÃO	2023	-
-	Ponte Pênsil Affonso Penna, no Município de Itumbiara, Estado de Goiás	Itumbiara	GO	Não	-	Sim	TOMBADO	2010	nov.-14

Identificação do Bem (Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário)	Identificação do Bem (Lista de bens com processo de tombamento)	Município	UF	Valorado? (Sim/Não)	Data da Homologação da Valoração (Se valorado)	Possui processo de Tombamento ? (Sim/Não)	Status (Caso possua processo de Tombamento)	Data da abertura do processo (Caso possua processo de Tombamento)	Data do tombamento (Caso possua processo de Tombamento)
-	Ponte Ferroviária sobre o Rio Corumbá - Pires do Rio e Urutaí/GO	Urutaí e Pires do Rio	GO	Não	-	Sim	INSTRUÇÃO	2023	-
-	Máquina a vapor: Maria Fumaça; Locomotiva Inhaúma, conhecida como "Maria Fumaça"	Antônio Carlos	MG	Não	-	Sim	INDEFERIDO	1983	-
-	Ferroviária em Ribeirão Vermelho	Ribeirão Vermelho	MG	Não	-	Sim	INDEFERIDO	1983	-
-	Trecho da antiga Estrada de Ferro Oeste de Minas entre Aureliano Mourão, São João Del Rei e Antônio Carlos	Vários	MG	Não	-	Sim	INDEFERIDO	1983	-
-	Estação Ferroviária	Lassance	MG	Não	-	Sim	TOMBADO	1985	set.-85
-	Casa: Estação Ferroviária (Antiga)	São João Nepomuceno	MG	Não	-	Sim	INDEFERIDO	1985	-
-	Estação Ferroviária de Além Paraíba	Pirapora	MG	Não	-	Sim	INDEFERIDO	1986	-
-	Ponte Marechal Hermes	Pirapora	MG	Não	-	Sim	INDEFERIDO	1987	-
-	Pátio ferroviário, Usina de creosotagem e conjunto arquitetôncio da Estação Francisco Bernardino	Juiz de Fora	MG	Não	-	Sim	INSTRUÇÃO	2005	-
-	Conjunto Arquitetônico e Paisagístico Ferroviário de Ribeirão Vermelho	Ribeirão Vermelho	MG	Não	-	Sim	INDEFERIDO	2014	-
-	Conjunto arquitetônico ferroviário de Santa Bárbara	Santa Bárbara	MG	Não	-	Sim	INDEFERIDO	2021	-
-	Antigas estações ferroviárias de Santa Izabel e Americano - integrantes da antiga Estrada de Ferro de Bragança"	Santa Izabel	PA	Não	-	Sim	INDEFERIDO	2020	-
-	Estação: Ferroviária (Antiga)	Campina Grande	PB	Não	-	Sim	INDEFERIDO	1972	-
-	Pátio Ferroviário das Cinco Pontas	Recife	PE	Não	-	Sim	INDEFERIDO	2015	-
-	Estação Ferroviária de Doutor Camargo	Dr. Camargo	PR	Não	-	Sim	INDEFERIDO	2021	-
-	Trecho ferroviário Mauá-Fragoso	Magé	RJ	Não	-	Sim	RERRATIFIC.	1954	mai.-54
-	Estação Guia de Pacobaíba	Magé	RJ	Não	-	Sim	INDEFERIDO	1974	-
-	Estação Ferroviária de Itaguaí; Chafariz	Itaguaí	RJ	Não	-	Sim	INDEFERIDO	1981	-
-	Ponte Paulo de Frontin	Miguel Pereira	RJ	Não	-	Sim	INSTRUÇÃO	1999	-
-	Estação ferroviária de Engenheiro Passos	Engenheiro Passos	RJ	Não	-	Sim	INDEFERIDO	2007	-
-	Ponte metálica em São Fidélis	São Fidélis	RJ	Não	-	Sim	INDEFERIDO	2011	-
-	Antiga Estação Imperial da Quinta da Boa Vista, Localizada à Av. Oswaldo Aranha, 680, Rio de Janeiro, RJ	Rio de Janeiro	RJ	Não	-	Sim	INDEFERIDO	2011	-
-	Conjunto da Estação Ferroviária Conde de Araruama	Quissamã	RJ	Não	-	Sim	INDEFERIDO	2012	-
-	Antiga Estação Ferroviária de Japeri	Japeri	RJ	Não	-	Sim	INDEFERIDO	2013	-
-	Locomotivas RS8	Natal	RN	Não	-	Sim	INDEFERIDO	2021	-
-	Pátio ferroviário da estrada de ferro Madeira-Mamoré, bens móveis e imóveis.	Porto Velho	RO	Não	-	Sim	RERRATIFIC.	1987	jan.-08
-	Estrada de Ferro Madeira Mamoré, no trecho correspondente ao Km 8, no município de Porto Velho, ao km 366 no município de Guarajá-Mirim		RO	Não	-	Sim	INSTRUÇÃO	2017	-
-	Ponte Seca	Bagé	RS	Não	-	Sim	INDEFERIDO	1978	-
-	Prédio da estação ferroviária de Alegrete	Alegrete	RS	Não	-	Sim	INDEFERIDO	1999	-
-	Ponte Internacional Mauá	Jaguarão	RS	Não	-	Sim	TOMBADO	2009	set.-12
-	Ponte da RFFSA (Ponte metálica d Rede Ferroviária Federal)	Blumenau	SC	Não	-	Sim	ANEXADO	1985	-
-	Ponte metálica da Rede Ferroviária Federal sobre o rio Itajaí-Açú	Blumenau	SC	Não	-	Sim	INDEFERIDO	1985	-
-	Pontes de ferro sobre o Rio Encano	Indaial	SC	Não	-	Sim	INDEFERIDO	1990	-
-	Edificações e Núcleos Urbanos e Rurais relacionados com a imigração em Santa Catarina - Estação Ferroviária	Joinville	SC	Não	-	Sim	TOMBADO	2007	set.-15
-	Ramal Ferroviário São Francisco do Sul à Porto União		SC	Não	-	Sim	INDEFERIDO	2019	-
-	ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE BOQUIM	Boquim	SE	Não	-	Sim	INDEFERIDO	2011	-
-	Estação da Luz	São Paulo	SP	Não	-	Sim	TOMBADO	1976	out.-96
-	Casa Estação Ferroviária	Cachoeira Paulista	SP	Não	-	Sim	INDEFERIDO	1977	-

Identificação do Bem (Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário)	Identificação do Bem (Lista de bens com processo de tombamento)	Município	UF	Valorado? (Sim/Não)	Data da Homologação da Valoração (Se valorado)	Possui processo de Tombamento ? (Sim/Não)	Status (Caso possua processo de Tombamento)	Data da abertura do processo (Caso possua processo de Tombamento)	Data do tombamento (Caso possua processo de Tombamento)
-	Estação Ferroviária da antiga Central do Brasil de Guaratinguetá	Guaratinguetá	SP	Não	-	Sim	INDEFERIDO	1980	-
-	Estrada de Ferro Perús/Pirapora - acervo ferroviário	São Paulo	SP	Não	-	Sim	INDEFERIDO	1983	-
-	Vila Ferroviária de Paranapiacaba	Santo André	SP	Não	-	Sim	TOMBADO	1987	set.-08
-	Prédio da estação Júlio Prestes	São Paulo	SP	Não	-	Sim	TOMB. PROVIS.	1997	-
-	Estação Ferroviária de Mayrink.	Mairinque	SP	Não	-	Sim	TOMBADO	1998	jul.-04
-	Conjunto de edificações e bens móveis da Companhia Paulista de Estrada de Ferro.	Jundiaí	SP	Não	-	Sim	TOMBADO	2001	jul.-04
-	Estação Ferroviária de Dois Córregos	Dois Corrégos	SP	Não	-	Sim	INDEFERIDO	2014	-
-	Acervo da RFFSA, reunido no Museu Ferroviário da Companhia Paulista de Estradas de Ferro	Jundiaí	SP	Não	-	Sim	INSTRUÇÃO	2014	-
-	Locomotivas elétricas e subestações de energia remanescentes do Sistema Ferroviário Eletrificado do Estado de São Paulo	São Paulo	SP	Não	-	Sim	INSTRUÇÃO	2017	-
-	Estação Barracão e acervo	Ribeirão Preto	SP	Não	-	Sim	INSTRUÇÃO	2018	-
-	Bens Culturais em Indaiatuba: Sede da Fazenda Engenho d'Água, Igreja Matriz de Nossa Senhora da Candelária, Casa Paroquial, Casarão do Pau Preto, Hospital Augusto de Oliveira Camargo, Estação Itaici, Estação Pimenta, Estação Helvétia e Estação Indaiatuba da Estrada de Ferro Sorocabana	Indaiatuba	SP	Não	-	Sim	INDEFERIDO	2018	-
-	Estação Jundiaí	Jundiaí	SP	Não	-	Sim	INDEFERIDO	2019	-
-	Patrimônio cultural ferroviário da Estrada de Ferro Campos do Jordão (EFCJ)	Campos dos Jordão	SP	Não	-	Sim	INSTRUÇÃO	2021	-

APÊNDICE D – Entrevistas

Neste apêndice constarão as entrevistas, na íntegra, realizadas entre o período de setembro e outubro de 2024, e que muito contribuíram para esta pesquisa. Elas estarão dispostas em ordem diversa à do texto, pois serão colocadas conforme a data que aconteceram.

O roteiro foi estruturado com base em um conjunto de perguntas que buscavam explorar os contextos de atuação, a percepção sobre o problema público que a política de Valoração tenta solucionar, e a participação de cada entrevistado no desenvolvimento ou execução da política. As três primeiras perguntas foram direcionadas a todos os entrevistados, com o intuito de mapear a relação de cada um deles com o patrimônio ferroviário, bem como suas visões sobre o problema central que a Valoração, enquanto política, buscaria atender. As perguntas seguintes se distinguiam em dois grupos: (i) para os entrevistados que participaram da implementação da política; ou (ii) os que estão envolvidos com sua execução atual. Foram realizadas seis entrevistas.

O roteiro, no total, consistia em nove perguntas. Sendo elas:

1. Em qual, ou quais, contexto você teve contato com o patrimônio ferroviário?

2. Como você descreveria o problema público ao qual a política pública de proteção desse patrimônio, a Valoração, tenta responder?

3. Em que medida a sua atuação participou ou participa da política pública de proteção do patrimônio ferroviário?

4. Como você definiria o processo de implementação da política? Existiu ou existe um planejamento com definição de processos, modelo lógico ou fluxos e você considera que os procedimentos adotados contemplam o objetivo de proteção da memória ferroviária?

5. Quais mudanças você percebe entre 2007 com a extinção da RFFSA, 2010 com a definição dos procedimentos de Valoração e 2022 com a revisão da portaria? E quais fragilidades?

6. Se a portaria define os procedimentos de inscrição de bens na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário, de onde você acredita que vem o nome “Valoração”?

7. Como está estruturada a governança em relação a política da Valoração, considerando o atual desenho do DEPAM e quais as diferenças do desenho inicial?

8. Como a revisão da portaria impactou as ações do IPHAN desde então e, nesse sentido, qual o atual cenário da política de preservação do patrimônio ferroviário e as perspectivas para os próximos anos?

9. Existem alguns bens ferroviários presentes tanto na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário, como no rol de Bens Tombados. Especialmente aos que foram tombados depois da Valoração, quais as possíveis motivações?

Entrevista Fernanda Gilbertoni – 22 de setembro de 2024

Stephanie: Olá, Fernanda! Vou te explicar: eu fiz um roteiro pra entrevista que tem três perguntas que são as mesmas para todas as pessoas que eu vou entrevistar e mais três, dependendo do grupo. Três são para pessoas que trabalharam diretamente na implementação dessa política lá atrás, como você, e outras três para pessoas que estão trabalhando com a política hoje. Então no total dá – quase - sempre seis perguntas, mas diferencia as últimas três para quem trabalhou antes e para quem está trabalhando agora.

Pra começar então, eu queria saber em qual ou quais contextos você teve contato com o patrimônio ferroviário e o instrumento de proteção desse patrimônio que a gente convencionou chamar de Valoração?

Fernanda Gibertoni: É, eu tive contato com o patrimônio ferroviário quando eu trabalhava ainda no IPHAN de Paraty, e fui para um seminário em Belo Horizonte, que o IPHAN organizou junto com o Ministério Público Federal pra discutir as questões que estavam envolvendo o patrimônio ferroviário diante da Lei 11.483. É que eram muitos desafios para várias instituições públicas naquele momento. Então, teve esse primeiro grande encontro pra discutir isso e eu me interessei pelo tema. Pedi pra minha chefia e fui pra BH pra esse encontro. Depois, eu pedi pra ir trabalhar na coordenação técnica do patrimônio ferroviário junto ao IPHAN em Brasília e tive essa remoção então de Paraty pra Brasília pra trabalhar especificamente com esse assunto. E, lá, a gente começou essa discussão de um instrumento específico para a proteção do patrimônio ferroviário. Estavam sendo feitos inventários em todos os estados. Onde tem ou tinha a rede ferroviária federal, para mapear o que a gente tinha de informação sobre o espólio da rede ferroviária federal.

Stephanie: Esses inventários – e aí vou incluir uma pergunta que não estava prevista –, mas já que você trouxe esses inventários, tinham uma diretriz em geral pra eles serem restritos aos bens arquitetônicos, ou cada região ficou responsável por criar um procedimento?

Fernanda Gibertoni: Eu não me lembro se eles estavam restritos aos bens imóveis assim, mas também não tinha uma diretriz. É igual para todos. Cada estado, cada superintendência fez um contrato de empresas para fazerem esse inventário. Então tem diferença entre o material levantado e hoje assim, se considera que esse material está inclusive defasado, porque teve

muita mudança, se foi um contrato... De 2009, 2010... foram contratos dessa época. Então, agora tem bastante informação defasada ou imóvel que não existe mais. Eu acredito que alguns contenham informações de bens móveis, mas eu não me lembro assim. O IPHAN tinha uma cópia de cada inventário de cada estado e os estados também guardaram uma cópia. Então são acessíveis, mas em papel.

Stephanie: Aqui na superintendência do Espírito Santo, eu tive acesso e tem ele digitalizado também, mas é isso: ele era restrito aos bens imóveis. Mas voltando para a Valoração, o instrumento. Se você tivesse que descrever o problema público ao qual essa política da Valoração tenta responder, como que você descreveria o problema público?

Fernanda Gibertoni: Eu acho que com a Lei 11.483, que faz uma responsabilização pra diferentes entidades públicas, diferentes órgãos e com consequências distintas também, eu entendo que a política que o IPHAN procurou criar foi com o intuito de proteger o patrimônio ferroviário, de entender melhor o que era a memória ferroviária citada pela lei. Era um instrumento que tinha um caminho mais célere e buscava uma interlocução com outros entes, como DNIT, com SPU. E mesmo o Arquivo Nacional. Tem várias frentes por conta dos documentos e dos bens móveis. A questão do Ministério dos Transportes também. Precisava de uma interlocução com muita gente e pensar que o Tombamento, naquele contexto, eu não sei se daria conta disso. Assim, a gente tinha que pensar num instrumento que desse conta de proteger esses bens e reconhecer a memória ferroviária, porque quando a lei fala do valor histórico, artístico, cultural, dos bens ferroviários, ela já pressupõe que alguém vai dizer que tem valor. Que valor é esse? E a partir desse reconhecimento ter uma proteção. Então eu acho que o grande problema era o que fazer com aquele espólio todo, com tantas entidades envolvidas para administrar e proteger, e quais instrumentos adotar para realizar esse trabalho? Porque o decreto é de 2008?

Stephanie: Decreto de extinção da RFFSA? 2007.

Fernanda Gibertoni: É, então tem o decreto de 2007, ele espera uma regulamentação que vem pela Lei 11.483, né? Que é em 2010; assim tem esse intervalo. O IPHAN já vai sendo provocado, de 2007 a 2010, o IPHAN já recebe provocações com relação ao tratamento, ao cuidado desse patrimônio ferroviário. E é um grande elefante que chega no IPHAN. É ainda tudo muito sem informações, eu diria, e sem uma estrutura dentro da instituição para receber, para pensar sobre isso, para administrar isso. Então, acho que o instrumento da Valoração é

uma tentativa de dar conta desse grande problema que chegou. Dessa grande demanda que chegou pra instituição e que envolvia muita gente, muitas outras frentes. A questão dos documentos, eu me lembro que tinha questões trabalhistas ainda; então, parte dos documentos tinham que ir pro INSS pra poder fazer os cálculos dos funcionários, dos ex-funcionários da rede. Então eram questões muito interconectadas, sabe?

Stephanie: Então o problema seria a proteção do espólio da RFFSA?

Fernanda Gibertoni: É nesse contexto de muita coisa, muito complexo, de muitas instituições envolvidas, muitas frentes pra dar conta. Não era um espólio que estava estático, ele era um espólio dinâmico. Muita coisa acontecendo: as operações acontecendo, com as concessionárias. A gente tinha muita coisa acontecendo ao mesmo tempo. A inventariança com o tempo para acabar...

Stephanie: Um espólio vivo.

Fernanda Gibertoni: Super! *(risos)*

Stephanie: E na época dessa transição, o Luiz Fernando de Almeida era o presidente do IPHAN, né?

Fernanda Gibertoni: Isso, ele era o presidente. Foi tudo na gestão dele mesmo.

Stephanie: E aí, então, nesse contexto muito complexo, em que medida a sua atuação participou ou ainda participa da política pública de proteção do patrimônio ferroviário?

Fernanda Gibertoni: Eu participei, participei mesmo. Hoje eu estou retomando na superintendência, pontualmente, algumas questões, mas eu participei efetivamente da Coordenação Técnica do Patrimônio Ferroviário de 2010 a 2013.

Stephanie: E aí foi na Coordenação que vocês estabeleceram protocolos ou as diretrizes dos ofícios para as prefeituras? Ou não, isso vinha de outro lugar e só passava por vocês?

Fernanda Gibertoni: Não. A coordenação estabelecia as diretrizes. Mas assim, com muita conversa tanto com os outros ministérios ou autarquias como com as superintendências, os técnicos das superintendências que estavam trabalhando mais diretamente com o patrimônio ferroviário. A gente tava tentando fazer essa costura entre o que era a demanda imediata, que chegavam os processos todos da inventariança pra serem analisados, e avaliar a questão do

valor, e as demandas dos ministérios pressionando também. Tinha o Ministério do Transporte investindo recurso para os trens turísticos. Então como é que a gente auxiliava nessa mediação, nessa interlocução, considerando os bens móveis, na verdade, se a gente valorava, eles passam a ser propriedade do IPHAN; e o IPHAN não tinha condição nenhuma de receber como proprietário. Mesmo a questão das estações, terrenos que poderiam ser utilizados para outros fins, as prefeituras tinham interesse, habitação de interesse social... E aí isso tudo tava permeado, vai muito além do que é uma preservação cultural no modo simples, assim, de pensar. Tem a ver com o envolvimento de toda uma comunidade e de entender a sua relação com aquele território. Tem lugares que são evidentemente culturais, as pessoas mantêm a memória ferroviária, como o senso comum entende, mas tem lugares que as pessoas constroem outras relações ali. São moradias de filhos de ferroviários, são escolas, são outras coisas, e as pessoas gostariam de manter também. Então, a Valoração, o instrumento da memória ferroviária, abriu espaço pra gente pensar um pouco mais. Qual é a relação dessa ferrovia, desse patrimônio, com aquele grupo? E eu atuei nesse momento da Coordenação Técnica. A gente fez alguns seminários de discussão pra ampliar a discussão, inclusive com outros, com as universidades, outras parcerias. Foi buscando ampliar o entendimento da memória ferroviária, pra gente mesmo compreender melhor. E também... Eu até tava pesquisando aqui que a gente construiu um manual. Não sei se você chegou a ver, tem um Manual Técnico do Patrimônio Ferroviário. Você chegou a ver isso?

Stephanie: Não, não tenho arquivo, não.

Fernanda Gibertoni: Ele tá no site, eu acho, do IPHAN. Eu achei hoje, porque eu estava procurando a portaria. Quer ver? Ele chama Manual Técnico do Patrimônio Ferroviário. Eu vou até colar aqui o link. Eu não lembrava disso, mas eu tô lá. *(risos)* Eu lembrei depois que eu comecei a ler, foi uma construção a mil mãos.

Stephanie: Outro dia eu peguei um artigo que vocês escreveram sobre... [Fernanda mostra a capa do Manual] Ah, tá, eu sei! Eu já vi esse documento. É, vocês escreveram também um artigo, né? Sobre esse momento?

Fernanda Gibertoni: Esse artigo eu lembro! *(risos)* E hoje assim, eu questiono várias coisas. Vendo, acho que tem que ter esse balanço. Vendo o que virou a Valoração; o quão efetiva tem sido a proteção, sabe, dos bens rodoviários? Eu acho que a gente precisa de uma discussão

técnica, um grande seminário novamente, sabe? De avaliação. E a portaria, a revisão só da portaria, no fim, não fez esse processo de discussão.

Stephanie: É, acho que muito mais no contexto da dissolução do rito, de como era o fluxo de Valoração, do que sobre a Valoração mesmo. E eu lembro que eu estava na superintendência quando eles mandaram pra gente comentar. E aí, em conjunto com a arquiteta, que era a técnica na época, a gente fez vários questionamentos assim de: será que a gente pode retomar a discussão? Como que pensar o procedimento só é suficiente e tal, mas...

Fernanda Gibertoni: Sim, mas é uma coisa que os técnicos estão pedindo. A gente segue pedindo uma revisão. Só que é isso, sem um núcleo central, como era a Coordenação Técnica, ninguém tem fôlego, sabe?

Stephanie: É, bom... mas aí, na época que você estava na Coordenação Técnica, que vocês estavam trabalhando na implementação dessa política; na construção do instrumento e na implementação disso. E aí, como que você definiria esse processo de implementação? Existiu ou existe um planejamento com a definição dos processos, o modelo lógico, o fluxo de como isso ia funcionar... se sim, se existiu ou existe, eu consigo acessar isso de alguma forma? Ou se não existiu, a gente tem informações sobre o desenho de política mesmo? De projeto, insumo, atividade, produto, resultado, impactos pra de repente eu tentar esboçar alguma coisa nesse sentido.

Fernanda Gibertoni: Então, eu acho a portaria anterior dava um passo a passo de quais são os papéis, o que que a gente tem que olhar. Esse manual técnico ele também mostra isso, assim, de como dar entrada no processo, como que ele vai ser avaliado, e quais são as características desses bens que constituem o espólio da rede, quais são as consequências, quem são as instituições envolvidas, qual que é a responsabilidade de cada uma delas. Então eu acho que esse manual talvez seja a coisa que mais esclarece o procedimento. Esclarece o quê é e quais são os procedimentos. O que está implicado, em que. Fora isso, a gente atendia muitos e-mails e telefonemas da superintendência, dos técnicos. E sempre ia para essas superintendências fazer reuniões. Sempre que precisava fazer vistoria conjuntamente e tentar trabalhar a interlocução com quem estava envolvido naquela região. A Coordenação Técnica de Brasília, fazia pontes, participava. Então foi uma implementação, acho que tem uma coisa do começo: de construir os entendimentos e os processos.

