

# PRESERVAÇÃO DO PATRIMÔNIO CULTURAL FERROVIÁRIO DO PIAUÍ, UMA QUESTÃO DE MORADIA

## PRESERVATION OF PIAUÍ'S RAILWAY CULTURAL HERITAGE, A MATTER OF HOUSING

Claudiana Cruz dos ANJOS<sup>1</sup>

**Resumo:** O Patrimônio Cultural Ferroviário é tratado neste artigo a partir das edificações residenciais localizadas na Linha 01 da antiga Estrada de Ferro do Piauí, estado do Nordeste do Brasil, onde se observou que grande parte das casas de vila identificadas no Inventário de Bens Imóveis realizado pela instituição de preservação federal manteve sua função de moradia. Uma permanência que chegou ao século XXI e que estimula a reflexão sobre o habitar no patrimônio, entendendo esse fenômeno sociocultural como caminho para valorização das edificações, da função de moradia e seus habitantes. A abordagem parte da caracterização dessas edificações e da análise de relação que entre si estabelecem as políticas de preservação e habitação conexas ao patrimônio ferroviário.

**Palavras-chave:** Vila ferroviária, Preservação, Habitar, Políticas públicas, Moradia.

**Abstract:** The Railway Cultural Heritage is dealt with in this article from the residential buildings located along Line 01 of the old Estrada de Ferro Central do Piauí, state in the Northeast of Brazil, where it was observed that most of the village houses identified in the Inventory made carried out by the federal preservation institution maintained its housing function. A permanence that reached the 21st century and that stimulates reflection on dwelling in the heritage, understanding this sociocultural phenomenon as a way to enhance the value of buildings, the function of housing and its inhabitants. The approach starts from the characterization of these buildings and the analysis of the relationship that establish the policies of preservation and housing related to the railroad heritage.

**Keywords:** Railway village, Preservation, Inhabit.

### *Introdução*

O presente artigo compreende uma primeira aproximação com as edificações residenciais ferroviárias situadas na Linha 01 da malha ferroviária do Piauí, estado do Nordeste do Brasil. O interesse por estas edificações se dá no âmbito da pesquisa em desenvolvimento no Programa de Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal da Bahia, nível doutorado, em que proponho investigar em que

---

<sup>1</sup> Claudiana Cruz dos Anjos, doutoranda em Arquitetura e Urbanismo pelo Programa de Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo (PPGAU) da Universidade Federal da Bahia (UFBA). Integrante do Grupo de Pesquisa - Teorias do Restauro na América Latina. E-mail: claudianaanjos4@gmail.com.

condições acontece, na atualidade, a moradia nos espaços ferroviários remanescentes da referida linha, posto que é na contemporaneidade que o sistema ferroviário deixa de ser compreendido como meio de transporte e passa a ser percebido sob a perspectiva da apropriação cultural e objeto da história.

A Linha 01, formada a partir das antigas Estrada de Ferro Central do Piauí (EFCP) e Estrada de Ferro São Luís-Teresina (EFSLT), conecta o litoral do estado à sua capital, Teresina, cortando quatorze municípios por onde deixou remanescentes materiais e imateriais, notadamente dos primeiros anos do século XX. Esse trecho reúne um acervo de bens imóveis de destacado interesse de preservação, inventariado pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (Iphan)<sup>1</sup>, e composto por tipos arquitetônicos e funcionais bastante ilustrativos da atividade ferroviária, em especial os de função residencial. Além disto, concentra também as ações de caráter preservacionista desenvolvidas em âmbito federal, compostas pelo Tombamento<sup>2</sup> e pelo registro de bens na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário (LPCF), abordados ao longo do texto.

Inicialmente cabe destacar que o entendimento de patrimônio industrial ferroviário adotado neste artigo está fundamentado nos princípios consolidados em dois documentos internacionais: a Carta de Nizhny Tagil, do TICCHI – Comitê Internacional para Conservação do Patrimônio Industrial, de 2003; e o Princípio de Dublin, do ICOMOS – Conselho Internacional de Monumentos e Sítios - e TICCHI, de 2011. Bem como nas diversas pesquisas desenvolvidas sobre o tema no Brasil, das quais destaco apenas as diretamente relacionadas aos aspectos levantados no texto: Kühl (1998; 2008), Meneguello (2011), Ruffinoni (2013), Freire (2015; 2017) e Anjos (2018).

A Carta de Nizhny Tagil (2003, p. 133) descreve o patrimônio industrial como os “[...] vestígios da cultura industrial que possuem valor histórico, tecnológico, social, arquitetônico ou científico”. Engloba o patrimônio tangível (edificações e bens móveis), dos quais, “[...] os meios de transporte e todas as suas estruturas e infraestruturas, assim como os locais onde se desenvolveram atividades sociais relacionadas com a indústria, tais como habitações [...]”, e o intangível, identificado a partir dos saberes técnicos e do arranjo laboral e dos trabalhadores. Este patrimônio foi definido posteriormente no Princípio de Dublin, como um complexo legado social e cultural de grande impacto nas sociedades.

Especificamente sobre o patrimônio ferroviário, Freire (2015, p. 59) propõe que este compreenderia: “[...] todos os bens imóveis, móveis e integrados na sua dimensão material e imaterial, devendo ser apreendidos a partir de uma visão sistêmica com o

intuito de capturar as relações socioespaciais e o contexto territorial onde se inserem”. Aos atributos que configuram a dimensão material supramencionada, Anjos (2018, p. 60) considera que seu papel enquanto registro testemunhal e documental, seu caráter funcional materializado em forma e estética particulares, e suas representações memoriais e simbólicas permitem apreender os bens ferroviários como patrimônio coletivo. Desse modo, suas dimensões “[...] histórica, social, formal, memorial, técnica, científica, ambiental, territorial e funcional [...]” conformam as possibilidades de sua apropriação como herança cultural a ser preservada.

É sob essa perspectiva que se reconhece a relevância do legado ferroviário, do qual fazem parte as edificações de função residencial, ainda pouco representadas nas ações de patrimonialização, em especial no estado do Piauí. A existência do uso residencial que ainda se observa em parte significativa do acervo arquitetônico da Linha 01 da antiga malha ferroviária piauiense parece revelar, além de dado histórico, um fenômeno sociocultural a ser investigado, para tal, a relação que entre si estabelecem as políticas de preservação e habitação conexas ao patrimônio cultural ferroviário é o caminho que proponho trilhar.

O trabalho se organiza em três divisões: na primeira as edificações residenciais identificadas no Inventário dos Bens Imóveis da Rede Ferroviária realizado pela Superintendência do Iphan no Piauí são apresentadas e caracterizadas nos aspectos pertinentes à análise proposta; a segunda apresenta a conexão entre as políticas públicas federais de preservação e habitação voltadas para o patrimônio ferroviário, e; na última, a questão da moradia nos espaços ferroviários é abordada a partir de casos locais em que se busca evidenciar a implicação das referidas políticas para a conservação dessas edificações. Por fim, espera-se contribuir para a discussão sobre a relação entre habitar e preservar os bens ferroviários, considerando suas especificidades, a partir de um acervo que faz parte da história da ferrovia no estado.

