



**UNIVERSIDADE DO VALE DO RIO DOS SINOS (UNISINOS)
UNIDADE ACADÊMICA DE PESQUISA E PÓS-GRADUAÇÃO
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA
NÍVEL DOUTORADO**

LÊDA RODRIGUES VIEIRA

**PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO ENTRE MEMÓRIA E ESQUECIMENTO:
LEGADO DA FERROVIA NO PIAUÍ, 1957-2007**

SÃO LEOPOLDO, RS

2024

LÊDA RODRIGUES VIEIRA

**PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO ENTRE MEMÓRIA E ESQUECIMENTO:
LEGADO DA FERROVIA NO PIAUÍ, 1957-2007**

Tese apresentada como requisito parcial para obtenção do título de Doutora em História, pelo Programa de Pós-Graduação em História da Universidade do Vale do Rio dos Sinos (UNISINOS).

Área de Concentração: Estudos Históricos Latino-Americanos
Orientadora: Profa. Dra. Marluza Marques Harres (Unisinos).

SÃO LEOPOLDO, RS

2024

?

?

?

?

?

?

?

?

?

?

?

?

?

?

?

?

?

?

?

?

?

?

?

?

?

V658p Vieira, Lêda Rodrigues.
 Patrimônio ferroviário entre memória e esquecimento : legado da ferrovia no Piauí, 1957-2007 / por Lêda Rodrigues Vieira. – 2024.
 278 f. : il. ; 30 cm.

 Tese (doutorado) — Universidade do Vale do Rio dos Sinos, Programa de Pós-Graduação em História, São Leopoldo, RS, 2024.
 “Orientadora: Dra. Marluza Marques Harres”.

 1. Rede Ferroviária Federal S. A. (RFFSA).
 2. Patrimônio ferroviário. 3. Memória ferroviária. 4. Piauí.
 I. Título.

 CDU: 981.22:625.1/.5

LÊDA RODRIGUES VIEIRA

**PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO ENTRE MEMÓRIA E ESQUECIMENTO:
LEGADO DA FERROVIA NO PIAUÍ, 1957-2007**

Tese apresentada como requisito parcial para obtenção do título de Doutora em História pelo Programa de Pós-Graduação em História da Universidade do Vale do Rio dos Sinos (UNISINOS).

Aprovada em 19 de agosto de 2024.

BANCA EXAMINADORA

Profª. Dra. Marluza Marques Harres (Orientadora)
Universidade do Vale do Rio dos Sinos (UNISINOS)

Profª. Dra. Áurea da Paz Pinheiro (Examinadora externa)
Universidade Federal do Piauí (UFPI)

Profª. Dra. Marta Rosa Borin (Examinadora externa)
Universidade Federal de Santa Maria (UFSM)

Profª. Dra. Maria Cristina Bohn Martins (Examinadora interna)
Universidade do Vale do Rio dos Sinos (UNISINOS)

Prof. Dr. Jairo Henrique Rogge (Examinador interno)
Universidade do Vale do Rio dos Sinos (UNISINOS)

À minha família, amigos, trabalhadores que atuaram na extinta Rede Ferroviária Federal S. A e aos amantes do patrimônio ferroviário.

AGRADECIMENTOS

Ao longo da produção deste trabalho tive a oportunidade de receber contribuições de múltiplas pessoas, por isso pode correr o risco de deixar de mencionar alguém importante durante essa experiência intelectual devido, principalmente aos lapsos da memória. Mas, espero que possam compreender as possíveis ausências e sintam-se representados pelos que estão sendo citados nestas singelas palavras de agradecimento.

Inicialmente agradeço a minha família: ao meu pai, Valdimiro Cardoso Vieira, por ter me acompanhado durante as pesquisas ainda durante a produção da dissertação de mestrado, suas conversas produtivas ao narrar suas experiências de vida, fornecendo informações relevantes acerca do tema e, por me incentivar a seguir os caminhos com o olhar sempre atento ao futuro. À minha querida mãe, Cesarina Rodrigues Vieira, que com muita paciência procurou compreender os momentos que precisei me ausentar de momentos em família por conta da pesquisa e escrita da tese, mas sempre de forma atenciosa soube me ensinar a ser mais forte e determinada durante essa jornada acadêmico-científica.

Aos meus irmãos Lianna Rodrigues Vieira, Valdimiro Cardoso Vieira Filho, Elizabeth Cardoso Rodrigues Vieira e Felipe Cardoso Rodrigues Vieira que, de forma particular, estiveram sempre atentos como bons ouvintes durante os momentos que precisei desabafar sobre os percalços e, principalmente das alegrias alcançadas com a pesquisa sobre o patrimônio ferroviário. Além dos meus sobrinhos e sobrinhas, Beatriz, Sarah, Matias, Maria Ângela, Maria Celina e Vitor, meus “pirralhinhos” que com suas brincadeiras próprias da infância souberam me proporcionar lindos momentos de alegria, onde pude deixar de lado os problemas da vida adulta para voltar a ser “criança”.

Toda pesquisa acadêmica não pode ser realizada sem uma excelente orientação e, por isso, agradeço imensamente as orientações conduzidas pela Professora Doutora Marluza Marques Harres, que pude conviver e ter extraordinários momentos de trocas de experiências sempre pertinentes, além de revelar-me muitas histórias de pesquisas que realizou durante a carreira, mostrando-me como ser pesquisadora e realizar interpretação adequada das fontes. Assim, como excelente historiadora que és, que antes de construir uma interpretação acerca de qualquer objeto histórico, o historiador precisa ter paciência e imaginação, características que apresentou ao longo das orientações.

Aos docentes do Programa de Pós-Graduação em História da Universidade do Vale do Rio dos Sinos, pelas excelentes disciplinas ministradas durante o curso que me proporcionaram ampliar as perspectivas conceituais e de análise das fontes e, principalmente, pelas experiências

de pesquisas compartilhadas que levarei como exemplos consistentes para futuros trabalhos acadêmicos.

As amigas que acompanharam mais de perto essa jornada de pesquisa e construção da tese, Nilsângela Cardoso, Lucélia de Araújo, Ana Karina Campelo e Maria do Amparo Alencar, algumas amigas que o doutorado me presenteou com o reencontro e outras que tive o prazer de conhecer, proporcionando cada uma a seu modo momentos de trocas de experiências de pesquisa e leituras durante os créditos das disciplinas do curso e, principalmente, das ocasiões festivas e viagens onde tivemos excelentes conversas e boas risadas, sempre acompanhadas de boa música e bons vinhos.

Aos demais colegas da turma do Doutorado do Programa de Pós-Graduação em História da Unisinos pela convivência durante as disciplinas cursadas e pelos encontros circunstanciais onde foram compartilhadas experiências de pesquisa, bem como, por terem proporcionado a possibilidade de conhecer diferentes temáticas que envolvem a interdisciplinaridade entre a História e outras áreas das ciências humanas e sociais, colaborando para meu desenvolvimento intelectual e profissional.

As amigas Nilvânia Cardoso e Livia Barbosa que surgiram como um presente durante esse período de doutoramento, principalmente pelos momentos em que compartilhamos histórias de vida, muitas alegrias e acolhimento fraterno. Ao meu amigo, Erasmo Amorim, que com sua experiência como pesquisador soube me guiar por caminhos tranquilos da pesquisa em História e, principalmente, por sua empatia e escuta sensível em momentos que precisei compartilhar os obstáculos que fazem parte da vida e ter sempre sua amizade gentil e afetuosa.

Aos senhores ferroviários aposentados Francisco de Sousa Marques, Alciomar Soares de Araújo, José Ricardo da Silva, Geraldo Graças Alves, Raimundo Ribeiro Nascimento e, ao senhor Aluísio da Costa Quaresma, que trabalhou no restaurante do trem da Central do Piauí pela disponibilidade na concessão de entrevistas orais que foram fundamentais como fontes para efetivação da dissertação de mestrado e, posteriormente utilizadas para a produção da tese, principalmente por suas memórias orais proporcionar o contato com suas experiências vivenciadas tanto no cotidiano do trabalho ferroviário quanto nos momentos sociais com a família e amigos do trabalho.

Aos funcionários do Arquivo Público do Piauí, da Biblioteca Estadual Des. Cromwell de Carvalho, da Biblioteca Municipal Abdias Neves, da Fundação Centro de Pesquisas Econômicas e Sociais do Piauí (CEPRO) e da Universidade Federal do Piauí, localizados em Teresina (PI); do Instituto Histórico, Geográfico e Genealógico de Parnaíba, da Academia Parnaibana de Letras, da Fundação Dr. Raul Furtado Bacellar e do Museu do Trem do Piauí,

em Parnaíba (PI); e do Arquivo Público do Maranhão, do Arquivo do Patrimônio da Extinta Rede Ferroviária Federal S. A. e da Biblioteca Municipal Benedito Leite, em São Luís (MA), por terem permitido acesso a documentos, livros, revistas, jornais e mapas que contribuíram significativamente na efetivação deste trabalho.

A Universidade Estadual do Piauí pela concessão de afastamento integral das atividades de ensino, pesquisa e extensão junto a Coordenação do Curso de Licenciatura em História, do Campus Professor Alexandre Alves de Oliveira, em Parnaíba-PI, que foi fundamental para a dedicação exclusiva a pesquisa em arquivos, análise das fontes coletadas e produção da tese, além da participação em cursos e eventos científico-culturais promovidos por diversas instituições de ensino e pesquisa do país.

A Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado do Piauí (FAPEPI) pelo financiamento da pesquisa através da concessão de bolsa conforme o edital de bolsas de doutorado fora do Estado, ofertando bolsas de pesquisa à servidores efetivos de órgãos públicos do Estado do Piauí, instituição de ensino e pesquisa, empresas públicas ou privadas sem fins lucrativos, sediadas no Estado, matriculados em Programas de Pós-Graduação *Stricto Sensu* de instituições brasileiras públicas ou privadas sem fins lucrativos, sediadas fora do Estado do Piauí.

E, finalmente, agradeço as relevantes contribuições do Professor Doutor Jairo Rogge e da Professora Doutora Áurea da Paz Pinheiro quando da ocasião da banca de qualificação da tese, da arquiteta e pesquisadora Claudiana Cruz dos Anjos, por me encaminhar documentação relevante acerca dos inventários do patrimônio ferroviário piauiense produzido pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (Iphan-PI) e à Universidade do Vale do Rio dos Sinos, pelos quatro anos de conhecimentos compartilhados pelos docentes e a excelente atuação administrativa da Coordenação do Programa de Pós-Graduação em História.

A todos, gratidão por tudo.

VIEIRA, Lêda Rodrigues. *Patrimônio ferroviário entre memória e esquecimento: Legado da ferrovia no Piauí, 1957-2007*. Tese (Doutorado em História) – Universidade do Vale do Rio dos Sinos, São Leopoldo, 2024.

RESUMO

O transporte ferroviário foi relevante no cenário social, econômico e cultural das cidades e povoados piauienses durante os anos de 1916 a 1980, principalmente de Teresina e Parnaíba. O trem de ferro ainda faz parte do cotidiano da população de Teresina (com a presença do metrô urbano e o trem de carga), enquanto nas demais cidades do norte do Estado, a partir da década de 1970, passou a se preocupar com discursos, de um lado, que lutavam em prol das ferrovias e, do outro, receosos sobre o fim desse transporte, até se concretizar quando ocorre a paralização da ferrovia na década de 1980. No sentido de compreender esse cenário de decadência do transporte ferroviário brasileiro, principalmente a situação da Estrada de Ferro Central do Piauí, tomando como base as cidades de Teresina e Parnaíba, analisamos o processo de criação e, posterior desativação da Rede Ferroviária Federal S.A., principalmente a entrada da empresa estatal no Programa Nacional de Desestatização e, depois da privatização ocorre o processo de liquidação, extinção e inventário dos bens móveis e imóveis da empresa. Além disso, analisamos a atuação do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (Iphan) quanto ao patrimônio ferroviário e as políticas públicas de proteção dos bens patrimoniais da Estrada de Ferro Central do Piauí, sobretudo em Teresina e Parnaíba, bem como, as possibilidades de pensar a patrimonialização do acervo fotográfico e das memórias orais de trabalhadores ferroviários como patrimônio imaterial ferroviário. Para isso, foram realizadas leituras de estudos acerca da história das ferrovias e do patrimônio ferroviário como as dos autores Francisco Foot Hardman (2005), Manoel Rodrigues Ferreira (2008), Dilma Andrade de Paula (2000), Anna Eliza Finger (2009), Maria Cecília Londres Fonseca (2017) e Maria Emília Lopes Freire (2017). As fontes foram constituídas por: jornais (*O Piauí* (1950-1960), *O Dia* (1951-1990), *Diário Oficial* (1930-1960), *Inovação* (1977-87), *Folha do Litoral* (1964-71) *Norte do Piauí* (1967 e 1968, 1970 e 1973)), periódicos (*Almanaque da Parnaíba* (1924-1990) e jornal *O BemBem*), mensagens de governo e relatórios anuais e anuários estatísticos da Rede Ferroviária Federal S.A, publicados pela empresa no período de 1958 a 1990, fotografias, fontes orais e documentações contidas nas pastas de assentamento individual de funcionários da RFFSA, em São Luís (MA), especialmente de ex-ferroviários que trabalharam na antiga Estrada de Ferro Central do Piauí. O recorte temporal da pesquisa abrange os anos de 1957 a 2007 marcado pelas transformações políticas, econômicas e culturais que culminaram no processo de desestímulo e desativação do transporte ferroviário no Brasil. Essa perspectiva temporal se justifica por ser o período que contempla a consolidação da malha ferroviária em poucas empresas públicas e erradicação de ramais antieconômicos como, por exemplo, a Estrada de Ferro Central do Piauí, ocasionando aposentadoria e/ou transferência para o Maranhão de muitos funcionários a partir da desativação dos trabalhos da ferrovia no norte do Piauí. Além do aumento da utilização dos transportes rodoviários por parte da população das cidades piauienses, os novos usos e o abandono de grande parte das estruturas ferroviárias, perspectivas ainda não aprofundadas na historiografia sobre o patrimônio ferroviário piauiense.

Palavras-chave: RFFSA; patrimônio ferroviário; memória ferroviária; Piauí.

VIEIRA, Lêda Rodrigues. *Patrimônio ferroviário entre memória e esquecimento: Legado da ferrovia no Piauí, 1957-2007*. Tese (Doutorado em História) – Universidade do Vale do Rio dos Sinos, São Leopoldo, 2024.

ABSTRACT

Railway transportation was an important part of the social, economic and cultural scene in the cities and towns of Piauí from 1916 to 1980, especially in Teresina and Parnaíba. The railroad is still part of the daily life of the population of Teresina (with the presence of the urban subway and the freight train), while in the other cities in the north of the state, from the 1970s onwards, there was concern about speeches, on the one hand, fighting for the railroads and, on the other, fearful about the end of this transport, until it materialized when the railroad stopped in the 1980s. In order to understand this scenario of the decline of Brazilian rail transport, especially the situation of the Central Railway of Piauí, based on the cities of Teresina and Parnaíba, we analyzed the process of creation and subsequent deactivation of Rede Ferroviária Federal S.A., especially the entry of the state-owned company into the National Privatization Program and, after privatization, the process of liquidation, extinction and inventory of the company's movable and immovable assets. In addition, we analyzed the work of the National Historical and Artistic Heritage Institute (IPHAN) with regard to railway heritage and the public policies for protecting the heritage assets of the Central Railway of Piauí, especially in Teresina and Parnaíba, as well as the possibilities of thinking about the patrimonialization of the photographic collection and the oral memories of railway workers as intangible railway heritage. To do this, we read studies on the history of railroads and railroad heritage, such as those by Francisco Foot Hardman (2005), Manoel Rodrigues Ferreira (2008), Dilma Andrade de Paula (2000), Anna Eliza Finger (2009), Maria Cecília Londres Fonseca (2017) and Maria Emília Lopes Freire (2017). The sources consisted of: newspapers (O Piauí (1950-1960), O Dia (1951-1990), Diário Oficial (1930-1960), Inovação (1977-87), Folha do Litoral (1964-71), Norte do Piauí (1967 and 1968, 1970 and 1973)), periodicals (Almanaque da Parnaíba (1924-1990) and the newspaper O BemBem), government messages and annual reports and statistical yearbooks from Rede Ferroviária Federal S. A, published by the company in the period from 1924 to 1990. A, published by the company between 1958 and 1990, photographs, oral sources and documentation contained in the individual settlement folders of RFFSA employees in São Luís (MA), especially ex-railroad workers who worked on the former Estrada de Ferro Central do Piauí. The time frame of the research covers the years 1957 to 2007, marked by the political, economic and cultural transformations that culminated in the process of discouraging and deactivating rail transportation in Brazil. This time frame is justified because it is the period that sees the consolidation of the rail network into a few public companies and the eradication of uneconomical branches, such as the Central Railroad of Piauí, which led to the retirement and/or transfer to Maranhão of many employees after the railroad's work in northern Piauí was shut down. In addition to the increased use of road transport by the population of Piauí's cities, the new uses and abandonment of a large part of the railway structures, perspectives that have not yet been explored in depth in the historiography on Piauí's railway heritage.

Keywords: RFFSA; railway heritage; railway memory; Piauí.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1: Anúncio “Os novos modelos Chevrolet 1928”	39
Figura 2: Anúncio “Apresentando o novo carro de turismo Ford”	40
Figura 3: Sistemas Regionais da RFFSA, 1969	75
Figura 4: Imagem do Google Earth do Parque Estação da Cidadania Maria do Socorro Macedo Claudino no entorno da Estação Ferroviária de Teresina	147
Figura 5: Planta de localização das áreas do Conjunto Histórico e Paisagístico de Parnaíba-PI	170

LISTA DE TABELAS

Tabela 1: Piauí - Extensão das Ferrovias, em 31-12-1953 (km)	52
Tabela 2: Formação da Rede Ferroviária Federal – RFFSA	56
Tabela 3: Carga útil transportada por ferrovias	61
Tabela 4: Investimentos às rodovias de 1961 a 1965 (km)	69
Tabela 5: Resultado do PND em 1996 (R\$ Milhões)	99
Tabela 6: Desestatização das malhas da RFFSA	100
Tabela 7: Relação dos bens móveis do Convênio N.º 19/2002 firmado entre a RFFSA em liquidação e a Prefeitura de Parnaíba-PI	104
Tabela 8: Situação dos Inventários de bens históricos e convênios oriundos da RFFSA	113
Tabela 9: Inventários da Unidade Regional de São Luís (Inventariança da Extinta RFFSA) ..	116
Tabela 10: Bens móveis não localizados que constam no Convênio 19/2002 – Prefeitura Municipal de Parnaíba – PI	117
Tabela 11: Bens móveis históricos inspecionados pela Inventariança da Extinta RFFSA - Unidade Regional de São Luís cedidos ao Museu Ferroviário na Estação Ferroviária de Parnaíba-PI	119
Tabela 12: Processos de Tombamento abertos pelo IPHAN do Piauí de 1970 a 2010	159
Tabela 13: Conjuntos urbanos do Piauí tombados pelo IPHAN	166
Tabela 14: Relação das Edificações do Trecho Piripiri-Campo Maior da Ferrovia Teresina-Piripiri (1962)	195

LISTA DE FOTOGRAFIAS

Fotografia 1: Ponte Metálica João Luiz Ferreira, Teresina-PI	50
Fotografia 2: Estação Ferroviária João Pessoa, São Luís-MA. Escritório Regional da Extinta RFFSA - Unidade Regional de São Luís	107
Fotografia 3: Acervo documental da Extinta RFFSA / Unidade Regional de São Luís	107
Fotografia 4: Acervo documental da Extinta RFFSA / Unidade Regional de São Luís	107
Fotografia 5: Ponte Metálica João Luís Ferreira, Teresina-PI	133
Fotografia 6: A fachada principal da Estação Ferroviária, voltada para a Av. Miguel Rosa, nos mostra a simetria do prédio em relação ao eixo vertical definido pela torre	136
Fotografia 7: A fachada posterior, voltada para o pátio interno, mostra em primeiro plano a plataforma de embarque, as várias águas da cobertura em telha francesa, bem como as reentrâncias dos volumes em ambas as fachadas, que conferem maior dinamismo à composição do edifício	136
Fotografia 8: A Estação vista da Av. Miguel Rosa, em ângulo de 45°. Uma edificação imponente na paisagem urbana	136
Fotografia 9: Vista das fachadas lateral e posterior, mostrando a estruturação dos beirais e a cobertura da plataforma de embarque, sustentada por mãos francesas	136
Fotografia 10: Vista das fachadas lateral esquerda e principal, observadas da Av. Miguel Rosa	137
Fotografia 11: Vistas do pátio de manobras da Estação onde se observa, além do prédio principal ao fundo, outra construção no mesmo estilo que serviu como armazém. Entre os dois prédios, fugindo totalmente ao estilo arquitetônico da Estação, aparece uma pequena edificação de construção recente	137
Fotografia 12: Estrada de Ferro cruzando a Av. Frei Serafim, vendo-se ao fundo o pátio de manobras e à esquerda o prédio da Estação	139
Fotografia 13: Metrô de Teresina em passagem sobre trilhos rebaixados, cruzando a Avenida Frei Serafim por baixo de um viaduto	139
Fotografia 14: Cruzamento da Miguel Rosa com Frei Serafim, Teresina-PI	141
Fotografia 15: Estação Ferroviária de Teresina	142
Fotografia 16: Pista de skate do Parque da Cidadania	147
Fotografia 17: Anfiteatro do Parque da Cidadania	147
Fotografia 18: Áreas de recreação / atividades físicas do Parque da Cidadania	148
Fotografia 19: Lago artificial do Parque da Cidadania	148

Fotografia 20: Ciclovia do Parque da Cidadania	148
Fotografia 21: Espelho d'água do Parque da Cidadania	148
Fotografia 22: Galeria de Arte Santeira, antiga Casa de máquinas da estação	148
Fotografia 23: Galeria do Inconsciente, antiga Casa do agente ferroviário e anexo	148
Fotografia 24: Porto das Barcas, Parnaíba-PI	163
Fotografia 25: Sobrado de Dona Alta, Parnaíba-PI	163
Fotografia 26: Casa de Simplício Dias, Parnaíba-PI	164
Fotografia 27: Antigo Armazém Isolado de Piripiri-PI. Ocupado pela Prefeitura Municipal de Piripiri com autorização da CMTP. Funcionando como Espaço Cultural do município	175
Fotografia 28: Estação Ferroviária de Piripiri - PI. Ocupado pela Prefeitura Municipal de Piripiri com autorização da CMTP. Funcionando como Espaço Cultural do município	175
Fotografia 29: Casa conjugada para Trabalhador em Cocal-PI. Ocupada por terceiros	175
Fotografia 30: Estação Ferroviária de Cocal -PI. Ocupada pela Secretaria de Cultura do Município de Cocal, autorizada pela CMTP	175
Fotografia 31: Estação Ferroviária de Parnaíba – PI	176
Fotografia 32: Antigo Almojarifado da EFCP. Atualmente funciona a Secretaria Municipal de Educação	177
Fotografia 33: Antigo posto de saúde da EFCP. Atualmente funciona a sede do Corpo de Bombeiros de Parnaíba	177
Fotografia 34: Banco Redondo de Espera em Estação Ferroviária	180
Fotografia 35: Capacete utilizado por engenheiro	180
Fotografia 36: Lanterna do Ronda que fazia vistoria da via permanente	180
Fotografia 37: Miniatura de Trolley a Vara em Madeira, confeccionado por funcionário da Extinta RFFSA	180
Fotografia 38: Carimbo. Fabricante Rosehain	181
Fotografia 39: Telefone Seletivo usado em Estação Ferroviária	181
Fotografia 40: Roda de conversa	184
Fotografia 41: Exposição de trabalho visual	184
Fotografia 42: Descerramento da placa com logotipo do museu	184
Fotografia 43: Lançamento do site do museu	184
Fotografia 44: Biblioteca-Trem “Maria Dilma Ponte de Brito”, Parnaíba-PI	190
Fotografia 45: Casa de Agente da Estação de Capitão de Campos-PI	194
Fotografia 46: Casa de Turma de Floriópolis, em Parnaíba-PI	194
Fotografia 47: Conjunto de casas geminadas para trabalhador em Cocal-PI	200

Fotografia 48: Conjunto de casas geminadas para trabalhador em Cocal-PI	200
Fotografia 49: Vila Operária Major Santa Cruz, Parnaíba-PI. As habitações são geminadas, com telhado em duas águas caindo para as laterais	202
Fotografia 50: Vila Ferroviária, Parnaíba-PI. As habitações apresentam telhado em duas águas caindo para a fachada frontal e para os fundos do imóvel	202
Fotografia 51: Cartazes da Exposição Comemorativa do Centenário da Independência do Brasil, 7 de setembro de 1922	213
Fotografia 52: Cartazes da Exposição Comemorativa do Centenário da Independência do Brasil, 7 de setembro de 1922	213
Fotografia 53: Cartaz da Exposição Comemorativa do Centenário da Independência do Brasil, 7 de setembro de 1922	214
Fotografia 54: Aterro de areia no rio Portinho da Estrada de Ferro Central do Piauí, 1916 ...	217
Fotografia 55 – Aterro de areia entre o rio Igarçu e a lagoa do Bebedouro do Ramal do Igarçu da Estrada de Ferro Central do Piauí, julho de 1922	217
Fotografia 56: Aterro do Dendê da Estrada de Ferro Central do Piauí, 1921	218
Fotografia 57: Aterro do Dendê da Estrada de Ferro Central do Piauí, 1921	218
Fotografia 58: Ponte do Portinho da Estrada de Ferro Central do Piauí, 29 junho 1922	221
Fotografia 59: Ponte do Portinho da Estrada de Ferro Central do Piauí, junho 1922	221
Fotografia 60: Aterro do Dendê, no Km 31 da Estrada de Ferro Central do Piauí	223
Fotografia 61: As passagens de nível da Estrada de Ferro Central do Piauí, 1922	225
Fotografia 62: Inauguração do serviço de tráfego ferroviário da Estrada de Ferro Central do Piauí em Parnaíba, 19 de novembro de 1920	227
Fotografia 63: Início da construção da Estação Ferroviária de Floriópolis	228
Fotografia 64: Início da construção da Estação Ferroviária de Floriópolis	228
Fotografia 65: Carro motor, construído nas oficinas da Estrada de Ferro Central do Piauí, julho de 1922	230
Fotografia 66: Locomotiva Consolidation Tipo 2-8-0, da American Locomotive Company, adquirida para a Estrada de Ferro Central do Piauí	232
Fotografia 67: Locomotiva Ten-Wheel Tipo 4-6-0, da American Locomotive Company, adquirida para a Estrada de Ferro Central do Piauí	232

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

Acesita	Cia. Aços Especiais Itabira
AGU	Advocacia Geral da União
ANTT	Agência Nacional de Transportes Terrestres
BID	Banco Interamericano de Desenvolvimento
BNDE	Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico
CAPES	Campanha Nacional de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior
CBE	Companhia Brasileira de Estireno
CELMA	Companhia Eletromecânica
CIDI	Controle do Inventário da Documentação de Imóveis
CLAP	Companhia Latino Americana de Projetos
CMBEU	Comissão Mista Brasil-Estados Unidos de Desenvolvimento Econômico
CMTP	Companhia Metropolitana de Transportes Públicos
CNA	Companhia Nacional de Álcalis
CNRC	Centro Nacional de Referência Cultural
CONSPAC	Conselho Consultivo Municipal do Patrimônio Cultural e Natural de Parnaíba
Copesul	Companhia Petroquímica Sul
COSINOR	Companhia Siderúrgica do Nordeste
CST	Companhia Siderúrgica de Tubarão
DELIQ	Departamento de Extinção e Liquidação
DEPAM	Departamento do Patrimônio Material
DNEF	Departamento Nacional de Estradas de Ferro
DNER	Departamento Nacional de Estradas e Rodagem
DNIT	Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes
DNOCS	Departamento Nacional de Obras Contra as Secas
EFC	Estrada de Ferro Carajás
EFVM	Estrada de Ferro Vitória a Minas
EMBRATUR	Empresa Brasileira de Turismo
FEPASA	Ferrovias Paulista S. A
FND	Fundo Nacional de Desestatização
Fosfertil	Fertilizantes Fosfatados S. A.

FUNDAC	Fundação Cultural do Piauí
FUNDEC	Fundação Estadual de Cultura e Desporto do Piauí
GEIA	Grupo Executivo da Industria Automobilística
GEIPOT	Grupo Executivo de Integração da Política de Transporte
GESFRA	Grupo Executivo para Substituição de Ferrovias e Ramais Antieconômicos
Goiásfértil	Goiás Fertilizantes S. A.
GRSPU	Gerência Regional da Secretaria do Patrimônio da União
IFOCS	Inspetoria Federal de Obras Contra as Secas
IPAC-PI	Inventários de Proteção do Acervo Cultural do Piauí
IPHAN	Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional
MPOG	Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão
MT	Ministério dos Transportes
MVOP	Ministério de Viação e Obras Públicas
PCH	Programa de Cidades Históricas
PIN	Programa de Integração Nacional
PND	Programa Nacional de Desestatização
PPH	Companhia Industria de Polipropileno
PRESERFE	Programa de Preservação do Patrimônio Histórico Ferroviário
PROFAC	Programa Ferroviário de Ação Cultural
PROTERRA	Programa de Redistribuição de Terras e de Estímulos à Agroindústria do Norte e do Nordeste
RFFSA	Rede Ferroviária Federal S. A.
RVC	Rede de Viação Cearense
SNBP	Serviço de Navegação da Bacia do Prata
SPHAN	Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional
SPU	Superintendência do Patrimônio da União
SUDAM	Superintendência de Desenvolvimento da Amazônia
SUDENE	Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste
URSAL	Unidade Regional de São Luís
USIMEC	Usinas Mecânicas S.A.
USIMINAS	Usinas Siderúrgicas de Minas Gerais

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	19
2 CRIAÇÃO E DESATIVAÇÃO DA REDE FERROVIÁRIA FEDERAL S. A.	36
2.1 Rodoviarismo <i>versus</i> ferroviarismo: disputas e prioridades dos transportes no Brasil	37
2.2 Rodas ou trilhos: as disputas em torno dos transportes terrestres no Piauí	58
2.3 Integrador ou antieconômico: os discursos em torno da manutenção ou erradicação do transporte ferroviário no Piauí	78
3 REDE FERROVIÁRIA FEDERAL S. A.: DA DESESTATIZAÇÃO AO PROCESSO DE INVENTARIANÇA DO PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO	92
3.1 Desestatização, liquidação e extinção da RFFSA	93
3.2 Processo de inventário dos bens móveis e imóveis da Extinta RFFSA: das ações do inventariante a destinação do patrimônio ferroviário	108
3.3 IPHAN e o patrimônio ferroviário: discursos e práticas de preservação da memória ferroviária no Piauí	127
4 PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO DE PARNAÍBA-PI: ABANDONO E POLÍTICAS DE PRESERVAÇÃO	153
4.1 Cidade, patrimônio histórico e paisagístico: processo de tombamento e gestão do patrimônio de Parnaíba-PI	156
4.2 Conjunto da Estação Ferroviária de Parnaíba: novos usos do patrimônio ferroviário	171
4.3 Vila ferroviária e operária de Parnaíba: moradia e proximidade do trabalho	190
5 PATRIMÔNIO IMAGÉTICO E IMATERIAL: REGISTROS FOTOGRÁFICOS E MEMÓRIAS DOS TRABALHADORES DA CENTRAL DO PIAUÍ	207
5.1 Paisagens do mundo ferroviário: representações imagéticas	208
5.2 Patrimônio cultural imaterial da RFFSA: as memórias dos trabalhadores ferroviários ..	233
6 CONSIDERAÇÕES FINAIS	245
REFERÊNCIAS	253
ANEXO A - MALHA DA DESESTATIZAÇÃO DA RFFSA E OUTRAS MALHAS DA ÉPOCA DA DESESTATIZAÇÃO DA RFFSA, 2000.	272
ANEXO B - ESTRUTURA ORGANIZACIONAL DA INVENTARIANÇA.	273
ANEXO C - FICHA DE INSPEÇÃO – BENS MÓVEIS HISTÓRICOS.	274
ANEXO D - TERMOS DE TRANSFERÊNCIA DA INVENTARIANÇA DA UNIDADE REGIONAL SÃO LUÍS DA REDE FERROVIÁRIA FEDERAL S.A AO IPHAN.	275

ANEXO E - LISTA DO PATRIMÔNIO CULTURAL FERROVIÁRIO (05/052023) BENS DECLARADOS VALOR HISTÓRICO, ARTÍSTICO E CULTURAL NOS TERMOS DA LEI Nº 11.483/07 E DA PORTARIA IPHAN Nº 407/2010 E PORTARIA IPHAN Nº 17/2022.	276
ANEXO F - LINHAS FÉRREAS QUE CORTAM O PIAUÍ. PESQUISA LUCENA & TOPOGRAFIA.	277
ANEXO G - AMERICAN LOCOMOTIVE COMPANY. CLASSIFICATION OF LOCOMOTIVES. WHYTER'S SYSTEM.	278

1 INTRODUÇÃO

Nos anos 1889 à 1930, ocorre o auge das ferrovias no Brasil, com o avanço entre os anos de 1897 à 1914, de 12.386 km, com um total de 26.062 km de trilhos a cortar o território nacional, sobretudo nos estados do Rio de Janeiro e São Paulo. Essas ferrovias foram implantadas através de investimentos estrangeiros, principalmente de empresários ingleses, que procuravam maiores lucros com o transporte da produção de café (sul) e açúcar (norte). O governo federal incentivou, a partir dos primeiros anos do século XX, a construção de estradas de ferro no Nordeste do país para contribuir com a integração entre as regiões e diminuir as calamidades provocadas pela seca.¹ A estrada de ferro era sinônimo de progresso em todo o país e, o território piauiense não poderia deixar de ser contemplado por esse símbolo da modernidade, ocorrendo o aparecimento de inúmeros projetos voltados para a construção de trechos ferroviários cujo objetivo principal era interligar as regiões produtoras aos mercados consumidores como as que ligariam as cidades de Petrolina (PE) à Teresina (PI), São Luis (MA) à Teresina, Crateús (CE) à Teresina e Teresina à Amarração (atual cidade de Luís Correia²).

As ferrovias eram uma alternativa que promovia a interligação entre cidades e povoados piauienses que não possuíam transportes adequados de mercadorias e passageiros, sobretudo por conta das dificuldades de navegação do rio Parnaíba devido ao assoreamento e a falta de um porto marítimo próprio. Desde o período imperial havia discursos com propostas de ferrovias que interligariam as cidades de Petrolina-PE a Amarante-PI e Parnaíba-PI a Amarração-PI. No entanto, essas propostas em sua grande maioria não foram efetivadas, ocorrendo somente em 19 de novembro de 1916 a inauguração do primeiro trecho ferroviário na região norte do Estado, entre Portinho e Cacimbão, com 24 km de extensão e do lançamento da pedra fundamental da Estação Ferroviária de Parnaíba.³

A chegada da ferrovia no Piauí ocorreu quando o governo federal começava a se preocupar em estimular a integração e o desenvolvimento das regiões brasileiras através da

¹ A região nordeste do país era identificada como “área-problema” devido, principalmente ao fenômeno da seca e suas danosas consequências socioeconômicas. O governo central, no sentido de diminuir seus efeitos, promoveu políticas públicas assistencialistas como a criação da Inspeção das Obras Contra as Secas (IOCS), em 1909, sendo transformado em 1945 no Departamento Nacional de Obras Contra as Secas (DNOCS). Essas ações governamentais privilegiavam a construção de açudes, poços, estradas, ferrovias etc.

² A mudança do nome de Amarração para Luiz Correia foi uma homenagem ao jornalista e escritor Luiz de Moraes Correia, pelo governador Leônidas de Castro Melo que sancionou a lei estadual n. 6, de 4 de setembro de 1935.

³ Cidade situada na região norte do Estado do Piauí a 365 km da capital Teresina e a 18 km de Luís Correia e do mar.

construção de rodovias em todo o país. Nesse sentido, as ferrovias começam a assumir posição secundária nos programas de transporte do governo federal, ficando muitos projetos ferroviários esquecidos ou abandonados durante anos. Antes da implantação dos primeiros trechos ferroviários no Piauí, muitos estudos e projetos foram produzidos e mantidos no esquecimento durante os anos finais do século XIX e iniciais do século XX. Mas, por iniciativa do governo federal, mediante discursos de representantes atrelados a política e economia piauiense que desejavam o transporte ferroviário, alguns dos trechos foram construídos lentamente ao longo dos anos, especialmente aqueles que interligavam Amarração (Atual Luís Correia, em 1916) às principais cidades da região norte do estado: Bom Princípio (1920), Frecheiras (1920), Parnaíba (1920), Cocal (1923), Deserto (1923), Piracuruca (1923), Piripiri (1937), Campo Maior (1953), Altos (1965) até chegar na capital Teresina (1969).⁴

O transporte ferroviário foi de grande relevância no cenário social, econômico e cultural dessas cidades e povoados piauienses, principalmente de Teresina e Parnaíba. O trem de ferro ainda faz parte do cotidiano das cidades, sobretudo de Teresina (com a presença do metrô urbano e o trem de carga), enquanto nas demais cidades do norte do Estado, a partir da década de 1970, passou a existir discursos que tentavam lutar em prol das ferrovias e receios sobre o fim desse transporte. No sentido de compreender esse cenário de decadência do transporte ferroviário brasileiro, principalmente a situação da Estrada de Ferro Central do Piauí, tomando como análise as cidades de Teresina e Parnaíba, propusemos responder as seguintes problemáticas: como se deu o processo de criação e, posterior desativação da Rede Ferroviária Federal S.A.? A partir da desestatização da malha ferroviária federal, como ocorreu o processo de inventário e as destinações dos bens móveis e imóveis da extinta RFFSA? Como se constituiu o patrimônio ferroviário e quais políticas públicas de preservação dos bens patrimoniais da Estrada de Ferro Central do Piauí foram implementadas nas cidades de Teresina e Parnaíba? Quais as possibilidades de pensar a patrimonialização dos registros fotográficos e do patrimônio imaterial ferroviário?

A constituição de um patrimônio ferroviário no Piauí se fez acompanhar da estruturação de um amplo aparato de controle e registros, resultando em inventários, discussões a respeito de aproveitamentos e formas de guarda/acesso dos bens, bem como da formulação de políticas de preservação e patrimonialização. A análise da aplicação dessas políticas em dois eixos

⁴ Sobre o processo de constituição das ferrovias no Piauí, ver: VIEIRA, Lêda Rodrigues. *Caminhos de ferro: a ferrovia e a cidade de Parnaíba, 1916-1960*. Dissertação (Mestrado em História do Brasil) - Programa de Pós-Graduação em História do Brasil, Universidade Federal do Piauí, Teresina, 2010.

específicos – Teresina e Parnaíba – deverá possibilitar uma reflexão e avaliação sobre a importância, os limites e as dificuldades enfrentadas.

A pesquisa assume uma perspectiva da história social, olhando a questão da mobilidade no Piauí e a construção de um significativo patrimônio material e imaterial ferroviário ao longo de todo o século XX. A pesquisa encontrou destaque no período que vai de 1957 a 2007, marcado pelas transformações políticas, econômicas e culturais que culminaram no processo de desestímulo e desativação do transporte ferroviário no Brasil. Essa perspectiva temporal se justifica por ser o período que contemplou a consolidação da malha ferroviária em poucas empresas públicas e a erradicação de ramais considerados antieconômicos como, por exemplo, a Estrada de Ferro Central do Piauí, ocasionando aposentadoria e/ou transferência para o Maranhão de muitos funcionários a partir da desativação dos trabalhos da ferrovia no norte do Piauí. Além do aumento da utilização dos transportes rodoviários por parte da população das cidades piauienses, os novos usos e o abandono de grande parte dos bens móveis e imóveis da ferrovia.

Como recorte espacial, concentramos a análise do processo de patrimonialização da ferrovia nas cidades de Teresina (capital do Piauí) e Parnaíba, esta última localizada a 360 km de distância da capital e por ter sido uma das primeiras cidades do Piauí a ser dotada de estruturas ferroviárias que, com a desativação da ferrovia Central do Piauí, passaram por abandono e degradação por conta das ações do tempo, do descaso de parte da população e da pouca atuação do poder público com políticas de cunho preservacionista e cultural, visando a manutenção e novos usos desse patrimônio ferroviário.

Diante disso, buscamos analisar o processo de desativação e, posterior patrimonialização dos bens móveis e imóveis da ferrovia Central do Piauí, sobretudo os aspectos de sua conservação, os novos usos das edificações ferroviárias e a relevância do patrimônio fotográfico e imaterial das memórias orais dos trabalhadores ferroviários. Para isso, partimos da análise de documentação da inventariança dos bens ferroviários realizado pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN), que desde 2007 é responsável por todos os bens móveis e imóveis valorados como patrimônio histórico, artístico e cultural, além dos arquivos da extinta Rede Ferroviária Federal (RFFSA). Além disso, analisamos as fotografias do acervo da Fundação Raul Furtado Bacelar sobre as primeiras obras de engenharia realizadas na Central do Piauí e as memórias de ferroviários aposentados que atuaram em diferentes espaços da ferrovia, perpassando as funções profissionais e as dificuldades enfrentadas no mundo do trabalho (as estações ferroviárias, as locomotivas, os trilhos etc.) e, também, as consequências da desativação quanto ao patrimônio da ferrovia Central do Piauí.

Diante disso, principalmente acerca do estado de abandono de grande parte dos bens móveis e imóveis da ferrovia e as políticas públicas de preservação desse patrimônio ferroviário, sobretudo em Teresina e Parnaíba, buscou-se construir uma história do processo de patrimonialização da ferrovia piauiense, desde o momento de sua desativação no norte do Estado e as políticas públicas voltadas para a preservação do acervo de bens móveis e imóveis da Central do Piauí.

Esta pesquisa surgiu de inquietações ainda durante os estudos realizados para a produção da dissertação de mestrado apresentada em 2010 ao Programa de Pós-Graduação em História do Brasil da Universidade Federal do Piauí que dava conta do processo de constituição das ferrovias no Piauí, sobretudo acerca das primeiras iniciativas de implantação da ferrovia em território piauiense. Porém, se fazia necessário ampliar a análise das políticas públicas voltadas para a conservação dos “lugares de memória” da ferrovia depois da paralisação dos serviços ferroviários. Nessa perspectiva, buscou-se inicialmente ampliar os estudos sobre a história e memória das ferrovias que, de certa forma, ainda precisa ser aprofundada, sendo mencionado em alguns estudos⁵ da historiografia piauiense. Por último, tornou-se pertinente analisar as políticas e práticas de memória construídas tanto pela empresa ferroviária quanto pelos poderes públicos, sobretudo no âmbito da atuação de patrimonialização dos bens ferroviários pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN).

Com o objetivo de analisar a relação entre história, memória e patrimônio, a pesquisa inseriu-se na perspectiva da história das práticas de memória. Com isso, analisamos como a memória da ferrovia Central do Piauí foi marcada por múltiplos discursos que, de um lado, defendiam sua continuidade e, do outro, apontavam preocupações quanto ao fim do transporte ferroviário. Nesse cenário de preocupações, a proposta de patrimonialização dos bens ferroviários ganha força para preservar contra a destruição do abandono, sendo a atuação do governo federal com seu principal órgão voltado a preservação do patrimônio cultural, o

⁵ Sobre os estudos produzidos acerca das ferrovias no Piauí, ver: NEVES, Abdias. *Política das estradas de ferro e finanças da República*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1916. MENDES, Iweltman. *Associação Comercial de Parnaíba*. Lutas e Conquistas. Parnaíba: EDUFPI, 1994. NUNES, Maria Cecília de Almeida. O trem de ferro no imaginário popular piauiense. *Espaço e Tempo*. Teresina, v.4, p.96-100, dez. 1996. QUEIROZ, Teresinha. *Os Literatos e a República*: Clodoaldo Freitas, Hígino Cunha e as tiranias do tempo. Teresina: EDUFPI, 1998. ARAÚJO, Maria Elita Santos de. *Parnaíba: o espaço e o tempo*. Parnaíba-PI: Gráfica Sieart, 2002. NASCIMENTO, Francisco Alcides do. *A cidade sob o fogo: modernização e violência policial em Teresina (1937-1945)*. Teresina: Fundação Cultural Monsenhor Chaves, 2002. FERREIRA, José de Arimatéa Isaias. *Trilhando novos caminhos: a cidade de Piri-piri e as mudanças proporcionadas pela chegada da ferrovia – 1930-1950*. Dissertação (Mestrado em História do Brasil) – Universidade Federal do Piauí, 2010. 147f. CERQUEIRA, Maria Dalva Fontenele. *Entre trilhos e dormentes: a Estrada de Ferro Central do Piauí na história e na memória dos parnaibanos (1960-1980)*. Teresina: Edufpi, 2017.

Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional e iniciativas em âmbito estadual e municipal, tornaram-se relevantes para promover a preservação do patrimônio ferroviário.

A invenção do trem, elemento da modernidade nos transportes, permitiu que nos sentíssemos conquistadores do tempo e do espaço. O conceito de modernidade como símbolo de transformações pode ser bem representado por meio da ferrovia que alcança espacialmente povoados e cidades com seus trilhos e trens, mas também social e culturalmente, sendo constituído como um elemento contraditório que transmite por um lado, conforto e alegria àqueles que usufruíram de seus serviços de transporte e, por outro, sentimentos de medo e desconfiança pelas dificuldades enfrentadas pelos passageiros que viam suas roupas queimadas pelas faíscas expelidas pela locomotiva e os acidentes que vitimavam os transeuntes que passavam pelos trilhos de ferro e os trabalhadores quando da implantação e manutenção das estruturas ferroviárias. De acordo com Marshall Berman, “ser moderno é encontrar-se em um ambiente que promete aventura, poder, alegria, crescimento, autotransformação e transformação das coisas em redor” e, ao mesmo tempo, “ameaça destruir tudo o que temos, tudo o que sabemos, tudo o que somos” (Berman, 1986, p. 15). Portanto, a modernidade se constitui de contradições, de um lado, transformação e fascínio e, do outro, destruição e medo.

Nessa perspectiva, a ferrovia no Piauí representou um desejo emblemático de interligar as principais cidades da região norte do estado à capital Teresina, por meio de linhas ferroviárias, projetadas com objetivo de melhorar as condições de transporte de mercadorias, em grande parte, transportadas por via fluvial através da navegação do rio Parnaíba. Mas, muitos desses projetos ferroviários, sobretudo da construção da ferrovia Parnaíba-Teresina, foram construídos lentamente entre os anos de 1916 (quando ocorreu a inauguração do primeiro trecho ferroviário entre Portinho e Cacimbão) até 1969, quando foi inaugurado o trecho entre Piripiri a Teresina, cujo responsável por sua conclusão foi o 2.º Batalhão de Engenharia e Construção, chamado a construir também a ferrovia Teresina a Paulista (Atual cidade de Paulistana-PI) (Nascimento, 2002, p. 185).

No Brasil, a ideia de que as ferrovias possibilitariam o encurtamento de distâncias e o fortalecimento econômico das regiões por ela servidas ficou bem registrada no desejo de implantar a ferrovia Madeira-Mamoré em território amazônico. Sobre essa ferrovia foram produzidos alguns trabalhos⁶ que tratam do processo de implantação dos primeiros trilhos, os

⁶ CRAIG, Neville B. *Estrada de Ferro Madeira-Mamoré: história trágica de uma expedição*. São Paulo: Nacional, 1947; FERREIRA, Manoel Rodrigues. *A ferrovia do diabo: história de uma estrada de ferro na Amazônia*. 2 ed. São Paulo: Melhoramentos, 1981.

objetivos, os desafios, os malogros e a perda de milhares de vidas em torno do processo de sua implementação.

Em *A ferrovia do Diabo*, de Manoel Rodrigues Ferreira (2008) narra a história da ferrovia Madeira-Mamoré, cujo objetivo era facilitar o escoamento da produção brasileira e boliviana para o Atlântico sendo retratado os interesses econômicos e a participação de trabalhadores de várias nacionalidades, para efetivação desse projeto ferroviário. A maioria desses trabalhadores acabou não retornando aos seus lugares de origem, pois foram vítimas de desastres (conflito com indígenas; ataque de animais ferozes; epidemias etc.). Outro autor que narrou a história da Madeira-Mamoré foi Francisco Foot Hardman, em sua obra *Trem-fantasma: a ferrovia Madeira-Mamoré e a modernidade na selva*. Ao analisar os percursos dessa ferrovia, Hardman inicialmente traz as imagens das ferrovias nos seus primórdios através das representações que as caracterizaram como símbolo do progresso, elemento fantasmagórico da modernidade, sendo apontadas como um sonho impossível, sobrenatural e remoto. A ferrovia era, portanto, representada sob diversas formas: primeiramente, como “fio condutor das mudanças revolucionárias” passando a ser um “dinossauro resfolegante e inclassificável”, condenada a solidão e ao esquecimento (Hardman, 2005, p. 51).

