

Arqueologia das Ciências Humanas e Sociais Aplicadas

2



Anna Paula Lombardi
(Organizadora)

 **Atena**
Editora

Ano 2019

Anna Paula Lombardi

(Organizadora)

**Arqueologia das Ciências Humanas e Sociais
Aplicadas
2**

Atena Editora
2019

2019 by Atena Editora

Copyright © da Atena Editora

Editora Chefe: Profª Drª Antonella Carvalho de Oliveira

Diagramação e Edição de Arte: Geraldo Alves e Natália Sandrini

Revisão: Os autores

Conselho Editorial

- Prof. Dr. Alan Mario Zuffo – Universidade Federal de Mato Grosso do Sul
Prof. Dr. Álvaro Augusto de Borba Barreto – Universidade Federal de Pelotas
Prof. Dr. Antonio Carlos Frasson – Universidade Tecnológica Federal do Paraná
Prof. Dr. Antonio Isidro-Filho – Universidade de Brasília
Profª Drª Cristina Gaio – Universidade de Lisboa
Prof. Dr. Constantino Ribeiro de Oliveira Junior – Universidade Estadual de Ponta Grossa
Profª Drª Daiane Garabeli Trojan – Universidade Norte do Paraná
Prof. Dr. Darllan Collins da Cunha e Silva – Universidade Estadual Paulista
Profª Drª Deusilene Souza Vieira Dall’Acqua – Universidade Federal de Rondônia
Prof. Dr. Eloi Rufato Junior – Universidade Tecnológica Federal do Paraná
Prof. Dr. Fábio Steiner – Universidade Estadual de Mato Grosso do Sul
Prof. Dr. Gianfábio Pimentel Franco – Universidade Federal de Santa Maria
Prof. Dr. Gilmei Fleck – Universidade Estadual do Oeste do Paraná
Profª Drª Girlene Santos de Souza – Universidade Federal do Recôncavo da Bahia
Profª Drª Ivone Goulart Lopes – Istituto Internazionele delle Figlie de Maria Ausiliatrice
Profª Drª Juliane Sant’Ana Bento – Universidade Federal do Rio Grande do Sul
Prof. Dr. Julio Candido de Meirelles Junior – Universidade Federal Fluminense
Prof. Dr. Jorge González Aguilera – Universidade Federal de Mato Grosso do Sul
Profª Drª Lina Maria Gonçalves – Universidade Federal do Tocantins
Profª Drª Natiéli Piovesan – Instituto Federal do Rio Grande do Norte
Profª Drª Paola Andressa Scortegagna – Universidade Estadual de Ponta Grossa
Profª Drª Raissa Rachel Salustriano da Silva Matos – Universidade Federal do Maranhão
Prof. Dr. Ronilson Freitas de Souza – Universidade do Estado do Pará
Prof. Dr. Takeshy Tachizawa – Faculdade de Campo Limpo Paulista
Prof. Dr. Urandi João Rodrigues Junior – Universidade Federal do Oeste do Pará
Prof. Dr. Valdemar Antonio Paffaro Junior – Universidade Federal de Alfenas
Profª Drª Vanessa Bordin Viera – Universidade Federal de Campina Grande
Profª Drª Vanessa Lima Gonçalves – Universidade Estadual de Ponta Grossa
Prof. Dr. Willian Douglas Guilherme – Universidade Federal do Tocantins

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP) (eDOC BRASIL, Belo Horizonte/MG)

A772 Arqueologia das ciências humanas e sociais aplicadas 2 [recurso eletrônico] / Organizadora Anna Paula Lombardi. – Ponta Grossa (PR): Atena Editora, 2019. – (Arqueologia das Ciências Humanas e Sociais Aplicadas; v. 2)

Formato: PDF

Requisitos de sistema: Adobe Acrobat Reader

Modo de acesso: World Wide Web

Inclui bibliografia

ISBN 978-85-7247-050-6

DOI 10.22533/at.ed.506191601

1. Arquitetura e urbanismo. 2. Espaço urbano. 3. Patrimônio cultural. I. Lombardi, Anna Paula. II. Série.

CDD 720

Elaborado por Maurício Amormino Júnior – CRB6/2422

O conteúdo dos artigos e seus dados em sua forma, correção e confiabilidade são de responsabilidade exclusiva dos autores.

2019

Permitido o download da obra e o compartilhamento desde que sejam atribuídos créditos aos autores, mas sem a possibilidade de alterá-la de nenhuma forma ou utilizá-la para fins comerciais.

www.atenaeditora.com.br

APRESENTAÇÃO

A obra “Arqueologia das Ciências Humanas e Sociais Aplicadas” aborda uma série de livros de publicação da editora Atena. O volume 2, apresenta 24 capítulos sobre os aspectos relevantes do espaço urbano das cidades brasileiras apresentando uma diversidade de pressuposições. Os capítulos exibem a preocupação em relatar as particularidades de caráter social, econômico, político e cultural sob as diferentes perspectivas dos autores que disponibilizaram seus estudos nesta obra.

Os capítulos se dedicam a apresentar estudos atuais como as cidades inteligentes e o potencial para desenvolvimento urbano, o direito a cidade e a crise do capital, sustentabilidade nas cidades, as comunidades tradicionais e as suas distinções culturais no campo, representações sociais nas cidades e o Patrimônio histórico com significados normativos e sociais no espaço urbano.

Neste volume, os capítulos apresentam uma riqueza de detalhes e peculiaridades do espaço urbano e suas pressuposições. A importância desses estudos, estão evidenciados na formação em nível de graduação e pós-graduação de acadêmicos registrando um salto quantitativo e qualitativo nas últimas décadas corroborando com a relevância dos temas abordados.

Aos leitores desta obra, que ela possa inspirar a criação de novos e sublimes estudos, proporcionando discussões e propostas para um conhecimento significativo.

Anna Paula Lombardi

SUMÁRIO

CAPÍTULO 1	1
SMART CITIES NO BRASIL - REALIDADE OU AINDA SONHO?	
<i>Patrícia Pacheco Alves de Oliveira</i>	
<i>Hugo Bona de Carvalho</i>	
<i>Beatriz Natália Guedes Alcoforado Aguiar</i>	
DOI 10.22533/at.ed.5061916011	
CAPÍTULO 2	13
CITY MARKETING, TURISMO E IDENTIDADE: ENTRE A PERCEPÇÃO E A POTENCIALIZAÇÃO DOS ESPAÇOS DA VILA DE PARANAÍACABA	
<i>Fernanda Figueiredo D'Agostini</i>	
<i>Tania Cristina Bordon Miotto Silva</i>	
DOI 10.22533/at.ed.5061916012	
CAPÍTULO 3	24
O DIREITO À CIDADE NO PROJETO ORLA	
<i>Pedro Paulo de Miranda Araújo Soares</i>	
<i>Sandra Helena Ribeiro Cruz</i>	
DOI 10.22533/at.ed.5061916013	
CAPÍTULO 4	37
A CRISE DO CAPITAL E A NEGAÇÃO DO DIREITO À CIDADE	
<i>Rayssa Bernardino de Lacerda</i>	
<i>Maria de Lourdes Soares</i>	
<i>Edna Tânia Ferreira da Silva</i>	
DOI 10.22533/at.ed.5061916014	
CAPÍTULO 5	47
RELAÇÕES HUMANAS E SUSTENTABILIDADE SOCIAL: A REALIDADE DAS CIDADES	
<i>Elisangela Artmann Bortolini</i>	
DOI 10.22533/at.ed.5061916015	
CAPÍTULO 6	60
IMPACTOS TERRITORIAIS NA COMUNIDADE PESQUEIRA DE MANGUINHOS (SERRA/ES): UM ESTUDO DE CASO	
<i>Pauliane Gonçalves Moraes</i>	
DOI 10.22533/at.ed.5061916016	
CAPÍTULO 7	84
PRODUZIR CONVENCIONALMENTE OU INOVAR? O MAPA DA ACEITAÇÃO: A SUBJETIVIDADE EM JOGO - ESTUDO DE CASO DO ASSENTAMENTO ANDER RODOLFO HENRIQUE DIAMANTE D'OESTE PARANÁ	
<i>Andre Luiz de Souza</i>	
<i>Miguel Ângelo Lazzaretti</i>	
DOI 10.22533/at.ed.5061916017	