Depois eu acho que entrou, sabe, num roteiro sim, mas a demanda é gigantesca. A quantidade de processos, a quantidade de bens pra serem analisados; sem um suporte. A gente não teve um grupo específico para cuidar de ferroviário em cada unidade com foco. E as pessoas lidavam com muitos outros assuntos também, então, são processos mais difíceis de serem cuidados. Fora que a compreensão não é pontual. Por ser uma questão de rede, um sistema ferroviário, um sistema, é difícil fazer uma análise isolada, então não adianta pegar um bem imóvel e achar que você vai responder por aquele. Se eles tiverem um contexto mais amplo... e esse tempo de reflexão, de pesquisa que são sacrificados em função de outras demandas de trabalho dos técnicos do IPHAN. Então eu acho que esse manual e a portaria, eles davam um pouco desse fluxo, mas longe de avaliar impactos, ou de conseguir dar conta de contabilizar pendências assim... Eu acho que o IPHAN não tem isso na sua prática pra nenhuma frente, né? E o ferroviário se ressente muito disso, né?

Stephanie: Sim, porque se a gente for pensar em quem é o público dessa política, na verdade é um pouco difuso. Assim, a gente não consegue dizer muito, é o município? São os ferroviários, é a sociedade civil de maneira geral? Não sei. E aí, se não é para ninguém ou se é para todo o mundo, dá para fazer qualquer coisa no meio do caminho, né? Tem isso. Mas eu acho que a minha pergunta também é um pouco para tentar entender como que foi definido essa coisa de que, é claro, o IPHAN não tinha condições para cuidar de todos os bens, porque a gente não tem nem recurso orçamentário, nem recurso humano, não é? Então a gente dependia da vontade das prefeituras de aceitar. Ainda que a gente entendesse, tecnicamente, como valor histórico, cultural, artístico, enfim... a gente precisava do aval daquela prefeitura pra incluir esses bens na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário. Isso foi uma estratégia mesmo? Devido à falta de recurso do do IPHAN ou...

Fernanda Gibertoni: Então, na verdade, ela não era a única, mas ela foi a mais usada. E a gente provocava, inclusive, os municípios, as prefeituras, pra ver se eles teriam interesse, porque o IPHAN não teria a mesma condição, mas era possível o IPHAN valorar, porque entende que tem valor. É possível. Até hoje é possível. E pelo que eu estava vendo na portaria nova, entidades não governamentais, a sociedade civil organizada pode pedir também a Valoração. Mas é, em geral são prédios... Bom, são prédios públicos. Sempre são. Todos hoje são do SPU ou DNIT e é difícil uma sociedade civil organizada pedir algo que não está com ela. Então, envolve muita coisa. A gente tinha várias questões jurídicas, sabe, pra serem discutidas. A gente não podia abrir pra qualquer representação, isso foi um avanço, ainda entrou a jurídica do DNIT nessa discussão agora da portaria nova. Mas naquela época a gente não

podia oferecer. Então era, ou o IPHAN declarava valor e passava a ser responsável por aquilo, ou ele encontrava uma parceria com prefeitura, porque o IPHAN não deixava de ser responsável. Quando faz uma cessão para prefeitura, ele entra como interveniente. A SPU que faz a cessão. Essa questão de quem cuida sempre foi um problema, porque o IPHAN tem poucos imóveis próprios que a gente chama, que a gente tem que cuidar diretamente. São sempre uma questão. E o patrimônio ferroviário, pela sua dimensão, causaria uma catástrofe na gestão pública. É impossível pensar que a gente vai cuidar de tudo. Então, assim, as prefeituras foram a primeira opção. Até porque muitas estações tão localizadas em lugares privilegiados nas cidades; pontos de grande interesse e que podem ser super explorados pelas prefeituras. Bem cuidadas, bem exploradas pelas prefeituras. Então pareceu que era um caminho possível.

Stephanie: Quais mudanças você percebe desse momento de implantação? Entre 2007, com a extinção da RFFSA, e 2010, com a definição desses procedimentos, pra agora 2022, com a revisão da portaria?

Fernanda Gibertoni: Então, como eu não estou trabalhando diretamente com isso assim, agora que eu estou retomando... eu acho que de 2007 pra 2010 foi organizar um pouco os entendimentos. Ver quem que passava a ser efetivamente responsável pelo quê. Daí a como cuidar disso foi uma grande e longa discussão. Naquele momento, os procedimentos pra Valoração, a partir da portaria de 2010, a gente entendia que a Comissão de Avaliação do Patrimônio Cultural Ferroviário era uma instância. Era um colegiado que discutia de fato com diferentes olhares a partir de documentos apresentados pelas superintendências. Muitas vezes, depois de muitas reuniões com os interessados, entendendo as consequências daquela Valoração ou não Valoração de uma forma ampla, assim, da política pública, econômica e cultural. Essa Comissão avaliava a Valoração. Se cabia, se ratificava ou não o entendimento da superintendência. Era um pouco difícil, porque às vezes a Comissão entendia que deveria ter valor, mas a superintendência entendia que não. Só que a implicação da gestão ficaria com a superintendência. Então faltava também, talvez, um passo que envolvesse a unidade do IPHAN com a área central para construção de entendimentos. Mas era uma comissão, um colegiado ali discutindo, ponderando. Agora, com essa portaria nova, a gente deixa de ter essa instância. Passa a ter uma instância no DEPAM, na área central, dentro da coordenação de identificação, que vai avaliar o parecer que a superintendência fez e aí vai para homologação do diretor do DEPAM. Eu acho que perde porque como não é um entendimento claro... Acho que nem o Tombamento, não é. O Tombamento, pra ser um entendimento, vai muita pesquisa. E mesmo quando chega no conselheiro relator, já passou por câmara técnica, o conselheiro vai e faz

pesquisa também, depois abre para o colegiado, que é o conselho consultivo... Então tem uma grande discussão para um Tombamento. A Valoração, assim, ela acaba perdendo muitas frentes de discussão, sendo que é um patrimônio supercomplexo. Depois isso culmina em problemas na gestão, porque é algo que não está bem construído na argumentação, não tem um entendimento claro no IPHAN, depois, para a gestão é um grande imbróglio. O que pode ser feito, e o que não pode ser feito, o que tem que ser salvaguardado afinal? É a arquitetura, é a volumetria, é a cor, é a espacialidade, é aquela implantação, é a relação entre os imóveis, é a relação social das pessoas com aquilo? Tem muitas questões envolvidas no que é essa memória ferroviária. Essa memória é um guarda-chuva gigantesco, e a gente só tem conseguido se debruçar para as questões físicas. Ainda afunilando muito para as estações. E eu sempre entendi isso como um sistema mesmo, uma rede. Então, pra mim, proteger uma estação, sendo que você tem um conjunto de moradias próximo, que tá lá, não faz sentido nenhum só aquela estação. E outras discussões que têm que vir à tona.

Quando a gente vai falando sobre a expansão da ferrovia, por exemplo, em São Paulo, quantos povos originários foram deslocados dos seus territórios em função dessa malha que crescia? Que avançava? Como o IPHAN se coloca nessa construção? Porque a memória ferroviária ela não é só algo de saudosismo, ela é algo que passa pelo território também. As questões são muito profundas pra gente ir diminuindo cada vez mais a discussão. Então, corre o risco de virar tudo um papel, uma burocracia, e a preservação cultural em si vai sendo deixada de lado. Pensando nessa cultura, sobre o que é um patrimônio cultural, que seria o papel do IPHAN. Do meu ponto de vista.

Stephanie: Inclusive, e aí eu estou muito de acordo com você, uma das últimas coisas que eu tentei fazer foi analisar a Lista do Patrimônio Ferroviário o que já está valorado versus os bens tombados. E a gente tem alguns que foram valorados e foram tombados logo em seguida. E aí é uma coisa meio assim... parece que a Valoração não tá dando conta do que a gente precisa fazer.

Fernanda Gibertoni: É que assim era aquele momento de: tem que tomar decisão e tem que proteger. Tem algum um instrumento? Tem. Mas a Portaria 407 já dizia que a Valoração e o Tombamento, eles não se sobrepunham. Eles são independentes. Então, a ideia não era fechar a porta para o Tombamento, e eu acho que a gente tem que fazer essa avaliação hoje, inclusive para avaliar a questão do Tombamento. Será que ele não cabe agora? Como a gente pode pensar melhor os processos? Fazer uma avaliação daquilo que está valorado e tombado. Como é que

está essa preservação? A gente entrou num grande dilema recente, porque eu estou como suplente de algumas das questões ferroviárias em São Paulo agora. Eu entrei de novo nessa questão, e aí a gente estava lá com o bem, que tinha uma estação dividida ao meio, dividida em NBP (Número do Bem Patrimonial). Não ela própria, mas ela tem arquiteturas diferentes dos dois lados. É engraçado. Ela foi feita até um ponto por uma gestão e do outro lado por outra gestão, e elas se encontram ali. Elas têm NBPS distintos, elas têm áreas distintas, mas elas são uma só coisa. E aí a gente falou, bom, mas então aqui, em vez da gente entrar nessa discussão: de onde vai o limite do terreno? Vê isso com SPU? Que parte valora? Talvez, o Tombamento seja o melhor instrumento, porque a gente entende a relevância desse patrimônio e vamos instruir um processo de Tombamento. Mas aí vira uma grande questão, porque às vezes acham que é melhor: então valora que já tá dado, sabe? Que é a coisa mais simples. Mas ela não é simples pra gestão depois, era melhor o tombamento. Só que envolve outro tempo, de outra discussão.

Stephanie: São Paulo durante um tempo se recusou a entrar com a Valoração, não é?

Fernanda Gibertoni: Sim, e até hoje eu vejo que todo mundo é bem resistente. A gente tem vários problemas com aquilo que foi valorado. Não está simples, mas é isso. A gente vai tentando colocar a discussão do Tombamento e parece que não tem espaço. Mas precisa. É porque a gente não entra nem na discussão de Tombamento industrial, mal, mal tomba o moderno. Agora tem essa proposta de avaliar processo, de analisar processos, Tombamento e Registro ao mesmo tempo. A gente deve ter. A gente teve um bem que foi tombado, primeiro registrado depois, mas parece que agora vai ter um que vai ser o Tombamento e Registro na mesma reunião do Conselho. Que eu acho que é um amadurecimento pra instituição, sabe? Uma grande questão da memória ferroviária é que ela nunca é o bem só. Não existe isso. E aí a gente batia nessa tecla, ficava conversando com os ex-ferroviários, que acompanhavam a gente nas vistorias, sabe? É isso, é uma memória viva, viva. Não, é uma questão fundiária.

Stephanie: E ainda mais se a gente insiste em reduzir pra estação. A gente não tá nem olhando para o conjunto. Aí mesmo que a coisa míngua... Bom, uma última pergunta, pra gente encerrar. Se a portaria define os procedimentos de inscrição de bens na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário, então o instrumento seria a lista. De onde você acredita que vem o nome, Valoração? Porque a gente só chama de Valoração.

Fernanda Gibertoni: É Valoração... Quando tem a portaria, ela fala do valor. Se tem o valor histórico, artístico, cultural, então, "Ah, o IPHAN atribui o valor, o IPHAN valorou". Então, eu entendo que vem daí essa questão do instrumento de proteção se chamar Valoração. E a Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário era uma forma de fazer um arrolamento e publicizar. Já que não tem os livros do tombo - elas não estão escritas nos livros do tombo. Tinha que ter uma publicidade disso. Isso tinha que entrar no site do IPHAN, tinha que ter um material consultável, e aí foi feito uma listagem. É uma lista daquilo que está valorado, aquilo que recebeu essa proteção pelo IPHAN. Então, eu acho que foram nomes nesse contexto do que a gente tinha na mão e do que precisava da resposta. Valoração porque era uma atribuição de valor e a lista porque foi algo que foi uma demanda. Ela veio como uma necessidade de publicizar mesmo. Eu entendo que tenha vindo daí. Não sei se o [José] Cavalcanti vai trazer outras referências assim, mas eu acho que é uma razão bem simples, sabe?

(risos)

Stephanie: Foi uma coisa que a banca na qualificação me perguntou e disse que seria interessante trazer a origem desse nome, né? Então resolvi perguntar, mas pode ser que seja isso. Bem pragmático.

Fernanda Gibertoni: É, acho que não tem nada muito filosófico.

Stephanie: Bom, era essa a proposta! Muito obrigada pela conversa, viu?

Fernanda Gibertoni: Espero que possa ter ajudado e estamos juntas!

Stephanie: De verdade, sua colaboração foi muito importante. Estamos juntas.

Entrevista Elisa Taveira – 26 de setembro de 2024

Stephanie: Oi, Elisa, quanto tempo!

Elisa: Vamos lá nas suas perguntas. Você vai gravar?

Stephanie: Eu gravo pelo meu notebook mesmo. Mas então vamos lá: Em qual ou quais contextos você teve contato com o patrimônio ferroviário e o instrumento de proteção desse patrimônio - a Valoração? Considerando sua atuação na superintendência. E agora em Brasília.

Elisa Taveira: Então, vários contextos, não só o primeiro, certo?... Então, o primeiro contato que eu tive foi enquanto chefe da divisão técnica lá no Espírito Santo no momento em que o SPU estava mandando vários processos para que o IPHAN fizesse análise e se manifestasse quanto à Valoração, e que esses bens fossem transferidos para o IPHAN. Então, quando eu cheguei na superintendência, já tinham três estações valoradas e na época eles estavam mandando vários processos, não só de estação, mas também de terrenos e todo o espólio que ainda tinha no Espírito Santo. Na época, tinha uma superintendente, eu era chefe da divisão técnica. A gente de imediato, já fez resposta, dizendo "não" para tudo que era terreno, e fizemos visitas pra entender essas outras que eram as construções: estações, casa de turma e até mesmo tentar identificar.

Nesse processo, a gente descobriu que algumas nem existiam mais. A gente ia no local indicado e já não tinha mais a estação, já tinha outras coisas. Então, a segunda resposta que a gente deu ao SPU é que algumas não foram mais encontradas ou identificadas no lugar que estava indicado no processo deles. E depois, a gente começou um terceiro momento, que foi para avaliar como que seria o nosso parecer, se seria pela Valoração ou não. Nisso eu me tornei superintendente e aí passei a ter mais contato com as discussões aqui do IPHAN e do DEPAM, em que eu via que não tinha uma diretriz, uma política do porquê se valorar, qual era o valor, o que a gente estava identificando. E era só quando a prefeitura dizia que tinha o interesse e aí fazia a Valoração para passar para a prefeitura. Não tinha de fato uma diretriz para análise do mérito. E com isso a gente estava gerando um passivo, ao mesmo tempo que estava tendo um super problema com uma estação valorada. E sim, eu reconheço todos os méritos daquela estação ter sido valorado, que é a de Argolas, não discordo da Valoração dela, mas eu discordava do método que se fazia para passar para a prefeitura, porque era um prefeito x que quis, a gente valorou e passou para a prefeitura. Mudou a gestão, os outros dois prefeitos não

fizeram nada, abandonaram o imóvel, o imóvel foi depredado, roubaram todos os armários, documentação, largaram um carro dentro da estação, a estação foi invadida por moradores de rua, por usuários de droga e virou um super problema pro IPHAN - num contexto de 2015, em que a gente não tinha recurso pra nada. Então, virou um super problema de um imóvel que a gente não sabia nem o que fazer e como fazer, passando pra gestão de um órgão que estava sem recurso naquele ano. Então, naquele momento, eu suspendi todos os processos de Valoração. Eu falei que enquanto não tivesse de fato uma diretriz, uma política, do que a gente vai valorar, quais são os elementos, o que aquilo representa, eu não daria prosseguimento aos processos. E assim, você chega nesse contexto logo depois, em 2019, pra que a gente pudesse fazer um estudo amplo dessas estações, o que de fato aquilo representava para o Espírito Santo, quais eram aqueles valores e o que de fato a gente poderia prosseguir com a Valoração. E depois, ano passado eu vim trabalhar no DEPAM, na coordenação geral de autorização e fiscalização, no momento em que foi feito uma reestruturação do desenho, o DEPAM já tinha alguns anos deixado de trabalhar por temas - antes era dividido em bens móveis, paisagem, etc. - pra ir pro contexto de processos. Então, tinha a coordenação de identificação e registro, no caso você identifica e faz a proteção, o Tombamento e onde estava o patrimônio ferroviário - ainda com uma coordenação de patrimônio ferroviário - a coordenação geral de normatização, a de conservação e a de autorização e fiscalização. Então a coordenação de patrimônio ferroviário estava perdida nesse desenho do processo. Então nesse contexto, e aí eu acho que eu já passo a responder um pouco a sua outra pergunta, foi feita uma reestruturação do DEMPAM, não existindo mais a coordenação de patrimônio ferroviário específica e o tema de patrimônio ferroviário sendo dividido em duas coordenações: a parte de Valoração ficando na coordenação geral de identificação de conhecimento e a parte pós-Valoração das cessões do IPHAN - como que a gente faz a gestão desses imóveis - vindo para a coordenação geral de autorização e fiscalização, porque também são imóveis os quais o IPHAN tem o dever de autorizar intervenções e fiscalizar. Então eu passo a também estar trabalhando nessa área pós-Valoração.

Stephanie: A gente foi lá para a pergunta quatro, né? Nessa questão da governança. Mas aí então nesse redesenho que teve a extinção da comissão por conta de um outro decreto lá de 2019, aí a gente reescreveu a Portaria em 2022. Isso foi dividido, né? O reconhecimento e depois a fiscalização fica aí na sua coordenação. Mas então, na parte de fiscalização, vocês continuam tendo contato com, pelo menos, as prefeituras, os municípios, uma vez que...

Elisa Taveira: Não, continua com as superintendências. A gente não tem contato nenhum, a gente continua sem contato. Todo esse trabalho é de responsabilidade da superintendência; a

nossa área vai verificar as cessões, os termos, fazer a aprovação que essa nova portaria fala que tem que ser aprovada na diretoria colegiada, elaborar, fazer assinatura pelo diretor e mandar pra superintendência. Todos os contatos, toda a gestão e a organização continuam, permanecem, na superintendência. Isso não vem pra Brasília. A gente só faz mesmo esse trâmite da cessão.

Stephanie: Entendi. Certo. Mas então voltando pra pergunta dois: Como você descreveria então esse problema público que a política pública da Valoração tenta responder? - Entendendo que foi criado um instrumento pra responder um problema - Como você descreveria o problema?

Elisa Taveira: O problema é que eu acho que foi feito sem se pensar nas consequências disso. Você tem a extinção da rede e você precisa destinar isso. Entendo que várias delas de fato têm importância pra memória, pra história, pra arquitetura e tal, mas você cria um instrumento que a partir do momento que você fala que tem valor, toda a gestão e administração passa a ser responsabilidade do IPHAN, é o que não acontece nos bens tombados. Então a gente acabou recebendo um espólio muito grande sob a nossa responsabilidade, a qual eu acho que a instituição não tem capacidade pra isso. Então, a gente passa a ser donos de vários de milhares de imóveis a partir desse momento. E muitas dessas valorações foram feitas sem essa reflexão do que se estava de fato valorando a partir só de um pedido da prefeitura para ela ter aquele imóvel. A gente ficou como um repassador, mas valorando e aquilo passando pela nossa responsabilidade. Eu acho que não houve a reflexão necessária do que significava de fato valorar e o que de fato gostaria de valorar se era tudo ou se era um conjunto representativo. O patrimônio tombado ele tem que ser representativo de alguma coisa, e as estações não, a gente acabou valorando tudo só para repassar. Acho que faltou essa reflexão, que é o que a gente tenta fazer hoje.

Stephanie: Então, só pra ver se eu compreendi. O instrumento surge em decorrência da extinção da RFFSA para responder por que o IPHAN ganhou uma responsabilidade e aí a gente precisava dar um jeito nessa responsabilidade?

Elisa Taveira: Não, a Valoração ainda não. A Valoração surge no instrumento de extinção da Rede, dizendo que caberia ao IPHAN avaliar e ficar nisso. Depois, é avaliar e passaria a receber. E depois as outras portarias dizendo como que o IPHAN faria.

Stephanie: E aí, a partir dessas outras portarias, é que se criaram esses outros problemas que a gente não tem condições para resolver.

Elisa Taveira: Eu acho que as portarias, não é que elas não criaram, mas elas não pensaram em como resolver de fato o problema do grande espólio.

Stephanie: Certo. Então vamos passar para a próxima pergunta, já pensando na sua atuação dentro dessa política de proteção do patrimônio ferroviário. Na primeira pergunta você respondeu um pouquinho de qual contexto você teve contato e que em um determinado momento, por falta de critério, você falou: "Não, suspende! Porque senão a gente vai criar outros problemas em vez de resolver de fato". Mas aí, em que medida você vê a sua participação no sentido da política pública, da proteção do patrimônio ferroviário, Elisa?

Elisa Taveira: Como uma questionadora! Como uma que fala "Não é assim que a gente vai resolver o problema. É assim que a gente vai criar outro problema". Uma pessoa que diz que não consegue continuar com aqueles problemas, sem diretrizes básicas, sem entender todo um contexto e só olhando para aquele imóvel de forma isolada, se ele tem um valor arquitetônico ou não, histórico ou não, para aquela região, e não pensando num todo. Assim, eu me vejo como uma questionadora da política, não como uma executora.

Stephanie: Muito bom! É sobre isso (*risos*). É, e aí então vou puxar para outra pergunta que acho que tem a ver com o futuro, que seria a pergunta cinco, porque a gente teve uma revisão da portaria, uma reestruturação dessas competências que acabou com a comissão, acabou com a coordenação técnica e isso fica separado nesses processos. Você enxerga essas mudanças ou essa perspectiva de futuro nos termos da política como ela está hoje?

Elisa Taveira: Não, ela precisa ser revista e a gente está em processo de revisão. Hoje a gente não conseguiu dar esse passo adiante porque a gente não consegue ainda responder as perguntas que ficavam das outras portarias. Então, hoje é um processo que ainda precisa de revisão. A gente não conseguiu fazer isso, a gente está iniciando isso a partir de uma provocação de técnicos que trabalham com patrimônio ferroviário. Então a gente está voltando a discutir com esses técnicos. Já teve uma reunião, umas duas ou três semanas atrás, vamos fazer uma próxima na semana seguinte, mas tentando, reconhecendo as lacunas que ainda existem, as faltas de diretrizes pra Valoração, a falta, até mesmo de questões básicas pra a cessão, a necessidade de rever a Portaria de 22 e de que há várias outras questões. A gente, por exemplo, a autorização, o procedimento de autorização do IPHAN não incluem o patrimônio valorado. Isso está em revisão, a Portaria 420 entra em consulta pública semana que vem e ela já traz, como um novo bem inserido nessa portaria, o patrimônio valorado. Então a gente responde uma demanda dos

técnicos também, pra de fato estabelecer os procedimentos pra intervenção do patrimônio ferroviário. Mas ainda tem várias questões que a gente não teve como resolver, mas a gente está buscando com esse grupo de servidores que trabalham com patrimônio no Brasil inteiro, vamos tentar encontrar uma solução para os próximos anos.

Stephanie: Mas aí, imagino que seja muito mais no sentido de - essa necessidade, que eu acho que você diz que você traz na sua fala - provocar pra gente pensar em critérios mesmo. E também rever o procedimento? Desse desenho ter que oficiar a prefeitura, a prefeitura tem que querer...