Desse modo, Hardman (2005) faz uma análise das imagens recorrentes no imaginário popular de símbolos que revelam o otimismo tecnoindustrial do século XIX, que são as locomotivas e as estações ferroviárias e, ao mesmo tempo, traz as memórias de trabalhadores ferroviários que participaram da montagem da ferrovia Madeira-Mamoré nos confins da Amazônia. Além disso, narra o impacto desse grande signo de modernidade sobre as pessoas, encantando-as e assombrando-as. A obra revela o sonho de homens e mulheres que desejavam transformar a Amazônia em grande entroncamento ferroviário e, as consequências desastrosas desse sonho concretizadas nas mortes de centenas de trabalhadores e nas dificuldades encontradas em um ambiente inóspito da selva amazônica.

A historiografia ferroviária brasileira nas últimas décadas apresenta um considerável aumento da produção de trabalhos e reflexões com ênfase numa abordagem acerca da memória histórica das ferrovias, sendo objeto de pesquisas em várias instituições universitárias do país, resultando em estudos que alcançaram maior destaque dentro da historiografia nacional. Atualmente, essa temática vem sendo discutida em diversas produções publicadas em revistas

impressas e eletrônicas, comunicações em anais de congressos nacionais e internacionais, dissertações de mestrado e teses de doutorado⁷, além de livros publicados.

A temática da memória ferroviária foi tratada em *Memórias de um ferroviário*, de Gabriel Ruiz Pelegrina (2000), que narra as histórias das ferrovias paulistas por meio de suas próprias memórias, sobretudo das vivências de trabalho no período de 1940 até 1978, na Estrada de Ferro Noroeste do Brasil. Por meio de sua narrativa, o autor

[...] registra os tempos vividos em Três Lagoas e depois em Bauru, a sua primeira viagem de trem como funcionário, as diferentes tarefas que desempenhou, as amizades que construiu, o relacionamento profissional com a chefia, a emoção trazida pela imensidão e pelo significado das pontes, a indignação por um tipo de encampação canhestra, a resistência do índio à usurpação de suas terras, enfim, inúmeras memórias que documentam a história das ferrovias no Brasil (Zanlochi In Pelegrina, 2000, p. 10).

Outras obras contribuíram com a pesquisa, trazendo as relações de poder, o cotidiano do trabalho e o tempo livre dos ferroviários em diferentes espaços sociais. Sobre essas temáticas, podemos destacar a dissertação *Ferrovários: Disciplinarização e Trabalho VFRGS: 1920-1942*, de Marluza Marques Harres, que analisa o controle e a disciplina do trabalho na Viação Férrea do Rio Grande do Sul (VFRGS), resgatando outros aspectos da história dos trabalhadores, principalmente suas experiências no espaço de trabalho, a disciplinarização tanto dentro quanto fora da ambiente de trabalho e a constituição de “um trabalhador pontual, disponível, responsável e obediente” (Harres, 1992, p. 7).

⁷ ARANHA, Gervacio Batista. *Trem, modernidade e imaginário na Paraíba e região: tramas político-econômicas e práticas culturais (1880-1925)*. Tese (Doutorado em História) — Universidade Estadual de Campinas (Unicamp), Campinas, 2001; LIMA, Pablo Luiz de Oliveira. *A máquina, tração do progresso: memórias da ferrovia no oeste de Minas, entre o sertão e civilização, 1880-1930*. Dissertação (Mestrado em História) — Universidade Federal de Minas Gerais (UFMG), Belo Horizonte, 2003; BRANDÃO, Hilma Aparecida. *Memórias de um tempo perdido: a estrada de ferro Goiás e a cidade de Ipameri (início do século XX)*. Dissertação (Mestrado em História) — Universidade Federal de Uberlândia (UFU), Uberlândia, 2005; GIFFONI, José Marcello Salles. *Trilhos arrancados: história da estrada de ferro Bahia e Minas (1878-1966)*. Tese (Doutorado em História) — Universidade Federal de Minas Gerais (UFMG), Belo Horizonte, 2006; POZZER, Guilherme Pinheiro. *A antiga estação da Companhia Paulista em Campinas: estrutura simbólica transformadora da cidade (1872-2002)*. Dissertação (Mestrado em História) — Universidade Estadual de Campinas (Unicamp), Campinas, 2007; HADLER, Maria Silvia Duarte. *Trilhos da modernidade: memórias e educação urbana dos sentidos*. Tese (Doutorado em Educação) — Universidade Estadual de Campinas (Unicamp), Campinas, 2007; CORTEZ, Ana Isabel Ribeiro Parente. *Memórias descarrilhadas: o trem na cidade do Crato*. Dissertação (Mestrado em História) — Universidade Federal do Ceará (UFC), Fortaleza, 2008; PALLOTA, Fábio Paride. *A ferrovia e o automóvel: ícones da modernidade na cidade de Bauru (1917-1939)*. Dissertação (Mestrado em História) — Universidade Estadual Paulista (Unesp), Assis, 2008; SANTOS, Rodrigo Amado dos. *A rotunda no município de Lins: para além da materialidade, memórias e significados*. Dissertação (Mestrado em Sociologia) — Universidade Estadual Paulista (Unesp), Marília, 2009.

A publicação de Álvaro Tenca (2006), *Senhores dos trilhos: racionalização, trabalho e tempo livre nas narrativas de ex-alunos do curso de ferroviários da antiga paulista*, trata da ação racionalizadora da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, visando o controle do processo do trabalho, analisando narrativas orais de velhos trabalhadores da ferrovia e os lazeres praticados no tempo livre. Além da obra *Ferrovários, trabalho e poder*, de Maria de Fátima Salum Moreira (2008), em que a autora analisa a dimensão política da organização do processo de trabalho na Estrada de Ferro Sorocabana no período de 1920 a 1940, sobretudo acerca do surgimento de práticas racionais e científicas nas estruturas técnicas e administrativas da ferrovia que atingiram significativamente o cotidiano do fazer profissional dos trabalhadores na ferrovia.

Em *Operários de empreitada: os trabalhadores da construção da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (São Paulo e Mato Grosso, 1905-1914)*, Thiago Moratelli (2013) narra a história social dos trabalhadores da estrada ferro Noroeste do Brasil em São Paulo e Mato Grosso entre os anos de 1905 e 1914, principalmente os aspectos de sua construção baseada pelo sistema de trabalho de empreitada, o processo de recrutamento dos trabalhadores, as condições de vida e de trabalho nas obras de construção da ferrovia e os aspectos de criminalidade e do cotidiano dos trabalhadores no espaço do trabalho.

A ferrovia aparece na historiografia brasileira sob perspectivas diversas, multiplicando-se os trabalhos de maneira fragmentada. Entre as perspectivas que vêm sendo pesquisadas pelos historiadores destaca-se, principalmente questões envolvendo os aspectos políticos e econômicos das ferrovias e, também, o patrimônio ferroviário. Nessa última perspectiva, está atrelada a discussão acerca do conceito de patrimônio industrial que teve sua primeira definição apontada pela Carta de Nizhny Tagil⁸, em 2003, como remanescentes da cultura industrial que consistem em

[...] edifícios e maquinário, oficinas, moinhos e fábricas, minas e sítios para processar e refinar, armazéns e depósitos, lugares onde se gera, se transmite e se usa energia, meios de transporte e toda sua infraestrutura, assim como os sítios onde se desenvolvem atividades sociais relacionadas com a indústria, tais como a moradia, o culto religioso ou a educação (TICCIH, 2003:1, tradução nossa).

⁸ Comissão Internacional para a Conservação do Patrimônio Industrial é uma organização mundial consagrada ao patrimônio industrial, sendo também o consultor especial do ICOMOS para esta categoria de patrimônio. O texto desta Carta sobre o Patrimônio Industrial foi aprovado pelos delegados reunidos na Assembleia Geral do TICCIH, de caráter trienal, que se realizou em Nizhny Tagil, Rússia, em 17 de julho de 2003, o qual foi posteriormente apresentado ao ICOMOS para ratificação e eventual aprovação definitiva pela UNESCO.

No entanto, esse conceito inicial se amplia a partir de 2011 com os princípios de Duplin⁹ onde agrega novos elementos como a paisagem industrial e a dimensão intangível:

O patrimônio industrial compreende sítios, estruturas, complexos, áreas e paisagens assim como maquinário, objetos ou documentos relacionados que fornecem evidências dos processos de produção industrial passados ou em desenvolvimento, da extração de matéria-prima, de sua transformação em bens de consumo das infraestruturas de transporte e de energia relacionadas. O patrimônio industrial reflete a profunda conexão entre o ambiente cultural e natural, uma vez que os processos industriais – sejam antigos ou modernos - dependem de fontes naturais de matéria-prima, energia e redes de transporte para produzir e distribuir produtos para outros mercados. Esse patrimônio contempla tanto os bens materiais – imóveis e móveis – quanto as dimensões intangíveis, tais como o conhecimento técnico, a organização do trabalho e dos trabalhadores e o complexo legado social e cultural que moldou a vida de comunidades e provocou grandes mudanças organizacionais em sociedades inteiras e no mundo em geral (ICOMOS, 2011:1).

Os estudos sobre as ferrovias tornaram-se um campo de pesquisa que abarca diferentes dimensões como a memória do trabalho e dos trabalhadores, o processo de desativação e extinção de ramais ferroviários e o patrimônio ferroviário. Então, procurou-se desvendar as histórias da memória ferroviária, sobretudo, as representações em torno do processo de patrimonialização da ferrovia no Piauí no período compreendido de 1957 a 2007. Nesse sentido, o conceito de representação torna-se relevante como possibilidade de apreensão do mundo social. De acordo com Roger Chartier, representação significa

[...] primeiramente, as operações de recorte e de classificação que produzem as configurações múltiplas graças às quais a realidade é percebida, construída, representada; em seguida, os signos que visam a fazer reconhecer uma identidade social, a exibir uma memória própria de estar no mundo, a significar simbolicamente um estatuto, uma ordem, um poder; enfim, as formas institucionalizadas através das quais ‘representantes’ encarnam de modo visível, ‘presentificam’, a coerência de uma comunidade, a força de uma identidade, ou a permanência de um poder (Chartier, 2002, p. 169).

⁹ Os princípios comuns ICOMOS-TICCIH para a Conservação de Sítios, Estruturas, Áreas e Paisagens do Patrimônio Industrial conhecidos por “Os Princípios de Dublin” foram adotados pela 17ª Assembleia Geral do Conselho Internacional de Monumentos e Sítios (ICOMOS) em 28 de novembro de 2011, reconhecendo a natureza particular do patrimônio industrial e as questões e ameaças que o afetam. Os Princípios de Dublin tinham o objetivo de “auxiliar na documentação, proteção, conservação e valorização do patrimônio industrial como parte do patrimônio das sociedades humanas de todo o mundo”. Disponível em: [Os Princípios de Dublin \(2011\) – TICCIH Brasil](#) Acesso em: 4 mar. 2024.

O conceito de representação torna-se importante, principalmente, numa perspectiva simbólica, pois propomos aqui compreender os múltiplos discursos sobre o processo de desativação das ferrovias e as multiplicidades de signos que representam as experiências concretas tanto de ferroviários aposentados quanto da empresa ferroviária na construção de uma determinada identidade social. Os trabalhadores ferroviários vivenciaram as estações ferroviárias e outros espaços sociais, estes entendidos como formados

[...] por uma multiplicidade de campos que formam e conformam a totalidade do universo social. ele pode ser lido em sua dimensão cultural, como aquele que se refere à formação do coletivo, que resulta das formas de pensar em comum. pode também ser resultante de um processo econômico, como, por exemplo, uma fábrica na qual o conceito de trabalhador coletivo pode tornar claro como este é referido ao coletivo de homens que trabalham em direção a um objeto comum de produção de mercadorias. e assim por diante, podemos ler o social na esfera política quando nos referimos às diferentes formas de organização, como os partidos, os sindicatos, os movimentos sociais. em cada esfera vamos encontrar essa multiplicidade de seres coletivos formando o tecido social (Egler, 2009, p. 64-65).

Esses espaços sociais seriam considerados também “lugares de memória”, por serem dotados de vida, “um fenômeno sempre atual, um elo vivido no eterno presente”. (Nora, 1981, p. 09) Assim, o conceito de “lugares de memória” nos permite investigar as lembranças dos diversos atores sociais do cotidiano do trabalho na ferrovia, sobretudo nos espaços dos trilhos de ferro, da estação ferroviária, das guaritas, etc., buscando velhas histórias narradas de trabalhadores (maquinistas, foguistas, graxeiros, chefes de trem etc.), um mundo de homens povoando esses “lugares de memória”, que representam “antes de tudo, restos” de memória e caracterizam-se por sua materialidade, simbolismo e funcionalidade. Para Pierre Nora,

Os lugares de memória nascem e vivem do sentimento que não há memória espontânea, que é preciso criar arquivos, que é preciso manter aniversários, organizar celebrações, pronunciar elogios fúnebres, notariar atas, porque essas operações não são naturais. É por isso a defesa, pelas minorias, de uma memória refugiada sobre focos privilegiados e enciumadamente guardados nada mais faz do que levar à incandescência a verdade de todos os lugares de memória. Sem vigilância comemorativa, a história depressa os varreria. São bastiões sobre os quais se escora. Mas, se o que eles defendem não estivesse ameaçado, não se teria, tampouco, a necessidade de construí-los. Se vivêssemos verdadeiramente as lembranças que eles envolvem, eles seriam inúteis. E se, em compensação, a história não se apoderasse deles para deformá-los, transformá-los, sová-los e petrificá-los eles não se tornariam lugares de memória (Nora, 1981, p. 13).

A ferrovia fez parte da vida urbana onde crianças brincavam em seus trens e trilhos, mulheres e homens trabalhavam e observavam a chegada e partida da locomotiva e os velhos e os jovens compartilhavam histórias. Enfim, as estações ferroviárias funcionavam como espaços de sociabilidades por trazerem possibilidades do entretenimento, diversão e trabalho para uma população ansiosa em partir na busca de uma nova vida, visitar amigos e parentes em outras regiões ou apenas percorrer os trilhos, observando a paisagem que passava diante de seus olhos e, com o fim do transporte ferroviário tornaram-se “lugares de memória” pela necessidade de preservar esses patrimônios de determinado tempo contra o esquecimento.

Em Parnaíba, o espaço da estação ferroviária quando a ferrovia estava em pleno funcionamento tinha vários significados: sociabilidade, diversão e trabalho. Enquanto espaço de sociabilidade a estação funcionava como centro de convergência da população proveniente de diversos lugares da região e a aproximação do trem na esplanada da estação representava a alegria da chegada e a tristeza da partida de parentes e amigos, além de

[...] alegrar as tardes de quarta e sexta-feira, chegando a esplanada da estação de Parnaíba com sua composição repleta de frutas para vender, animais para abate, beijos, farinha, goma e as gostosas tapiocas de Marruás tão apreciadas por todos (Araújo, 2002, p. 138).

Com o fim do transporte ferroviário, a estação assume uma nova perspectiva de lugar de memória ao se tornar essencial à representação de divisão espacial significativa para os diversos grupos sociais que participaram ou não do período de funcionamento da ferrovia e da estação ferroviária. Além disso, é possível mencionar as fontes históricas que trazem as representações construídas pelo poder, principalmente pelos organismos estatais e pela imprensa através de mapas, de relatórios e de descrições sobre o transporte ferroviário piauiense. Também é possível vislumbrar as articulações dessas fontes construídas pelo poder e os desejos políticos e econômicos que as motivaram. A memória traduz um caráter estratégico de luta pelo poder. Segundo Jacques Le Goff,

A memória coletiva foi posta em jogo de forma importante na luta das forças sociais pelo poder. Tornarem-se senhores da memória e do esquecimento é uma das grandes preocupações das classes, dos grupos, dos indivíduos que dominaram e dominam as sociedades históricas. Os esquecimentos e os silêncios da história são reveladores desses mecanismos de manipulação da memória coletiva (Le Goff, 2012, p. 408).

Cabe destacar que o conceito de memória vem sendo construído de modo complexo, sendo necessário distinguir memória individual, memória coletiva e memória social. A memória como elemento que caracteriza a condição humana é marcada pela seletividade e, ao mesmo tempo, um fenômeno construído, pois se edifica mediante um trabalho individual e coletivo de organização. Assim, a memória individual pode se constituir como ponto de vista da memória coletiva. Para Halbwachs, “se nossa impressão pode apoiar-se não somente sobre nossa lembrança, mas também sobre a dos outros, nossa confiança na exatidão de nossa evocação será maior, como se uma mesma experiência fosse começada, não somente pela mesma pessoa, mas por várias” (Halbwachs, 1990, p. 25).

O conceito de identidade deve ser pensado como processo, sendo construído socialmente numa relação com o outro e, em permanente mudança. Conforme Stuart Hall (2006, p. 13), nas sociedades contemporâneas “a identidade torna-se uma ‘celebração móvel’ formada e transformada continuamente em relação às formas pelas quais somos representados ou interpelados nos sistemas culturais que nos rodeiam. É definida historicamente, e não biologicamente” e, portanto, numa construção que dialoga com a diferença, com o outro.

A pesquisa em História exige dos pesquisadores o conhecimento e seleção de fontes, metodologias e técnicas que possam contribuir para alcançar os objetivos do estudo. Para isso, realizamos diferentes tipos de pesquisas como, por exemplo, a bibliográfica e a documental, sendo esta última constituída por fontes escritas (jornais, almanaques, relatórios etc.), orais (entrevistas) e iconográficas (fotografias, mapas etc.) encontradas e digitalizadas em diferentes acervos de instituições públicas e privadas das cidades de Teresina-PI, Parnaíba-PI e São Luís-MA.¹⁰

Uma das fontes documentais de significativa importância são os documentos pesquisados e digitalizados no acervo do patrimônio da extinta Rede Ferroviária Federal S. A., localizada no escritório regional da RFFSA, anexo à antiga estação ferroviária de São Luís (MA), refere-se às pastas funcionais dos trabalhadores ferroviários. Nessas pastas encontramos o histórico profissional de cada trabalhador na ferrovia, desde os diretores até os trabalhadores braçais que atuaram na administração, supervisão, construção e manutenção da estrada de ferro Central do Piauí. A documentação constante nessas pastas é constituída de memorandos,

¹⁰ Arquivo Público do Piauí (Casa Anísio Brito) – Teresina (PI); Biblioteca Estadual Des. Cromwell de Carvalho – Teresina (PI); Biblioteca Municipal Abdias Neves – Teresina (PI); Fundação Centro de Pesquisas Econômicas e Sociais do Piauí (CEPRO) – Teresina (PI); Universidade Federal do Piauí – Teresina (PI); Instituto Histórico, Geográfico e Genealógico de Parnaíba – Parnaíba (PI); Academia Parnaibana de Letras – Parnaíba (PI); Fundação Dr. Raul Bacellar – Parnaíba (PI); Museu do Trem do Piauí – Parnaíba (PI); Arquivo Público do Maranhão – São Luís (MA); Arquivo do Patrimônio da Extinta Rede Ferroviária Federal S. A. (RFFSA) – São Luís (MA) e Biblioteca Municipal Benedito Leite – São Luís (MA).

ofícios, folhas de pagamento, declarações, portarias, certidões de tempo de serviço, certificados etc., que permite rastrear as representações sociais e o cotidiano do trabalho, bem como, as relações de poder entre a empresa ferroviária e os trabalhadores ferroviários.

O material iconográfico encontrado e digitalizado na Fundação Raul Furtado Bacelar e conservado no acervo pessoal da pesquisadora sobre a ferrovia e o mundo do trabalho ferroviário, tornou-se importante para análise das marcas e registros do passado individual e coletivo de sujeitos cujas experiências profissionais marcaram suas relações tanto no ambiente de trabalho quanto familiar. A partir disso, as iconografias (imagens e mapas ferroviários) foram significativos como suporte ao estudo em questão, ao serem capazes de trazer as representações institucionais das obras de engenharia realizadas na ferrovia, sobretudo produzidos pelo inventário da RFFSA com apoio do Iphan e dos serviços realizados pelo primeiro engenheiro, Miguel Furtado Bacelar. Para Peter Burke, as “imagens frequentemente revelam detalhes da cultura material que as pessoas na época teriam considerado como algo óbvio e deixado de mencionar em textos”, “revelam como os objetos eram usados” (Burke, 2017, p. 149) e “nos permitem reinserir velhos artefatos no contexto social original” (Burke, 2017, p. 153).

Já os mapas ferroviários podem ser lidos como textos, pois trazem um modo de conhecer e atribui sentido ao espaço sociocultural. Assim, os mapas da ferrovia Central do Piauí buscam difundir uma lógica de espaço conforme os interesses econômicos e sociais. Com isso, “os mapas têm fragmentos que merecem observação demorada, pois os detalhes mais valiosos desses monumentos culturais escapam ao observador apressado, apesar de estarem todos ali à frente” (Micelli, 2002).

A pesquisa orientou-se, também, para a análise dos periódicos (jornais, revistas, almanaques etc.) digitalizados do Arquivo Público do Piauí, dentre os quais podemos citar: *O Piauí* (1950-1960), *O Dia* (1951-1990), *Diário Oficial* (1930-1960), *Inovação* (1977-87), *Folha do Litoral* (1964-71) *Norte do Piauí* (1967 e 1968, 1970 e 1973), *Almanaque da Parnaíba* (1924-1990) e jornal *O BemBem*. Esses periódicos funcionam como importantes interlocutores das diversas concepções dos grupos sociais que constituem uma determinada comunidade com suas representações acerca das transformações ocorridas no espaço urbano e social. Para Cruz e Peixoto, a imprensa deve ser entendida

[...] como linguagem constitutiva do social, que detém uma historicidade e peculiaridades próprias, e requer ser trabalhada e compreendida como tal, desvendando, a cada momento, as relações imprensa /sociedade, e os

movimentos de constituição e instituição do social que esta relação propõe (Cruz e Peixoto, 2007, p. 258).

Com isso, os periódicos tornam-se fontes fundamentais desta pesquisa por permitirem o acesso aos discursos sobre as ferrovias no período recortado, conciliando-se, assim, memória escrita e memória oral, na busca de desvendar como o transporte ferroviário foi significado tanto pelo discurso do poder atrelado ao Estado constituídos por representantes dos governos federal, estadual e municipal, quanto pelos sujeitos sociais, os trabalhadores ferroviários.

Para compreender os discursos em torno da preocupação com o processo de erradicação do transporte ferroviário no Piauí, tornou-se de importância relevante a pesquisa na documentação oficial, procedimento já desenvolvido por ocasião do trabalho de produção da dissertação de mestrado em História, quando analisamos e digitalizamos no acervo do Arquivo Público do Piauí as mensagens do poder Executivo estadual das décadas de 1900 a 1990. A importância de se analisar esse tipo de fonte é a possibilidade do contato com os discursos:

[...] que deixam de ser vistos como algo que traz em si mesmo o passado, como aquilo através do qual se interroga como foi o passado, para ser interrogado quanto a sua própria produção. Ao tomarmos um discurso ou pronunciamento como fonte para nosso trabalho não devemos perguntar apenas o que ele diz sobre o passado, que informações ele nos traz, mas devemos nos perguntar como esse discurso foi produzido, em que época, por quem, em que circunstâncias políticas, econômicas, sociais (Albuquerque Júnior In Luca; Pinsky, 2013, p. 234-235).

Assim, analisamos principalmente os discursos produzidos pelas instituições atrelada ao poder estatal e os projetos que propunham contribuir com o “desenvolvimento” e o “progresso” econômico do Piauí, principalmente voltados para a produção agrícola e melhoramentos das estruturas urbanas de cidades como Teresina, Parnaíba e Floriano, além da educação e dos transportes, sendo este último centrado em construção de trechos ferroviários, estradas de rodagem e construção do porto marítimo.

Sobre o processo de decadência das ferrovias no Brasil, nos debruçamos nos Relatórios anuais e anuários estatísticos da Rede Ferroviária Federal S.A, publicados pela empresa no período de 1958 a 1990. Nesses relatórios podemos constatar balanços gerais acerca das receitas, despesas e déficits, atividades, programas de reaparelhamento, material rodante e de tração, higiene e segurança no trabalho, administração do pessoal, reforma administrativa, classificação de cargos e pareceres das diversas estradas de ferro incorporadas a empresa em

todo o território brasileiro. Além disso, analisamos as fichas de inventários de bens móveis e imóveis da Rede Ferroviária Federal S.A. produzida pela equipe de inventariantes composta por membros do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional e da própria RFFSA, durante o período em que a empresa estatal passou pelo processo de liquidação e, em seguida, ocorreu a destinação do patrimônio ferroviário para demais órgãos e instituições estatais ou para as empresas concessionárias.

Uma das fontes e metodologias utilizada na pesquisa foi a História Oral com a utilização de entrevistas com diversos sujeitos que residem em cidades contempladas por estruturas ferroviárias, sobretudo de trabalhadores que atuaram no espaço do trabalho ferroviário na cidade de Parnaíba. Com essas entrevistas buscamos reconstruir “pedaços do passado, encadeados em um sentido no momento em que são contados e em que perguntamos a respeito” (Alberti, 2004, p. 15), sendo a memória considerada “a presença do passado” dos atores que realizaram diversos serviços no espaço do trabalho ferroviário no Piauí.

Nesse sentido, utilizamos entrevistas¹¹ que foram realizadas com alguns funcionários aposentados da ferrovia,¹² trabalhadores autônomos ou contratados que utilizaram a estação ferroviária e outros espaços da ferrovia para o sustento diário e que nesses lugares experienciaram outras vivências. Para Alessandro Portelli (2016, p. 12), a história oral “é uma arte da escuta” que “é baseada em um conjunto de relações” que envolve o diálogo, o público e o privado, a memória, a responsabilidade narrativa e a relação entre oralidade e escrita do historiador.

Com esse aporte teórico e metodológico, a tese foi organizada em quatro capítulos: o primeiro trata do processo de criação e desativação da Rede Ferroviária Federal S. A., perpassando as disputas e prioridades da área dos transportes no Brasil, sobretudo entre as rodovias e as ferrovias, ocorrendo um incentivo por parte dos governos e representantes do setor rodoviário pela desativação de trechos ferroviários considerados antieconômicos e, em

¹¹ Foram realizadas seis entrevistas com os seguintes ferroviários aposentados da Central do Piauí: Francisco de Sousa Marques, supervisor especial de linha; José Ricardo da Silva, trabalhador de linha (pedreiro), artífice especial de obras e assistente de manutenção; Alciomar Soares de Araújo, artífice de via permanente; Geraldo Graças Alves, artífice de via permanente; Raimundo Ribeiro Nascimento, artífice especial gráfico e Aluísio da Costa Quaresma, locatário do restaurante do trem. Todas essas entrevistas foram produzidas por meio do uso de gravador digital profissional e caderno de campo (roteiros de entrevistas e observações), além de possuírem termo de autorização do uso da memória oral para fins acadêmicos e culturais.

¹² Conforme Verena Albert (2004, p. 35), “o número de entrevistado pode até se restringir a uma única pessoa, se seu depoimento estiver sendo tomado como contraponto e complemento de outras fontes e for suficientemente significativo para figurar como investimento de história oral isolado no conjunto da pesquisa”. Nesse sentido, utilizamos as entrevistas como complemento de outras fontes que tratam das experiências dos ferroviários no espaço do trabalho como, por exemplo, informações constantes nas pastas funcionais, jornais, relatórios da RFFSA etc.

contrapartida, o incentivo por melhorias e implantação de trechos rodoviários pelo país. Diante disso, o setor ferroviário ficou cada vez mais relegado a segundo plano nas políticas de transporte do país que ocasionou o gradativo sucateamento e, conseqüente abandono da malha ferroviária em diferentes regiões. Esse quadro de sucateamento e abandono das ferrovias provocou a necessidade de extinguir trechos considerados antieconômicos em todo o país, sendo a ferrovia piauiense uma das que acabou sendo desativada na justificativa de ser antieconômica e substituída por uma rodovia paralela aos trilhos, a BR-343.

No segundo capítulo, nos debruçamos sobre a inclusão da Rede Ferroviária Federal S. A. no Programa Nacional de Desestatização (PND) a partir do Decreto 473, de 10 de março de 1992, sendo o primeiro setor de serviço público a ser desestatizado no Brasil. A partir daí, foram transferidos através de leilões ao setor privado as seis malhas da RFFSA, iniciando o processo de liquidação da empresa. A extinção da RFFSA ocorreu em 2007, quando o governo federal assume os ativos e passivos da empresa. Então, iniciou-se o processo de inventário dos bens, direitos e obrigações da extinta RFFSA e, posterior destinação a órgãos da União e instituições públicas e privadas. Diante desse cenário, o enfoque de análise foi com a malha ferroviária existente em território piauiense que é composta de dois eixos com extensão total de 523 km (o primeiro eixo ligava a capital Teresina a Parnaíba e, o segundo, liga Teresina ao Ceará-MA), centrando ao eixo Teresina-Parnaíba, denominada Estrada de Ferro Central do Piauí. Depois do processo de liquidação e extinção da empresa, iniciou-se a atuação do inventariante que realizou o inventário dos bens móveis e imóveis da extinta RFFSA, assumindo a responsabilidade de transferir o espólio da empresa para a União e demais órgãos públicos e privados. Dentre os órgãos da União, analisamos a atuação do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN) que assumiu a responsabilidade de receber, administrar e valorar como patrimônio histórico, artístico e cultural os bens móveis e imóveis da extinta RFFSA, dando enfoque aos primeiros discursos e práticas da instituição com o patrimônio histórico e cultural piauiense, sobretudo a sua atuação de proteção ao patrimônio ferroviário existente na cidade de Teresina.

No terceiro capítulo, nos debruçamos sobre o patrimônio ferroviário na cidade de Parnaíba, principalmente em torno do processo de tombamento do seu conjunto histórico e paisagístico, sendo o conjunto da Estação Ferroviária considerado um dos subconjuntos que compõe a área de tombamento realizado pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. Com isso, o Conjunto da Estação Ferroviária de Parnaíba recebe proteção do Iphan por compor um conjunto maior de proteção histórico e paisagístico da cidade e, por constituir um significativo acervo de edificações que auxiliaram a ferrovia e, depois da paralização dos serviços ferroviários assumiram novos usos, abrigando órgãos públicos como, por exemplo, a

Secretaria Municipal de Educação (antigo Almoxarifado), o Corpo de Bombeiros (antigo Posto de Saúde) e o Museu do Trem do Piauí (antiga Estação Ferroviária), este último composto por bens móveis do patrimônio ferroviário piauiense salvaguardados e com exposição permanente aos visitantes. Além disso, tratamos sobre a situação das edificações das vilas ferroviária e operária de Parnaíba que antes serviam de apoio a ferrovia como moradia aos trabalhadores e, com o fim do movimento ferroviário foram abandonadas e passaram a ser habitadas por outros moradores, geralmente sem ligação com a ferrovia, passando por alterações e descaracterizações, bem como, sofrem com a falta de manutenção e conservação por não compor a área de proteção do Iphan.

No quarto capítulo, analisamos as fotografias encontradas nos acervos públicos e privados de Parnaíba, principalmente da Fundação Raul Furtado Bacelar, composto por um conjunto de fotografias atreladas aos trabalhos realizados pelo primeiro engenheiro-chefe e diretor da estrada de ferro Central do Piauí, Miguel Furtado Bacelar e, que registram as primeiras obras de engenharia empreendidas pelo engenheiro e o material rodante (locomotivas) adquiridos para a ferrovia piauiense. Além disso, analisamos entrevistas orais de funcionários aposentados da Estrada de Ferro Central do Piauí, sobretudo as lembranças em torno das relações de trabalho e no espaço familiar em Parnaíba-PI, numa perspectiva de valorização como patrimônio imaterial da ferrovia piauiense.

2 CRIAÇÃO E DESATIVAÇÃO DA REDE FERROVIÁRIA FEDERAL S. A.

A história dos transportes no Brasil foi marcada por disputas entre diferentes setores da economia, envolvendo projetos e ações de infraestrutura que contemplassem os interesses dos grupos sociais dominantes de determinadas regiões do país e, que passou por alterações ao longo do tempo conforme as demandas de circulação de mercadorias. Nesse sentido, o poder estatal assume papel relevante nos investimentos voltados ao transporte, principalmente de ferrovias e rodovias, direcionados a localidades cujas mercadorias (agrícola ou mineral) atendiam ao mercado externo (Nunes, 2011, p. 11).

Essas disputas no setor de infraestrutura de transporte também estavam atreladas aos investimentos estatais em determinada modalidade de acordo com os interesses econômicos e políticos locais. Para Ivanil Nunes, “o formato da rede ferroviária ou de qualquer outro modal será resultado da decisão tomada a partir de relativo consenso existente no interior da classe social que possui hegemonia política” e, portanto, atrelado aos interesses da classe dominante. As primeiras ferrovias brasileiras foram implementadas para atender aos interesses da classe agrário-exportadora e política de províncias como Bahia, Minas Gerais, São Paulo e Rio Grande do Sul, exportadoras das principais mercadorias de exportação do período, açúcar e café. Além disso, também, atendiam “as estratégias estatais, tais como o de segurança e ocupação do território nacional” (Nunes, 2011, p. 14-15).

A partir da década de 1940, com a mudança do comércio internacional em decorrência da Segunda Guerra Mundial, o setor ferroviário passou a enfrentar déficits operacionais e, conseqüentemente, ocasionou a necessidade de reformulação da estrutura ferroviária para atender ao transporte de cargas, ficando em segundo plano o transporte de passageiros e outras mercadorias (produtos alimentícios locais, animais, etc.), principalmente, a partir de 1957, com a criação da Rede Ferroviária Federal S. A. Na década de 1950, com o processo de industrialização do país, “acelerou a unificação do mercado nacional e a maior integração econômica com o mercado internacional”, marcando a formação de um modelo desenvolvimentista pautado no fortalecimento do mercado interno e, ao mesmo tempo, atendendo as demandas do mercado internacional ao propiciar condições de fortalecimento do setor privado através de investimentos em setores da energia e do transporte (Nunes, 2011, p. 25).

É nesse cenário de disputas econômico-político envolvendo o Estado e demais setores da economia brasileira que nos debruçamos nos próximos capítulos, principalmente acerca das

disputas e prioridades dos transportes no país, principalmente entre as rodovias e as ferrovias. Além disso, percorremos as circunstâncias que levaram a criação e, posterior, desativação da Rede Ferroviária Federal S. A., analisando as consequências desse processo na Estrada de Ferro Central do Piauí.

2.1 Rodoviarismo *versus* ferroviarismo: disputas e prioridades dos transportes no Brasil

A historiografia brasileira apresentou considerável aumento de trabalhos sobre as ferrovias com ênfase numa abordagem acerca de sua decadência ocorrida, principalmente a partir das últimas décadas do século XX.¹³ A maioria desses estudos aponta como justificativa da decadência ferroviária brasileira, em grande medida, pela nova orientação dos transportes iniciada ainda na década de 1920, quando ocorreu as primeiras preocupações com as rodovias no Brasil.

Nesse período, “a indústria automobilística brasileira apenas montava carros, nada era produzido no país. Automóveis e ônibus vinham desmontados e as fábricas tinham o trabalho de juntar as partes” (Silva, 2007, p. 53), sendo instaladas as primeiras empresas montadoras de automóveis no país, a Ford (1919) e a General Motors (1925), ambas situadas em São Paulo. Além disso, ocorre o aumento do incentivo governamental para a construção de rodovias em todo o país, a promoção de eventos de exposições¹⁴ e corridas de automóveis¹⁵, cujo objetivo

¹³ SILVEIRA, Mário Rogério. *A importância geoeconômica das estradas de ferro no Brasil*. 2003. Tese (Doutorado em Geografia) – Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente-SP, 2003. PAULA, Dilma Andrade de. *Fim de linha: A extinção de ramais da Estrada de Ferro Leopoldina, 1955-1974*. 2000. Tese (Doutorado em História) – Universidade Federal Fluminense, Niterói-RJ, 2000. PAULA, Dilma Andrade de. O futuro traído pelo passado: a produção do esquecimento sobre as ferrovias brasileiras. In: FENELON, Déa Ribeiro et. al. (Org.). *Muitas memórias, outras histórias*. São Paulo: Olho D’água, 2004. PAULA, Dilma Andrade de. 154 anos de ferrovias no Brasil: para onde caminha esse trem? *História Revista*, Goiânia, v. 13, n. 1, p. 45-69, jan./jun. 2008.

¹⁴ Conforme Marco Antônio Sávio, “o grande momento de celebração dessa cultura automobilística ocorreu juntamente com as grandes feiras automobilísticas dos anos 20. Esses acontecimentos foram montados no centro da cidade de São Paulo, na remodelada Várzea do Carmo, ocupando o opulento prédio do Palácio das Indústrias (que alguns anos mais tarde se transformaria na sede da Prefeitura de São Paulo). As grandes feiras automobilísticas foram de grande popularidade, alcançando não apenas a pequena e esbanjadora elite paulistana do período, mas também atraindo e seduzindo membros de diversas outras camadas da sociedade: profissionais liberais, pequenos comerciantes, operários. Essas pessoas afluíam de diversas partes da cidade, às vezes a pé, para assistir àquele espetáculo da modernidade”. Ver: SÁVIO, Marco Antônio. “Há Liras de Orfeu em todos os automóveis”: as feiras automobilísticas e as seduzões do automóvel em São Paulo, nos anos 20. *Cadernos do CEOM*, Chapecó, Argos, ano 19, n. 24, 2006, p. 219-220.

¹⁵ De acordo com Victor Melo, “no automobilismo brasileiro, as décadas de 1910 e 1920 foram marcadas pela realização de um grande número de corridas, de distintos formatos, em diferentes estados, inclusive entre cidades e mesmo entre países (com Argentina e Uruguai), bem como pela realização de muitos desafios e aventuras. Competidores europeus chegam com maior frequência ao país e nossos pilotos começam a desbravar outros países da América, os Estados Unidos e a Europa. Um número maior de aficionados já estava envolvido

era divulgar os novos modelos de automóveis e caminhões montados por essas empresas automobilísticas, visando atender a demanda do “processo de disseminação da propriedade de automóveis entre os mais ricos e até alguns elementos da alta classe média nacional” (Brasileiro, 2001, p. 177).

Nesse sentido, os setores atrelados ao automobilismo interessados em estimular a implantação e melhorias das estradas de rodagem no país buscavam através da imprensa anunciar as vantagens de se adquirir os “novos” modelos de automóveis e caminhões montados pelas empresas automobilísticas. Para Leandro Stevens, “a propaganda brasileira teve grande incentivo e incremento com o início da fabricação dos automóveis no Brasil, pois estas indústrias investiam (e seguem investindo) muito em publicidade” (2015, p. 47), pois os anúncios dessas empresas incentivavam os consumidores para a aquisição de “novos” automóveis caracterizados com qualidades atreladas ao conforto, segurança e rapidez.

Como artefato da modernidade, os automóveis chegam em diferentes partes do mundo como símbolo contraditório de progresso e, ao mesmo tempo, de atraso. O progresso do automóvel estava atrelado a mobilidade e a velocidade, conseqüentemente a diminuição do tempo de viagem, possibilitando alcançar rapidamente o destino desejado e, também, como marca de distinção social. Já como atraso, o automóvel trazia efeitos negativos como aumento da poluição das cidades e insegurança pelo medo de possíveis acidentes provocados pelo aumento da velocidade e imprudência de seus condutores. Com isso, o automóvel marcou a vida das pessoas pelas mudanças no ritmo e nas relações com o tempo e o espaço, trazendo as contradições do ser moderno:

[...] pode-se dizer que a modernidade une a espécie humana. Porém, é uma unidade paradoxal, uma unidade de desunidade: ela nos despeja a todos num turbilhão de permanente desintegração e mudança, de luta e contradição, de ambigüidade e angústia (Berman, 1986, p. 15).

As contradições da modernidade ao invés de afugentar, estimularam cada vez mais as possibilidades do encontro e de novas experiências das pessoas com tudo que era considerado novo e moderno, mesmo diante de possíveis alterações no cotidiano ao seu redor. O automóvel, por exemplo, tornou-se elemento importante dessa contradição do viver moderno, pois:

com as cada vez mais velozes máquinas, admirando-as, expressando o fascínio: a idolatria crescia”. (2009, p. 108) Ver: MELO, Victor Andrade de. Antes de Fittipaldi, Piquet e Senna: o automobilismo no Brasil (1908-1954). *Motriz*, Rio Claro, v.15 n.1 p.104-115, jan./mar. 2009.

[...] um aspecto importante que diz respeito tanto à individualidade quanto à sociabilidade do homem, visto que redefine, de certa forma, a autonomia em relação ao tempo e principalmente ao espaço, ao desencadear uma forma de apropriação mais efetiva destes pela locomoção. Porém, ao mesmo tempo que se dá a apropriação, acontece o inverso; este tempo e este espaço tornam-se estranhos aos outros momentos da vida (Schor, 1999, p. 109).

Diante das possibilidades de mudanças na relação com o tempo e o espaço, a necessidade de possuir esse elemento técnico foi estimulado através das propagandas para atender as demandas do setor automobilístico. Em 1929, a montadora de automóveis General Motors anunciava na imprensa “os novos modelos Chevrolet 1928” com características de um automóvel “maior, melhor, mais belo, mais confortável, mais potente, mais veloz, mais seguro e garantido por um ano contra quaisquer defeitos originais de construção”. No anúncio a seguir (Figura 1), o anunciante procurou estimular o imaginário dos consumidores por meio de representações em desenhos dos veículos, retratando os designs acompanhados de um texto com a descrição das características principais desses automóveis:

Figura 1: Anúncio “Os novos modelos Chevrolet 1928”

O Turismo

Os Novos Modelos Chevrolet 1928

A apresentação do novo Chevrolet 1928 constitui, sem dúvida, o Maior Arrebatamento Automobilístico do Ano, pois esta nova série Chevrolet excede todas e as mais optimistas expectativas.

Constante freio nas quatro rodas, além dos dispositivos de estacionamento, molas auto-amortecidas, pneus de estrutura de aço e liga de alumínio, vântas de válvulas proteladas, assentos mais amplos e confortáveis e uma série de aperfeiçoamentos sem conta — Chevrolet 1928 impõe-se como a melhor aquisição capaz de ser feita em qualquer mercado de automóveis do mundo.

Vinde examinar Chevrolet 1928 — maior, melhor, mais belo, mais confortável, mais potente, mais veloz, mais seguro e garantido por um ano contra quaisquer defeitos originais de construção.

GENERAL MOTORS OF BRAZIL, S.A.
 BARRIS - BARRIS - BARRIS - BARRIS - BARRIS

AGENTES AUTORIZADOS NESTA CIDADIA

BASILIO & COMPANHIA — End. Telegraphico — PAZAC
 AUTOMOVEL

Preço — Posto vagão Recife	8050\$000
CAMINHÃO	
Preço — Posto vagão Recife	7850\$000

Fonte: Os novos modelos..., 1929.

Com o passar dos anos, as montadoras anunciavam alterações significativas nos automóveis e caminhões para atender as demandas econômicas e de consumo. A montadora Ford Motor Company anunciava, em 1931, “o novo carro de turismo Ford” (Figura 2) e, caracterizando-o “como o automóvel que, realmente, preenche todas as exigências econômicas e estéticas da época, o novo carro de Turismo Ford junta, hoje, as suas notáveis características mecânicas, o encanto de uma linha impecável”. Além disso, promete “proteção aos seus ocupantes” com vidros do para-brisa que não estilhaça e freios que permite segurança “a qualquer velocidade” (Apresentando o novo..., 1931).

Figura 2: Anúncio “Apresentando o novo carro de turismo Ford”



APRESENTANDO O NOVO CARRO DE TURISMO FORD

Já conhecido em todo o mundo por tudo quanto o recomenda como o automóvel que, realmente, preenche todas as exigências econômicas e estéticas da época, o novo carro de Turismo Ford junta, hoje, as suas notáveis características mecânicas, o encanto de uma linha impecável.

A beleza da sua nova carroceria de aprimorado acabamento está a altura da perfeição do conjunto mecânico do carro. Linhas rectas; radiador mais alto e estreito; para-lamas mais largos e longos; rodas menores e pneus maiores - tudo, enfim, concorre para a nova e maior beleza do Turismo Ford.

Outro detalhe digno de nota é o aço inoxidável usado no radiador, faróis, pharotes, calotas e

outros metais. Esse novo aço não enferruja nem oxida com o decorrer do tempo, mesmo sob a acção da água do mar, conservando, sempre, o seu brilho original.

★

OS CARROS FORD SÃO OS ÚNICOS EM SUA CATEGORIA QUE ESTÃO EQUIPADOS COM PARABRISA 'TRIPLEX' QUE NÃO ESTILHAÇA O QUE OFFERECE GRANDE PROTECÇÃO AOS SEUS OCCUPANTES.

OS SEUS FREIOS FORD DE EXPANSÃO INTERNA, COMPLETAMENTE ENCERRADOS, PROPORCIONAM A MÁXIMA SEGURANÇA A QUALQUER VELOCIDADE.

ENTRE MUITAS OUTRAS VANTAGENS DESTACAM-SE AINDA OS AMORTECEDORES DE CHOQUE, A GLYCERINA DE DUPLA ACCÃO, DA MARCA HOUDAILLE

Ford Motor Company, Exports, Inc.

Fonte: Apresentando o novo..., 1931.

Nos jornais e revistas do país esses anúncios eram comuns, divulgando as principais características e benefícios dos automóveis e caminhões aos consumidores. Veja a seguir um dos anúncios publicados no jornal *Diário Oficial*, de 1934:

O novo caminhão Ford V-8 apresenta tudo o que um caminhão deve ter. Ford acrescentou à solidez e resistência extraordinárias de um caminhão de 80 cavalos a velocidade de um trem expresso. E baseando essa conquista num motor em V e na nova carburação dupla. Ford construiu o caminhão mais econômico jamais saído das suas fábricas.

No novo caminhão Ford V-8 há muitos outros característicos dos caminhões próprios para serviço pesado. Novos mancais das bielas, de bronze. Eixo traseiro inteiramente flutuante. Pinhão apoiado entre rolamentos. Coroa de tipo novo e reforçado (Diário Oficial, 1934, p. 7) (grifo do autor).

Nesse anúncio, as características de resistência e velocidade do caminhão Ford V-8 foram apontadas como essenciais para a *Ford*, pois a ideia principal era anunciar aos consumidores as qualidades e benefícios em se adquirir seus veículos. As principais características que as empresas automobilísticas anunciavam eram a capacidade dos veículos de proporcionar rapidez, conforto, segurança e resistência, principalmente em áreas rurais que exigiam transporte adequado para passageiros e cargas pesadas.

Em 1935, um cronista evidenciava a importância dos caminhões para o desenvolvimento econômico do país, pois permitia transporte seguro e rápido de mercadorias entre o litoral e o interior, devido à capacidade de vencer as condições adversas dos caminhos rodoviários do Estado. Na crônica, verifica-se a preocupação em mostrar aos consumidores piauienses a relevância dos caminhões Ford V-8 “que tornam possível a entrega de mercadorias sob as piores condições de tráfego, proporcionando, além disso, resultados bastante compensadores para os proprietários desses veículos” (Progresso..., 1935, p. 1).

Em 1949, em nota publicada no *Jornal do Comércio*, de Teresina, enumeraram “as vantagens auferidas pelo Brasil, com a vinda da Ford, e qual a extensão dessas vantagens”:

Em primeiro lugar, afigura-se importante destacar o extraordinário incremento do transporte rodoviário, com a conseqüente abertura e extensão de novas estradas – artérias por onde circula o sangue da nossa riqueza. De fato, precisamos reconhecer que o Ford foi autêntico bandeirante, motorizado. São do General Cândido Rondon, estas palavras: “Ford foi sempre o meu fiel companheiro, no desbravamento do sertão brasileiro”. A formação de técnicos brasileiros é outra grande contribuição da Ford, que não precisamos encarecer. Tão logo a nossa legislação permitiu, a Ford, iniciou a compra de produtos nacionais, para finalizar a montagem dos seus veículos. Além do seu lado financeiro, de retenção de divisas, este fato serviu de grande estímulo a inúmeras indústrias nacionais, que hoje prosperam. Mais de 200.000 veículos foram até hoje montados no país. Mais de um bilhão de cruzeiros foram gastos até hoje, em salários, impostos e compras de produtos nacionais. Mas muito maior que o valor material dessa contribuição para o Brasil, foi o que ela representou em criação de novas zonas produtivas, circulação de riquezas e aceleração do nosso progresso (A contribuição..., 1949, p. 4).

Com o estabelecimento da empresa automobilística *Ford*, a nota apontou algumas vantagens para o país, como o “incremento do transporte rodoviário” através da “abertura e extensão de novas estradas”, a “formação de técnicos brasileiros”, a “retenção de divisas” que permitiu que indústrias brasileiras prosperassem, além de ter criado o aparecimento de “novas zonas produtivas, circulação de riquezas e aceleração” do progresso econômico brasileiro. Essa nota é acompanhada por um anúncio de uma revendedora de automóveis que destacava os serviços oferecidos pela *Ford* aos usuários de seus veículos, como “peças Ford legítimas”, “mecânicos Ford especializados”, “métodos aprovados pela fábrica” e “ferramentas especiais Ford”. Com isso, as empresas automobilísticas tinham a capacidade de oferecer aos usuários de seus veículos diversos serviços de manutenção e reposição de peças para ampliar o tempo de uso, diminuindo consideravelmente o prejuízo ao consumidor, ocasionando a considerável ampliação do setor de autopeças e revendedoras de veículos novos e usados e, intensificando o transporte pelas rodovias no país.