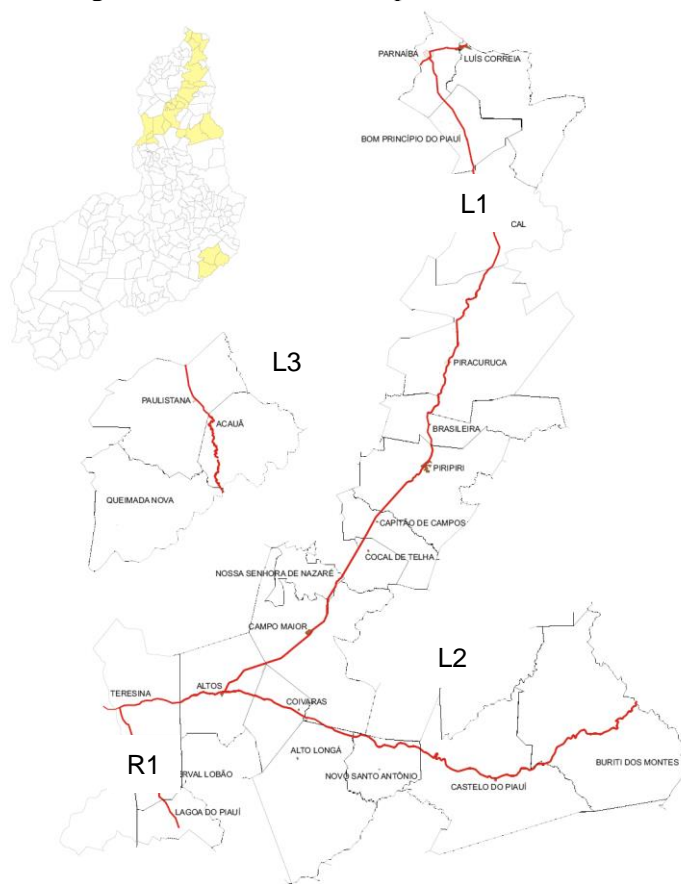
### *As edificações residenciais ferroviárias da Linha 01 da antiga estrada de ferro piauiense*

Datam do terceiro quartel do século XIX os primeiros estudos para implantação da ferrovia no Piauí. Muitas razões mobilizavam a classe política e a sociedade da época em prol desse empreendimento, a maior delas, de acordo com Cerqueira (2014), a necessidade de amenizar as consequências da seca de 1915. Já Silva Filho (2008)

associa a essa contingência a promessa de integrar municípios piauienses, retirando-os do isolamento, e a oportunidade de aproximar produtos, pessoas e a capital do litoral.

Em face às inúmeras dificuldades financeiras, técnicas e políticas, esta implantação efetivamente ocorreu apenas entre os primeiros anos do século XX e se estendeu até segunda metade da década de 1960, estando historicamente vinculada aos estados vizinhos Maranhão e Ceará através de três linhas e um pequeno ramal (IPHAN, 2012).

**Figura 01** — Montagem da malha ferroviária piauiense com as três linhas e o ramal.



Fonte: IPHAN/2012.

A ferrovia, por onde passou, promoveu transformações sociais e econômicas, o mesmo se observou quando de seu declínio. No contexto das muitas dificuldades enfrentadas pelas estradas de ferro no Brasil e do esforço do governo federal de assegurar sua continuidade com a fundação da empresa Rede Ferroviária Federal S. A. (RFFSA), no ano de 1957, o declínio do transporte ferroviário no Piauí já se insinuava. Até a década 1980 ainda havia alguma movimentação de mercadorias e passageiros, mas a partir da década de 1990 o processo de desativação de trechos ferroviários se

estabeleceu. Atualmente, mantem-se em operação apenas parte da Linha 02 para o transporte de combustíveis entre os portos do Maranhão e Ceará (IPHAN, 2008a).

Constam no Manual de Incorporação e Destinação de Imóveis advindos da RFFSA (2015) 224 registros de edificações e 265 de terrenos no estado do Piauí, compreendendo um acervo relativamente pequeno, composto por edificações isoladas e conjuntos arquitetônicos de caráter operacional e social, organizados em pátios ou não. Desse acervo interessa ao presente texto as edificações residenciais da Linha 01, cujas informações e caracterização apresentadas a seguir foram obtidas do estudo do Inventário dos Bens Imóveis da Rede Ferroviária no Piauí conduzido pela Superintendência do Iphan no estado, entre os anos de 2008 e 2012 através da contratação de empresas especializadas.

Essa iniciativa foi realizada em todo o Brasil e compreendeu o primeiro passo da instituição federal para identificação e ampliação das informações acerca dos bens imóveis que compunham a empresa RFFSA em resposta à Lei nº 11.483 de 2007 que dispôs sobre a *revitalização do setor ferroviário* e, entre seus dispositivos, determinou a destinação de seu espólio, com implicações para o órgão federal de preservação, o Iphan.

Caracteriza-se, então, como a primeira aproximação em escala territorial com os bens ferroviários sob a perspectiva de sua identificação como bem cultural. Além de registrar os bens imóveis remanescentes, seus dados possibilitam uma análise prospectiva sobre o uso e ocupação de suas edificações após anos de encerramento da atividade que lhe deu origem, bem como pistas sobre o olhar institucional, em particular, para as edificações residenciais. Embora passados treze anos de sua realização o Inventário permanece como única fonte documental organizada sobre este acervo, motivo pelo qual se constitui o ponto de partida para as investigações pretendidas.

Com base no conjunto de fichas que o compõe<sup>3</sup> foram identificadas na Linha 01: 17 vilas ferroviárias<sup>4</sup>; 07 casas individuais (Casa do agente), 4 compondo pátios ferroviários localizados em área urbana, e; 02 casas coletivas, uma delas em pátio. Esse conjunto compreende um universo aproximado de 120<sup>5</sup> edificações residenciais distribuídas ao longo de 11 dos 14 municípios cortados por esta via férrea.

Esses números não são precisos<sup>6</sup>, mas dão uma noção da movimentação de trabalhadores necessários para construir e fazer circular o trem no Piauí. De acordo com Cerqueira (2014, p. 5-6) eram muitas atividades profissionais exercidas no mundo ferroviário, algumas comuns aos trabalhadores locais, como as ligadas à construção

civil, outras próprias da ferrovia, como “[...] maquinista, assistente de manutenção de linha, agente da estação, foguista, graxeiros, chefe de trem, guarda-freios, conservadores de linha, feitores, chefes de turma, funileiros, soldadores”. Empregados que podiam ser temporários ou pertencerem ao quadro da empresa, analfabetos, com alguma instrução ou com formação completa, e que exerciam as mais variadas funções até o alto escalão composto pelos engenheiros e diretores.

A esses empregados cabia fazer funcionar com agilidade e eficiência a atividade ferroviária. A eles eram destinadas as edificações residenciais em conformidade com a hierarquia de sua função<sup>7</sup> e necessidade de permanência junto à linha férrea. No Piauí, foram identificados no Inventário cinco tipos arquitetônicos: a Casa do Agente, destinada aos funcionários de maior graduação; as Casas de Vila, compreendidas por casas geminadas e individuais que abrigavam funcionários lotados ao longo da via férrea; a Casa de Turma, e; o Dormitório, acomodações coletivas destinadas aos trabalhadores responsáveis pela manutenção da via, os temporários ou de passagem (IPHAN, 2012).

A Casa do Agente possui programa arquitetônico mais completo e localização destacada nos espaços ferroviários, em geral, mais afastada da estação, demais edificações operacionais e da linha férrea, mas próxima o suficiente para manter a vigilância e acompanhamento da atividade, o que reservava ao agente ferroviário e sua família certa privacidade (FINGER, 2009, 2014; IPHAN, 2012; CERQUEIRA, 2014).

**Figura 02** — Casa do Agente do pátio ferroviário de Teresina.



Fonte: ANJOS/2021.

Conforme Cerqueira (2014, p. 8-9) a conservação das linhas envolvia a organização dos trabalhadores em *turmas* distribuídas ao longo da via férrea, compostas por trabalhadores braçais, em geral analfabetos, “[...] que se dedicavam à manutenção da estrada, executavam serviços como trocar trilhos e dormentes, manutenção e reconstrução de aterros, capinar, roçagem nas margens dos trilhos”. Para oferecer

rapidamente esse suporte, em geral, as acomodações coletivas localizavam-se próximas à via férrea. São construções caracterizadas pela simplicidade formal, cuja feição arquitetônica está notadamente atrelada à arquitetura popular piauiense (IPHAN, 2012).

**Figura 03** — Casa de Turma da localidade Floriópolis, em Parnaíba.



Fonte: IPHAN/2012.