Elisa Taveira: Acho que sim. Não está definido exatamente o que a gente vai fazer, mas acredito que sim. É rever um como um todo. Você tem que criar um outro instrumento pra tudo isso.

Stephanie: E aí a última pergunta, eu vou dar um contexto, porque o rumo que a dissertação acabou tomando foi mais no sentido de quase uma avaliação da política. E aí eu fiz uma análise dos bens tombados e dos bens listados e uu percebi que os instrumentos se sobrepõem algumas vezes, muito mais depois que a estação ou conjunto é valorado - e aí abre um processo de Tombamento ou é um processo de Tombamento que já estava aberto, e aí vai e tomba um pouco de tempo depois. O que leva a gente a pensar que de fato a Valoração não está servindo para proteção do bem, como foi o que aconteceu em Argolas. Aí, ele precisa do Tombamento para garantir que aquilo vai ser preservado de alguma forma. Você enxerga alguma coisa nesse sentido ou você acha que...

Elisa Taveira: Não tenho opinião sobre. Mas eu só discordo dessa sua frase de que foi o que aconteceu em Argolas porque não tinha medida de proteção. Não foi isso que aconteceu. Quando a gente passou a cessão para a prefeitura, a cessão não previa nenhuma penalidade, então o instrumento foi falho nesse sentido, entendeu? Mas não porque ela deixou de proteger. Porque de fato a gente passou pra ela sem pensar nas penalidades do abandono; que a lei não tem penalidade, nada disso, como o Decreto-lei que é bem duro. Eu, de fato, não tenho nenhum conhecimento, não posso dar nenhuma opinião sobre esses processos, porque não os conheço, não nunca trabalhei, nunca li, não sei, não sei dizer quando tem essa proteção, o que significa, o que motivou. Essa é uma pergunta que realmente eu não sei responder.

Stephanie: Não, tudo bem. Eu acho que deve ser difícil também a gente pensar em penalidade, quando, na verdade, a gente diz que o bem tem valor, isso vai pra a guarda do IPHAN. E a gente está só cedendo pra prefeitura. Acho que deve ser legalmente complexo, né?

Elisa Taveira: É, não, não existe uma finalidade legal pra isso. A lei não fala não.

Stephanie: Pergunta, bônus, Elisa! O instrumento, na verdade, quando a gente vai lá na portaria, é a Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário, teoricamente. Mas a gente chama de Valoração porque está lá, implícito em algum lugar da portaria e tal, e todo mundo convencionou chamar de Valoração. Por que você acha que se chama assim? Se você tivesse que chutar, o que você acha? De onde veio esse nome?

Elisa Taveira: Deixa eu pensar melhor na minha resposta... como está na lei?

Stephanie: Na PPCM já está como Valoração.

Elisa Taveira: [Elisa faz a leitura da lei e interage com Mário Ferrari] Acho que o Mário vai saber responder melhor...

Stephanie: Tá bem (*risos*). Muito obrigada por seu tempo, viu? De verdade, sua colaboração foi muito importante. Ter o olhar da superintendência que está atuando é muito importante.

Entrevista Mário Ferrari – 02 de outubro de 2024

Stephanie: Obrigada mesmo pela disponibilidade, viu? Também vou conversar com o Zé Cavalcanti, pessoas que participaram desse momento de implementação e pessoas que ainda atuam atualmente como o Patrimônio Ferroviário. E você teve uma participação nesses dois grupos, então por isso a sua entrevista é a mais detalhada, porque abrange todos os momentos. A gente tem colocado na lista majoritariamente bens imóveis, né? Se eu não me engano, a gente não tem nenhum bem móvel valorado.

Mário Ferrari: Não, na lista não. É porque são dois momentos. Na verdade, foram dois processos distintos, né? Deveria sim existir uma lista de bens móveis valorados, ela não existe, ela nunca foi estruturada, mas existem bens móveis valorados e na verdade existem muitos. Mais ou menos 49 mil.

Stephanie: Meu Deus, mas isso de bens que a gente tem no inventário ou de bens valorados?

Mário Ferrari: De bens móveis valorados. O que é que são esses quase 50 mil itens? São acervos bibliográficos, fotográficos, mapas, itens de museu, objetos musicalizados, mas a grande maioria é o acervo do Museu do Trem no Rio de Janeiro. E tem uma parte muito grande do Acervo que é negativo de vidro. Tá também o acervo bibliográfico da biblioteca de Recife, de Salvador, do Ceará... Então só a biblioteca de Salvador são não sei quantos mil itens, entendeu?

Stephanie: Bom, mas de toda forma tô desviando aqui da nossa entrevista. Vou para a estrutura que a gente tinha pensado. Pra começar aqui o nosso papo, em qual contexto você teve contato com patrimônio Ferroviário? Você tinha dito do seu primeiro contato lá em São João del Rei.

Mário Ferrari: Então, foi muito assim de surpresa. Eu tinha dois anos de formado, né? E aí eu fui trabalhar em São João del Rei. Então lá o universo ferroviário era muito forte, então eu trabalhei com tudo. O primeiro contato mais forte com patrimônio foi lá porque o complexo ferroviário é tombado e ele tinha uma demanda muito grande de ações, ele é tombado e valorado e ele ainda é usado até hoje. Então, assim, existem locomotivas, às vezes o trem turístico

funciona e tinha uma demanda muito grande em função do uso como trem turístico e em função do uso dos galpões para eventos.

Então a gente era cobrado o tempo inteiro porque queriam usar os galpões para eventos - porque os galpões ficavam fechados. E aí era da sociedade da cidade aquela pressão. Então sempre foi assim, e principalmente a manutenção, então sempre eu era chamado porque eu tinha que fazer uma manutenção. Então o tema ferroviário era sempre presente.

Isso foi em 2007. Então assim, eu tinha esse trabalho diário com o patrimônio ferroviário, com a fiscalização, com a gestão ali no dia a dia. E também a gente tava no início do processo de descoberta desse universo dentro do IPHAN, então a gente fazia muitas vistorias, fazia muitos processos de Valoração de patrimônio ferroviário em função da distribuição de Minas. Então, por exemplo, os pedidos de Valoração das demandas que chegavam do Sul de Minas e da região do Campos das Vertentes eram atendidos pelo escritório de São João del Rei. Então eu ia fazer as vistorias, eu ia fazer os laudos, eu ia fazer a instrução de processos de Valoração, então eu fiz muito. Eu comecei no processo de Valoração lá, eu fiz muitos em função disso. Tinham muitos pedidos, né?

Stephanie: Mas esses processos de Valoração já era um processo de Valoração mesmo antes da gente ter a instituição da portaria 407?

Mário Ferrari: Em 2008/2009 tinha um pedido de ofício, né? Você não tinha um procedimento, a portaria foi o primeiro procedimento, a 407 o primeiro procedimento, né? Até então a gente fazia por intuição, digamos assim, né? Olha, tem uma lei e a gente tem que atender, então assim: chegava um pedido de prefeituras querendo usar alguma estação. E aí para a gente poder responder se a gente podia ceder ou não essa estação, a gente instruía um processo, fazia parecer. "Ah, isso pode ter valor, pode não ter. Que que faz? Manda pra Belo Horizonte?" De outro lado, o Ministério Público em Minas começou a cobrar muito do IPHAN. Eles faziam uma pressão para a gente valorar tudo - "Olha, vocês tem que dizer que tem que ter valor, vocês tem que cuidar". Então a gente começou a ser mais cauteloso para atender os pedidos, porque a gente não tinha condições de cuidar, né?

Stephanie: Sim, sim. Então isso é uma coisa que eu observei na lista do patrimônio cultural ferroviário, que tem lá 600 e tantos bens, né? É que muitos dos processos são realmente anteriores a portaria.

Mário Ferrari: Isso!

Stephanie: Porque apesar de não ter - que você tá dizendo, não é um procedimento estabelecido, que vem com a portaria - vocês tinham que atender a demanda porque a lei já dava essa obrigação entendi.

Mário Ferrari: Isso, exatamente. Tinha um entendimento assim a lei. Ela jogou esse universo de imóveis no colo do IPHAN, né? De repente eu falei: "Patrimônio ferroviário - IPHAN é vocês vão ter que dar conta de tudo". E não era bem assim, entendeu? Eu tenho que analisar e eu tenho que separar o que é o que tem valor ou não. E aí eu repito: o Ministério Público foi muito atuante nesse nosso avanço, por isso que eles queriam cobrar da gente essa rapidez. Eles queriam alguém para cuidar, então assim meio que queriam que dissesse que tudo tinha valor. E nesse tempo veio a 11.483 de fato. Ela não é uma lei de atribuição de valor de preservação de memória ferroviária, ela é uma lei de extinção da rede, né? Ela vem para concluir o processo de extinção da rede e isso só poderia ser feito atrelando alguma responsabilidade a esse histórico e a essa herança que ficava, então ela colocou a memória ferroviária e a preservação da memória ferroviária da lei meio que como obrigação. Assim você teria dois falecidos, o viúvo e a viúva, mas você tinha quem cuidaria dos bens que na lei seria o DNIT, o IPHAN, o SPU e a inventariança que ainda existia. Foi um momento muito traumático para os ferroviários, para as pessoas que lidavam com o trem, porque é isso: de fato aí estava extinta a Rede, mas tinham muitos imóveis que a gente pode usar. Então, por um lado, as pessoas ficaram de olho assim do que que poderiam usar; as prefeituras, principalmente. Então vieram muitos pedidos, e teve alguns pedidos que partiram do IPHAN. mas a grande maioria foi externo. Assim, "Eu quero usar tal estação"; "Eu quero usar tal galpão", vindo das prefeituras, né? Tanto é que aí em 2010, o IPHAN entende como necessário publicar uma lista com tudo que tinha sido valorado por ofício. Então cria a portaria com a lista, cria um instrumento da lista - porque já tinha a lista de bens tombados. Ele [o IPHAN] cria um controle, na verdade a lista é mais do que isso. E para resolver a bagunça do passado ele [o IPHAN] publica no diário oficial a relação de tudo que tinha sido valorado por ofício.

Os procedimentos eram, meio entre aspas, descabidos porque você tinha uma Valoração de superintendência e de presidente também. Então você não tinha uma padronização, um fluxo e uma padronização dos procedimentos. O superintendente dava um ofício dizendo que tinha valor, o presidente dava um ofício dizendo que tinha valor. Demanda aqui, demanda chegava lá... Era no meio da confusão. Estava todo mundo ali perdido, tentando entender o que ia fazer.

Stephanie: Sim, então chegava realmente demanda tanto da sociedade quanto da prefeitura, quanto do DNIT, quanto da SPU, de tudo quanto era canto e vocês já tinham estabelecido assim, localmente, pelo menos, ou tinha alguma instrução sobre: "Ah, então a gente vai valorar, mas a gente tem que ter o interesse do município em tomar conta disso". Ou não? Isso ficava ainda a cargo do IPHAN? Porque a lei dá essa responsabilidade para o IPHAN. O IPHAN diz que tem valor, então o IPHAN cuida.

Mário Ferrari: Exato. Em 2007, primeiro ponto, é que o IPHAN, para entender o seu universo, cria a CTPF - por isso que eu te mandei a linha do tempo, que era coordenação técnica do patrimônio ferroviário - para concentrar esse tipo de informação. E no andamento das coisas então origina dentro do CTPF essa necessidade de padronização. (...) Essa necessidade de estabelecer o fluxo veio porque você tinha que organizar a coisa ali. Ao mesmo tempo começou a discussão assim: o IPHAN sabia que tinha que atribuir valor, mas não sabia os critérios, aí meio que pelo calor do momento. Mas assim: você tinha que ter critérios mínimos. E como o IPHAN já estava preocupado "o que que eu vou fazer com tudo isso?"... Então, esse critério de interesse da prefeitura surge nesse primeiro momento, de passar a "batata quente" pra alguém.

Então assim, o IPHAN entendia que muita coisa tinha valor. Mas ele atribuir valor, ele não tinha condições de cuidar, porque não tinha gente, não tinha dinheiro, não tinha pessoal. Se ele arranjasse quem cuidasse, ele poderia estar protegendo o patrimônio de duas formas: "Eu vou atribuir valor, eu vou dizer que tem valor e alguém vai cuidar para mim". Então, as prefeituras, o interesse, o critério, o interesse de declaração de valor vêm nesse momento.

Stephanie: Que gerou outros problemas em seguida...

Mário Ferrari: Exatamente. E, quatro anos depois, acabou tudo.

Stephanie: Bom, então já que a gente já entrou nessa coisa dos problemas, a segunda pergunta era sobre como você descreveria esse problema público que a política pública de proteção do patrimônio ferroviário, que a gente chama de Valoração, tenta responder. Como que você descreveria o problema público ao qual a política de proteção do patrimônio ferroviário, a Valoração, tenta responder. Você disse que o problema era muito maior, né? Que o governo extinguiu a RFFSA, mas tinha que dar destino... então o instrumento vem pra solucionar isso?

Mário Ferrari: Sim. Eu acho que foi nesse primeiro momento, a Lei 11.483, a RFFSA, a Rede, era uma grande estatal, uma grande empresa, muito bem estruturada e muito be organizada -

tanto é que o processo de extinção dela demorou tanto tempo, ela começa a ser extinta lá nos anos 90, mas só vai ser concluído, na verdade, vamos dizer assim, com a lei em 2007. Você tem aí mais de dez anos. E, não, o governo não tinha condição, porque ele não sabia o que fazer com tudo isso. Porque você tem um universo de linhas, vagões, estações, prédios, apartamentos, imóveis de forma geral, mobiliário de forma geral, documentação de forma geral. E, principalmente, a gente fala da documentação dos ativos, que são a documentação de pessoal que ainda hoje muita gente procura em questão de processos judiciais, para comprovar tempo de trabalho, para comprovar aposentadoria, enfim, para comprovar coisas relacionadas, FGTS, tudo que é assunto trabalhista. Essa documentação está com o antigo Ministério do Planejamento, mas a grande parte com a VALEC, a VALEC ficou responsável por essa documentação. Então, ainda hoje a gente recebe e-mail: "Ah, eu queria ver o acerto funcional do meu pai. Ele era ferroviário lá não sei onde...", a gente encaminha pra VALEC. Mas aí, assim, essa política, a lei vem no sentido de fazer o processo de extinção da Rede e dar os devidos usos e fins para todo esse passivo, físico e de memória. E aí, o IPHAN, entra como um grande parceiro e na verdade, um ator principal neste processo, porque o IPHAN até então não sabia nada de patrimônio ferroviário. O IPHAN tinha tombado objetos, imóveis que tinham relevância do ponto de vista de belas artes e de arquitetura e do ponto de vista histórico, mas não com o foco de memória ferroviária. Então, a lei, a Portaria 407, vem e é um grande instrumento de política pública nesse sentido. Ela coloca um pouco de ordem na casa. A lei só criou o nome - Memória Ferroviária e Proteção. A organização caberia ao IPHAN.

Então, eu acho que a lei inicia o processo de política pública, mas a política mesmo, ela acaba sendo feita quando o IPHAN – com esse histórico de CTPF, inventários, esses três anos de experiência - e aí publica portaria pra ter um fluxo de procedimento. Ela sai nesse sentido, essa Portaria 407, de suprir essa lacuna, mas já tinha esse conhecimento assim que faltava muita coisa. Tanto é que a 407 não menciona muito a cessão, você não tem muita referência de cessão, na verdade, você não tem referência nenhuma, porque não era uma preocupação, a preocupação era a Valoração. Até então eu não tinha problema de cessão. Eu já tinha feito um termo de cessão e passado o problema para a prefeitura, só depois que a gente vai entendendo quando as prefeituras começaram a falar: "Olha, IPHAN, eu não quero mais". Muitas simplesmente não falaram nada, fecharam as portas das estações. Por sua vez, o IPHAN não tinha condição para fiscalizar e, quando o IPHAN ia ver, já tinha caído o prédio. Então, eu acho que o IPHAN foi um importante órgão que, não intencionalmente, trabalhou política pública de proteção da memória ferroviária, porque ele foi obrigado, porque se ele não resolvesse, ele ficava com esse

universo todinho no colo. Então, a criação da CTPF, a Portaria 407. Depois, foram duas revisões (...) e agora a gente já está trabalhando na outra revisão.

Stephanie: Sim, a Elisa, comentou. Estou muito curiosa para o que vem em 2025.

Mário Ferrari: E veio da necessidade, eu acho que é importante falar isso, pois, você vê esses diferentes momentos dentro do IPHAN. Num primeiro momento, o IPHAN joga luz e dá foco ao patrimônio ferroviário. Quando ele cria a CTPF, era uma coordenação dentro do regimento do IPHAN; quando o IPHAN coloca cargos, coloca servidores; quando o IPHAN começa a ter não só a figura da coordenação, mas ela passa a existir dentro do organograma financeiro, ela passa a estar num orçamento. Foram feitos seminários, congressos, e aí nasce o inventário. Então foi destinado dinheiro especificamente para se entender esse universo. Os inventários são de 2010, né? 2009 e 2010. Então, acho que o auge foram os inventários. E aí, depois, nesse momento o IPHAN trabalhava por projetos, então se tinha a figura assim: a coordenação que tratava de patrimônio ferroviário, a que tratava de patrimônio naval, a que tratava de patrimônio natural. O IPHAN estava nesse auge. E aí, foi quando eu falei, você tem o governo Lula, primeira e segunda gestão, que você tinha muito dinheiro, muitas obras, você tinha muito investimento. Então, por exemplo, lá em São João eu trabalhei com muitas obras, porque a gente tinha o financeiro. E aí, depois de 2012 em diante, começa a cair. Aí o IPHAN passa por uma reestruturação, onde ele começa a entender que ao trabalhar por tema, ele deixava alguma coisa de fora. Então ele passa a trabalhar por processos: processo de identificação, processo de conservação. Aí é quando extingue a CTPF. Então, acho que desse momento – e aí o IPHAN não tem uma política específica para patrimônio ferroviário. Em 2013, 2014, há essa reorganização. E aí, de fato, a extinção da CTPF com um novo regimento interno que você coloca as quatro coordenações do DEPAM. (...) a CTPF foi extinta, criou-se uma coordenação de planejamento que o coordenador foi o José Cavalcanti. Como ele era o coordenador do ferroviário e ele continuava no IPHAN, então ele continuou tratando do assunto. Então o assunto virou um anexo de uma coordenação de planejamento, não uma política do IPHAN. Nesse momento, em 2014, o IPHAN já estava atolado de problemas no ferroviário. Ele já estava se perdendo nas valorações. Ele via que não dava para fazer Valoração do interesse de prefeitura. (...) A CAPCF não dava vazão aos processos de Valoração. Aí, em 2015 para. O IPHAN para e fala: “Olha, não vou valorar mais, a gente precisa parar, organizar a casa, porque a gente está com problema de cessão; a gente não sabe o que que a gente valorou até hoje...”. E, de fato, não sabia. Foi aí que a gente começou a descobrir que tinha estação valorada que não existia mais. Você tem ainda uns três ou quatro imóveis que eram ruínas e que nunca

existiram sequer no processo de Valoração. Então o IPHAN, lá em 2010, valorou uma coisa que já não existia. Então a gente começa a repensar isso tudo, mas o assunto diluído dentro do departamento. E aí assim continuou,nos anos tratando do assunto, aí veio a quarta câmara, câmara de conciliação, resolvendo assuntos paliativos. A questão dos bens móveis é em 2015 e 2016; e a gente tentando resolver, porque precisava de critérios mais específicos para poder se dar valor a um imóvel. É isso foi se arrastando, a gente tem isso. A não-política, quando você não fala sobre o assunto, você está dizendo que você não tem foco sobre isso. Então o IPHAN não teve foco sobre esse assunto até 2019. Com a nova gestão, quem passa a assumir o departamento foi o Leonardo Barreto, que era superintendente do IPHAN de Minas. E aí o Leonardo Barreto olhou e falou assim: "Não dá para continuar desse jeito. O processo de Valoração tem que ser mais ágil". Ter uma comissão e essa decisão sair de uma comissão, aquele era um processo muito vagaroso, tanto é que você tinha poucas análises. Foi quando ele, então, já pensando nesse sentido e tendo - porque o Leo vem de Minas, ele foi superintendente de 2007 a 2012 - então ele pega o processo ferroviário todo lá. Ele sofreu na pele lá, sendo superintendente. Então, quando ele assume o departamento, ele cria, entre aspas, ele "deu luz" de novo ao problema. E aí, ele cobrou de mim ele bancou. Nessa história toda o Zé Cavalcanti sai do IPHAN, vai embora pra Curitiba com a Sandra, e eu saio do planejamento, vou pro gabinete. Do gabinete, vou pra CGID, e aí continua a mesma história, carregando o processo atrás. Então assim, eu sou herdeiro do Zé, porque foi isso, eu trabalhei em Minas, eu vim para trabalhar em Brasília, a convite do diretor Andrey e do José Cavalcanti, para trabalhar com o José Cavalcanti na coordenação de planejamento em 2014. Eu trabalho com eles no planejamento do departamento, mas começa a pegar essa herança do ferroviário, porque as demandas não paravam. Continuava chegando tudo. Então, éramos eu e o José que respondíamos. E aí nisso, o José vai embora. Então, fiquei eu, com o assunto, com essa memória.

Stephanie: Sobrou pra você?

Mário Ferrari: Sobrou pra mim e pra Gabi, terceirizada trabalhava aqui com a gente. Ela foi estagiária da CTPF, e estava na CGID. Aí eu vou pra CGID, que é a coordenação de identificação, e continuo trabalhando com o assunto. Nisso chega o Leonardo, assume o departamento, fala: "Olha, a gente precisa trazer à tona o patrimônio ferroviário, porque o IPHAN está sofrendo, os imóveis estão sofrendo e ninguém está fazendo nada". E aí, a gente volta. Eu já estava trabalhando, mas muito devagar na revisão da Portaria 407. Então, o Leo criou três coisas. Foi isso, ele deu, ele bancou a revisão da portaria 407; a gente criou um grupo

de trabalho técnico dos bens móveis, porque aí você tinha um outro problema, que agora é mais forte: os bens móveis - é preciso identificar, reconhecer, valorar e gerir. Então, a ideia do grupo de trabalho era isso, você contar com o apoio de quem trabalhava com esse assunto nas unidades, para nos ajudar a criar fluxos e processos claros para definir tudo isso. E aí, ele cria dentro - na revisão novamente institucional - ele cria dentro da CGID, a coordenação do patrimônio ferroviário, na qual eu fiquei de 2022 até o final de 2023 quando a nova reestruturação acaba com ela.

Então, você teve essas três: o GT dos bens móveis, a revisão da Portaria 407 e a criação da coordenação do patrimônio ferroviário. Aí, a nova gestão vem com uma nova política, de novo com um olhar sobre o assunto e não sobre o tema. E aí, é nesse sentido que no novo regimento do IPHAN você não tem mais a coordenação de assuntos; você tem coordenação de temas. Então, a CGID hoje trabalha com reconhecimento de bens tombados e valorados. E eu vim trabalhar na coordenação com os assuntos de fiscalização e com o ferroviário na gestão.

Stephanie: O ferroviário é seu filho para sempre?

Mário Ferrari: Exato.