CAPÍTULO 897

POVOS INDÍGENAS E COMUNIDADES TRADICIONAIS: SINGULARIDADE DA EXISTÊNCIA E CONFLITOS COM O AGRONEGÓCIO

Anatália Daiane de Oliveira Ramos
Cristiano Apolucena Cabral
Eva Emilia Freire do Nascimento Azevedo
Edson Caetano

DOI 10.22533/at.ed.5061916018

CAPÍTULO 9 109

MESSIANISMO E CANGAÇO DESVENDADOS EM VERSO E PROSA

Dora Vianna Vasconcellos

DOI 10.22533/at.ed.5061916019

CAPÍTULO 10 120

NOS RASTOS DA FEIRA INTERNA E EXTERNA

Thiago Oliveira da Silva
Anderson Przybyszewski Silva

DOI 10.22533/at.ed.50619160110

CAPÍTULO 11 129

DA ILHA A METRÓPOLE: PARTICULARIDADES E CONSEQUÊNCIAS DE UM PERCURSO CERCADO DE PERSPECTIVAS, DESILUSÕES E DISTINTAS REPRESENTAÇÕES SOCIAIS

Clícia Danielly Barbosa Alcântara
David das Neves Aires
Maria Lúcia Dias Gaspar Garcia

DOI 10.22533/at.ed.50619160111

CAPÍTULO 12 140

CONTRADIÇÕES DO ESPAÇO SOCIAL: ESTUDO DAS REPRESENTAÇÕES CONTRÁRIAS À MINERAÇÃO DE OURO EM PARACATU, MG

Luís Fernando Silva Andrade
André Luiz de Paiva
Valderí de Castro Alcântara
Flávia Luciana Naves Mafra

DOI 10.22533/at.ed.50619160112

CAPÍTULO 13 159

O CENÁRIO HABITACIONAL E SUA REPERCUSSÃO NA VIDA DO IDOSO BRASILEIRO

Eleusy Natália Miguel
Simone Caldas Tavares Mafra

DOI 10.22533/at.ed.50619160113

CAPÍTULO 14 170

A JUDICIALIZAÇÃO DA QUESTÃO AGRÁRIA: QUILOMBO BOA VIDA MATA CAVALO

Elen Carolina Martins
Marluce Aparecida Souza e Silva

DOI 10.22533/at.ed.50619160114

CAPÍTULO 15..... 185

ESTRATÉGIAS DE PESQUISA DOCUMENTAL EM RUAS COMERCIAIS DE INTERESSE HISTÓRICO: O CASO DA AVENIDA DUQUE DE CAXIAS EM LONDRINA-PR

Eloisa R. Ribeiro Rodrigues

Elisa Roberta Zanon

Letícia Cabrera

DOI 10.22533/at.ed.50619160115

CAPÍTULO 16..... 202

O MERCADO IMOBILIÁRIO COMO DOCUMENTO: O CASO DO APARTAMENTO CONTEMPORÂNEO DO SÉCULO XXI NA CIDADE DE SÃO PAULO

Gabriela Tiemi Minagawa Yokota

Sandra Regina Casagrande de Moraes

DOI 10.22533/at.ed.50619160116

CAPÍTULO 17 221

BOA ESPERANÇA ONTEM E HOJE: A EVOLUÇÃO URBANA DA CIDADE A PARTIR DA CONSTRUÇÃO DA HIDRELÉTRICA DE FURNAS.

João Paulo Chagas Maia Vilela

Mauro Santoro Campello

DOI 10.22533/at.ed.50619160117

CAPÍTULO 18..... 237

IMAGEM E ARQUITETURA: DIÁLOGOS ENTRE IDENTIDADE E MEMÓRIA SOCIAL NAS PRODUÇÕES AUDIOVISUAIS EM PALMAS – TO

Thiago Henrique Omena

Bruna Coelho Alves Meneses

Estéfani Marx

Lourranny Parente Silva

DOI 10.22533/at.ed.50619160118

CAPÍTULO 19 253

INVENTÁRIO DO PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO: DOCUMENTO E INSTRUMENTO DA POLÍTICA DE PRESERVAÇÃO

Claudiana Cruz dos Anjos

DOI 10.22533/at.ed.50619160119

CAPÍTULO 20 270

MOTIVOS PARA INVENTARIAR O INSTITUTO ESTADUAL DE EDUCAÇÃO ASSIS BRASIL – 1942, NA CIDADE DE PELOTAS/RS

Lisiê Kremer Cabral

Ana Lúcia Costa de Oliveiras

DOI 10.22533/at.ed.50619160120

CAPÍTULO 21..... 282

A RESSIGNIFICAÇÃO SOCIAL DO USO DO ESPAÇO PÚBLICO REVITALIZADO

Ana Estela Vaz Xavier

Marina Xavier Carpena

DOI 10.22533/at.ed.50619160121

CAPÍTULO 22 297

O PATRIMÔNIO URBANO E ARQUITETÔNICO DA PEQUENA CIDADE DO OESTE PAULISTA: DA PERCEPÇÃO DO LUGAR PRATICADO AO PROJETO DE INTERVENÇÃO

Hélio Hirao

Matheus Alcântara Silva Chaparim

DOI 10.22533/at.ed.50619160122

CAPÍTULO 23 308

AS FONTES DOCUMENTAIS PARA CONHECIMENTO E ENTENDIMENTO DA CIDADE: A LEITURA DA MORFOLOGIA URBANA DA RUA MARECHAL DEODORO ATRAVÉS DOS INSTRUMENTOS NORMATIVOS / LEGISLATIVOS - JUIZ DE FORA/MG

Daniel de Almeida Moratori

DOI 10.22533/at.ed.50619160123

CAPÍTULO 24 321

A VERTICALIZAÇÃO E ESPRAIAMENTO HORIZONTAL COMO RESULTADO DA ATUAL CONFIGURAÇÃO URBANA DA CIDADE DE TERESINA-PI

Giesse Monteiro Alves de Andrade

Gustavo Borges Vieira

DOI 10.22533/at.ed.50619160124

SOBRE A ORGANIZADORA 335

INVENTÁRIO DO PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO: DOCUMENTO E INSTRUMENTO DA POLÍTICA DE PRESERVAÇÃO

Claudiana Cruz dos Anjos

Universidade Federal de Pernambuco,
Departamento de Arquitetura e Urbanismo.
Recife-Pernambuco.