As supracitadas edificações são também em menor número, como citado anteriormente, sendo predominantes na Linha 01 as casas de vila, especialmente as geminadas. De acordo com Vieira (2010), as vilas ferroviárias eram edificadas pelas empresas com o propósito de fixar os empregados em seus locais de trabalho, estabelecendo também relações de dependência. A mesma informa que muitas vilas construídas na antiga Estrada de Ferro Central do Piauí para atender aos trabalhadores de baixa renda tiveram suas casas cedidas a funcionários como escriturários, oficiais administrativos e agentes de estação, que recebiam maior renda, o que reforçava a relação de dependência e favores entre empregados, diretores e a própria empresa.

Essa referência ajuda ainda a entender o padrão arquitetônico das vilas e também sua presença ao longo da linha. Estão localizadas nas sedes dos municípios, com 10 vilas<sup>8</sup> e aproximadamente 75 unidades de moradia, e nas áreas rurais com 06 vilas, compreendendo cerca de 40 moradias. Podem ser formadas por conjuntos de 04 a 14 casas, com variações entre casas individuais e geminadas, conforme se verifica nas cidades de Altos, Capitão de Campos e Campo Maior. Vilas apenas com casas individuais são raras, sendo identificadas duas em Teresina com edificações de feição mais simples e data provável da década de 1960. Em Piriripi, cidade do norte do estado, tem-se um conjunto de duas casas próximas ao pátio, cujo padrão indica serem destinadas a funcionários de maior escalão. Vide sequência de figuras a seguir.

**Figura 04** — Vila formada por casas geminadas na cidade de Cocal



Fonte: IPHAN/2012

**Figura 05** — Vila formada por casas geminada e individual na cidade de Altos



Fonte: IPHAN/2012

**Figura 06** — Conjunto de casas individuais da cidade de Teresina



Fonte: IPHAN/2012

**Figura 07** — Conjunto de casas individuais da cidade de Piri-piri



Fonte: IPHAN/2012

As vilas localizadas nas cidades muitas vezes se constituíam em importantes elementos impulsionadores do crescimento urbano ao longo do século XX, juntamente com as estações. Podem estar situadas nas áreas centrais ou em regiões mais afastadas. Embora ainda esteja por aprofundar a pesquisa, o que se verifica a partir de imagens obtidas pelo Google Maps e do Inventário é que estas vilas ainda se mantêm como elementos destacados na paisagem urbana por suas características arquitetônicas particulares, mas de forma acelerada sua espacialidade vem se diluindo no ambiente urbano. Entretanto, ainda é possível perceber a organização dos espaços ferroviários na



maioria das cidades cortadas pela Linha 01, compreendidas pela combinação de estação, casas de vila ou casas individuais, e edificações e equipamentos de apoio, formando conjuntos mais ou menos coesos, compondo pátios ou não, aspectos a serem observados *in loco*.

Predomina nas edificações ferroviárias a linguagem arquitetônica eclética, caracterizada pelo jogo de planos e volumes, uso de telhas planas em coberturas de forte inclinação, presença de varandas, refletindo as influências estrangeiras e sua assimilação pela arquitetura tradicional brasileira. Padrão que vai se repetir até a incorporação de traços art déco e modernistas que também se fizeram presentes marcando os telhados e as formas das edificações de meados do século XX, conforme figura 06 da página anterior, tudo com forte caráter popular.

Quanto às condições de ocupação, em dois campos da *Ficha de Campo Individual* do Inventário constam dados referentes à designação do *usuário/posse/concessão atual ou de órgão/instituição com interesse* (IPHAN, 2012). A partir das informações coletadas é possível constatar que a maior parte das edificações, cerca de 100, mantinha sua função residencial quando da realização do levantamento de campo, entre 2008 e 2009, sendo verificado um percentual bem pequeno de imóveis sem uso ou em processo de arruinamento.

As informações relativas ao regime de ocupação das casas também são importantes por ajudarem a vislumbrar quem eram seus moradores naquele momento. Embora os dados sejam bastante imprecisos quanto à sua caracterização e forma de obtenção<sup>9</sup>, constata-se que o número de casas registradas como ocupadas [usuário/posse/invasão] sem a devida regularização formal era praticamente o mesmo das alienadas.

Cabe, por fim, abordar as condições de habitabilidade desse acervo. Em que pese estivessem ocupadas, o Inventário revelou que os imóveis, em geral, mostravam condições físicas entre regular e precárias, ou seja, naquele momento já exigiam cuidados. Em resposta às necessidades de conservação e de moradia a grande maioria dessas residências recebeu algum tipo de adaptação arquitetônica. Alterações mais significativas foram identificadas em poucas vilas com a perda de elementos caracterizadores da arquitetura ferroviária, a exemplo da vila da cidade de Bom Princípio do Piauí ilustrada na figura 08, ou pela interferência na leitura do conjunto por intervenções urbanísticas, como visto no conjunto de Altos.

**Figura 08** — Vista das casas da Vila Ferroviária de Bom Princípio do Piauí.



Fonte: IPHAN/2012.

A partir dos dados apresentados, é cabível afirmar que, apesar da dissolução dos vínculos trabalhistas que motivaram sua construção, estas residências chegaram ativas no século XXI. Pode-se projetar também um avanço na perda da materialidade de parte dessas edificações históricas em decorrência da ampliação do processo de degradação ou das adaptações arquitetônicas inadequadas, em especial nas alienadas. Perda que carrega consigo parcela da história dos trabalhadores e o registro da participação das moradias na trajetória e na dinâmica da atividade ferroviária piauiense.

O fato de apenas duas delas possuírem tutela federal como patrimônio cultural - a Casa do Agente do Pátio Ferroviário de Teresina e a Casa do Agente da Esplanada Ferroviária de Parnaíba<sup>10</sup>- permite colocar que é a ação cotidiana dos moradores ao longo dos anos que tem assegurado a existência das casas de vila da Linha 01 da malha ferroviária piauiense, viabilizando também, a continuidade do seu uso.

Considero pertinente encerrar essa parte referenciando Cristina Meneguello (2011, p. 1.829), para quem os “[...] edifícios fabris, sem a compreensão dos usos que tiveram e das atividades ali desenvolvidas, são apenas invólucros [...]”, subsidiada no pesquisador Ulpiano Bezerra de Meneses a autora também reforça que é a apropriação cultural feita pelas pessoas que dá sentido à materialidade. Sentido que parece estar presente nas casas de vila da linha analisada e que motiva compreendê-las como bens permeados de histórias e memórias que podem ser reconhecidos como patrimônio cultural.

### *As edificações residenciais ferroviárias e as políticas de preservação e habitação no Brasil*

Em estudo preliminar sobre como as políticas públicas de preservação e habitação relacionadas ao patrimônio cultural ferroviário foram se constituindo no Brasil observa-se que foram poucos os momentos em que se tocaram, apesar de caminharem juntas. Nesse texto não se pretende adentrar sobre a implementação de programas de habitação

nas áreas de interesse patrimonial, notadamente localizados nos centros das grandes cidades, mas historiar a participação dos espaços ferroviários nessa discussão.

Até década de 1990 a ferrovia ainda permanecia em atividade no território nacional, apesar das inúmeras dificuldades para operar adequadamente. Somente a partir dessa década é que se tornou irreversível o processo de desativação e desestatização de trechos ferroviários, e, conseqüente desmantelamento de seus bens móveis e imóveis. Entre os anos de 1990 e 2000 a preocupação com o desfazimento e destinação desses bens se tornou mais efetiva em face do abandono ou de usos inadequados (MATOS, 2015).

É dessa década também o alerta da pesquisadora Beatriz Kühl (1998) sobre os riscos a que estavam submetidos os bens ferroviários em caso de privatização da RFFSA. Para a autora, o enfrentamento à preservação desses bens configurava-se como uma grande questão vez que as companhias ferroviárias ao tempo que operavam um sistema de transporte deficitário e em decadência possuíam grandes legados históricos e arquitetônicos da engenharia e da técnica.