Stephanie: Esse histórico é muito importante pra mim e pra pesquisa, Mário, porque dá uma dimensão para a gente entender como a política foi se construindo mesmo - as trocas de gestão com o contexto do que estava surgindo naquele momento, com os aprendizados ao longo do caminho - porque a gente vê que a cessão para prefeitura, às vezes, gerou esses problemas todos, então como que a gente redireciona isso.. Mas aí você falou de critérios, e eu, foi por isso que a minha pesquisa com a Elisa começou quando ela ainda estava como superintendente aqui, porque eu tenho a constante sensação de que - e aí não me interprete mal - a gente tem estruturado procedimentos pra dar conta desse problema tão complexo e grande. Mas que critérios pra dizer o que importa em termos de memória ferroviária, a gente não tem muito bem definido. Eu não sei se você tem a mesma impressão...

Mário Ferrari: Não, é isso. Você disse tudo. É isso. E continua hoje não tendo. Eu vou terminar o histórico, concluindo com o que disse exatamente isso, é exatamente isso. Então é 2023, novo governo, nova direção, o Andrei retorna; e não, não é falando mal da instituição; É que muda o governo, você muda o foco, você muda as políticas; e são os momentos políticos que fazem os projetos acontecerem. É então assim, neste novo momento - e aí é importante dizer a gente tem os quatro anos do governo anterior que fez o que fez. E aí, vem um novo governo pra trazer luz

a tudo aquilo que foi escondido. Você tem prioridades diferentes. Então, nessa perspectiva, o departamento trabalhou com prioridades diferentes. Aí eu falo da política de que o IPHAN nunca se teve um olhar sobre os quilombos, sobre a população negra, sobre os terreiros. Sempre o olhar do IPHAN chegava pra um terreiro de Tombamento de uma igreja, e não pra compreender aquele terreiro. Então, assim, em função de todo esse histórico de segregação, e a gente já vinha trabalhando isso também, mas aí, o movimento político, o movimento social, trouxe luz para o tema prioritário do IPHAN, que hoje é o Tombamento de terreiros, Tombamento de Quilombos. Então, nesse processo de novas prioridades, você coloca uma prioridade no fundo e uma vai à frente. As políticas de patrimônio ferroviário continuaram quietinhas ali. Só que os problemas continuaram acontecendo. Então, você passa o ano de 2023 todo, você passa o ano de 2024 com tudo acontecendo. A gente já tinha necessidade de revisão da Portaria 17. O grupo de trabalho de bens móveis que foi suspenso. E não só de bens móveis, era preciso ter critérios claros. A gente não tinha critérios claros nem de Valoração e nem de cessão - o primeiro que pedir leva? Como é que é isso?

E é aí que vem o movimento dos servidores do IPHAN: “Olha, presidente do IPHAN, cadê a política em preservação do patrimônio ferroviário?”. A gente não está dizendo que vocês não estão fazendo nada. A gente quer uma política. E nisso já teve duas reuniões com esse grupo de técnicos e já surgiu uma instrução normativa onde vai estar os fluxos de tudo. Olha, a gente não tem tempo de trabalhar um glossário, a gente não tem tempo de fazer um trabalho acadêmico, de critérios, que é o correto, de critérios para Valoração, de critérios para a cessão, porque os nossos técnicos e a população precisam de fluxo e procedimentos claros. A gente vai trabalhar sem critérios, mas lá dentro de uma norma maior. Então, hoje eu falo assim: o ferroviário 2025 tá nascendo dessa demanda, dessa necessidade de procedimentos. Então, hoje eu posso dizer, o IPHAN tem uma política de patrimônio ferroviário de padronizar os procedimentos, que é estabelecer e escrever todos esses procedimentos que ocorrem hoje, que não estão escritos em lugar nenhum.

Stephanie: Mas você acha que a gente tende a caminhar para um lugar diferente, de ficar um pouco rendido à vontade do município? Ou agora a gente tem outras possibilidades de cessão para além do da prefeitura, né? Mas o IPHAN continua sem condição para proteção dos 50 mil bens. Então, se a gente constatar, dentro de critério x, que aquele conjunto ferroviário tem valor, mas eu não tenho ninguém interessado em tomar conta disso, vou dizer que tem valor ou não vou dizer?

Mário Ferrari: Então, mudou. O interesse da prefeitura não influência mais e na nova instrução normativa não vai influenciar. Hoje a gente está trabalhando com a linha de que: o imóvel tem valor ou não? Qual que é o valor daquele imóvel? Qual é a referência histórica daquele imóvel? Se tiver alguém que tem interesse, ótimo. Se não tiver, ótimo também. A gente não vai partir desse pressuposto, porque ele se mostrou errado no passado. Você não pode ter um critério único. Então, eu te diria assim, foi uma experiência que não deu certo.

Stephanie: Aham é... eu acho que parte do meu trabalho é pra fazer uma avaliação sobre isso de: "gente, isso daí não tá bom, não."

Mário Ferrari: Exatamente.

Stephanie: É porque é assim, né? Eu no papel de pesquisadora, mas a gente enquanto agente de patrimônio, é obrigação do poder público a valorização desses bens, caso eles sejam passíveis de Valoração, né? Então ficar à mercê da vontade de um ente ou outro, isso acaba influenciando na nossa obrigação - que está precarizada, que tem vários problemas, que é o IPHAN não tem gente suficiente, não tem recurso. Mas está comprometendo a atuação do patrimônio cultural.

Mário Ferrari: Sim.

Stephanie: Então, eu também não quero te prender muito, Mário. Mas a gente ainda tem algumas perguntas. Eu acho que algumas delas já foram contempladas na sua fala, tinha uma pergunta sobre como você define esse processo de criação e implementação da política. Acho que você tratou disso bastante, dando essa geral no histórico. Tem uma outra pergunta sobre em que medida sua atuação participou ou participa dessa política de proteção do patrimônio ferroviário; acho que você também falou do seu papel desde lá em São João del Rei até a ida pra Brasília, com essa atuação constante com o patrimônio ferroviário - seu filho (*risos*). E aí, uma pergunta era sobre as mudanças que você percebe entre 2007, com a extinção da RFFSA, 2010 com a definição de procedimentos de Valoração, e 2022 com a revisão da portaria. Acho que você também tratou disso agora, né? Falando dessas diferenças da gestão, e do que a gente tinha como instrumento, normativa e tal. Aí você diz na resposta que você me mandou por e-mail que a fragilidade da Portaria 407 era a atribuição de valor atrelado ao interesse do município. É justamente sobre isso que a gente tava falando aqui agora. Uma coisa que é a próxima pergunta, que eu queria tentar desenhar melhor - porque isso ainda é um pouco nublado na minha cabeça - é como está estruturada a governança em relação a essa política da

Valoração? Você falou algumas vezes que antes o IPHAN se debruçava sobre o assunto e depois sobre a temática e agora sobre o assunto de novo; e que a gente também tinha uma ideia de concentração em uma coordenação, depois isso passa para ser lido como processos. Como que tá essa governança hoje? Só pra eu entender.

Mário Ferrari: Hoje o assunto voltou a ser prioridade no departamento. Então, hoje o departamento enquanto órgão por base central a proteção do patrimônio no país, ele trabalha com tudo. Não abandonou uma coisa – o DEPAM em si - ele trabalha com todas as proteções: Tombamento e Valoração, e com todos os subtemas. Hoje, esse tema é tratado como prioridade dentro do departamento e do IPHAN. Temos um grupo de servidores, de 12 ou mais pessoas, que estão trabalhando em reuniões quinzenais para criar uma instrução normativa, pra você ter um documento que descreva minimamente como que é a ação do IPHAN, o que o IPHAN tem que fazer em cada um dos casos relacionados a esse tema. Esse documento é tão importante, porque documento nenhum do IPHAN diz isso sobre tema nenhum - sobre Tombamento, sobre terreiro, sobre quilombo. Ele descreve com clareza o que a instituição deve fazer em casos relacionados a este tema. E a gente já tem uma minuta pronta de doze páginas dizendo (...) para pedir Valoração de um bem imóvel, qualquer um pode pedir - cidadão ou autarquias ou entes públicos. Se for cidadão, ele tem que fazer “isso”, ele tem que apresentar “isso” e se for uma autarquia, tem que fazer “isso”. O IPHAN vai ter “tantos” prazos para responder isso. Publicou. Tem valor? A SPU faz “isso”, o IPHAN faz “isso”, alguém tem interesse? O procedimento é esse, esse, esse, esse e pronto. Então, é um documento muito importante, e aí eu vejo como o assunto é prioridade na casa de novo enquanto política pública, em função de uma demanda do assunto e uma demanda dos técnicos. Os técnicos disseram “não dá mais, a gente precisa ter isso, uma métrica pra isso”. Independente de eu não ter uma coordenação de ferroviário, não ter uma coordenação de paisagem, independente. É um assunto do departamento. Então, vamos dizer, a ordem do diretor foi clara, quem trabalha com assunto, independente da coordenação, nós vamos trabalhar nessa instrução normativa para ela sair em 2025.

Stephanie: Mas antes da instrução normativa sair em 2025, a gente segue, em termos de fluxo, a superintendência é demandada, tem que apresentar um parecer...

Mário Ferrari: O fluxo segue hoje o que está na Portaria 17. A superintendência recebe a demanda, faz um parecer conclusivo dizendo se tem valor ou não, manda pro DEPAM. O DEPAM faz outro parecer concordando ou não. E aí, se ele discorda, ele tem que ser mais detalhista. E aí? Valora, segue o fluxo - quem homologa é o presidente. Não valora? Informa o

interessado: “Olha, não tem valor da memória ferroviária nacional, porque é uma ruína”. Encerra-se o processo de Valoração.

Stephanie: E lá na superintendência, quando vai fazer o parecer, consulta o município?

Mário Ferrari: Não mais. Não há consulta ao município. É independente porque, por exemplo, os pedidos que chegam... independem de quem faz o pedido de Valoração. O IPHAN vai lá no imóvel - isso é uma obrigatoriedade da Portaria 17; vistoria para a gente saber o estado atual de conservação, o estado do bem, antes da Valoração. Já pensando nisso, se eu atribuir valor, e eu for ceder pra alguém, eu tenho um documento dizendo como que ia esse bem tava. Mas aí o IPHAN vai lá, olha, vê o imóvel, garante que ele existe, garante as características dele e analisa, relacionado ao fato histórico, ao contexto cultural da região da cidade, à relevância, ao valor cultural, as tipologias, da natureza desse edifício, se tem valor ou não. E aí manda pra cá. A demanda chega à superintendência, que faz um parecer conclusivo dizendo se tem valor ou não, e isso é encaminhado ao DEPAM, que elabora outro parecer, concordando ou não. Hoje, não há consulta ao município. O IPHAN faz vistoria para garantir que o imóvel existe, verifica seu estado de conservação. Em momento algum se pede mais um ofício da prefeitura. “Olha, prefeitura, vou valorar. Você tem interesse em fazer uma Secretaria de cultura?”. Não, não tem mais isso.

Stephanie: Certo. Mas a gente continua olhando para os bens de maneira isolada, né? A partir da demanda, a gente vai e olha para aquele bem que está sendo demandado. Não necessariamente por um conjunto, ou por uma região, ou por uma rede?

Mário Ferrari: Não. A gente teve isso. Nesse processo de 2015, suspende-se as ações da comissão de avaliação. E aí, as próprias superintendências - a gente fez um encontro em 2019 (em 2016 e depois 2019), pra ver o quê as superintendências estavam fazendo. Tem-se a ideia hoje, e aí surgiram três estudos: Foi feito um estudo em Minas e dois estudos em São Paulo. É que, diante dessa dificuldade de a cada hora vir alguém e pedir pra eu dizer o valor de um imóvel da linha, eu quero entender a linha como um todo. São Paulo fez um estudo muito bacana. E a gente trabalha mentalmente nessa linha hoje. Assim, a Portaria 17 foi feita com esse olhar. A gente tentou em algumas vezes fazer uma contratação de Prodoc nesse sentido pra se debruçar sobre as linhas e já fazer um trabalho mais positivo e proativo e não reativo. Então, a identificação tem isso em mente hoje, de virar essa chavinha nesse sentido, de você - da instituição de alguma forma - ter um olhar sobre as linhas, sobre o mapa como um todo. E aí eu

identifico numa linha. Eu faço um levantamento, eu faço um estudo da Central do Brasil, em Minas. Eu vou pegar a linha como um todo, vou entender ela como história, como edificações. E aí, esse estudo já vai me dizer: "Olha do ponto de vista histórico não são todos esses imóveis que são importantes, são apenas estes". E aí, eu vou ter justificado. Então é como se fosse uma Valoração em massa e uma desvaloração em massa. Então é isso assim, uma estação que é copia e cola, igual, trezentas outras que têm, ela não tem relevância em referência ou uma Estação da Luz? Eu não posso tratar igual, então eu não vou valorar, eu valoro só a Estação da Luz. Então você tem, você muda esse olhar, do varejo pro atacado.

Stephanie: Entendi. Lá no começo da sua fala, você falou sobre São João [del Rei] que tinha, já era tombado e depois foi valorado? E aí eu percebo que isso se reproduz em alguns bens que foram valorados e depois foram tombados. Você consegue imaginar assim, quais são as possíveis motivações pra isso? Do tipo, eu já dou um tipo de chancela da Valoração digo, isso tem o valor no âmbito do patrimônio ferroviário, mas aí depois vai lá, e tomba também.

Mário Ferrari: Olha, eu não... eu teria que ver... vou até abrir aqui. Eu teria que ver o processo, ou esses processos.

Stephanie: Vou até te explicar de onde vem essa pergunta. De uma perspectiva muito externa mesmo - de quem está pesquisando e não atuando na lida diária - o que parece é que a Valoração não deu conta de proteger, porque não tem restrições tão abrangentes quanto Tombamento. E aí, para garantir uma proteção mais, entre aspas, "efetiva", vamos tombar, que aí a gente garante que ninguém vai mexer, o negócio vai se conservar e a gente mantém a propriedade com quem é o proprietário do bem e ele vai ter que cuidar. Não tem jeito, dá um pouco essa sensação assim.

Mário Ferrari: Não, não. Na verdade, não é isso. Existe mais apego do próprio IPHAN em relação ao Tombamento do que a Valoração. A Valoração o IPHAN entende mais como uma questão de alimentar o doente que está na UTI e manter o oxigênio dele e ele continuar com o oxigênio, ou seja, não importa quem coloque ou segure o oxigênio, se é o pai, a mãe ou o filho. O Tombamento não, eles entendem assim: "O Tombamento, vai tirar esse cara da UTI e ele vai voltar a ser "uhul!", legal como ele era antes". É nesse sentido. Tanto é que durante muito tempo tinha se isso: "Ah, não, se já está tombado, eu não preciso valorar". Não está muito claro como essa divisão. Aí, eu volto a dizer (...) essa duplicidade acontece em função de um inconformismo de alguém, entende? Então, por exemplo, o complexo ferroviário de São João

del Rei é tombado é 1985. E aí em 2010, em 2011, quando ele é valorado, ele não precisava de Valoração, ele estava protegido. A Mauá Fragoso foi primeiro tombado, Estação da Luz, Lassance, São João del Rei, Paranapiacaba, Mairinque, Jundiaí, Madeira Mamoré... foi tombado. E todos os que são tombados e valorados, a Valoração eu acho que veio depois, mais no sentido de facilitar a questão da gestão, porque o Tombamento não mexe na propriedade, não importa quem é o proprietário, eu vou cobrar dele que cuide daquilo. A Valoração me permite trabalhar com a propriedade e aí, no caso, a gestão de forma mais fluida. É o caso de São João del Rei. Ele era tombado, era um imóvel da União. SPU. Estava sob a gestão de uma companhia ferroviária de transporte. Que é a FCA e hoje é VLI. (...). Eu acho que naquele momento se falou assim: "Eu vou valorar porque eu posso, enquanto IPHAN, enquanto bem valorado, eu posso tirar a cessão da VLI e passar pra quem eu quiser". Então, eu acho que a Valoração dos bens tombados veio nesse sentido, de ter mais uma carta na manga para a gestão.

Stephanie: Entendi. É uma percepção bastante diferente da que eu tinha. Mas faz sentido, porque uma grande distinção entre o Tombamento e a Valoração é justamente a gestão. Gestão e propriedade, basicamente é isso, né?

Mário Ferrari: Exatamente.

Stephanie: Bom, pra terminar então o nosso papo, uma pergunta de curiosidade que você já também me respondeu no e-mail. Que é: se a Portaria 407/2010 define o procedimento de inscrição de bens na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário, quase uma espécie de inventário, de onde você acha que vem o nome Valoração? Por que a gente chama o instrumento de Valoração?

Mário Ferrari: Eu achei bem curiosa essa pergunta, porque nunca parei para pensar. A gente sempre usou o termo, mas nunca pensou de onde ele surgiu. Talvez o Zé Cavalcanti vá ter uma memória ou uma a uma resposta mais pronta, porque o Zé Cavalcanti pega esse processo como um todo, desde 2007 para cá. Então, ele vivenciou aqui na sede; então acho que a resposta dele vai ser interessante. Mas ela surge disso, muito dessa diferença dos instrumentos: Decreto-lei Tombamento, ela surge em função da lei. É aquilo que eu te falei, você tinha que explicar a lei e você tinha que explicar que ela era diferente do Tombamento, então falava assim, proteção e acautelamento dos imóveis oriundos da Rede. E de tanto bater a tecla do artigo 9 - atribuição de valor histórico, artístico e cultural da memória ferroviária - pegou a Valoração ali exatamente por isso, porque se falava de valor histórico, cultural, pra tudo quanto do IPHAN, tombado.

Sempre se falou de atribuição de valor, tem esse hábito com relação ao Tombamento, quais são os atributos do Tombamento? Quais são os critérios do Tombamento? Há critérios e atributos que deram a qualidade como um bem tombado, e aí a lei, nesse sentido de diferenciar do Tombamento, valor virou Valoração. Aí, você fala assim: “Mas valor é uma palavra no meio do artigo nono, né?”. Então, ela foi muito daí. Eu não sei, se tem uma origem empírica, eu não sei, se tiver o Zé vai te falar, sabe?. Ela vem desse sentido, da necessidade de diferenciar em relação ao instrumento do Tombamento, e também nesse sentido, de dar uma cara mesmo pra cada um. Ó, uma coisa é uma coisa, outra coisa é outra coisa.

Stephanie: Até porque, aí você me corrige se eu estiver errada, mas em termos de instrumentos de proteção do patrimônio material a gente vai ter a Valoração e o Tombamento. A PPCM fala do cadastro de bens arqueológicos como proteção também, mas assim, em termos de instrumento de proteção, eu acho que são esses dois.

Mário Ferrari: Exatamente, só esses dois. Então, eu acho que é isso. A origem da Valoração é da necessidade de se diferenciar do outro instrumento que existia. E deixar bem claro que ela é diferente do Tombamento. Valoração é uma coisa, o Tombamento é outra. Acho que tinha essa necessidade de afirmação mesmo.

Stephanie: Sim. Tá certo, Mário, te agradeço muitíssimo. Foi muito, muito bom. Me deu outras perspectivas mesmo. Obrigada, de verdade.

Mário Ferrari: Não, fica à vontade. Qualquer dúvida, você pode me procurar.

Entrevista Luiz Fernando de Almeida – 04 de outubro de 2024

Stephanie: Boa tarde! Eu queria te agradecer mais uma vez por topar conversar sobre esse assunto, eu entendo que a sua atuação foi muito importante no momento da criação da política considerando a extinção da RFFSA lá em 2007 e o que o IPHAN recebeu de responsabilidade. Então, acho que vai ser muito importante esse papo realmente para a minha pesquisa e para o IPHAN, muito obrigada mesmo.

Luiz Fernando: Boa tarde! É um prazer. Já faz muito tempo, mas eu acho que a grande contribuição que eu posso te dar é mesmo genérica, é te contar como é que foram as decisões, né? Na verdade, a tomada de decisões, né?

Stephanie: Perfeito, eu acho que isso vai ser vai me dar muita luz sobre a questão. Então, já vai ser maravilhoso.

Luiz Fernando: Com quem você já falou?

Stephanie: Eu falei com o Mário Ferrari que tá lá na coordenação. Falei com a Fernanda Gibertoni que participou da comissão lá atrás. Falei com a Elisa Taveira que tá agora lá na coordenação também. Vou falar com o José Cavalcanti. E…

Luiz Fernando: É isso que eu ia te falar dessas pessoas. Talvez José Cavalcanti seja a pessoa que mais tenha uma relação direta com aquele momento. Ele entrou no momento em que a gente criou uma coordenação pra estabelecer uma política, né? E conduzir o processo de inventários que a gente iniciou.

Stephanie: Então pra começar aqui o nosso papo, a primeira pergunta que eu tenho aberto as entrevistas é: Em qual ou quais contextos você teve contato com o Patrimônio Ferroviário?

Luiz Fernando: Essa pergunta pra mim, ela tem uma generalidade. Porque primeira vez que eu tenho contato com o patrimônio ferroviário, é a primeira vez que eu vejo uma estação de trem, né? *(risos)* Mas assim, a primeira vez que eu tenho contato com o problema que se colocou. A partir de se ter de se criar uma política sobre o patrimônio ferroviário. Foi exatamente quando, diante de uma decisão já estabelecida de cessar a existência da rede ferroviária federal, se colocou que uma grande questão era o patrimônio cultural da Rede

Ferroviária, e isso colocou o IPHAN diante de uma tomada de decisão sobre como ele queria se comportar em relação a esse patrimônio. Houve uma inversão aí, e talvez seja uma inversão que precisamos pensar de maneira diferente das outras trajetórias, porque tivemos que criar uma Valoração antes de existir uma política. Tivemos que dizer que iríamos cuidar do patrimônio ferroviário antes mesmo de haver uma política, porque havia um princípio. Esse princípio se baseava na ideia de que era necessário começar a trabalhar políticas de patrimônio que não envolvessem apenas o patrimônio tombado. A ideia do IPHAN era formular, pensar, refletir em uma política para o país, que não se limitasse aos Tombamentos federais, e sim, considerar outras formas de acautelamento. A possibilidade de dizer que esse patrimônio não tinha valor e que o patrimônio ferroviário não seria valorado implicaria, necessariamente, na venda desse patrimônio. E partimos do princípio de que, ainda que a maior parte desse patrimônio não tivesse o caráter de Tombamento, ele tinha uma enorme importância para os municípios e os lugares onde estava presente. Acho que esse foi o primeiro momento em que invertemos um pouco a tradição do IPHAN de pensar apenas no patrimônio tombado. Tivemos que declarar que aquilo era patrimônio e que o IPHAN precisaria se manifestar para evitar que fosse vendido naquela época. A primeira coisa foi afirmar que o IPHAN tinha interesse e que queria se posicionar como agente nesse processo de Valoração. Essa foi a primeira questão. Depois, veio um processo mais atento sobre o que estávamos dizendo. Partimos de um princípio de que, em tese, esse patrimônio tinha muito valor. No mínimo, muito valor para as comunidades onde eles estavam. Isso a gente está falando do patrimônio edificado, né? Porque na verdade, o patrimônio era bem maior do que isso. Tinha o patrimônio documental, tinha o mundo das histórias todas e o IPHAN tinha tido algumas experiências de tombamento de patrimônio ferroviário, que eram muito pontuais. A história dos próprios tombamentos pontuais do IPHAN. É uma história que mostra também a mudança, as mudanças de pensamento dentro do IPHAN.