RESUMO: Este trabalho consiste em uma análise do Inventário de Bens Imóveis da Rede Ferroviária realizado pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional no estado do Piauí, considerando-o como um documento importante sobre este patrimônio, cuja elaboração teve por finalidade identificar, conhecer e proteger seus bens em nome da preservação da memória ferroviária. É, portanto, produto de um determinado contexto, época e interesses institucional, social e político. Esta análise tem por objetivo verificar em que medida este inventário contribui para o conhecimento do patrimônio ferroviário como objeto sistêmico, cuja seleção e preservação deve se dar através da apreensão adequada de suas especificidades, de maneira a preservar os elementos que caracterizam e constituem sua essência – a sistemicidade e funcionalidade, conforme os ganhos conceituais mais recentes sobre esse patrimônio e que colaboram para a definição da abordagem deste trabalho. A perspectiva ampliada proposta para o patrimônio ferroviário vai além de sua arquitetura e insere a lógica funcional que articula suas estruturas e bens e

contribui para compreensão dos valores deste patrimônio de caráter multiescalar. O inventário realizado pela superintendência do Iphan/Piauí é objeto da presente análise por considerar que o mesmo pode revelar muito sobre o acervo ferroviário desse estado e, principalmente, sobre sua preservação. Entende-se, inicialmente, que este documento se enquadra no rol dos inventários de conhecimento desenvolvidos pela instituição ao longo de sua existência e se apresenta como importante instrumento da política de preservação vigente desde 2007.

PALAVRAS CHAVE: patrimônio ferroviário; inventário; preservação; documentação.

ABSTRACT: This work consists of an analysis of the Inventory of the Railway Network carried out by the National Historical and Artistic Heritage Institute in the state of Piauí, considering it as an important document on this patrimony, whose purpose was to identify, know and protect its goods in the name of preserving the railway memory. It is, therefore, product of a determined context, time and institutional, social and political interests. This analysis aims to verify the extent to which this inventory contributes to the knowledge of the railway heritage as a systemic object, whose selection and preservation must take place through the proper apprehension of its specificities, so as to preserve the elements that characterize

and constitute its essence - the systemicity and functionality, according to the most recent conceptual gains on this patrimony and that collaborate to define the approach of this work. The extended perspective proposed for railway assets goes beyond its architecture and inserts the functional logic that articulates its structures and assets and contributes to an understanding of the values of this multiscale heritage. The inventory carried out by the Iphan / Piauí Superintendence is the subject of the present analysis because it considers that it can reveal a lot about the rail collection of this state and, mainly, about its preservation. It is understood, initially, that this document fits the list of knowledge inventories developed by the institution throughout its existence and presents itself as an important instrument of the preservation policy in force since 2007. **KEYWORDS:** railway assets; inventory; preservation; documentation.

1 | INTRODUÇÃO

Este trabalho propõe uma análise do Inventário de Bens Imóveis da Rede Ferroviária realizado pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN) no estado do Piauí, instituição de preservação em âmbito federal, considerando-o como um documento importante sobre este patrimônio, cuja elaboração teve por finalidade identificar, conhecer e proteger seus bens em nome da preservação da memória ferroviária. É, portanto, produto de um determinado contexto, época e interesses institucional, social e político.

Interessa verificar em que medida este inventário contribui para o conhecimento do patrimônio ferroviário como objeto sistêmico, cuja seleção e preservação deve se dar através da apreensão adequada da “natureza específica dos bens ferroviários estruturados em rede, de maneira a preservar aquilo que se constitui sua própria essência – sua systemicidade e sua funcionalidade”, conforme contribuição de Freire (2015, p.13) sobre esse patrimônio.

Essa abordagem faz parte da pesquisa de mestrado realizada no âmbito do Programa de Pós-graduação em Desenvolvimento Urbano da Universidade Federal de Pernambuco (UFPE), em que a investigação sobre o patrimônio ferroviário se voltou para os aspectos funcionais, compreendendo que há uma lógica funcional que articula suas estruturas e bens, que por sua vez, expressam os valores deste patrimônio.

Para chegar ao contexto que fomentou a realização do inventário dos bens ferroviários em todo o país fez-se um rápido panorama sobre como este instrumento fora assumindo um papel cada vez maior e mais relevante na preservação do patrimônio cultural no Brasil.

No glossário disponibilizado pelo Iphan em sua página eletrônica consta o verbete Inventário, de acordo com este:

Os inventários estão na origem da constituição do campo da preservação do patrimônio no século XVIII no contexto da construção dos Estados Nacionais.

Surgiram como modos de produzir um novo saber, por meio da coleta e sistematização de informações obedecendo a determinado padrão e repertório de dados passíveis de análises e classificações, e se constituem até hoje como instrumentos de identificação, valorização e proteção dos bens como patrimônio cultural. (MOTTA e REZENDE, 2016, p. 1)

Desde sua criação em 1937, o Iphan lança mão de inventários para o cumprimento de sua missão preservacionista, inicialmente voltado para os monumentos arquitetônicos e oriundos de iniciativas pontuais, ao longo do tempo fora incorporando outros objetos à medida que a concepção de patrimônio se ampliava na instituição.

Quando a sociedade brasileira, através de seus intelectuais e lideranças políticas, iniciou, na década de 20, a luta pela proteção do nosso patrimônio cultural, ameaçado pelas reformas urbanas e por uma idéia simplista de modernização, luta que desembocaria na criação do Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, duas reivindicações complementares viriam à tona: inventariar, o que vale dizer, identificar e registrar as manifestações culturais para a história, e conservar os exemplares mais representativos para as gerações futuras. Estas duas idéias, nascidas gêmeas, seguiram caminhos distintos. (AZEVEDO, 1987, p. 82)

Esse comentário expressa como a prática da inventariação de bens de interesse de preservação foi adotada inicialmente em âmbito federal. De acordo com este autor a realização de inventários se confundiu com o tombamento, ou seja, foi aplicado somente a bens excepcionais, reduzindo-se, assim, a uma “atividade limitada e dependente” (Ibidem).

Na década de 1970, em razão de uma nova agenda política e institucional vinculada ao turismo como um vetor importante de valorização do patrimônio e desenvolvimento regional e sob uma nova atitude preservacionista (inspirada nas recomendações internacionais para a realização de inventários), se dissemina a ideia de inventariar os bens culturais no Brasil.

Com a Constituição Federal de 1988, que prevê em seu art. 216 que o poder público, juntamente com a sociedade, deverá promover e proteger o patrimônio cultural brasileiro por meio de “**inventários**, registros, vigilância, tombamento e desapropriação, e de outras formas de acautelamento e preservação” (BRASIL, 1988, grifo nosso), o uso do inventário como instrumento autônomo de proteção, complementar ao tombamento, ganha espaço nas discussões, mas sem alcançar efetivamente a prática de sua produção.

Apesar disto, o art. 216 ao estabelecer que constitui 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” (BRASIL, 1988) acabou por contribuir para seu aprimoramento. Para Lia Motta e Maria Beatriz Rezende (2016, p. 3):

O novo enfoque sobre o universo de bens a ser identificado e valorado vem se somar à abordagem baseada em valores artísticos e históricos, tradicionalmente utilizada

no acautelamento dos bens de natureza material desde 1937. Assim, de uma só vez, a Constituição trouxe para a cena das práticas de preservação novos sujeitos, objetos e referências que devem estar presentes nos processos de identificação e de atribuição de valor aos bens como patrimônio cultural. Tais processos passaram assim a requerer procedimentos e metodologias de inventariação adequados à compreensão dos bens como detentores de referência cultural.