A resposta a esta demanda se deu através das medidas adotadas pelo governo federal para incluir nas suas políticas de recuperação e ocupação do estoque imobiliário subutilizado e em processo de degradação os imóveis pertencentes à União e à RFFSA. Nesse sentido, o extinto Ministério das Cidades, entre 2004 e 2005, assinou convênios com a empresa ferroviária e atuou em consonância com a Secretaria do Patrimônio da União (SPU)<sup>11</sup> no sentido de liberar a alienação de terrenos e imóveis desocupados, indevidamente utilizados ou subutilizados para as atividades previstas pelo Programa de Reabilitação de Áreas Centrais (BRASIL, 2005).

Assim, desde o processo de liquidação RFFSA havia um esforço para facilitar a alienação dos bens não operacionais com vistas a atender programas nacionais de habitação e regularização fundiária, em particular para as faixas de rendimentos mais baixas, bem como promover a reabilitação dos bens considerados de interesse de preservação, demandas que teriam sido elaboradas pelos poderes executivos municipais interessadas nos imóveis dos quais a RFFSA era proprietária (BRASIL, 2005; MATOS, 2015).

Em paralelo, o legado industrial ferroviário se constituía como patrimônio cultural. A exemplo de diversos países, no Brasil, este começa a se consolidar entre as décadas de 1960 e 1970 com algumas iniciativas de proteção enquanto fato memorável da história e com a realização de pesquisas interessadas nos conceitos de Patrimônio Industrial e Arqueologia Industrial. As dificuldades enfrentadas pela ferrovia

estimulavam o envolvimento e o desejo por conservar e proteger bens ferroviários por parte das entidades vinculadas a essa atividade, como o Programa de Preservação do Patrimônio Histórico Ferroviário (Preserfe) desenvolvido pela empresa RFFSA entre os anos 1980 e 1990, e os órgãos responsáveis pelo patrimônio cultural, seja nas esferas federal como estadual (MATOS, 2015; ANJOS, 2018).

Deste modo, as circunstâncias da dissolução da empresa RFFSA, caracterizada pela desmobilização patrimonial e pela mobilização de agremiações sociais defensoras do patrimônio ferroviário, geraram as condições para que a conclusão do processo ocorresse através de meios legais que tivessem, a uma só vez, intuitos de: a) obter recursos para pagamento de débitos da empresa por meio da alienação de edificações, equipamentos e terrenos, colaborando para a fragmentação de seu patrimônio histórico e cultural; b) salvaguardar o acervo representativo da memória da atividade ferroviária.

É nesse contexto que se insere a Lei nº 11.483/2007, ao tempo que conclui a dissolução da RFFSA estabelece que os bens não arrendados e alienados passem para a tutela do poder executivo federal, sendo determinado a órgãos federais direitos e obrigações sobre esse espólio. De acordo com o artigo 9º desse diploma legal, ao Iphan foi incumbido o dever de *receber e administrar* os bens móveis e imóveis identificados como simbólicos para a salvaguarda da Memória Ferroviária por seus valores artístico, cultural e histórico, bem como assegurar sua *guarda e manutenção* (BRASIL, 2007). O parágrafo segundo deste artigo estabelece que:

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

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

II - Conservação e restauração de prédios, monumentos, logradouros, sítios e demais espaços oriundos da extinta RFFSA (BRASIL, 2007).

Esta Lei marca um momento de inflexão do olhar e atuação da referida instituição federal sobre o acervo ferroviário brasileiro, não só por sua vastidão e especificidades, mas pelas atribuições e responsabilidades que precisou assumir. A Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário (LPCF) instituída pela Portaria do Iphan sob o nº 407 em 2010 foi o instrumento de proteção criado especificamente para cumprir o dever de preservar a referida Memória Ferroviária através da seleção e reconhecimento como patrimônio cultural dos *bens móveis e imóveis* com valor *histórico, artístico, tecnológico* ou *científico e simbólico*, procedimento identificado como *avaliação cultural* (IPHAN, 2010).

Em abril de 2022 foi publicada a Portaria nº 17 que revogou a anterior e trouxe uma série de mudanças nos procedimentos de admissibilidade, instrução e avaliação dos pedidos de valoração<sup>12</sup>, sendo retomados a partir de então os processos de valoração cultural (IPHAN, 2022).

Em síntese, a escolha e proteção dos bens ferroviários como patrimônio cultural em face da Lei e Portarias supracitadas são marcadas pelos seguintes aspectos: a vinculação entre valoração cultural e busca por soluções de gestão, no caso, destinação e uso adequados; a descentralização e compartilhamento de responsabilidades por meio de instrumentos específicos; a diferenciação no tratamento dos bens ferroviários, conforme sua classificação como passíveis ou não de alienação, em operação ou não, com repercussão na proteção, e; a complementaridade dos instrumentos de proteção federais para obtenção da preservação desejada.

Na análise realizada estes aspectos afetam particularmente as edificações residenciais. Para elas, o processo de liquidação da RFFSA reservou uma destinação específica, sua disponibilização como parte do estoque imobiliário para regularização fundiária. Os artigos 12 a 16 da mesma Lei estabelecem as condições em que podem ocorrer essas alienações, sendo priorizados os ocupantes de baixa renda com prazos, valores e parcelas estendidas para viabilizar a aquisição das edificações. Essa previsão legal, ao passo que busca assegurar um direito social fundamental<sup>13</sup> e atender aos anseios que permearam o processo de liquidação da RFFSA, de outro lado repercute no alcance da política de proteção desenhada pelo Iphan e na atuação direta do órgão.

A trajetória descrita acima aponta que o lento processo de extinção da RFFSA e o reconhecimento de seu legado como patrimônio cultural, apesar de caminharem juntos, parecem ter conduzido a uma presença secundária da discussão sobre o uso dos imóveis ferroviários para fins habitacionais nas políticas de preservação, visto que estes foram tratados como um espólio a ser desfeito através das políticas específicas, aspecto que deve ser investigado com maior atenção. No momento, cabe ressaltar a importância dessas edificações para a história e cultura piauiense e os desafios para o enfrentamento da questão relativa à conservação do patrimônio em questão no que diz respeito às políticas instituídas, em que o habitar este patrimônio como conciliação entre as ações de preservação e habitação se insinua como uma hipótese.

### *Habitar e proteger o Patrimônio Cultural Ferroviário do Piauí*

Início esta última parte trazendo algumas referências para ajudar a pensar a ideia de patrimônio cultural na contemporaneidade, no qual se insere o industrial ferroviário. A primeira vem de Carsalade (2015), para quem a noção hodierna de patrimônio está vinculada a um caráter de coletividade. Ao discutir os conceitos de memória, educação, ambiente e patrimônio histórico, artístico e cultural, o autor conclui que o debate sobre a permanência do ambiente e da memória deve girar, sobretudo, em torno do sujeito que cuida de tal permanência, e não só sobre a matéria, para que este sujeito “[...] não compreenda a memória como única e nem exclua o ambiente do desenrolar da vida, retirando do bem a sua capacidade formadora e a sua abertura para novas possibilidades de transformação” (CARSALADE, 2015, p. 190).

Freire (2015), ao estudar o patrimônio ferroviário, aponta que os objetos de patrimonialização são os capazes de transmitir não só o conhecimento sobre a funcionalidade ferroviária, como também os vínculos sociais, memoriais e culturais estabelecidos no tempo e espaço. Para ela, ainda que desativados, muitos lugares mantem-se capazes de revelar elementos significativos da história do trabalho, dos fluxos tecnológicos, científicos, urbanos e das relações sociais estabelecidas pelos operários entre si e com o ambiente em que estavam inseridos, pois são “[...] áreas carregadas de representações simbólicas e de memórias que permitem compreender sua leitura relacionada aos demais componentes da rede” (FREIRE, 2015, p. 40).