A primeira vez que se tentou tombar a Estação da Luz é, não se tombou com parecer de que, na verdade, era uma obra estrangeira em solo brasileiro, né? Então é construir uma ideia. Pensar sobre o processo de valorização e Valoração do patrimônio ferroviário era fundamentalmente uma reflexão também sobre a história do próprio IPHAN, do pensamento sobre o patrimônio brasileiro. Mas então assim, eu acho que a primeira coisa pra pontuar é que o primeiro desafio foi dizer, o IPHAN tem interesse, né? O IPHAN quer fazer parte desse processo. E isso implicava ao IPHAN manifestar-se como tal. Implicava em o IPHAN ser ouvido nesse processo. Então, isso não foi uma coisa fácil. Tinha oposição, obviamente, porque esse pensamento de que o IPHAN só deveria se ocupar do patrimônio tombado era um pensamento

ainda presente na instituição. Então eu acho que o primeiro ponto de inflexão é esse. Aí, obviamente que a segunda questão, a partir do momento em que a gente disse "nós seremos um agente dentro desse processo", foi um conhecimento sobre isso. A gente precisava... ninguém ia fazer um inventário, ninguém ia dizer pra gente o que é esse patrimônio. Isso fez parte: a decisão de fazer esse inventário. Que até hoje eu não sei se a gente cobriu 100% das linhas do Brasil. Mas se a gente não cobriu, a gente tentou cobrir e chegou próximo disso.

A gente também não pode separar isso do momento em que a gente voltou a fazer grandes inventários nacionais. O inventário da Coluna Prestes, o inventário da marcha do Rondon, o inventário das embarcações tradicionais. Isso tudo dentro de uma perspectiva de retomar a ideia e um princípio para o IPHAN de que a base de uma política de patrimônio tinha que estar apoiada num tripé, que é: a produção de conhecimento, o processo de Valoração, e a preservação e fruição desse patrimônio, né? Isso é uma dimensão.

A outra dimensão é que eu senti muito quando virei presidente do IPHAN. É que o IPHAN tinha uma tensão também em se transformar quase que numa federação de IPHANs estaduais. E que a possibilidade de trabalhar esses inventários nacionais, de uma certa maneira recolocava para o IPHAN um pensamento nacional. Nós estamos falando de ferrovias, nós estamos falando da marcha do Rondon, nós estamos falando do patrimônio das embarcações tradicionais, que não necessariamente estão ligadas as fronteiras territoriais dos estados. Então tem esses dois componentes assim que, de uma certa maneira, conduzem a esse processo de inventário. E a ideia era que a partir desse processo de inventário, a gente pudesse então conseguir construir um olhar sobre esse patrimônio capaz de conduzir uma política. Então, pra eventualmente tombá-lo a nível federal; eventualmente conduzir isso por um processo de tombamento estadual, municipal; eventualmente negociar com prefeituras dentro de uma ideia no sistema nacional de patrimônio, ao comodato desse patrimônio pra que eventualmente ele fizesse parte de uma política de proteção ao patrimônio e de atividade cultural dentro dos municípios. É... tudo isso foi muito pretensioso. Mas o IPHAN não tem direito de ser menos pretensioso do que isso, diante de um patrimônio com uma capilarização tão grande no país, essa abordagem poderia refletir e aproximar mais as ações do IPHAN de uma reflexão que já estava madura dentro da instituição: pensar o patrimônio brasileiro para além dos Tombamentos federais, considerando a diversidade e a complexidade desse legado.

Stephanie: Nesse contexto, você estava como presidente do IPHAN na época, né?

Luiz Fernando: Que ano foi, que ano foi…? Foi em 2006. Então, eu tinha acabado de entrar, eu tava no meu segundo ano de presidência.

Stephanie: Mas aí, esse contexto do IPHAN se colocar como agente de proteção para que esse espólio não fosse vendido, é posterior; ou nesse caldo da decisão de extinção da RFFSA. Quando sai a lei que determina que o IPHAN vai ter uma atribuição de guardar, caso esses bens tenham valor artístico cultural e histórico. Isso foi meio junto ou depois?

Luiz Fernando: Foi meio junto. A gente foi consultado, eu não me lembro exatamente, acho que foi pelo Ministério do Planejamento. Foi uma tensão interna, porque dentro da própria diretoria tinham visões diferentes. Foi uma decisão estratégica da diretoria minha, mas assim, eu coordenando um grupo dentro do IPHAN, de que a gente queria ter esse papel. A gente não podia abrir mão, e deixar de ser um agente dentro desse processo. Mas foi um processo que para ter a lei, houve uma interlocução com a instituição. A lei ou ato... não me lembro se foi uma lei ou foi uma norma. Não me lembro se era um decreto, não me lembro. Foi a lei, né?

Stephanie: É, foi uma lei, a Lei 11.483 de 2007 que distribui as atribuições, né? O DNIT fica com os bens operacionais, SPU com os não operacionais e ao IPHAN cabe a proteção e a propriedade dos bens que forem considerados de valor histórico artístico cultural. E eu acho que é essa questão da propriedade, que é um tanto quanto assustadora se a gente pensa no universo de bens desse sistema tão capilar no Brasil, não só com edificações, mas esse universo de bens móveis. Tudo isso viria para conta do IPHAN.

Luiz Fernando: Isso. É, é... mais ou menos. Nessa mesma época, começou a ter um processo de que a exceção dos imóveis de propriedade - do exército, das forças armadas - todos os outros imóveis federais, na verdade, eram controlados pela SPU. Com gestão com órgãos específicos. Então, mesmo as sedes que o IPHAN comprou, essas sedes passaram a ter plaquinhas, propriedade da União, Secretaria de Patrimônio da União. Então, foi nesse momento que estava acontecendo isso e essa redação de fato, a gente não queria que fosse assim. A gente não queria que estivesse explícito que era a propriedade do IPHAN. Mas aconteceu porque tava nesse momento acontecendo. Esse processo da Secretaria de Patrimônio da União.

Stephanie: São informações que a gente não tem nem medida assim, né? Que a gente só vê o resultado na lei e nem imagina o que está nos bastidores disso.

Luiz Fernando: Exatamente. Era esse momento. O governo tinha feito uma política de que tudo ia pra Secretaria de Patrimônio da União. Era esse momento de discussão, né, de reorganização, rearranjo. E acabou saindo essa redação que é um pouco dúbia, porque se tudo é do Patrimônio da União, por que é propriedade do IPHAN? Isso acabou suscitando inclusive, um monte de crítica dentro da instituição. A instituição, com medo, na verdade, de que essa propriedade acarretasse para ela um ônus maior que o bônus.

Stephanie: E aí eu vou puxar para nossa próxima pergunta. Você comentou que existiu uma necessidade de valorar antes da política, né? Porque era todo esse contexto e a gente precisava dar um uma resposta até para a sociedade porque a rede estava extinta. Enfim. Nesse sentido, como você descreveria esse problema público ao qual a política de proteção desse patrimônio – depois a Valoração – veio responder? Qual é o problema público que a política veio responder?

Luiz Fernando: O problema é que tinha um prazo. *(risos)* A gente tinha que se manifestar num prazo x para o Ministério do Planejamento. Se na verdade a gente queria fazer parte desse processo. E a única maneira de fazermos parte era afirmar que entendíamos que esse patrimônio tinha interesse cultural. Então, não havia tempo para uma reflexão profunda, para organizar seminários ou para discutir amplamente. Nosso princípio era que esse patrimônio tinha interesse. Você tem que responder em vinte dias, então você parte de princípios. Então o nosso princípio era de que esse patrimônio tinha interesse, né? A gente nesse momento tava discutindo. Tem um outro contexto também importante: nesse momento que a gente tava discutindo também a Constituição de superintendências em todos os estados brasileiros. É, a gente tinha oposições também dentro do governo, que vê o patrimônio de uma maneira muito segmentada. Uma visão monumentalista. Eu me lembro de discussões que eu tive dentro do Ministério do Planejamento. Por exemplo, quando a gente falou que ia ter uma superintendência em Tocantins, uma superintendência em Roraima, me perguntaram: mas por que Tocantins? É um estado tão novo, né? Então pra você ter ideia, né, de onde a gente tá. A gente tá discutindo também, fazendo políticas que representavam o que a gente pensava: que o patrimônio é um direito, e que tem patrimônio onde tem território e tem gente. Não é? Agora não adianta só fazer um discurso. Na verdade, a gente tinha que produzir esse discurso em ações práticas. E talvez esse posicionamento sobre o patrimônio ferroviário tenha sido uma primeira oportunidade de o IPHAN dizer: "Ó, entendeu? Tem um patrimônio que é um patrimônio enraizado no país, que está capilarizado, e que representa patrimônio independente do IPHAN formular uma política de Valoração dele".

Stephanie: E uma vez que então o problema estava posto, né? O que a gente começou a procurar daí entre 2007 e 2010 era uma estratégia para lidar com essa questão. O que vai depois culminar na instituição da Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário, né? Existiu ou existe ao longo desse processo um planejamento com definição de processos? Assim, pensando que os procedimentos adotados contemplavam objetivos, resultados... A gente tinha metas? Essa construção da política foi planejada?

Luiz Fernando: Isso não. Metas? Não, metas não, mas metodologia sim. Então a ideia de que era preciso fazer um inventário primeiro. Mas pensa bem, nós estamos fazendo um inventário numa escala que nunca foi feita. Então, assim, não é um inventário que você termina o inventário e você começa a política, porque você tem estação caindo aos pedaços. Você tem quarenta ações do Ministério Público chegando por dia na instituição, trinta procuradores federais cuidando dessas ações por todo o tempo. Então a gente sabia que ao mesmo tempo que a gente tinha que formular uma política, a gente tinha que começar um processo de comodato para as prefeituras. Então, imediatamente, a gente ia fazendo esses inventários, mas paralelo a isso ia estabelecendo essas interlocuções todas, comodatos e parcerias. Foi o que se tentou fazer. E eu acho que foi muito bem. O resultado foi muito bom, porque assim esse patrimônio poderia se perder. E, pra mim, era muito claro que era um patrimônio importante.

Stephanie: E você considera que então os procedimentos adotados diante desse contexto, eram também um pouco do que era o melhor possível que podia ser feito naquele momento? Eles contemplam o que a legislação impõe pra gente que é proteção da memória Ferroviária?

Luiz Fernando: Eu acho que é bastante genérico. É como a gente perguntar, a gente é capaz de proteger o patrimônio cultural brasileiro? O estado brasileiro é capaz de dar saúde pública pra toda a população brasileira? Eu acho que sim e não, né? Eu acho que não na totalidade. Da forma como isso deveria ser feito, não com a abrangência que isso deveria ser feito, não com a eficácia que isso deveria ser feito. Mas eu acho que a gente impediu um mal maior. Flexionou esse processo sob o ponto de vista político. Inflexionou o próprio IPHAN dentro das suas políticas. Fortaleceu uma linha de pensamento dentro da instituição pra pensar em formas, né, de proteção do patrimônio brasileiro que dialogassem mais com a Constituição de 1988, né? Então eu enxergo como... mas nós estamos falando do IPHAN. É com uma enorme dificuldade também, de pessoal, com uma agenda e com atribuições objetivas, que são muito superiores à sua capacidade de ação. E isso não é diferente hoje do que foi há não sei lá quantos anos; quinze

anos atrás, né? Mas não é por isso que a gente vai desistir de refletir e de agir sobre o patrimônio brasileiro. Então é uma pergunta que a resposta tem que ter essa ponderação.

Stephanie: No começo da sua fala você mencionou que o IPHAN teve uma oportunidade nesse momento de pensar outras formas de acautelamento para além do tombamento, né?

Luiz Fernando: O inventário.

Stephanie: Isso. Você tá tratando da gente pensar que a Constituição traz para gente a possibilidade e necessidade de outros instrumentos de proteção do patrimônio Ferroviário ou também tem um pouco dessa ideia de planejar ou conversar sobre um Sistema Nacional de Patrimônio?

Luiz Fernando: Então eu acho que as duas coisas. As duas coisas são paralelas e são não excludentes. Tanto é pensar num sistema, na medida em que você tem o patrimônio ferroviário capilarizado, em parte significativa do país, a necessidade de que esse patrimônio na verdade seja compartilhado, então com estados e municípios. Por outro lado, o fato de fazer inventários, o fato de construir uma metodologia, ainda que uma metodologia muito básica e elementar, faz com que o IPHAN também se provoque e faz também que o IPHAN estabeleça uma forma de agir que não seja pontual, né?

Então vamos imaginar que parte desse patrimônio vire um patrimônio federal. Mas se parte é para um processo de atribuição de valor nacional, a partir de uma leitura desse patrimônio do Brasil. Coisas que a gente tinha, e tem ainda hoje, uma dificuldade muito grande de fazer. Não se tomba hoje uma igreja fazendo um inventário de todas as igrejas para entender do ponto de vista tipológico, sob o ponto de vista histórico, sob o ponto de vista de belas artes, são as razões de tombamento dela. Faz-se isso, mas não a partir de um processo de conhecimento amplo e mais setorizado. Então, eu acho que isso também com relação aos outros inventários, a ideia de ter esses inventários como uma ação preliminar, eu acho que de uma certa maneira, afirma, pra a instituição um poder de pensar no Brasil e um poder também de, e uma possibilidade, não poder, de construir uma metodologia mesmo. Para os seus próprios processos de tombamento. Para romper um pouco essa história da ação da superintendência, da federação de instituições. Então esse é um ponto de vista muito de quem está na direção do IPHAN vendo isso acontecer. E como é que você cria políticas pra poder impedir que isso aconteça? Os estados querem, obviamente, criar suas, as suas estratégias, mas até que ponto as suas estratégias de proteção

estão vinculadas a um olhar sobre o Brasil? Sem nos constituir como uma colcha de retalhos? Então é um pouco... Essa é uma das questões.

Stephanie: E aí eu acho que o Patrimônio Ferroviário especificamente é muito sintomático disso porque ele é inclusive extinção de uma Rede. Então, se a gente pensa nessa ideia de rede e que essas fronteiras geográficas não tão ali delimitadas; acho que faz todo sentido, de fato, a gente pensar nisso de maneira mais sistemática.

Luiz Fernando: É, e olha que interessante também: em geral, as ferrovias, as linhas todas, tinham uma tipologia de estação, as estações se repetiam. Então, na verdade, quando você falava num patrimônio de uma estação igual a outra, em municípios ou estados diferentes, você não estava pensando no patrimônio estadual. Você estava pensando num processo todo, numa leitura que era mais ampla do que isso, mais territorial mesmo.

Stephanie: Exatamente, mas aí há uma perspectiva minha, e talvez até um pouco crítica, que o que a gente tem condições de fazer no momento, não dá voz para isso... Porque a gente tem aplicado um pouco de uma lógica de tombamento individual, a gente olha para a estação. E aí aquela estação tem valor, mas não essa ideia de série, dessa linha, dessa rede, né? Infelizmente.

Luiz Fernando: Exatamente. Mas aí, eu acho que tem muito a ver realmente com a capacidade. O que acontece hoje na instituição, e acontecia também naquele momento, é que na verdade, a possibilidade de reflexão... E reflexão não é uma coisa. Reflexão é um processo de construção da reflexão. Ela é completamente eclipsada por uma demanda que é executiva e operacional para a instituição que ocupa tudo. Então, assim, o que acontece é que é a gente deixa dentro do IPHAN de ter momentos onde a gente possa refletir um pouco mais, né? E isso tem um ônus pra instituição que é muito grande, porque o ônus principal é olhar as coisas só de forma pontual.

Stephanie: Bom, então encaminhando para nossa última pergunta. É uma coisa que foi até uma provocação assim, para mim mesma e da banca de qualificação também. A portaria, lá em 2010, quando ela define os procedimentos para a proteção desse patrimônio, ela cria a Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário que tem mais ou menos essa lógica de inventário que a gente estava comentando. Mas se um instrumento é a lista, de onde você acredita que vem o nome Valoração? Que é como a gente chama esse instrumento.

Luiz Fernando: É, ah, porque eu acho que de uma certa maneira você valora, independente do tombamento, né? O fato de IPHAN fazer uma lista e dizer que aquilo sobre essa lista... é ouvido,

independente dele tombar. Eu acho que é um processo de Valoração. Não entendi se sua pergunta era exatamente essa.

Stephanie: Você acha que chamar de Valoração também pode ter um lugar, de repente, de se diferenciar do Tombamento?

Luiz Fernando: Eu acho que, na verdade, a gente transforma o tombamento em política. E eu acho que a política deve anteceder o tombamento. Então a gente acha que só é política quando tomba. E, na verdade, eu fiz um esforço enorme dentro da minha visão sobre a minha gestão dentro do IPHAN, de construir políticas de proteção do patrimônio brasileiro. E imaginando que o Tombamento, é uma opção, entendeu? Uma opção muito específica dentro dessa política.

Stephanie: É isso, mas muito obrigada, viu? De verdade foi muito importante.

Luiz Fernando: Ah, eu que agradeço. Prazer te conhecer. E fica à vontade para continuar falando comigo, tá? Eu que agradeço.

Entrevista José Cavalcanti – 09 de outubro de 2024

Stephanie: Bom, queria te agradecer mais uma vez Zé, eu tava ansiosa para ter essa conversa. Eu acho que você é realmente uma figura muito fundamental e relevante se a gente pensa em patrimônio Ferroviário no Brasil, conversando com outras pessoas.

José Cavalcanti: Não, é uma honra! Super legal resgatar, né? Como eu te mandei na mensagem antes, isso foi tão forte na minha vida por um bom tempo. Por cinco anos. Eu fiquei num contrato no IPHAN, depois eu fiquei como coordenador por mais três anos e pouco e ainda lidava muito com esse assunto. O Andrey (Rosenthal Schlee), que ainda é diretor no DEPAM, ele me deu uma oportunidade de consolidar aquele relatório do patrimônio ferroviário. Então eu tive um tempo bem interessante assim para me dedicar a organizar a informação, então foi super legal. E aí é muito legal retomar isso assim, né? A vida, vai tomando outros rumos, acabei saindo de Brasília e do IPHAN. Até tentei, em algumas situações, dar continuidade na questão do patrimônio Ferroviário. É um tema que é super legal e tal, mas acabou que não rolou. Não teve continuidade. Então é sempre legal retomar, muito jóia, muito prazeroso e muito legal saber que tão sendo desenvolvidas pesquisas. Que o assunto tá em pauta.

Stephanie: Legal! E de alguma forma, ainda que na prática talvez não tenha esse contato diário com patrimônio Ferroviário, você carrega uma memória do que isso foi para a instituição. Então acho que nunca deixará de ser relevante.

Para começar nossa conversa, explico: naquelas perguntas que eu estruturei para perguntar pra maioria das pessoas, tinham dois grupos: quem trabalhou mais com a criação e a implementação da política de proteção do patrimônio Ferroviário e o grupo que está atuando com isso atualmente. E aí eu fiz três perguntas gerais para todo mundo, mais três direcionadas pro grupo, no seu caso foram quatro. Pra começar, que é o que vai para todo mundo: em quais contextos você teve contato com o patrimônio Ferroviário? E já vou puxar outra pergunta que é em que medida sua atuação participou ou participa dessa política de proteção?

José Cavalcanti: Eu vou tentar ser bem objetivo nas respostas. Porque assim, vai vindo, das suas perguntas vai vir um mundo de coisas. E aí eu fico tentando assim: onde é que eu recorto e consigo ser objetivo aqui com a Stephanie, ou até que ponto eu vou contando da vida toda e contando de n causos e coisas, né? Porque como você disse são muitas!

(risos)

Stephanie: Deixa vir.

José Cavalcanti: Mas vamos lá. Eu sou da área de patrimônio, né? Eu sou arquiteto, com especialização na área de patrimônio e o mestrado na área de patrimônio. Eu fui para Brasília num concurso temporário que abre em função do PAC. E uma das demandas do PAC é a do Patrimônio Ferroviário. Eu acho essa uma questão, assim, extremamente relevante para entender todo a o arcabouço da coisa, sabe? Falando depois da portaria e tal, eu vou resgatar isso. A lei 11.483, ela é uma conversão de uma Medida Provisória que faz parte do PAC quando o Lula lança o PAC em 2007. Uma das Medidas Provisórias é a extinção da Rede Ferroviária Federal. E por que que eu destaco isso? Pra entender qual é o contexto da lei. Alguns juristas, fazem algumas análises jurídicas resgatando a questão que vinha sendo discutida no congresso da preservação da Memória Ferroviária da Rede Ferroviária Federal, enfim. Mas é importante entender que ela é uma Medida Provisória do pacote do Programa Aceleração do Crescimento (PAC). Envolvido nisso, está o transporte ferroviário, habitação, operações urbanas, memória ferroviária... O governo federal lança naquela época o PAC com o conjunto de Medidas Provisórias e isso teoricamente cria uma carga alta de demanda para os órgãos públicos. Por isso se faz uma série de concursos temporários. Então o concurso que eu entrei era para 15 engenheiros ou arquitetos, mais 15 arqueólogos e mais algumas vagas pra dar suporte ao IPHAM para as demandas advindas do PAC, e por isso que é temporário. Vou explicar por que que eu tô falando isso tudo. Teoricamente vai se criar então uma demanda por meio do PAC pra aquilo que tem que ser incorporado e absorvido pela instituição, mas é temporário, né? É um programa. Ela não é uma questão permanente, ainda que a memória Ferroviária seja permanente.

Por isso, o meu contrato junto com outros tantos arquitetos, engenheiros e arqueólogos, era um contrato temporário de até cinco anos. E aí é que eu entro, sem saber exatamente qual é o meu objeto de trabalho, nem tinha muita clareza ainda, nem a própria instituição. Uma demanda insana como uma incapacidade de dar resposta. Mesmo com a entrada de 30 e tantos

profissionais como acontecendo naquele momento, você não consegue nem se organizar exatamente para isso: vai arrumando, trocando a roda enquanto o carro tá andando. Então nisso, eu e outros profissionais que entramos em Brasília na época, a gente começa a se deparar com alguns assuntos e um deles é da questão do patrimônio ferroviário. Eu confesso que eu tive uma atração pessoal pelo tema na hora.

Quando eu comecei a trabalhar, tinham algumas outras demandas no departamento na época, mas eu fui optando, e quando dava para eu optar, eu ia para o patrimônio ferroviário. E aí foi muito rápido, porque na época já existia uma coordenação que estava no Rio de Janeiro, mas o então diretor estava com dificuldade com essa equipe, por causa da distância mesmo.

Aí, tem o outro histórico que a própria Lia [Motta] pode te contar, da própria instituição. A instituição sempre foi muito forte no Rio de Janeiro, mas tem todo um processo de migração pra Brasília. Então, naquele momento, a gente tinha dois DEPAM, o DEPAM Rio e tinha o DEPAM Brasília. E aí, então, tinha uma equipe boa, mas eram três pessoas que estavam no Rio, na época, tentando trocar esse projeto, essa demanda do ferroviário. E aí, então, eu entro em fevereiro de 2009 e no final de maio eu já estou nomeado como coordenador técnico do patrimônio do ferroviário. Então, relativamente rápido, né? Minha aproximação com o tema foi de uma avalanche pra se inteirar de toda a questão.

Stephanie: Três meses para se apropriar e virar coordenador.