Durante o governo de Washington Luís, entre os anos de 1926 a 1930, o Brasil intensificou as políticas de incentivo as rodovias com a criação, em 1927, da Comissão de Estradas de Rodagem Federais (CERF) e do Fundo Especial para Construção e Conservação de Estradas de Rodagem Federais. De acordo com Anísio Brasileiro,

Com tal instrumento de financiamento relacionava-se explicitamente, pela primeira vez no Brasil, os seguintes elementos de política pública: o imposto sobre consumo intrasetorial, base para o apoio financeiro estatal ao provimento de infraestruturas, e o Fundo Especial para Construção e Conservação de Estradas de Rodagem Federais. Este Fundo previa a possibilidade do Governo Federal repassar recursos para apoiar o desenvolvimento de programas estaduais de expansão viária (Brasileiro, 2001, p. 180).

Depois de 1926, com a intensificação do rodoviarismo no país através das políticas do governo de incentivo e financiamento de rodovias, contemplando programas a nível estadual e federal, bem como, nos municípios que com “a presença cada vez mais intensa de automóveis nas ruas, começou a induzir a atuação governamental no sentido de pavimentar avenidas e ruas” (Brasileiro, 2001, p. 180). Além disso, começaram a surgir planos de viação que contemplavam principalmente as rodovias: Plano Catrambi (1926-1927)¹⁶, Plano Luiz Schnoor (1927)¹⁷ e

¹⁶ Plano Catrambi propôs a construção de rodovias superpostas aos traçados das ferrovias.

¹⁷ Plano Luiz Schnoor propôs a construção de rede rodoviária, considerando a capital federal no planalto central brasileiro.

Plano da Comissão de Estradas de Rodagem Federais (1927)¹⁸, sem aprovação oficial do governo e, que “serviram de base para a elaboração dos planos nacionais de viação, nas décadas seguintes” (Pereira, Lessa, 2011, p. 28).

No entanto, por meio do Decreto n.º 24.497, de 29 de junho de 1934, o governo Getúlio Vargas aprovou o primeiro Plano de Viação Nacional, que mesmo priorizando aumentar os quilômetros de ferrovias no país a realidade foi outra, pois

Dos 33.173 km de ferrovias existentes em 1934, o plano incorporou somente 17.776 km. O plano estabeleceu uma meta de 39.897 km de vias, restaria construir 22.121 km de novas ferrovias, meta extremamente ambiciosa, como veio demonstrar a realidade. No período 1934-1945, construiu-se apenas 1.356 km de ferrovias (Brasileiro, 2001, p. 215).

Logo depois, em 1937, foi organizado o Plano do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem e, em 1944, Getúlio Vargas aprovou o primeiro Plano Rodoviário Nacional, por meio do Decreto n.º 15.093, de 20 de março de 1944, servindo

[...] de base para o desenvolvimento da rede correspondente e à aplicação do Fundo Rodoviário, criado pelo Decreto-lei n.º 8.463, de 27 de dezembro de 1945, que organizou o Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, dando-lhe autonomia administrativa e financeira” (Passos, 1952, p. 52).

Diante desse contexto de formulação e implementação de planos de transportes em âmbito nacional, os governos federal, estadual e municipal assumem o compromisso de implementar as políticas de ampliação e construção da rede de transporte. No Piauí, o incentivo estatal na construção de estradas de rodagem se intensificou com base na promoção de estudos e implementação de trechos rodoviários, ligando as principais cidades do Estado, como Teresina, Parnaíba, Floriano, Oeiras, Picos e Barras.

Entre os anos de 1923 e 1930, o governo do Piauí implementou projetos de construção de estradas de rodagem em território piauiense, justificando que os problemas econômicos que o Estado enfrentava ocorriam por conta da carência em infraestrutura de transporte que pudesse viabilizar a circulação de produtos e mercadorias. Nesse período, os principais meios de transportes eram a navegação do rio Parnaíba e as ferrovias, sendo que o primeiro apresentava

¹⁸ Plano da Comissão de Estradas de Rodagem Federais propôs a construção de rodovias, passando pelo Planalto Central, mas centradas nas regiões Centro-Sul e no Nordeste brasileiro.

péssimas condições técnicas de navegabilidade ocasionadas pelo assoreamento e pelas frequentes estiagens e, o segundo, apresentava um pequeno trecho ferroviário na região norte que ligava as cidades de Amarração (Atual Luís Correia-PI) à Piripiri-PI. Assim, os investimentos estadual e federal eram voltados em grande medida para beneficiar os transportes da região através da ampliação dos trechos ferroviários, desobstrução do rio Parnaíba e construção de estradas carroçáveis.

Durante o governo de João Luiz Ferreira¹⁹, em outubro de 1922, Teresina sediou o Congresso das Municipalidades que procurou estimular propostas de promoção do desenvolvimento econômico do Piauí. Na organização do congresso participaram os intendentess municipais de Teresina, Floriano, Parnaíba, Amarante e Campo Maior e, contou com a participação de 31 representantes municipais. Na ocasião do evento, os participantes debateram ideias para contribuir com o “progresso e desenvolvimento” dos municípios, principalmente voltadas para a instrução primária e profissional, saneamento, incremento da agricultura e pecuária, limites intermunicipais e transportes e comunicação. Com relação aos transportes, os representantes municipais pontuaram como:

[...] da mais alta importância a questão das estradas de rodagem: embora financeiramente cada um não possa realizar a construção de estradas de rodagem necessárias ao seu desenvolvimento, todos os Municípios assumem o compromisso de trabalhar no sentido de melhorar as suas estradas atuais, entrando mesmo em acordo com o Governo do Estado para esse fim (Piauí, 1922, p. 16).

A partir da década de 1930, o governo de Getúlio Vargas formulou com o Ministro da Viação, José Américo de Almeida, o Plano Geral de Viação que foi oficializado por meio do Decreto n.º 24.497, de 29 de junho de 1934. Nesse plano de viação foi contemplado melhoramentos e construção de novas vias férreas, prevendo como meta a construção de 39.897 km de ferrovias, sendo entregue somente 17.776 km. Com o Plano Rodoviário Nacional promulgado pelo Decreto n.º 15.093, de 20 de março de 1944, o Governo reconhecia “[...] a

¹⁹ João Luiz Ferreira exerceu os cargos de engenheiro civil e político. Foi governador do Piauí entre os anos de 1920 e 1924. Durante seu mandato realizou diversas obras no estado, criou o primeiro posto de saúde de Teresina, construiu o prédio da Escola Normal Oficial, realizou o primeiro Congresso das Municipalidades e as comemorações do Primeiro Centenário de adesão à Independência no Piauí, projetou e construiu a estrada de rodagem Floriano-Oeiras, inaugurou a estrada de ferro São Luís-Teresina e o telégrafo Teresina-Rio de Janeiro. Também foi Deputado Federal de 1925 a 1927, chefe da locomoção da estrada de ferro Teresa Cristina, fez parte da comissão de estudos para o levantamento da estrada de ferro Transparaguaia, chefe distrital da intendência de Niterói (RJ) e diretor da comissão de Obras Contra as Secas no Piauí. Fonte: GONÇALVES, Wilson Carvalho. Os homens que governaram o Piauí. Teresina: Editora Júnior Ltda, 1987.

importância das estradas de rodagem, dando-lhes o destaque que seus adeptos há muito vinham buscando” (Brasileiro, 2001, p. 217).

O governo federal realizou medidas em prol da construção de estradas de rodagem em todo o país. Nesse sentido, através do Decreto n. 19.726, de 20 de fevereiro de 1931, o governo regulamentou a Inspetoria Federal de Obras Contra as Secas (IFOCS), cujo objetivo era auxiliar as regiões assoladas pela seca através da construção de açudes e canais de irrigação, da perfuração de poços, da construção das estradas de rodagem e outros serviços “que tenham por fim atenuar os efeitos do regime irregular dos cursos da água, bem como as que forem necessários ao conhecimento científico econômico da região semi-árida”. Com relação as estradas de rodagem, a Inspetoria Federal de Obras Contra as Secas considerou linhas-tronco as que ligavam as cidades de Recife (PE) a Fortaleza (CE), de Fortaleza (CE) a Teresina (PI), Rodovia principal do Rio Grande do Norte e a ligação central Ceará-Piauí, partindo de Icó (Ceará) e terminando em Floriano (Piauí) (Decreto, 1931).

Em 1932, o Piauí enfrentava uma seca prolongada e o interventor federal do Estado, Landri Sales Gonçalves²⁰, reivindicou da União investimentos para construção de estradas carroçáveis, açudes e abertura de poços. Ao assumir o governo, o interventor encontrou grande parte das obras paralizadas e, percebeu a necessidade da retomada dos serviços de construção e manutenção desses melhoramentos para amenizar os efeitos da seca. Para isso, o governo federal investiu na retomada dos trabalhos de construção,

[...] das estradas Fortaleza-Teresina e Campos Sales-Floriano nos trechos compreendidos em território do Estado, ao mesmo tempo que facultava meios à edificação do prédio para Correios e Telégrafos, nesta capital e ao reinício dos trabalhos ferroviários, quer da São Luís-Teresina, como da Petrolina-Teresina e Central do Piauí, desejoso de amparar, da melhor forma possível, as populações abatidas pela seca (Relatório..., 1933, p. 4).

²⁰ Landry Sales Gonçalves era filho de Francisco Lousada Gonçalves e de Efigênia Sales Gonçalves, nasceu no município de Acaraú (CE), em 19 de julho de 1904. Iniciou seus estudos em Camocim (CE), prosseguindo no Ginásio São Joaquim, em Lorena (SP), e no Liceu Cearense. Assentou praça em 1922, ingressando na Escola Militar do Realengo, no Rio de Janeiro. Aspirante-a-oficial em 1927, 1º tenente em 1929 e capitão em 1933. Na condição de 1º tenente, participou ativamente da tomada do poder em Fortaleza, em 1930, para derrubar a República Velha. As diretrizes do movimento revolucionário, planejadas por Juarez Távora, no Nordeste, eram centralizadas no Ceará na sua pessoa. Foi governador militar no Pará, de 28 de outubro a 12 de novembro de 1930. Nomeado interventor federal por Getúlio Vargas, governou o Piauí no período de 21 de maio de 1931 a 3 de maio de 1935. Ver: PECHMAN, Robert. Landri Sales. CPDOC. Verbete. Disponível em: <https://cpdoc.fgv.br/sites/default/files/verbetes/primeira-republica/SALES,%20Landri.pdf>

Nos relatórios de governo de Leônidas de Castro Melo²¹ (1935-1937), eram divulgados as principais iniciativas para melhorar a situação em que o Estado se encontrava, tomando “como referência índices econômicos, sociais e de infra-estrutura da República Velha e, até mesmo, do período imediatamente anterior ao seu, para aquilatar a desenvoltura do Governo que dirigia” (Nascimento, 2000, p. 71). Então, segundo dados do governo estadual, entre os anos de 1930 e 1938, o governo federal entregou ao tráfego alguns quilômetros de linhas ferroviárias em território piauiense: 43.400 km, entre Piracuruca e Piripiri, da Estrada de Ferro Central do Piauí; 12.644 km, da Petrolina-Teresina, e 5 km, da Crateús-Teresina. Por outro lado, ocorreu um maior incentivo por parte dos governos federal e estadual para a construção de rodovias e estradas carroçáveis no Estado.

Até 1930, o governo federal construiu um total de 117.500 km de rodovias em território piauiense, elevando-se, em 1937, para 181.500 km, através da Inspeção Federal de Obras Contra as Secas (Piauí, 1938, p. 141). Em 1935, a rede carroçável atingia 3.995 km e, em 1937, perfazia o total de 7.324 km construídos. Nesse mesmo ano, foram entregues ao tráfego 181.500 km, ligando Teresina a Campo Maior, do trecho da rodovia Fortaleza-Teresina. (Piauí, 1938, p. 142) Nesse período, além de rodovias e estradas carroçáveis, foram realizados pelo governo do Estado “a construção, reconstrução e reparo de estradas e pontilhões”, perfazendo um orçamento total de 1.061:272\$300 (Piauí, 1938, p. 145).

²¹ Leônidas de Castro Melo foi um médico, professor e político piauiense. Nasceu no dia 15 de agosto de 1897 em Barras do Marataoan, filho do comerciante Regino Lopes de Melo e de Maria Florença de Castro Melo. Mudou-se para a cidade de Teresina ainda jovem, onde deu continuidade aos estudos iniciados na cidade de Barras. cursou os estudos secundários na Escola 21 de Abril em Teresina e, posteriormente foi para o Rio de Janeiro onde, em 1920, foi diplomado médico. Ao retornar ao Piauí, Leônidas de Castro Melo exerceu as funções de médico e professor no Colégio Estadual do Piauí, além de diversos cargos em instituições de ensino na cidade de Teresina, sendo os mais importantes: diretor do Liceu Piauiense e da Escola Normal Oficial. Em 1929, foi eleito vereador no Piauí, e daí então passou a exercer diferentes cargos no governo e participou ativamente da política piauiense. Foi Conselheiro Municipal de Teresina, Presidente do Tribunal de Contas do Estado e fez parte do Conselho Superior das Caixas Econômicas Federais. Em setembro de 1934, quando ocupava o cargo de Secretário Geral do governo, foi indicado pelo PSNP (Partido Nacional Socialista do Piauí) e pelo então interventor estadual Landri Sales Rodrigues à candidatura a governador do Estado. Esteve à frente do poder executivo no Piauí por dez anos, durante o governo Getúlio Vargas. Assumiu a cadeira de governador do Piauí em 3 de maio de 1935, após eleição pela Assembleia Legislativa, sendo nomeado interventor por Getúlio Vargas em 23 de novembro de 1937, após a instituição do Estado Novo, permanecendo no poder até 9 de novembro de 1945. Ainda no ano de 1945, foi o responsável por fundar e presidir a sessão piauiense do PSD (Partido Social Democrata). Leônidas de Castro Melo também ocupou os cargos de Deputado Federal (1951- 1955) e Senador da República (1955-1963). Sua administração enquanto governador e posteriormente Interventor Federal priorizou as áreas da Educação e Saúde, além de ter mobilizado recursos para o melhoramento da infraestrutura do Estado. Durante o seu governo foram realizadas a conclusão da construção do Liceu Piauiense, a implantação de um grupo escolar em cada município do Estado, a construção do Hospital Getúlio Vargas em Teresina, a criação de postos de saúde no interior do Estado, a implantação do Corpo de Bombeiros, a instalação de serviços de telefonia e a construção de ponte metálica sobre o rio Parnaíba, ligando a cidade de Teresina ao Maranhão. Fontes: CPDOC. *Leônidas Melo*. Verbete biográfico. Disponível em: LEONIDAS DE CASTRO MELO | CPDOC - Centro de Pesquisa e Documentação de História Contemporânea do Brasil (fgv.br). GONÇALVES, Wilson Carvalho. *Dicionário Histórico-biográfico Piauiense*. Teresina: Gráfica e Editora Júnior Ltda, 1993. 2º ed. 304 p.

Apesar dos dados do governo estadual mostrar o aumento de verbas estaduais e federais na construção de rodovias em território piauiense, muitas dessas estradas sofriam dificuldades de trafegabilidade. Em 1935, um cronista evidenciava a necessidade de “reparos urgentes nas estradas carroçáveis” devido ao considerável aumento do movimento de veículos, sobretudo caminhões e ônibus cruzando o território piauiense, e das precárias condições das estradas e pontes. De acordo com o cronista,

[...] é de importância relevante e de necessidade premente que o Governo, no próximo ano, trace um programa rigoroso de reparos nas estradas carroçáveis do Estado. Se não temos estrada de ferro, para que recorrermos, no tocante à circulação da nossa riqueza, senão às vias carroçáveis, que nos tem sido, de uma utilidade extraordinária? É mister que os poderes públicos olhem, com muito carinho, para este grande problema, que bem poderia ser resolvido com facilidade se as Prefeituras tivessem o cuidado constante de velarem pela boa conservação das estradas situadas nos municípios sob a jurisdição (Reparos..., 1935, p. 1).

Na citação acima, o cronista, além de denunciar a necessidade de melhoramentos das estradas piauienses, clamava tanto do governo estadual quanto dos administradores municipais maior participação na sua conservação. Em 19 de novembro de 1936, foi publicado na revista *Brasil Finanças*, do Rio de Janeiro, um artigo de Bugyja Brito²², no qual expõe os principais problemas das “vias de comunicação no Piauí”. Segundo ele, o Estado era:

Vítima da posição topográfica que o reduz a um verdadeiro enclausuramento, apertado entre o rio Parnaíba a Oeste e uma cadeia de serras a Leste e Sul, era, portanto, uma região a exigir mais do que qualquer outra, um sistema de comunicações que viesse libertá-la do afogo. O outro meio para ligar-se com a civilização seria naturalmente pelo Norte, aproveitando o seu porto de mar, a baía de Amarração. Entretanto, o que vemos e sentimos, é o isolamento completo, é a falta absoluta de caminhos por onde possa escoar a sua produção, os meios fáceis de trânsito para comerciar e progredir. Avexado a normas vetustas de trabalho, recende-se de rendas para viver justamente por lhe faltar transportes, estradas para circulação das suas riquezas. De que serve, por exemplo, desenvolver a sua produção agrícola se não há meios de escoamento? Para que serve alargar as suas atividades industriais se estas não podem ser exportadas? (Estatística..., 1936, p. 13).

Para Bugyja Brito, o desenvolvimento da produção e o alargamento das atividades industriais do Piauí dependiam necessariamente de melhoramentos nos meios de transportes do

²² Antônio Bugyja Brito, nasceu em 1907 em Oeiras (PI) e morreu em 1992 na cidade do Rio de Janeiro. Foi bacharel em Direito, co-fundador do jornal “O Lábaro” (1926) e foi membro da Academia Piauiense de Letras.

Estado, principalmente da construção de estradas e do porto marítimo, pois facilitariam o escoamento, circulação e comercialização da produção piauiense para outros estados e países. Em relatório enviado ao presidente da República, Getúlio Vargas, em 1938, o interventor federal Leônidas de Castro Melo expressou as ações do governo estadual quanto a construção de estradas de rodagem e carroçáveis, mostrando que “sem recursos para lançar grandes troncos ferroviários e longas rodovias de boas características técnicas, procurou, como medida inicial, inadiável, distender ao máximo, a rede carroçável”. Nesse sentido, a ideia central do governo “era abrir caminho à penetração mais célere dos elementos civilizadores e por onde comesçassem a escoar, desde logo, as fontes de produção, fortalecendo as rendas públicas, para realizações maiores”, mas, ao mesmo tempo, não ignorava “as dificuldades do tráfego em grande parte desses caminhos e o alto preço do frete a onerar os produtos das regiões mais longínquas” (Piauí, 1938, p. 142).

Em 1939, foi publicada matéria no jornal *Diário Oficial*, noticiando a entrega de mais 15 km da estrada de rodagem que ligaria as cidades de Teresina (PI) e Fortaleza (CE):

A Inspeção de Obras Contra as Secas, neste Estado, acaba de entregar ao tráfego público um novo trecho da rodovia Teresina-Fortaleza, numa extensão de 15 km, entre Campo Maior e Piripiri. Esse novo trecho acha-se completamente concluído, com o revestimento tipo da Inspeção e obras d'arte nele compreendidas, que são cinco bueiros e dois pontilhões de concreto armado. Os trabalhos de construção até o dia 31 de dezembro, mais quinze quilômetros de rodovia, estando incluído neste segundo trecho as duas pontes sobre o rio Titara e riacho Fundo, de 24 m e 13 m respectivamente, cujas construções já estão em pleno andamento. Com o tráfego sendo feito por esse novo trecho, já fica de muito encurtado o percurso entre Teresina e a parte norte do Estado. No próximo ano deverá a rodovia atingir Piripiri e prosseguir no rumo de Tianguá, no Ceará, que é até aonde irá o trecho rodoviário a cargo da Comissão do Piauí (Estrada..., 1939, p. 1).

Essa matéria expõe as iniciativas do governo federal em dotar o território piauiense de estradas de rodagem que atingissem regiões consideradas economicamente estratégicas ao desenvolvimento do Piauí, como as cidades de Campo Maior e Piripiri, situadas numa região de grande produção de carnaúba, coco babaçu e culturas agrícolas, interligando-as ao estado do Ceará.

No final da década de 1930 e início da década de 1940, com o aumento da política estatal de incentivo à industrialização no país, houve uma nova política na área dos transportes e as rodovias assumem relevância nos planos de viação em detrimento das ferrovias. Durante o governo de Getúlio Vargas, ocorreu um maior incentivo na construção de trechos rodoviários

e as ferrovias eram situadas sobretudo na região Sudeste, contemplando cidades dos estados de São Paulo, Rio Grande do Sul e Minas Gerais.

Em 1945, a extensão total das estradas de ferro no país era de 35.280 quilômetros, perdendo gradualmente sua importância por conta de diversos fatores, como o aumento de investimentos em rodovias, a presença das empresas automobilísticas e a ferrovia enfrentou propaganda negativa dos governos federal, estadual e municipal. No entanto, conforme Olímpio Galvão:

Por essa época, ainda havia um receio generalizado de que as estradas de rodagem viessem apenas a concorrer com as ferrovias, fato que era fortemente condenado por largos segmentos técnicos e políticos do país. As rodovias eram vistas, obviamente, como necessárias, mas a cumprirem uma função supletiva, complementar e subsidiária à rede ferroviária e aos portos (Galvão, 1996, p. 196).

Nesse período, temos ainda a criação do Departamento Nacional de Obras Contra as Secas (DNOCS) pelo Decreto-Lei n.º 8.486, de 28 de dezembro de 1945, órgão anteriormente denominado de Inspeção Federal de Obras Contra as Secas com a finalidade de realizar “obras destinadas a prevenir e atenuar os efeitos das secas”, sobretudo na região Nordeste, atuando significativamente na construção de açudes, estradas de rodagem, ferrovias, obras de irrigação, geração de energia, dentre outras ações.

No Piauí, durante as décadas de 1940 e 1950, o DNOCS atuou, sobretudo na construção de rodovias, possibilitando uma maior integração da economia piauiense no mercado nordestino. Para Raimundo de Santana, “[...] a estrada e o caminhão contribuíram para que se formasse uma lavoureira de mercado, concentrada nas áreas próximas das rodovias, permanecendo o vazio econômico nas zonas desprovidas de transporte”. Além disso, o comércio também se deslocará onde o transporte rodoviário estava fortalecido, pois “[...] onde não chegou à estrada, o comércio continuou fraco ou nenhum” (Santana, 2001, p. 118-119).

Enquanto as construções rodoviárias avançavam lentamente em território piauiense, a extensão de trechos ferroviários em serviço era muito pequena e compreendia os trechos que ligavam as cidades de Parnaíba-PI a Piripiri-PI (da Estrada de Ferro Central do Piauí), alguns quilômetros de Petrolina-PE a Paulistana-PI (da Estrada de Ferro Petrolina-Teresina) e São Luís-MA a Teresina-PI (da Estrada de Ferro São Luís-Teresina). A Estrada Ferro São Luís-Teresina só atingiu a cidade de Teresina em 2 de dezembro de 1939, com a inauguração da Ponte Metálica João Luiz Ferreira (Fotografia 1) sobre o rio Parnaíba.

Fotografia 1: Ponte Metálica João Luiz Ferreira, Teresina-PI.



Fonte: IBGE.

Outro transporte bastante utilizado pelos piauienses, a navegação a vapor do rio Parnaíba, inaugurada em 1858 através de uma companhia subvencionada pelos governos da Província e do Império, foi considerado elemento de progresso econômico da região. Porém, a navegabilidade se tornou cada vez mais difícil devido às péssimas condições de navegação ocasionadas pelas estiagens e pelo assoreamento do rio, bem como, “[...] por inúmeros fatores operacionais (dos quais o principal foi a aquisição de vapores importados, inadaptáveis às condições do rio) e uma absoluta falta de racionalidade nos trabalhos” (Martins, 2003, p. 101). Com isso, o incentivo a melhoramentos e construção de novas rodovias se intensificou como forma de melhorar o transporte interno do Estado.

Em 1949, no *Jornal do Comércio* de Teresina, foi publicado um artigo de Celso Nunes intitulado “A importância comercial de Parnaíba exige uma Estrada de Rodagem”, cujo objetivo era mostrar aos representantes públicos do Piauí a necessidade da continuação dos serviços de construção da estrada de rodagem ligando as cidades de Piracuruca a Parnaíba. Conforme Nunes, Parnaíba era considerada um empório comercial, mas que sofria a queda das exportações devido à falta de meios adequados de transporte. Enquanto isso, regiões dotadas de estradas de rodagem apresentavam um aumento considerável das exportações, pois “se atentarmos no movimento de caminhões que correm diariamente pelas rodovias que levam do

Piauí para Fortaleza e Recife, e compararmos-lo com o tráfego de poucos anos a esta parte, a diferença, o aumento será impressionante” (Nunes, 1949).

As mercadorias piauienses circulavam diretamente por estradas de rodagem aos vizinhos estados do Ceará e Pernambuco, e isso acabava por dinamizar economicamente esses estados e, ao mesmo tempo, “o próprio Ceará, para cuja capital convergem excelentes estradas, começa a sentir a pujança de Recife, que, na sua posição de maior cidade do Norte Brasileiro, está atraindo os comerciantes dos sertões do Ceará, Piauí, Maranhão e Goiás”. Para Nunes,

A circulação das mercadorias sempre foi e será o fator preponderante do comércio. Tudo radica que o comércio, nesta região, inclina-se para onde levam as estradas de rodagem, porque, por estas, o transporte é mais ligeiro e mais seguro, - livre de avaria e furtos, hoje são comuns em outros meios de transporte, - que pela via marítima ou fluvial, onde existe este, como no Piauí. E, no entanto, Parnaíba, é a única praça de importância do Nordeste brasileiro, que ainda não é servida por uma estrada de rodagem. É incrível que isso seja real. Mas, infelizmente, os dirigentes do Piauí inclusive sua luzida representação na Câmara e no Senado, ainda até hoje nada positivaram nesse sentido. No entanto, Parnaíba na direção interior do Estado, servida apenas por uma navegação fluvial, que se torna precária dia a dia, além da curta estrada de ferro, aliás bem dirigida e útil, que vai somente até Piripiri, - vê passar ao longe, em direção de outros mercados, a mercadoria que devia ser veiculada por seus armazéns modelares, como principal entreposto comercial que é do Estado do Piauí (Nunes, 1949, p. 4).

Entre as décadas de 1930 e 1940 tem-se um avanço nas construções de estradas carroçáveis e de rodagem no Estado, além de melhoramentos dos trechos já existentes que apresentavam muitas dificuldades de trafegabilidade. Nesse período, a campanha por melhoramentos das estradas partia não somente de autoridades públicas, mas também de representantes do comércio e intelectuais das principais cidades do Estado, que utilizavam os jornais como forma de divulgar os benefícios atinentes à construção de rodovias. A preocupação de Celso Nunes era devido à falta de estrada de rodagem em Parnaíba, cidade de grande importância comercial do Piauí, pois, mesmo com o transporte fluvial deficitário e pequenos trechos de estrada de ferro até Piripiri, as mercadorias circulavam “em direção de outros mercados” que eram servidos por estradas de rodagem.

Entre os anos de 1940 e 1950, ocorre a ampliação dos investimentos em rodovias e “a figura do caminhão ficou bem conhecida no Estado, desempenhando o papel de distribuidor dos principais produtos importados”, intensificando a economia de importações e exportações do Piauí. A capital Teresina por sua concentração urbana e por ser servida de estradas assumirá “papel principal na economia de mercado interno, à medida que aumenta a importância das vias

internas como suportes da comercialização interestadual e estadual” (Martins, 2003, p. 141-142). Conforme Martins,

A melhoria das condições de transporte rodoviário, além de transformar a Capital no principal centro comercial do Estado e criar expressiva classe comerciante local, teve importante papel na quebra da barreira natural “distância” em relação às demais capitais, especialmente do Nordeste, abrindo o mercado piauiense aos produtores regionais (Martins, 2003, p. 142).

Entre os anos de 1951 e 1955, conhecida como “Nova era Vargas” ocorre a prevalência do capital privado nacional e estatal com a intensificação de investimentos em infraestrutura, sobretudo nos transportes. Nesse período, o Estado procurou intervir na economia por meio da criação de diversas comissões para atuarem nas áreas da agricultura, indústria e transporte. No transporte, o setor ferroviário sofreu com a supressão de ramais considerados antieconômicos e a modernização de trechos prioritários, ocasionando a gradativa diminuição da quilometragem de ferrovias no país. Nesse período, a rede ferroviária do Piauí estendia-se por 244 km, sendo integrada por três ferrovias: a Estrada de Ferro Central do Piauí, a Viação Férrea Federal Leste Brasileiro e a Estrada de Ferro São Luís-Teresina, conforme tabela 1 a seguir:

Tabela 1: Piauí - Extensão das Ferrovias, em 31-12-1953 (km)

Estradas	Percorso no Estado	Percorso total	Estado s/ o total
Viação Férrea Federal Leste Brasileiro	49	2545	1,9
Estrada de Ferro São Luís-Teresina	4	472	0,8
Estrada de Ferro Central do Piauí	191	191	100,0
Total	244	3208	7,6

Fonte: Brasil (1955).

A Estrada de Ferro Central do Piauí se constituía a única ferrovia situada inteiramente em território piauiense, sendo planejada inicialmente como integrada a Rede de Viação Cearense até 1920, quando passou a ter autonomia e a ser denominada de Central do Piauí. No período de 1942-1946, a Central do Piauí estava incorporada à Estrada de Ferro São Luís-Teresina. A partir de 1947, retomou a sua autonomia até 1964 quando passou a ser subordinada novamente

a Rede de Viação Cearense, ficando até 1968. Em 1969, através da Resolução da Diretoria da RFFSA nº 24/68, de 17 de outubro de 1968, o Distrito de Transporte do Piauí passou a ser subordinada novamente a Estrada de Ferro São Luís-Teresina. (Rede Ferroviária Federal S. A., [199-])

Em 1950, foi criada a Comissão Mista Brasil-Estados Unidos de Desenvolvimento Econômico (CMBEU), instalada em 19 de julho de 1951 com seus estudos finalizados em 31 de julho de 1953 e formada por uma equipe composta por técnicos e funcionários da administração pública brasileira e técnicos norte-americanos. O objetivo da CMBEU “era promover o desenvolvimento econômico do Brasil, tendo em vista, particularmente, a formulação de planos de investimento destinados a vencer as deficiências em transporte e energia” e, para isso, a equipe produziu um *Relatório Geral* composto por 17 volumes onde “[...] descreve sua organização, o trabalho realizado e o programa de desenvolvimento resultante de suas atividades”. Assim,

O programa da Comissão Mista consiste em um plano pormenorizado, visando ao reequipamento das estradas economicamente mais importantes da rede ferroviária brasileira, dos principais portos e linhas de cabotagem; à expansão, em cerca de 40%, da capacidade geradora de energia elétrica; e à organização de projetos de caráter pioneiro nos setores da agricultura, transporte rodoviário, indústria e armazenamento de grãos. Além disso, a Comissão preparou um Relatório Geral em que são examinadas as tendências a longo prazo da economia brasileira (CMBEU, 1954, p. 11).

Com relação aos transportes ferroviários, a Comissão Mista Brasil-Estados Unidos apontou em um volume os problemas brasileiros de transporte ferroviário e seis volumes que descreve “[...] 18 projetos de reequipamento e reabilitação de 21 vias férreas, abrangendo investimentos no valor de 146 milhões de dólares e 7,7 bilhões de cruzeiros” (CMBEU, 1954, p. 13). O programa da CMBEU buscava reabilitar e reequipar a rede ferroviária que servia regiões mais produtivas do país, priorizando melhorias na via permanente com a substituição de dormentes e trilhos desgastados, lastreamento ou reforço de lastro, reforma administrativa e treinamento do pessoal ferroviário. Para Sander Lacerda,

A CMBEU marcou o início do planejamento detalhado de ações por parte do governo para implantar projetos de superação dos limites que as deficiências da infraestrutura econômica impunham. Dos 41 projetos elaborados pela Comissão Mista, 24 tinham relação com o sistema ferroviário (Lacerda, 2002, p. 350).

Para implementação desses investimentos e financiamentos, em 1952 foi criado o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico (BNDE) que buscou orçamentos federais e estaduais, reservas e fundos especiais e, também da iniciativa privada. De acordo com Dilma Andrade de Paula,

Nos anos 50 e 60, os empréstimos foram destinados principalmente ao setor de infraestrutura, um total de aproximadamente 70%: energia, comunicações e transportes. Esse elevado percentual se justifica em função do processo de descolonização dos países africanos e asiáticos, ao mesmo tempo em que ganhava corpo a ideologia desenvolvimentista em âmbito mundial. Promover a infraestrutura nos países que criavam/ampliavam seu parque industrial, significava investir em setores altamente capitalizados e com longo prazo de maturação (Paula, 2000, p. 135).

A ideologia desenvolvimentista no Brasil se intensificou durante o governo de Juscelino Kubitschek, eleito a Presidência da República em 1956. No início do mandato que ficou conhecido pela promessa de alcançar em cinco anos o desenvolvimento industrial do país com o slogan “cinquenta anos em cinco”, Kubitschek procurou alcançar esse objetivo através da criação do Conselho de Desenvolvimento composto por técnicos especialistas que atuaram, sobretudo “na elaboração dos esquemas financeiros de cada projeto, de cada setor e do conjunto de metas, bem como no estudo de projetos de lei, de medidas administrativas e de providências burocráticas indispensáveis à realização das várias metas” (Presidência da República, 1958, p. 14). Esse plano de metas contemplava diferentes setores da economia como energia, alimentação, indústria de base, educação e transporte, tendo como meta-síntese a construção de Brasília para sediar a nova capital federal.

Na área dos transportes, o Plano de Metas do governo Kubitschek obedecia às orientações contidas no Relatório da Comissão Mista Brasil-Estados Unidos, tendo como objetivos principais: reaparelhamento e construção de ferrovias, ampliação da pavimentação asfáltica, construção de novas rodovias, reaparelhamento e ampliação de portos e renovação da frota aérea comercial (Presidência da República, 1958, p. 17-18). Com relação ao reaparelhamento e construção de ferrovias, o objetivo do governo era alcançar até 1960:

[...] o índice de tensidade de tráfego nas ferrovias brasileiras de 0,4 milhões de t-km/km, estando previstas as seguintes aquisições até aquela data: 412 locomotivas, 1.086 carros., de passageiros, 10.943 vagões de carga, 791 .600 toneladas de trilhos e acessórios. Intensificar-se-á o plano de preparo de linhas (Presidência da República, 1958, p. 41)

[...] construção de 2.100 km de novas ferrovias e de 280 km de variantes, bem como alargamento de 320 km para a bitola de 1,60 m (Presidência da República, 1958, p. 43).

No entanto, Juscelino Kubitschek privilegiou investimentos consideráveis para o modal rodoviário em todo o país, enquanto para as ferrovias foram privilegiadas aquelas que serviam para “[...] o transporte de minérios, como o aço, bem como para grandes malhas ferroviárias consideradas com importante para a economia nacional [...]”. Ao mesmo tempo, o sistema ferroviário nacional operava de forma deficitária o que ocasionou a estruturação da Rede Ferroviária Federal S. A. que agrupou grande parte das ferrovias brasileiras na tentativa de reduzir custos e aumentar a produtividade ferroviária (Alencar, 2012, p. 82).

Em 1955, o Brasil se dedicava na montagem de veículos com peças majoritariamente importadas, sendo necessário promover o desenvolvimento da indústria automobilística no país. Com isso, uma das metas do governo de Juscelino Kubitschek era ampliar os investimentos no melhoramento e construção de estradas de rodagem e na promoção da indústria automobilística com o “estabelecimento de um sistema de estímulos aos empreendedores” para instalação de fábricas (Presidência da República, 1959, p. 166). A ideia principal era contribuir com o desenvolvimento e integração nacional através de rodovias que ligaria a Capital federal as demais regiões do país.

Nesse período, a demanda por veículos automotivos aumentou consideravelmente por conta do desenvolvimento do sistema rodoviário e, com o Decreto n.º 39.412, de 16 de junho de 1956 criou-se o Grupo Executivo da Indústria Automobilística (GEIA) cujo objetivo era coordenar e executar as diretrizes básicas e recomendações de incentivo à indústria automobilística no país, principalmente com investimentos estrangeiros.

As ações do GEIA tiveram acompanhamento e apoio do governo de Juscelino Kubitschek, visando atender as demandas do mercado brasileiro e promover a instalação de fábricas automotivas no país. Para isso, esse grupo buscou “[...] atrair os investimentos estrangeiros e coordenar a divisão de tarefas entre o empresariado local ao setor de autopeças e o setor multinacional das montadoras” (Paula, 2000, p. 145). Além disso, o GEIA possuía autonomia decisória no Congresso Nacional, dialogando com diferentes setores do poder político e econômico para propiciar a efetivação de seus projetos. Foi nesse cenário de apoio e diálogo político que “as fábricas alemãs se instalaram e impulsionaram a vinda das norte-americanas mais pressionadas pela concorrência do que propriamente por uma verdadeira expectativa quanto ao mercado brasileiro” (Paula, 2000, p. 147).

No entanto, mesmo que no Plano de Metas do governo Kubitschek apontasse a necessidade de melhorias das ferrovias do país, os investimentos foram direcionados para a rede de rodovias, ocasionando gradativo sucateamento do material rodante, aumento dos gastos em conservação e, conseqüentemente, desequilíbrio entre a receita e a despesa das ferrovias. Diante dessa situação, surgiu a necessidade da estatização de várias companhias ferroviárias e a centralização em uma única empresa por meio do projeto de lei n.º 171, de 1955 encaminhado ao Congresso Nacional que “determina a transformação das empresas ferroviárias da União em sociedades por ações; autoriza à constituição da Rede Ferroviária Federal S. A.; e dá outras providências” (Ministério..., 1956, p. 7).

Em 1957, ocorre a criação da Rede Ferroviária Federal S/A (RFFSA) através da lei n.º 3.115, de 16 de março de 1957, uma sociedade de economia mista integrante da Administração Indireta, vinculada ao Ministério dos Transportes, que consolidou 18 ferrovias administradas pelo Governo Federal, dentre as quais diversas redes regionais (Tabela 2). A RFFSA tinha como objetivos principais “administrar, explorar, conservar, reequipar, ampliar, melhorar e manter em tráfego as estradas de ferro a ela incorporadas”, bem como, “realizar todos os trabalhos de estudo e construção de estradas de ferro que lhe forem cometidos pela União, ou para os quais lhe forem fornecidos recursos” (Ministério..., 1956, p. 10-11).

Tabela 2: Formação da Rede Ferroviária Federal – RFFSA

Ano de Incorporação	Linha incorporada
1957	Estrada de Ferro Central do Brasil Estrada de Ferro Leopoldina Estrada de Ferro Madeira-Mamoré Estrada de Ferro Bragança Estrada de Ferro São Luís – Teresina Estrada de Ferro Central do Piauí Rede de Viação Cearense Estrada de Ferro Mossoró – Sousa Estrada de Ferro Sampaio Correia Rede Ferroviária do Nordeste – RFN Viação Férrea Federal do Leste Brasileiro Estrada de Ferro Bahia a Minas Estrada de Ferro Goiás Estrada de Ferro Santos a Jundiaí Estrada de Ferro Noroeste do Brasil Estrada de Ferro Dona Tereza Cristina Rede de Viação Paraná e Santa Catarina Rede Mineira de Viação

Fonte: Finger (2013, p. 122-123).

Durante o período de 1956 a 1958, o governo de Juscelino Kubitschek investiu por meio de financiamentos do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico cerca de 6,2 bilhões nas ferrovias brasileiras e cerca de 9,5 bilhões de um total de 12 bilhões para a aquisição de locomotivas diesel-elétricas, de vagões de carga e passageiros e de trilhos, além da realização de reforma e lastreamento das linhas com substituição de trilhos e dormentes (Presidência da República, 1958, p. 35-37). Esses investimentos estavam atrelados a necessidade de melhorar as condições técnicas e, conseqüentemente reduzir o déficit da rede ferroviária do país e, ao mesmo tempo, atender “parcelas cada vez mais específicas do mercado de transportes brasileiro: particularmente o de cargas, em detrimento dos transportes de passageiros, de pequenas expedições e de animais” (Nunes, 2001, p. 18).

A regulamentação da RFFSA durante o governo de Juscelino Kubitschek trouxe “melhorias na rede ferroviária nacional, como a redução dos déficits, a padronização da malha, a redução das despesas e o aumento de cargas transportadas” (Silveira, 2003, p. 129), mas não impediu que o transporte ferroviário sofresse decadência ao longo do tempo, principalmente devido

[...] o setor ferroviário deixou de ser economicamente interessante aos investidores privados. Naquela ocasião o Estado interveio para garantir o funcionamento do sistema em benefício de determinadas classes ou até, contraditoriamente, contra essas classes. O Estado chegou até mesmo a assumir o papel de empresário ferroviário por décadas, período em que as ferrovias brasileiras, sob administrações estatais, passaram pela reformulação de seus modelos de negócios até o momento em que, na década de 1990, os interesses econômicos privados voltaram-se, novamente, para as ferrovias brasileiras (Nunes, 2001, p. 19-20).

Nesse cenário de intervenção estatal para impedir a decadência do transporte ferroviário do país, ocorre o desenvolvimento do setor rodoviário que estava atrelado ao modelo desenvolvimentista vigente centrado na aceleração da industrialização voltada para atender o mercado interno e externo, privilegiando os investimentos estrangeiros nos setores de energia e transporte. Os investimentos no setor rodoviário eram provenientes tanto da iniciativa pública com a construção e melhoramentos de rodovias quanto da iniciativa privada por meio do setor automobilístico (fábricas de automóveis, lojas de autopeças etc.) e, em contrapartida, as ferrovias perdiam cada vez mais investimentos, sobretudo aquelas situadas em regiões com pouco atrativo econômico ao setor industrial.

2.2 Rodas ou trilhos: as disputas em torno dos transportes terrestres no Piauí

Durante a década de 1950, comissões de pesquisas do governo federal produziram estudos cujo objetivo era promover o desenvolvimento econômico do Brasil por meio de ações em diferentes áreas: transportes, energia elétrica, agricultura etc. Dentre as comissões, a Comissão Mista Brasil-Estados Unidos (CMBEU) que tiveram seus fundamentos lançados durante o governo do Presidente Dutra somente tiveram suas atividades executadas no governo de Getúlio Vargas, buscando “criar um instrumento de trabalho capaz de alcançar resultados práticos no campo da cooperação econômica entre os dois países” (CMBEU, 1954, p. 20), principalmente

[...] mediante a prestação de assistência técnica, visando tornar possível a elaboração de projetos específicos de investimentos, que resultassem, em última análise, num fluxo crescente de financiamento estrangeiro para o Brasil, seja de fontes públicas, seja de investidores privados (CMBEU, 1954, p. 21).

Os projetos produzidos pela Comissão Mista Brasil-Estados Unidos eram voltados para beneficiar, sobretudo as áreas de transporte e energia, buscando investimentos de diferentes fontes – Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico (BNDE), orçamentos federais e estaduais, reservas e fundos especiais de reequipamento, lucros de operação e capitais privados. O Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico (BNDE) criado ainda durante os trabalhos da comissão²³, tinha a responsabilidade de conceder créditos e empréstimos, principalmente para financiar o plano nacional de reaparelhamento do setor ferroviário. De acordo com Sander Lacerda,

Em 10 de novembro de 1952, assinou-se o primeiro contrato de financiamento do BNDES, contemplando a Estrada de Ferro Central do Brasil [...]. Os recursos se destinavam ao programa de reaparelhamento da ferrovia, elaborado com base no Projeto nº3 da CMBEU. Entre 1954 e 1956, foram aprovados financiamentos para diversas ferrovias, como a Estrada de Ferro de Goiás, a Rede de Viação Paraná-Santa Catarina, a Rede Ferroviária do Nordeste, a Rede Mineira de viação e a Estrada de Ferro Dona Tereza Cristina (Lacerda, 1987, p. 351).

²³ Conforme Márcia de Paiva (2012, p. 21), “O Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico foi criado em 20 de junho de 1952, pela Lei 1.628, como uma entidade autárquica, com autonomia administrativa e personalidade jurídica própria, inicialmente sob a jurisdição do Ministério da Fazenda. O capital inicial do Banco, 20 milhões de cruzeiros, foi fornecido pelo Tesouro Nacional”, sendo sua criação proposta pela Comissão Mista-Brasil Estados Unidos como forma de levantar financiamentos aos projetos aprovados pela comissão.

Com relação ao Nordeste, a CMBEU constatou em seus estudos que a região apresentava um sistema de transporte caracterizada pela “falta de conservação adequada e da ausência de novos investimentos, a ponto de constituir presentemente, obstáculo a qualquer expansão futura” e, ao mesmo tempo, “considerou que a densidade do tráfego não justificava um amplo programa de remodelação” (1954, p. 227). Somente a Rede Ferroviária do Nordeste foi considerada relevante para implementação de investimentos estrangeiros, enquanto que para as demais ferrovias sugeria um programa “modesto” com objetivo de “contribuir para impedir seu colapso total até que, oportunamente, possa ser feito um estudo geral do problema de transportes da região, tendo em mira a constituição de um sistema ferroviário consolidado” (1954, p. 228).

Nesse sentido, a CMBEU recomendou para as demais ferrovias do Nordeste (E. F. São Luiz-Teresina, E. F. Central do Piauí, R. V. Cearense, E. F. Mossoró, E. F. Nazaré, V. F. F. Leste Brasileiro e E. F. Bahia a Minas):

[...] fossem agrupadas em dois sistemas, um centralizado em Fortaleza, incluindo a Cearense, a São Luiz-Teresina e a Central do Piauí; enquanto outro teria base no Salvador, incluindo a Leste Brasileiro, a Nazaré, a Bahia a Minas e mais a Estrada de Ferro Ilhéus. Uma dessas sete ferrovias, a Mossoró, seria incluída na fusão da Nordeste e da Sampaio Corrêa (CMBEU, 1954, p. 233).

Essas recomendações eram justificadas por conta dessas ferrovias nordestinas apresentarem baixa densidade de tráfego e

A região por elas servida possui pequena renda per capita; a produtividade agrícola é baixa, sendo a zona sujeita a secas periódicas; praticamente não há indústrias, exceto pequena atividade mineira e beneficiamento de matérias primas locais. A maior parte das ferrovias transporta um ou dois elementos, tais como o gesso, sal e madeira: todas de baixo valor unitário. As cargas compensadoras buscaram o transporte rodoviário, dado o serviço insatisfatório das ferrovias (CMBEU, 1954, p. 232).

A Comissão Mista, portanto, recomendou que o governo federal realizasse a fusão dessas ferrovias para contribuir com o desenvolvimento ferroviário da região, reduzindo “custos gerais de administração, e utilizar em comum o material rodante e de tração”, além de melhorar a densidade de tráfego. Diante disso, foi aprovado em 31 de agosto de 1953 o projeto n.º 30 da CMBEU, cujo objetivo foi a “remodelação e reequipamento da Estrada de Ferro São Luiz-Teresina, Estrada de Ferro Central do Piauí, Rede de Viação Cearense, Estrada de Ferro

Mossoró, Viação Férrea Federal Leste Brasileiro e Estrada de Ferro Nazaré”. Nesse período, a Central do Piauí, por exemplo, possuía 191 quilômetros de linha e servia a região norte do Estado do Piauí, transportando carga constituída de “amêndoas de tucum, sal, pedras para construção, madeiras, lenha e farinha de mandioca” (CMBEU, 1954, p. 79).

No sentido de atender as recomendações pontuadas pela CMBEU acerca das ferrovias do Nordeste, o Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico forneceu financiamento para executar os projetos de reaparelhamento ferroviário. Com relação ao projeto 30, referente a remodelação das ferrovias do Norte e Nordeste, o Ministério da Viação e Obras Públicas se interessou pela execução do projeto, ficando o BNDE responsável em fornecer “recursos as diversas estradas na proporção em que a arrecadação das Taxas de Melhoramento e Renovação Patrimonial permitissem o atendimento dos correspondentes encargos”. Com isso, a Estrada de Ferro Central do Piauí, por exemplo,

[...] recebeu para início dos trabalhos de reaparelhamento, a modesta importância de Cr\$ 1.800.000. Estes recursos se destinariam à aquisição de 18.000 dormentes e respectivos pregos de linha, os quais seriam usados em 60 km de linha para elevar o número de dormentes por quilômetro de 1.300 para 1.600. O contrato regulador do crédito foi firmado a 27 de outubro de 1955, figurando a União Federal como mutuária. Foram recebidos e colocados, até dezembro de 1956, 4.599 dormentes, tendo sido entregues 38,3% dos pregos de linha encomendados. Durante o ano de 1957 a ferrovia recebeu o restante dos dormentes do programa, mas colocou apenas 8.900 unidades. A entrega dos pregos de linha ficou completada. A Estrada de Ferro Central do Piauí utilizou todo o crédito que lhe fora aberto, já tendo iniciado a amortização do financiamento. O seu saldo devedor em 31 de dezembro de 1957 era de 946 mil cruzeiros (BNDE, 1957, p. 277).