Meneses (2006, p. 39), por sua vez, defende que “[...] o principal sujeito da cultura é o habitante local [...]” e que é no cotidiano que se deve buscar as respostas para a necessária conexão entre o patrimônio cultural e os grupos sociais a que está vinculado. Sobre habitar, este autor diz:

O verbo habeo em latim significa possuir, manter relações com alguma coisa, apropriar-se dela. Com o acréscimo da partícula it, que indica reforço (como em salio, ‘dançar, pular’ e saltito, ‘dar pulinhos’, o verbo habito acrescenta intensidade e permanência a essas relações. Hábito, habitualidade expressam bem essa noção de constância, continuidade. Trata-se, portanto, de uma relação de pertencimento – mecanismo nos processos de identidade que nos situa no espaço, assim como a memória nos situa no tempo: são as duas coordenadas que balizam nossa existência. [...] morar, moradia, são palavras que também explicita, esse conteúdo de extensão temporal no habitar. (MENESES, 2012, p. 27)

Ao conectar estas referências com as informações obtidas no Inventário sobre as edificações residenciais da Linha 01 pode-se considerar que estas se mostram inicialmente como permanências significativas ainda não devidamente identificadas,

estudadas e inseridas na escolha dos elementos a integrar o patrimônio cultural brasileiro, nem nas políticas de habitação, ambas políticas públicas, cujos objetivos, a princípio complementares, podem levar a resultados contraditórios, como visto.

A leitura articulada dos dispositivos legais descritos anteriormente contribui para pensar no alcance dos mesmos em relação às edificações residenciais em questão e como podem atuar para assegurar sua preservação. Pode-se considerar que do ponto de vista da apropriação sociocultural, a continuidade do uso como moradia da linha analisada se coaduna com os propósitos da valoração cultural.

Quanto aos aspectos ligados à gestão, algumas questões se impõem. A primeira refere-se à aposta nos usos culturais e turísticos como fomentadores da requalificação do patrimônio ferroviário. A valoração cultural e inscrição na LPCF até o momento tem se direcionado aos bens mais atraentes para implantação de novos usos, como parques e equipamentos de lazer urbano, em que a função residencial muitas vezes se mostra incompatível, caso do Parque Estação da Cidadania implantado no Pátio Ferroviário de Teresina, capital do Estado, onde a casa do agente teve o uso residencial substituído pelo cultural e a família do ferroviário que ali residia transferida para outro local<sup>14</sup> (IPHAN/2012).

A diferenciação no tratamento legal a que os bens ferroviários estão submetidos impõe outro desafio para o alcance dos instrumentos de proteção. De acordo com os dados relativos às condições de ocupação fornecidos pelo Inventário, a Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário não se aplica a grande parte das edificações residenciais da Linha 01 por terem sido alienadas quando da extinção da RFFSA. A considerar apenas as vilas localizadas nas áreas urbanas implica dizer que à grande maioria delas não é possível adotar o instrumento criado especificamente para a proteção dessa natureza de bem. Situação que revela a fragilidade em que estas edificações se encontram quanto ao seu reconhecimento como integrantes do legado ferroviário.

Apresento a seguir as vilas ferroviárias localizadas nas cidades de Parnaíba, litoral do Piauí, e de Capitão de Campos, distante 204km desta para ilustrar a referida fragilidade e as implicações dos instrumentos legais explicitados.

De acordo com Vieira (2010), as vilas de Parnaíba fazem parte de um conjunto de obras de apoio à atividade ferroviária realizada na década de 1950 na cidade que marcou profundamente sua paisagem. Compreendem dois conjuntos de casas geminadas de padrões construtivos distintos, o primeiro possui detalhe em massa com a identificação da RFFSA, e o segundo é identificado como Vila Operária Major Santa Cruz, nome do

diretor da antiga EFCP que a construiu para atender aos trabalhadores alocados nos serviços de expansão da linha, figuras 09 e 10 a seguir.

**Figura 09** — Vila Ferroviária de Parnaíba



Fonte: IPHAN/2012.

**Figura 10** — Vila Operária Major Santa Cruz, Parnaíba



Fonte: IPHAN/2012.

Por terem sido alienadas, no caso de interesse no seu reconhecimento como patrimônio cultural resta a adoção do Tombamento, instrumento que insere uma discussão muito sensível ao patrimônio industrial, a da excepcionalidade. Requisito considerado fundamental para sua aplicação em âmbito federal, mas que tem se mostrado insuficiente para reconhecer as especificidades do legado industrial ferroviário, cujas características essenciais se manifestam na “[...] formação do seu *traçado linear*, na *quantidade/diversidade de bens*, na *diversidade de funções* que compõem a operação dos trens, e, sobretudo, na *lógica funcional* que comanda e controla a operação da rede” (FREIRE, 2017, p. 42, grifos da autora).

Uma escala territorial, diversidade tipológica e funcional e aproximação temporal ainda não apreendidas plenamente nos tombamentos federais, conforme estudo sobre os tombamentos realizados pelo Iphan entre 2000 e 2015, em que foi possível identificar algumas pistas sobre o que para a instituição caracteriza a excepcionalidade ou singularidade de um bem ferroviário necessária para sua proteção em âmbito federal,



seja pelo tombamento ou pela inscrição na LPCF: “[...] ter um passado associado à história nacional; possuir uma arquitetura claramente ferroviária, mas diferenciada em relação ao padrão adotado; a exemplaridade ou raridade do bem; e sua antiguidade” (ANJOS, 2018, p. 174).

Em Parnaíba, essas características foram identificadas no conjunto que compõe a Esplanada Ferroviária, cuja localização próxima às áreas formadoras do núcleo urbano possibilita uma leitura muito expressiva da transformação pela qual passou, tendo em um extremo a origem da sua ocupação no século XVIII, com o Rio Igarauçu e a área portuária, e no outro, o conjunto ferroviário construído entre os anos de 1920 e 1940. A diversidade de linguagens arquitetônicas presente no percurso entre esses extremos - colonial, eclética, art decó e modernista - dá conta da sucessão de épocas e ciclos econômicos que fizeram de Parnaíba uma das cidades mais prósperas do Piauí, o que não se observa no ambiente urbano em que se inserem as vilas ferroviárias.

**Figura 11** — Vista da Esplanada Ferroviária de Parnaíba, tombada pelo Iphan.



Fonte: IPHAN/2008b.

**Figura 12** — Perímetro de tombamento e entorno. A seta indica as vilas na malha urbana.



Fonte: IPHAN/2008b

Embora façam parte do contexto da ferrovia que delimita o recorte urbano protegido pelo Iphan, sendo inclusive mencionadas no dossiê que subsidiou o tombamento, estas integram uma área mais recente, resultado da expansão urbana ao longo da linha férrea, cuja feição é marcada pela renovação arquitetônica. O risco aqui não se revela na ociosidade e abandono, como se observa na Esplanada no aguardo de projetos de requalificação, embora tutelado, mas na substituição completa ou invisibilização da presença das vilas na cidade, e, em consequência, o não reconhecimento de sua participação na constituição do legado ferroviário e da história dos ferroviários que ali viveram.

Vieira (2010), em sua dissertação, ao traçar a trajetória da ferrovia em Parnaíba por meio do relato de ferroviários revela como se davam as relações e o ambiente de trabalho, as memórias dos ofícios que exerciam e o acesso às casas das vilas, que construídas para dar suporte ao funcionamento da linha acabaram se tornando objeto de desejo e disputa entre os trabalhadores, bem como forma de compensação pelos bons serviços prestados, ou ainda, favorecimento a funcionários por parte dos diretores.