José Cavalcanti: Eu vou te dizer uma coisa: eu não tive três meses para me apropriar; assim, eu tive em três meses eu era coordenador, e o diretor fala: "Agora, se apropria porque tá no teu colo". *(risos)* E, enfim, isso é uma briga muito grande, porque a quantidade de demandas do departamento é muito grande; então lutando por espaços, por ter equipe, por ter estrutura, por ter recurso, por tudo para conseguir tocar o trabalho. Enfim... olhando para trás assim dá até um frio na barriga mesmo. Foi tudo muito rápido mesmo e com episódios que eu não vou nem esmiuçar aqui, mas assim, caí em reunião do Ministério Público, com advogados, procuradores, com tensões muito grandes e você tendo que mudar naquele período, tentando demonstrar suas capacidades técnicas, suas leituras... Mas eu brinco que fui sendo muito mais um advogado e um administrador do que um arquiteto. Muita questão de arcabouço legal, de qual é a responsabilidade do IPHAN, qual é a responsabilidade das superintendências, qual é a responsabilidade dos técnicos. Então, claro, a parte técnica é subsídio pra isso tudo, mas se você parar pra espremer, eram muitas questões administrativas e jurídicas. Eram muitas questões

jurídicas para entender. Porque é isso, é muito vago: O que é memória ferroviária? Como é que isso se atrela a outros instrumentos de preservação? Qual é a responsabilidade? E eu não tenho a menor dúvida que isso, até hoje, está ainda em aberto, sem se saber como lidar com isso.

Assim, é igual ao Tombamento? Não é. Qual é a responsabilidade do IPHAN? Enfim, então, se hoje ainda existe isso, lá atrás, em 2009, era muito mais crua essa questão, então, muito mais... muito mais em debate. Muito mais em compreensão de qual é o papel de cada um, qual é o papel do DNIT nisso tudo, qual é o papel da SPU? Porque o mais fácil era cada um jogar pro outro, sabe?

Então, esse foi o arcabouço de início, foi como eu me aproximei do tema, como é que eu cheguei, como é que a coisa começa pra mim. É até engraçado, eu tive experiência como arquiteto com trabalho em ferroviário antes. Com um trabalho em parque ferroviário. No escritório que eu trabalhava, o cara era um arquiteto muito gente boa, eu era muito amigo dele, trabalhei com ele em vários momentos da minha vida. Um dos trabalhos que eu fiz com ele, eu não lembro em que ano que foi, mas foi em 2002 mais ou menos, era no pátio de Tutóia, um pátio ferroviário. Então, esses dias eu estava precisando de um negócio de trilho de trem, fui olhar os arquivos de vinte e poucos anos atrás para pegar o perfil do trilho e tal, porque a gente tinha feito aquele trabalho lá atrás. Mas, enfim, nada relacionado à preservação, muito menos memória ferroviária, rede ferroviária federal. Ali foi uma avalanche, foi um mundo que se abriu pra mim naquele momento.

Stephanie: Eu fico imaginando assim que, em 2009, a referência que se tinha, como você comentou agora, da medida provisória que vai desembocar nessa lei. E era tudo que a gente tinha, a gente não tinha procedimento estabelecido, se eu não me engano não tinha nem oficiado ainda as superintendências dando as instruções de como prosseguir com as prefeituras. Acho que isso foi só em 2010. Então, assim, a partir da sua atuação, muito provavelmente também. Então, realmente, imagino que deve ter sido: “O que está acontecendo aqui?”. E é engraçado, você falou que você é arquiteto, mas que precisou virar um gestor e um advogado naquele contexto. Eu também sou arquiteta de formação, mas eu acho que o tema é tão fascinante que eu me vejo muito menos arquiteta e muito mais analisando a política pública mesmo. Eu quase não falo da questão arquitetônica dos bens, porque é isso, acho que a memória ferroviária é muito mais abrangente do que essa caixa da arquitetura. Mas, então, tô entendendo que é isso, desde o começo, antes da coordenação, você estava ali naquele meio, e o seu papel como coordenador também é meio fundante da CTPF, não é?

José Cavalcanti: É. Eu acho que eu trago isso um pouco no relatório ali. Existem algumas etapas anteriores. Desde antes da Medida Provisória, já existia um grupo de trabalho, porque existia a inventariança. Então, já existia ali uma questão. A inventariança estava vendendo coisas, aí criava polêmica porque ela vendeu algumas coisas. Por exemplo, o pátio ferroviário do Recife, o pátio de Cinco Pontas, que depois vem todo o caso do Ocupe Estelita, enfim... então tem uma história anterior, existem questões anteriores relevantes e importantes. Aí vem a coordenação. Quando vem a medida provisória, que de fato cai no colo do IPHAN, o primeiro coordenador foi o José Leme Galvão, e ele começa a tentar estruturar alguma coisa em Brasília. Aí, nessas discussões que eu falei, institucionais internas, o Dalmo ´Vieira Filho] joga esse trabalho pro Rio, porque como a inventariança é no Rio e tal, ele entendeu que, bom, o Ciro, a Sandra e mais outra arquiteta, conseguem tocar isso lá. E aí depois volta pra Brasília.

Com relação ao que você falou, vem uma parte que eu acho que é muito importante. O próprio IPHAN não tinha procedimentos, nada. Não estou nem falando de patrimônio ferroviário. O IPHAN não era uma instituição organizada no sentido de preocupada com os procedimentos em termos de padronização. É uma realidade institucional, aí são outros casos, são outras leituras e outras análises. Mas isso não é uma exclusividade do ferroviário. E eu entro num momento em que várias questões estão sendo discutidas. Mas no IPHAN não tinha um procedimento de fiscalização, cada um fiscalizava de um jeito. Não havia uma preocupação com a questão procedimental, com a regulamentação, com a criação de rotinas e diretrizes, com a definição de parâmetros para tentar trabalhar de uma forma mais unificada e ampla. Você não tinha um formulário unificado de fiscalização, não tinha um procedimento de fiscalização. Então é nesse momento que sai a Portaria 187 e a 420. Nesse momento está sendo discutido o Sistema Integrado de Conhecimento de Gestão, o SICG. Então assim, é uma mudança institucional muito importante que vem acontecendo e o ferroviário meio que entra na mesma onda. De fato, ele não tinha procedimento, de fato, eu acho que se eu posso colocar uma das maiores contribuições da minha participação e do meu momento - eu me coloco nessas coisas nunca como: “Ah, eu que consegui fazer isso”, não, eu tava lá quando a coisa aconteceu, tem um pouco de diferença nisso. Claro, não estou tirando que eu tenho méritos no trabalho, mas é muito maior do que eu, é muito institucional. Então, não há uma preocupação na questão procedimental, na questão de regulamentação, em se estabelecer rotinas, diretrizes, parâmetros, para tentar trabalhar de uma forma muito mais unificada. Isso você vê até hoje no IPHAN, ainda na dificuldade. Mesmo existindo procedimentos do próprio patrimônio ferroviário. Esse é um histórico institucional, o IPHAN vem de uma atuação fragmentada, até por que... como é que

você vai chegar em técnicos que por trinta, quarenta anos atuaram de uma certa forma em Minas, em São Paulo, nas superintendências mais antigas, assim: “Meu amigo, agora você vai trabalhar assim”? “Não, eu faço o meu parecer assim, não vou seguir modelo de parecer”. Então, o que eu estou dizendo é que faz parte de um processo institucional.

Eu lembro da questão dos Tombamentos, das reuniões do Conselho Constitutivo, de ter a súmula da reunião, porque às vezes você terminava a reunião do Conselho Constitutivo e você não sabia como é que a coisa terminou: foi tombado tal coisa, tal processo ficou sobrestado... Aí se organizou, vamos fazer uma súmula. De gravar a reunião, ver o parecer do relator, mas a gente precisa sair com um resumo, uma ata do dia. Então é isso, é uma questão que precisou ser feita do ferroviário, mas que, de certa maneira, também estava sendo feita na instituição como um todo, com outros procedimentos.

Stephanie: Muitas coisas! Eu acho que a gente pode, inclusive, alterar um pouco a ordem das perguntas, porque tem uma específica sobre procedimentos. Eu queria saber mais um pouco, de quais você considera que foram os principais procedimentos que você, a sua equipe, ou aquele momento estabeleceu e se você considera que eles contemplam o propósito de proteção de memória ferroviária.

José Cavalcanti: Tá, aí eu começo na ordem inversa. Porque para entender o procedimento, eu volto naquilo do arcabouço legal. Então, eu peguei briga, por exemplo, porque existia um procedimento de inventário. Pra fazer um inventário do patrimônio ferroviário, tinha lá uma ficha que estava atrelada ao SICG, e isso foi disparado para as superintendências realizarem o inventário e coletarem as informações. E aí, teve gente que me negou, revoltada, teve gente que estava indignada porque, por exemplo, no inventário não tinha a previsão de levantamento de memória oral. E aí eu falava assim: olha, legal, memória oral é extremamente importante, a questão social é extremamente importante, só que a gente está falando aqui de uma legislação e de um instrumento focados no espólio da rede ferroviária. Então, o instrumento, ele é voltado para o espólio. Quando se fala em memória ferroviária, a Valoração não é suficiente. Se eu quiser trabalhar a memória ferroviária, eu posso e devo usar outros instrumentos. Então, não é porque eu encontrei um trilho enterrado que eu não vou aplicar a lei da arqueologia. Da mesma forma, se encontro uma demanda relacionada à história oral, não preciso necessariamente usar a Lei 11.483. A lei é destinada e focada no espólio da Rede Ferroviária Federal. Se um objeto foi vendido dois dias antes da Medida Provisória 353, ele não faz parte do espólio, e eu não posso usar a Lei 11.483. Então, é preciso entender que a memória ferroviária deve ser trabalhada

com um conjunto de instrumentos, e a Lei 11.483, junto com o processo de Valoração, é apenas um desses instrumentos. Eu posso – e devo – utilizar o INRC, o Tombamento, a lei da arqueologia, e outras ferramentas legais que me dão suporte. Só posso usar cada instrumento para atuar dentro do que está previsto legalmente. Trabalhar a memória ferroviária é usar todos os instrumentos disponíveis para isso. Aí você me pergunta, em algum momento você trabalhou com a memória ferroviária? Não. O mais perto que cheguei de trabalhar com memória ferroviária foi quando eu fiz o relatório em que consegui compilar informações de superintendências, fiz discussões na época com superintendências de Minas e tal, e a gente conseguiu amadurecer quais seriam as possibilidades de, de fato, trabalhar com memória ferroviária. É usar os dados de inventário? É usar, por exemplo, o INRC e outras ferramentas para leitura de elementos importantes daquela malha ferroviária? E aí, conceitualmente, eu tenho como ir para "N" caminhos. Nacionais, regionais, locais de uma linha, de um município... Claro, quando você está falando em rede ferroviária federal, você quer uma coisa mais ampla, mas é impossível se trabalhar com essa coisa ampla como um todo. Então, você tem que entender que há elementos que são importantes – entroncamentos, nós - tem alguns elementos que são importantes nessa leitura como um todo, mas é praticamente impossível "Ah, vou trabalhar na memória ferroviária nacional". Não existe. Desculpa, não vai existir. E você vai fragmentar. E aí, você tem que fragmentar mesmo com a capacidade que você tem institucionalmente de atuar.

Qual foi a minha sugestão, por exemplo, para Minas? De fazer um trabalho junto com a Secretaria do Estado, para usar o ISS Cultural. Para os próprios municípios trabalharem em conjunto, e aí, isso coordenado junto com o IPHAN, poderia se pensar em preservações e leituras mais amplas. Aplicando a Lei 11.483 dentro das suas possibilidades, mas aplicando outros instrumentos e outras atuações de educação patrimonial, de publicação, de inventário, de universidades, do que for, para que esse conjunto funcionasse. Aqui eu trabalhei com a memória ferroviária de uma área, por exemplo, de um trecho, região, de uma linha ferroviária, de alguma diretriz que eu estabeleci e consegui trabalhar com ela. Isso é muito importante para entender que a Lei 11.483 tem procedimentos. Acho que estou tentando voltar para o que você tinha me perguntado dos procedimentos.

O procedimento mais importante, de fato, que a gente cria, é a criação da Lista do Patrimônio Ferroviário. Ter instituído isso, até na velocidade que a gente conseguiu instituir, nas discussões internas que aconteciam, com as divergências internas que aconteciam, acho que foi uma vitória. Na velocidade que a gente conseguiu, inclusive. E é isso, tem seus problemas no próprio

procedimento, tem seus erros, mas ela passou a existir e começou a se consolidar em um conjunto de passos para se atuar com o espólio. Então, isso que eu te digo, se eu for falar em discussões, em questões mais abstratas, eu sempre tentei discutir a memória ferroviária. E aí, muito nessa linha do que eu te falei, que eu tive o privilégio de consolidar isso no relatório, mas é claro que isso vinha desde o primeiro dia, vinha por trás, né? O livro da Beatriz Kühl, os próprios trabalhos das superintendências, como eu cito lá no relatório, o trabalho da Paraíba naquela época, foram dando nuances do que seria essa leitura de trabalhar memória ferroviária. Por outro lado, como procedimento burocrático, que é o que também consome muito a gente institucionalmente, ainda mais no Brasil, era: isso aqui está declarado o valor ou não, isso aqui tá na Lista ou não, isso aqui a prefeitura não tá cuidando, como é que resolve, e tal. O procedimento material que você pensa está muito ligado a essa questão - da burocracia mesmo.

Então, o que é a Lista? A Lista, a portaria, as reuniões, tudo isso faz parte desse conjunto burocrático. E é importante dizer que essa burocracia está muito longe de garantir a preservação da memória. Mas, por outro lado, uma coisa não existe sem a outra. Então, era esse entendimento. Tem críticas - e não vou nem dizer que são infundadas ou que são equivocadas - que a gente foi extremamente burocrático, foi equivocadamente burocrático. E, às vezes, eu me pergunto isso: se eu tivesse me dedicado nos cinco anos que fiquei só no ferroviário, ou os oito anos que eu estive no IPHAN, a trabalhar em cinco projetos de preservação ferroviária, de memória ferroviária, será que teria dado uma contribuição melhor? Não tenho como saber, mas eu me pergunto isso, sabe? Se eu tivesse sido menos burocrata, dado menos importância às discussões com o SPU, DNIT, com os advogados do próprio IPHAN, e tivesse trabalhado numa coisa mais conceitual, sabe? Então, eu vou aplicar o INRC aqui, vou trabalhar com o inventário participativo ali, e vou construir cinco experiências de preservação da memória ferroviária: aqui na minha terra, a Curitiba Paranaguá, uma estrada de ferro super importante; a Paranapiacaba, que depois veio no PAC... Eu fico me perguntando, será que foi o caminho correto? Poderíamos ter tomado caminhos diferentes? Certamente. Mas o fato é: o que foi, foi. A gente foi muito burocrata, atendendo as demandas da burocracia, e aí tangenciava [a memória]. E dentro da possibilidade, com menos materialidade, com menos consequência... não ter um livro, não ter um inventário, com menos beleza, com menos organização de informação nessa parte mais ampla, conceitual.

Stephanie: Nossa! Abre para muitas perguntas. Você traz a questão da própria Rede. No relatório, vocês também falam disso - de redes do patrimônio. Que não só o IPHAN tem uma atuação fragmentada enquanto instituição, mas que isso, de certa forma, acaba sendo bastante

nocivo para esse entendimento em série ou em rede, que é característico da RFFSA. Mas eu nunca tinha explicitamente pensado que a Lista, que o instrumento, ele é voltado para a proteção do espólio, ponto. Porque a gente fica tentando teorizar a questão da memória ferroviária e como que existiria um instrumento para proteger uma coisa tão abstrata.

Eu conversei com o Luiz Fernando de Almeida, que era o presidente da época, e ele falou que a gente tinha uma questão ali: se a gente não tomasse esses bens, eles iam ser vendidos, e aí a gente ia perder tudo. E aí, o que a gente faz? A gente assume o abacaxi sabendo que não vai dar conta, ou a gente deixa para lá e larga a mão? Então, tem essa medida também de fez o que era possível fazer, com o que a gente tinha no momento. Mas eu nunca tinha pensado no instrumento exclusivamente para lidar com o espólio. Era até uma questão assim para mim: "Tá, mas se a gente está falando de Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário, por que a gente está olhando só para o espólio da RFFSA? A gente não deveria olhar para as ferrovias de maneira geral? Por que é tão exclusivo?". Então, tem um monte de questões ao redor disso e que acaba sendo realmente uma burocracia para resolver uma burocracia anterior.

Então, muitos *insights* aqui. Nossa, caramba! E aí, uma outra coisa que está para além das perguntas que eu te mandei, que eu acho que talvez tenha um pouco a ver com isso, a gente está falando dessa rede. Tem uma coisa que é muito boa, que vem no relatório, que faz a gente pensar que a Lista, como um instrumento, chega aonde o Tombamento não chega. Nessas cidades menores, que são vistas como uma arquitetura menor, enfim... Mas eu fiquei na dúvida sobre o SICG, se a intenção é que ficasse registrado no sistema todo o espólio ou só o que ia entrando nessa lista.

José Cavalcanti: O SICG, teoricamente, seria pra tudo. Então, teoricamente, se as superintendências fossem menos rebeldes, a gente já teria um bom banco de dados do ferroviário. Mas é surreal, é verdade isso. Eu entendo a dificuldade das pessoas na superintendência. A minha esposa é servidora do IPHAN, então ela atua aqui na superintendência do IPHAN do Paraná e eu entendo. E ela trabalhou por oito anos em Brasília, então eu entendo essa distância que existe entre a área central e a ponta. Mas a área central determina inventário das dezenove superintendências que tinham patrimônio ferroviário - e o inventário ele não era focado no espólio, ele era focado no edificado. Quer dizer, não é que é só no edificado, porque a própria metodologia do SICG tem uma questão de leitura, tem uma questão de regional, de território, de morfologia, enfim. É possível você usar o SICG para isso tudo. E essa parte do inventário, por exemplo, eu não estava, porque isso foi disparado antes de

eu entrar. Eu fui recebendo muito material. E eu tive várias discussões. Em Pernambuco, com a Maria Emília Lopes Freire. “Ah, o que você tá chamando de pátio, não é, a gente chama aqui de recinto”. Ok, mas assim, você tem que ter um inventário do país como um todo e se foi usado o termo errado, coloca um complemento, mas não muda, porque na hora que você muda, você não cruza mais a informação das dezenove superintendências. É verdade, podem ter tido erros, talvez crassos na metodologia elaborada, mas aí tem o trabalho do pessoal da Bahia. Eles apontaram, “discordo disso e disso”. Era o João Legal Leal. Não sei se você conversou com ele, inclusive.

Stephanie: João Leal?

José Cavalcanti: Isso. Mas ele era da superintendência da Bahia e ele estava no Rio. Então ele chegou pra gente e falou assim: “Cara, eu discordo disso, disso e disso. Eu vou fazer o que vocês me pediram, e vou fazer mais assim”. Perfeito! Porque aquilo que a gente pediu, a gente consolida com tudo que existe. Então num primeiro momento o SICG era pra fazer a leitura e uma aproximação institucional com o tema, não tava atrelado ao espólio. O SICG tem uma proposta de fazer essa leitura territorial de conjunto de dados, de cruzar dados e tal. Na mesma época que estava se discutindo uma coisa, se discutiu outra, já se lançou o inventário do patrimônio ferroviário como uma grande amostra, um grande teste, um grande primeiro objeto de leitura nacional, usando essa metodologia que, infelizmente, como eu falei, não se consolidou, porque várias superintendências mudaram, fizeram incompleto, enfim... então, a gente não conseguiu ter todas as informações. Mas a ideia inicial, então, nesse aspecto, era que se tivesse uma leitura ampla e não focada no espólio. E aí, eu volto pra questão do espólio. A questão do espólio, ela é extremamente importante pra entender o arcabouço legal. Então, eu já começava assim: “Cara, a lei é pra lidar com o espólio. Não tem outra. Eu não posso inserir na Lista a Madeira Mamoré. Não posso. Não posso ir pra Serra do Navio e aplicar a lei do ferroviário. Não posso. Ela é uma lei de espólio. Então, tem que se entender isso. Tem que se compreender qual é o foco da lei”. “Ah, mas tá errado”. Não é uma questão de estar errado. A questão é que ela é o que é. Aí, eu levo palavras dos procuradores, a intenção do legislador, a intenção do congresso e tal. Várias das questões do patrimônio, elas são analisadas, elas são impulsionadas com a iminência da perda. Desde o Louvre, é a iminência da perda. Por que que surge o Louvre? Porque na Revolução Francesa, os franceses estavam destruindo as questões da aristocracia... Então temos que proteger. Estamos revoltados com eles, mas não vamos perder aquela obra de arte. É mais ou menos esse o contexto da Lei 11.483. Existe um espólio de mais de cem mil imóveis, de milhares de objetos, e isso vai se pulverizar. Opa, aqui tem uma

iminência de perda. Como é que a gente pode fazer alguma coisa? Como é que a gente pode salvaguardar isso de alguma maneira? “Oh, IPHAN, diz aí. Você é o responsável e diz aí como é que a gente trabalha com essa memória ferroviária. Tem coisa aqui que é importante. E não há ninguém no Brasil que possa atuar nisso como o IPHAN”.

E aí, você falou das cidades pequenas. No meu entendimento, mas aí é uma outra discussão legal, se eu parto desse entendimento que é um espólio, o IPHAN poderia e na minha opinião ele deveria ser em 95% das situações, um intermediador. Então, se por um lado eu venho com inventário, com um olhar sistêmico, com uma identificação dos pontos cruciais, com uma articulação para a gestão, para criar um trem turístico - utópico e fantasioso, mas pensando que é impossível olhar aquele todo - estabelecer atuações mais regionais em vez de superintendências... Eu consigo fazer isso por um lado. Só que nisso, a casa de moradores ferroviários do município de Maracajá, eu sempre uso esse exemplo, ela não entraria. Ela não entraria. Ela não seria objeto de seleção por parte do IPHAN. Por maior, por mais amplo, por mais que eu quisesse, eu não conseguiria isso. A estação ferroviária aqui no Paraná, aqui no... Daqui a pouco vem o nome, mas, uma estaçãozinha numa cidade pequena, tal. A partir do IPHAN, a partir desse espólio, o município assumiu a estação e fez o Museu do Café. Por quê? Porque o município surge por causa do café, com a estrada de ferro chegando ali. No município aquilo tem uma importância estupenda. Houve um mecanismo, não vou nem dizer que foi exatamente assim, mas o fato de entregar essa estação para o município promoveu a memória ferroviária, promoveu a cultura, promoveu a preservação do patrimônio, cumpriu seu papel. Cabe ao IPHAN fiscalizar no dia seguinte? No meu entendimento não. Por isso que eu falo que eu entendo que em 95% dos casos, ou 80%, sei lá, o papel do IPHAN deveria ser de intermediador. Dizer: “município... eu não consegui analisar tudo, então, você quer cuidar disso aqui? Pra você é importante?”. “Opa, pra mim é”. Então... Mas, óbvio que a gente não pode ter a mesma responsabilidade de um Tombamento nesse ato.