Em 1957, com a criação da Rede Ferroviária Federal S. A., a Estrada de Ferro Central do Piauí tinha o objetivo de interligar as cidades da região norte a Teresina, capital do Estado. Em 1959, a extensão ferroviária total entre a cidade de Luís Correia à Piripiri correspondia a 191 km e faltava completar mais 163 km de Piripiri até Teresina, sendo que sua implantação foi “[...] realizado de modo lento e intermitente”. Em contrapartida, a cidade de Teresina “recebeu ligação ao resto do Nordeste por uma boa estrada de rodagem que passa por Campo Maior e Piripiri”, ocasionando questionamentos quanto a viabilidade ou não em manter os dois sistemas de transportes – rodoviário e o ferroviário, pois as ferrovias apresentavam déficits na densidade de tráfego (RFFSA, 1959, p. 34). Conforme os estudos realizados pela Campanha Nacional de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES), a pouca densidade de

tráfego não justificaria suficientemente a eliminação de trechos ferroviários da Central do Piauí, pois:

[...] algumas das mercadorias transportadas pela ferrovia em questão representam papel importante nas exportações estaduais. Por outro lado, a área servida pela Central do Piauí é importante produtora de óleos e ceras vegetais e a interrupção brusca dos serviços ferroviários prejudicaria consideravelmente o suprimento de matéria-prima para esse ramo industrial (CAPES, 1959, p. 60).

Em 1958, conforme levantamento de recursos logísticos da zona de Defesa Norte promovido pelas forças armadas, a Estrada de Ferro Central do Piauí e a São Luís-Teresina não faziam “conexão com os outros sistemas” por conta de ainda “estarem em construção as ligações a cargo do 1.º Gp. de Engenharia e do Departamento Nacional de Estradas e Rodagem (DNER) entre Oiticica-Campo Maior, Piripiri-Campo Maior-Teresina e Crateús-Piquet Carneiro” e, portanto, com a finalização desses serviços ferroviários que poderá assegurar “a continuidade do sistema ferroviário Rio-Recife-Fortaleza-São Luiz” essenciais para o desenvolvimento da região.²⁴

De acordo com o Relatório Anual da RFFSA de 1959, as estradas de ferro no país apresentavam déficit operacionais e financeiros ocasionado, sobretudo, pela baixa densidade de tráfego. Essa baixa densidade do tráfego pode ser percebida em algumas ferrovias federais através do “cálculo do número de caminhões que seriam necessários para realizar seu trabalho” de transporte de carga nesse ano. É o que mostra a tabela 3 a seguir:

Tabela 3: Carga útil transportada por ferrovias

ESTRADAS	Milhões de carga útil em 1959	N.º de caminhões necessários
São Luís-Teresina	12.280	30,7
Bahia a Minas	9.804	24,5
Madeira Mamoré	7.964	19,0
Central do Piauí	2.910	7,3
Bragança	1.954	4,9

Fonte: RFFSA. Relatório Anual da Rede Ferroviária Federal S. A. 1959.

²⁴ Sobre o levantamento do Grupo de Logística do Núcleo de Comando da Zona de Defesa Norte das Forças Armadas, ver: PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA. ESTADO MAIOR DAS FORÇAS ARMADAS. *Levantamento de Recursos Logísticos da Zona de Defesa Norte*. Distrito Federal: Núcleo de Comando da Zona de Defesa Norte, 1958. p. 38.

Diante desse quadro de baixa densidade de tráfego, a diretoria da RFFSA procurou em seus relatórios anuais apontar soluções possíveis e, ao mesmo tempo, solicitar do governo federal maiores investimentos na rede ferroviária do país por conta do patrimônio acumulado, da possibilidade de o sistema ferroviário promover desenvolvimento de indústrias básicas e o aproveitamento dos recursos minerais, além do custo cambial das ferrovias ser menor que o rodoviário. Para permitir melhorias no sistema ferroviário se fazia necessário a atuação dos poderes legislativo e executivo do país, com a formulação e execução de leis voltadas para a substituição de ramais considerados antieconômicos por rodovias pavimentadas. No entanto, essa substituição de ramais ferroviários por trechos rodoviários acabou por esbarrar nas dificuldades inerentes ao processo de implantação rodoviária e as resistências de interesses regionais ou locais. (RFFSA, 1959, p.45-46)

Nos relatórios anuais da RFFSA, a empresa apontava que para aumentar a densidade do transporte de carga das estradas de ferro bastava melhorar o “serviço e agressividade comercial”. No entanto, havia estradas de ferro “[...] que servem a zonas cujo nível de produção não permite exploração econômica, nem oferece perspectivas, em futuro previsível, de propiciar essas condições” (RFFSA, 1961, p. 3):

É o caso particular das regiões cobertas pela E. F. Bragança e E. F. Central do Piauí, por exemplo, onde a população escassa e disseminada, a produção incipiente e pouco variada, bem como a debilidade do comércio interno, não permitem a formação de substanciais fluxos de transporte, o que implica, obviamente, em baixa densidade (RFFSA, 1961, p. 4).

No sentido de melhorar as condições financeiras das ferrovias, a RFFSA começou a promover uma política de reagrupamento das linhas férreas com a criação dos Sistemas Regionais por meio da “fusão, no todo ou em parte, de duas ou mais Unidades de Operação”, seguindo recomendações do relatório geral da Comissão Mista Brasil-Estados Unidos. Em 1964, ocorre as seguintes incorporações: Estrada de Ferro Central do Piauí à Rede de Viação Cearense; Estrada de Ferro Nazaré e Ilhéus à Viação Férrea Federal Leste Brasileiro, da Estrada de Ferro Bahia e Minas e da Estrada de Ferro Goiás à Rede Mineira de Viação, sendo denominada de Viação Férrea Centro-Oeste (RFFSA, 1964, p. 21).

Essas iniciativas da RFFSA de promover melhorias no setor ferroviário decorrem da preocupação com as dificuldades financeiras que enfrentavam algumas estradas de ferro do país. No entanto, essa preocupação era também pontuada tanto pela imprensa quanto por representantes políticos de regiões servidas por ferrovias, que passaram a ser cogitadas a sua

extinção ou substituição por rodovias. No *Jornal do Commercio*, do Rio de Janeiro, de 19 de abril de 1961, em matéria intitulada “Ramais-antieconômicos”, o articulista mencionou as medidas do governo federal para a efetivação da política desinflacionária do país, sendo uma delas a supressão dos ramais ferroviários antieconômicos que:

[...] se encontram por todo o interior do País. Atravessam geralmente zonas rurais de pequena produção, sonolentas composições, levando em seus antiquados carros de madeira alguns passageiros de má vontade e nos vagões de carga, uns poucos jacás de galinha. Deles existem milhares de quilômetros pelo Brasil, deficientes e deficitários, com uma arrecadação insignificante e que não podem prestar à região um serviço satisfatório. E assim entravam e prejudicam o desenvolvimento regional. Constituindo pesado ônus para as empresas ferroviárias a que pertencem, esses ramais são ainda causa de atraso e empobrecimento de muitas das nossas regiões rurais. Urge, pois, romper o círculo vicioso e solucionar o problema. E a solução prevista, há vários anos, pela lei, é a substituição por modernas rodovias pavimentadas. Livres do obsoleto trenzinho a vapor, e contando com um eficiente sistema de ônibus e caminhões, para o transporte rápido de passageiros e mercadorias, muito lucrarão as regiões ainda servidas por esses ramais (Ramais..., 1961, p. 4).

Para o articulista, os ramais existentes em regiões com pouca produção e carga apresentavam dificuldades nos aspectos material (equipamentos ferroviários antigos e obsoletos) e econômico-financeiro (insignificante arrecadação orçamentária), sendo que essas dificuldades prejudicavam significativamente as regiões servidas por essas ferrovias. Diante dessa realidade denunciada, sugeriu como solução seguir a legislação do período sobre a substituição dessas vias férreas deficitárias por estradas de rodagem que poderiam contribuir com o desenvolvimento dos transportes de carga e passageiros das regiões. No entanto, essa solução era impedida por “inescrupulosos e demagogos políticos” que argumentavam prejuízos as populações locais.

Na imprensa foram publicados artigos que mencionavam os problemas dos transportes no país, sobretudo as dificuldades enfrentadas pelo sistema ferroviário. Em 1961, foi publicado no jornal *Correio da Manhã* um artigo intitulado “O problema dos transportes no Brasil” de autoria de Murillo Nunes de Azevedo, que atuou como engenheiro da extinta RFFSA, onde apontou que os problemas nos transportes do país ocorrem em decorrência de “uma valorização das rodovias em detrimento dos outros meios de transporte, especialmente o ferroviário”, justificado pelo vultoso déficit da Rede Ferroviária Federal S. A., ocasionando o surgimento de uma “campanha desmoralizadora contra as estradas de ferro”:

Essa onda atinge de roldão todos aqueles que dedicam as suas vidas nesse setor vital para o país. Ferroviário está se tornando sinônimo de incapaz e retrógrado. Fala-se no encerramento do ciclo ferroviário. Nega-se às estradas de ferro o direito de melhor servir à coletividade em virtude do reflexo frio e desanimador de seu déficit. A mentalidade vigorante é a das autoestradas cortando um país que ainda importa 60% das suas necessidades de petróleo (Azevedo, 1961, p. 2).

O engenheiro Murilo Azevedo enumerou as problemáticas que poderão decorrer da intensificação da campanha de desmoralização do transporte ferroviário a favor do rodoviarismo, pois:

Esse rodoviarismo produzirá inevitavelmente um aumento nas taxas de crescimento do consumo de combustível, com reflexos diretos na economia nacional. Somos um país em processo ascensional de industrialização, no qual o petróleo é a chave do sucesso. Será necessário apurar-se o custo real dos transportes feito pelas rodovias, verificando-se a possibilidade de realizar o transporte por outros meios a fim de poupar o petróleo para atividades em que ele é indispensável (Azevedo, 1961, p. 2).

Outro ponto mencionado por Murilo Azevedo se refere a falta de recursos para atualização e melhoramentos das estradas de ferro do país, consideradas “com raras exceções, as piores do mundo” e, com isso, “não há competição possível entre estradas de rodagem e estradas de ferro, desde que esta última esteja aparelhada para oferecer as condições ótimas para o transporte à longa distância”. (Azevedo, 1961, p. 2) Nesse sentido, Murilo Nunes de Azevedo em *Transportes sem rumo*, livro publicado em 1964, criticou a incapacidade do Estado de assumir a responsabilidade de reestruturação da malha ferroviária brasileira, priorizando atender as demandas de transporte do país através da opção mais barata e rápida, as rodovias (Azevedo, 1964, p. 14-20).

No sentido de viabilizar o transporte ferroviário no país, um grupo de trabalho da RFFSA apontou como proposta para o governo federal a supressão de ramais ferroviários considerados deficitários economicamente e que prestavam péssimos serviços à população, substituindo-as por rodovias. Durante a década de 1960, a RFFSA iniciou o programa de erradicação de ramais antieconômicos, promovendo a eliminação de linhas ferroviárias que “[...] deixarão de gravar as despesas de custeio das Estradas, mantendo-se, entretanto, pelo menos em grande parte, os fluxos de transporte que provinham de suas zonas” (RFFSA, 1963, p. 13-14).

No caso do Piauí, em 1961, o engenheiro Alberto Tavares Silva²⁵ produziu e publicou um “Plano de Recuperação Econômica da Estrada de Ferro Central do Piauí e da região por ela servida”, ao tratar da política do governo federal de substituição de ramais deficitários por rodovias e “[...] contribuir com alguma coisa de concreto e afirmativo, segundo aqueles princípios, em defesa de nossa cidade, de nosso Estado e da própria Estrada, levando novos dados sobre a Central do Piauí à consideração dos técnicos que realizaram aquele estudo”, visando a recuperação econômica da ferrovia ao invés de sua supressão. Para Alberto Silva,

Seria lamentável que o Piauí, principalmente a zona Norte do Estado, aceitasse de braços cruzados e sem uma tentativa de demonstrar o contrário, a ideia de substituírem-se os trilhos da Central do Piauí por uma rodovia. Na realidade, esta rodovia já existe, paralela à Estrada e é sua concorrente. Nem por isto, concordamos que ela substitua a ferrovia (Silva, 1961, p. 2).

Nesse sentido, Alberto Silva (1961, p. 7) propõe nesse plano de recuperação econômica da Central do Piauí a solução em duas etapas: a primeira, a curto prazo, com a “modernização do parque de tração da Estrada e instalação de freios automáticos no material rodante” e a segunda, a médio prazo, com

[...] o fornecimento de dois navios de pequeno calado à Estrada de Ferro Central do Piauí para o estabelecimento de uma linha direta Rio de Janeiro – Luiz Correia, destinada a restabelecer o intercambio a baixo frete de mercadorias e de produtos agrícolas entre o Piauí e o sul do país (Silva, 1961, p. 19).

Em 1961, o cronista A. Tito Filho publicou artigos no jornal *O Dia* em defesa do reaparelhamento e conservação da Estrada de Ferro Central do Piauí, pois essa ferrovia apresentava dificuldades orçamentárias e passou a ser considerada pelo governo federal como antieconômica por conta do constante déficit econômico. No sentido de mostrar a relevância da Central do Piauí para a economia do Estado e do país, o cronista mencionou a relevância dos

²⁵ Alberto Tavares Silva nasceu em Parnaíba-PI, em 10 de novembro de 1918 e faleceu em Brasília-DF, em 28 de setembro de 2009. Em Parnaíba, fez o primário no Grupo Escolar Miranda Osório e o ginásio no Ginásio Parnaibano, sendo formado como engenheiro civil, engenheiro eletricitista e engenheiro mecânico pela Escola de Engenharia de Itajubá-MG. Foi nomeado engenheiro-chefe dos Serviços de Transportes elétricos da Estrada de Ferro Central do Brasil no Rio de Janeiro entre 1941 e 1947. No Piauí, filiado a UDN, foi eleito prefeito de Parnaíba em 1948 e deputado estadual em 1950, renunciando ao mandato após ser nomeado diretor da Estrada de Ferro Central do Piauí, em Parnaíba (1951/1953). Eleito prefeito de Parnaíba pela segunda vez em 1954, retornou à direção da respectiva estrada de ferro em 1960. No ano seguinte foi nomeado diretor-técnico da Companhia de Força e Luz de Parnaíba e depois passou a residir no Ceará onde dirigiu a Companhia de Eletricidade do Ceará (1962/1970) nos governos de Parsifal Barroso, Virgílio Távora e Plácido Castelo.

estudos produzidos pelo engenheiro Alberto Tavares Silva, visando a recuperação da estrada de ferro por meio da “[...] necessidade imediata do fornecimento de duas locomotivas diesel elétricas à ferrovia”, pois a “*dieselização* e outras medidas provocarão *superávit*, conforme a lúcida demonstração do engenheiro Alberto Silva” (Filho, 1961. p. 1.) (grifo do autor).

Dentre os inúmeros defensores da Central do Piauí, o engenheiro Alberto Tavares Silva era considerado o mais ferrenho, pois conhecia muito bem as dificuldades e demandas da ferrovia por ter atuado como diretor desta estrada de ferro em duas ocasiões: a primeira, em 24 de abril de 1951 até 31 de agosto de 1953, e, a segunda, como Diretor Superintendente, assumindo a direção da estrada em 01 de fevereiro de 1961 e ficando no cargo até 31 de março de 1962.²⁶

Conforme Alberto Silva (1961, p. 8), a substituição das locomotivas a vapor por locomotivas diesel na Estrada de Ferro Central do Piauí “[...] é a única que se oferece com possibilidade de reduzir as despesas de operação da Estrada e, paralelamente, de aumentar a receita através do incremento do transporte”. Além disso, permitiria a padronização e facilidade de intercâmbio entre a Central do Piauí e a Estrada de Ferro São Luís-Teresina que, nesse período, ainda não tinha sido concluído o trecho entre Campo Maior a Teresina.

Ao conhecer o conteúdo desse plano de recuperação da Central do Piauí, o senador Mendonça Clark²⁷ discursou no Senado Federal em sessão de 6 de junho de 1961 sobre sua preocupação com “[...] a liquidação da Estrada de Ferro Central do Piauí” justificada pelo governo federal como estrada deficitária e, portanto, apelava “ao Presidente Jânio Quadros. para que volte atrás na decisão que tomou com relação à Rede Ferroviária do Piauí e, em conjunto com a SUDENE e com o Governador do Estado do Piauí, estude uma outra solução” (Clark, 1961).

Para Clark, a Estrada de Ferro Central do Piauí representaria um importante transporte para os piauienses quando a ferrovia atingisse a capital Teresina, interligando aos estados do Ceará, com o ramal da Rede de Viação Cearense e, do Maranhão, por meio da Estrada de Ferro São Luís-Teresina. Portanto, a Central do Piauí foi construída:

[...] para oferecer resultados econômicos apenas no dia em que atingissem os trilhos à cidade de Teresina; paralisadas as obras em Campo Maior, tem sido uma estrada deficitária, não preenchendo as suas finalidades. Isso, entretanto,

²⁶ De acordo com a Certidão de Tempo de Serviço expedida pela Rede Ferroviária Federal S.A. 1.ª Divisão Maranhão-Piauí. Portaria n.º 336 – DG GB, de 1.º set. 67 – D. O. de 23.10.1967.

²⁷ José de Mendonça Clark nasceu no Rio de Janeiro em 24 de janeiro de 1916. Comerciante em Parnaíba. Atuou pelo Estado do Piauí como Suplente do Senador Leônidas Melo entre os anos de 1954 a 1962. Casou-se com Illy Dias Porto, em São Paulo.

não ocorreria se tivesse a estrada sido completada. Faltam apenas 90 quilômetros e é quase certo sua conclusão dentro de dois anos, pois está entregue ao Batalhão Ferroviário do Exército Nacional a ligação de Campo Maior a Teresina (Clark, 1961).

No entanto, em 1961, a Central do Piauí interligava somente as cidades de Luís Correia até Campo Maior, restando ainda finalizar os trechos entre Campo Maior-Altos e Altos-Teresina, entregues ao público somente em 1965 e 1969, respectivamente. Essa morosidade na finalização do traçado ferroviário da Central do Piauí foi mencionada por Mendonça Clark como sendo “a maior injustiça que se faz a um Estado iniciar um trecho ferroviário há 45 anos e, até esta data, não completá-lo. É uma injustiça começar uma obra e deixar trilhos no meio do caminho sem atingir o seu objetivo”, justificando porque a ferrovia era considerada “a mais deficitária do Sistema Ferroviário Nacional” (Clark, 1961), por ainda no ano de 1961 não ter alcançado o último trecho ferroviário entre as cidades de Campo Maior a Teresina (capital do Piauí), ocorrendo somente a partir de 1968, com a inauguração do trecho entre Altos e Teresina.

Ao longo do discurso, o senador Mendonça Clark se baseou nas recomendações da Comissão Mista Brasil-Estados Unidos e dos estudos do engenheiro Alberto Tavares Silva acerca de soluções para diminuir as dificuldades orçamentárias da Central do Piauí. Em 1953, a CMBEU apontava em seu relatório que:

A pequena densidade do movimento da Estrada de Ferro Central do Piauí, tanto no que se refere ao serviço de passageiros (cerca de 100 000 por ano), como no que diz respeito ao transporte de carga (aproximadamente 20 000 toneladas por ano), suscita dúvidas quanto à conveniência de continuar-se a explorá-la, desde que se leve em conta, apenas o seu volume de tráfego. Todavia, algumas das mercadorias transportadas pela ferrovia em questão, representam papel importante nas exportações e na posição cambial do País. A região servida pela Central do Piauí é importante produtora de óleos e ceras vegetais, e a interrupção daqueles serviços ferroviários prejudicaria consideravelmente essas indústrias. (CMBEU, 1953, p. 255)

De acordo com a citação acima, o CMBEU considerava a Central do Piauí relevante economicamente, pois contribuía com o transporte de produtos de exportação como óleos e ceras vegetais (óleo babaçu e cera de carnaúba) comuns da região. Assim, a Comissão Mista elaborou um programa que objetivava diminuir “os seus pesados déficits atuais de operação e coloca-la em situação de funcionar como elemento eficiente do sistema regional de transportes”. Para isso, recomendou em seus estudos “um programa de remodelação e

melhoramentos para a Estrada de Ferro Central do Piauí” (CMBEU, 1953, p. 255) em dois elementos importantes:

1) Via Permanente

O número de dormentes por quilômetro deve ser aumentado de 1 300, para 1 700. Este aumento requer a aquisição e o assentamento de cerca de 76 000 dormentes, devendo o programa de dormentação ser incluído no prazo de dois anos.

2) Locomotivas

Devem ser adquiridas quatro locomotivas Diesel-elétricas de 750 HP, do tipo empregado para fins gerais.

No que se refere a recomendação da CMBEU para que a Central do Piauí adquirisse quatro locomotivas Diesel-elétricas, Clark mencionou que o governo federal encaminhou “quatro locomotivas a vapor, velhas, da Rede de Viação Paraná-Santa Catarina” e, isso, demonstrava o descaso com a ferrovia piauiense e, conseqüentemente, ocasionava maior déficit. Diante disso, aproveitou o discurso para mencionar o plano de recuperação da Central do Piauí produzida pelo engenheiro e superintendente da estrada, Alberto Tavares Silva, que bastava o fornecimento de somente duas locomotivas diesel-elétricas “[...] poderemos modificar de maneira espantosa, o custo de operação da Rede Ferroviária de nosso Estado” (Clark, 1961).

A Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste (SUDENE)²⁸ foi criada em 15 de dezembro de 1959, pela Lei nº. 3.692, com a tarefa de:

- a) estudar e propor diretrizes para o desenvolvimento do Nordeste;
- b) supervisionar, coordenar e controlar a elaboração e execução de projetos a cargo de órgãos federais na região e que se relacionem especificamente com o seu desenvolvimento;
- c) executar, diretamente ou mediante convênio, acordo ou contrato, os projetos relativos ao desenvolvimento do Nordeste que lhe forem atribuídos, nos termos da legislação em vigor;
- d) coordenar programas de assistência técnica, nacional ou estrangeira, ao Nordeste.

²⁸ Sobre a SUDENE, ver: CENTRO INTERNACIONAL CELSO FURTADO DE POLÍTICAS PARA O DESENVOLVIMENTO. *Cadernos do Desenvolvimento*. Rio de Janeiro, ano 1, n.1, 2006. COSTA, M.R. *O Estado e a Sudene: Trajetória do planejamento regional no Brasil*. Campinas, SP: UNICAMP, 2016, (Tese de Doutorado). COHN, A. *Crise regional e planejamento*. O processo de criação da Sudene. São Paulo: Editora Perspectiva, 1973.170 p. SOUSA, C. M., THEIS, I. M., and BARBOSA, J. L. A., eds. *Celso Furtado: a esperança militante*. Campina Grande: EDUEPB, 2020. (Desafios, v. 3, [online]).

Diante disso, depois de encaminhado ao Congresso Nacional em 1960, o primeiro Plano Diretor de Desenvolvimento Econômico e Social do Nordeste produzido pela SUDENE passou por intenso debate e, buscou “apresentar um conjunto orgânico de diretrizes de política econômica, que possam servir de base a um esforço progressivo de ordenação dos investimentos do Governo Federal no Nordeste”, contemplando as áreas de transportes, energia elétrica, abastecimento d’água, reestruturação da economia rural, pesquisa agrícola, indústria, criação de reserva alimentar de emergência, dentre outras.

Com relação aos transportes, o plano diretor da SUDENE reconheceu que o governo federal deveria “[...] sistematizar os investimentos em transportes, dando unidade a todo o sistema, concentrando recursos na melhoria de uma rede prioritária e reservando para as rodovias o papel de investimento pioneiro” (SUDENE, 1966, p. 18). Portanto, a ideia era concentrar os investimentos públicos na constituição de uma “rede prioritária de rodovias e ferrovias, cuja função principal será unificar a região em um só mercado” (SUDENE, 1966, p. 20), sendo os investimentos de caráter pioneiro fornecido as rodovias conforme tabela 4 a seguir:

Tabela 4: Investimentos às rodovias de 1961 a 1965 (km)

Discriminação	1961	1962	1963	1964	1965	Total
Implantação e melhoramentos	2708	3045	2675	2507	2799	13734
Pavimentação	956	1906	2218	2502	1816	9398
Total	3664	4951	4893	5009	4615	23132
Contribuição da SUDENE	700	800	1000	1000	1000	4500

Fonte: SUDENE (1966).

Já com relação as ferrovias, a SUDENE projetou no plano diretor “um esquema a Rede Prioritária Ferroviária” com o propósito de “[...] concentrar em ferrovias que, efetivamente, podem contribuir para o desenvolvimento da região, a maior parte dos recursos destinados à construção, melhoramento e aparelhamento das estradas de ferro” (SUDENE, 1966, p. 60). Com isso, a rede de ferrovias prioritárias do Nordeste era composta pela Rede Ferroviária do Nordeste, a Viação Férrea Federal Leste Brasileiro e parte da Rede Cearense que, conforme a SUDENE:

[...] embora tenham densidade de tráfego bastante fraca e seus resultados financeiros sejam altamente deficitários, cumprem um serviço público necessário e indispensável para a economia da região, devendo ser melhoradas e reaparelhadas, a fim de que possam reduzir os custos de operação e satisfazer a demanda de transporte (SUDENE, 1966, p. 60).

A SUDENE considerava importante a supressão de ramais deficitários, principalmente em regiões que já fossem servidas por rodovias e “[...] entende que deve ser modificada a política de investimentos ferroviários, considerando que não convém sejam dispensadas vultosas somas na construção de novas linhas férreas prescindíveis [...]”. Com isso, recomendou diretrizes para as novas construções ferroviárias, sendo algumas delas referente as ferrovias existentes no Piauí:

- b) Teresina – Paulistana, Estado do Piauí, extensão total 550 Km: Esta linha é considerada supérflua. A inversão necessária, sem incluir de tração e rodante seria da ordem de 5 bilhões de cruzeiros. As obras que estão apenas em fase inicial, devem ser paralisadas.
- c) Piripiri-Teresina, Estado do Piauí, extensão total 164 Km: escalonar em 4 anos, o prazo para a conclusão da linha.
- d) Oiticica-Altos, Estado do Piauí e Ceará, 175 Km: aos trabalhos foram atacados em duas frentes. Paralisar as obras do lado de Altos. Continuar os serviços do lado de Oiticica, escalonando as obras num prazo de 8 anos (SUDENE, 1966, p. 65).

As recomendações propostas pela SUDENE de paralisação ou supressão de ferrovias consideradas deficitárias na região Nordeste não foram aceitas pelos representantes políticos e membros da sociedade local que usaram órgãos da imprensa e as sessões da Câmara dos Deputados e do Senado para denunciarem o programa de desmonte ferroviário do governo federal. Na imprensa piauiense, por exemplo, foram publicados diversos artigos que denunciavam o descaso, bem como, procuravam estimular a sociedade para a luta em prol do desenvolvimento das ferrovias em território piauiense.

Em 1961, o articulista Stênio publicou no *Jornal do Piauí*, o artigo intitulado *O negócio é o seguinte: Central do Piauí* que apontava como “infantil” a alegação dos técnicos da SUDENE sobre a Estrada de Ferro Central do Piauí ser deficitária e, aconselhando ao governo federal a sua liquidação. Para o articulista,

Se realmente é deficitária a nossa velha ferrovia, o que deviam fazer os doutores da Sudene não era aconselhar pura e simplesmente o afastamento dos trilhos, transformando em rodovia essa estrada, mas, sim, levantar estudos e

encontrar razões do déficit, dando em seguida o remédio para o mal. A nosso ver esse seria o caminho mais acertado. Todavia, vamos nos unir num só bloco e lutar para que nem um só piauiense deixará de formar ao lado dessa campanha em defesa de patrimônio que merece melhor tratamento em vez de abandono. Urge agora que nos levantemos a um só brado, cobrando tratamento melhor e mais condigno para os nossos problemas (Stênio, 1961, p. 5).

O articulista Stênio procurou estimular a sociedade piauiense a reagir contra essa proposta de liquidação da Central do Piauí, considerando um “crime contra o Piauí” e aproveitou para sugerir que essa ferrovia deveria “passar por uma reforma e nunca pela falência aconselhada pelos donos da SUDENE” (1961, p. 5). Com isso, a preocupação com a possibilidade do fim do movimento ferroviário no Piauí passou a ser realidade, principalmente quando instituições de pesquisa do governo federal começaram a realizar estudos com o objetivo de demonstrar a necessidade de desenvolver os transportes, sobretudo o setor rodoviário em detrimento das ferrovias.

Em 1969, a rede ferroviária federal era constituída por quatro sistemas regionais: Nordeste (Estrada de Ferro São Luís-Teresina, Rede de Viação Cearense, Rede Ferroviária do Nordeste e Viação Férrea Federal Leste Brasileiro), Centro (Rede Mineira de Viação, Estrada de Ferro Bahia a Minas, Estrada de Ferro Goiás, Estrada de Ferro Central do Brasil, Estrada de Ferro Leopoldina e Subúrbios da Guanabara), Centro-Sul (Estrada de Ferro Santos a Jundiaí e Estrada de Ferro Noroeste do Brasil) e Sul (Rede de Viação Paraná-Santa Catarina, Estrada de Ferro Dona Teresa Cristina, Viação Férrea do Rio Grande do Sul e Estrada de Ferro Sampaio Correia). Diante dessa nova configuração do sistema ferroviário nacional, a ferrovia piauiense denominada de Distrito de Transporte do Piauí foi subordinada a Rede de Viação Cearense (1964 a 1968) e a Estrada de Ferro São Luís-Teresina (1969). Em 1968, o trecho ferroviário que liga a cidade de Altos a Teresina foi inaugurado com a primeira viagem de trem entre Parnaíba e Teresina, sendo noticiada pela imprensa:

Dezenas de pessoas do povo se postaram na plataforma de nossa Estrada de Ferro, na Praça da Estação, para receber o primeiro trem que inaugurou, antes de ontem, a linha Teresina-Parnaíba, transportando passageiros e cargas. A locomotiva Diesel (foto), com as iniciais da Rede Ferroviária S/A, chegou na hora prevista, apesar de um pequeno defeito que apresentou no meio do trajeto (A primeira.... 1968, p. 1.).

Essa inauguração representou a conclusão de um trecho ferroviário que desde 1916, quando teve o lançamento da pedra fundamental da estação ferroviária de Parnaíba, objetivava

atingir a capital Teresina e, com a conclusão do porto marítimo em Luís Correia a ideia era que “o sistema vai desempenhar função altamente conciliadora da nossa economia. Matérias primas poderão ser importadas e de nossa parte dependerá a exportação de muitos dos nossos produtos básicos” (Bacelar, 1968, p. 1).

O porto marítimo em Luís Correia era constituído de precárias instalações, razão pelo qual ocorresse o escoamento de grande parte da produção piauiense através do porto de Tutóia no Estado do Maranhão, repercutindo “[...] pesadamente nas transações comerciais do Estado, onerando fortemente os fretes marítimos” (CAPES, 1959, p. 62). Com isso, o porto de Luís Correia (antigo Porto de Amarração)

[...] constituía aspiração máxima dos piauienses cuja realização faria o Piauí alcançar grande prosperidade econômica. Sua construção era requerida com base nos volumes de produtos vegetais exportados. A decadência do extrativismo e a magnitude da obra, que exigia trabalhos faraônicos, foram, à época, os principais motivos da frustração da sua realização (Martins, 2003, p. 101).

Diante dos percalços para construção do porto marítimo no Piauí, as rodovias assumem o protagonismo dos transportes no Estado. Na década de 1960, a rede rodoviária do Estado constituía o transporte mais utilizado para circular a produção piauiense tanto para o Nordeste quanto para as demais regiões do país, sendo que os meios de transporte (fluvial e ferroviário) passaram a diminuir sua importância e sofreram gradativa estagnação com a concorrência das rodovias. Durante o governo de Chagas Rodrigues (1959-1962), as estradas piauienses eram caracterizadas da seguinte forma:

Em 1958, apenas 9 km das estradas do estado eram pavimentadas, e 697 km, piçarradas. Em 1961, já havia 39 km pavimentados e 1.020 km piçarrados, sendo de se ressaltar que, no final da gestão, já estavam totalmente concluídas as estradas de Luiz Correia a Parnaíba e Buriti dos Lopes, em pavimentação poliédrica. Entre Piracuruca e Buriti dos Lopes foram concluídos os primeiros 10 km, com asfalto (Kruel, 2018, p. 149).

No entanto, as rodovias existentes apresentavam péssimas condições de trafegabilidade que podiam trazer riscos aqueles que as trafegassem, bem como, dificuldades no transporte de mercadorias. A imprensa piauiense noticiava matérias que informavam a precariedade das estradas de rodagem do Estado. Em 19 de junho de 1960, o jornal *O Dia* publicou a matéria intitulada “Estradas de Rodagem” onde destacavam as dificuldades de tráfego das rodovias

piauienses que apresentavam “sério perigo para os que viajam, cobertas de poeira na quadra do verão ou enlameadas durante o inverno, quando nelas são abertos buracos sem conta que fazem por vezes o carro virar” (Estradas..., 1960, p. 1).

Em 1963, o articulista H. Nunes publicou a matéria intitulada “Realidades piauienses: estradas” onde denunciava que “o Piauí não possui estradas de rodagem. Estradas modernas que ajudem o desenvolvimento das aspirações de um povo que não quer parar”, pois as estradas eram de “Terra batida” que dificultava o tempo e os custos das viagens:

Uma passagem Teresina-Campo Maior, distância de 14 léguas e dois kms custa Cr\$ 250,00. Tempo consumido para a viagem 1h45 minutos. De Campo Maior a Castelo, 18 léguas. Tempo gasto na viagem – 3 horas. Assim acontece na seca. No inverno a coisa é diferente. O carro atola, o riacho não dá passagem, víveres e mercadorias se estragam sob a ação da chuva etc. (Nunes, 1963, p. 2).

Em 1964, o articulista M. F. e C denunciava no jornal *O Dia* a situação precária das rodovias no Piauí que prejudicava o transporte de mercadorias:

[...] o nosso Estado e o vizinho transparnaibano, estão terrivelmente prejudicados pelos atrasos nas chegadas de caminhões vindos de São Paulo, Recife e outras capitais importantes, carregados de mercadorias para o nosso comércio, cargas que ao serem entregues aos seus destinatários, por certo, já estarão com os títulos vencidos aumentando o vexame dos recebedores, que não desejam ver seus nomes esticados nas listas de envio para protesto. Esses atrasos, irremediavelmente, são causados pelos cortes nas rodovias e transbordamentos sobre pontilhões de que ninguém tem culpa, mas urge seja feita alguma coisa. O que não é absolutamente possível, é a permanência ociosa desses inconvenientes que abastulam implacavelmente o intercâmbio, gerando prejuízos incalculáveis (MFC, 1964, p. 7).

Nesse contexto de dificuldades no tráfego rodoviário no Piauí que ocorreu a inauguração do trecho ferroviário que ligava a capital Teresina a Parnaíba, em 5 de dezembro de 1968 com a chegada a Teresina do primeiro trem de passageiros vindo de Parnaíba. Esse trecho ferroviário foi entregue ao 1.º Grupamento de Engenharia, em outubro de 1955, com trabalhos iniciados pelo 4.º Batalhão Ferroviário e, em 1958, entregue ao 2.º Batalhão de Engenharia e Construção. A expectativa existente em torno da finalização desse trecho ferroviário era que: “[...] após a ligação com Castelo do Piauí garantirá uma ligação ferroviária contínua desde a cidade de São Luís ao extremo sul do País”, interligando os Estados do Piauí e Maranhão e, permitindo o

“transporte de cargas de grandes toneladas entre esta região e o Centro-Sul do País” (Graças..., 1968, p. 2).

A partir do final da década de 1960, enquanto o trecho ferroviário que ligava Luís Correia a Teresina era finalizado e entregue para a população piauiense, se intensificou o processo de erradicação de ramais no país. A Rede Ferroviária Federal S. A. indicava nos relatórios anuais da empresa as ações realizadas para andamento do programa de recuperação do sistema ferroviário, através da

[...] reabilitação e remodelação da via permanente, Além da substituição de trilhos e dormentes estragados, o programa de reabilitação previu o lastramento ou reforço de lastro em todas as linhas economicamente significativas, muitas sem lastro apropriado, o que era causa de frequentes interrupções de tráfego, desgaste acelerado de equipamentos e de custos de manutenção excessivamente altos.

[...] Outro projeto a que a Rede destacou maior atenção refere-se a padronização do material rodante, permitindo a consolidação das ferrovias isoladas em um sistema interligado, com intercâmbio franco de vagões, capaz de assegurar um tráfego ininterrupto (RFFSA, 1961, p. 5-7).

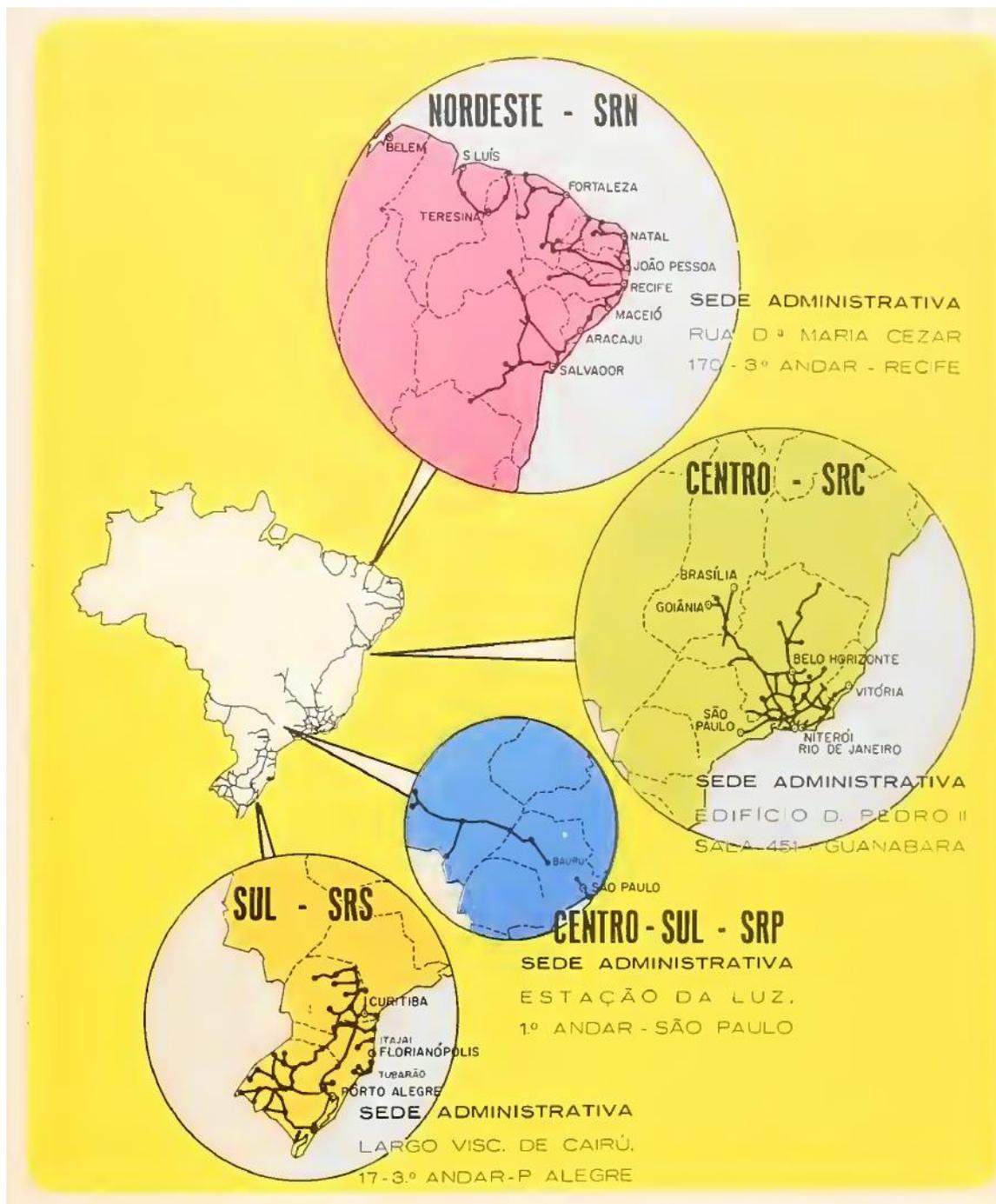
Outra preocupação da RFFSA foi com a política de redução do déficit ferroviário, buscando intensificar a supressão de ramais considerados antieconômicos e fechamento de estações ferroviários e depósitos de locomotivas com o deslocamento de todo o pessoal lotado para outras ferrovias ou órgãos federais. No entanto, o deslocamento de pessoal apresentava algumas dificuldades: “não só pela falta de habilitações correlatas, como pela pulverização do pessoal por grande extensão geográfica. É certo, entretanto, que resultados melhores poderiam ser alcançados se houvesse maior colaboração dos demais órgãos da União” (RFFSA, 1961, p. 11).

Em 1966, com a Portaria n.º 385 do Ministério de Viação e Obras Públicas, ocorre a criação do Grupo Executivo para Substituição de Ferrovias e Ramais Antieconômicos (GESFRA) cuja função era comandar as operações de desativação de ramais ferroviários no país. Esse grupo era composto por membros técnicos e diretores do Departamento Nacional de Estradas de Ferro, Departamento Nacional de Estradas de Rodagem e Rede Ferroviária Federal S. A.

Nesse período, a Rede Ferroviária Federal S. A. se organizava administrativamente com a implementação da racionalização das estruturas ferroviárias através do agrupamento das Unidades de Operação em quatro sistemas regionais (Figura 3). De acordo com a RFFSA, com a instituição dos Sistemas Regionais

[...] melhor e mais claramente se distinguem os níveis de direção dos de execução, liberando-se os órgãos de cúpula das rotinas meramente executivas e das tarefas de formalização de atos administrativos, a fim de que em suas atividades se concentrem os trabalhos de planejamento, supervisão e controle, visando ao estabelecimento de princípios, critérios, normas e programas, que não de assegurar o crescente aperfeiçoamento do sistema e o melhor atendimento da demanda, tudo em perfeita consonância com o ritmo de desenvolvimento geral do país (RFFSA, 1969, p. 24).

Figura 3: Sistemas Regionais da RFFSA, 1969.



Fonte: RFFSA, 1969.

Em 1970, ocorre o prosseguimento dos programas de erradicação de ramais antieconômicos, fechamento de estações, retirada de serviço de locomotivas a vapor e fechamento de depósitos de locomotivas (RFFSA, 1970, p. 29). No entanto, a implementação da política de supressão de trechos ferroviários antieconômicos deveria ocorrer com a substituição por estradas de rodagem, conforme dispõe o Decreto n.º 58.992, de 4 de agosto de 1966 e publicado no Diário Oficial da União, Seção 1 de 08 de agosto de 1966:

- a) 1º Grupo - Ramais ou trechos ferroviários que poderão ser suprimidos imediatamente se ainda não o foram, por servirem a zonas já atendidas em condições adequadas de tráficos pelas rodovias existentes (Relação I);
- b) 2º Grupo - Ramais ou trechos ferroviários, cujas rodovias substitutivas se acham em execução, de acordo com os projetos e especificações aprovados (Relação II);
- c) 3º Grupo - Ramais ou trechos ferroviários, para os quais ainda não tenha sido iniciada a construção de rodovia substitutiva, considerados especialmente os que tenham tido suspensa a operação, por motivo de segurança do tráfego, ou por outros motivos relevantes (Relação III).

Para isso, conforme o Decreto-Lei n.º 61, de 21 de novembro de 1966, o Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER) teria que destinar da quota do Fundo Rodoviário Nacional “no máximo dez por cento em rodovias substitutivas de linhas férreas reconhecidamente antieconômicas”, sendo que essas rodovias “poderão ter sua jurisdição ou conservação a cargos dos órgãos rodoviários estaduais ou municipais, concernentes”. Além disso, a programação de erradicação de ramais ferroviários e substituição por rodovias passaria por apreciação e aprovação do Conselho Nacional de Transportes²⁹ presidido pelo Ministério dos Transportes e, tendo como membros representantes do Estado-Maior das Forças Armadas, dos Ministérios da Marinha, Exército, Fazenda, Aeronáutica, Planejamento e Coordenação Geral e Indústria e Comércio e dos setores de portos e vias navegáveis, ferroviário, rodoviário e marinha mercante.

Como membro do Conselho Nacional de Transportes, o Ministério do Exército era solicitado pelo Ministério dos Transportes a dar parecer “acerca do interesse militar” com relação a trechos ferroviários como, por exemplo, a Luís Correia – Piripiri, que desde 1961 foi indicado sua supressão por Grupo de Trabalho do Ministério de Viação e Obras Públicas (MVOP). No entanto, em 1964, o Conselho Ferroviário Nacional classificou esse trecho como

²⁹ O Conselho Nacional de Transportes foi reorganizado por meio do Decreto-Lei n.º 799, de 28 de agosto de 1969 como sendo integrante do Ministério dos Transportes e com a finalidade de “participar da formulação e da coordenação da política de transporte no sentido de sua perfeita integração”.

antieconômico, mas que deveria ser mantido por questão de interesse social e, em 1965, foi considerado antieconômico pelo Grupo de Trabalho do Ministério de Viação e Obras Públicas e de interesse da segurança nacional pelo Estado Maior do Exército. Já em 1970, o chefe das forças armadas deu parecer acerca de ligações ferroviárias de interesse para a segurança nacional, concluindo em demonstrar interesse militar pelo trecho ferroviário Luís Correia-Piripiri, somente até que a rodovia BR 343 seja totalmente asfaltada nesse percurso. Com isso, finaliza, informando que:

A manutenção da ferrovia é bastante onerosa, donde a ideia de sua supressão desde 1961. Quanto à sua manutenção por questões de interesse social e econômico regional, a existência da Rodovia BR 343 permitiria a substituição dos serviços públicos ferroviários pelos serviços rodoviários sem prejudicar exageradamente aqueles aspectos.

No que diz respeito às questões de Segurança nacional, o trecho ferroviário em tela deixou de ser cogitado como de valor militar nos documentos referenciados, do EMFA e Ministério do Exército, posteriores a 1964 e 1965, respectivamente. A ligação ferroviária do porto de Luís Correia com interior do Estado do Piauí ainda não tem significado militar, por isso posto não tem condições de ser usado para fins militares.

A ligação ferroviária entre as cidades de Luís Correia a Teresina tornou-se preocupação de membros de diferentes instituições da sociedade como, por exemplo, de técnicos da Rede Ferroviária Federal S. A, de representantes políticos piauienses no Congresso e Senado Federal e, também, das Forças Armadas, mostrando a necessidade de estabelecer as condições de funcionamento desse trecho ferroviário ou a sua substituição por uma estrada de rodagem capaz de estabelecer a integração e transporte de carga.

Assim, haviam de um lado discursos que almejavam a continuidade do transporte ferroviário no Piauí e, do outro, mencionavam a necessidade de sua substituição por estradas de rodagem. Os primeiros justificavam a manutenção da ferrovia apontando sua capacidade de facilitar o transporte de mercadorias e passageiros e a integração com outras localidades dentro e fora do Estado, enquanto outros davam conta da necessidade de ampliar e melhorar as rodovias para acompanhar as novas demandas de transporte e fortalecer a indústria automobilista do país.

2.3 Integrador ou antieconômico: os discursos em torno da manutenção ou erradicação do transporte ferroviário no Piauí

Como foi mencionando anteriormente, a inauguração do trecho ferroviário entre as cidades de Luís Correia-PI a Teresina-PI em 1968 ocorreu em um momento que o processo de erradicação de ramais identificados como “antieconômicos” no país já estava em andamento. Desde 1960, as políticas e projetos de investimentos na área dos transportes eram prioritariamente direcionados ao modal rodoviário, diminuindo drasticamente para outros setores, sobretudo o ferroviário. A política de erradicação de ramais antieconômicos ocorre mediante a atuação de grupo de trabalho que realizou levantamento das estradas de ferro ou ramais que apresentavam déficits e, conseqüentemente, se fazia necessário à supressão e substituição por rodovias.

A partir de 1964, a política de erradicação de ramais se intensificou com “a supressão do tráfego em 2.441 quilômetros de linhas férreas que apresentavam características nitidamente antieconômicas”, ocasionando o crescimento da “densidade de tráfego do sistema ferroviário federal”. (RFFSA, 1964) Nos anos de 1965 a 1970, foi dado prosseguimento ao programa de supressão e erradicação de trechos ferroviários antieconômicos. Em 1968, a Estrada de Ferro Central do Piauí foi desligada da supervisão administrativa da Rede de Viação Cearense e incorporada à Estrada de Ferro São Luís-Teresina. Em 1969, mesmo com o processo de erradicação de ramais, ocorre a ampliação do tráfego ferroviário com a entrada de novas linhas férreas:

Em operação entraram as seguintes linhas novas: Teresina-Altos, com 42 km, na Regional Nordeste; Coroados-Guatambu, com 15 km, na Regional Centro-Sul e Santo Ângelo-Cerro Largo, com 58 km, na Regional Sul e, em caráter experimental, os trechos de Montenegro-Roca Sales, com 74 km, Roca Sales-Lages, com 302 km, Eng.º Bley-Ponta Grossa, com 83 km, estes na Regional Sul (RFFSA, 1969, p. 6).