Porta (2012, p. 7) considera que o Instituto avançou de forma muito lenta em relação à renovação dos seus instrumentos de proteção. De acordo com a mesma, foi na década de “2000 que os princípios modernizadores estabelecidos pela Constituição de 1988 finalmente começaram a ser traduzidos em ação, trazendo diversas inovações para a política de preservação do patrimônio”.

Haveria, na ótica da instituição, uma nova perspectiva para os inventários, como uma ação de preservação enquanto registro e documentação e como instrumento de gestão, merecendo assim maiores investimentos. Mas, apesar desse maior interesse, a referida perspectiva não incluía sua adoção como instrumento próprio de acautelamento, como preconizado na Constituição, mantendo-se a tradição quanto aos objetivos para sua aplicação, promover o conhecimento sobre os bens (de natureza diversa) para subsidiar sua proteção e gestão por meio do arcabouço legal existente.

Deste, cita-se a Lei nº 11.483/2007 que não consiste em uma legislação voltada para o patrimônio cultural, mas que acabou por determinar os parâmetros para a política de preservação do patrimônio ferroviário brasileiro. É nesse contexto que se insere o inventário dos bens ferroviários.

2 | O INVENTÁRIO DO PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO NO BRASIL E NO PIAUÍ

Com a liquidação e extinção da empresa responsável pela operação ferroviária no Brasil, a Rede Ferroviária Federal S/A (RFFSA), por meio da Lei de 2007 supracitada, os bens não alienados até aquele momento passaram para a tutela do governo federal, e, por sua condição de propriedade da União foi estabelecido aos órgãos do governo federal responsabilidades quanto à destinação dos bens remanescentes desta atividade, o que atingiu o Iphan.

De acordo com o artigo 9º deste diploma legal, ao Instituto é atribuído o dever de “receber e administrar os bens móveis e imóveis” advindos da atividade ferroviária considerados significativos para a preservação de sua memória por seus valores “artístico, histórico e cultural”, e, portanto, “zelar por sua guarda e manutenção”. (BRASIL, 2007)

Com base nas páginas eletrônicas do Iphan e do Ministério dos Transportes, e referências fornecidas por Cavalcanti *et al* (2012), os dados apresentados em 2007 pela extinta RFFSA davam conta de um acervo de aproximadamente: 52 mil bens imóveis, entre terrenos e edificações; além de cerca de 15 mil bens móveis (material rodante e acervo museográfico) classificados por esta empresa como de

valor histórico, compreendendo uma parcela dos 34.000 bens móveis localizados nos escritórios, almoxarifados, depósitos e pátios da recém extinta RFFSA, cujo número final permanece não contabilizado; e, ainda, 31.400 metros lineares de acervo documental, 118.000 desenhos técnicos, 74.000 itens bibliográficos.

Em razão da vastidão desse acervo e das obrigações estabelecidas inaugura-se no Iphan um novo momento em relação à conservação e proteção do patrimônio ferroviário. E a exemplo dos países europeus pioneiros na preservação do patrimônio industrial, contexto em que se insere o ferroviário, o passo inicial para ampliação do conhecimento sobre o acervo da extinta RFFSA foi a realização de inventários, o que ocorreu em todo o Brasil entre os anos de 2008 e 2009 por iniciativa do Iphan por meio de suas superintendências.

De forma geral, o inventário dos Bens Imóveis da Rede Ferroviária Federal consistiu em uma pesquisa de caráter historiográfico e na identificação *in loco* da sua arquitetura e obras de arte de engenharia (pontes, pontilhões, túneis, caixas d'água, entre outros). Teve por objetivo a produção de informações sistematizadas sobre as características físicas do acervo remanescente da atividade ferroviária, com informações cadastrais e fotográficas; localização; além das condições de uso e conservação dos imóveis, de modo a promover sua documentação e a subsidiar o Instituto na seleção dos bens considerados significativos para preservação da memória ferroviária.

Importante ressaltar em razão das obrigações estabelecidas na Lei de 2007 questões importantes precisaram ser resolvidas pelo Iphan para a conservação do acervo ferroviário: a propriedade dos bens, a adoção de um instrumento de proteção compatível a um acervo de grandes proporções e que cortava fronteiras físicas e administrativas, e a sua efetiva conservação.

Para este órgão, a Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário instituída por meio da Portaria nº 407/10 constituiu-se nesse novo instrumento e em uma resposta a estas questões. Mas, diferentemente do tombamento, a seleção e reconhecimento dos bens ferroviários como patrimônio cultural passou a ser vinculada não só à identificação de seus valores culturais, mas, também, à definição de sua destinação: “assim, a preservação dos bens ferroviários atrelada à reutilização é o que define a aplicabilidade desse novo instrumento sobre o patrimônio ferroviário”, percepção de Santos (2015, p. 65) compartilhada por esta pesquisadora

A partir da análise dos itens que compõem o referido procedimento de investigação e levantamento dos bens ferroviários, nota-se que as três questões acima permearam a elaboração deste inventário pelo Iphan. Além dos aspectos físicos, o inventário dos bens ferroviários também buscou identificar a situação dos imóveis quanto à sua condição de uso e ocupação, requisitos fundamentais para o cumprimento da Lei nº 11.483/2007.

O inventário realizado pela superintendência do órgão no Piauí é objeto de interesse por considerar que o mesmo pode revelar muito sobre o acervo ferroviário desse estado e, principalmente, sobre sua preservação. Neste estado a ferrovia legou

um acervo relativamente pequeno de bens imóveis, compreendido por edificações isoladas ou conjuntos arquitetônicos, equipamentos e supraestruturas vinculados à atividade operacional, como estações, armazéns, oficinas, pontes e caixa d'água; e edificações de caráter social, como vilas, residências e clubes.

Devido a limitações financeiras e de pessoal, e sobremaneira, ao processo de maturação pelo Iphan quanto à definição das informações e padrão que deveriam compor o inventário nacional dos bens ferroviários, no Piauí sua realização se deu através de duas ações. A primeira, em 2008, compreendeu uma pesquisa histórica e a identificação do acervo *in loco* a partir dos dados publicizados pela extinta RFFSA e sua Inventariança, o que possibilitou, não só um primeiro contato com bens localizados ao longo da malha ferroviária no estado, como também o conhecimento sobre sua organização espacial e administrativa.

Para este inventário foi adotado um conjunto de fichas fornecido pelo Departamento de Patrimônio Material e Fiscalização (DEPAM), localizado na sede da instituição em Brasília, produzido especificamente para os bens ferroviários e encaminhado às superintendências para respectiva adoção. Compunha o mesmo: Ficha 01 – Listagem geral; Ficha 02 – Ficha índice; Ficha 03 – Planilha tabulação de dados; Ficha 04 – Ficha síntese; Ficha 05 – Registro Fotográfico; Ficha 06 – Registro Gráfico; e um Relatório Síntese com a pesquisa histórica sobre a malha ferroviária do Piauí.

Um dos aspectos importantes dessa documentação é a presença de planilhas referentes à organização da malha ferroviária e disposição de seus bens imóveis em relação à linha/ramal, os municípios, e a identificação dos bens em conformidade com a tipologia ferroviária, sendo este o ponto de partida para o processo de cadastramento das informações (Listagem geral; Ficha índice; Planilha tabulação de dados).