Então, uma coisa é analisar a importância de Paranapiacaba enquanto, no topo da serra, a vila inglesa, possivelmente o primeiro jogo de futebol foi feito ali... e entender que ali eu devo usar INRC, eu devo usar PAC fazer obra, eu devo usar arqueologia, e devo usar isso do patrimônio ferroviário. Nesse caso, o IPHAN tem total responsabilidade de manter essa preservação assim como já é tombado, mas inclusive por meio da gestão direta ou por meio da cessão. E aí a fiscalização e o acompanhamento, no meu entendimento, tem um pé muito próximo de igualdade com o próprio Tombamento. Mas por outro lado, em outros municípios, eu entendo que o IPHAN deveria ter o papel meramente de intermediador. Porque a própria Constituição

fala da responsabilidade compartilhada. Mas, por outro lado... aí eu vou chegar no Ministério Público e você acha que o procurador vai deixar? Não. Então, assim, teve muita gente no IPHAN que se negava a atuar, a olhar o bem, ou até querer escrever na Lista, por medo da consequência jurídica daquilo. Por outro lado, eu vou para um outro extremo. Eu senti um brilho com o pessoal do Ceará. Eu vou tentar ser rápido. Foi uma discussão muito grande com o DNIT com relação aos bens móveis. Eu explico um pouco no relatório, mas com relação aos bens móveis, eu acho que a gente praticamente chegou a esse entendimento, sabe? Do IPHAN ser um atravessador. E aí tem o relógio que era da Rede e que estava numa igreja no interior do Ceará. A superintendência do IPHAN falava que queria receber o bem para a gestão por parte do IPHAN, e o IPHAN ia entregar aquele relógio da igreja. Enquanto a gente tinha conseguido, nesse caso dos bens móveis, a gente conseguiu instruir um procedimento - que eu não sei se conseguiu se materializar depois - mas a gente conseguiu discutir legalmente do IPHAN dizer: “DNIT entregue o relógio para a igreja". O DNIT não pode ir lá e pegar aquele relógio e não pode vender aquele relógio. Ele tem que destinar para a igreja. Pronto! Nunca mais preciso de olhar. Eu posso até olhar! Mas eu entendo que eu cumpri a função. Eu entendo que eu cumpri a missão do espólio. Eu entendo que aquele relógio não faz sentido estar sob tutela IPHAN, no sentido de o IPHAN receber a propriedade daquilo e passarem a lidar como uma cessão: eu entrego aquele relógio pra alguém. Se eu tô entregando pra alguém, o bem móvel, eu vou continuar responsável. Eu entendia que isso também não deveria continuar no próprio patrimônio edificado. Em algumas estações eu deveria entregar para a prefeitura e o acompanhamento daquilo passa a ser do SPU. Então, não é do patrimônio público, não é do edifício. Mas como fiscalização de memória ferroviária eu entendo que não seria necessário, porque aquilo é mais um dentro dos cem mil, e que não deveria ficar nas costas do IPHAN. Por uma questão lógica de que não é possível tudo, entendeu? Mas isso abre um mar de discussões. Tem gente que levantaria pra bater palma pela minha fala, tem gente que pularia da ponte porque que absurdo o que você está falando.

(risos)

Stephanie: Mas aí, eu fico muito curiosa. Então, nesse caso do que você tá dizendo, esses bens, por exemplo, não entrariam na lista de patrimônio cultural. Ele seria um patrimônio da União, mas não patrimônio cultural. Porque aí se é patrimônio cultural, aí na lei a gente tem a responsabilidade da propriedade e guarda, né?

José Cavalcanti: Como muita gente queria, tinha que mudar a lei. *(risos)* Ou, sabe assim, ou instrumentalizar, enfim, porque eu não acho que faça sentido o IPHAN continuar responsável por certas coisas que podem ter... eu sei que não existe valor cultural de âmbito municipal, valor cultural de âmbito estadual: patrimônio é patrimônio. Mas existe uma questão de capacidade de gestão. E aí eu te pergunto: se o IPHAN fala, não, eu não tenho porquê assumir uma gestão e entender que aquilo tem uma relevância cultural, então eu não vou inscrever na lista. A SPU pode vender. Então a gente pode fazer o que bem quiser com a concessionária. E aí o município fala: "Mas era ali onde eu ia colocar meu museu. Era ali onde eu ia fazer o meu albergue da juventude" ... Eu também defendi muito isso, de não ter que ser só finalidade cultural no uso. Tem estação no Rio que é corpo de bombeiro. Continua lá, pelo amor de Deus! Não tire de lá porque se não vai virar ruína. Então, enquanto tiver corpo de bombeiro lá, o bem está preservado, no máximo você chega lá e diz: dá uma olhada aqui nessa esquadria, vamos fazer uma parceria aqui para fazer uma sala, um ambiente de memória ferroviária, um painel falando que aqui era a estação tal, que estava atrelada a linha tal, isso aqui, sabe? Eu enxergo isso de uma maneira muito pragmática, sabe? Não tem capacidade, não tem recurso humano, recurso financeiro, não tem. Então assim, aí eu entendo que temos um problema legal. Por ter esse problema legal, inscreve na lista e o IPHAN vai ficar responsável. É o que temos.

Stephanie: E aí com isso vem outros problemas, não é? A partir da cessão... Porque aí a gente inscreve na Lista, aí cede o bem pro município, mas aí muda a gestão, a prefeitura já não tem mais interesse. E aí?

José Cavalcanti: Na portaria, a gente acabou, com muita luta, colocando um item que assim, se o município não demonstra interesse, o IPHAN pode reverter a declaração de valor e sai da Lista. Não é simples. Mas cabe ao IPHAN fazer a preservação daquilo que o próprio município disse que era importante? Sabe assim? Aí eu não vou me desdobrar no que eu entendo juridicamente de como deveria ser. Eu entendo o que utopicamente deveria ser. Não é o que é porque, como você falou, a lei não tá assim e a gente não tem capacidade de fazer assim. Mas se eu fosse falar de maneira utópica, da maneira que eu entendo que deveria ser, era isso: o IPHAN não tem capacidade, e é uma questão do espólio. Agora, o IPHAN poderia ter mais justificativa de argumentar isso, se ele tivesse conseguindo fazer o outro lado, que é o quê? Olhares regionais, olhares da estrutura e atuando proativamente na preservação. Não sei como é que está hoje, mas isso praticamente nunca o IPHAN conseguiu fazer. Eu acho que continua, de repente atuando por consequência, não proativamente, por reatividade.

Stephanie: Então, se é demandado a gente dá uma resposta; é... Ainda tem três perguntas que eu queria muito te fazer. Uma delas não está naquela lista e eu acho que vou começar por ela, porque você falou desse conjunto de instrumentos que seria uma resposta a atender a memória ferroviária. A gente tem alguns bens, e vocês sinalizam isso também no relatório, que tem uma sobreposição: está na Lista e também tem o Tombamento. Acho que a maioria deles foram tombados depois de terem sido listados. Numa primeira leitura, assim, que eu vinha fazendo, era, "ah, a Valoração não está dando conta de uma proteção efetiva, então a gente tem que tombar para ter medidas mais rígidas que o Tombamento prevê". É esse o caminho ou não? Porque você está dizendo que, na verdade, é uma outra perspectiva, de que precisa trabalhar a memória ferroviária e a gente precisa ler com um conjunto de instrumentos disponíveis. Então as coisas vêm para somar mesmo e não é sobre uma eficiência ou ineficiência da Valoração?

José Cavalcanti: Eu colocaria as duas coisas, sabe? Porque, assim, é fato que o Tombamento tem muito mais peso, é fato que o Tombamento tem muito mais amparo legal para fazer as coisas. Então, assim, o Tombamento, não depende de nada nem de ninguém. Você tombou, o Decreto-Lei 25 todo mundo conhece, então, ele tem um peso muito maior. Isso é fato; ele tem uma abrangência muito maior.

Você traz uma coisa que é bem interessante na Lista. Eu sempre defendi a gente não valora o entorno, porque não está no espólio e ela restringe o espólio. Então, se eu preciso preservar a ambiência daqui, a Lista não vai dar conta. Então, aí pode entrar o Tombamento, por exemplo. Não só pela eficácia, mas também pela abrangência. E aí, de novo, entra a questão da sobreposição. Eu posso colocar, poderia, de repente, colocar para o município: "Ah, você quer aquela casinha lá, aquela estação e tal, não é verdade? Ok, mas você tem dois anos para legislar sobre o entorno daquele bem". Entendo que o IPHAN está promovendo a preservação da memória ferroviária, na hora que ele faz essa articulação, esse repasse de novo, então: "Oh, município é a tua responsabilidade. Você entende que aquilo é importante? Então, atua aí". Isso é uma discussão eterna na questão da preservação cultural.

A minha esposa foi duas vezes para a Holanda, para algumas discussões lá com o pessoal sobre a preservação do patrimônio, e eles viraram essa chave há anos. O Estado atua de maneira efetiva, enfática. Mas, por outro lado, se o município não faz sua parte, perdeu. É uma responsabilidade de todos. Essa coisa de um IPHAN salvador da pátria, do tipo: "Dá aqui que eu tombo"... Claro, é a nossa realidade, mas, ao mesmo tempo, entendo que essa realidade tem que mudar de certa maneira.

Eu uso outros exemplos, a própria preservação da Pampulha. Eu tive a oportunidade de trabalhar lá com a Juliana Machado. Você tem um núcleo do município com o estado para gestão daquilo. E o IPHAN vai lá e fala contra o que o núcleo está fazendo... Em vez de aproximar, sabe? Tudo que é mais necessário, é essa articulação. Então, traz pra conversa, participa do processo. Mas delega essa responsabilidade. Eu acho que essa é uma questão muito chave em tudo isso. Até quando o IPHAN vai ficar como o grande salvador de tudo e que não delega? Então, acho que está por trás de toda essa discussão. Acho que permeia toda essa discussão pelas questões da gestão compartilhada, da responsabilidade dos municípios, da responsabilidade da própria população em preservar aquilo, e na hora que elegem alguém. A gente também tem que pagar uns certos preços com relação a isso. E aí, o Tombamento, é muito mais difícil você destombar. É muito mais difícil você aceitar que alguma coisa, mesmo que mude a gestão, que aquilo se perca. Então eu acho que aí entra essa sobreposição de instrumentos.

Stephanie: E a propriedade também não é do IPHAN nesse caso, né? No Tombamento continua sendo do ente anterior, seja privado ou público, tem isso também.

José Cavalcanti: Exatamente, porque não necessariamente é por meio da posse que eu consigo garantir a preservação, ou mesmo que seja por meio do repasse da posse, é muito pelo contrário.

Stephanie: Bom, a gente falou o tempo todo da Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário, mas de onde você acredita que vem o nome Valoração? Porque a gente se refere ao instrumento como Valoração e muito raramente como Lista.

(risos)

José Cavalcanti: Então... vem dos corredores. Vem do “ah, não sei o quê, foi valorado”. Eu, particularmente, fui contra a essa caracterização, esse termo da Valoração. Isso, eu confesso, eu discordei do Andrey, porque ele insistiu. Quando publicou a política, tal, não sei o quê, ele pegou esse termo: “Vai ser Valoração”. Mas é uma coisa que foi orgânica, sabe? Assim, então não foi uma coisa escolhida, foi uma coisa de como vinha sendo chamado. Eu preferia, por exemplo, escrever na lista algumas coisas do gênero, mas aí é isso. Então, assim, não teve um debate ou um futuro. Não tem.

Stephanie: Interessante, porque na minha banca de qualificação chegaram a imaginar isso no sentido de: “deve ter a ver com a carta de...”

José Cavalcanti: Não, mas não tem.

Stephanie: A carta de Nizhny Tagil. Mas então não é, né?

José Cavalcanti: Não, sem romantismo.

Stephanie: Certo.

(risos)

José Cavalcanti: Pelo menos da minha parte. Se alguém vender um peixe romântico a partir de agora, talvez ele exista pra alguém, mas não fiquei sabendo.

Stephanie: E aí, pra terminar mesmo, pra gente encerrar, eu volto lá pro início, quando a gente estava falando de procedimentos. Como a pesquisa vai muito no sentido da avaliação da política, eu queria saber se para além do relatório - que é muito completo mesmo - se a gente teve, lá no momento de implementação da política, ou de desenho dessa política, um planejamento com definição de objetivos, processos, fluxo, um modelo lógico. Não?

José Cavalcanti: Esquece. Assim, eu tenho um pezinho nessa questão da administração, mas não institucionalmente falando. Teve... a gente participou de processo de mapeamento de processos no IPHAN, a gente passou por mais de um planejamento estratégico. Então claro que isso tudo interfere, matriz de potencialidades e riscos... Eu tô me contradizendo. Teve isso, mas assim, não teve uma coisa assim, "Ah, a coordenação vai organizar esse material e daí agora vamos seguir esse material". Principalmente num pensamento institucional. Não, tem fragmentos assim que vão contribuindo no processo. O encontro, o fórum de 2009, contribuiu no processo, porque teve as mesas. Teve a mesa do patrimônio ferroviário, que você discute com a sociedade várias questões, então traz aí encaminhamentos.

Como eu falei, por eu ter participado - por estar na área central - de processos de planejamento estratégico na instituição e tal, eu fazia isso na coordenação, mas eu não posso dizer que teve um momento assim, consolidamos um planejamento da coordenação e vamos alcançar isso. Quando eu saio da coordenação do ferroviário, eu viro coordenador de planejamento no DEPAM, e a gente tenta fazer um planejamento mais sistematizado do departamento, com controle maior de entregas, de metas, de avaliação. Por exemplo, a gente estimou fazer tal coisa em 2015. Por que não fizemos? Qual foi a nossa dificuldade e tal?

Só que aí vem um outro mundo de coisas institucionais, de questões dentro do DEPAM, questões dentro do IPHAN Brasília, questões do IPHAN como um todo que impediram ou dificultaram... Então assim, a gente não tem uma publicação. Foi muito privilégio, pra mim, conseguir consolidar esse relatório. Isso foi um grande presente que o Andrey me deu. Quando eu falei pro Andrey: "Eu vou sair, não continuo". Ele respondeu: "Tá, então a gente acerta em organizar esses dados". E então eu fico praticamente seis meses trabalhando, claro que ainda com uma coisa ou outra, essa coisa dos bens móveis ainda estava em discussão, cabe uma discussão legal sobre isso inclusive e tal. Mas é isso, tira essa oportunidade de consolidar, oportunidade que eu não tinha tido em momentos anteriores, por exemplo, vamos organizar e consolidar e tal. Então tem não específico da coordenação, tem isso do fórum, todo ano tinha o planejamento do departamento, mas isso nunca se consolida como uma coisa mais publicada, mais aberta. São coisas muito da rotina. Então, as minhas participações, as minhas intenções de planejamento e tal, mas é isso, muito dentro da rotina e não como uma coisa que se consolida e depois consegue se avaliar. Isso raramente se consegue fazer isso.

Stephanie: Tá certo, Zé! Por aqui, eu teria mais 50 perguntas, com certeza. Muito obrigada.

José Cavalcanti: Sem a menor dúvida. Fique à vontade. Eu desejo o maior sucesso aí na tua pesquisa.

Stephanie: Tá certo. Te agradeço muito mesmo. Me abriu a cabeça aqui. Obrigada demais!

José Cavalcanti: Valeu, de nada. Tchau, tchau. Obrigado.

Entrevista Maria Emília – 14 de outubro de 2024

Stephanie: Boa noite, Emília! Muito obrigada por aceitar fazer essa conversa, vai ser muito importante pra pesquisa!

Maria Emília: É um prazer. Eu adorei saber da pesquisa porque eu acho que é uma coisa que tá precisando muito é a gente focar nesse tema do patrimônio Ferroviário que é tão pouco discutido, né?

Stephanie: É mesmo. A pesquisa inclusive veio como uma inquietação também da Superintendência do Espírito Santo. A gente tinha todos os entraves do processo de Valoração. E então, a superintendente na época, a Elisa Taveira, me provocou a pesquisar sobre isso porque a gente não sabia como agir. Foi meio assim, sabe? Depois eu me fascinei pelo tema, e eu acho que um pouco também, por não entender o porquê da gente não estar discutindo essa questão que não tá muito bem resolvida dentro do IPHAN. Mas também de maneira geral no Brasil. Então, pra começar aqui o nosso papo: Em qual ou quais contextos você teve contato com o Patrimônio Ferroviário?

Maria Emília: A história é um pouquinho mais pra trás, eu entrei na Rede Ferroviária Federal em 1983. Eu ainda era desenhista. Foi um concurso que eu fiz para desenhista, embora já formada. Logo em 85 eu fiz o concurso pra arquiteta, consegui o êxito, e comecei a trabalhar na administração central, no Rio de Janeiro. Mas eu sou de Pernambuco, aí depois eu voltei pra Pernambuco. Aí, trabalhei no que era chamado Departamento de via permanente, que era a parte de edificações, as construções das oficinas, dos armazéns, as estações. Depois, eu fui pra área de planejamento e, depois, pra área de patrimônio. Foi quando eu entrei mais na pegada da preservação, porque a rede, como você deve ter já ouvido falar, tinha um programa chamado Preserfe, que surgiu ali mais ou menos, eu acho que em 1990 e pouco. E aí, eu comecei a participar desse processo. Eu trabalhei na rede naquele processo de ascensão, crescimento e tudo, depois do processo de desmobilização, até chegar o processo de privatização. Foi quando eu consegui minha transferência na cessão para o IPHAN em 2006. Cheguei lá, eu disse: "Eu não quero mais ver nada de ferrovia, agora eu quero ver igreja, quero ver cidade". Mas a rede foi extinta em seguida e, de novo, veio bater no meu colo. *(risos)* Mas aí, foi numa posição muito legal, porque o IPHAN tinha uma deliberação por lei, então ficou bem mais fácil fazer o trabalho de preservação eu estando no IPHAN. Mais ou menos isso.

Stephanie: Certo. É muito rica essa possibilidade de incluir um pouquinho da sua trajetória, porque é alguém, no IPHAN, que participou de todas essas etapas. Eu tenho certeza de que, para além de toda sua pesquisa sobre a ideia de rede, esse sistema complexo, tem toda essa memória institucional: Desde a RFFSA, passando por essa entidade de preservação dentro da própria RFFSA com o Preserfe, e, em seguida, transferir isso tudo para o IPHAN. Então, é realmente uma joia. Aí, diante de toda essa sua trajetória, como que você entende esse problema público, já em 2007, ao qual a política de proteção do patrimônio ferroviário, que a gente hoje chama de Valoração, tenta responder? Como você descreveria esse problema público?

Maria Emília: Veja, a lei, que eu chamo da extinção, mas, na realidade, a lei chama-se revitalização do patrimônio ferroviário... O legislador, eu acho que ele trouxe um termo, chamado de memória ferroviária, que eu não entendo até hoje, apesar de pesquisar, buscar e ter até participado do processo, porque a desestatização da rede vem desde 1995. Então, várias tentativas ocorreram de fazer a extinção da rede ferroviária. Várias. Mas esse termo de memória, eu não sei dizer como ele apareceu, mas eu acho que foi algo muito assim, além do tempo da gente. Acho que é algo muito contemporâneo e ao mesmo tempo muito futurista, porque o IPHAN, na realidade, ele vem trabalhando muito com o instrumento do Tombamento; ele se atém a materialidade do bem. E a gente vê que o patrimônio industrial, de maneira geral, vai muito além da materialidade. Ele tem os fazeres, os saberes, os processos. Tem todo o conhecimento científico, tecnológico, que não se aplica necessariamente à materialidade, mas não é um atributo palpável, um atributo imaterial. E assim sendo, o termo memória ferroviária, ele consegue que a gente abarque tudo isso, esses processos, né? Esses fazeres, e traga para dentro do instrumento da preservação. Então, em termos de política pública, eu achei bastante interessante a Lei 11.483, mas ao mesmo tempo ela precisaria ter dado continuidade ao que é o termo da memória ferroviária. Dar a definição do que é a memória ferroviária, que a lei não traz; e não que ela seja falha, é porque existe depois o amadurecimento, quer dizer, a construção. E outros instrumentos que talvez não sejam uma lei, sejam normativas e tudo que venha definir que memória é essa. O que o IPHAN tenta fazer com a Portaria nº 407 (2010), a primeira portaria de Valoração, e depois essa portaria nova de 2022, a Portaria nº 17. Mas também não encara o termo memória ferroviária, ainda deixa essa lacuna. Então a lei deixou essa lacuna, e o IPHAN até hoje nunca encarou, por assim dizer assim, uma normativa: "Memória ferroviária quer dizer isso pra gente". Então, enquanto não tem a definição do que seja, pode ser tudo e pode ser nada. Tem muitos pareceres que a gente vê um pensamento que desqualifica um pouco o patrimônio ferroviário dentro do processo de Valoração, porque não entende a questão ainda

de rede. A questão dessa imaterialidade, dessa dimensão imaterial, nesse patrimônio que, para mim, é abarcado pelo termo memória ferroviária. Acho que você teve acesso também lá na minha tese à questão do trabalho que a gente desenvolveu aqui em Pernambuco. A gente dizendo assim: "Olha o que a memória pra gente". A gente pegou um sociólogo, um historiador, um antropólogo... Foi um trabalho riquíssimo, que a gente chegou a um conceito inicial do que é a memória ferroviária e, a partir dali os meus processos de instrução, de Valoração, são todos em cima daquilo. Embora... Você trabalha no IPHAN, no Espírito Santo?

Stephanie: Eu estive no IPHAN como pesquisadora, mas agora eu já não sou mais bolsista. Eu fiquei lá por um tempo.

Maria Emília: Então, tem aquela coisa, da administração central com as superintendências que a gente não consegue superar ainda. Mas eu tenho uma notícia boa para você no final.

Stephanie: Tá certo! A próxima pergunta é sobre a sua atuação nesse contexto da política pública de proteção do patrimônio ferroviário. Mas como você teve uma atuação importante já antes no Preserfe, eu queria que você comentasse um pouco sobre esse momento do Preserfe. Como isso transicionou para o IPHAN, vindo até a sua atuação hoje?

Maria Emília: No Preserfe, como a gente era ferroviária - é um programa dentro da Rede Ferroviária, apesar de ser dentro do Ministério dos Transportes - a gente trabalhava muito com esse conceito de rede. Ainda não chamava de nós, isso foi uma coisa depois, mas assim os pátios, a Rede, as regiões... Então, essa formação desse sistema ferroviário era muito forte, impregnado na Rede Ferroviária, por conta que tudo demandava dali. As cargas demandavam dali, as superintendências eram divididas daquela forma... A ideia do Preserfe era criar centros de documentação que pudessem ser representativos dessa história da Rede Ferroviária. A gente ainda não falava de memória, mas da história da Rede Ferroviária, certo? O valor histórico. Esses centros de documentação foram transformados em museus depois.