De 1964 a 1968, a Central do Piauí passou a ser denominada de Distrito de Transporte do Piauí, subordinada a Rede de Viação Cearense (RVC). A partir de 1969, o Distrito de Transporte do Piauí passou a pertencer a 1ª Divisão – Maranhão-Piauí, do Sistema Regional Nordeste sediado na cidade de Recife-PE e, subordinada administrativamente a Estrada de Ferro São Luís-Teresina. A RFFSA procurou implementar essa organização administrativa, visando proporcionar “a racionalização dos serviços e simplificação dos processos

administrativos, bem como liberando os órgãos de cúpula das rotinas meramente executivas e das tarefas de simples formalização de atos administrativos” (RFFSA, 1969, p. 55).

Nesse período, a Central do Piauí tinha perdido sua autonomia administrativa, sendo um ramal a depender de decisões provenientes do Ceará e do Maranhão. No entanto, essa falta de autonomia administrativa da ferrovia piauiense foi denunciada na imprensa antes de sua efetivação, por exemplo, com o Maranhão:

Não admitimos e nem aceitamos que a nossa ferrovia continue como simples Distrito de Operações da rede de Viação Cearense e agora ameaçada de ser fim de linha da Estrada de Ferro São Luís - Teresina, exatamente no momento em que seus trilhos atingem a sua meta final – a capital do Estado. E acrescentou: - Já ameaçam até demissão em massa dos seus funcionários C.L.T humildes pais de família (Sopro..., 1968, p. 1).

A imprensa denunciava que com a falta de autonomia da ferrovia piauiense poderia trazer aos funcionários certa insegurança em sua situação de trabalho pelo receio de possíveis transferências para outras estradas de ferro ou demissões em massa. No entanto, em abril de 1968, divulgou-se na imprensa um telegrama da Superintendência da Rede de Viação Cearense, buscando tranquilizar os funcionários da ferrovia:

Tendo chegando meu conhecimento elementos não credenciados está superintendência estão espalhando notícias tendenciosas com intuito estabelecer pânico seio ferroviário desse Distrito acerca demissão burocratas regidos pela C.L.T vg. Solicito divulgar a fim de tranquilizar todos. Não tem qualquer fundamento essas notícias pt favor comunicar associação comercial e demais entidades interessadas pt. Saudações Elzir Cabral – Superintendente R.V.C. (Superintendência..., 1968, p. 1).

Outra preocupação era com o aumento das despesas para a Rede Ferroviária Federal SA e aos funcionários caso continuasse a ferrovia subordinada a RVC e a E. F. São Luís-Teresina. Para um aposentado da Central do Piauí, a ferrovia piauiense já tinha sua sede na cidade de Parnaíba “onde já está tudo feito” e:

[...] já possui uma extensão de cerca de 300 quilômetros atingindo a capital do estado, Teresina, ligou-se naquela cidade, á São Luís-Teresina e deverá ligar-se muito em breve a RVC, através de Crateús. Enquanto, porém, esta última ligação não for efetivada, deixem-na em Parnaíba e fiquem certos os senhores Diretores da RFFSA da justiça dessa medida que além de economicamente certa é também de elevado alcance social e humano, pois trará um imenso

alívio aos ferroviários piauienses, sobressaltados constantemente diante da terrível perspectiva de serem mandados servir em outra região que no princípio lhes será adversa (Estrada..., 1968, p. 1).

Todas essas preocupações e protestos divulgados na imprensa eram encaminhados para os representantes políticos do Estado na Câmara dos Deputados e no Senado Federal, buscando apoio no sentido de solicitar junto a RFFSA que a Central do Piauí retomasse sua autonomia administrativa. O deputado federal Fausto Gayoso Castelo Branco³⁰ eleito pelo ARENA, em discurso apresentado na tribuna da Câmara Federal defendeu “a autonomia da Estrada de Ferro Central do Piauí, alegando entre outras coisas que não se justificava essa dependência do Ceará quando não temos nenhum vínculo com a RVC e nossos Trilhos estão chegando à Capital Piauiense” (Gaioso..., 1967, p. 1).

O senador piauiense José Candido Ferraz³¹, eleito pelo UDN, também foi interpelado em entrevista concedida em 1968 pelo jornalista do jornal impresso *Norte do Piauí*³² sobre a necessidade da Central do Piauí retornar sua autonomia administrativa. De acordo com o jornalista, essa falta de autonomia já ameaçava “[...] até demissão em massa dos seus funcionários C.L.T. humildes pais de família” e aproveitou para acrescentar ao senador que

[...] o Piauí não precisa de tutor. Ele tem maioria para dirigir o que é seu. E a “Central do Piauí” é um patrimônio histórico e que com o porto de Luiz Correia será a grande artéria aberta, por onde correrá a economia do nosso Estado, dando-lhe um novo sopro de vitalidade (Sopro..., 1968, p. 1).

³⁰ Fausto Gayoso Castelo Branco formado em Medicina pela Faculdade de Medicina da Universidade do Estado da Guanabara, 1950; Curso de especialização em Dermatologia e Alergologia pela Policlínica Geral do Rio de Janeiro; Curso de Leprologia pelo Departamento Nacional de Saúde do Ministério da Saúde; Curso de Administração para Médicos, do DASP; Curso de Cancerologia pelo Serviço Nacional de Câncer. Além disso, foi Chefe do Serviço de Profilaxia de Lepra do Estado do Piauí; Superintendente da Campanha de Lepra do Estado do Rio; Diretor do Serviço Nacional de Lepra, do Ministério da Saúde; Presidente da Associação Brasileira de Leprologia, 1965-1966; Assistente da Cátedra de Dermatologia da Faculdade de Medicina e Cirurgia do Rio de Janeiro; Assistente do Departamento de Dermatologia da Policlínica Geral do Rio de Janeiro; Chefe do Serviço de Clínica Médica do Hospital Getúlio Vargas, Piauí; Chefe do Setor Rio de Janeiro da Campanha Nacional Contra a Lepra; Diretor-executivo do Instituto Nacional do Sal. Presidente da Associação Brasileira de Leprologia, 1965-1966; Membro da Associação Brasileira de Higiene e Benemérito da Sociedade Policlínica Geral. Atuou como Deputado(a) Federal da bancada piauiense pelo Partido da ARENA no período de 1967 a 1971 e, atuou como Senador pelo mesmo partido no período de 1971 a 1979.

³¹ José Candido Ferraz se formou em Medicina pela Faculdade de Medicina da Bahia, 1939; Especialização em fisiologia e radiologia. Atuou como Chefe do Serviço de Clínica Fisiológica do Hospital Getúlio Vargas, Piauí, PI; Assessor Político do Brigadeiro Eduardo Gomes, candidato udenista à Presidência da República, 1945. Atuou politicamente como Deputado(a) Federal - (Constituinte), 1946-1951, PI, UDN, Dt. Posse: 11/02/1946; Deputado(a) Federal - 1951-1955, PI, UDN, Dt. Posse: 11/03/1951; Deputado(a) Federal - 1955-1959, PI, UDN, Dt. Posse: 02/02/1955; Deputado(a) Federal - 1959-1963, PI, UDN, Dt. Posse: 02/02/1959 e Senador(a), Partido: UDN, Período: 1963 a 1971.

³² O jornal “Norte do Piauí”, foi fundado em 05 de agosto de 1967 na cidade de Parnaíba-PI pelo fundador e criador Mario Rodrigues Gomes Meirelles.

A preocupação com a falta de autonomia administrativa da ferrovia piauiense estava também atrelada a outra: o fim do transporte ferroviário no Piauí. Essas preocupações se intensificaram, sobretudo depois da continuidade da política de erradicação de ramais ferroviários por parte do governo federal durante o período de repressão política de 1964 a 1970.

Em 1965, foi criado o Grupo Executivo de Integração da Política de Transporte (GEIPOT) destinado “a traçar as diretrizes para o atendimento integrado, eficiente e econômico” dos transportes no país e, com relação as ferrovias, recomendou a RFFSA em seu relatório: a suspensão de linhas antieconômicas, principalmente a Estrada de Ferro Sampaio Correia, Estrada de Ferro São Luís-Teresina e os ramais da Estrada de Ferro Leopoldina, Rede de Viação Cearense e Rede Ferroviária do Nordeste. As supressões de ferrovias e ramais antieconômicos eram justificadas como alternativa de redução do déficit e favorecimento do equilíbrio financeiro ferroviário e, sendo substituídas por rodovias.

A SUDENE no seu segundo Plano Diretor de Desenvolvimento Econômico e Social do Nordeste (1963-1965) procurou direcionar investimentos complementares na construção de uma rede rodoviária prioritária regional na perspectiva de “unificar a região e integrar o seu mercado”. Para isso, recomendou nesse plano diretor a realização das seguintes obras: a) Rodovias a implantar: 4.308 Km; b) Rodovias a melhorar: 1.298 Km e c) Rodovias a pavimentar: 4.707 Km. No entanto, o Departamento Nacional de Estradas de Rodagem possuía a responsabilidade de destinar maiores recursos provenientes do Fundo Rodoviário Nacional e de auxílios financeiros da União e de linhas de créditos do Congresso Nacional (SUDENE, 1966, p. 21-22).

Na década de 1970, a política de desenvolvimento econômico do país na área dos transportes era voltada para unificação dos sistemas federal, estadual e municipal e, entre as diferentes modalidades de transportes. No setor rodoviário, o governo priorizou “à preservação das rodovias, sob o duplo aspecto de conservação preventiva e de restauração da rede existente” e no ferroviário, direcionou ações para redução do déficit operacional com a continuidade do programa de supressão de ramais antieconômicos e redução de estações desnecessárias ao sistema ferroviário (Médici, 1970, p. 30).

As substituições de ramais ferroviários deficitários por rodovias não ocorreram automaticamente, pois enfrentaram muitas resistências locais de autoridades políticas e

representantes da sociedade civil. No Piauí, o senador Helvídio Nunes³³ em pronunciamento publicado no *Diário do Congresso Nacional*, em 31 de agosto de 1971, trazia comentários publicado no jornal *Folha do Litoral* da cidade de Parnaíba, “a propósito de decisão que teria sido tomada, ou em vias de sê-lo pelo Ministério dos Transportes no sentido de extinguir, por antieconômica a ligação ferroviária Luís Correia-Altos”. Para o Senador Helvídio Nunes,

[...] se a construção do porto marítimo do Piauí, conforme já afirmei em outra oportunidade, constitui o primeiro passo para a exploração do rico vale do Parnaíba, sem esquecer que o retorno à navegabilidade importará em salutar providência que interessa, também, ao desenvolvimento do norte de Goiás e do sul do Maranhão, não vejo como se possa justificar a extinção do trecho férreo Luís Correia-Altos, suporte indispensável à comercialização dos produtos, em larga escala, a serem proximamente transportados, dado o baixo valor dos fretes ferroviários (Nunes, 1971, p. 4324).

A ferrovia Luís Correia-Altos era considerada importante transporte para os piauienses mesmo sendo apontada como antieconômica, pois esse trecho ferroviário em conjunto com o porto marítimo em Luís Correia poderia, posteriormente, contribuir com o transporte da produção piauiense e sua interligação com as demais regiões do país. Diante da possibilidade desse trecho ferroviário promover o desenvolvimento da economia piauiense que “[...] as classes empresariais, o povo pobre de Parnaíba, Cocal, Piracuruca, Piripiri, Campo Maior, dos dois extremos da linha férrea, todos os piauienses desejam e aspiram, querem e pedem, solicitam e reclamam a sua manutenção” (Nunes, 1971, p. 4326).

Em 1975, o senador Helvídio Nunes pronunciou discurso no senado federal dando conta da posse do Coronel Engenheiro Stanley Fortes Batista³⁴ na Presidência da Rede Ferroviária Federal S. A. e, como piauiense, atuou em cargos de direção em algumas instituições públicas como, por exemplo: Departamento Nacional de Obras contra a Seca (DNOCS) e na

³³ Helvídio Nunes de Barros, nasceu em 28 de setembro de 1925 na cidade de Picos, Piauí. Formado em Direito pela Faculdade Nacional de Direito da Universidade Brasil. Na política, ingressou como prefeito da cidade de Picos em 1955. Atuou como Deputado Estadual de 1959 a 1966 (dois mandatos), Governador do Estado do Piauí de 1966 a 1970 e em 1978 foi indicado a senador biônico.

³⁴ Stanley Fortes Batista, natural da Cidade de Teresina, PI. Serviu no 7º Batalhão de Engenharia de Combate (7º BECmb), em Natal, RN; no 1º Grupamento de Engenharia, em João Pessoa, PB; e comandou o 2º Batalhão de Engenharia e Construção, em Teresina, PI. Atuou em diversos cargos civis de direção: no Departamento Nacional de Obras Contra a Seca (DNOCS); Superintendente-Adjunto da Superintendência de Desenvolvimento do Nordeste (Sudene); Diretor-Geral do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER); Presidente da Rede Ferroviária Federal (RFFSA); criador e primeiro presidente da Empresa Municipal de Transportes Urbanos (EMTU/Recife); e criador e primeiro presidente da Secretaria de Transportes Urbanos (STU) do Ministério dos Transportes. Coursou Engenharia de Construção, pelo Instituto Militar de Engenharia (IME), nos anos de 1961 a 1963. Classificou-se primeiro aluno de sua turma, no curso de formação da Academia Militar das Agulhas Negras (AMAN), em 1949, e no curso da Escola de Aperfeiçoamento de Oficiais (EsAO). Foi Major, servia no 1º Grupamento de Engenharia, em João Pessoa, PB.

Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste (SUDENE). Diante da posse do novo Presidente da RFFSA, o senador aproveitou para comunicar que a Associação Comercial Piauiense informou acerca da cogitação da antiga direção da Rede Ferroviária “da erradicação da via férrea Luís Correia -Teresina” e apelou para que isso não ocorresse, pois:

[...] o Piauí dispõe, apenas, da ligação ferroviária Crateús (Ceará) - Castelo do Piauí - Teresina, que liga o Maranhão e o Piauí ao resto do País, já que foi suprimida, injustificavelmente, o ramal Petrolina (Pernambuco) - Paulistana. Erradicado o trecho Luís Correia - Teresina, que serve também às cidades intermediárias de Parnaíba, Cocal, Piracuruca, Piripiri, Campo Maior e Altos, estará comprometida, irremediavelmente, uma das mais antigas e justas reivindicações do Piauí, qual seja, a construção de seu porto marítimo, cujo modelo reduzido, aliás, já está concluído no Instituto Nacional de Pesquisas Hidroviárias (Nunes, 1975, p. 3739).

A preocupação do senador Helvídio Nunes com a possibilidade do fim do transporte ferroviário entre Teresina-PI a Luís Correia-PI era acarretar a inviabilidade de continuação das obras de construção do porto de Luís Correia, “que há mais de noventa anos começou, realmente, a luta do Piauí pela conquista do seu porto marítimo” e que “[...] é indispensável ao desenvolvimento do Piauí a construção imediata, do seu porto marítimo. A procrastinação seria imperdoável, uma vez que tudo leva à necessidade e inevitabilidade da edificação” (Nunes, 1971, p. 1578). De acordo com o senador,

[...] a construção do porto marítimo do Piauí será o primeiro passo para a exploração do rico vale do Parnaíba, sem esquecer que o retorno à navegabilidade importara em salutar providência que interessa, também, ao desenvolvimento do norte de Goiás e do sul do Maranhão (Nunes, 1971, p. 1580-1581).

No período de 1970 a 1975, o Piauí foi governado por Alberto Tavares e Silva³⁵ que atuava politicamente pela UDN, procurando implementar ações voltadas à integração nacional caracterizado pelo caráter desenvolvimentista dos governos militares. Nesse sentido, em

³⁵ Alberto Tavares e Silva nasceu em Parnaíba-PI em 10 de novembro de 1918. Após realizar seus estudos no Ginásio Parnaibano, seguiu para Minas Gerais, ingressando no Instituto Eletrotécnico de Itajubá, pelo qual se formou engenheiro civil, eletricista e mecânico. Atuou como engenheiro da Estrada de Ferro Central do Brasil. Politicamente, pela UDN foi eleito em 1947 para Prefeito da cidade de Parnaíba-PI; em 1951, se tornou Deputado Estadual do Piauí, interrompendo seu mandato para assumir cargo de diretor-superintendente da Estrada de Ferro Central do Piauí. Em 1962, se candidatou a deputado federal pelo Piauí e se tornou suplente. Logo depois, abandonou a política para assumir a direção da Companhia de Eletricidade Centro-Norte no Ceará e atuou também como professor da Universidade Estadual do Ceará.

entrevista concedida ao correspondente do jornal *O Estado de São Paulo*, de 11 de agosto de 1970, o governador Alberto Silva tratou das principais iniciativas do governo voltadas para o desenvolvimento da região: a eletrificação com a Barragem de Boa Esperança, a construção do porto de Luís Correia e da rodovia Transamazônica, esta última considerada “obra de capital importância para o desenvolvimento do País, para o Nordeste e o Piauí” e que seu governo vai colaborar para sua concretização ‘fornecendo energia, por exemplo’” (Mais..., 1970, p. 5).

No sentido de viabilizar o progresso rodoviário no Piauí, o governador Alberto Tavares e Silva inaugurou a Companhia de Betumes do Piauí, em 29 de junho de 1971. Essa inauguração foi noticiada na imprensa pelo jornal *O Estado*, trazendo o discurso do diretor-presidente da Companhia, o engenheiro Francisco Lages de Carvalho, apontando:

Exmo. Sr. Governador, do Estado e demais autoridades presentes: No momento em que a atenção do Governo brasileiro está voltada para o desenvolvimento do Nordeste, e grande o nosso jubilo em inaugurar a Companhia de Betumes do Piauí.

Esta indústria dedicar-se-á à fabricação de emulsão asfáltica, produto utilizado na pavimentação de estradas e vias públicas em geral.

[...] Integrados na concepção de desenvolvimento do nosso Estado, aqui estaremos contribuindo com nossa parcela de trabalho, na arrancada que todo o Nordeste ora empreende (Companhia..., 1971, p. 2).

O engenheiro Francisco Lages de Carvalho mencionou em seu discurso que a inauguração da Companhia de Betumes do Piauí traduz o momento em que o governo do país estava direcionando suas ações desenvolvimentistas para o desenvolvimento do Nordeste. Nesse período, os governos militares buscaram instituir o I Plano Nacional de Desenvolvimento (1972-1974) cujo objetivo era implementar políticas que viabilizassem “transformar o Brasil em nação desenvolvida” por meio de uma “economia moderna, competitiva e dinâmica, e, por outro lado, realizar democracia econômica, social, racial e política, consoante a índole brasileira” (República..., 1971, p. 14). A estratégia de desenvolvimento contida no I PND (1972-1974) era organizado por três aspectos:

- 1) expandindo a fronteira econômica, para tirar partido da nossa dimensão continental; 2) aproveitando ao máximo os recursos humanos, particularmente pela sua melhor qualificação; 3) consolidando a experiência havida com o desenvolvimento do núcleo básico do Centro-Sul e com a industrialização do Nordeste, reveladora da nossa capacidade de criar a base de mercado interno para a expansão da economia (República..., 1971, p. 19).

O governo apontava como estratégia principal de desenvolvimento do país a promoção da integração nacional através de ações de investimentos direcionadas a diversos setores da economia: energia, transporte e comunicações, buscando criar um mercado interno “capaz de manter crescimento acelerado e auto-sustentável, e, do ponto de vista da produção, a permitir a progressiva descentralização econômica”. Para isso, era necessário criar polos regionais de desenvolvimento no Sul e Nordeste (agroindustrial) e no Planalto Central e na Amazônia (agromineral) do país (República..., 1971, p. 25).

Com relação ao desenvolvimento do Nordeste, as ações dos governos eram organizadas pelo Programa de Integração Nacional (PIN) e o Programa de Redistribuição de Terras e de Estímulos à Agroindústria do Norte e do Nordeste (PROTERRA), direcionando projetos para o fortalecimento do processo de industrialização do setor primário e recursos minerais e na transformação da economia rural, “pela aceleração do crescimento agrícola, para sustentar o processo industrial, e transformar em economia de mercado a agricultura de subsistência na região, notadamente na faixa semiárida” (República..., 1971, p. 28).

O Programa de Integração Nacional (PIN) foi instituído como decreto-lei durante o governo Garrastazu Médici, em 16 de junho de 1970, tinha como objetivos principais na área dos transportes: a construção da Transamazônica, “grande eixo transversal no sentido Leste-Oeste, para interligação da Amazônia com o Nordeste” e a “implantação de Corredores de Transporte, no Nordeste, para criar a infraestrutura, altamente especializada, de transporte, que permita, inclusive, a exportação, em larga escala, de produtos agrícolas e manufaturados” (República..., 1971, p. 30). De acordo com o Ministro do Planejamento e Coordenação Geral, João Paulo dos Reis Velloso, em exposição no plenário da Câmara dos Deputados:

Nascido para atender ao Nordeste, o Programa de Integração Nacional representa, para o desenvolvimento da região, uma estratégia muito superior ao caminho limitado que se vinha seguindo, porque permite acrescentar as duas linhas de atuação indispensáveis à superação do impasse referido: a da integração setorial dentro do Nordeste, passando a agricultura a constituir o suporte da industrialização e o elemento de resistência ao efeito das secas; e a da integração espacial, pela articulação com o Planalto Central e a Amazônia. Assim se criam condições para absorver na região, na faixa semiárida e nos vales úmidos, com níveis de produtividade aceitáveis, a maior parcela possível de população; e aos excedentes se oferece a opção - pois de opção se trata, realmente - de um deslocamento, racional e organizado, para os programas de colonização na nova fronteira econômica (Velloso, 1970, p. 22).

As ações do Programa de Integração Nacional foram concentradas para as regiões de atuação da Superintendência de Desenvolvimento da Amazônia (SUDAM) e Superintendência

de Desenvolvimento do Nordeste (SUDENE), priorizando as áreas da Amazônia e do Nordeste. De acordo com os discursos oficiais, a ideia principal era retirar essas regiões da condição periférica do cenário econômico do país através da promoção da integração nacional e, assim, diminuir as desigualdades sociais e econômicas do território nacional. Para isso, era necessário promover ações em diferentes áreas e, a área dos transportes foi a que obteve maiores investimentos, sobretudo para a execução do programa rodoviário com a prioridade na construção das Rodovias Transamazônica e Cuiabá-Santarém. No documento que apresenta os objetivos e as metas estratégicas setoriais do governo Garrastazu Médici, apontava as principais realizações programadas e, uma delas tratava dessas rodovias:

As novas estradas terão conexão com a rede rodoviária do Nordeste e com as da Amazônia e do Planalto Central. Destaca-se, no Nordeste, a ligação com Teresina, que se fará por intermédio da BR-234 Porto Franco — Presidente Dutra — Teresina, a ser implantada, ou da BR-313, por Peritoró, que já se encontra pavimentada. Para Fortaleza far-se-á a ligação por Teresina e daí pelas BR-343, até Piripiri, e BR-222; e para as demais capitais, por Picos, pela BR-230. Com relação à Amazônia haverá entroncamento em Humaitá, com a BR-312, trecho Porto Velho-Manaus. No sentido de Porto Velho, assegura-se a ligação a Rio Branco, no Acre, e à fronteira com o Peru, pela BR-236, bem assim a Cuiabá, pela BR-364. No sentido de Manaus, fica estabelecida ligação com a Guiana e a Venezuela. A interligação com o Planalto Central far-se-á por intermédio da BR-165 e da BR-080 (Ministério do Planejamento, 1970. p. 160).

Nesse contexto de políticas desenvolvimentistas voltadas para a integração nacional, os agentes públicos regionais buscavam recursos do governo federal para viabilizar metas e ações de desenvolvimento dos Estados e municípios. Em 1971, o governador do Estado do Piauí Alberto Tavares e Silva em conferência proferida aos membros da Escola Superior de Guerra no auditório do 2.º Batalhão de Engenharia e Construção sediado na capital Teresina, apontou como metas principais para o desenvolvimento do Estado: “a construção do porto marítimo e implantação do chamado ‘Y’ rodoviário, para cuja realizações solicitou todo o apoio da Escola Superior de Guerra”. O programa rodoviário proposto pelo governador tinha o objetivo de integrar “vasta área do Piauí, aquela que fica na margem do Gurguéia, talvez a que maiores possibilidades oferecem ao restante do território piauiense e todo o nosso Estado ao restante do País” e, para isso, a rodovia

[...] partirá de Teresina em direção a Brasília, passando por Floriano e cortando todo o vale do Gurguéia até encontrar Barreiras, no Estado da Bahia. Encontra-se-á com a Transamazônica em Floriano formado um grande anel

rodoviário, ao qual também serão integradas Recife e João Pessoa, que preferirão escoar a sua produção pelo interior, pois que mais curta a distância ao invés do que é feito hoje pelo litoral. São Luiz e Fortaleza, praticamente ligadas a Teresina por asfalto, formariam as duas linhas superiores do “Y” ficando o nosso Estado como o grande corredor rodoviário do Norte e Nordeste fato que representaria grande contribuição para o seu desenvolvimento (Augusto, 1971, p. 2).

Como podemos constatar, as metas e ações dos agentes públicos voltadas para o desenvolvimento do Piauí privilegiavam, sobretudo, investimentos na construção do porto marítimo e de rodovias. Já a Estrada de Ferro Central do Piauí era considerada em âmbito federal pela RFFSA elemento de transporte secundário por apresentar déficit orçamentário, podendo ser substituída por uma rodovia paralela que interligasse as cidades da região norte do Estado até a capital Teresina e, em âmbito estadual, se intensificaram as notícias que traziam a preocupação com a possibilidade de supressão dessa ferrovia.

Algumas notícias na imprensa piauiense já davam conta da possibilidade de finalização do transporte ferroviário da Estrada de Ferro Central do Piauí. Com o título “Está salva nossa Estrada de Ferro”, foi publicado um artigo no jornal *Folha do Litoral*, em 1976, noticiando a chegada em Parnaíba do Superintendente Regional da RFFSA de Recife-PE, o engenheiro Emerson Jatobá e do Chefe da 2.^a Divisão Cearense, o engenheiro José Rego Filho para “verificar ‘in loco’, as condições da ferrovia, estudar a possibilidade de transporte de material de construção do Porto de Luís Correia, além do escoamento de outros produtos” (Está..., 1976, p. 6), atendendo orientação do engenheiro Stanley Fortes Batista, Presidente da RFFSA na ocasião. O título desse artigo já sugeriria a salvação de algo que estava correndo o risco de finalizar seus serviços e que precisava urgentemente de medidas que impedisse esse processo.

Outras notícias tentavam trazer tranquilidade aos piauienses, principalmente a população da cidade de Parnaíba, sobre medidas tomadas pela administração da RFFSA para melhorar as condições de transporte de passageiros do trecho ferroviário que liga as cidades de Parnaíba a Teresina. Em 1976, no jornal *Folha do Litoral*, de Parnaíba foi publicado matéria que noticiava uma entrevista realizada por correspondente da Rádio Educadora de Parnaíba com engenheiros da Rede Ferroviária Federal S. A. que estavam em visita à cidade para realizar “estudo no sentido de introduzir melhorias no serviço de trens de passageiros entre Teresina e Parnaíba” e, isso era justificado por conta da

[...] Divisão Operacional de São Luís tem apresentado os maiores índices de crescimento da Rede neste ano. É preciso que se diga que com a administração do Dr. Franco os resultados apresentados em termos de crescimento de

passageiros na área do Piauí e do Maranhão, estão superando os quarenta por cento ao ano e isso nos obriga a uma resposta imediata no sentido de trazer maiores benefícios e mais condições para que esse crescimento possa continuar, possa entregar ao povo do Piauí e Maranhão condições melhores, conforto e segurança. (A rádio..., 1976, p. 4)

No sentido de atender as demandas da ferrovia, os engenheiros aproveitaram a ocasião para trazer “alguns carros de passageiros que serão mantidos nessa linha Parnaíba e Teresina, e como falei estamos de acordo com os objetivos e metas traçados pelos Sr. Presidente da Rede no sentido de melhores condições e melhor desempenho nos trens de passageiros dessa área” (A rádio..., 1976, p. 4).

No entanto, mesmo com essas notícias que tentavam tranquilizar, os receios com o fim do movimento ferroviário de passageiros entre Parnaíba e Teresina era uma preocupação recorrente não somente na imprensa como também nos discursos de representantes políticos locais. Em 1977, o deputado alagoense José Alves discursou na Câmara dos Deputados sobre

[...] um apelo do Prefeito, Vice-Prefeito e Vereadores do Município de Paulo Jacinto, no Estado de Alagoas, para que faça chegar ao conhecimento do Ministério dos Transportes a apreensão de milhares de pessoas residentes em várias cidades do interior do meu Estado, as quais se acham prejudicadas com a retirada de trens de passageiros que há anos servem como único meio de transporte àquelas populações. É grande o prejuízo que a medida causa e compreensível se torna entender o fundamento da providência, no momento em que consideramos a necessidade de substituição dos meios de transportes movidos a óleo combustível e a gasolina. Justamente, nessa hora, surgem providências do Ministério dos Transportes simplesmente suprimindo o único meio de locomoção de que as nossas populações interioranas dispõem (Machado, 1977, p. 1160).

De acordo com o deputado José Alves, essas notícias de supressão do transporte de passageiros foram mencionadas por outros colegas deputados e, essa medida adotada pela RFFSA pode está acontecendo em outros Estados. Nessa ocasião, o deputado piauiense do ARENA, Pinheiro Machado³⁶, aproveitou para dizer que “[...] situação idêntica ocorre no meu Estado”, pois o ramal da Central do Piauí que liga a sua cidade, Parnaíba à capital Teresina

³⁶ José Pinheiro Machado nasceu em Parnaíba em 25 de novembro de 1918 e faleceu em Teresina em 21 de novembro de 1982. Bacharel em Ciências Jurídicas e Sociais pela Faculdade de Direito do Piauí, em 1959; Curso de Administração de Empresas pela Universidade Federal do Ceará em 1968; Curso de Relações Humanas pelo Instituto Dale Carnegie de Washington, E.U.A. Atuou como deputado federal do Piauí em três mandatos: 1971-1975 (ARENA), 1975-1979 (ARENA) e 1979-1982 (ARENA).

[...] também está ameaçada, pois os trens de passageiros que servem aquela região serão retirados, se não me engano por falta de locomotivas ou então para economizar óleo diesel. Ocorre que, ali, o preço das passagens ferroviárias é equivalente a mais ou menos um terço ou um quarto do preço das passagens rodoviárias. E o transporte ferroviário atende perfeitamente à população mais pobre (Machado, 1977, p. 1160).

O deputado Pinheiro Machado mencionou também que esse trecho ferroviário apresentava movimento de passageiros maior em comparação com o que acontece entre as capitais dos Estados do Maranhão e Piauí e, isso pode prejudicar ambas as estradas de ferro, pois “sofrerão o grande desprestígio - digamos assim - de serem destinadas ao simples transporte de carga. Isto prenuncia até a extinção do ramal”. Além disso, esse trecho de ferrovia apresenta relevância de transporte para a região com a possibilidade de atender as demandas de construção do porto de Luís Correia, pois

a construção do porto tem sido feita à base de veículos movidos a gasolina. Essa estrada de ferro deveria estar transportando uma massa fabulosa de pedras - com dois ou três vagões faria o serviço de 40 caçambas. Trata-se, portanto, de uma estrada de ferro que deveria ser o suporte do porto de um Estado como é o meu ainda subdesenvolvido (Machado, 1977, p. 1160).

Ainda na década de 1970, o fim do movimento ferroviário da Central do Piauí começou a se concretizar. Em 1978, o deputado piauiense Celso Barros discursou na Câmara dos Deputados sobre a paralisação dos serviços da Rede Ferroviária Federal S. A. no trecho Parnaíba-Luís Correia justificada “por simples medida de economia” com a autorização da “retirada dos trilhos, cessando, assim, em definitivo, o funcionamento de uma linha férrea que serve ao Estado, naquele ramal, há mais de 64 anos, pois sua instalação data do ano de 1914”. Para o deputado, a ferrovia tinha uma grande importância social e econômica para a população não somente das cidades de Parnaíba e Luís Correia como também de outras, pois

Enquanto as pessoas abastadas, ou da própria classe média, demandam diariamente as praias de Luís Correia, utilizando ou alugando veículos, a população pobre vinha-se servindo da estrada de ferro, de algum tempo para cá desativada e agora definitivamente paralisada, com a ordem, inclusive, da retirada dos trilhos.

O fato vem causando indignação e revolta aos habitantes dos citados Municípios e das cidades vizinhas, que não compreendem a medida e só a atribuem ao completo desconhecimento das necessidades da região, com o prejuízo da sua economia, no setor do transporte rodoviário, o que constitui ato criminoso (Barros, 1978, p. 1574).

A decisão de retirada dos trilhos e, conseqüente paralisação desse ramal ferroviário poderia prejudicar tanto a economia quanto as ações da Empresa Brasileira de Turismo (EMBRATUR) voltadas para o fortalecimento do turismo na região. Com isso, o deputado indagava: “Construído o porto, como haverá de ser feito o escoamento dos produtos importados, como se haverá de manter ali o polo turístico e como oferecer ao povo transporte compatível com sua capacidade aquisitiva?”. Essa indagação continua sem resposta por conta de ainda na atualidade o Estado do Piauí não possuir porto marítimo em pleno funcionamento³⁷ e a ferrovia atuar somente como transporte de carga entre São Luís (MA) -Teresina (PI) - Fortaleza (CE).

A imprensa parnaibana divulgava artigos que apontavam a preocupação com o desenvolvimento regional diante do fim do movimento ferroviário. Em 1978, Reginaldo Costa publicou no jornal *Inovação* artigo intitulado *Observe bem: brasileiro!* onde tratava do projeto turístico “Delta do Parnaíba” desenvolvido pela EMBRATUR com objetivo de realizar estudos sobre a infraestrutura da cidade de Parnaíba, visando a viabilidade do projeto. No entanto, o articulista aproveitou para denunciar que “coisas estranhas acontecem em Parnaíba” ao tratar do fim do movimento ferroviário, indagando “como ficará funcionando nosso porto de mar sem linha férrea, sem vagões para transportar o carregamento dos navios” e, ao mesmo tempo, sugerindo que “as lideranças políticas deveriam deixar a politicagem e olhar mais pela economia, pelo sofrimento da população” (Costa, 1978, p. 4).

A partir da década de 1980, ocorre a intensificação de notícias dando conta da interrupção dos serviços ferroviários entre as cidades de Parnaíba a Teresina. As justificativas apontadas eram variadas, principalmente pela preferência dada ao transporte rodoviário, pois “a linha de trem é acompanhada pelas rodovias em toda sua extensão, o que faz com que haja uma preferência maior pelo ônibus”. Além disso, se comparava a questão do tempo de viagem, sendo “a única desvantagem do trem é que a viagem é mais vagarosa, ou seja, enquanto o ônibus chega a Parnaíba numa média de quatro a seis horas, de trem este tempo se amplia para dez horas” e o conforto oportunizado tanto pelo transporte em ônibus quanto em trens eram iguais, “sendo que o trem causa um pouco mais de fadiga” (Trens..., 1982, p. 5). De acordo com Maria Dalva Cerqueira,

As interrupções e paralisações na oferta dos serviços continuaram com mais frequência, sem melhorias e investimentos até a desativação do trem de

³⁷ No dia 13 de dezembro de 2023, o Ministério dos Portos e Aeroportos e a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) concedeu autorização para o funcionamento do Porto Piauí, sendo entregue a primeira etapa do porto. (Porto Piauí. Disponível em: Porto Piauí - Governo do Piauí (www.pi.gov.br) Acesso em: 21 fev. 2024.

passageiros no Piauí, no trecho entre Parnaíba/Teresina deixando seus passageiros e funcionários entristecidos e ressentidos, o ressentimento guardado na memória em forma de lembrança (Cerqueira, 2017, p. 127).

A desativação da ferrovia Central do Piauí entre Parnaíba e Teresina se tornou realidade em um momento que a Rede Ferroviária Federal S. A. já promovia a suspensão e erradicação de ramais antieconômicos em todo o país, visando diminuir os déficits no orçamento da empresa e, conseqüentemente impedir que o governo federal assumia maiores responsabilidades financeiras. No entanto, o Estado assumia cada vez mais demandas em diferentes áreas da economia, principalmente nos transportes e energia, necessitando implementar medidas que diminuíssem os custos financeiros como, por exemplo, a constituição do Programa Nacional de Desestatização, com a entrada do setor ferroviário que ocasionou a privatização das malhas da rede ferroviária do país e o processo de inventário dos bens móveis e imóveis da extinta RFFSA, sendo pormenorizados no próximo capítulo.

3 REDE FERROVIÁRIA FEDERAL S. A.: DA DESESTATIZAÇÃO AO PROCESSO DE INVENTARIANÇA DO PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO

Neste capítulo analisamos o Programa Nacional de Desestatização voltado para diminuir as responsabilidades do Estado, sobretudo no setor público, passando para a iniciativa privada. Com isso, damos enfoque a inclusão da Rede Ferroviária Federal S. A. nesse programa a partir do Decreto N. 473, de 1992. Nesse período, a malha ferroviária do Brasil apresentava 29 mil quilômetros de extensão, sendo operada por quatro empresas. Dessas empresas, três eram controladas pelo Governo Federal: Rede ferroviária Federal S. A.; Estrada de Ferro Vitória a Minas e Estrada de Ferro Carajás e, a quarta empresa constitui a Ferrovia Paulista S. A. (FEPASA), administrada pelo Governo do Estado de São Paulo. A RFFSA apresentava uma estrutura complexa e que dependia constantemente de recursos financeiros da União para dirimir as dívidas orçamentárias, manter a infraestrutura existente e investir na ampliação do transporte ferroviário no país.

Todo esse quadro de dificuldades que a RFFSA enfrentava poderia trazer problemas para o início do processo de desestatização e privatização da empresa. No entanto, a inclusão da RFFSA no Plano Nacional de Desestatização propiciou o início da transferência de suas malhas para a iniciativa privada, durante trinta anos prorrogáveis por igual período e que resultou na liquidação da rede ferroviária a partir de 07 de dezembro de 1999.

O processo de dissolução, liquidação e extinção da RFFSA foi instituída pelo decreto n. 3.277, de 7 de dezembro de 1999 e também pela medida provisória n.º 353, de 22 de janeiro de 2007, que foi estabelecida pelo Decreto n.º 6.018 de 22 de janeiro de 2007 e sancionada pela lei n.º 11.483, de 31 de maio de 2007, dando início ao processo de inventário dos bens, direitos e obrigações da extinta rede ferroviária federal, sob a coordenação e supervisão do Ministério dos Transportes. Com isso, foram realizados processos de inventários dos bens da extinta RFFSA por parte de diversos órgãos da administração pública da União, ficando a cargo do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional manifestar-se sobre o valor histórico, artístico ou cultural dos imóveis provenientes da extinta da Rede Ferroviária Federal S. A. em todo o país.

Nesse período, a malha ferroviária piauiense apresentava uma extensão total de 523 Km e compõe-se de 2 eixos em bitola métrica. O primeiro ligava a capital Teresina a Parnaíba e o segundo liga Teresina ao Estado do Ceará, tendo como entroncamento dos dois eixos que ocorre na cidade de Altos. Como tratado no capítulo anterior, o primeiro eixo ligando Teresina a

Parnaíba já estava desativada desde a década de 1980 e que passou por processo de inventariança por parte do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, seguindo o programa de liquidação da malha ferroviária da antiga RFFSA.

3.1 Desestatização, liquidação e extinção da RFFSA

A partir do final da década de 1960 ocorre o processo de decadência das ferrovias brasileiras por conta, sobretudo da diminuição gradativa de recursos por parte do governo federal para investimentos no setor ferroviário. Em contrapartida, o setor rodoviário tornou-se um dos setores da economia a ter prioridade no direcionamento de recursos do Estado. Na década de 1970, as prioridades dos governos militares eram os setores considerados estratégicos, concentrando investimentos em infraestrutura (energia, transportes e comunicação), siderurgia, mineração, habitação, saúde, educação e agricultura. No setor dos transportes, a indústria automobilística apresentou gradativo crescimento com aumento de investimentos tanto do Estado quanto da iniciativa privada no setor automobilístico enquanto se intensificava a erradicação de ramais ferroviários em todo país, justificada pelas dificuldades operacionais e déficits que oneravam economicamente o Estado.

Diante desse cenário de déficit operacional da rede ferroviária do país, intensificou-se políticas de recuperação de ferrovias consideradas estratégicas militarmente ou aquelas que atendiam áreas comerciais e industriais de exportação, ocorrendo o abandono e extinção de trechos ferroviários considerados antieconômicos. A partir de 1979, por conta de três fatores importantes: “recessão americana, a brutal elevação das taxas de juros nominais e reais e a segunda crise do petróleo”, ocasionou a crise da dívida externa em diversos países da América Latina. No entanto, “a crise que a economia brasileira enfrentou nos anos 1980 foi provavelmente a mais grave crise da história de seu desenvolvimento capitalista”, pois “a renda por habitante, que nos oito anos anteriores (1973-1980) crescera 52,7%, entra em estagnação total nos anos 1980” e, conseqüentemente ocorre “a drástica redução da capacidade de poupar e investir do país” e o aumento das taxas de inflação (Bresser-Pereira, 2003, p. 231-232).

A partir dos anos 90, com o objetivo de enfrentar a crise econômica que comprometia o Brasil e outros países latino-americanos, iniciou-se um amplo processo de reformas estruturais das instituições do Estado. No Brasil, em um contexto de dificuldades econômicas que impossibilitava maiores investimentos do Estado, a desestatização de instituições públicas tornou-se indispensável por possibilitar

[...] a eliminação da ineficiência da gestão estatal e das dificuldades de financiamento do setor público, através da redução do escopo da sua atuação; a redefinição do papel do Estado, que se deve voltar para atividades que são sua responsabilidade precípua; e a reestruturação industrial (Tourinho; Vianna, 1993, p. 9).

O sistema ferroviário brasileiro para o transporte de cargas e de passageiros possuía cerca de 29 mil km e era operado basicamente por quatro empresas estatais: Rede Ferroviária Federal S. A. (RFFSA), de propriedade da União; Estrada de Ferro Vitória a Minas (EFVM) e a Estrada de Ferro Carajás (EFC), ambas pertencentes a Companhia Vale do Rio Doce e a Ferrovias Paulista S. A. (FEPASA), de propriedade do Estado de São Paulo. No entanto, o sistema ferroviário do país enfrentava dificuldades, pois “a situação financeira da RFFSA e da Fepasa deteriorou-se, e a infraestrutura e o material rodante ficaram muito degradados, com perda de participação no mercado que não fosse de carga cativa”. De acordo com Márcio Rogério Silveira, a decadência do modal ferroviário foi ocasionada por alguns fatores:

1) imagem de ineficiência e incapacidade de competição intra e intermodal no mercado de transportes; 2) consecutivos déficits operacionais; 3) pressão por recursos fiscais compensatórios; 4) deterioração de seus níveis de serviços; 5) desinvestimentos e problemas regulamentares aguçados em tempos de crise fiscal; 6) falta de adaptação da RFFSA e da FEPASA às lógicas de entidade empresarial e 7) servir como instrumento da política de governo (Silveira, 2003, p. 289-290).

Por conta desses fatores, as empresas ferroviárias passaram a conviver com o aumento do endividamento e permanentes déficits operacionais e era necessário buscar alternativa que viabilizasse o sistema de transporte ferroviário, sobretudo de carga. A alternativa encontrada para essa crise foi pautada em um modelo que centrava na reforma do Estado e no incremento eficiente da economia por meio da concessão à iniciativa privada da prestação de serviços públicos ferroviários de transporte de carga.

Durante os governos de Fernando Collor de Melo (1990-1992) e Fernando Henrique Cardoso (1994-1998), o processo de desestatização da economia do país, já iniciado com advento do Programa Federal de Desestatização, criado pelo Decreto n.º 95.886 de 1988, se intensificou através de políticas de concessões de serviços públicos a iniciativa privada.

No primeiro ano de governo do Presidente Fernando Collor de Melo, a preocupação era com a inflação, o crescimento continuado e alarmante da dívida pública e do déficit econômico do país, sendo necessário implementar políticas voltadas para a estabilização da economia

através da realização de “amplas reformas estruturais que modernizem o Estado e a economia brasileira, criando condições para a retomada do crescimento auto-sustentado, com estabilidade de preços e melhor distribuição da renda”, com a atuação racionalizada do Estado, a diminuição dos custos, o aumento da eficiência e a redução de “sua participação em áreas onde não é indispensável sua presença, a fim de que se possa ampliar sua atuação naqueles setores em que exerce papel insubstituível” (Brasil, 1991, p. 18).

Um das medidas implementadas pelo governo Collor para a modernização do Estado foi o Programa Nacional de Desestatização (PND) sancionada pela lei n.º 8.031, de 12 de abril de 1990 e, posteriormente regulamentada pelo Decreto n.º 1.647/1995, com os seguintes objetivos:

- I - reordenar a posição estratégica do Estado na economia, transferindo a iniciativa privada atividades indevidamente exploradas pelo setor público;
- II - contribuir para a redução da dívida pública, concorrendo para o saneamento das finanças do setor público;
- III - permitir a retomada de investimentos nas empresas e atividades que vierem a ser transferidas a iniciativa privada;
- IV - contribuir para a modernização do parque industrial do País, ampliando sua competitividade e reforçando a capacidade empresarial nos diversos setores da economia;
- V - permitir que a administração pública concentre seus esforços nas atividades em que a presença do Estado seja fundamental para a consecução das prioridades nacionais;
- VI - contribuir para o fortalecimento do mercado de capitais, através do acréscimo da oferta de valores mobiliários e da democratização da propriedade do capital das empresas que integrem o Programa (Programa Nacional de Desestatização, 1990, p. 7-8).

O Programa Nacional de Desestatização possuía uma estrutura operacional composta por três agentes principais: a Comissão Diretora do Programa, a equipe de consultores privados e auditores independentes e o Banco Nacional do Desenvolvimento (BNDES). Este último atuou como órgão gestor do Fundo Nacional de Desestatização (FND), sendo que esse fundo tinha “natureza contábil e é constituído pela vinculação, a título de depósito, da totalidade das participações societárias em sociedades privatizáveis, de propriedade direta ou indireta da União, cujas alienações venham a ser autorizadas” (Brasil, 1992, p. 10).

O BNDES promoveu leilões e transferências para o setor privado de empresas controladas pelo governo federal nas áreas de siderurgia, petroquímica, fertilizantes, transportes, etc. A justificativa do programa na primeira fase (1990 a 1994) era assegurar “maior abertura da economia, reforma administrativa e maior internacionalização dos mercados de

capitais”, pois “a preocupação com a delicada situação fiscal foi um dos principais motores do programa, o que levou a um uso racional dos recursos, direcionados integralmente para o abatimento de dívida pública, como forma de promover um grande encontro de contas” (Oliveira Filho, 2020).

Em 1991, o Programa Nacional de Desestatização apresentou os primeiros resultados, com a transferência para a iniciativa privada de cinco empresas estatais atreladas aos setores da siderurgia e energia.³⁸ Já em 1992, ocorreu a intensificação do PND com a privatização das seguintes empresas e participações acionárias do governo: Serviço de Navegação da Bacia do Prata (SNBP), Indag S. A., Aços Finos Piratini S. A., Petroflex Industria e Comércio S. A., Companhia Petroquímica Sul (Copesul), Companhia Nacional de Álcalis (CNA), Companhia Siderúrgica de Tubarão (CST), Nitriflex S. A. Indústria e Comércio, Fertilizantes Fosfatados S. A. (Fosfértil), Polisul Petroquímica S. A., Companhia Industria de Polipropileno (PPH), Goiás Fertilizantes S. A. (Goiásfértil), Cia. Aços Especiais Itabira (Acesita) e a Companhia Brasileira de Estireno (CBE) (BNDES, 1992, p. 44-47).

O setor de transporte foi fortemente atingido pelo processo de desestatização com a diminuição gradativa dos investimentos do Estado, sendo o transporte ferroviário o primeiro serviço público a ser desestatizado no Brasil, devido as ferrovias estatais apresentarem problemas institucionais, econômico-financeiros, técnico-operacionais e administrativos. Assim, a inclusão do setor ferroviário no Programa Nacional de Desestatização ocorreu, sobretudo por conta da Rede Ferroviária Federal S.A., concessionária do serviço público de transporte ferroviário no país, se encontrar

[...] imersa em crise financeira crônica, precisando de grande volume de recursos para sanear suas dívidas, fazer a manutenção adequada de seus ativos operacionais e realizar investimentos indispensáveis ao atendimento da demanda de transporte. Além disso, a RFFSA possuía um quadro de pessoal superdimensionado e sua privatização certamente exigiria uma redução brutal desse contingente, o que poderia causar grande tumulto ao processo, a exemplo do que aconteceu em alguns países que privatizaram suas empresas (Prates; Sousa, 1997, p. 120).

Nesse sentido, o processo de desestatização se caracterizava pela mudança de atuação do Estado não mais intervindo diretamente em alguns setores da economia, mas indiretamente com papel regulador, para garantir continuidade, qualidade e acesso daquelas atividades que

³⁸ Usinas Siderúrgicas de Minas Gerais (USIMINAS), Usinas Mecânicas S.A. (USIMEC), Companhia Eletromecânica (CELMA), MAFERSA S.A. e Companhia Siderúrgica do Nordeste (COSINOR).

não mais são providas diretamente pelo Estado, mas que ainda assim precisam ser garantidas, por fins de interesse público, como foi o caso do transporte ferroviário.