Nesse primeiro momento, a ficha referente à identificação dos bens imóveis consistia quase que em um arrolamento, uma vez que se apresentava de forma bastante simplificada, contendo imagem do imóvel, itens referentes à caracterização tipológica, identificação e localização do imóvel, seu estado de conservação e preservação, e itens interessados nos usos pretéritos, atual e futuro do mesmo, sua proteção e valor cultural. Importante destacar esses últimos itens, pois na ficha deveria ser assinalada a existência ou não do valor cultural do imóvel e a proteção proposta para o mesmo.

		Patrimônio Ferroviário do Piauí		19ª SUPERINTENDÊNCIA REGIONAL	
LINHA/ RAMAL		LINHA 1		CÓD. BI.01.005.e	
MUNICÍPIO	Altos				
DENOMINAÇÃO	Caixa D'água				
ENDEREÇO	Rua José Olindo				
PROPRIETÁRIO	Provavelmente CFN – Companhia Ferroviária do Nordeste.				
TIPOLOGIA	Vernacular	VALOR CULTURAL? [] sim [x] não			
FORMA CONJUNTO?	<input checked="" type="checkbox"/> sim [] não	POSSUI VIGILÂNCIA? [] sim [x] não			
USO ORIGINAL	Caixa D'água	USO ATUAL			
EXISTE INTERESSE LOCAL NA UTILIZAÇÃO DO BEM?		<input checked="" type="checkbox"/> sim [] não			
POSSUI BENS MÓVEIS, INTEGRADOS OU ACERVO DOCUMENTAL?		<input checked="" type="checkbox"/> sim [x] não			
QUE TIPO?					
ESTADO DE CONSERVAÇÃO	<input checked="" type="checkbox"/> bom [x] regular [] precário [] em ruínas				
NÍVEL DE PRESERVAÇÃO	<input checked="" type="checkbox"/> íntegro [x] modificado [] totalmente alterado				
COORDENADAS GPS E OBSERVAÇÕES ADICIONAIS	ZONA 23M	ESTE 781914,2	NORTE 9443363,9	ALTITUDE 178,209	DATA 10/1/2008
PT 24 às 09h32min. Intervenção com novas instalações hidráulicas – canos.					
PROTEÇÃO EXISTENTE	Não		PROTEÇÃO PROPOSTA	Não	
				DATA	08/01/2008
				TÉCNICO RESPONSÁVEL	

Fig. 1_ Ficha individual do Inventário dos Bens Imóveis da Rede Ferroviária no Piauí.

Fonte: IPHAN, 2008.

Com a execução deste inventário verificou-se, não só no Piauí, mas também nos demais estados onde essa ação também se desenvolvia, que a atribuição de valor cultural apenas com base nos dados levantados se mostrava extremamente problemática. Que critérios deveriam nortear tal escolha? Quem devia fazê-la?

Este segundo questionamento também permeou as discussões internas à instituição posto que os inventários estavam sendo realizados por terceiros (empresas contratadas) e não pelos técnicos da instituição. Tal situação levou a reajustes na condução do inventário, cabendo sempre ao Iphan a manifestação quanto à identificação do valor cultural dos bens ferroviários, desse modo, este campo deveria permanecer vazio, cabendo à superintendência analisá-lo.

Além de um flagrante desconhecimento do patrimônio ferroviário e de suas especificidades, a presença desse item na ficha (a ser respondido com sim ou não) demonstra também que o inventário foi elaborado, de fato, com o fim de atender às demandas legais, sendo o conhecimento do acervo e de sua condição de uso o caminho para atingir tal objetivo.

Embora este inventário possa ser caracterizado como um inventário nacional, não raro as superintendências promoveram alterações ou acréscimos às fichas elaboradas pelo Departamento, adaptando-as a seus interesses, condições locais e aos recursos financeiros disponíveis. No Piauí foi acrescida a ficha para o registro gráfico e a pesquisa histórica se restringiu aos acervos localizados no estado e aos disponibilizados na rede mundial de computadores, o que limitou o acesso às fontes

primárias e a qualidade da pesquisa.

A segunda etapa do inventário no Piauí realizada no ano seguinte (2009) partiu dos dados já levantados, ampliou a identificação *in loco* dos bens remanescentes da rede e incorporou um novo conjunto de fichas de cadastramento dos imóveis também definido pelo DEPAM e compartilhado com as superintendências. Compreendia: 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.

As alterações mais significativas se deram na ficha individual que passou a conter mais itens relacionados à caracterização física; manteve itens relativos aos usos e interesse de uso do mesmo, visto que estas informações continuaram pertinentes para a decisão institucional de valoração ou não do imóvel; mas alterou a forma de apresentação dessa manifestação.

Esta deveria ser apresentada pelo IPHAN por meio do preenchimento de campos exclusivos para a instituição na Planilha de Tabulação de Dados. Ou seja, saía da ficha de campo, mas mantinha-se a idéia da decisão da superintendência sobre a valoração do imóvel por meio de um campo a assinalar com sim ou não.

Tal solução ajuda a entender a percepção de Prochnow (2014) de que a Lei nº 11.483/07 visava atender a um patrimônio em massa e que o Iphan, de algum modo, incorporou esta leitura em seus instrumentos de conhecimento e proteção, sem maiores questionamentos conceituais. Desse modo, embora a política de preservação dos bens ferroviários estivesse se delineando com maior clareza na instituição, culminando com a Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário em 2010, os itens que compunham esse inventário já apontavam claramente os caminhos a serem trilhados pela mesma.

As fichas utilizadas nesta segunda etapa de trabalho foram elaboradas no bojo do Sistema Integrado de Conhecimento e Gestão (SICG), modelo mais de inventário instituído pelo Iphan para o conhecimento e gestão do patrimônio cultural. Da observação da organização das mesmas, em especial de suas planilhas iniciais, nota-se que há um rigor quanto à observância da lógica de implantação, identificação e seqüenciamento da malha ferroviária e de seus bens no território, preocupação presente desde o modelo anterior, caracterizando-se como um método ou procedimento para iniciar o processo de inventariação dos bens.

Esta organização indica a colaboração de técnicos vinculados à extinta RFFSA na elaboração do inventário, o que talvez tenha sido mais determinante para a feição desse documento que propriamente a metodologia definida pelo SICG, que ainda encontrava-se em construção e sobre o qual pairavam muitas dúvidas.

Em 2012 os dados das duas ações supracitadas foram organizados em documentação única, recebendo pequenas complementações e atualizações (sem alteração de conteúdo), unificação de dados, além da elaboração de um texto com a classificação tipológica dos bens inventariados.

Entre as atualizações é importante destacar a reorganização da sequência

dos bens imóveis em relação à malha, necessária em razão da unificação feita com base em dados diretos da extinta RFFSA. Campos não preenchidos nos inventários anteriores permaneceram vazios e a planilha de Tabulação de Dados fora suprimida nessa nova organização.

Desse modo o inventário da rede ferroviária do Piauí passou a ser composto pelo seguinte conjunto de fichas - Listagem geral, Ficha com mapa do município e linha ferroviária; Ficha individual para bens imóveis, Ficha individual de registro fotográfico (imagens atualizadas), e Ficha individual de registro gráfico, mantendo o modelo de 2009 -, relatório contendo a análise tipológica dos bens imóveis e a síntese histórica, cujo teor constava na ficha Síntese da Linha. Tudo reunido em quatro volumes sob o título *Inventário do Patrimônio Ferroviário do Piauí: bens imóveis*.