Mas então, o que que a gente fazia? A gente fazia uma garimpagem por região, então era Nordeste, Sudeste, Centro-Oeste... E, dentro dessa garimpagem nas oficinas, a gente escolhia as peças, o mobiliário que pudesse contribuir para contar essa história nos centros de documentação. E não era só bens móveis, material rodante, mas também mobiliário, documentação que era importantíssimo. Então, o acervo documental era muito forte. Tanto era que o programa chamava Centro de Documentação, e depois foi Núcleos de Documentação. Porque a preocupação da gente era com os manuscritos, era com os fotolitos. Tinha tudo isso

uma história, um acervo fotográfico muito rico; uma produção fotográfica muito rica. A ideia era fazer um Centro de Documentação em cada região, minimamente. Na realidade a gente fez por superintendências; então, no Nordeste tinha Recife, tinha em Fortaleza... em cada um foi criado esse centro de documentação. Eu entendo isso como algo muito importante pra se ter hoje preservado o acervo que ainda se tem. Não só o acervo de museus, mas o acervo documental. E então essa ideia de rede, de nós - eu saí do IPHAN pra poder estudar isso - eu tinha isso impregnado em mim, mas eu não sabia como aplicar numa metodologia de Valoração, porque na minha visão de ferroviária tudo era importante. Porque eu sabia como é que era a operação ferroviária. Porque é que tinham os castelos, porque tinha as vilas. Eu sabia de tudo isso. Mas na preservação, quando a gente migra para o IPHAN e a gente começa a mergulhar nessa coisa dos critérios de seleção, do que preservar... Tanto que Beatriz Kühl fala tanto: A gente não pode preservar tudo, tem que ter critérios de preservação. Mas que critérios seriam esses, não é? Seria muito subjetivo, eu, a partir do meu aprendizado ou do meu conhecimento, simplesmente dizer que era esse ou aquele. Então eu fui pra universidade fazer o mestrado e o doutorado buscando montar essa estrutura de metodologia.

Eu não gosto muito de chamar de metodologia, porque metodologia tem que ser provado e ajustado. Então eu chamei de procedimentos metodológicos - mais leve pra banca - e dali eu consegui enxergar no Nordeste quais eram os nós importantes e trazer pro IPHAN essa questão do que valorar. Depois, além do quê valorar, qual era a prioridade de Valoração? Porque mesmo que a gente dissesse quais eram os importantes, a gente tinha que priorizar, porque não ia dar conta de tudo ao mesmo tempo.

Então, respondendo mais diretamente, eu acho que o Preserfe fez uma base muito boa. Foi um programa importantíssimo pra gente ter essa história que a gente tem hoje. Essa visão de rede, de operação, como o trem operava, qual é a importância de cada bem imóvel dentro de um pátio. Por que o pátio tem aquela configuração? Hoje eu já estou chamando de urbanismo ferroviário. O que é urbanismo ferroviário? E depois, o que é a paisagem ferroviária? Então isso tudo, essa bagagem que me trouxe para trabalhar no IPHAN de uma forma mais segura e mais forte. Isso fez com que, como eu era ferroviária, com esse conhecimento dentro do IPHAN nacional, eu tivesse um diferencial, digamos assim. Porque tudo que o IPHAN queria trabalhar era muito na caixinha que ele sempre teve. O que é natural, né? Sempre dentro da caixinha do material e do imaterial. E eu não conseguia ver assim. Então, tanto é que se você olhar o inventário de Pernambuco, do patrimônio ferroviário, e olhar o inventário de outras

superintendências é muito diferente. O DEPAM estabeleceu uma ficha que era assim: tem valor cultural? Sim ou não? E aquilo ali me incomodou muito.

Foi muita confusão lá dentro do DEPAM na época do Dalmo, da Maria Regina, do pessoal... E eu dizia: "Olha, eu não vou aplicar essa ficha, não tenho condições. O patrimônio é muito mais do que essa ficha". Não no sentido pejorativo, mas a ficha era muito simples. E aí, a gente desenvolveu, acho que foi doze ou quinze fichas, aqui em Pernambuco, pra chegar a dizer quais eram os atributos e os valores. Esse trabalho é muito denso. São quatro volumes. Eles até hoje subsidiam a instrução do processo de Valoração da gente. Pra você ver, tem dez anos já. Mais de dez anos!.. são 13 anos.

Maria Emília: Treze anos. Mas até hoje ele ainda é atual, digamos assim.

Stephanie: Eu vi sobre esse trabalho, mas eu não lembro de ter tido acesso. Ele está publicado em algum lugar? Vocês só têm físico mesmo?

Maria Emília: Eu coloquei ele dentro do processo SEI. Então se você quiser, o inventário tá todo no processo SEI aqui na superintendência, a gente pode disponibilizar para você. Aí você pede acesso.

Stephanie: Seria ótimo! Você comentou, Emília, sobre esse universo de bens e como você tinha uma dimensão diferente por conta da sua atuação como ferroviária. Eu fiz algumas outras entrevistas antes de conversar com você e aí, algumas vezes, aparecia: "É um espólio muito grande. A gente não tem como dar conta de preservar tudo, especialmente porque a lei atribui uma responsabilidade de propriedade para o IPHAN caso a gente diga que tem valor..." Mas, ao mesmo tempo, se o IPHAN não assumisse a possibilidade disso, esse espólio seria vendido e se perderia. Então, eu queria saber, essa pergunta não tava prevista, mas como você tocou no assunto, eu queria saber como que é para você essa dimensão? Os bens são bens da União, mas eles ficam nessa propriedade meio flutuante, entre a SPU, o que tá operacional com o DNIT, mas aí se tem valor cultural é com o IPHAN... Nessa perspectiva de se o IPHAN não topasse, a gente perderia. Você acha que faz sentido? E como assumir esse espólio tão grande?

Maria Emília: É... essa, realmente, é uma dificuldade muito grande. Primeiro, de ter tantos parceiros, tantos atores atuando no mesmo patrimônio. A gente fala SPU e o DNIT como sendo os "de frente", mas a gente tem aí a AGU, tem ANTT - sempre quando o trabalho é mais complexo, a gente chama mais esses outros dois órgãos. Então, a propriedade dos bens imóveis

nunca vai ser do IPHAN, mesmo que ele valore. É uma dificuldade porque a gente quer fazer a cessão para as prefeituras, a gente quer fazer a cessão para ONGs e, muitas vezes, a velocidade da gente de fazer a preservação e a cessão não é a velocidade da SPU, não é a velocidade do DNIT, que tem atribuições diferentes. Quer dizer, eles têm a mesma atribuição do IPHAN na Lei 11.483, mas... um só olha a estrada, o outro só olha o patrimônio que é da União e não dão, eu acho, a devida importância para o espólio ferroviário. Quer seja porque eles não têm quadro de pessoas, porque não tem o orçamento... Eu acho que eu no IPHAN incomodo muito às vezes, porque quando vem projeto: Coloco o ferroviário. PAC? Coloco o ferroviário. A gente agora está com um grupo nacional que está muito bom. Foram vários técnicos que se "rebelaram" contra esse negócio do patrimônio ferroviário ficar sempre pra depois. Primeiro, vem o quilombola, vem o arqueológico. Mas aí, a gente fez uma rebelião e estamos conseguindo algumas coisas. Então, agora a gente está com essa rede junto ao DEPAM, junto ao presidente do IPHAN.

Então, bom, voltando aqui, o que fica como propriedade do IPHAN são os bens móveis. Achei que foi um momento muito difícil para o IPHAN ter que decidir se os bens móveis seriam valorados ou não, porque se não fosse naquela ocasião - isso já faz uns oito anos - o DNIT poderia vender a qualquer momento como sucata. Ele poderia também perguntar de novo ao IPHAN. Mas, naquela ocasião, o IPHAN disse não a quase todos, digamos 80% dos bens móveis. Primeiro, porque a gente não teve fôlego pra ir nas oficinas, como São João del-Rei, como vários do Sul. Não tinha fôlego pra gente ir nas oficinas, ver e separar o que era de Valoração ou não era pertinente ou não. E depois, porque o DNIT e a SPU também têm uma missão de fechar a missão deles dentro do processo da Lei 11.483. E eles também tinham pressa nisso. Então foi muito difícil. A decisão da gente foi de valorar minimamente o que tinha dentro dos museus. Então, se salvaguardou isso; mas naquela decisão lá atrás se perdeu muita coisa. Não sei qual seria a saída, né? Porque contratar precisa de recurso, não tem recurso... Então, muita coisa se perdeu. Tristemente, [virou] sucata e tudo mais.

Stephanie: Nesse sentido de perda e nesse processo inicial de implementação, quando ainda não tinham muitos procedimentos, a lei chegou e deu uma espécie de abacaxi pro IPHAN, né? A próxima pergunta seria: como que você enxerga ou definiria esse processo de implementação da política e se você considera que os procedimentos adotados depois, entre 2007 e 2010, contemplam esse objetivo de proteção da memória ferroviária que você comentou no começo?

Maria Emília: A lei, na realidade, quando ela foi publicada, tinha um orçamento para IPHAN, DNIT, SPU, ANTT. Um orçamento muito grande que era para prover esses órgãos de pessoal, de mão de obra, para executar projetos e voltado para a implementação da lei. Teve muitos cargos DAS. O SPU e o DNIT souberam aproveitar bem isso. O IPHAN só entrou na parte dos recursos. Então, o que a gente fez naquela época: a primeira coisa foi fazer os inventários. A gente não tinha ideia do que era esse patrimônio, apesar da rede ter todo um banco de dados do seu espólio, todo a sua carteira imobiliária, mas isso não foi disponibilizado de imediato. Foi uma coisa muito truncada; rápida, depois da lei ter sido promulgada, foi uma coisa assim: "cumpra-se". A gente correu atrás primeiramente, executando esses inventários. A gente fez também outros projetos, como, recuperação de patrimônio, restauração de bens. A gente tinha uma rubrica específica que chegava para o IPHAN de patrimônio ferroviário; ninguém podia mexer naquela rubrica. Isso se passou dois ou três anos vindo recurso da União diretamente para patrimônio ferroviário. E daí, a gente fez aqui em Pernambuco fez aquele livro "Trem de Histórias". Está lá no site do IPHAN. Depois, fizemos mais dois livros; mas, infelizmente, não teve recurso para publicar; embora eles estejam prontos.

Também, fizemos muitos projetos. Tanto projeto como restauração, obra. Não só Pernambuco. Então, a gente tirou proveito desse momento e, depois, eu acho, que a política pública é um processo de continuidade. Não é uma coisa de estanque, que passe 2, 3 anos e acabe. Eu acho que a gente, pela velocidade da coisa que foi feita e pelo quadro de pessoal no IPHAN, a gente não conseguiu tirar o proveito necessário para implementar, de fato, uma política pública de preservação do patrimônio ferroviário. Portanto, esse grupo fez um documento, digamos assim para um *input* junto à administração central. Para ver assim: "Olha, o que que vocês querem com o patrimônio ferroviário, porque a gente fica aqui, na ponta, sem uma diretriz... como vocês querem fiscalizar? Não tem normativa de fiscalização, de multa. A [portaria] 187 não engloba, a [portaria] 420 também não engloba. Então a gente fica fazendo no peito, na raça". A gente começou a fazer esse documento e agora – eu ia dizer mais a frente, mas vou adiantando - que a gente está trabalhando numa Instrução Normativa para o patrimônio ferroviário. Essa Instrução Normativa, ela já tem uma minuta, a gente já vem com três ou quatro reuniões com o DEPAM e esse grupo de técnicos do Brasil. São dezessete superintendências representadas e na expectativa que essa Instrução Normativa, ela venha a regulamentar a fiscalização, o processo de Valoração, a análise de projeto, multa, tudo o que a [portaria] 187 e a [portaria] 420 faz... A gente tá na expectativa de que esse passo seja dado para implementar essa política.

Stephanie: Eu conversei com o Mário Ferrari, do DEPAM, e ele parecia otimista em relação ao próximo ano. Ele comentou que tava revisando procedimentos, que tava em contato com outros agentes interessados e tal. E ele realmente parecia otimista. Então tá rolando uma movimentação mesmo, né?

Maria Emília: É, foi ótimo! Acho que o ofício que a gente fez pegou muita gente. *(risos)* Mas no bom sentido. Depois, eles entenderam. A gente quer colaborar, a gente sabe que é muita coisa e a gente quer diminuir, quer apresentar melhores resultados, mas a partir de uma coisa com menos trabalho. Porque, às vezes, algo em Pernambuco acontece e a mesma coisa acontece lá no Espírito Santo. E vocês começam do zero porque não sabem da gente. E a gente também não sabe, né?

Stephanie: Então já que a gente tá pensando nessa movimentação e em novidades, quais mudanças você consegue perceber entre 2007, no momento da extinção, que você até já me corrigiu aqui como a revitalização; e, logo em seguida, em 2010, quando entra a portaria que tenta definir mais ou menos alguns procedimentos; até a revisão dessa portaria no ano passado. E aí agora, de repente, já coloca aí um bônus dessas próximas perspectivas de futuro.

Maria Emília: A Portaria 407... Todas as portarias foram importantes, porque é um *start* de um processo. Eu só acho que a portaria, ela enquadra muito. Ela quer tentar trazer o patrimônio ferroviário para dentro das caixinhas do IPHAN, que trabalha com Tombamento. Eu acho que, às vezes, é uma forçação de barra muito grande... porque se você ler a Beatriz Kühl, outros atores que falam - Neil Cossons da Inglaterra e [José Luis] Lalana da Espanha - você vê o quanto tem crítica. A própria Carta de Nizhny Tagil, e os Princípios de Dublin... Como diz que a gente deve trabalhar o patrimônio industrial? Com a singularidade dele, a tecnologia, o avanço tecnológico, científico, e a gente fica buscando o valor estético, valor artístico... Ele pode ter? Claro, ele não é desprovido, ele pode ter, mas não necessariamente o projeto de arquitetura de uma estação busca isso; ela busca a função. Essa singularidade, essa tipologia arquitetônica, que eu acho que é um vocábulo novo na arquitetura, é uma contribuição grande.

Eu fiz agora uma instrução do processo de Tombamento do Brum [Estação Ferroviária], e falei muito disso. Se quiser depois, eu disponibilizo. Eu falo muito sobre arquitetura ferroviária, porque eu sentia falta de falar sobre isso. Sabe, foi um vocábulo novo, com novas tipologias, que surgiu, foi uma contribuição grande pra arquitetura. Então eu tava sentindo falta, porque a dificuldade do IPHAN Brasília, é dizer assim: “Olha, a Estação do Brum já é valorada, porque

você tá querendo tombar?" Aí tem uma discussão muito grande sobre os valores do Tombamento e os valores da Valoração. Eu me senti com a necessidade de explicar melhor o que entendo sobre a arquitetura ferroviária. E depois você me pergunta, mais pra frente, que eu posso disponibilizar para você, teve o acordo de Cinco Pontas, né? Do Estelita. Não sei se vocês acompanham daí, mas a gente conseguiu homologar o acordo na Justiça. E o IPHAN agora tem o dever de casa de entregar em quarenta e cinco dias - gente já está no trigésimo quinto dia - as diretrizes de preservação e critérios de intervenção para o patrimônio ferroviário. É um documento que eu concluí, faz uns cinco dias, com muito esforço, porque você não encontra muito isso na literatura. E a gente entregou. Então, quando for homologado, e for divulgado, eu posso passar para você também como sendo um começo de uma normatização, espero que seja.

Como tem normatização para tanta coisa no IPHAN, não é? Essas diretrizes de preservação tá muito legal. Não fiz só, a gente fez uma escuta muito boa com vários órgãos de preservação aqui em Recife e muitos colegas contribuíram, claro. É um trabalho muito denso e complexo. Acho que faz nove meses, quase, que a gente tá agarrado nisso. Mas na quinta eu entreguei!

Stephanie: Nossa, e é muito importante, porque além de todo esse enredo ferroviário, é muito simbólico o Cinco Pontas. Então tem muita coisa envolvida até além dessa especificidade. Parabéns!

Maria Emília: Obrigada.

Stephanie: Mas então assim, em termos de mudanças, pelo que eu entendi na sua fala, não houve muitas no que diz respeito à preservação do patrimônio ferroviário. Quando a gente pensa na lei, depois nas portarias, a gente ainda não tem uma diretriz substancial sobre a preservação, certo?

Maria Emília: Não, não tem. É isso que que eu acho que o IPHAN tem que buscar. A gente já está aí com a lei de 2007... Se você olhar nossos resultados, teve um *input* muito grande nos primeiros anos que foram os inventários. A gente fez encontros regionais, nacionais, publicações, foi muito legal. Depois, a coisa esfriou, e outras demandas apareceram no IPHAN. Evidente. Mas eu acho que a política em si, ela ainda não existe. Ela, se existe, é muito precária.

Stephanie É algo que eu até perguntei para o Mário, inclusive, como ele está trabalhando mais diretamente no DEPAM e participou um pouco desse processo lá no começo... se, enquanto política, a gente tem objetivos estabelecidos, metas... o que a gente espera como resultado? Se

a gente for pensar em termos de estruturação da política mesmo. E a gente não tem. A gente está fazendo coisas pra tentar segurar e as superintendências articulando da maneira como é possível, como é viável, cada um no seu território e no seu entendimento. Que também não é um entendimento comum ao redor do Brasil, apesar da Rede se estender por todo o território brasileiro. Então, é muito complexo.

Maria Emília: É, a gente não tem uma estruturação. O que a gente tem hoje, eu acho, é do esforço individual dos técnicos que estão nas superintendências. O Mário é bem esforçado, eu acho que ele vem carregando ali um piano pesado. Mas assim, as pessoas que tinham uma certa raiz foram saindo, saindo. As pessoas novas, não é que não tenham interesse; tem, mas as demandas são muitas. E como o patrimônio ferroviário é um legado muito específico e complexo, não é qualquer pessoa que quer mergulhar pra entender. É mais fácil pegar ele e botar nas caixinhas que têm pronta. Aí, não funciona.

Stephanie: Falando dessas caixinhas, você comentou sobre essa sobreposição de Valoração e Tombamento. A gente sabe que existem alguns bens que, em geral imóveis isolados, estão presentes tanto na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário quanto no rol de bens tombados. Pra mim, fica muito curioso olhar que alguns desses bens, eles foram primeiro valorados, às vezes até antes de 2010, antes da portaria e depois tombados. É como que você enxerga essas possíveis motivações pra sobrepor os instrumentos?

Maria Emília: Acho que isso aí é um esforço da superintendência de sobrepor. E aqui é uma crítica que eu faço à Lista, pensando na memória - acho que a gente precisa revisar e minha intenção era revisar pelo menos as de Pernambuco - é que na época foi pedida a cada superintendência uma lista de bens que poderia ser valorada; ainda na época do Luiz Fernando, o presidente na época. Eu estava chegando no IPHAN, mas não tinha ainda a noção. Eu me incomodei, mas eu era muito pouca. A noção de que não é só a estação.

O que é memória? A memória é só a estação? Então, fica a memória na estação, tira a linha, tira tudo, pavimenta, cria feira. E daí? Onde é que está essa memória? Não é? Muito poucos eram conjuntos, né? Pátios com estação e armazéns. A grande maioria era um edifício isolado. Tanto que eu faço essa crítica muito grande na minha tese. Mas foi aquele momento. E eu acho que foi bom porque, senão, não tinha tido nada. Agora, merece uma revisão. Se parasse pra estudar o que é conjunto, o que é isso e aquilo, talvez, a gente tivesse perdido o bonde, mas agora merece sim, uma revisão. A sobreposição de instrumento é algo que agora mesmo,

amanhã eu vou ter uma reunião sobre essa IN, está assim: valorar ou registrar ou tombar? E eu estou fazendo uma contribuição nesse ponto, porque você não escolhe o instrumento. Você está estudando o bem, o que o bem fala? O que tu identifica de atributos? Aí você vem com o instrumento e encaixa, não é o instrumento que vem antes, é o atributo que você identifica. Então assim, cabe demais a sobreposição de valores. O Cinco pontas mesmo é sítio arqueológico, ele é valorado e a universidade federal pediu Tombamento. Mas aí, com a questão política naquela época, o movimento Ocupe Estelita, aquela coisa toda. Então, acho que o IPHAN ainda não tem... A gente precisa, enquanto política, abrir mais isso. Tanto é que a IN veio assim. Abrir a possibilidade de que outros instrumentos possam incidir. E se existe, eu acho realmente que existe, quer dizer, Campo Grande mesmo foi tombado depois de valorado... Eu acho que isso é um empenho e um pensamento da superintendência, não é uma política pública.

Stephanie: E você acha que é no sentido de garantir a preservação, torná-la mais eficiente em termos materiais? Quando a gente sobrepõe com o Tombamento, onde que se encaixaria cada um dos instrumentos?

Maria Emília: É uma discussão muito forte sobre o Tombamento. O Tombamento é um instrumento muito forte que tem tantos anos... e tem uma jurisprudência muito forte e geralmente quando você vai com o Tombamento, judicialmente tem muito mais força. Mas não é por isso que você vai deixar os outros instrumentos achando que eles são frágeis. Tem que ser feito o mesmo trabalho. As jurisprudências também têm que acontecer. As pessoas têm que entender também que o Registro como é o sítio arqueológico, como valorado, também podem ser fortes. Se você partir, deixar como um único instrumento... acho que até tem um artigo da Lia Motta que é sobre isso... O único instrumento de proteção é o Tombamento. Não, não é. Agora, muitas vezes é usado para melhor proteger o bem no caso judicial, mas eu não acho que seja esse o caminho. Acho que cada instrumento tem a sua força e precisa ser valorizado como isso.

Stephanie: Tem uma ideia de que o Tombamento ainda tem, apesar de toda essa abertura de perspectiva conceitual - a gente tombou outras configurações arquitetônicas que não barroco, que não as igrejas, que não estão no cânone arquitetônico - mas ainda assim, a gente tem uma associação muito grande com uma arquitetura muito específica, né? E aí que com a Valoração, por essa capilaridade da Rede ser tão extensa, essa valorização cultural chegaria em territórios que o Tombamento ainda não conseguiu chegar, certo? É uma potencialidade da diversificação

desses bens... Mas a gente continua fazendo uma leitura assim de estaçãozinha. E aí, uma estação no meio do nada, se a gente compara com os valores do Tombamento, não vai dizer nada mesmo, não é? É desafiador, de fato... Pra caminhar já pro final da nossa conversa, é uma curiosidade mesmo. Acho que eu não tenho uma resposta certa, mas a portaria define os procedimentos pra inscrição de bens na Lista. Então, na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário. Mas o nome que a gente usa para o instrumento é Valoração. E de onde você acha que vem esse nome?

Maria Emília: Eu me pergunto também, porque Valoração pode ser qualquer coisa. Valor cultural é tudo que a gente usa. Eu não sei de onde veio esse codinome, porque foi pegando. Eu não sei te responder isso. Realmente, não sei.

Stephanie: Quando eu fiz a [banca de] qualificação, uma das pessoas na banca sugeriu até que talvez tivesse um enredo conceitual com a Carta de Burra ou Nizhny Tagil, alguma coisa nesse sentido. Mas pra todo mundo que eu perguntei, foi só uma coisa que o nome foi ficando.

Maria Emília: É, nada com Carta de Burra, de jeito nenhum. Eu sei, porque eu participei da primeira redação, da segunda. Eu fazia parte do grupo nacional, com o Zé e outras pessoas mais. Eu sempre participei do grupo nacional por conta da minha expertise na Rede. Mas eu posso te dizer: não tem nada a ver com isso. Nada, não. Eu acho que foi um apelido que havia... Às vezes fala “lei onze mil” também assim, não é? Mas não teve nada proposital, não, nem fundamentado em nenhum documento não.

Stephanie: Tá certo. Bom, Emília, era isso. Eu te agradeço muito pelos *insights* preciosos.

Maria Emília: Nada...Vamos simbora, se eu puder lhe ajudar em alguma coisa... não tem problema nenhum.

Stephanie: Obrigada por tudo! Eu te agradeço muito.