O Estado, portanto, é aqui entendido como agente regulador³⁹ da economia com a função de criar mecanismos capazes de impulsionar a industrialização brasileira. A partir da década de 1930, esse processo de regulação da economia pelo Estado se intensifica através da “coordenação dos investimentos no setor produtivo estatal”, com a “adoção de novas técnicas de criação e acumulação de capital produtivo, de centralização e intermediação de capital financeiro, ao lado de técnicas de coordenação dos investimentos por meio de empresas estatais e privadas” (Mattos, 2006, p. 141) e, que prevaleceram ao longo dos governos de regimes autoritários que compreende o período do regime ditatorial-militar de 1964 a 1985, quando “se verificam o enfraquecimento do Congresso e a supressão dos direitos políticos” e, também,

[...] o fato de os canais de circulação de poder político terem se concentrado, essencialmente, na figura do presidente da República, tornando-se ele o chefe da administração direta e o responsável pela formulação de políticas públicas a serem executadas pelos órgãos da administração indireta ou pelas empresas estatais (Mattos, 2006, p. 143).

Já a partir da década de 1990, o Estado regulador assume um novo papel ao ocorrer uma maior descentralização do poder estatal na economia e a criação de “novos mecanismos jurídico-institucionais de participação de diferentes setores da sociedade civil no controle democrático do processo de formulação do conteúdo da regulação de setores da economia brasileira” (Mattos, 2006, p. 151). Nesse período, o Estado mostrava-se incapaz de investir em setores fundamentais da economia do país, principalmente de infraestrutura, como do transporte ferroviário, ocasionando problemas como aumento do déficit orçamentário e sucateamento do material rodante das ferrovias.

Com esse cenário de dificuldades de investimentos do Estado no setor de infraestrutura, as concessões para investimentos privados passam a ser vislumbrados como alternativa viável no setor de serviços públicos através do estímulo a desestatização. Com relação a desestatização do setor de transporte ferroviário, o Banco Nacional de Desenvolvimento realizou estudos que

³⁹ Sobre o Estado regulador, ver: PINTO, Bilac. *Regulamentação efetiva dos serviços de utilidade pública*. Rio de Janeiro: Forense, 1941; VIANNA, Oliveira. *Instituições políticas brasileiras: fundamentos sociais do Estado*. São Paulo: José Olympio, 1949. TORRES, Alberto. *A organização nacional*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1914. LOPES, José Reinaldo Lima. *O direito na história*. São Paulo: Max Limonad, 2000. LAMOUNIER, Bolivar. Formação de um pensamento político autoritário na Primeira República - Uma interpretação. In: FAUSTO, Boris (dir.). *História da civilização brasileira*. O Brasil republicano - 2. Sociedade e instituições (1889-1930). Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1997, p. 345-74.

recomendaram a transferência dos serviços de transporte ferroviários de carga para a iniciativa privada. Assim, por meio do decreto nº 473, de 10 de março de 1992, foi incluído a Rede Ferroviária Federal S. A. (que possuía 22.069 km, aproximadamente 77% da malha ferroviária nacional) ao Programa Nacional de Desestatização,

[...] com objetivo de aumentar a eficiência do sistema de transporte ferroviário, melhorar a qualidade dos serviços, promover a conservação, a racionalização e a expansão das linhas ferroviárias, equipamentos e instalações, viabilizando o equilíbrio econômico e financeiro do sistema e desonerando a União de investimentos e despesas de custeio. (Relatório de Atividades do PND, 1996, p. 22)

Com isso, privilegiou-se as linhas ferroviárias que atuavam no transporte de carga, contemplando as seis malhas da RFFSA com seus bens móveis e imóveis arrendados aos novos concessionários da iniciativa privada por um período de 30 anos, mediante licitação e a venda de bens de pequeno valor de cada malha. Esse modelo de desestatização por concessão foi escolhido mediante prévio estudo realizado por consultores contratados pelo Banco Nacional do Desenvolvimento e que

[...] previa uma participação máxima de controle acionário em cada ferrovia, para que um único acionista não detivesse, direta ou indiretamente, mais de 20% da totalidade das ações do capital votante (ao longo do prazo de concessão, e salvo autorização do poder concedente). Arrendaram-se os bens operacionais, e estabeleceram-se tetos para as tarifas. (Lacerda, 2002, p. 359)

Em 1995, durante o governo de Fernando Henrique Cardoso foi promulgada a Lei nº 8.987/1995 que regulamentava o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos previsto no art. 175 da Constituição Federal, permitindo que concessionárias privadas atuassem na prestação de serviços públicos. O processo de concessão do transporte ferroviário da RFFSA para o setor privado começou em 1996⁴⁰, com a abertura de edital de leilão da Malha Oeste, ferrovia existente nos Estados de São Paulo e Mato Grosso do Sul correspondente a Estrada de Ferro Noroeste do Brasil,

⁴⁰ Sobre o processo de desestatização da RFFSA, ver: CASTRO, N.; LAMY, P. *A reforma e a modernização do setor de transporte ferroviário de carga*. Rio de Janeiro: IPEA, 1994. 61p. (Textos para discussão, 339); MARQUES, Sérgio de Azevedo. *Privatização do Sistema Ferroviário Brasileiro*. Rio de Janeiro, IPEA, 1996. (Texto para discussão n. 434); SOUSA, R. A.; PRATES, H. F. O processo de desestatização da RFFSA: principais aspectos e primeiros resultados. *Revista do BNDES*, v.4, n.8, p.119-42, dez. 1997; SOUSA, Raimunda Alves de; PRATES, Haroldo Fialho. *O Processo de Desestatização da RFFSA: Principais Aspectos e Primeiros Resultados*. Rio de Janeiro. BNDES: 1996.

[...] subordinada à Coordenadoria Regional de São Paulo da RFFSA e, em 1969, com a extinção das Coordenadorias da RFFSA, passou a integrar o Sistema Regional Centro-Sul, com sede em São Paulo, com a denominação 10.º Divisão Noroeste, transformada, em 1990, para Superintendência Regional de Bauru (SR-10) (Relatório de Atividades do PND, 1995, p. 28).

Em 1996, ocorreu ainda o prosseguimento da desestatização da RFFSA com a transferência, por concessão à iniciativa privada de cinco malhas (Oeste, Centro-Leste, Sudeste, Tereza Cristina e Sul), conforme tabela 5 a seguir:

Tabela 5: Resultado do PND em 1996 (R\$ Milhões)

Empresa	Oferta	Data da Oferta	Moeda Corrente (a)	Outras Moedas (b)	Resultado de Venda (a-b)	Dívida Transferida	Resultado Geral
Setor ferroviário RFFSA							
Malha Oeste	Leilão arrend./ conc.	05.03.96	62,4	0,0	62,4	0,0	62,4
Malha Centro-Leste	Leilão arrend./ conc.	14.06.96	316,9	0,0	316,9	0,0	316,9
Malha Sudeste	Leilão arrend./ conc.	20.09.96	888,9	0,0	888,9	0,0	888,9
Malha Tereza Cristina	Leilão arrend./ conc.	22.11.96	18,5	0,0	18,5	0,0	18,5
Malha Sul	Leilão arrend./ conc.	13.12.96	216,6	0,0	216,6	0,0	216,6
Subtotal			1.503,3	0,0	1.503,3	0,0	1.503,3

Fonte: BNDES (1996, p. 12).

Já a Malha Nordeste era constituída por um conjunto de estradas dispersas e isoladas, reunidas em Superintendências Regionais sediadas em Recife (Alagoas, Pernambuco, Paraíba e Rio Grande do Norte), Fortaleza (Paraíba e Ceará) e São Luís (Piauí e Maranhão) a partir da criação da RFFSA em 1957. As ferrovias que compunham a Malha Nordeste eram: E. F. São Luís a Teresina, E. F. Central do Piauí, Rede de Viação Cearense, E. F. Mossoró a Souza, E. F. Sampaio Correia e Rede Ferroviária do Nordeste. Essa malha ferroviária foi transferida em 18 de julho de 1997, por concessão, ao Consórcio Manor composto pelos seguintes acionistas:

Taquari Participações S. A., Companhia Siderúrgica Nacional, Companhia Vale do Rio Doce e ABS Empreendimentos, Participações e Serviços (PND, 1997, p. 15). Posteriormente, o consórcio vencedor constituiu a Companhia Ferroviária do Nordeste (CFN) para executar o contrato firmado com a União, iniciando, em 01 de janeiro de 1998, a operação dos serviços públicos de transporte ferroviário de carga.

O contrato celebrado entre a União por intermédio do Ministério dos Transportes e a Companhia Ferroviária do Nordeste tinha por objeto a concessão por trinta anos, podendo ser prorrogado por igual período, para exploração e desenvolvimento do serviço público de transporte ferroviário de carga da Malha Nordeste, sendo transferidos por parte da RFFSA, os bens operacionais de sua propriedade para a concessionária através de contrato de arrendamento (Brasil, 1997).

As principais mercadorias transportadas pela Companhia Ferroviária do Nordeste no período de 2004 e 2005 foram: produtos agrícolas (açúcar, malte, cevada, farinha de trigo, e óleo vegetal), minério de ferro, adubos e fertilizantes, produtos da indústria cimenteira e construção civil (argila, gesso, calcário britado, clínquer), granéis minerais (cal), carvão (coque), indústria siderúrgica (ferro gusa, calcário, alumínio e produtos siderúrgicos), combustíveis, derivados do petróleo e álcool (álcool, gasolina e óleo diesel) (ANTT, 2005, p. 160).

A conclusão do processo de privatização da RFFSA ocorreu com a entrega à iniciativa privada da Ferrovia Paulista S. A (FEPASA) incorporada a RFFSA e privatizada em 1998. Assim, a empresa vencedora do processo licitatório “se tornaria titular do direito de prestar o serviço público, que é a concessão. Para poder exercer esse direito, ele passaria, simultaneamente, a operar os ativos da RFFSA ligados ao serviço” (Prates; Sousa, 1997, p. 125). Com isso, foi estabelecido a segmentação em seis malhas correspondentes às chamadas Superintendências Regionais, sendo concedido, pela União por 30 anos por meio de licitação, e o arrendamento, por igual período, dos ativos operacionais da RFFSA aos novos concessionários, conforme tabela 6 a seguir:

Tabela 6: Desestatização das malhas da RFFSA

Malhas regionais	Data do Leilão	Concessionárias	Início da Operação	Extensão (km)
Oeste	05/03/1996	Ferrovia Novoeste S. A.	01/07/1996	1.621
Centro-Leste	14/06/1996	Ferrovia Centro-Atlântica S.A.	01/09/1996	7.080
Sudeste	20/09/1996	MRS Logística S.A.	01/12/1996	1.674

Malhas regionais	Data do Leilão	Concessionárias	Início da Operação	Extensão (km)
Tereza Cristina	22/11/1996	Ferrovía Tereza Cristina S.A.	01/02/1997	164
Sul	13/12/1996	Ferrovía Sul-Atlântico S.A. (Atualmente ALL – América Latina Logística S.A)	01/03/1997	6.586
Nordeste	18/07/1997	Cia. Ferroviária do Nordeste	01/01/1998	4.534
Paulista	10/11/1998	Ferrovias Bandeirantes S.A.	01/01/1999	4.236
Total				25.895

Fonte: Elaborada pela autora. RFFSA e BNDES.

De acordo com Mariam Tchepurnaya Daychoum, a maioria dos serviços ferroviários foram concedidos a

[...] grandes empresas dos ramos de siderurgia, mineração, engenharia e agropecuária. Dessa forma, a estrutura societária das concessionárias era composta por sócios que tinham interesses diretos ou indiretos nas empresas clientes das ferrovias. Assim, pode-se dizer que os leilões da forma como foram realizados produziram uma distorção concorrencial, pois beneficiaram algumas atividades que usavam o serviço intensivamente, excluindo o acesso de outras (Daychoum, 2016, p. 56).

Com o Decreto nº 3.277, de 7 de dezembro de 1999, alterado pelos Decretos nº 4.109, de 30 de janeiro de 2002, nº 4.839, de 12 de setembro de 2003, e nº 5.103, de 11 de junho de 2004 estabeleceu o processo de dissolução, liquidação e extinção da Rede Ferroviária Federal S. A. A liquidação da RFFSA foi iniciada em 17 de dezembro de 1999, por deliberação da Assembleia Geral dos Acionistas, conduzida sob responsabilidade de uma Comissão de Liquidação, sendo supervisionado pelo Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, através do Departamento de Extinção e Liquidação (DELIQ).

Tal processo de liquidação da RFFSA implicou na realização dos ativos não operacionais e no pagamento de passivos. Os ativos operacionais (infra-estrutura, locomotivas, vagões e outros bens vinculados à operação ferroviária) foram arrendados às concessionárias operadoras das ferrovias, Companhia Ferroviária do Nordeste - CFN, Ferrovía Centro Atlântica – FCA, MRS Logística S.A., Ferrovía Bandeirantes – Ferroban, Ferrovía Novoeste S.A., América Latina Logística – ALL, Ferrovía Tereza Cristina S.A., competindo a RFFSA a fiscalização dos ativos arrendados. (IPHAN, p. 19)

Durante o processo de liquidação da RFFSA foram apresentados relatórios de gestão que descrevem sucintamente o andamento do projeto de liquidação da empresa, as ações gerenciais implementadas, os recursos orçamentários e o desempenho econômico-financeiro, apresentando o balanço patrimonial e as demonstrações contábeis, acompanhados dos pareceres dos auditores independentes, da auditoria interna e do conselho fiscal. Diante da dimensão e complexidade da liquidação da RFFSA por apresentar “vultoso ativo, com características especiais, e de um elevado passivo, resultante de um significativo contencioso judicial. Tanto o ativo quanto o passivo estão geograficamente dispersos, o que dificulta os procedimentos gerenciais de liquidação” (RFFSA em liquidação, 2005, p. 4) e, conseqüentemente, ocasionou sucessiva prorrogação do prazo de liquidação⁴¹.

De acordo com o Relatório de Gestão da RFFSA em liquidação de 2005, a situação patrimonial da empresa era constituída de:

[...] um ativo total de R\$ 21,4 bilhões e um patrimônio líquido de R\$ 7,2 bilhões. Do Ativo Total, R\$ 19,1 bilhões referem-se ao Ativo Imobilizado Operacional que corresponde à malha ferroviária e demais bens indispensáveis à operação ferroviária, hoje arrendados aos concessionários, constituindo-se em patrimônio a ser preservado para oportuna transferência à União. O restante do Ativo Imobilizado, considerado aqui como Não-Operacional, abrange bens no valor contábil de R\$ 1,2 bilhão, dos quais R\$ 997 milhões referem-se a imóveis disponíveis para venda. (RFFSA em liquidação, 2005, p. 20-21)

No sentido de cumprir com o processo de liquidação da RFFSA, a Comissão de Liquidação implementou medidas de estruturação através de assessorias e grupos de trabalho para a administração geral e a representação em Brasília. Além disso, foram desenvolvidas diversas atividades de auditoria interna da empresa como auditorias ordinárias, auditorias e trabalhos especiais, planejamento e controle, trabalhos de apoio à comissão de liquidação, inventariante, liquidante e CONFIS e atividades internas.

⁴¹ Conforme Relatório de Gestão da RFFSA em liquidação, foi prefixado 180 dias para conclusão da liquidação da RFFSA. No entanto, esse prazo foi prorrogado pelo mesmo período pelas Assembleias Gerais ocorridas nas seguintes datas: 08 de junho de 2000, 11 de dezembro de 2000, 04 de junho de 2001, 06 de dezembro de 2001, 03 de junho de 2002, 29 de novembro de 2002, 29 de maio de 2003, 04 de novembro de 2003, 24 de maio de 2004 e 19 de novembro de 2004, com previsão para a conclusão da liquidação na data de 20 de maio de 2005. Entretanto, em 06 de abril de 2005, foi editada a Medida Provisória nº 246 que determinou a extinção da Rede Ferroviária Federal S.A – RFFSA, sendo rejeitada na Câmara dos Deputados, ocorrendo a publicação, em 23 de junho de 2005, do Decreto nº 5.476, que reconduziu a Rede Ferroviária Federal S.A. à condição de Empresa em liquidação. Após a publicação desse decreto, o prazo para conclusão dos procedimentos necessários à finalização do processo de liquidação da Empresa foi prorrogado, por mais 180 dias, nas Assembleias Gerais realizadas em 08 de julho de 2005 e 26 de dezembro de 2005, 28 de junho de 2006 e 21 de dezembro de 2006, com previsão de conclusão da liquidação na data de 27 de junho de 2007 (2006, p. 2-3).

Outras atividades realizadas pela Comissão de Liquidação foram nas áreas de bens imóveis não-operacionais, alienação dos ativos não-operacionais, estoques dos almoxarifados, área de bens históricos, gestão do contencioso, gestão dos contratos de arrendamento, passivo ambiental, recursos humanos, documentação, área de licitações, área de informática, área de serviços gerais, recursos orçamentários aplicados, situação patrimonial, situação financeira, negociação de créditos imobiliários, etc.

Com relação a área de bens históricos, a Comissão de Liquidação da RFFSA promoveu ações que perpassam “a análise e elaboração de um conjunto de Contratos com órgãos públicos e organizações visando a preservação do patrimônio ferroviário”, sendo que “os Convênios de Bens Históricos englobam os mais variados itens, como prédios, terrenos, peças de locomotivas, vagões, sinos, e diversas peças largamente utilizadas no transporte ferroviário”, compreendendo um total de “15 museus, sendo um administrado pela empresa e os demais conveniados com outras instituições, além de um grande acervo composto por material rodante, mobiliário e peças diversas, totalizando cerca de 15 mil bens” (RFFSA em liquidação, 2005, p. 9).

Nesse sentido, em 2005, a RFFSA em liquidação promoveu cerca de 37 convênios com órgãos públicos e organizações de diversas cidades do país, compartilhando e/ou transferindo responsabilidades na preservação dos bens históricos ferroviários. Já em 2006, a gestão dos bens históricos totalizava 32 museus ferroviários, sendo um administrado pela empresa, quatro foram desmontados e os demais conveniados com instituições públicas e associações de preservação ferroviária, compreendendo um acervo total de 30 mil bens. Esses convênios firmados entre a RFFSA em liquidação e instituições públicas e privadas tinham como objetivo:

[...] garantir a restauração e guarda dos bens patrimoniais, pois em caso de não realização dos convênios teria que alocar recursos financeiros ora indisponíveis no montante necessário. A efetividade da ação subentende, além da preservação do patrimônio, a segurança do bem, a recuperação dos aspectos arquitetônicos, a diminuição das despesas fiscais e de manutenção do mesmo pela RFFSA (RFFSA em liquidação, 2005, p. 9).

No Piauí, a RFFSA em liquidação promoveu Convênio n.º 19/2002, formalizado em 20 de junho de 2002 e publicado no Diário Oficial da União em 5 de julho de 2002, com a Prefeitura Municipal de Parnaíba, representado pelo prefeito Paulo Eudes Carneiro⁴², cujo

⁴² Foi candidato do Partido da Frente Liberal (PFL) eleito para a prefeitura da cidade de Parnaíba-PI no período de 1.º de janeiro de 2001 a 31 de dezembro de 2004.

objetivo era “a utilização, em caráter precário, pela Prefeitura, para fins exclusivamente sociais, turísticos ou culturais, dos bens móveis” que integravam o acervo de bens históricos e localizados no Escritório da RFFSA em São Luís - MA. Na tabela 7 segue a relação dos bens móveis relativos a esse convênio:

Tabela 7: Relação dos bens móveis do Convênio N.º 19/2002 firmado entre a RFFSA em liquidação e a Prefeitura de Parnaíba-PI

ITEM	NEP	DESCRIÇÃO
1	0000961	Relógio de ponto
2	0006601	Apito de locomotiva
3	0006607	Apito de locomotiva
4	0006608	Apito de locomotiva
5	s/nº	Apito de locomotiva
6	0006610	Relógio de parede
7	0056126	Placa de locomotiva
8	0064140	Placa de locomotiva
9	0000027	Placa de locomotiva
10	0006621	Placa
11	0006636	Carimbador de passagem
12	0006637	Carimbador de passagem
13	0006638	Carimbador de passagem
14	0002581	Carimbador de passagem
15	0001783	Megômetro
16	0004766	Megômetro
17	1405435	Código Morse
18	1461362	Código Morse
19	1406907	Código Morse
20	1462384	Código Morse
21	1462391	Código Morse
22	0002660	Aparelho telefônico/via
23	0006656	Máquina calculadora manual
24	0006657	Bússula
25	0006658	Nível automático
26	0004279	Régua paralela de mesa
27	0002390	Relógio de ponto p/ vigia
28	0000105	Relógio de parede
29	0003105	Sino de estação
30	0000999	Sino de estação
31	0005092	Sino de estação
32	0000573	Sino de estação
33	0000633	Sino de estação
34	0001495	Sino de estação
35	0000650	Sino de estação
36	0000652	Sino de estação
37	0000016	Relógio de parede
38	0002793	Relógio de parede
39	s/nº	Transferidor p/ desenho geométrico

ITEM	NEP	DESCRIÇÃO
40	s/nº	Explosímetro
41	s/nº	Carimbo de mesa
42	s/nº	Rádio comando seletivo
43	s/nº	Lanterna de ronda
44	s/nº	Alicate perfurador de passagens
45	1462413	Aparelho telefônico
46	1462417	Aparelho telefônico
47	s/nº	Medidor de pressão a vapor
48	s/nº	Tacógrafo de locomotiva
49	s/nº	Altímetro
50	1462280	Carregador de bateria
51	s/nº	Telefone de campo
52	s/nº	Centrífuga
53	s/nº	Megômetro
54	s/nº	Megômetro
55	s/nº	Arco de serra
56	s/nº	Carregador de bateria

Fonte: RFFSA (2002).

Nesse convênio, coube a Prefeitura de Parnaíba algumas obrigações importantes como, por exemplo: “cuidar da manutenção, conservação e segurança adequada dos bens” em exposição no Museu Ferroviário de Parnaíba-PI, bem como, garantir que esses bens “sejam utilizados exclusivamente para fins sociais, turísticos ou culturais, sem qualquer finalidade lucrativa e sem qualquer ônus, gastos ou despesas para a RFFSA”. Já a RFFSA, deveria “apoiar as ações que envolvam a obtenção de recursos para serviços de restauração ou de conservação dos bens” e “acompanhar e fiscalizar, a seu exclusivo critério e quando lhe convier, as condições de utilização, manutenção, conservação e segurança dos bens relacionados” no convênio (RFFSA em liquidação. Convênio nº 19/2002).

Em 2005, a RFFSA em liquidação celebrou convênio com o Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN) com o objetivo de “proceder a identificação dos bens que possuam valor cultural e estejam registrados na lista de imóveis históricos, bem como de material rodante, documentos e demais bens” em posse da empresa, para o estabelecimento de diretrizes de preservação do patrimônio histórico e cultural ferroviário. A partir desse convênio, o IPHAN expediu a Portaria nº 317, de 15 de dezembro de 2005, instituindo o Grupo de Trabalho para identificação dos bens pertencentes à RFFSA (RFFSA em liquidação, 2005, p. 9).

Outra área de relevante atuação da Comissão de Liquidação da RFFSA foi com a gestão de documentação da empresa, principalmente voltadas a sua organização, preservação e

destinação de arquivos, atividades de suma importância por conta da “magnitude, abrangência e dispersão de seu vasto acervo documental, acumulado ao longo de quase meio século de existência e incluindo o herdado das antigas ferrovias incorporadas” pela empresa (RFFSA em liquidação, 2005, p. 17).

Com a extinção da empresa seu acervo documental, que se encontrava distribuído em condições diversas pelas dependências da Administração Geral e dos Escritórios Regionais, precisava passar por um processo de avaliação, higienização, acondicionamento e organização por meio de instrumentos descritivos, visando sua identificação, controle e preservação. Para isso, seguiu-se o Decreto n.º 4.073, de 3 de janeiro de 2002 que dispõe sobre a política nacional de arquivos públicos e privados, regulamentando a destinação desse acervo documental para o Arquivo Nacional, “com exceção do acervo relativo a Pessoal, a ser destinado ao Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão” (RFFSA em liquidação, 2005, p. 17).

Nesse sentido, após a destinação das prioridades de cada Escritório Regional e da Administração Geral da RFFSA foram realizados pelos liquidantes inúmeros trabalhos nos arquivos das áreas de patrimônio, acervo técnico, pessoal, recursos humanos, financeira e contábil, jurídica e administrativa, sendo as principais: reconhecimento, levantamento, organização, separação, catalogação e envelopamento do acervo com a utilização de fichas de inspeção, planilhas, etiquetas, dentre outros procedimentos arquivísticos e de preservação documental.

No escritório regional da extinta RFFSA em São Luís (MA), em 2006, foram realizadas diversas ações relativas à preservação do acervo documental da empresa como: seleção e arquivamento em caixas de contracheques, totalizando 238 caixas com 2.503 ex-funcionários por ordem alfabética; organização e etiquetagem de documentos diversos do setor financeiro e RH, totalizando 53 caixas e seleção e catalogação das pastas funcionais de 8.603 ex-funcionários dispostos em ordem alfabética (RFFSA em liquidação, 2006, p. 25).

No entanto, mesmo com a legislação pertinente acerca da destinação ao Arquivo Nacional do acervo documental de arquivos públicos e privados, grande parte desse acervo da extinta RFFSA ainda podia ser encontrado nos escritórios regionais. Em 2009, no prédio da Estação Ferroviária João Pessoa (Fotografia 2), situada na cidade de São Luís (MA), o pesquisador ainda poderia encontrar arquivos com diversos documentos, tais como: pastas funcionais dos trabalhadores ferroviários, plantas das estações e dependências, mapas da ferrovia, etc., conforme fotografias 3 e 4 a seguir:

Fotografia 2: Estação Ferroviária João Pessoa, São Luís-MA
Escritório Regional da Extinta RFFSA - Unidade Regional de São Luís



Fonte: Acervo da autora Lêda Rodrigues Vieira, 2009.

Fotografia 3: Acervo documental da Extinta
RFFSA / Unidade Regional de São Luís



Fonte: Acervo da autora Lêda Rodrigues
Vieira, 2009.

Fotografia 4: Acervo documental da Extinta
RFFSA / Unidade Regional de São Luís



Fonte: Acervo da autora Lêda Rodrigues
Vieira, 2009.

Em 2007, com o encerramento do processo de liquidação e extinção da RFFSA através da Medida Provisória n.º 353, de 22 de janeiro de 2007, convertida na Lei n.º 11.483, de 31 de maio de 2007, e regulamentada pelo Decreto n.º 6.018, de 22 de janeiro de 2007, iniciou-se o processo de inventário dos bens, direitos e obrigações da extinta RFFSA, ficando a coordenação e supervisão a cargo do Ministério dos Transportes e assessoria do Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, sendo que:

A sucessão dos ativos da extinta RFFSA, em conformidade com a Lei nº 11.483/2007, foi determinada aos seguintes órgãos da administração pública federal: Departamento Nacional de Infraestrutura de Transporte - DNIT, Agência Nacional de Transportes Terrestre - ANTT, Secretaria de Patrimônio da União SPU/MP, Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - IPHAN, Advocacia Geral da União, Secretaria do Tesouro Nacional/MF, Departamento de Órgãos Extintos/MP, Ministério dos Transportes e Valec Engenharia, Construções e Ferrovias S.A. Compete a Secretaria do Tesouro Nacional - STN, suceder a extinta RFFSA quanto aos seus haveres e deveres financeiros (Informe da Inventariança, 2014, p. 1).

Com isso, o processo de liquidação da empresa foi substituído pela atuação do inventário dos bens da extinta RFFSA, assumindo a responsabilidade de transferir o espólio da empresa para a União e demais órgãos públicos e privados. As atividades do inventário, portanto, apresenta relevante abrangência e significativas peculiaridades, tornando a função do inventariante importante ao interagir com diversas instituições. De acordo com o Decreto N.º 6.018, de 22 de janeiro de 2007, as atividades da Inventariança da extinta RFFSA seriam conduzidas por inventariante indicado pelo Ministério dos Transportes.

No tópico a seguir, trata-se acerca do início do processo de inventário dos bens da extinta Rede Ferroviária Federal no Piauí, cabendo ao Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN) a coordenação e supervisão do processo de inventário dos bens móveis de valor artístico, histórico e cultural, bem como, os convênios firmados com entidades voltadas para exploração e administração de espaços estruturais da rede ferroviária federal.

3.2 Processo de inventário dos bens móveis e imóveis da Extinta RFFSA: das ações do inventariante a destinação do patrimônio ferroviário

A inventariança da extinta RFFSA teve início a partir do Decreto n.º 6.018, de 22 de janeiro de 2007 que regulamentou as ações do processo de inventários dos bens móveis e imóveis, instituindo ao Ministério dos Transportes a competência de coordenar e supervisionar os procedimentos administrativos de inventário dos bens da empresa, bem como, indicar inventariante para conduzir as atividades da Inventariança. Dentre as inúmeras atribuições do inventariante, as principais são:

I - representar a União, na qualidade de sucessora da extinta RFFSA, nos atos administrativos necessários à Inventariança, podendo também celebrar,

prorrogar e rescindir contratos administrativos, convênios e outros instrumentos, quando houver interesse da administração;

II - praticar atos de gestão patrimonial, contábil, financeira e administrativa, inclusive de pessoal;

III - elaborar e publicar o balanço patrimonial de extinção da RFFSA referente à data de publicação da Medida Provisória nº 353, de 2007;

IV - apurar os direitos e obrigações, assim como relacionar documentos, livros contábeis, contratos e convênios da extinta RFFSA, dando-lhes as destinações previstas neste Decreto;

V - identificar, localizar e relacionar os bens móveis e imóveis, dando-lhes as destinações previstas em lei, podendo, para tanto, designar comissões específicas;

VI - encaminhar, de imediato, ao Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, a documentação disponível de titularidade dos imóveis referidos no § 2º do art. 6º da Medida Provisória nº 353, de 2007, para análise prévia, elaboração do ato formal de indicação e remessa ao agente operador do Fundo Contingente da Extinta RFFSA - FC;

VII - providenciar o tratamento dos acervos técnicos, bibliográficos, documentais e de pessoal, observadas as normas específicas, transferindo-os, mediante termo próprio, ao Arquivo Nacional ou aos órgãos e entidades que tiverem absorvido as correspondentes atribuições da extinta RFFSA (Brasil, 2007).

Além dessas atribuições, o inventariante deveria encaminhar ao Ministério dos Transportes “relatórios trimestrais sobre o andamento das atividades, atualizando em cada relatório o cronograma de atividades básicas em andamento, bem como relatório final quando da conclusão do processo de inventariança” e transferir a diversos órgãos da União (Ministério dos Transportes, Departamento Nacional de Infraestrutura e Transporte, Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, etc.) o acervo documental e registros funcionais dos empregados aposentados e pensionistas e a documentação e informações disponíveis referentes aos bens imóveis não-operacionais oriundos da extinta RFFSA (Brasil, 2007).

De acordo com relatório da Inventariança da extinta RFFSA, o plano de trabalho da inventariança baseava-se em “atender a necessidade de se projetar metas, elaborar programas e cronogramas de atividades, buscando dar agilidade ao processo de execução do Inventário” em conformidade com a Medida Provisória n.º 353 e o Decreto nº 6.018, de 22 de janeiro de 2007. Os bens identificados para os procedimentos de inventariança eram compostos por um significativo acervo:

[...] incluídos como operacional um quantitativo de 47.937 locomotivas e vagões, 30.771 itens de bens móveis, 25.843 km de malha ferroviária, 52.336 bens imóveis, além dos bens móveis não-operacionais que somam 8,8 milhões de unidades (KG, L, M, M3, etc) a serem inventariados. Ademais, deve-se

levar em consideração a atribuição da inventariança de dar tratamento ao acervo técnico, bibliográfico e documental, inclusive o de pessoal, espalhados em todas as Unidades Regionais da Inventariança, em nível nacional (Brasil, 2007, p. 16).

Para obter maior eficiência no trabalho de inventário da documentação da extinta RFFSA, os técnicos da área de tecnologia da informática da inventariança desenvolveram um sistema denominado Controle do Inventário da Documentação de Imóveis (CIDI) que foi instituído na empresa em outubro de 2007, tornando-se “uma potente ferramenta de gestão, tanto para a Inventariança da extinta RFFSA, quanto para os seus órgãos sucessores”, ao permitir

[...] uma gestão centralizada dos trabalhos, por parte das comissões nacionais de inventário (Administração Geral) e, também, operacionalização do inventário desses bens, realizados pelas comissões regionais nas Unidades Administrativas da Inventariança (Informe da Inventariança, 2014, p. 1).

Esse sistema apresentava como principal funcionalidade, “o desenvolvimento de rotina de visualização das localidades dos imóveis da base cadastral, através de link, associado ao endereço cadastrado de cada bem individualizado”. Para isso, o setor de informática da inventariança realizou manutenção, aperfeiçoamento, treinamento e acompanhamento da execução do Sistema CIDI, por meio de reuniões técnicas com as equipes das Unidades Regionais⁴³, visando transferir a documentação de imóveis não-operacionais para a Superintendência do Patrimônio da União (SPU), em ambiente intranet. Posteriormente, o Sistema CIDI foi disponibilizado a outros órgãos como o Ministério dos Transportes (MT), a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), ao Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) e ao Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN).

Com um trabalho minucioso e amplo, a inventariança da extinta RFFSA precisava de uma estrutura organizacional capaz de realizar de forma adequada os procedimentos técnicos de inventário. Para isso, foram criadas assessorias indicadas pelos Ministérios do Planejamento,

⁴³ As Unidades Regionais da Inventariança da extinta RFFSA totalizam 13 unidades: Administração Geral em Brasília (AG), Unidade Regional de Recife (URREC), Unidade Regional de Belo Horizonte (URBEL), Unidade Regional de Juiz de Fora (URJUF), Unidade Regional de São Paulo (URSAP), Unidade Regional de Curitiba (URCUB), Unidade Regional de Porto Alegre (URPOA), Unidade Regional de Salvador (URSAV), Unidade Regional de Campos (URCAM), Unidade Regional de Tubarão (URTUB), Unidade Regional de Bauru (URBAU), Unidade Regional de Fortaleza (URFOR), Unidade Regional de São Luís (URSAL).

Orçamento e Gestão, da Fazenda, dos Transportes e da Advocacia-Geral da União, bem como, comissões nacionais de coordenação e supervisão⁴⁴ e comissões regionais de execução⁴⁵, no âmbito das Unidades Regionais⁴⁶.

Além disso, o inventariante editou diversas Portarias e Resoluções que regulamentava a competência dos assessores indicados pelos ministérios, sendo que a Assessoria do Ministério da Fazenda coube realizar atividades de inventário por meio de comissões de contas a receber e disponibilidades, de contas a pagar, de contabilidade e de encontros de contas; a Assessoria do Ministério dos Transporte, coube transferir os bens operacionais e não-operacionais ao DNIT, os contratos de arrendamentos transferidos para a ANTT e o acervo técnico, bibliográfico e documental transferidos ao Arquivo Nacional; a Assessoria da Advocacia-Geral da União, coube o assessoramento jurídico e a representação judicial da extinta RFFSA e a Assessoria do Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, coube inventariar e transferir ao MPOG a documentação disponível referente aos bens imóveis não-operacionais e transferir ao IPHAN os bens móveis e os convênios de valor artístico, histórico e cultural.

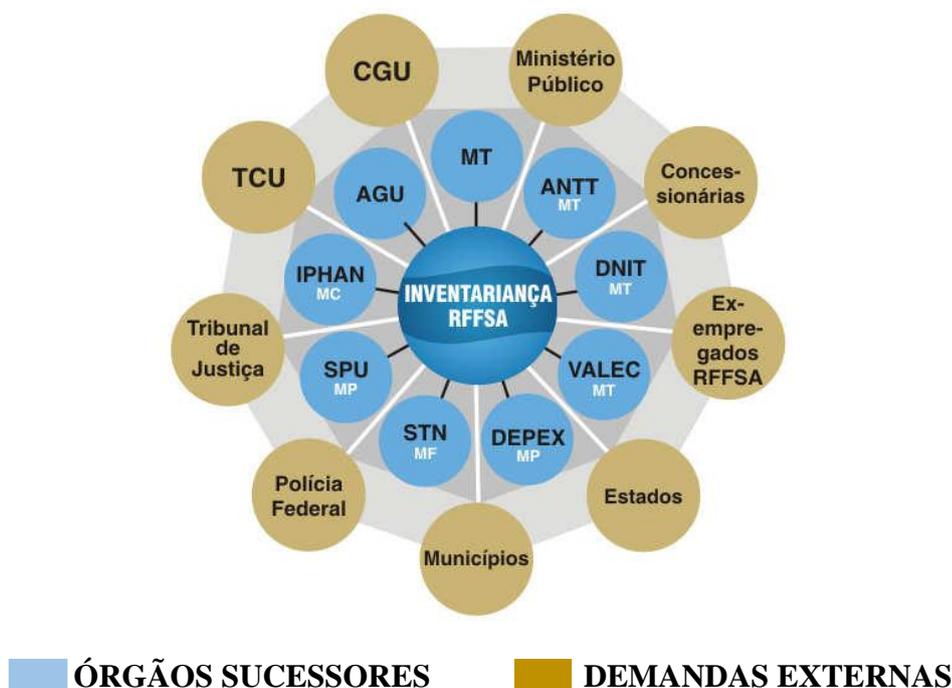
⁴⁴ As comissões nacionais de coordenação e supervisão foram regulamentadas pelas seguintes portarias: Portaria nº 2, de 20/03/2007 - cria Comissão Nacional de Inventário, destinada a coordenar e supervisionar o inventário dos contratos de arrendamentos, e demais informações necessárias às atividades de gestão dos aludidos contratos; Portaria nº 3, de 20/03/2007 - cria Comissão Nacional de Inventário, destinada a coordenar e supervisionar o inventário dos bens móveis e imóveis operacionais, bem como do acervo documental e sistemas informatizados relativos aos aludidos bens; Portaria nº 4, de 20/03/2007 - cria Comissão Nacional de Inventário, destinada a coordenar e supervisionar o inventário dos bens móveis e utensílios de propriedade da extinta RFFSA, bem como do acervo documental e sistemas informatizados relativos aos aludidos bens; Portaria nº 5, de 20/03/2007 - cria Comissão Nacional de Inventário, destinada a coordenar e supervisionar o inventário dos bens móveis não-operacionais da extinta RFFSA, incluindo trilhos, material rodante, peças, partes e componentes, almoxarifados e sucatas, bem como o acervo documental e sistemas informatizados relativos aos aludidos bens; Portaria nº 6, de 20/03/2007 - cria Comissão Nacional de Inventário, destinada a identificar, localizar e relacionar as informações e documentos referentes aos Termos de Ajustamento de Conduta (TAC), celebrados entre a extinta RFFSA e o Ministério Público; Portaria nº 7, de 28/03/2007 - cria Comissão de Execução do Inventário dos bens móveis não-operacionais da extinta RFFSA, incluindo trilhos, material rodante, peças, partes e componentes, almoxarifados e sucatas, bem como o acervo documental e sistemas informatizados relativos aos aludidos bens; Portaria nº 8, de 28/03/2007 - cria Comissão Nacional de Inventário, destinada a coordenar e supervisionar o inventário dos acervos técnico, bibliográfico e documental e demais informações necessárias relativas a gestão dos aludidos acervos.

⁴⁵ As comissões regionais de execução foram regulamentadas pelas seguintes portarias: Portaria nº 9, de 28/03/2007 - cria Comissão de Execução do Inventário dos contratos de arrendamentos, dos bens móveis e imóveis operacionais, bem como do acervo documental e sistemas informatizados relativos aos aludidos bens; Portaria nº 10, de 09/04/2007 - cria Comissão de Execução do Inventário dos bens móveis e utensílios de propriedade da extinta RFFSA, bem como o acervo documental e sistemas informatizados relativos aos aludidos bens.

⁴⁶ As atividades das Unidades Regionais da Inventariança foram regulamentadas através de Portaria n.º 101, do Ministério dos Transportes, de 20 de abril de 2007. Os objetivos principais das Unidades Regionais eram: a) representar o Inventariante regionalmente, por delegação expressa de competência, nos atos administrativos à condução do processo de Inventariança; b) dar apoio aos trabalhos das comissões de inventário no âmbito da respectiva unidade regional; e c) dar apoio as áreas de Administração, Orçamento e Finanças, na execução de suas atividades, no âmbito da respectiva unidade regional.

Assim, foi criada através da Portaria nº 101, do Ministério dos Transportes, de 20 de abril de 2007, a Estrutura Organizacional da Inventariança (ANEXO B), conforme gráfico a seguir:

Gráfico 1: Matriz de Relacionamento



Estrutura Organizacional
Inventariante
Assessoria do Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão
Assessoria do Ministério da Fazenda
Assessoria do Ministério dos Transportes
Assessoria da Advocacia Geral da União
Coordenadoria Financeira (Orçamento, Contabilidade e Finanças)
Coordenadoria Administrativa (Pessoal, Logística, Informática e Licitações)
Gabinete
Controle Interno
Unidades Regionais

Fonte: A extinção da RFFSA..., 2014.

A assessoria do Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão (MPOG) na Inventariança da extinta RFFSA se relacionava com os órgãos da Secretaria do Patrimônio da União (SPU), coordenando e supervisionando, em nível nacional, o inventário dos bens imóveis não arrendados (terrenos e edificações não destinados à operação ferroviária) e dos bens

imóveis indicados para o Fundo Contingente⁴⁷ para destinação futura, e com o Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, transferindo “os bens móveis de valor artístico, histórico e cultural” definidos por equipe composta por membros do Iphan e da RFFSA e “[...] os convênios firmados com entidades de direito público ou privado que tenham por objeto a exploração e administração de museus ferroviários e de outros bens de interesse artístico, histórico e cultural, oriundos da extinta RFFSA”. Para isso, a Portaria nº 14, de 19 de abril de 2007, publicada no DOU de 24 de abril de 2007 instituiu uma comissão para coordenar e supervisionar, em nível nacional, o processo de inventário desses bens transferidos ao IPHAN.

Segue tabela 8 sobre a situação do inventário de bens históricos e de convênios oriundos da extinta RFFSA por Unidades Regionais e transferidos ao IPHAN até dezembro de 2016.

Tabela 8: Situação dos Inventários de bens históricos e convênios oriundos da RFFSA

UNIDADES REGIONAIS	TOTAL DE TERMOS ENCAMINHADOS AO IPHAN (S)	TERMOS ASSINADOS E DEVOLVIDOS A INVENTARIANÇA (T)	TERMOS REPASSADOS AO DNIT PELO IPHAN (T)	TOTAL DE TERMOS PENDENTES DE DEVOLUÇÃO PELO IPHAN (E)
AG	11	1	2	8
URREC	7	2	-	5
URBEL	72	8	44	20
URJUF	45	5	15	25
URSAP	43	1	14	28
URCUB	76	4	32	40
URPOA	37	1	24	12
URSAV	10	6	1	3
URCAM	40	1	26	13
URTUB	4	1	3	-
URBAU	9	-	3	6
URFOR	33	1	1	31
URSAL	8	1	1	6
TOTAL	395	32	166	197
%	100%	8%	42%	50%

(S) total de termos de transferência encaminhados pela Inventariança ao IPHAN
(T) termos de transferência assinados e devolvidos pelo IPHAN a Inventariança e ao DNIT
(E) termos de transferência encaminhados ao IPHAN e não devolvidos

Fonte: Brasil (2016. p. 62).

⁴⁷ O Fundo Contingente - FC foi instituído pela Lei nº 11.483/2007 com a finalidade de assegurar recursos para pagamento das participações dos acionistas minoritários da extinta RFFSA, das despesas decorrentes de condenações ou gravames judiciais que imponham ônus à VALEC ou incidam sobre bens oriundos da extinta empresa, assim como daquelas despesas operacionais relativas à regularização, administração, avaliação e venda dos imóveis não operacionais dele integrantes (Carneiro; Nizzola, 2017, p. 25).

Os termos encaminhados ao Iphan pelas Unidades Regionais da RFFSA são acompanhados de informações sobre os bens móveis históricos inventariados, descrevendo através de planilhas e fichas de inspeção as características dos bens encontrados durante o inventário como: situação, tipo, estado geral, local de instalação etc. Além disso, os termos podem compor em anexo documentações adicionais como: relatórios, ofícios, termos de convênios, dentre outras.

Conforme Relatório da Inventariança da extinta RFFSA, o inventário de bens móveis de valor artístico, histórico e cultural, bem como convênios que tenham por objeto a exploração e a administração de museus ferroviários transferidos ao IPHAN e ao DNIT foi concluído conforme Termo de Conciliação nº 04/2016/CCAF/CGU/AGU-MIC, de 23 de maio de 2016, totalizando de 373.143 bens e 395 termos de transferência referentes as unidades regionais da RFFSA. De acordo com o inventariante Manoel Geraldo Costa,

Os resultados dos inventários são registrados em "Termos de Transferência", destinados aos órgãos sucessores. Destaca-se a peculiaridade dos inventários. Temos inventários voltados ao quantitativo de bens, com registro fotográfico, tais como: máquinas, equipamentos e seus componentes; bens móveis e utensílios e bens históricos. Outros, vinculados a documentos, como no caso de imóveis, para os quais foi desenvolvido pela Inventariança um sistema de consolidação das informações pertinentes (check list), uma ótima ferramenta de trabalho, não só para a Inventariança, mas, também, para a SPU, DNIT e IPHAN que a utiliza. Temos os inventários de haveres de deveres da extinta RFFSA, cujos correspondentes créditos e débitos, após apurados e certificados, inclusive pela Controladoria-Geral da União, para valores superiores a R\$ 250 mil, são transferidos para o Ministério da Fazenda, ou para os órgãos sucessores. Na mesma direção, não posso deixar de registrar o inventário do riquíssimo acervo documental da RFFSA, parte dele com guarda obrigatória de 100 anos. O inventário desse acervo, além da identificação e vinculação de dados de cada documento, contempla o tratamento (higienização) e organização do arquivo. Com base em tal acervo, são prestados importantes informações a ex-empregados e pensionistas da RFFSA, bem como aos oriundos da incorporada FEPASA. Além das demandas citadas, no tocante a defesa dos interesses da União, atende-se, também, consultas formuladas pela SPU, AGU, DNIT, ANTT, IPHAN, DEPEX, e, ainda, outras feitas pelas concessionárias, Estados e Municípios. Depreende-se, pois, que mesmo com o término dos inventários, estes atendimentos continuarão a ser feitos, de alguma forma (Informe da Inventariança, ano I, n. 002, set./out. 2014, p. 2-3).

Nos termos de transferências dos bens patrimoniais da RFFSA, o inventariante apresenta aos órgãos sucessores da União a situação dos bens inspecionados em cada Unidade Regional, anexando ofícios, convênios entre instituições públicas e privadas, planilhas de resumo dos bens encontrados e não localizados, dossiês administrativos e fichas de inspeção.

Nas fichas de inspeção de bens móveis históricos, por exemplo, o inventariante informa diversos dados sobre os bens inspecionados como: tipo do bem, se tem valor histórico, artístico e cultural, estado geral (aparência), funcionamento (total, parcial ou não funciona), se está instalado no local de trabalho e outras observações pertinentes ao processo de inventário, acompanhado de fotografia dos bens inspecionados (ANEXO C).

Quanto ao inventário e tratamento dos acervos técnicos, bibliográficos e documentais, as atribuições do inventariante eram estabelecidas conforme o inciso VII, do art. 3.º do Decreto n.º 6.018, de 22 de janeiro de 2007, com a função de providenciar o tratamento desses acervos, observando as normas específicas e, posteriormente, realizar a sua transferência, mediante termo próprio, ao Arquivo Nacional ou aos órgãos e entidades que tiverem absorvido as correspondentes atribuições da extinta RFFSA.

Nesse sentido, o Grupo de Trabalho de Documentação da Inventariança da extinta RFFSA coordenou as atividades de organização do acervo documental tanto na Sede da Inventariança quanto nas Unidades Regionais através de procedimentos técnicos básicos de identificação, classificação, avaliação, seleção, recolhimento e eliminação de documentos. Para a execução dos serviços de organização do acervo documental foram seguidas algumas etapas específicas: higienização técnica de conservação do acervo arquivístico (retirada da poeira e outros estranhos ao documento) com a classificação, aplicação de tabela de temporalidade, preparo de guia de recolhimento (recolhidos ao Arquivo Nacional), arranjo físico (acolhimento e guarda) e inventário (descrição das unidades de arquivamento ou conjuntos documentais), indexação (identificação para recuperação futura) e eliminação de documentos.