No Inventário realizado pelo Iphan não há menção sobre a existência de vínculo entre os moradores atuais e a ferrovia, apenas informa que as edificações foram alienadas, restando apenas duas casas pertencentes à RFFSA<sup>15</sup>. Somente com o trabalho de campo será possível saber o quanto os moradores atuais tem ciência do simbolismo e das histórias que essas edificações carregam, bem como os valores que atualmente atribuem às mesmas. De toda sorte, o fato de habitá-las, em alguma medida, acaba contribuindo para a permanência desse registro material vivo da ferrovia. É sob essa perspectiva que a análise crítica do instrumento de proteção se situa nesse texto.

A Vila Ferroviária da cidade de Capitão de Campos apresenta outra situação. De acordo com o Inventário a vila é composta por três casas individuais e duas geminadas, uma organização muito interessante por estarem contíguas casas destinadas a funcionários de funções e hierarquias distintas, sendo a vila identificada como um dos conjuntos mais expressivos da linha férrea piauiense pela qualidade e estado de preservação de suas construções.

Apenas uma das casas estava desabitada até o ano de 2016, ao passo que as demais mantinham a função de moradia, estando ocupadas por famílias que obtiveram uma autorização informal e temporária para residirem no local, visto que com “[...] o fim da operação da RFFSA no local, em 1994, [...] os operários da Rede foram removidos das residências, que permaneceram fechadas” (CASTELO BRANCO, 2016, p. 133).

**Figura 13** — Vista das casas da Vila Ferroviária de Capitão de Campos



Fonte: IPHAN/2012.

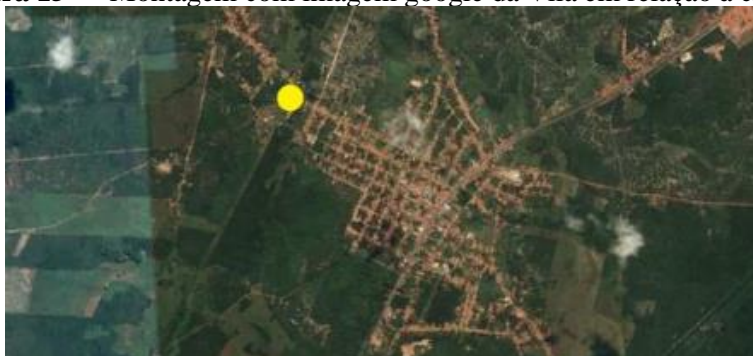
**Figura 14** — Imagem google da Vila com Estação, Capitão de Campos.



Fonte: CASTELO BRANCO/2016.

O conjunto se situa em uma área mais afastada do centro urbano e de acordo com Castelo Branco (2016, p. 170): “Constitui espécie de fronteira entre duas configurações de ocupação do espaço urbano: uma disciplinada, racionalizada pelo poder público e consolidada, a leste dos trilhos, e outra orgânica, de implantação espriada ao longo de poucos eixos de traçado livre”.

**Figura 15** — Montagem com imagem google da Vila em relação à cidade.



Fonte: CASTELO BRANCO/2016.

O interesse em abordar vila de Capitão de Campos se deve ao fato de suas casas permanecerem como propriedade da União, situação para qual a Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário foi criada. Dentro da compreensão dos dispositivos da Lei nº11.483/2007, para além dos valores históricos, culturais e simbólicos associados à

vila, faz-se necessário definir também sua destinação, que, por força legal, está atrelada à implementação de políticas de habitação ou regularização fundiária por meio dos acordos formais a serem celebrados com a municipalidade, ou sua destinação a uma função cultural e turística.

Para discutir o impacto desse aspecto trago a contribuição de Correia (2011) por apresentar a noção de *desmonte* para caracterizar os efeitos decorrentes da desativação da atividade industrial, momento mais recente desse legado e que pode assumir modos diversos. A autora identifica que o desmonte pode ocorrer na sua totalidade ou parcialmente, alcançando particularmente algumas áreas ou categorias de empregados; pode ocorrer de forma célere ou paulatina, podendo ou não incorrer no esfacelamento material ou em uma abrangente descaracterização das construções; os equipamentos que marcam o trabalho industrial coletivo podem ser fechados, objeto de terceirização ou de repasses ao Estado e os locais onde funcionavam vendidos ou demolidos. Nesse processo se inserem as edificações residenciais, como visto, destinadas à venda, desocupadas ou mesmo destruídas para darem lugar a outras atividades.

Na pesquisa em curso parte-se do pressuposto de que a alienação das casas de vilas e as posturas assumidas pelas políticas públicas apresentadas anteriormente podem ser caracterizadas como um fator de desmonte do patrimônio ferroviário. Nesse sentido, chamo atenção que a tutela federal da vila ferroviária de Capitão de Campos requer não só o olhar atento para seus significados e história, mas também um grande esforço institucional e legal por parte das instituições<sup>16</sup>, como Iphan e SPU, junto à municipalidade, com vistas a promover ações preservacionistas atreladas à permanência da função de moradia por meio da regularização da cessão de uso, por sua vez, vinculada à participação e mobilização dos moradores para efetivamente alcançar a quem é de direito.

Em que pese as dificuldades que a atuação institucional envolve para a aplicação dos instrumentos de preservação vigentes e para dotar o patrimônio ferroviário de condições adequadas de existência, avalia-se preliminarmente que a valorização desse acervo passa pela ressignificação desses processos através da construção conjunta de mecanismos que viabilize a integração do patrimônio cultural com seus detentores e o contexto em que se inserem, ou seja, com o protagonismo do cotidiano e do universo do trabalho, nos termos de Meneses (2006), nas políticas públicas voltadas para a identificação, tutela e valorização do patrimônio cultural, como aponta este autor.

Por fim, retomando as referências citadas inicialmente considero que a salvaguarda da herança ferroviária requer a incorporação da noção mais contemporânea do conceito de patrimônio, que tem no habitante e nas relações sociais seu fundamento.

### *Conclusão*

Um aspecto comum ao patrimônio industrial é o abandono e esvaziamento das suas estruturas após a desativação da atividade que lhe deu origem, no Piauí não foi diferente em relação ao legado ferroviário, entretanto, o panorama obtido a partir do Inventário realizado pelo Iphan no estado revelou um quadro particular de resistência no que se refere às edificações residenciais da Linha 01 da malha ferroviária.

Para Rufinoni (2013) é necessário estudar as transformações do patrimônio industrial na atualidade. No caso das casas de vila apresentadas, essa premissa se coloca como fundamental, posto que, além do papel que exerceram no passado para promover a funcionalidade do sistema de transporte, mantem-se como reminiscências fundamentais do habitar do trabalhador que teimam em existir e desafiam o abandono e o esquecimento.

A discussão promovida por José Reginaldo Gonçalves (2012) sobre regimes de historicidade oferece uma base bastante interessante para pensar o momento atual do patrimônio em questão. Para ele, as transformações no modo como “[...] experimentamos o tempo e como estabelecemos as relações entre passado, presente e futuro [...]”, que parece “[...] nos encarcerar em um presente em permanente expansão [...]”, podem também nos “[...] libertar da nostalgia de uma busca incessante por uma experiência perdida”. Uma nova experiência com o tempo que nos possibilita pensar o patrimônio “[...] não mais como um dado situado num tempo ou num espaço distante, mas como um processo presente, incessante, imponderável e interminável de reconstrução” (GONÇALVES, 2012, p. 67, 69-70).

Essa assertiva soa como uma provocação para pensar a continuidade do uso como moradia das edificações residenciais ferroviárias da Linha 01 da malha piauiense como o presente deste patrimônio e das pessoas afetadas por ele, quiçá, seu futuro. Ao passo que suas condições de existência e funcionalidade são confrontadas com os riscos de desaparecimento ou descaracterização completa, de outro, podem compor uma rede de significados, e um direito a ser reivindicado por seus moradores. Moradores, que, em geral, não estão organizados e encontram-se em situações financeiras e sociais bastante

adversas, em especial os ocupantes informais, mas que guardam memórias e vivenciam os espaços ferroviários, independentemente dos valores que lhes atribuem.