Com essa sistematização, o acervo identificado e inventariado no Piauí perfaz um total de 179 edificações, equipamentos de apoio (poço, caixa d'água, subestação, casa de bomba) e obras de arte de engenharia (pontes e bueiros), localizados nas três linhas e um ramal que compõem sua malha ferroviária. Destaca-se que este número é maior, pois as vilas foram identificadas em uma única ficha, sendo possível conhecer o número de edificações que as compõe através dos campos de descrição da área/conjunto e do código da RFFSA com a identificação de cada edificação. No entanto, esse último aparece em poucas fichas e na descrição nem sempre é informada a quantidade de edificações, a ficha de registro fotográfico também auxilia nessa verificação.

Com o desenvolvimento do inventário ferroviário desde 2007, nota-se uma complexidade maior na sua realização. A versão atual e completa do mesmo, ficha M306 do módulo Cadastro do SICG, disponibilizada no sistema interno da página eletrônica do órgão, possibilita uma melhor incorporação e articulação das informações relacionadas aos contextos históricos, econômicos e sociais em relação às primeiras experiências, seu objetivo se manteve fiel aos dos inventários anteriores.

3 | ANÁLISE DO INVENTÁRIO DOS BENS IMÓVEIS DA REDE FERROVIÁRIA DO PIAUÍ

Entende-se, inicialmente, que este documento se enquadra no rol dos inventários de conhecimento desenvolvidos pela instituição ao longo de sua existência e se apresenta como importante instrumento da política de preservação vigente. Essa avaliação se deve, particularmente, aos itens que compõem o inventário, definidos, como visto acima, para subsidiar a ação institucional.

Estes podem ser caracterizados em três tipos: o primeiro voltado para o conhecimento da malha ferroviária e das características físicas dos seus bens imóveis; o segundo, para o estado de conservação e preservação dos mesmos; e o terceiro,

para os usos existentes e possíveis interessados nos bens inventariados. A análise a seguir explora como a organização do inventário e os itens referentes a cada um dos tipos identificados colaboram para o conhecimento do patrimônio ferroviário e suas especificidades.

3.1 A malha ferroviária e seus bens imóveis

Um primeiro aspecto refere-se à organização do inventário, este é iniciado com os relatórios contendo a *Síntese histórica*, *Análise tipológica* e *Listagem geral* dos bens imóveis - Volume 01, seguido dos volumes que reúnem as informações sobre cada imóvel individualmente, com a seguinte sequência: *Mapa do trecho da linha/município correspondente*, *Ficha individual*, *Fichas de registro gráfico e fotográfico*.

Na ficha individual o imóvel é identificado pelo código gerado na Listagem geral, conforme fig.02. Parte-se, portanto, de informações gerais (voltadas para a identificação da malha) às específicas (características físicas, imagens e desenhos), esta organização possibilita uma apreensão da organização da atividade ferroviária quanto à definição da estrutura necessária para fazer funcionar esse sistema de transporte, como também auxilia na localização dos bens ao longo da malha implantada.

CÓDIGO							KM		DENOMINAÇÃO	MUNICÍPIO
UF	LINHA Lxxx	RAMAL Rxxx	SUB- RAMAL Sxxx	MUNICÍPIO Mxxx	TIPO	NÚMERO DE ORDEM	REF. SÃO LUÍS. MA	REF. LUÍS CORREIA. PI		
PI	L01	R00	S00	M01	a	01	806,518	2,500	Estação	Luís Correa / Atalaia
PI	L01	R00	S00	M01	a	02	804,018	0,0	Estação	Luís Correa / Sede

Fig. 2. Detalhe da Ficha – Listagem Geral.

Fonte: IPHAN, 2012.

Com base na Listagem geral é possível perceber padrões na implantação dessa malha ferroviária, sendo recorrentes: o ponto de embarque/desembarque (estação ou parada) + moradia (vilas ou edificações isoladas) + equipamentos de apoio (casa de bomba, caixa d'água e poço), com pequenas variações nesse arranjo; a estação ou parada isoladas; e combinações dos pontos de embarque/desembarque + equipamentos ou moradias + equipamentos.

Conjuntos mais complexos, compostos também por edificações para armazenagem, garagem, administração e manutenção foram implantados apenas nos centros urbanos de maior porte como: Teresina (capital), Parnaíba e Piri-piri, todos na linha 01, e no entroncamento de linhas, na cidade Altos. O grande número de estações e de vilas ferroviárias seguido pelas casas de bomba e caixas d'água (equipamentos de apoio) é bastante revelador das estruturas, organização espacial e equipamentos necessários para o funcionamento da atividade ferroviária no Piauí.

Em levantamento quantitativo realizado por esta pesquisadora, foram identificadas 32 estações e 29 vilas, 32 caixas d'água e 18 casas de bomba sob os arranjos

supracitados. A predominância das estações e vilas em relação às demais tipologias indica não só a movimentação e demanda existentes por embarques e desembarques, mas também a necessidade de manter trabalhadores próximos aos postos de trabalho, e que a maioria destes trabalhadores era de qualificação intermediária ou baixa na hierarquia ferroviária.

Em relação às características físicas reunidas na ficha individual, destaca-se os seguintes itens: *localização* em relação à malha ferroviária; *tipo de bem* de acordo com o uso original; *data de construção*; *identificação do imóvel* conforme controle patrimonial pela antiga RFFSA; *caracterização do imóvel* com seis campos referentes à sua estrutura e materiais; *condições de operação da linha/ramal* e se o *imóvel faz parte de conjunto ferroviário*.

Este conjunto de dados permite caracterizar as tipologias edilícias e sua hierarquia, e as características estilísticas da arquitetura ferroviária produzida no Piauí, inclusive quanto aos momentos distintos de implantação e ampliação da malha, podendo subsidiar outras análises interessantes sobre esta arquitetura, a exemplo da relação entre o estilo ferroviário e as fases por que passou o sistema até sua desativação. O relatório com a análise tipológica dos bens imóveis (Volume 01) fora produzido a partir dos dados inventário e fornece uma síntese interessante sobre sua arquitetura, de acordo com o mesmo:

No Piauí, a produção desse o acervo não foi diferente. A rede ferroviária é marcada pelas categorias tipológicas evidenciadas na lógica estética da industrialização, desenvolvimento tecnológico, racionalização e mecanização das atividades produtivas, então difundidas em todos os complexos espalhados pelo Brasil. (IPHAN, 2012, s.p.)

Na pesquisa histórica que acompanha o inventário (Volume 01) consta um breve histórico de algumas cidades cortadas pela linha do trem, de acordo com o documento este fora organizado por “ordem cronológica e espacial da construção das linhas, para o conhecimento das características e especificidades locais, como uma aproximação dos territórios que foram diretamente influenciados, [...], pela passagem do trem” (IPHAN, 2012, p. 44).

Aparentemente seria estabelecida uma relação de caráter histórico entre os municípios e a ferrovia, no entanto, este breve histórico não aborda propriamente as influências da passagem do trem como enunciado, mas apenas os dados administrativos, geográficos e históricos fornecidos pelo IBGE em 2007. As referências à ferrovia se limitam à identificação do município criado em decorrência desta e às imagens que acompanham o texto. Portanto, não colabora para um maior conhecimento dos reflexos sociais e urbanos da rede no Piauí, claramente marcada por dois grandes momentos, o primeiro referente à sua implantação e funcionamento, e o segundo à sua desativação e abandono.