Na Unidade Regional de São Luís (URSAL), a Inventariança da Extinta RFFSA ao longo do processo de inventário realizou diversas atividades como inventários dos bens móveis e utensílios, bens móveis não operacionais, acervo documental (pessoal, contábil, financeiro, patrimônio, técnico e administrativo), documentação de bens imóveis não-operacionais, bens móveis de valor artístico, histórico e cultural, aposentados e pensionistas e dossiês de processos judiciais destinados à Advocacia Geral da União (AGU). A tabela 09 traz informações sobre os inventários realizados e a realizar na Unidade Regional de São Luís constantes no Relatório da Inventariança da Extinta RFFSA de 2011:

Tabela 9: Inventários da Unidade Regional de São Luís
(Inventariança da Extinta RFFSA)

UNIDADE REGIONAL SÃO LUÍS - URSAL					
MÓVEIS E UTENSÍLIOS – PROPRIEDADE EXT. RFFSA	Total do inventário			349	
	Físico	Realizado	Unidade	349	
		A Realizar		0	
BENS MÓVEIS NÃO OPERACIONAIS	Total do inventário			1350	
	Bens móveis	Realizado	km (1)	1350	
		A Realizar		0	
(1) A unidade adotada equivale a quilometro de linha, que ao final do inventário serão apurados os quantitativos unitários, para a geração dos termos de transferências					
ACERVO DOCUMENTAL (pessoal, contábil, financeiro, patrimônio, técnico e administrativo)	Total do inventário			604,03	
	Físico	Realizado	Metros Lineares	604,03	
		A Realizar		0	
DOCUMENTAÇÃO DE BENS IMÓVEIS NÃO-OPERACIONAIS	Total do inventário			619	
	Físico	Realizado	Unidade	495	
		A Realizar		124	
BENS MÓVEIS DE VALOR ARTÍSTICO, HISTÓRICO E CULTURAL	Total do inventário			79	
	Bens Base 2002	Realizado	Unidade	79	
		A Realizar		0	
	Total do inventário			293	
	Bens Excedentes	Realizado	Unidade	293	
A Realizar		0			
APOSENTADOS E PENSIONISTAS	Total do inventário			1.790	
	Físico	Realizado	Unidade	1.790	
		A Realizar		0	
DOSSIÊS DE PROCESSOS JUDICIAIS DESTINADOS À AGU	Ativos	Total do inventário		532	
		Físico	Realizado	Unidade	532
			A Realizar		0
	Inativos	Total do inventário		514	
		Físico	Realizado	Unidade	514
A Realizar			0		

Fonte: Brasil (2011).

Outras ações foram desenvolvidas pela inventariança na Unidade Regional de São Luís que passam levantamento e arquivamento de pastas funcionais, documentos de assuntos diversos e certidão de tempo de serviço de ex-empregados; busca, organização e arquivamento de 997 pastas dos Estados do Maranhão e do Piauí; no arquivo do Jurídico, relativo a processos administrativos das ações judiciais; busca e arquivamento de 49 plantas na mapoteca, referentes a Parnaíba, Catanhede e Piracuruca; realização de levantamento de bens imóveis conveniados

e bens históricos nos estados do Maranhão e Piauí com o apoio do IPHAN/MA; da situação do patrimônio, visando segurança e manutenção dos bens patrimoniais da extinta RFFSA, nos Estados do Maranhão e Piauí destinados ao DNIT.

Com relação aos bens destinados ao Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN), a Inventariança da extinta RFFSA na Unidade Regional São Luís, encaminhou ao diretor do Departamento do Patrimônio Material e Fiscalização do IPHAN, através do ofício n.º 359, de 10 de maio de 2010, três volumes de termos de transferências, correspondentes a convênios formalizados com as prefeituras de Parnaíba-PI e Luís Correia-PI e a Companhia Metropolitana de Transportes Públicos (CMTP); aos bens móveis, vinculados à Unidade Regional de São Luís em posse da Prefeitura de Parnaíba-PI e aos bens imóveis, em posse do Estado do Maranhão. (ANEXO D)

No termo de transferência N.º 090/2010, que trata dos bens móveis relacionado ao Convênio n.º 19/2002, formalizado em 20 de junho de 2002 entre a RFFSA e a Prefeitura de Parnaíba-PI, a equipe da inventariança da extinta rede ferroviária informou que, ao realizar inspeção dos bens móveis históricos, constatou divergências entre os bens encontrados e os relacionados no Convênio, não tendo sido localizados alguns bens, conforme tabela 10 a seguir:

Tabela 10: Bens móveis não localizados que constam no Convênio 19/2002 – Prefeitura Municipal de Parnaíba – PI

ITEM	ITEM CONV.	DATA	UR	LOCAL	BEM	N.º PAT.	VALOR HIST. ARTIST. CULT.	TOMBADO
1	05	09/12/09	URSAL	Museu Ferroviário de Parnaíba-PI	APITO DE LOCOMOTIVA	S/N.º	SIM	SEM INF.
2	06	09/12/09	URSAL	Museu Ferroviário de Parnaíba-PI	RELÓGIO DE PAREDE	S/N.º	SIM	SEM INF.
3	11	09/12/09	URSAL	Museu Ferroviário de Parnaíba-PI	CARIMBADOR DE PASSAGEM	6636	SIM	SEM INF.
4	12	09/12/09	URSAL	Museu Ferroviário de Parnaíba-PI	CARIMBADOR DE PASSAGEM	6637	SIM	SEM INF.
5	13	09/12/09	URSAL	Museu Ferroviário de Parnaíba-PI	CARIMBADOR DE PASSAGEM	6638	SIM	SEM INF.
6	14	09/12/09	URSAL	Museu Ferroviário de Parnaíba-PI	CARIMBADOR DE PASSAGEM	2581	SIM	SEM INF.
7	15	09/12/09	URSAL	Museu Ferroviário de Parnaíba-PI	MEGÔMETRO	1783	SIM	SEM INF.

ITEM	ITEM CONV.	DATA	UR	LOCAL	BEM	N.º PAT.	VALOR HIST. ARTIST. CULT.	TOMBADO
8	16	09/12/09	URSAL	Museu Ferroviário de Parnaíba-PI	MEGÔMETRO	4766	SIM	SEM INF.
9	18	09/12/09	URSAL	Museu Ferroviário de Parnaíba-PI	CÓDIGO MORSE	1461362	SIM	SEM INF.
10	19	09/12/09	URSAL	Museu Ferroviário de Parnaíba-PI	CÓDIGO MORSE	1406907	SIM	SEM INF.
11	20	09/12/09	URSAL	Museu Ferroviário de Parnaíba-PI	CÓDIGO MORSE	1462384	SIM	SEM INF.
12	21	09/12/09	URSAL	Museu Ferroviário de Parnaíba-PI	CÓDIGO MORSE	1462391	SIM	SEM INF.
13	33	09/12/09	URSAL	Museu Ferroviário de Parnaíba-PI	SINO DE ESTAÇÃO	0633	SIM	SEM INF.
14	34	09/12/09	URSAL	Museu Ferroviário de Parnaíba-PI	SINO DE ESTAÇÃO	1495	SIM	SEM INF.
15	35	09/12/09	URSAL	Museu Ferroviário de Parnaíba-PI	SINO DE ESTAÇÃO	0650	SIM	SEM INF.
16	36	09/12/09	URSAL	Museu Ferroviário de Parnaíba-PI	SINO DE ESTAÇÃO	0652	SIM	SEM INF.
17	38	09/12/09	URSAL	Museu Ferroviário de Parnaíba-PI	RELÓGIO DE PAREDE	2793	SIM	SEM INF.
18	40	09/12/09	URSAL	Museu Ferroviário de Parnaíba-PI	EXPLOSÍMETRO	S/N.º	SIM	SEM INF.
19	42	09/12/09	URSAL	Museu Ferroviário de Parnaíba-PI	RÁDIO COMANDO SELETIVO	S/N.º	SIM	SEM INF.
20	53	09/12/09	URSAL	Museu Ferroviário de Parnaíba-PI	MEGÔMETRO	S/N.º	SIM	SEM INF.
21	54	09/12/09	URSAL	Museu Ferroviário de Parnaíba-PI	MEGÔMETRO	S/N.º	SIM	SEM INF.
22	55	09/12/09	URSAL	Museu Ferroviário de Parnaíba-PI	ARCO DE SERRA	S/N.º	SIM	SEM INF.
23	56	09/12/09	URSAL	Museu Ferroviário de Parnaíba-PI	CARREGADOR DE BATERIA	S/N.º	SIM	SEM INF.

Fonte: Brasil (2010a).

Diante disso, o chefe da Unidade Regional São Luís da Extinta RFFSA encaminhou ofício n.º 033/URSAL/INV/RFFSA/2010, de 09 de março de 2010 para a Prefeitura de Parnaíba, solicitando informações a respeito dessas divergências e, não foi encontrado documento da Prefeitura de Parnaíba em resposta ao mencionado ofício. No entanto, durante

essa inspeção, o inventariante localizou outros bens móveis cedidos ao Museu Ferroviário do município de Parnaíba-PI como, por exemplo: relógio de ponto, apito de locomotiva, placa de locomotiva, código Morse, aparelho telefônico/via, máquina calculado manual, bússola, nível automático, régua paralela de mesa, relógio de ponto para vigia, relógio de parede, sino de estação, transferidor para desenho geométrico, carimbo de mesa, lanterna de ronda, alicate perfurador de passagens, medidor de pressão a vapor, tacógrafo de locomotiva, altímetro, carregador de bateria, telefone de campo e centrífuga.

Nas fichas de inspeção do inventariante da Extinta RFFSA são descritos a situação em que foram encontrados cada bem histórico inspecionado no Museu Ferroviário de Parnaíba-PI. Segue a tabela 11 com a descrição de alguns desses bens:

Tabela 11: Bens móveis históricos inspecionados pela Inventariança da Extinta RFFSA - Unidade Regional de São Luís Cedidos ao Museu Ferroviário na Estação Ferroviária de Parnaíba-PI

	
<p>Bem móvel: Relógio de Ponto (Item do Conv.: 01) Técnico da INV./RFFSA: Julio Cesar Lima de Carvalho Técnicos do IPHAN: Murilo Cunha Ferreira Data de Inspeção: 09/12/2009 N.º Patrimônio: 0961 Bem Tombado: Não Estado Geral (Aparência): Ruim Tipo do Bem: Móvel Valor Hist./Artist e Cult: Sim Funcionamento: Não funciona Ferramental: Não Instalado no local de trabalho: Não</p>	<p>Bem móvel: Apito de Bronze de Locomotiva a Vapor (Item do Conv.: 02) Técnico da INV./RFFSA: Julio Cesar Lima de Carvalho Técnicos do IPHAN: Murilo Cunha Ferreira Data de Inspeção: 09/12/2009 N.º Patrimônio: 6601 Bem Tombado: Não Estado Geral (Aparência): Bom Tipo do Bem: Móvel Valor Hist./Artist e Cult: Sim Funcionamento: Total/Parcial Ferramental: Não Instalado no local de trabalho: Não</p>

	
<p>Bem móvel: Placa de Locomotiva a Vapor (Item do Conv.: 07) - Placa de locomotiva Baldwin Técnico da INV./RFFSA: Julio Cesar Lima de Carvalho Técnicos do IPHAN: Murilo Cunha Ferreira Data de Inspeção: 09/12/2009 N.º Patrimônio: 56126 Bem Tombado: Não Estado Geral (Aparência): Regular Tipo do Bem: Móvel Valor Hist./Artist e Cult: Sim Funcionamento: Não funciona Ferramental: Não Instalado no local de trabalho: Não</p>	<p>Bem móvel: Código Morse (Item do Conv.: 17) Técnico da INV./RFFSA: Julio Cesar Lima de Carvalho Técnicos do IPHAN: Murilo Cunha Ferreira Data de Inspeção: 09/12/2009 N.º Patrimônio: 1405435 Bem Tombado: Não Estado Geral (Aparência): Ruim Tipo do Bem: Móvel Valor Hist./Artist e Cult: Sim Funcionamento: Não funciona Ferramental: Não Instalado no local de trabalho: Não Era usado para fazer comunicação entre as estações</p>
	
<p>Bem móvel: Máquina de Calcular (Item do Conv.: 23) Técnico da INV./RFFSA: Julio Cesar Lima de Carvalho Técnicos do IPHAN: Murilo Cunha Ferreira Data de Inspeção: 09/12/2009 N.º Patrimônio: 6656 Bem Tombado: Não Estado Geral (Aparência): Ruim Tipo do Bem: Móvel Valor Hist./Artist e Cult: Sim Funcionamento: Não funciona Ferramental: Não Instalado no local de trabalho: Não Fabricante: ODHNER</p>	<p>Bem móvel: Relógio de Ponto para Vigia (Item do Conv.: 27) Técnico da INV./RFFSA: Julio Cesar Lima de Carvalho Técnicos do IPHAN: Murilo Cunha Ferreira Data de Inspeção: 09/12/2009 N.º Patrimônio: 02390 Bem Tombado: Não Estado Geral (Aparência): Ruim Tipo do Bem: Móvel Valor Hist./Artist e Cult: Sim Funcionamento: Não funciona Ferramental: Sim Instalado no local de trabalho: Não Fabricante: DETEX</p>

Com as fichas de inspeção, os inventariantes poderiam realizar *in loco* o preenchimento de informações sobre as principais características e situações dos bens móveis encontrados em cada Unidade Regional da Extinta RFFSA. Assim, os inventários tornam-se uma relevante ferramenta de sistematização de informações ao verificar a situação do valioso legado ferroviário e transferir para os órgãos da União responsáveis por realizar a destinação conforme suas prerrogativas legais.

Portanto, depois de transferidos pela Inventariança, coube ao Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN) “receber e administrar os bens móveis e imóveis de valor artístico, histórico e cultural, oriundos da extinta RFFSA, bem como zelar pela sua guarda e manutenção”. Para isso, o IPHAN atuaria na preservação e difusão da Memória Ferroviária por meio da “construção, formação, organização, manutenção, ampliação e equipamento de museus, bibliotecas, arquivos e outras organizações culturais, bem como de suas coleções e acervos”. Além disso, promoveria ações de “conservação e restauração de prédios, monumentos, logradouros, sítios e demais espaços oriundos da extinta RFFSA”. (Brasil, 2007, p. 8)

A partir de então, o Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN) passou a administrar os bens transferidos pela Inventariança da extinta RFFSA, principalmente aqueles considerados de valor histórico, artístico e cultural, sendo esse acervo patrimonial composto por: “estações, armazéns, rotundas, terrenos e trechos de linha, até material rodante, como locomotivas, vagões, carros de passageiros, maquinário, além de bens móveis como mobiliários, relógios, sinos, telégrafos e acervos documentais”, totalizando mais de 52 mil bens imóveis e 15 mil bens móveis que o Programa de Preservação do Patrimônio Histórico Ferroviário (Preserfe) classificou como de valor histórico (IPHAN, 2024).

Para que um bem oriundo da extinta RFFSA seja declarado de valor histórico, artístico e cultural é necessário passar por avaliação criteriosa do IPHAN por ser “o único ente competente para fazer tal declaração”. Diante disso, as atribuições administrativas do Iphan com relação ao Patrimônio Cultural Ferroviário são: definir critérios de valoração dos bens da extinta RFFSA, declarar o valor histórico, artístico e cultural, fazer a gestão, proteção e conservação desses bens e implantar planos de preservação de acervos documentais (Carneiro; Nizzola, [2010?], p. 26-27).

Os critérios de valoração cultural do patrimônio ferroviário foram especificados oficialmente pela Portaria IPHAN Nº 407, de 21 de dezembro de 2010, a primeira portaria que instituiu a Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário onde são “inscritos todos os bens reconhecidos como detentores de valor artístico, histórico e cultural”, ficando a sua gestão sob

responsabilidade da Coordenação Técnica do Patrimônio Ferroviário. Além disso, a Portaria Nº 407/2010 instituiu a Comissão de Avaliação do Patrimônio Cultural Ferroviário com a “atribuição de decidir acerca do valor histórico, artístico e cultural de bens móveis e imóveis” da extinta RFFSA (IPHAN, 2010), sendo passíveis de inclusão na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário os bens com as seguintes características:

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 valorização cultural seja objeto de manifestação individual ou coletiva de pessoa física ou jurídica, pública ou privada, desde que devidamente justificada, podendo ser, inclusive, motivada por seu valor simbólico. Parágrafo único. Os bens passíveis de valorização serão analisados e avaliados, isoladamente ou em conjunto, mediante processo administrativo (IPHAN, 2010).

No entanto, esse processo de preservação do patrimônio ferroviário brasileiro ocorre anteriormente ainda dentro da responsabilidade da RFFSA através de programas de preservação do patrimônio histórico instituídos em âmbito federal, contribuindo com o andamento dos trabalhos realizados posteriormente pelo Iphan. Em 1980, o Ministério dos Transportes criou o PRESERVE, programa que teve como objetivo preservar o acervo histórico de todos os segmentos do sistema de transportes do país⁴⁸. Com relação ao patrimônio histórico das ferrovias, em 1985, a RFFSA criou o Programa de Preservação do Patrimônio Histórico Ferroviário (PRESERFE), tendo como base as diretrizes estabelecidas pelo programa inicial. Nesse período, foram inaugurados alguns Centros de Preservação da História Ferroviária em Minas Gerais (São João del-Rei, 1981), Pernambuco (Recife, 1982), Ceará (Fortaleza, 1982), Paraná (Curitiba, 1982), Rio de Janeiro (Engenho de Dentro, 1984), Rio Grande do Sul (São

⁴⁸ O Preserve foi implantado em diversos órgãos de transportes: Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER), Companhia Brasileira de Trens Urbanos (CBTU), Empresa Brasileira de Transporte Urbano (EBTU), Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes (GEIPOT), Empresa de Portos do Brasil S. A. (Portobrás), Cia. Docas da Bahia (Codeba), Cia. Docas do Espírito Santo (Codesa), Administração do Porto de Recife, Administração do Porto de Manaus, Cia. Docas do Rio de Janeiro (CDRJ), Cia. Docas do Pará (CDP), Cia. Docas de Imbituba, Superintendência Nacional da Marinha Mercante (Sunamam), Companhia de Navegação do São Francisco (Franave), Companhia de Navegação Lloyd Brasileiro (Lloydbrasa), Marinha do Brasil, Aeronáutica, Empresa de Engenharia Ferroviária S. A. (Engefer) – subsidiária da Rede Ferroviária Federal S. A. (BRASIL, 1980).

Leopoldo, 1985), São Paulo (Paranapiacaba, 1986) e Núcleos Histórico Ferroviário no Rio de Janeiro (Campos, 1985) e Minas Gerais (Juiz de Fora, 1985).

Esses Centros de Preservação da História Ferroviária foram constituídos por meio do documento intitulado *Diretrizes para instalação de centros de preservação da história ferroviária* (Ministério dos Transportes, 1982, p. 61), caracterizados como

[...] complexos com multiespaços expondo móveis, materiais rodantes, documentos e outros objetos com referências históricas. Seguiam recomendação de estarem vinculados à relação da comunidade com a ferrovia e a de retratar a história ferroviária local (Matos, 2019, p. 96).

Outras atividades voltadas para a preservação da história ferroviária foram realizadas pelo PRESERFE como estudos, projetos e execução de obras destinadas a restauração e revitalização de edificações ferroviárias e

atividades ligadas a projetos de ligações turísticas entre as cidades históricas, através de composições tracionadas por locomotivas a vapor; à montagem e mostra do "Trem da Cultura", no Rio Grande do Sul; a trabalhos de cunho educativo, através de visitas programadas de escolas e outras entidades aos Centros de Preservação Ferroviária, e à montagem de exposições temporárias em espaços dos Centros de Preservação de Recife, Paranapiacaba, Curitiba e São Leopoldo, para fins culturais (Ministério dos Transportes. Relatório da RFFSA, 1985, p. 69-70).

Portanto, antes do IPHAN assumir a responsabilidade de administrar os bens ferroviários, a RFFSA realizou ações de preservação do patrimônio ferroviário com a criação do PRESERFE, programa ligado à Superintendência do Patrimônio e, posteriormente transformado em Gerência de Preservação do Patrimônio Histórico Ferroviário. Esse programa era responsável pela manutenção e orientação dos trabalhos voltados à preservação na empresa, por meio de uma equipe especializada de arquitetos e museólogos, além de estagiários de diversas áreas. Assim, o programa priorizou “o imenso acervo dos imóveis, material rodante e equipamentos com valor histórico e cultural” (Carneiro; Nizzola, 201?, p. 20).

O destaque maior do PRESERFE foi com os monumentos ou edificações arquitetônicas das ferrovias (edifícios, prédios, estações, residências, rotundas, etc.), pois o modelo preservacionista do país ainda privilegiava esses bens considerados portadores de

excepcionais valores artísticos ou históricos.⁴⁹ Para isso, em 1991, foi criado pela Secretaria de Política Nacional de Transportes atrelada ao Ministério dos Transportes, um *Manual de Preservação de Edificações Ferroviárias Antigas* cujo objetivo era “fornecer informações básicas sobre preservação e restauração de edifícios antigos, que venham a orientar os responsáveis por esses bens, em futuras intervenções que se façam necessárias”, principalmente na conscientização dos profissionais das áreas de engenharia, arquitetura e outros atuantes ou não no mundo ferroviário acerca dos cuidados com o acervo de prédios ferroviários, por meio do conhecimento de regras gerais “que possibilitem a elaboração de projetos de restauração, reforma, adaptação ou apenas conservação destas construções, visando a preservação de suas características originais” (RFFSA, 1991, p. 6).

Para o arquiteto que chefiou a Gerência de Preservação do Patrimônio Histórico Ferroviário, Claudio Bacalhau,

Um dos maiores acervos ferroviários de valor histórico é sem dúvida o arquitetônico. As estações ferroviárias tornaram-se importantes referências para as comunidades. Em torno delas, muitas cidades se desenvolveram e outras surgiram com a implantação da ferrovia. São edifícios das mais variadas tendências e representavam na época o que havia de mais moderno em termos construtivos. A história do Brasil no final do século passado e no início deste século está diretamente ligada ao advento da ferrovia (RFFSA, 1991, p. 6-7).

Já o acervo documental e arquivístico foram centralizados nas sedes das Superintendências Regionais da RFFSA e na Administração Geral no Rio de Janeiro., através do Setor Geral de Documentação. Esse acervo era constituído pelas seguintes categorias:

- Patrimonial (mapotecas, relatórios técnicos, documentação corrente relativa aos imóveis - desapropriações, vendas, cessões de uso, processos de reintegração de posse, termos de permissão de uso, laudos de avaliação, etc.);
- Jurídico (documentação relativa a processos judiciais trabalhistas e civis) e;
- Administrativo (recursos humanos e contabilidade - dossiê de pessoal, carteiras de trabalho, documentos administrativos e financeiros, tais como recolhimento de encargos, notas fiscais de movimentação de cargas, etc.) (Carneiro; Nizzola, 201?, p. 21).

⁴⁹ Sobre o processo histórico das políticas de preservação do patrimônio cultural no Brasil, ver: CHUVA, Márcia; NOGUEIRA, Antônio Gilberto Ramos (Orgs.). *Patrimônio Cultural: Políticas e perspectivas de preservação no Brasil*. Rio de Janeiro: Mauad X/FAPERJ, 2012. FONSECA, Maria Cecília Londres. *O patrimônio em processo: trajetória da política federal de preservação no Brasil*. 4 ed. rev. ampl. Rio de Janeiro: Editora UFRJ, 2017. PELEGRINI, Sandra C. A. *Patrimônio cultural: consciência e preservação*. São Paulo: Brasiliense, 2009.

Em 1981, o Setor Geral de Documentação da RFFSA realizou diversas atividades de rotina da empresa e participou dos projetos do Sistema de Informações de Transporte, conduzidos pelo Ministério dos Transportes. Além disso, atuou na “coordenação dos serviços de documentação e microfilmagens na Empresa, tendo como resultados a microfilmagem de documentos do Departamento Geral de Centralização Contábil e do Setor Geral de Administração de Pessoal” e, também, “da implantação do Núcleo de Microfilmagem da Superintendência Regional Recife - SR.1 e o projeto de implantação do Centro de Microfilmagem da Superintendência Regional Curitiba - SR.5” (Ministério dos Transportes, 1981, p. 52).

Em 1982, o setor de documentação se destacou na realização de algumas atividades voltadas ao uso de práticas tecnológicas como:

a implantação do sistema de recuperação "on-line" STAIRS da IBM para os serviços de catalogação de material bibliográfico e de indexação de atos administrativos da RFFSA; o desenvolvimento do Microtesouro de Transporte Ferroviário e Engenharia Ferroviária e a coordenação dos serviços de documentação e microfilmagem na Empresa com o prosseguimento da implantação desses últimos (Ministério dos Transportes, 1982, p. 50).

No entanto, foi a partir de 1985 que o Setor Geral de Documentação da RFFSA ampliou suas atividades de microfilmagem “em todas as suas etapas, e voltadas ao atendimento de várias áreas da Empresa, inclusive no que diz respeito ao acompanhamento e/ou implantação dessa atividade nas Superintendências Regionais”. Além disso, realizou-se “a normalização da apresentação de publicações editadas pela RFFSA e a elaboração do Manual de Normas de Apresentação das Publicações Oficiais dos órgãos vinculados ao MT” (Ministério dos Transportes, 1985, p. 55).

Outro programa desenvolvido pela RFFSA e com apoio do Ministério da Cultura voltado para ações culturais de preservação da memória ferroviária foi o Programa Ferroviário de Ação Cultural (PROFAC), instituído pela RP 382/89, de 07 de novembro de 1989 e que previa a realização de ações culturais com a instalação de Centros Ferroviários de Cultura⁵⁰ e, atuando em conjunto com o PRESERFE.

⁵⁰ Em 1990, Centros Ferroviários de Cultura (CEFECs) já funcionavam em diversas cidades do país, tais como: Paranapiacaba - SP; Curitiba - PR, São Leopoldo - RS, Bauru - SP, Fortaleza - CE, Recife - PE, São João del Rey - MG, Belo Horizonte - MG, Juiz de Fora - MG, Campos - RJ, Miguel Pereira - RJ e Além Paraíba - MG. Já em 1992, ampliou-se o número de CEFECs para cidade de Além Paraíba, Barbacena, Itacuruçá, Santos, Dumont e Volta Grande.

O PROFAC tinha o objetivo de estruturar e administrar todos os projetos de natureza cultural, destinados aos ferroviários e às comunidades servidas pela RFFSA, beneficiando as administrações municipais que se interessassem em realizar atividades culturais em antigas estações ferroviárias desativadas, passando a funcionar como centros de cultura e arte para implantação e operacionalização dos museus ferroviários e difusão de diferentes manifestações culturais, conforme as necessidades das comunidades contempladas pelo programa, como: “teatros, bibliotecas, cinematecas, videotecas, museus, fóruns de debates de cultura, entre muitas outras formas de utilização” (PROFAC..., 1990, p. 6). Além disso, esses centros ferroviários de cultura constituíram-se “em atrações turísticas e valiosos agentes de preservação da memória e das tradições do trem e dos personagens que constroem o seu universo” (RFFSA inaugura..., 1992, p. 8).

Com o processo de liquidação e extinção da RFFSA, ocorreu a descontinuidade das ações tanto do PRESERFE quanto do PROFAC. A partir de 2007, por meio da Lei 11.483/07, o IPHAN assumiu a responsabilidade de administrar o conjunto do acervo móvel e imóvel da empresa, principalmente os bens considerados de valor histórico, artístico e cultural. No entanto, por conta da novidade do tema na instituição e uma série de indefinições legais reduziram a capacidade de ação do IPHAN, atuando nesse primeiro momento na elaboração de:

uma metodologia simplificada para agilizar o inventário dos bens da rede ferroviária, a ser aplicada em 2008. Os demais recursos foram repassados para serviços de conservação e adaptação de imóveis remanescentes da RFFSA. Além disso, o departamento de Patrimônio Material tem realizado trabalho cotidiano de aproximação com prefeituras municipais e entidades interessadas na destinação cultural de imóveis e bens pertencentes à extinta rede ferroviária. O trabalho tem sido acompanhado de perto pela SPU e pela Procuradoria Federal da União (Ministério da Cultura, 2007, p. 64).

Em 2008, o IPHAN intensificou ações voltadas na “preparação e reforma dos prédios, inventários, levantamento de acervos arquivísticos” para aprofundar o conhecimento sobre o patrimônio ferroviário recebido da RFFSA. No sentido de atender a essa nova demanda, o IPHAN com a Portaria n.º 208, de 2008, instituiu a Coordenação Técnica para o Patrimônio Ferroviário, com o objetivo de “conhecer melhor o universo que compreende esse patrimônio; promover discussões acerca das questões conceituais; e estabelecer procedimentos para lidar com as atribuições resultantes da lei que extinguiu a Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA)” (Neto, 2012, p. 8).

3.3 IPHAN e o patrimônio ferroviário: discursos e práticas de preservação da memória ferroviária no Piauí

A institucionalização da prática de preservação do patrimônio cultural no Brasil teve início com a criação do Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (SPHAN), através do Decreto-Lei n.º 25, de 30 de setembro de 1937, sendo considerado como patrimônio histórico e artístico nacional depois de inscritos no Livro do Tombo⁵¹, “o conjunto dos bens móveis e imóveis existentes no país e cuja conservação seja de interesse público, quer por sua vinculação a fatos memoráveis da história do Brasil, quer por seu excepcional valor arqueológico ou etnográfico, bibliográfico ou artístico”.

Com a Constituição Brasileira de 1988, o conceito de patrimônio cultural se amplia ao constituir como “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”. Assim, esses bens são definidos como:

[...] as formas de expressão; os modos de criar, fazer e viver; as criações científicas, artísticas e tecnológicas; as obras, objetos, documentos, edificações e demais espaços destinados às manifestações artístico-culturais; os conjuntos urbanos e sítios de valor histórico, paisagístico, artístico, arqueológico, paleontológico, ecológico e científico (Brasil, 1988).

Com relação ao patrimônio ferroviário, o Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, a partir da Lei n.º 11.483/07, assumiu a responsabilidade de administrar os bens móveis e imóveis da extinta Rede Ferroviária Federal S. A., bem como, passou a desenvolver ações voltadas ao conhecimento, valorização⁵² e preservação desse diversificado acervo

⁵¹ De acordo com o Decreto-lei n.º 25, de 30 de novembro de 1937, que regulamentou a criação do Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (SPHAN), atual Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN), em seu Art. 4.º estabeleceu para o SPHAN quatro Livros do Tombo para inscrição das obras: 1) Livro do Tombo Arqueológico, Etnográfico e Paisagístico, as coisas pertencentes às categorias de arte arqueológica, etnográfica, ameríndia e popular, e bem assim as mencionadas no § 2º do citado art. 1º. 2) no Livro do Tombo Histórico, as coisas de interesse histórico e as obras de arte histórica; 3) no Livro do Tombo das Belas Artes, as coisas de arte erudita, nacional ou estrangeira; 4) no Livro do Tombo das Artes Aplicadas, as obras que se incluírem na categoria das artes aplicadas, nacionais ou estrangeiras.

⁵² O patrimônio cultural material brasileiro é protegido por meio de alguns instrumentos: o tombamento, aplicável aos bens materiais em geral; o cadastro, aplicável aos bens arqueológicos; a valorização, aplicável aos bens ferroviários da extinta RFFSA; e a Proibição de exportação, aplicável às obras de arte e ofícios produzidos no Brasil até o fim do período monárquico. A valorização é: (1) Entendimento aplicável ao patrimônio cultural. (2) Processo discursivo de formulação e constituição do patrimônio cultural a partir das relações entre elementos

ferroviário, ampliando sua atuação conceitual de patrimônio cultural ao abarcar o patrimônio industrial ferroviário. No entanto, os avanços conceituais não refletem a prática, pois ao analisar o legado ferroviário brasileiro percebe-se pouco conhecimento acerca da complexidade do seu acervo patrimonial e, conseqüentemente de ações voltadas ao reconhecimento e preservação desse patrimônio.

Desde 2007, com o objetivo de ampliar o conhecimento sobre o patrimônio ferroviário brasileiro, o IPHAN tem realizado um amplo inventário de Conhecimento do Patrimônio Cultural Ferroviário, catalogando as edificações ferroviárias quanto ao estado de conservação, as práticas de abandono e as condições precárias de preservação. Então, a partir de 2008, o IPHAN com a Portaria n.º 208, instituiu a Coordenação Técnica para o Patrimônio Ferroviário cujo objetivo era possibilitar o amplo conhecimento desse patrimônio e realizar ações de promoção de discussões conceituais e maneiras de como lidar com essa nova atribuição preservacionista.

Nesse sentido, as Superintendências Regionais do IPHAN realizaram diversas ações com objetivo de promover o conhecimento e a preservação do patrimônio ferroviário como, por exemplo: IPHAN-MA, realizou oficina do Patrimônio Ferroviário com a presença dos prefeitos e técnicos dos municípios detentores de bens da extinta Rede Ferroviária Federal; IPHAN-PE, inventário de conhecimento e oficina do Patrimônio Ferroviário Cultural em Pernambuco – Matriz qualitativa e ações de proteção; IPHAN-SE, inventário do Patrimônio Ferroviário no estado de Sergipe e deu continuidade das ações referentes à proteção do patrimônio ferroviário em diversos municípios; IPHAN-MS, Projeto de Educação Patrimonial para Campo Grande/MS e região, com foco no patrimônio ferroviário; IPHAN-SP, sistematização dos trabalhos relativos ao Patrimônio Ferroviário em São Paulo e o IPHAN-PR, gestão da transferência do patrimônio ferroviário da extinta RFFSA.

No Piauí, outras instituições públicas foram criadas com o objetivo de promover a preservação do patrimônio cultural, histórico e natural, sendo o patrimônio ferroviário contemplado com estudos e produção de inventários para futuras ações de tombamento⁵³.

físicos, práticas sociais e conteúdos simbólicos, que resulta na classificação dos valores atribuídos ao patrimônio em categorias de pensamento institucionalizado por meio de conceitos da política pública, tais como valor histórico, valor artístico, valor arqueológico, valor etnográfico e valor paisagístico. (3) A valoração reconfigura-se segundo dinâmicas culturais, selecionando valores, em diálogo com os grupos sociais. Ver: IPHAN. *Política do Patrimônio Cultural Material*. Rio de Janeiro: Departamento de Patrimônio Material e Fiscalização, 2018.

⁵³ Desde a criação do SPHAN, em 1937, o tombamento se constitui em instrumento de preservação fundamental no Brasil. A regulamentação do tombamento foi instituída através do Decreto-Lei nº 25, de 30 de novembro de 1937, formalizando os procedimentos de proteção do patrimônio histórico e artístico nacional e, sendo realizado pelo Poder Público, nos níveis: federal (Iphan), estadual e/ou municipal. O tombamento é aplicado aos bens de

Durante o governo de Dirceu Mendes Arcoverde (1975-1978), eleito pelo ARENA, foi criado a Fundação Cultural do Piauí (FUNDAC) através da Lei n.º 3.320, de 04 de abril de 1975. Com isso, o Estado passou a executar a política cultural do governo e a se preocupar com a preservação do patrimônio natural, histórico e cultural por meio do Departamento de Administração e Finanças, do Departamento de Assuntos Culturais e do Departamento de Defesa do Patrimônio Artístico, Histórico e Natural, sendo este último com a finalidade de defender o patrimônio histórico, cultural e natural do Piauí (FUNDAC, 1975, p. 25). De acordo com Alcília Afonso Albuquerque, que atuou como Diretora do Patrimônio Histórico e Artístico no Piauí, em artigo publicado na *Revista Presença*, em 1987, o Estado apresentava três níveis de preservação:

A nível municipal, temos em Teresina a fundação Monsenhor Chaves, iniciando um trabalho, tendo realizado alguns tombamentos, não existindo, porém, uma legislação municipal nem uma organização administrativa que respalde o processo de preservação. A nível estadual, temos o trabalho do PHAN-PI (Patrimônio Histórico, Artístico e Natural do Piauí), departamento da Secretaria de Cultura do Estado, que já há algum tempo vem desenvolvendo um trabalho de cadastramento do acervo estadual, propostas de tombamento, projeto de restaurações e publicações para alertar e informar as pessoas que são as principais responsáveis pela conservação do patrimônio cultural piauiense. A nível federal, o escritório técnico da SPHAN/Pró-Memória vinculado à Diretoria Regional, sediada no Maranhão, tem realizado um trabalho muito importante de cadastramento dos sítios arquitetônicos e arqueológicos do estado, formando desse modo, importante acervo fotográfico e documental em geral (Albuquerque, 1987, p. 11).

Desde sua criação em 1975, a Fundação Cultural do Piauí (FUNDAC) atuou nas áreas do campo artístico e cultural em todo o Estado, através da criação de Centros Culturais de preferência instalados em prédios históricos das principais cidades, onde são preservados o acervo documental, bibliográfico, iconográfico, peças históricas e artísticas locais. Além disso, na promoção de eventos culturais, palestras sobre literatura, oficinas de conservação e restauração de bens culturais móveis e artes plásticas, bem como, trabalhos de proteção, inventários, pesquisas e divulgação dos patrimônios arquitetônico e arqueológico.

Uma das primeiras ações da FUNDAC com objetivo de proteção do patrimônio cultural piauiense foi a realização de pesquisas para a produção de Inventários de Proteção do Acervo

natureza material ou ambiental. Para Maria Cecília Londres Fonseca, “além de instrumento jurídico com implicações econômicas e sociais, o tombamento tem sido considerado e utilizado, tanto por agentes oficiais quanto por grupos sociais, como o rito, por excelência, de consagração do valor cultural de um bem”. (Fonseca, 2017, p. 192)

Cultural do Piauí (IPAC-PI), composto por “uma coleção ordenada de documentos, resultante da investigação, da análise e da revelação do acervo cultural”, contribuindo com o conhecimento dos bens de interesse de preservação. Com isso, o IPAC-PI tinha alguns objetivos:

1 - mostrar uma síntese dos bens que compõe o acervo de interesse de preservação; 2 - uma base sólida para a realização de políticas e planos de conservação dos organismos governamentais; 3 - fornecer subsídios a estudos e pesquisas nas instituições culturais e educativas; 4 - despertar e conscientizar a opinião pública para o valor desse patrimônio; e 5 - criar possibilidades de cooperação para a difusão e salvaguarda do acervo cultural, de forma a evitar sua perda irreparável (FCMC, 1998, p. 6).

Esses inventários de proteção tinham como objetivos possibilitar que as futuras gerações tivessem conhecimento do acervo cultural existente em território piauiense e, estimular sua preservação através de políticas públicas em âmbito municipal, estadual e nacional. Nesse sentido, a metodologia aplicada pelo IPAC-PI se caracterizou “como um processo cumulativo de dados, podendo sempre ser atualizado” e desenvolvido por duas atividades básicas de identificação e registro:

Identificação - pesquisa que conduz ao conhecimento desses organismos, sem proteção de esgotar a análise completa de uma casa ou de um conjunto urbano, mesmo porque não é essa a sua finalidade, mas sim, identifica-lo, através de seus elementos constitutivos e de valores a eles atribuídos, como bens de interesse de preservação. [...] Registro - com as informações necessárias para evidenciar a representatividade do objeto de proteção e após análises e avaliações abriu-se os registros dos bens identificados na fase anterior (FCMC, 1998, p. 6).

Desde a década de 1980, por meio da Lei Nº 3.742, de 02 de julho de 1980 e da Lei Nº 4.515, de 09 de novembro de 1992⁵⁴, realizou-se o tombamento e registro a nível estadual de bens de valor histórico e cultural de diversas cidades piauienses, sobretudo estruturas

⁵⁴ A Lei N.º 4.515, de 09 de novembro de 1992 foi publicada no Diário Oficial do Estado do Piauí n.º 215, de 13 de novembro de 1992, que dispõe sobre a proteção do Patrimônio Cultural do Estado do Piauí, sendo “constituído pelos 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 comunidade piauiense e que, por qualquer forma de proteção, prevista em Lei, venham a ser reconhecidos como valor cultural, visando à sua preservação”, integrando também “o entorno dos bens tombados, os bens declarados de relevante interesse da cultura e as manifestações culturais existentes”. Além disso, os bens e as manifestações “poderão ser de qualquer natureza, origem ou procedência tais como: históricos, arquitetônicos, ambientais, naturais, paisagísticos, arqueológicos, museológicos, etnográficos, arquivísticos, bibliográficos, documentais ou quaisquer outros de interesse das demais artes ou ciências”.

arquitetônicas e urbanísticas: Amarante: Casa Odilon Nunes (1985) e Casa dos Azulejos (1986); Aroazes: Fazenda Serra Negra (2006); Campinas do Piauí: Fábrica de Laticínios (1988); Capitão de Campos: Casa de Fazenda da Dona Alemã (1992); Esperantina: Fazenda Olho D'água dos Pires (1995); Floriano: Usina Maria Bonita (1985); Jaicós: Igreja de Nossa Senhora das Mercês (1989); Jerumenha: Igreja de Santo Antonio (1992); José de Freitas: Casa Grande de São Domingos (2001); Oeiras: Casa de Fazenda Canela (2006), Casa do Cônego (1980), Casa do Visconde da Parnaíba (1986), Igreja de Nossa Senhora do Rosário (1986), Sobrado dos Ferraz (1980) e Sobrado do Major Selemérico (1981); Padre Marcos: Casa do Padre Marcos (1992); Parnaíba: Porto das Barcas (1987), Sobrado de Dona Auta (2006) e Casa de Simplício Dias (2008); Pedro II: Memorial Tertuliano Brandão Filho (1992); Piracuruca: Casa da Antiga Intendência de Piracuruca (2000) e Igreja de Nossa Senhora do Carmo (1950); Piri-piri: Casarão do Embaixador (1998) e Teresina: Biblioteca Estadual Des. Cromwell de Carvalho (1997), Casa da Antiga Intendência de Teresina (2000), Casa da Dona Carlotinha (1992), Casa do Barão de Gurguéia (1986), Companhia Editorial do Piauí (1981), Cine Rex (1995), Clube dos Diários (1995) e Edifício Chagas Rodrigues (1995).

Já a nível nacional, o IPHAN vem atuando no Piauí desde a década de 1930, sendo sua administração vinculada inicialmente ao Maranhão, com a criação da 2ª. Diretoria Regional do Iphan em São Luís, em 1980 (Jurisdição dos Estados do Maranhão, Piauí, Ceará e Rio Grande do Norte). A partir de 1984, com a criação da 1ª. Sub-Regional, em Teresina, subordinada à 4ª. Superintendência Regional do Iphan, localizada no Estado do Ceará (sede em Fortaleza). Em 1990, ocorre a criação da 3ª. Coordenação Regional do Iphan em São Luís (MA) com a jurisdição do Maranhão e do Piauí. Em 2002, criou-se a 4ª. Superintendência Regional do Iphan em Fortaleza (CE), atuando juridicamente nos estados do Ceará e do Piauí. Nesse primeiro momento, o Instituto enfrentou muitos percalços de âmbito administrativo, principalmente por conta da concentração de bens tombados na região sul em detrimento de outras regiões do país e dos poucos recursos destinados as políticas de preservação do patrimônio cultural piauiense.

Em 1991, a representação do IPHAN no Piauí, 1ª. Sub-Regional II, integrava a 3ª. Coordenação Regional do Órgão, sediada em São Luís (MA), promoveu cooperação técnica com o Departamento do Patrimônio Histórico, Artístico e Natural da Fundação Cultural do Piauí, permitindo a ambos o desenvolvimento de ações conjuntas “voltadas para a identificação, proteção, conservação e promoção” do patrimônio histórico do Piauí. Para Diva Figueiredo,

Os resultados deste acordo são os registros e cadastro dos bens culturais, diversos tombamentos efetivados a partir de processos instruídos e

encaminhados ao Conselho Estadual de Cultura, projetos técnicos-executivos de restauração e conservação e vários outros destinados à captação de recursos junto a organismos financiadores, execução de obras de restauro e conservação e iniciativa de caráter promocional e de divulgação através de exposições, palestras, entrevistas, artigos, etc. Os entraves e discontinuidades, em consequência da falta de recursos e do desaparecimento técnico, não retiraram destes projetos o mérito de defender a manutenção dos bens culturais do Piauí e, por consequência, o interesse público (Figueiredo, p. 51).

Com a Portaria IPHAN nº 209, de 28 de maio de 2004, foi criada a 19ª Superintendência Regional do IPHAN no Piauí, sediado em Teresina e, com escritório técnico na cidade de São Raimundo Nonato, aumentando significativamente a atuação do Instituto no Piauí. No entanto, o IPHAN-PI possuía “quadro técnico ainda pequeno, depois de concurso público e o ingresso de novos funcionários, em 2006, mas incrementado substancialmente em relação à situação anterior, o propósito de promover novos tombamentos pode sair do campo do planejamento para a execução” (Figueiredo, 2007, p. 16).

Em 2008, o Piauí já possuía nove bens isolados tombados e cadastrados pelo IPHAN, tais como: portas da Igreja de São Benedito (Bem móvel ou integrado, 1938), em Teresina; Cemitério do Batalhão (Edificação, 1938), em Campo Maior; Sobrado João Nepomuceno (Edificação, 1939), Ponte Grande sobre o Riacho Mocha (Infraestrutura ou equipamento urbano, 1939) e Igreja Nossa Senhora da Vitória (Edificação e acervo, 1940), em Oeiras; Igreja Nossa Senhora do Carmo (Edificação e acervo, 1940), em Piracuruca; Parque Nacional Serra da Capivara (Sítio Arqueológico, 1993), em São Raimundo Nonato; Ponte Metálica João Luís Ferreira (Infraestrutura ou equipamento urbano, 2008) e Floresta Fóssil no Rio Poti (Bem Paleontológico, 2008), em Teresina.

Com relação ao patrimônio ferroviário piauiense, durante os anos de 1996 e 1997, as equipes de pesquisadores do IPHAN, retomaram os estudos para determinar o valor cultural e histórico dos bens móveis e imóveis da Rede Ferroviária Federal S.A e, a partir do Decreto N.º 6.018, de 22 de janeiro de 2007, com a inventariança da RFFSA, foram transferidos os bens móveis de valor artístico, histórico e cultural, oriundos da extinta RFFSA e os convênios firmados com entidades de direito público ou privado que tenham por objeto a exploração e administração de museus ferroviários e de outros bens de interesse artístico, histórico e cultural, visando a futura proteção a nível federal.

Diante desse propósito, a primeira infraestrutura ferroviária que passou por estudos, obteve parecer sobre sua valoração como bem histórico e cultural e foi tombada pelo IPHAN em 2008, se refere a Ponte Metálica João Luís Ferreira (Fotografia 5) localizada sobre o rio

Parnaíba e faz ligação entre Teresina (capital do Piauí) e Timon (município do Estado do Maranhão).

Fotografia 5: Ponte Metálica João Luís Ferreira, Teresina-PI.



Fonte: IBGE.

A ponte metálica João Luís Ferreira foi idealizada no início de 1920, sendo que sua obra foi financiada pela Companhia Geral de Melhoramentos do Maranhão e iniciada em 1922. A montagem da ponte foi realizada por uma equipe de técnicos especializados, dirigidos pelo alemão Germano Frank e fiscalizada pelo engenheiro Ramiro Ferreira, integrante da Estrada de Ferro São Luís-Teresina. A obra foi concluída em 1939, durante o governo de Leônidas de Castro Melo, mais de uma década depois do início das obras, o atraso da obra foi causado pela irregularidade e a morosidade no transporte de materiais para o andamento de instalação da estrutura da ponte, sob responsabilidade da E. F. S. Luís a Teresina.

Ao ser finalizada, essa ponte metálica se tornou importante ligação ferroviária entre os estados do Piauí e do Maranhão, por contribuir com o transporte de passageiros e mercadorias. As justificativas apontadas para o seu tombamento em nível nacional foram apresentadas em Ata da 58ª Reunião do Conselho Consultivo do Patrimônio Cultural do IPHAN, realizada em 11 de setembro de 2008. O conselheiro Sabino Machado Barroso, em seu parecer pontou:

- analisando-a sob o aspecto estético, conserva ainda sua forma original, decorrente de seu sistema estrutural, em viga Gerber, mesmo tendo perdido a

"verdade estrutural", como comentou o professor Dr. Sr. Augusto Carlos de Vasconcelos, engenheiro especialista em pontes, com duas obras publicadas sobre o tema, ao sofrer reforços que lhe acrescentaram quatro pilares e a transformaram em duas vigas contínuas e um tramo simplesmente apoiado;

- a intervenção da década de 70, fartamente documentada, passa a integrar a história da ponte, que é a própria história das transformações da sua utilidade e das funções de caráter social e cultural que assumiu ao longo do tempo, além do caráter econômico que sempre teve;
- finalmente, segundo o julgamento de um especialista, o Dr. Vasconcelos, a reforma empreendida satisfaz as condições de segurança, de comportamento em serviço e de durabilidade, essenciais ao seu uso, a sua sobrevivência e a sua permanência por mais um longo tempo sobre o Parnaíba (IPHAN, 2008).

Então, para além do aspecto estético e das alterações estruturais, a ponte metálica tem relevância no cenário econômico e social tanto para o Piauí quanto para o Maranhão por contribuir com o transporte rodoferroviário. A arquiteta Diva Figueiredo, que atuou como Diretora da Sub Regional II do IPHAN, destacou algumas justificativas para o tombamento da ponte metálica:

1. Construída como ponte ferroviária, hoje tem uso misto com o rodoviário, permanecendo em boas condições de conservação. Não há questionamento quanto a integridade do objeto de tombamento.
2. Estando íntegro em suas características de obra de engenharia, estas são em si mesmo valores que representam técnicas, materiais, funções e estética, mormente se consideradas em perspectiva histórica local e macro-regional.
3. Permanece com valor de uso próprio bastante relevante para as cidades e estados que une,
4. O fator de maior relevância para o tombamento é, ao nosso juízo, sua representatividade no processo de consolidação de enorme e eficiente sistema de comunicação e transporte, que permitiu o desenvolvimento agro-industrial de imensa região brasileira. Efetivamente os acervos ferroviários de fins do século XIX e do início do século XX, são os melhores testemunhos físicos dos esforços nacionais e regionais de modernização e integração ao processo mundial de industrialização (IPHAN, 2008).