Como visto, estas enfrentam dificuldades de inserção nas políticas de preservação, seja por distanciarem-se dos critérios cristalizados no instrumento do tombamento ou por requerer um grau de engajamento das instituições e harmonização das normas vigentes mais amplo e além do escopo do reconhecimento dos atributos culturais, portanto, mantem-se pouco representadas nos supracitados processos. Além disso, o descompasso entre as políticas de habitação e preservação se somam aos riscos já postos colaborando, de certa maneira, para o desmonte e apagamento da memória dos trabalhadores. Por outro lado, vislumbra-se na interlocução dessas políticas uma alternativa para a conservação e valorização dos bens ferroviários e de quem o habita.

Mesmo ciente de que não é possível salvaguardar todos os remanescentes do passado, posto que nem todos estabelecem vínculos socioculturais significativos, tem-se que o tempo que possibilita a apreensão dos valores socioculturais é o mesmo que promove ruínas, cuja consequência, além da perda material e do empobrecimento do repertório histórico, social e cultural dos territórios cortados pela linha do trem, é o apagamento desse patrimônio.

Por fim, encerro o texto com a expectativa de ter contribuído para a constituição de caminhos para a preservação do patrimônio industrial ferroviário do Piauí, em particular, de suas edificações residenciais, com a defesa de que a adoção de uma noção inclusiva de patrimônio enquanto construção social coletiva e de políticas públicas pautadas no protagonismo das instâncias locais e dos moradores são condições determinantes para a constituição do capítulo atual da história da ferrovia no estado.

## Referências

ANJOS, Claudiana Cruz dos. *A Proteção do Patrimônio Cultural Ferroviário no Brasil entre 2000 e 2015: do tombamento à inscrição, um caminho de distanciamento das especificidades do objeto a preservar*. 2018. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Urbano). Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2018.

BRASIL. *Decreto Lei nº 25 de 30 de novembro de 1937*. Organiza a proteção do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. Disponível em: [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto-lei/Del0025.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/Del0025.htm). Acesso em: 07 fev.

\_\_\_\_\_. Ministério das Cidades. Secretaria Nacional de Programas Urbanos. *Reabilitação de Centros Urbanos*. Coordenação Geral: ROLNIK, Raquel; BALBIM, Renato. Brasília: Ministério das Cidades, 2005.

\_\_\_\_\_. *Lei nº 11.483* de 31 de maio de 2007. Dispõe sobre a revitalização do setor ferroviário, altera dispositivos da Lei no 10.233, de 05 de junho de 2001, e dá outras providências. Disponível em: [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2007-2010/2007/lei/111483.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2007/lei/111483.htm). Acesso em: 07 fev.

\_\_\_\_\_. *Lei nº 11.481* de 31 de maio de 2007. Dispõe sobre a revitalização do setor ferroviário, altera dispositivos da Lei no 10.233, de 05 de junho de 2001, e dá outras providências. Disponível em: [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_Ato2007-2010/2007/Lei/L11481.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2007-2010/2007/Lei/L11481.htm). Acesso em: 07 fev.

\_\_\_\_\_. *Manual de incorporação e destinação de Imóveis oriundos da extinta Rede Ferroviária Federal S.A. – RFFSA*. 2015. Disponível em: <http://bibliotecadigital.economia.gov.br/handle/777/249>. Acesso em: 07 fev.

CARSALADE, Flávio de Lemos. Permanência e transformação na Memória e no Ambiente. In: PINHEIRO, Adson Rodrigo S. *Cadernos do patrimônio cultural: educação patrimonial*. Fortaleza: Secultfor: Iphan, 2015, p. 183-192.

CASTELO BRANCO, André Mendes de Carvalho. *Patrimônio ferroviário em Capitão de Campos - PI: diretrizes para preservação integrada do conjunto ferroviário*. 2016. Monografia (Graduação em Arquitetura e Urbanismo). Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Instituto Camillo Filho, Teresina, 2016.

CERQUEIRA, Maria Dalva Fontenele. Histórias não contadas: o cotidiano das dificuldades dos trabalhadores da Estrada de Ferro Central do Piauí (1950 – 1970). ENCONTRO NACIONAL DE HISTÓRIA ORAL: POLÍTICA, ÉTICA E CONHECIMENTO. XII. 2014. Teresina. Anais eletrônico do *XII Encontro Nacional de História Oral: Política, Ética e Conhecimento*. Teresina: Universidade Federal do Piauí, 2014.

CONSELHO INTERNACIONAL DE MONUMENTOS E SÍTIOS; COMITÊ INTERNACIONAL PARA CONSERVAÇÃO DO PATRIMÔNIO INDUSTRIAL. ICOMOS – TICCIH. *Princípios para a Conservação de Sítios, Estruturas, Áreas e Paisagens de Patrimônio Industrial*. Dublin, 2011. Disponível em: <http://ticcih.org/wp-content/uploads/2017/12/Princi%CC%81pios-de-Dublin.pdf>. Acesso em: jul.2021.

COMITÊ INTERNACIONAL PARA CONSERVAÇÃO DO PATRIMÔNIO INDUSTRIAL – TICCIH. *Carta de Nizhny Tagil sobre o Patrimônio Industrial*. Nizhny Tagil, 2003. Disponível em: <http://www.mnactec.cat/ticcih/pdf/NTagilPortuguese.pdf>. Acesso em: jul.2021.

CORREIA, Telma de Barros. A moradia na paisagem industrial: a forma de vilas operárias e núcleos fabris. In.: CORREIA, Telma de Barros. *Forma Urbana e arquitetura de vilas operárias e núcleos residenciais de empresas no Brasil*. São Paulo: Annablume; Fapespe, 2011, p.273-301.

FINGER, Anna Eliza. *Vilas ferroviárias no Brasil: os casos de Paranapiacaba em São Paulo e Vila Belga no Rio Grande do Sul*. 2009. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo). Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de Brasília, Brasília, 2009.

\_\_\_\_\_. *Um Século de Estradas de Ferro – Arquiteturas das ferrovias no Brasil entre 1852 e 1957*. 2013. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo). Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de Brasília, Brasília, 2014.

FREIRE, Maria Emília Lopes. *Patrimônio Ferroviário: Por uma compreensão sistêmica de sua lógica funcional*. 2015. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Urbano) Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2016.

\_\_\_\_\_. *Patrimônio Ferroviário: a preservação para além das estações*. 2017. Tese (Doutorado em Desenvolvimento Urbano). Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2017.

GONÇALVES, José Reginaldo Santos. As transformações do patrimônio: da retórica da perda à reconstrução permanente. In: TOMASO, Izabela Maria; LIMA FILHO, Manuel Ferreira. *Antropologia e Patrimônio Cultural: trajetórias e conceitos*. Brasília: Associação Brasileira de Antropologia, 2012.

INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL. *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. Disponível em: [http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Portaria%20de%202010\\_12\\_21%20-%20No%20407%20\(1\).pdf](http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Portaria%20de%202010_12_21%20-%20No%20407%20(1).pdf). Acesso em: 07 fev.

\_\_\_\_\_. *Portaria nº 17 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. Disponível em: <https://www.gov.br/iphan/pt-br/centrais-de-conteudo/legislacao/atos-normativos/2022/portaria-iphan-no-17-de-29-de-abril-de-2022>. Acesso em: 07 fev.

\_\_\_\_\_. *Portaria nº 375 de 19 de setembro de 2018*. Institui a Política de Patrimônio Cultural Material. Disponível em: [http://portal.iphan.gov.br/uploads/legislacao/portaria3752018sei\\_iphan0732090.pdf](http://portal.iphan.gov.br/uploads/legislacao/portaria3752018sei_iphan0732090.pdf). Acesso em: 07 fev.

\_\_\_\_\_. *Patrimônio Ferroviário do Piauí. Pesquisa sobre a Malha Ferroviária do Piauí*. Teresina: IPHAN/PI, 2012. 4 volumes.