Quanto à relação entre os imóveis inventariados, é fundamental que o inventário

possibilite essa apreensão, por meio do item que questiona se o mesmo faz parte de conjunto ferroviário associado ao campo de descrição do conjunto e área e às demais fichas (registro gráfico e fotográfico) é possível fazer uma leitura parcial, apesar das lacunas no preenchimento de alguns destes campos, visto que a descrição é muito sucinta.

3.2 Estado de conservação e preservação dos bens imóveis

Os campos referentes ao estado de conservação e preservação dos bens imóveis, presentes na ficha individual, permitem duas análises importantes: a primeira sobre como este acervo chegou à atualidade, e a segunda sobre a seleção dos bens a compor a Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário em nome da preservação da memória ferroviária. A partir destes dados é possível lançar luz sobre a trajetória da ferrovia e traçar um panorama do processo de desmonte de seus bens imóveis.

De acordo com Telma de Barros Correia (2010, p. 7), em seu estudo sobre o processo de desmonte dos conjuntos residenciais vinculados à atividade fabril, este assume formas diversas:

Pode ser total ou parcial (atingindo apenas algumas áreas ou categorias de trabalhadores); pode ser progressivo ou rápido; pode implicar ou não na destruição física ou numa descaracterização ampla das construções; os equipamentos de uso coletivo podem ser terceirizados, repassados para o Estado, fechados ou terem os prédios que os abrigavam vendidos ou demolidos; as moradias podem ser vendidas, alugadas ou demolidas.

Esta caracterização é interessante e pode auxiliar no entendimento de como o lento processo de desativação e abandono da rede ferroviária do Piauí afetou e continua afetando seu acervo, levando a perdas materiais e, conseqüentemente, a uma maior dificuldade na apreensão desses bens como partes de um conjunto. Esta condição, por sua vez, tem uma relação direta com a política de preservação vigente, fundamentada na necessidade de encontrar um uso para os imóveis ferroviários.

O inventário ao trazer esses dados permite essa avaliação. Da análise preliminar deste documento, verifica-se que grande parte das edificações encontra-se em estado de conservação regular ou precário, o que dificulta a captação de parceiros para assumir juntamente com o Iphan as responsabilidades sobre esse patrimônio.

A segunda análise parte do entendimento de que o estado de conservação (que considera os níveis de degradação dos materiais e sistema construtivo do imóvel) e o de preservação (que observa a permanência ou não dos elementos que o define como bem ferroviário), contidos no inventário, auxiliam o Iphan na caracterização das condições de integridade e autenticidade desse acervo, aspectos fundamentais para seleção dos bens a proteger.

Desse modo, este conhecimento sobre a condição física dos bens inventariados configura-se como de grande relevância por influenciar a instituição quando de

sua decisão sobre a inclusão ou não dos bens na referida Lista, para o que foram estabelecidos os seguintes critérios pela Portaria, art. 4º:

I - Que apresentem correlação com fatos e contextos históricos ou culturais relevantes, inclusive ciclos econômicos, movimentos e eventos sociais, processos de ocupação e desenvolvimento do País, de seus Estados ou Regiões, bem como com seus agentes sociais marcantes;

II - Portadores de valor artístico, tecnológico ou científico, especialmente aqueles relacionados diretamente com a evolução tecnológica ou com as principais tipologias empregadas no Brasil a partir de meados do século XIX até a década de 1970;

III - Cujo intuito de valoração cultural seja objeto de manifestação individual ou coletiva de pessoa física ou jurídica, pública ou privada, desde que devidamente justificada, podendo ser, inclusive, motivada por seu valor simbólico. (IPHAN, 2010)

O item *estado de preservação*, subsidiado e associado aos da *caracterização física*, torna-se, portanto, de suma importância para esta avaliação, em especial dos valores artístico, tecnológico ou científico destacados no item II da Portaria acima. Entretanto, ao se considerar a incapacidade financeira e de pessoal do Iphan para reverter o quadro de contínua degradação dos imóveis ferroviários, as informações sobre o *estado de conservação* é que se colocam como determinantes para essa escolha.

A análise do *estado de conservação* em conjunto com o item referente ao *interesse na utilização dos imóveis* pode também oferecer uma avaliação prospectiva sobre a viabilidade da recuperação dos bens ferroviários no bojo da política de preservação vigente, o que toca especialmente edificações e equipamentos, hoje inservíveis.

3.3 Usos existentes e futuros para os bens inventariados

Quanto à terceira ordem de informações relacionadas à: *existência de interesse local* na utilização dos bens ferroviários com a *identificação de usuário/posse/concessão atual ou de órgão/instituição* com interesse, além da identificação de *existência de vigilância*, contidas na ficha individual, esta fornece subsídios sobre as condições de ocupação e interesse de uso dos bens no momento da realização do inventário.

Nota-se que desde a primeira iniciativa voltada para o conhecimento dos bens ferroviários, em 2008, já se buscava identificar possíveis parceiros para a gestão dos imóveis, esses itens são, portanto, de suma importância por alimentar a política preservacionista em curso.

Santos (2015), em sua análise do Inventário, verificou que o maior número de informações sobre manifestação de interesse de reutilização dos imóveis ferroviários recaía sobre os pontos de embarque e desembarque, mesmo quando estes compunham um conjunto, segundo a mesma somente as estações apresentavam melhores perspectivas de utilização futura.

Por outro lado, observa-se que a indicação dos possíveis interessados no inventário restringiu-se às instituições, em nenhuma ficha consta os moradores ou ocupantes dos imóveis como possíveis interessados, mesmo se tratado de edificações de função residencial e ocupadas. Ou seja, não se considerou o interesse destes moradores em permanecer no local ou em regularizar sua situação de ocupante ou posseiro de propriedade da União.

Tal lacuna, ao mesmo tempo em que reflete a política de preservação vigente e um olhar institucional direcionado para a definição da destinação dos imóveis nos termos da Lei, revela o desconhecimento do potencial de recuperação dos bens ferroviários por meio da moradia. Nesse sentido o inventário peca ao não apresentar informações sobre esses ocupantes dos bens ferroviários.

Apesar das situações muito distintas quanto à regularidade da posse e estado de conservação, o inventário informa que boa parte das edificações residenciais continua em uso, ou seja, sua função se mantém mesmo com a obsolescência do sistema que levou à sua construção. A grande quantidade de edificações residenciais e a identificação no inventário de estações ocupadas para esta finalidade também apontam, pois, para um caminho pouco explorado.

Tal constatação é de suma importância, pois demonstra o caráter limitado das informações desse item do inventário, não devendo o mesmo ser tomado isoladamente para mensurar um aparente desinteresse por esse patrimônio.

Desse modo, o aparente maior interesse pelas estações aliado ao direcionamento dado pela política de preservação dos bens ferroviários à resolução da destinação por meio de sua cessão a instituições acaba por estimular a invisibilidade de outras estruturas ferroviárias, cujas funções, ou não fazem mais sentido atualmente, como pontes, armazéns, caixa d'água; ou permanecem ativas, mas com o rompimento dos vínculos de trabalho e sociais que justificaram sua existência, seu uso se dá sem o devido acompanhamento e regularização dos órgãos envolvidos, caso das edificações residenciais, constituindo-se, assim, em grandes desafios para a preservação do patrimônio ferroviário. Conforme Freire (2015, p. 29)

Não restam dúvidas que as estações são relevantes como símbolo materializado das memórias individuais e coletivas, contudo, elas sozinhas não expressam a importância que as ferrovias exerceram no desenvolvimento econômico, tecnológico, social e cultural de uma região ou de um País.