\_\_\_\_\_. *Processo n. 1557-T-08*. Tombamento do Conjunto da Estação Ferroviária de Teresina, Piauí. Rio de Janeiro: Arquivo Noronha Santos, 2008a.

\_\_\_\_\_. *Cidades do Piauí testemunhas da ocupação do interior do Brasil durante o século XVIII: Conjunto Histórico e Paisagístico de Parnaíba*. Dossiê de tombamento. Teresina: IPHAN/PI, 2008b.

\_\_\_\_\_. *Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário*. Brasília: IPHAN, 2021. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/127>. Acesso em: 07 fev.

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

\_\_\_\_\_. *Preservação do patrimônio arquitetônico da industrialização: Problemas teóricos de restauro*. 1. ed. Cotia: Ateliê Editorial, 2008.

MATOS, Lucina Ferreira. *Memória Ferroviária: da mobilização social à política pública de patrimônio*. 2015. Tese (Doutorado em História, Políticas e Bens Culturais). Fundação Getúlio Vargas, Rio de Janeiro, 2015.



MENEGUELLO, Cristina. Patrimônio industrial como tema de pesquisa. SEMINÁRIO INTERNACIONAL HISTÓRIA DO TEMPO PRESENTE. I. 2011. Florianópolis. *Anais do ....* Florianópolis: UDESC, ANPUH-SC, PPGH, 2011.

MENESES, Ulpiano T. Bezerra de. A cidade como bem cultural: áreas envoltórias e outros dilemas, equívocos e alcances na preservação do patrimônio ambiental urbano. In: IPHAN. *Patrimônio: atualizando o debate*. São Paulo: IPHAN, 2006, p.33-76.

\_\_\_\_\_. O campo do patrimônio cultural: uma revisão de premissas. FÓRUM DO PATRIMÔNIO CULTURAL. I. 2012. *Anais do...* Brasília: IPHAN, 2012, p.25-32.

SILVA FILHO, Olavo Pereira da. *Carnaúba, pedra e barro na Capitania de São José do Piauí*. 3 volumes. Belo Horizonte: Nova Fronteira, 2007.

VALENTE, Vanessa. A gestão Administrativo-Financeira. In: VALENTE, Vanessa. *Paranapiacaba: um patrimônio para a humanidade*. São Paulo: Editora Marquise, 2014. p. 213-217.

VIEIRA, Lêda Rodrigues. *Caminhos de ferro: a ferrovia e a cidade de Parnaíba, 1916-1960*. 2010. Dissertação (Mestrado em História do Brasil). Pós Graduação em História, Universidade Federal do Piauí, Teresina, 2010.

---

<sup>1</sup> Instituição federal responsável pela coordenação da preservação do patrimônio cultural no Brasil, criada pelo Decreto Lei nº25/1937.

<sup>2</sup> Instrumento de preservação criado pelo Decreto-Lei nº 25/1937 para a proteção do patrimônio histórico e artístico nacional, constituído pelo “[...] 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” (BRASIL, 1937).

<sup>3</sup> O inventário é composto por: Ficha 01- Listagem geral; Ficha 02 - Síntese da Linha; Ficha 03 - Ficha de Campo Individual para Bens Imóveis; Ficha 04 - Planilha de Tabulação de Dados, e; Ficha 05 - Ficha de Registro Fotográfico.

<sup>4</sup> Foram inventariados 179 imóveis, entre edificações, equipamentos de apoio (poço, caixa d’água, subestação, casa de bomba) e obras de arte de engenharia (pontes e bueiros). Em relação às vilas, cada uma corresponde a uma ficha individual, assim, as 30 vilas ferroviárias identificadas em toda a malha ferroviária compreende um universo bem maior de edificações.

<sup>5</sup> Foram obtidos a partir da descrição da área/conjunto contida nas Fichas de Campo Individual, que no caso das vilas informa as características e número de edificações que as compõe. Também serviu de apoio as Fichas de Registro Fotográfico. Verificou-se a demolição de duas vilas ferroviárias entre 2008 e 2019. Cabe ressaltar que com o trabalho de campo esses dados devem sofrer alterações.

<sup>6</sup> As pesquisas bibliográfica e iconográfica feitas para o Inventário não foram suficientemente abrangentes sobre todos os imóveis inventariados, além das dificuldades próprias do trabalho de campo e eventuais falhas de identificação das edificações. Cito a dissertação da pesquisadora Vieira (2010, p. 156) em que consta uma referência à construção de “[...] 12 casas ao longo da linha [EFCP] para moradia dos trabalhadores das turmas de conservação, e 2 casas para mestres”, referência a ser cotejada com o Inventário e que pode indicar demolições.

<sup>7</sup> Vide pesquisas realizadas por Finger (2009, 2014) sobre a arquitetura das ferrovias no Brasil e as Vilas Ferroviárias de Paranapiacaba, Santo André (SP), e Vila Belga, no Rio Grande do Sul.

<sup>8</sup> Para a análise em questão o conjunto de casas localizado na cidade de Piripiri foi considerado como vila.

<sup>9</sup> Com base nas observações descritas nas fichas verifica-se que esse campo era preenchido a partir das informações fornecidas pelas pessoas encontradas durante o trabalho de campo, ou seja, não foram entrevistados todos os ocupantes das edificações, nem os contatos cadastrados se apresentavam como representantes dos moradores. Não fez parte do escopo do trabalho a consulta cartorial ou junto à Secretaria de Patrimônio da União.

<sup>10</sup> Ambas protegidas por meio do Tombamento, sendo a segunda como parte do Sítio Histórico e Paisagístico da cidade de Parnaíba. A inscrição na LPCF recai sobre os mesmos bens tombados em Teresina e Parnaíba, sendo acrescida a Estação Ferroviária de Piracuruca, também na Linha 01, vide Lista

de Bens tombados e inscritos na LPCF disponíveis na página eletrônica do Iphan, última atualização em 2021.

<sup>11</sup> Órgão do governo federal responsável pela administração e gestão dos bens de propriedade da União.

<sup>12</sup> A portaria Iphan nº 17 de 2022 também revisou o critério de seleção relativo aos valores artístico, tecnológico ou científico, agora relacionados à evolução tecnológica e industrial identificados em bens construídos até a extinção da Rede Ferroviária Federal S.A (IPHAN, 2022).

<sup>13</sup> Complementarmente cito a Lei nº 11.481 de maio de 2007 que prevê uma série de *medidas voltadas para regularização fundiária de interesse social em imóveis da União*. Esta Lei é resultado do esforço interinstitucional de viabilizar a disponibilização de bens da União dentro de uma política social que pode beneficiar os ocupantes das edificações ferroviárias, sendo necessário para tal a participação ativa da municipalidade com programas voltados para habitação social (BRASIL, 2007).

<sup>14</sup> Este pátio compõe o conjunto arquitetônico tombado pelo Iphan, cujo dossiê, mais voltado para a qualidade arquitetônica e excepcionalidade da estação ferroviária, não identifica o dormitório ali existente como objeto a ser preservado, sendo, portanto, passível de demolição (IPHAN, 2008).

<sup>15</sup> Os dados sobre as vilas de Parnaíba carecem de maior análise. No inventário consta que são 20 casas, dez em casa vila, da análise da pesquisa de Vieira (2010), imagens Google Maps e dossiê de tombamento (IPHAN/2008) chega-se a um número maior, cada vila é composta por 7 casas geminadas perfazendo um total de 28 unidades de moradia.

<sup>16</sup> Exemplo desta articulação é a Vila Ferroviária de Paranapiacaba e seu entorno natural, no município de Santo André (SP), onde 334 edificações foram adquiridas pela Prefeitura Municipal em 2002 que adotou mecanismos legais e sociais para firmar termos de permissão de uso desses imóveis e promover ações de caráter preservacionista e de incremento ao turismo (VALENTE, 2014).

Artigo recebido em 09/02/2023

Aceito para publicação em 17/04/2023