Nesse sentido, o inventário ao não trazer informações sobre o contexto urbano e social em que o acervo ferroviário se insere, deixa de oferecer uma leitura mais completa desse patrimônio. O que se torna mais evidente ao observar os critérios previstos na Portaria para inclusão de bens móveis e imóveis na Lista, citados acima, os valores simbólicos vinculados à apropriação desses bens pela sociedade local não aparecem no inventário, esta somente é consultada para indicação de instituição interessada no uso e gestão dos bens, aspecto de caráter político.

4 | CONCLUSÃO

Recuperando a contribuição de Motta e Rezende (2016, p. 33), para as mesmas o objetivo dos inventários após a Constituição de 1988 é “garantir o direito ao conhecimento e à identificação dos bens para permitir o discernimento sobre a sua proteção e promoção e para a guarda dos dados e informações resultantes desses trabalhos”. Sob essa perspectiva, pode-se considerar que o inventário dos bens ferroviários mostrou-se essencial para o conhecimento da vastidão, características e qualidades físicas do acervo ferroviário no Brasil e Piauí; e atende a política em curso.

Por outro lado, tomando como referência as noções mais recentes sobre patrimônio industrial, pode-se também avaliar o mesmo como insuficiente no que se refere à apreensão dos atributos definidores do patrimônio ferroviário.

Kühl (1998), estudiosa do patrimônio industrial, no qual se insere o ferroviário, chama a atenção que, além do inventário, é importante conhecer a atividade industrial, identificar seu processo produtivo, etapas de implantação, sua linguagem arquitetônica, bem como as relações sociais e urbanas estabelecidas ao longo do tempo. De acordo com a mesma, tais aspectos compõem a identidade funcional de um bem ou conjunto industrial, e são fundamentais para a apreensão dos atributos e valores que deverão guiar sua conservação.

Na análise realizada, nota-se que a identificação e apreensão desses atributos não foram objeto de maior atenção tanto na elaboração do inventário quanto na sua aplicação, uma avaliação possível é a de que sua realização imediatamente após a publicação da Lei de 2007 acabou por refletir a pouca familiaridade da instituição e seus técnicos com esse patrimônio, e, fundamentalmente, uma preocupação com sua conservação.

Desse modo, a considerar o patrimônio ferroviário como um objeto complexo e sispêmico por compreender estruturas com funções diferenciadas, organização espacial e relações de trabalho específicas, todos definidos a partir de uma lógica de funcionamento do sistema, cujos vínculos sociais e urbanos e significados culturais estabelecidos ao longo do tempo são fundamentais, avalia-se que o inventário oferece uma leitura incompleta sobre o patrimônio, cuja memória se propuna a proteger

O mesmo dá conta da sua configuração física, mas não alcança as relações de natureza social, urbana ou as relações técnicas e de trabalho que também contribuem para dar significado a seus bens. A partir do conhecimento de seu processo de elaboração e aplicação no Piauí, entende-se que o mesmo não fora pensado para revelar os vínculos supracitados e, sim, para conhecer a vastidão do espólio ferroviário, cujo conhecimento de sua arquitetura fora o primeiro passo, devendo ter continuidade.

Para Kühl (1998, p. 310), o “intuito é preservar esse legado [industrial] em seu conjunto, através de uma política coerente e conseqüente e não apenas com atitudes

isoladas, apesar de bastante louváveis, para se salvar edificações *in extremis*”.

Por todo o exposto, essa assertiva se aplica ao patrimônio ferroviário, e em certa medida, ao seu inventário, uma vez que este serve de instrumento para uma proteção parcial e que não dá conta da riqueza e qualidades desse patrimônio. Riqueza esta que ultrapassou fronteiras, construiu outras e estabeleceu vínculos econômicos, sociais e culturais em todos os territórios cortados pela linha férrea.

REFERÊNCIAS

AZEVEDO, Paulo Ormino de. **Por um inventário do patrimônio cultural brasileiro**. Revista do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, Rio de Janeiro, n. 22, p. 82-87, 1987.

BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil** de 05 de outubro de 1988. Dispõe sobre o Estado democrático, destinado a assegurar o exercício dos direitos sociais e individuais, a liberdade, a segurança, o bem-estar, o desenvolvimento, a igualdade e a justiça como valores supremos da sociedade. Brasília. DF. Disponível em:

<http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm>. Acesso em: 02. fev. 2017.

_____. **Lei nº 11.483**, de 31 de maio de 2007. Dispõe sobre a revitalização do setor ferroviário, altera dispositivos da Lei no 10.233, de 05 de junho de 2001, e dá outras providências. Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil. Brasília, DF, 31 mai.2007. Disponível em:<http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2007/lei/l11483.htm>. Acesso em 01. 11. 2016.

CAVALCANTI NETO, J. R.; CARNEIRO, F. G.; GIANNECCHINI, A. C. 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**. 2012. s.p.

CORREIA, Telma de Barros. **Patrimônio industrial e agroindustrial no Brasil: a forma e a arquitetura dos conjuntos residenciais**. In.: Segundo Seminário de Patrimônio Agroindustrial. São Carlos, p.19-22, out. 2010. Disponível em:< http://www.arquitetura.eesc.usp.br/sspa/arquivos/palestras/Telma_de_B Barros_Correia.pdf >. Acesso em: 11 jul. 2016.

FREIRE, Maria Emília Lopes. Patrimônio Ferroviário: **Por uma compreensão sistêmica de sua lógica funcional**, 2015. 96 f. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Urbano). Universidade Federal de Pernambuco, Centro de Artes e Comunicação. Recife, 2015.

INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL. **Portaria nº 407**, de 21 de dezembro de 2010. Disponível em:

<<http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/127>>. Acesso em: 20 set. 2016.

_____. Departamento de Patrimônio Material e Fiscalização – DEPAM. Inventário do Patrimônio Ferroviário (instruções de preenchimento). Brasília, 2008.

_____. **Patrimônio Ferroviário do Piauí. Pesquisa sobre a Malha Ferroviária do Piauí**. Teresina: IPHAN/PI, 2012. Trabalho não publicado.

_____. Sistema integrado de conhecimento e gestão (SICG). Disponível em:

<<http://portal.iphan.gov.br/intranet/montarPaginaSecao.o?id=14554&sigla>>. Acesso em: 06 de mar. 2017.

_____. **Patrimônio Ferroviário**. Disponível em:

<<http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/127>>. Acesso em 01.11.2016

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. 438p

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.

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. 177 f. Dissertação (Mestrado Profissional em Preservação do Patrimônio Cultural). Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, Rio de Janeiro, 2014.

SANTOS, Ana Camila Moura dos. Conjunto Floriópolis: **os desafios da patrimonialização dos bens remanescentes da extinta RFFSA no Piauí, 2015**. 123 f. Dissertação (Mestrado Profissional em Preservação do Patrimônio Cultural). Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, Rio de Janeiro, 2015.

Agência Brasileira do ISBN
ISBN 978-85-7247-050-6