Outro aspecto que justificou o tombamento dessa ponte ferroviária foi seu valor histórico, apresentado em parecer do Coordenador Técnico de Proteção, José Leme Galvão Junior, em 20 de maio de 2003, por estar “diretamente ligada ao conjunto de obras ferroviárias construídas no Brasil no primeiro meado do século XX, as quais assumiram posição de relevo para o deslocamento de pessoas e bens” e “em razão especialmente dos aspectos históricos e paisagísticos”, merecendo proteção em âmbito federal por meio do tombamento e “devendo ser inscrita no Livro do Tombo Histórico e no Livro do Tombo Arqueológico, Etnográfico e

Paisagístico, consoante estabelece o art. 4º, incisos I e II do Decreto-Lei nº 25, de 30.11.1937” (IPHAN, 2008).

A ponte metálica João Luís Ferreira e a Estação Ferroviária de Teresina integraram um conjunto de obras ferroviárias sob responsabilidade da Companhia Geral de Melhoramentos do Maranhão, cujo objetivo era solucionar o problema de transporte entre as capitais Teresina-PI e São Luís (MA). A construção do Conjunto da Estação Ferroviária de Teresina foi iniciada em 1922 e concluída em 1926. Esse conjunto ferroviário foi descrito no jornal *O Piauí*, de 12 de junho de 1925, sendo composto por:

Uma estação especial, de suficientes dimensões; armazéns de carga para importação e exportação; casas para o agente e o pessoal das divisões do tráfego, linha de locomoção; oficinas, galpões para depósitos de carros e de locomotivas; reservatórios de água; desvios para manobras; linha circular para mudança de direções das locomotivas e outras dependências, tudo concentrado em uma esplanada de 726 metros de comprimento por 281 de largura - e ainda os três trechos de ligação com as grandes linhas férreas que se virão reunir nessa esplanada, a E.F.S.Luiz a Theresina, a E.F. Cratheus a Theresina e a E.F. Petrolina a Theresina (DEPHAN, 1997).

A Estação Ferroviária de Teresina se tornou um marco simbólico das mudanças modernizadoras ocorridas na cidade, principalmente com a prosperidade econômica advinda com a ligação ferroviária entre as capitais do Piauí (Teresina) e do Maranhão (São Luís). Em 1997, o conjunto ferroviário da Estação Ferroviária de Teresina passou por estudos da equipe técnica do Departamento do Patrimônio Histórico, Artístico e Natural da Fundação Cultural do Piauí composto por pesquisadores que realizaram análises interdisciplinares, envolvendo aspectos históricos, arquitetônicos e geográficos.⁵⁵

Durante sessão do Conselho Estadual de Cultura do Piauí⁵⁶ realizada em 13 de março de 1997, foi apresentado para apreciação dos conselheiros a proposta de tombamento do Conjunto Arquitetônico da Estação Ferroviária de Teresina, sendo aprovado por unanimidade,

⁵⁵ A equipe técnica de pesquisadores do Departamento do Patrimônio Histórico, Artístico e Natural da Fundação Cultural do Piauí foi dividida em áreas específicas: Pesquisa Histórica: Albertina Gualter de Oliveira Neta, Ana Márcia Silva de Moura e Diva Maria Freire Figueiredo; Análise Arquitetônica, Coordenação: Albertina Gualter de Oliveira Neta e Diva Maria Freire Figueiredo; Levantamento Arquitetônico, Desenhos: Albertina Gualter de Oliveira Neta; Fotografias: Acervo do DPHAN-PI; Digitação: Marilene Costa Nogueira Terto e Vânia Napoleão e Revisão: Ana Clélia B. Correia e Diva Maria Freire Figueiredo.

⁵⁶ O Conselho Estadual de Cultura do Piauí foi instituído pelo Governador Petrônio Portela através do Decreto N.º 631, de 12 de outubro de 1965, como órgão assessorial deliberativo, diretamente subordinado ao Governador do Estado. O Conselho tinha por finalidade: a) estudo e proposição de programas relacionados com a defesa do patrimônio cultural do Estado e b) promoção e defesa da cultura e aperfeiçoamento cultural do povo piauiense. Sua composição se constitui de nove membros, sendo três indicados pelo Poder Executivo; três pelo Poder Legislativo e; três por entidades representativas da área cultural, nomeados pelo governador.

culminando na oficialização do tombamento estadual pelo decreto n.º 9.710, de 15 de maio de 1997. Na proposta de tombamento são encontradas informações de identificação do edifício⁵⁷, histórico, análise arquitetônica, justificativa do tombamento, roteiro fotográfico e plantas da estação e casas para operários. Seguem algumas das fotografias contidas na proposta de tombamento:

Fotografia 6: A fachada principal da Estação Ferroviária de Teresina, voltada para a Av. Miguel Rosa, nos mostra a simetria do prédio em relação ao eixo vertical definido pela torre.



Fonte: FUNDAC-PI, 1997.

Fotografia 8: A Estação Ferroviária de Teresina vista da Av. Miguel Rosa, em ângulo de 45°. Uma edificação imponente na paisagem urbana



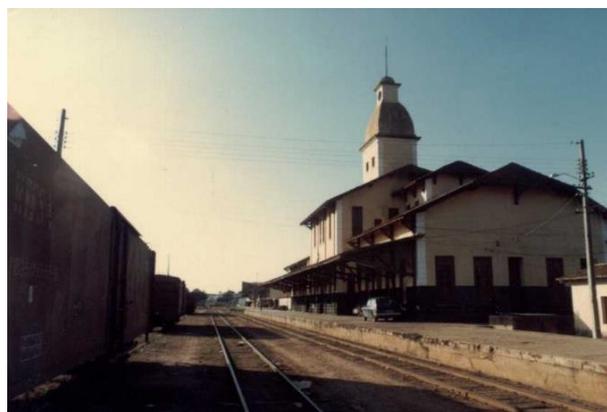
Fonte: FUNDAC-PI, 1997.

Fotografia 7: A fachada posterior, voltada para o pátio interno, mostra em primeiro plano a plataforma de embarque, as várias águas da cobertura em telha francesa, bem como as reentrâncias dos volumes em ambas as fachadas, que conferem maior dinamismo à composição do edifício.



Fonte: FUNDAC-PI, 1997.

Fotografia 9: Vista das fachadas lateral e posterior, mostrando a estruturação dos beirais e a cobertura da plataforma de embarque, sustentada por mãos francesas



Fonte: FUNDAC-PI, 1997.

⁵⁷ A Estação Ferroviária de Teresina está situada na Avenida Miguel Rosa, n.º 2885, esquina com a Avenida Frei Serafim, em Teresina-PI. No período do processo de tombamento a estação pertencia a Rede Ferroviária Federal S. A. com área de 812,00 m² (corpo principal), 270, 25 m² (Armazém 1) e 145,00 m² (Armazém 2), totalizando 1.227,25 m².

Fotografia 10: Vista das fachadas lateral esquerda e principal, observadas da Av. Miguel Rosa.



Fonte: FUNDAC-PI, 1997.

Fotografia 11: Vistas do pátio de manobras da Estação onde se observa, além do prédio principal ao fundo, outra construção no mesmo estilo que serviu como armazém. Entre os dois prédios, fugindo totalmente ao estilo arquitetônico da Estação, aparece uma pequena edificação de construção recente.



Fonte: FUNDAC-PI, 1997.

A proposta de tombamento da estação ferroviária de Teresina trouxe como justificativas aspectos históricos e arquitetônicos, por constituir um marco da modernidade da cidade de Teresina e por apresentar “características singulares em relação a outras construções de nossa capital” com “gosto pelo pitoresco, tom romântico, ar bucólico, evocando lugares e hábitos distantes, usando materiais estruturais e decorativos de produção industrial e semi-industrial”. Na perspectiva estrutural, a estação

[...] possui arcabouço convencional de tijolos, cobertura recuada, decorada com ornamentação de madeira lavrada que ampara os profundos beirais convergentes do telhado, de duas águas, num jogo estético seriado (mão francesa) e cobertas com telhas tipo Marselha. Interiormente, os ambientes são compartimentados em pequenos espaços.

Tais bases arquitetônicas incluem a edificação em estudo dentre os exemplos do estilo neoclássico, marcado com elementos próprios da arquitetura pitoresca, típica dos chalés à moda Suíça, empregado no Brasil durante o período de transição do ecletismo, entre os séculos XIX e XX (FUNDAC, 1997).

Portanto, a estação apresentava importância arquitetônica e simbólica que justificavam a sua proteção, conforme a Lei de Tombamento nº 4.515, de 09 de novembro de 1992, que

dispõe sobre a proteção do Patrimônio Cultural do Estado do Piauí⁵⁸: No entanto, o tombamento a nível estadual da estação ferroviária de Teresina não tranquilizou os agentes públicos preocupados com sua preservação, levando que funcionários da RFFSA e dirigentes da Fundação Estadual de Cultura e do Desporto do Piauí (FUNDEC)⁵⁹ refletissem sobre “a articulação de uma proposta de reintegração do conjunto das edificações ao contexto urbano, através de uma utilização adequada às suas características construtivas”. Com isso, surgiu a proposta de

cessão à FUNDEC, dos imóveis que integram – prédio principal e dois galpões dispostos em uma ampla esplanada – que se responsabilizará pela sua restauração e revitalização, adaptando-os para o funcionamento das Escolas de Dança e de Música de Teresina, além dos escritórios da RFFSA e do Metrô (Figueiredo, 1997, p. 8).

A partir de então, a FUNDEC assumiu a responsabilidade de manter o amplo espaço da estação ferroviária de Teresina conservado e, em pleno funcionamento. A retomada do processo de tombamento do conjunto da Estação Ferroviária de Teresina a nível nacional ocorreu por ocasião da privatização da RFFSA, principalmente devido a “preocupação com o destino do conjunto arquitetônico, agravada pelo seu precário estado de conservação, pela perda da sua função original e pelo caráter irreversível desta última, provocada pela construção do metrô” (Figueiredo, 1997, p. 8).

O metrô de superfície de Teresina foi idealizado em 1977, por Alberto Tavares Silva, então presidente da Empresa Brasileira de Transportes Urbanos e, também, pela Rede Ferroviária Federal S. A. As obras do metrô foram iniciadas em julho de 1987 e concluídas em 1989, quando Alberto Tavares Silva já atuava no segundo mandato como governador do Estado do Piauí (Teresina..., 1989, p. 7).

⁵⁸ O Patrimônio Cultural do Estado do Piauí, de acordo com o Art. 1.º da lei n.º 4.515, de 09 de novembro de 1992, “é constituído pelos 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 comunidade piauiense e que, por qualquer forma de proteção, prevista em Lei, venham a ser reconhecidos como valor cultural, visando à sua preservação”.

⁵⁹ Até 1975 as ações governamentais de incentivo à cultura concentravam-se na Secretaria de Cultura do Estado. A partir de então, foram criadas mais duas instituições, com atuações específicas: a Fundação Cultural do Piauí, com atuação principalmente no resgate das manifestações folclóricas e da memória do Estado e a FAGEPI, com o objetivo de fomentar o esporte piauiense nas mais diversas categorias. Em 1997, foi criada a Fundação Estadual de Cultura e do Desporto do Piauí (FUNDEC), através da fusão da Fundação Cultural do Piauí e a Fundação de Assistência Geral aos Desportos do Piauí – FAGEPI. Em 2003, aconteceu a separação das fundações, criando-se então a Fundação Estadual de Esportes do Piauí (Fundespi) e a Fundação Cultural do Piauí (Fundac). Em junho de 2015, a lei estadual n.º 6.673 cria a Secretaria Estadual de Cultura – SECULT, em substituição à Fundac. (Disponível em: [Histórico | Secult \(cultura.pi.gov.br\)](http://historico.secult.cultura.pi.gov.br))

As obras do metrô de Teresina ocasionaram alterações significativas na paisagem ferroviária, pois “os trilhos são os da velha ferrovia São Luís-Teresina, reformados e rebaixados nos 16 quilômetros em que cortam a cidade, para liberar o tráfego da sua principal avenida”, a Frei Serafim⁶⁰ (Rezende Jr., 1988, p. 18). A iniciativa do rebaixamento dos trilhos que “cruzava as principais ruas da cidade” foi da RFFSA e do governo do Estado, justificando que antes dessa obra “causava uma média de quatro acidentes por semana” (Metrô de Teresina..., 1991, p. 8), envolvendo automóveis, ônibus e pedestres que circulavam diariamente as ruas e avenidas por onde passava o metrô.

Essa obra rompeu com o aspecto característico da esplanada e a interligação entre os edifícios do conjunto, bem como, a estação passou por várias reformas para abrigar a Companhia Metropolitana de Transporte Público (CMTP)⁶¹ e outras repartições públicas, ocasionando a demolição de alvenarias, retirada de pisos originais, danos em esquadrias, etc. A seguir imagens do antes (fotografia 12) e depois (fotografia 13) do rebaixamento dos trilhos do metrô de Teresina:

Fotografia 12: Estrada de Ferro cruzando a Av. Frei Serafim, vendo-se ao fundo o pátio de manobras e à esquerda o prédio da Estação.



Fonte: FUNDAC-PI, 1997.

Fotografia 13: Metrô de Teresina em passagem sobre trilhos rebaixados, cruzando a Avenida Frei Serafim por baixo de um viaduto.



Fonte: Portal O Dia, 2022. Disponível em: [Metrô de Teresina volta a circular hoje \(27\) com viagens reduzidas; saiba os horários - Teresina - Portal O Dia](#)

⁶⁰ A Avenida Frei Serafim foi construída com objetivo de permitir o crescimento da cidade de Teresina para o sentido leste, em direção a rio Poti, caracterizando-se como principal via de circulação, sendo urbanizada a partir das décadas de 1930 e 1940.

⁶¹ Em 1991, foi firmado o convênio n.º 042/91 de cooperação entre RFFSA e a Companhia Metropolitana de Transportes Públicos do Piauí, para a prestação de serviço de transporte ferroviário de passageiros na cidade de Teresina, ficando a CMTP autorizada a utilizar a via permanente e parte das instalações fixas da RFFSA, que por esta última lhe venham a ser indicadas para a operação dos seus trens. Desde então, a CMTP utiliza o prédio da Estação, até que, em junho de 2009, a Gerência Regional do Patrimônio da União no Estado do Piauí (GRPU/PI) e o IPHAN, por meio de notificação extrajudicial, requisitaram a desocupação do imóvel.

Além dessas alterações no entorno da Estação Ferroviária de Teresina, envolvendo as obras de rebaixamento dos trilhos que cortavam ruas e avenidas de grande circulação da cidade, outro projeto de intervenção urbanística trouxe preocupações de representantes de instituições responsáveis pela preservação do patrimônio piauiense, refere-se ao projeto da Prefeitura de Teresina de rebaixamento da Avenida Miguel Rosa, no cruzamento com a Avenida Frei Serafim. Em ofício nº 011/99, de 26 de julho de 1999, do Conselho Estadual de Cultura (CEC) encaminhado ao Prefeito de Teresina, Firmino da Silveira Soares Filho⁶², solicita que a Prefeitura apresente em reunião marcada para 06 de agosto de 1999, o projeto para apreciação dos membros do CEC e de representantes de outras instituições interessadas na preservação do entorno de dois imóveis tombados como Patrimônio Histórico do Piauí, a Estação Ferroviária de Teresina e o Edifício Chagas Rodrigues (DER), pois

De acordo com os Arts. 1.º (Parágrafo único), 6.º e 19.º da Lei 4.515 de 09 de novembro de 1992, que dispõe sobre a proteção do patrimônio cultural do Piauí, o entorno dos bens tombados também integra o patrimônio cultural do Estado, com área de proteção, que garante visibilidade, ambiência e integração aos bens protegidos (CEC, 1999a).

No entanto, conforme ofício n.º 023/99, de 20 de setembro de 1999, o Conselho Estadual de Cultura comunicou que convidou a Prefeitura de Teresina e outros órgão governamentais e não governamentais a participarem de sessão ordinária do Conselho ocorrida em 12 de agosto de 1999, dedicada à discussão desse projeto de rebaixamento do trecho da Avenida Miguel Rosa, no cruzamento com a Avenida Frei Serafim (Figura 14). Nessa ocasião, compareceram representantes de diversas instituições: Instituto Piauiense de Avaliações e Perícias de Engenharia, Secretaria Municipal do Meio-Ambiente, Curadoria do Meio-Ambiente do Ministério Público Estadual, Secretaria Estadual do Meio-Ambiente e dos Recursos Hídricos, Fundação Rio Parnaíba, Centro Tecnológico da Universidade Federal do Piauí, Fundação Estadual da Cultura e do Desporto do Piauí e Secretaria Municipal de Transportes Públicos, mas que a Prefeitura não encaminhou representante para apresentar a proposta, levando aos presentes na reunião a deliberação sobre a ampla discussão do projeto.

⁶² Firmino da Silveira Soares Filho nasceu no dia 16 de dezembro de 1963 em Teresina, onde faleceu no dia 6 de abril de 2021. Foi economista e político do PSDB no Piauí. Eleito e reeleito Prefeito de Teresina por duas vezes, sendo recordista em quantidade de mandatos, compreendendo sua atuação política de 1997 a 2004 e de 2013 a 2020. Era graduado em Economia pela Universidade Federal de Pernambuco. Fez mestrado na Universidade de Illinois, nos Estados Unidos. Aprovado em concursos públicos, tornou-se Auditor Fiscal do Tribunal de Contas da União e professor do Departamento de Economia da Universidade Federal do Piauí.

Fotografia 14: Cruzamento da Av. Miguel Rosa com Av. Frei Serafim, Teresina-PI.



Fonte: Santos, 2022.

Nessa reunião, os técnicos mostraram a preocupação caso esse projeto fosse realizado sem os devidos estudos de impacto ambiental e do valor do patrimônio histórico-cultural da área urbanística:

Foi consenso entre os técnicos de que um rebaixamento na Avenida Miguel Rosa resultará em graves danos à paisagem urbana e, conseqüentemente, à preservação do valor histórico e cultural dos imóveis tombados, além de comprometer o valor plástico das edificações. Complementarmente foi discutido o fato de que a obra proposta não resolverá o problema de tráfego. Tal constatação sugere, pois, a adoção de medidas alternativas para o tráfego da Av. Frei Serafim (CEC, 1999b).

Diante das intervenções já realizadas e futuros projetos de alterações da paisagem no entorno da Estação Ferroviária de Teresina provocou o receio sobre o destino das edificações que compõem o conjunto ferroviário, ocasionando a retomada do processo de tombamento a nível federal. Com isso, o IPHAN realizou inicialmente inventários dos bens imóveis, móveis e arquivísticos da extinta RFFSA, visando atribuir valor cultural como ocorreu com a estação ferroviária de Teresina. No entanto, isso não significa seu tombamento e, principalmente não reflete a efetivação de políticas preservacionistas.

Fotografia 15: Estação Ferroviária de Teresina



Fonte: IPHAN-PI (2017).

Com os estudos realizados para produção dos inventários do patrimônio ferroviário, o IPHAN-PI tomou como base para a produção da proposta de tombamento federal do Conjunto da Estação Ferroviária de Teresina (fotografia 15), composto pelo pátio, estação, armazéns 1 e 2 e a casa do agente e anexo, através de processo contendo três volumes de 195 páginas aberto em 23 de junho de 2008 pela Superintendente local, Diva Maria Freire Figueiredo. Esse processo foi apresentado ao Conselho Consultivo do Patrimônio Cultural quatro anos depois de sua abertura, em reunião de 28 de março de 2012, na Sede do IPHAN, em Brasília-DF.

Nessa reunião, o diretor do DEPAM, Andrey Rosenthal Schlee, destacou “a localização privilegiada da área em estudo, principalmente por estar entre os dois rios fundamentais, o Parnaíba e o Poti”. Já o conselheiro relator do processo, Luiz Phelipe de Carvalho Castro Andrés, realizou visita *in loco* para produzir seu parecer e, nessa ocasião, participou de reuniões com técnicos, visitou o pátio ferroviário e as áreas urbanas no entorno. Além disso, em seu parecer apresentou um detalhado histórico da estação e do andamento do processo desde sua abertura até os encaminhamentos, que cumpriram “os requisitos técnicos, jurídicos e burocráticos exigidos pela regulamentação do IPHAN, mais especialmente pela Portaria n.º 11, de 11 de setembro de 1986” (IPHAN, 2012). Em seu parecer favorável para o tombamento do Conjunto da Estação, Luiz Phelipe Andrés, afirma que

A Estação Ferroviária é um legado que transcende em muito o patrimônio material que aqui se propõe tomar. Na verdade, o sentido mais amplo de se proteger do desaparecimento esta porção material é que ela se constitui em poderoso símbolo e testemunho de um feito épico. A construção de caminhos de ferro em terrenos hostis, em meio à caatinga e cerrado, no período que vai da segunda metade do século XIX às primeiras duas décadas do século XX, se tornou uma das grandes realizações na conquista do território e como tal ela é rica para a história do Brasil (IPHAN, 2012).

Além da importância material e tecnológica da estação ferroviária, a proposta para o seu tombamento “se insere nas estratégias atuais de preservação na medida em que reconhece e protege bens localizados em regiões onde até então o IPHAN teve atuação restrita” e, outro aspecto, trata-se da monumentalidade da estação, que por conta da sua estética, técnica e linguagem serviu como “um dos principais referenciais urbanos” para as construções posteriores que adotaram “elementos construtivos semelhantes, em contraponto com a arquitetura até então produzida e que descendia direto da tradição colonial”.

Depois do detalhado parecer do Conselheiro Luiz Felipe Andrés, outros conselheiros contribuíram com sugestões para o tombamento e, posterior ações preservacionistas como, por exemplo, a Conselheira Claudia Storino, considera que

além do tombamento das estações, dos conjuntos, certamente muito importante, talvez pudéssemos pensar também na difusão desse conhecimento, desses caminhos, de todos os elementos que existem pelos caminhos implantados com tanta dificuldade. De certa forma, tombando o imóvel, ainda que seja importante e adequado o tombamento, tratamos de um ponto focal que se ligava a outros pontos e a outras localidades. Então, poderíamos pensar numa rede de memória de patrimônio. Toda vez que penso na Rede Ferroviária, penso numa rede de memória, porque é o que nos compete aqui (IPHAN, 2012).

A ideia da Conselheira Claudia Storino era agregar “valor de memória” ao bem tombado como forma de ampliar o conhecimento da população envolvida cotidianamente com essas estruturas ferroviárias, sendo “fundamental no processo de ocupação dos territórios e de criação dos bairros e das localidades, é o motivo da sua preservação”, sobretudo protegendo-as da especulação imobiliária comum em áreas urbanas centrais.

Ao término da exposição dos pareceres dos Conselheiros, o Presidente do IPHAN, Luiz Fernando Almeida, colocou em votação, sendo acolhido por unanimidade, o tombamento do Conjunto da Estação Ferroviária de Teresina e aprovado a sua inscrição no Livro do Tombo Histórico e no Livro do Tombo das Belas Artes. A Portaria N.º 29, de 21 de março de 2013,

que homologa o tombamento foi publicada no Diário Oficial da União, em 25 de março de 2013, assinada pela Ministra da Cultura, Marta Suplicy. Para a Superintendente do Iphan no Piauí à época, Claudiana Cruz, “a homologação é a confirmação do que já havia sido estabelecido e aprovado pelo Conselho Consultivo. É uma forma também para redobrar a atenção e proteção a esse espaço importante para a história do estado” (Andrade, 2013).

Em 2009, a superintendência do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional no Piauí recebeu da Gerência Regional da Secretaria do Patrimônio da União (GRSPU), do Ministério do Planejamento, o termo de concessão de guarda provisória do Conjunto da Estação Ferroviária de Teresina, constituída de uma área de 4.389m² onde fica o Pátio da Estação Ferroviária de Teresina que abriga a Estação (com 1.473m²) e dois armazéns (com 227 e 140m²). Essas construções passaram por um processo de requalificação de acordo com o Plano Diretor desenvolvido pelo Iphan, em parceria com o Governo do Estado do Piauí e a Prefeitura Municipal de Teresina, que previa: “o uso de todo o pátio ferroviário para a implantação de parque urbano, da sede do Iphan-PI e da Casa do Patrimônio, além de outros equipamentos culturais e também do Centro de Referência do Patrimônio Arqueológico” (Iphan, 2009).

A Estação Ferroviária de Teresina passou por três reformas ocorridas nos anos de 2002, 2008 e 2010. Em 2002, por conta das comemorações do sesquicentenário de Teresina, ocorreu a revalorização cultural da estação através da criação do Espaço Cultural Trilhos onde são desenvolvidas apresentações artísticas nas áreas de música, artes cênicas, dança e outras manifestações culturais, bem como exposição iconográfica permanente de acervo sobre a história da cidade de Teresina. Além disso, o Grupo Harém de Teatro⁶³, existente desde 1985, assumindo liderança no cenário cultural regional, nacional e internacional, atua como Ponto de Cultura, tendo como sede o espaço *Nos Trilhos do Teatro*, situada nas dependências da estação.

⁶³ Conforme Airton Martins, em entrevista concedida a Érica Rodrigues Fonte: De 1985 a 2009 o grupo realizou 16 montagens, sempre valorizando os autores locais como Gomes Campos e Chico Pereira. Dessas montagens, houve participação em 38 festivais locais, nacionais e internacionais, a exemplo do XVI Festival de Inverno de Campina Grande (PB) em 1986, do Festival de Teatro de Erechim (RS), e da 4ª Edição da Sementes Mostra Internacional de Teatro Para o Pequeno Público, em Almada – Portugal, em 1999. Dentre estes, o número de premiações é bastante relevante, dando reconhecimento ao grupo até mesmo internacionalmente, contabilizando mais de 50 premiações, em diversas categorias. Como destaque temos o recebimento, pelo grupo, do Prêmio de Mérito Lusófono, concedido pela Fundação Luso-Brasileira Para o Desenvolvimento da Língua Portuguesa no Mundo/ Ministério da Cultura de Portugal (1997) e das premiações para melhor ator-coadjuvante e melhor figurino no XI Festival Nacional de São Mateus (FENATE) - ES e para melhor ator-coadjuvante e melhor iluminação no V Festival Nordestino de Guaramiranga – (CE), em 1998. O Grupo Harém também é responsável pela formação artística de muitos atores piauienses. Criada ainda na década de 1980, a oficina de teatro Procópio Ferreira foi, por muitos anos, a única forma de estudo do teatro no estado, visto que, ainda hoje, há apenas a Escola Técnica de Teatro Gomes Campos, que passa por grandes dificuldades estruturais e financeiras. Inicialmente, a oficina era administrada pelo ator e diretor Arimatan Martins, um dos fundadores do Grupo Harém, e atualmente é administrada pelo ator e diretor Luciano Brandão. FONTE, Erica Rodrigues. Como um Harém pode mudar tudo: reflexões sobre o teatro no Piauí, em diálogo com Airton Martins. *Urdimento*, v. 1, n. 26, p. 398 - 406, jul. 2016.

A pequena reforma da estação realizada em 2010 foi iniciada com a abertura de processo licitatório nº 01402.000151/2009-44 da Comissão Permanente de Licitação da Superintendência do Piauí do IPHAN, administrada pela Superintendente do IPHAN-PI, Diva Maria Freire Figueiredo, em 20 de agosto de 2009, para receber propostas de firmas interessadas na modalidade Tomada de Preço, visando a contratação de empresa jurídica para execução de serviços técnicos especializados de engenharia para conservação, restauração e adaptação do prédio da Estação Ferroviária de Teresina para a instalação da sede da 19ª SR do IPHAN. Os objetivos do projeto arquitetônico desenvolvido pelos técnicos da 19ª SR-IPHAN constante no processo licitatório eram:

[...] de cessar o processo de degradação pelo qual passa o edifício e promover a restauração da originalidade dos elementos arquitetônicos (coberta, esquadrias, pisos, cores). Ele tem a premissa de não provocar novas descaracterizações com a organização espacial do programa de necessidades da superintendência, associando funcionalidade e conservação (IPHAN, 2009, p. 7).

Para execução do início dos trabalhos de restauração e adaptação da Estação Ferroviária de Teresina, foi iniciado o processo de desocupação do prédio realizado em 2010, por ordem judicial que determinou que a Companhia Metropolitana de Transporte Público do Piauí (CMTP) desocupasse, pelo prazo de 30 dias, o prédio da Estação, devolvendo a posse do bem à União Federal, aos cuidados do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN), até o julgamento final da ação judicial. Assim, conforme decisão liminar, a juíza do processo avaliou a questão sob o ponto de vista da preservação do patrimônio histórico, cultural e artístico nacional:

Dado o valor histórico, cultural e artístico do prédio da Estação Ferroviária de Teresina, objeto, inclusive, de tombamento estadual, pode-se deduzir que a norma (Lei n.º 11.483/2007) impõe ao IPHAN a sua manutenção, para fins de preservação e difusão da Memória Ferroviária. A ocupação do prédio da Estação Ferroviária pela CMTP não apenas é ilegítima do ponto de vista da titularidade do bem, como ofende a lei e a Constituição, na medida em que se apresenta como um obstáculo à preservação do patrimônio histórico, cultural e artístico nacional. (SJPI, 2010) Disponível em: [SJPI: Justiça Federal concede liminar para IPHAN cuidar da Estação Ferroviária de Teresina – SEDEP](#)

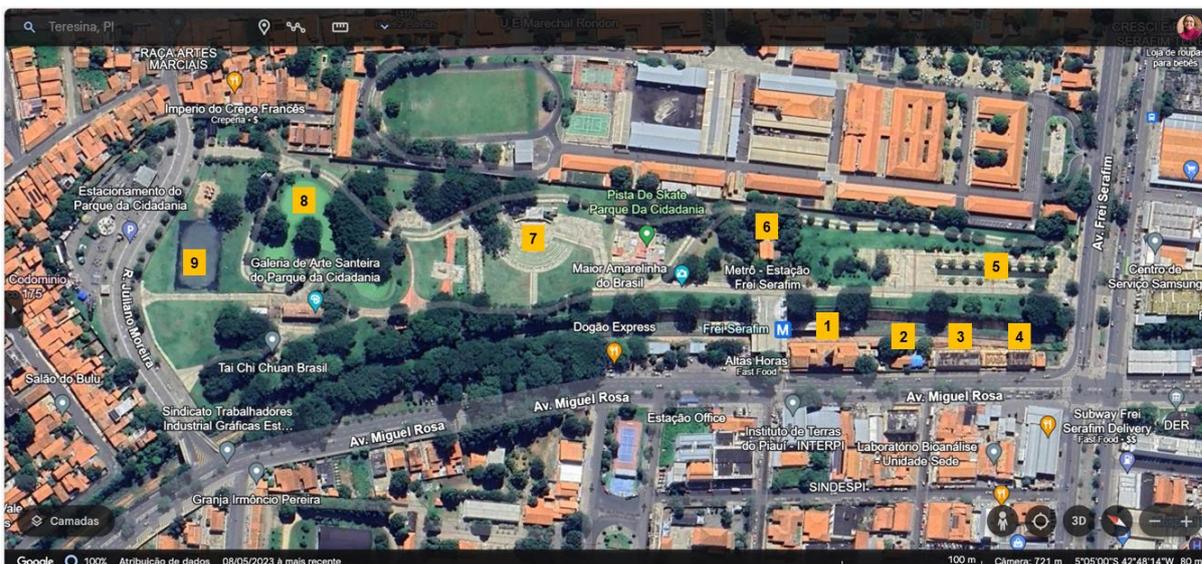
Em 2010, ocorreu o desenvolvimento do processo de cessão provisória do pátio da Estação Ferroviária de Teresina entre a Superintendência do Patrimônio da União e o IPHAN. Com a assinatura do Termo de Cessão Provisória estava previsto a assinatura de Termo de

Compromisso entre IPHAN e Prefeitura Municipal de Teresina para implantação do Parque Estação da Cidadania. Com esta cessão era esperado ter maior celeridade na decisão judicial relativa à desocupação do prédio da Estação ferroviária de Teresina para início da obra de restauração e adaptação para instalação da sede do IPHAN no Piauí “e criar salas dedicadas à Memória Ferroviária, à antropologia pré-histórica, à arquitetura do Piauí, além de uma biblioteca especializada aberta ao público” (IPHAN, 2011).

O Parque Estação da Cidadania Maria do Socorro Macedo Claudino (Figura 18) está situado em área que possuía algumas edificações (casa de máquinas/serraria, casa do agente e anexo e galpões) e funcionava o pátio de manobras da Estação Ferroviária de Teresina. Diante do abandono das instalações, a deterioração e o vandalismo, se fazia urgente a revitalização da área, sendo indicada para a criação de espaço voltado para práticas de atividades físicas, culturais e de lazer da população e, principalmente promover ações de conservação das edificações anteriormente pertencentes a ferrovia através de novos usos e significados.

Em 2009, a área foi cedida para a Prefeitura de Teresina, iniciando a elaboração do projeto arquitetônico e paisagístico para a construção do Parque. Durante os anos de 2011 e 2013, foram iniciadas as obras de construção e revitalização do Parque, sendo embargadas pelo Ministério Público do Estado do Piauí por conta de possuir no local prédios e estruturas ferroviárias tombadas pelo IPHAN. A partir de então, ocorreu a reestruturação do projeto inicial para atender as sugestões e normativas do Instituto. Assim, depois da reformulação do projeto e atendimento das normas e legislações patrimoniais, o Ministério do Turismo e a Prefeitura de Teresina anunciaram a inauguração do Parque da Cidadania em 2016 (Figura 4), com uma infraestrutura de lazer e cultura composta por pista de skate (Fotografia 16), anfiteatro (Fotografia 17), quiosques, estacionamento, área de recreação/atividades físicas (Fotografia 18), lago artificial (Fotografia 19), ciclovia (Fotografia 20), espelho d’água (Fotografia 21), Galeria de Arte Santeira (Fotografia 22) e a Galeria do Inconsciente (Fotografia 23).

Figura 4: Imagem do Google Earth do Parque Estação da Cidadania Maria do Socorro Macedo Claudino no entorno da Estação Ferroviária de Teresina



1 Estação Ferroviária de Teresina

2 Dormitório

3 Armazém 1

4 Armazém 2

5 Espelho d'água

6 Galeria do Inconsciente

7 Anfiteatro

8 Lago Artificial

9 Campo de Futebol

Fonte: Imagem do Google Earth do Parque Estação da Cidadania... (2023).

Fotografia 16: Pista de skate do Parque da Cidadania



Fonte: Pista de skate... (2023)

Fotografia 17: Anfiteatro do Parque da Cidadania



Fonte: Anfiteatro... (2023)

Fotografia 18: Áreas de recreação / atividades físicas do Parque da Cidadania



Fonte: Áreas de recreação... (2023)

Fotografia 19: Lago artificial do Parque da Cidadania



Fonte: Lago artificial... (2023)

Fotografia 20: Ciclovía do Parque da Cidadania



Fonte: Ciclovía... (2023).

Fotografia 21: Espelho d'água do Parque da Cidadania



Fonte: Espelho d'água... (2023)

Fotografia 22: Galeria de Arte Santeira, antiga Casa de máquinas da estação.



Fonte: Galeria de Arte Santeira... (2023)

Fotografia 23: Galeria do Inconsciente, antiga Casa do agente ferroviário e anexo.



Fonte: Galeria do Inconsciente... (2017)

Na área que anteriormente foi utilizada para os serviços ferroviários da Rede Ferroviária Federal S. A. em Teresina, atualmente abriga as instalações do Parque Estação da Cidadania Maria do Socorro Macedo Claudino, conhecido popularmente por Parque da Cidadania, com:

A presença marcante de equipamentos esportivos, recreativos e culturais, além do próprio verde, faz do parque um dos espaços públicos mais visitados da cidade, sobretudo no fim de tarde, quando as temperaturas altas da capital piauiense começam a baixar, propiciando a realização de atividades físicas, piqueniques, apresentações artísticas e outras práticas. Nas margens do lago artificial famílias costumam fazer piqueniques e pequenas festas infantis. Aliás, nesse mesmo espaço há sempre patos, marrecos e outras aves a descansar ou passear, para a alegria dos visitantes, especialmente das crianças, que observam com atenção cada movimento desses animais. Além disso, é um espaço público bastante plural, e que acolhe diferentes públicos e suas expressões (Almeida, 2022, p. 42-43).

Outro aspecto importante do Parque da Cidadania é a valorização e conservação das edificações que pertenciam a extinta RFFSA como a antiga casa de máquinas e a casa do agente ferroviário, a primeira abriga a Galeria de Arte Santeira e a segunda, a Galeria do Inconsciente. Na Galeria de Arte Santeira, por exemplo, são expostas aos visitantes aproximadamente 50 obras de grandes artistas piauienses, que esculpem obras de “uma manifestação plástica que utiliza a madeira como matéria-prima, com atributos artísticos e culturais presentes na talha de esculturas, oratórios, painéis e peças de mobiliário”, com características marcantes de fé e religiosidade (Iphan, 2022).

No entanto, percebe-se que o Parque da Cidadania pouco apresenta aos visitantes a relação com o passado ferroviário, ao começar pela personalidade que dar nome ao parque, Maria do Socorro Macedo Claudino, homenageada pela Prefeitura de Teresina por ter atuado em diversas instituições sociais e ser matriarca de família tradicional atrelada a atividade econômica local.⁶⁴ Com relação as edificações ferroviárias que ainda persistem no parque, os visitantes não conseguem identificar aspectos do tempo em que esses lugares apresentavam usos diferentes: oficina da estação e casa do agente ferroviário, pois não há nenhuma informação ou referência a respeito nos locais onde estão situados.

⁶⁴ Maria do Socorro Macedo Claudino foi esposa de João Claudino Fernandes, o empresário que nasceu em Luís Gomes no Estado do Rio Grande do Norte e foi um dos fundadores do Grupo Claudino ao lado do irmão Valdecy Claudino. O grupo é um dos maiores varejistas do país, com sede em Teresina, capital do Piauí e presença em pelo menos 15 estados, através de lojas (Armazém Paraíba), indústrias (colchões Socimol e Ônix, bicicletas Houston e Audax e indústria Guadalajara de roupas), agência de publicidade (Sucesso Publicidade), construtora (Sucesso), gráfica e editora (Halley S. A.), frigorífico (Frigotil) e shopping centers (Teresina Shopping).

Para Claudiana Cruz dos Anjos, as intervenções na área do parque, “em que pese sua apropriação social, não foi capaz de reverter a ruptura espacial promovida pelo metrô. Situação que, somada à ausência de referências diretas à atividade ferroviária, conduz a um olhar pouco atento à sua antiga condição de pátio ferroviário” (Anjos, 2022, p. 98), fazendo com que os visitantes não identifiquem no presente a relação da área com o passado ferroviário, mesmo com a existência de alguns trilhos e edificações no local e a proximidade da antiga estação ferroviária.

Em 2011, diante dos percalços para conclusão das obras de restauração da Estação Ferroviária de Teresina, ocorreu a contratação de serviços de engenharia para conservação e adequação de uma edificação cedida pelo DNOCS para instalação da sede da Superintendência do IPHAN em Teresina. Com isso, o IPHAN-PI passou a funcionar em prédio situado na Rua Magalhães Filho, n. 779, zona Centro/Norte de Teresina.

No entanto, a Superintendência do IPHAN no Piauí não abandonou a ideia da transferência da sede para as instalações da antiga Estação Ferroviária de Teresina, realizando a abertura de edital de Tomada de Preços n.º 01/2017 “para contratação de empresa especializada para execução de projeto executivo de restauração do conjunto arquitetônico da Estação Ferroviária de Teresina”. No projeto básico anexo ao edital, a empresa contratada tinha como objetivo executar a restauração do conjunto arquitetônico da estação, realizando a adaptação das edificações para “funcionamento de novos usos, incluindo projetos complementares (estruturas e instalações), agenciamento e paisagismo e orçamentos das intervenções”. Assim, o projeto básico de restauração propõe que:

Do conjunto das edificações e área livre do conjunto, será objeto do presente projeto aquelas situadas no setor sudoeste da esplanada, cujos projetos devem ser orçados em separado: o prédio da Estação a ser adaptado ao funcionamento da sede da Superintendência do IPHAN e Casa do Patrimônio, com destaque para o patrimônio arqueológico; Espaço Cultural Trilhos no Galpão 1; a sede da Companhia Metropolitana de Transportes no galpão 2; agenciamento e paisagismo integrando todo o setor sudoeste, incluindo readequação do estacionamento situado à esquerda do prédio da Estação, na Avenida Miguel Rosa (IPHAN, 2017).

A proposta do IPHAN com esse projeto era assegurar a preservação do conjunto da estação ferroviária com a viabilização da transferência da sede do Instituto e sua integração com a área do Parque da Cidadania, transformando o conjunto em importante complexo cultural com a instalação da Casa do Patrimônio de Teresina. Além disso, o Instituto tem o compromisso de entregar à Companhia Metropolitana de Transportes Públicos cerca de 400 m² de área para a

instalação de sua sede. Para que esse projeto seja viabilizado era importante “avaliações dos quadros de necessidades da Superintendência do IPHAN no PI, do Espaço Trilhos e da Companhia Metropolitana de Transportes Públicos a fim de atender aos seus objetivos” (IPHAN, 2017).

As obras de restauração da estação foram iniciadas em 2022, custando mais de 11,2 milhões, recursos provenientes da assinatura de Termo de Ajuste de Conduta⁶⁵, firmado por uma empresa autuada pelo Iphan por destruir sítios arqueológicos no Sul do Estado do Piauí. A entrega da obra está prevista para maio de 2024, visando sua preparação para as comemorações alusivas aos 172 anos da cidade de Teresina. No entanto, a imprensa noticiou que antes mesmo da sua conclusão, a obra tem sido alvo de atos de vandalismo por conta das pichações na fachada externa do prédio. Para a Superintende do IPHAN-PI, Teresinha Ferreira:

A partir do momento que vai avançando o restauro, essa obra está sendo depredada com as pichações. Isso é muito triste, porque é o dinheiro público que está sendo destruído. A partir do momento que está sendo restaurado um prédio que tem importância para a cidade e ele está sendo pichado, só quem vai sofrer as consequências é a própria sociedade. (Moreno, 2024)

Com isso, contra essas práticas de vandalismo e falta de cuidado e respeito com o patrimônio ferroviário que o IPHAN atua na formulação de ações de conscientização por meio de projetos de educação patrimonial nas escolas e atividades culturais, visando sua valoração e proteção. A Portaria n.º 407, de 21 de dezembro de 2010, o Presidente do IPHAN instituiu a Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário, em conformidade com o artigo 9º, da Lei n.º 11.483/2007, onde são inscritos todos os bens reconhecidos como detentores de valor artístico, histórico e cultural, sendo sua gestão de competência da Coordenação Técnica do Patrimônio Ferroviário. Conforme o Art. 2.º da Portaria, os bens listados como Patrimônio Cultural Ferroviário “gozam de proteção, com vistas a evitar seu perecimento ou sua degradação, apoiar sua conservação, divulgar sua existência e fornecer suporte a ações administrativas e legais de competência do poder público”.

⁶⁵ O ajustamento de conduta é um instrumento de solução de conflitos pela via conciliatória instaurado por meio do Código de Defesa do Consumidor e das alterações que este dispositivo promove à Lei nº 7.347/85 –Lei da Ação Civil Pública. O Termo de Ajustamento de Conduta é uma forma de solução extrajudicial de conflitos, promovida por órgãos públicos, tendo como objeto a adequação do agir de um violador ou potencial violador de um direito transindividual [...] às exigências legais, valendo como título executivo extrajudicial. É um negócio jurídico bilateral, um acordo, que tem apenas o efeito de acertar a conduta do obrigado às determinações legais. Independentemente do seu rótulo, não pode ter como resultado disposição nem transação do direito transindividual Ver: RODRIGUES, Geisa de Assis. *Ação civil pública e termo de ajustamento de conduta: teoria e prática*. Rio de Janeiro: Editora Forense, 2011. p. 281.

Com a Portaria n.º 17, de 29 de abril de 2022, o IPHAN atualizou a portaria anterior sobre critérios de valoração e procedimentos de inscrição de bens da extinta RFFSA na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário, sendo que “a revisão estabelece novos fluxos para a gestão dos bens protegidos. O documento foi construído a partir do trabalho conjunto com as superintendências que compõem o Iphan” (IPHAN, 2022).

No Piauí, as cidades de Teresina, Piracuruca e Parnaíba possuem bens ferroviários listados com valor histórico, artístico e cultural nos termos da Lei n.º 11.483/2007, da Portaria IPHAN n.º 407/2010 e da Portaria nº 17/2022 (Anexo E). Nos próximos capítulos tratamos das práticas de memória e das políticas de patrimonialização do patrimônio ferroviário da cidade de Parnaíba-PI, sobretudo os novos usos da Estação Ferroviária de Parnaíba, a relevância da Vila Ferroviária como estrutura de moradia do passado e do presente, as representações imagéticas do mundo ferroviário e os significados dos espaços ferroviários pelas memórias dos trabalhadores ferroviários.

4 PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO DE PARNAÍBA-PI: ABANDONO E POLÍTICAS DE PRESERVAÇÃO

Ao analisar a produção historiográfica sobre o patrimônio histórico e cultural da Parnaíba, cidade situada a 365 km da capital Teresina, estado do Piauí, constatou-se que os estudos realizados não se aprofundam acerca do patrimônio ferroviário. As pesquisas mencionam tangencialmente a temática das ferrovias quando tratam da chegada da estrada de ferro na cidade, as relações econômicas e sociais envolvidas com o transporte ferroviário, a prevalência das rodovias e os déficits econômicos da rede ferroviária que ocasionaram a desativação da ferrovia no norte do Estado.⁶⁶ No entanto, poucos são os estudos que tratam do legado ferroviário no Piauí, sobretudo acerca do processo de valoração como patrimônio cultural dos bens da extinta RFFSA existentes na cidade de Parnaíba, compondo o cenário urbano com novos significados, o abandono e as políticas de preservação.

As pesquisas sobre o patrimônio histórico e cultural da cidade de Parnaíba se intensificaram com a implantação, em 2014, do Programa de Pós-graduação em Artes, Patrimônio e Museologia, a nível de mestrado profissional, da Universidade Federal do Piauí, sediado nas dependências da atual Universidade Federal Delta do Parnaíba. O programa caracteriza-se pela transdisciplinaridade, com área de concentração em Artes, Patrimônio e Museologia e três linhas de pesquisa: Artes, Patrimônio e Museologia, Patrimônio, Sociedade e Educação Museal e Patrimônio, Turismo e Sustentabilidade. As dissertações já apresentadas pelo programa versam sobre estudos e intervenções de registro, preservação e comunicação do rico e complexo patrimônio cultural e natural da área de proteção ambiental APA Delta do Parnaíba.⁶⁷

Dentre as diferentes temáticas do patrimônio cultural e ambiental apresentadas pelos pesquisadores do programa tratam da gestão do patrimônio cultural, de educação patrimonial, da produção de planos museológicos participativos, de inventários do patrimônio ferroviário, etc. Com relação ao patrimônio ferroviário, alguns estudos realizados tratam diretamente de intervenções para preservação dos bens ferroviários contidos no Museu do Trem do Piauí, antiga Estação Ferroviária de Parnaíba, como: a elaboração do plano museológico (Nascimento,

⁶⁶ Ver: VIEIRA, Lêda Rodrigues. *Caminhos de ferro: a ferrovia e a cidade de Parnaíba, 1916-1960*. (Dissertação de Mestrado) Universidade Federal do Piauí, 2010. CERQUEIRA, Maria Dalva Fontenele. *Entre trilhos e dormentes: a Estrada de Ferro Central do Piauí na história e na memória dos parnaibanos (1960-1980)*. Teresina: Edufpi, 2017.

⁶⁷ Para maiores informações sobre o Programa de Pós-graduação em Artes, Patrimônio e Museologia da Universidade Federal do Piauí, acesse: [Portal de Programas de Pós-Graduação \(UFPI\)](#)

2019) e do inventário de classificação dos bens móveis do Museu do Trem do Piauí (Melo, 2017). Outros trabalhos mencionam indiretamente a ferrovia como um dos subconjuntos que compõe o cenário urbano, o Conjunto da Estação Ferroviária de Parnaíba, justificando sua entrada no processo de tombamento histórico e paisagístico da cidade de Parnaíba pelo IPHAN, ocorrido em 2008 (Coutinho, 2018) e seu uso como espaço de educação patrimonial (Ferreira, 2019).

Outros trabalhos foram desenvolvidos em diversos programas de pós-graduação do país, trazendo a questão do patrimônio histórico de Parnaíba como objeto de pesquisa, sobretudo acerca do seu tombamento, mencionando a ferrovia de forma indireta como um dos subconjuntos que compõe o conjunto histórico e paisagístico da cidade. A dissertação da pesquisadora Diva Maria Freire Figueiredo, intitulada *O monumento habitado: a preservação de sítios históricos na visão dos habitantes e dos arquitetos especialistas em patrimônio. O caso de Parnaíba*, foi um dos primeiros estudos que se interessou em analisar as “conceituações dos habitantes e dos especialistas em patrimônio sobre um sítio histórico e suas expectativas em relação à sua preservação” (Figueiredo, 2001, p. 10), abordando a cidade de Parnaíba, núcleo urbano originado no século XVIII e, que apresenta um sítio histórico complexo com diferentes representações sociais do patrimônio cultural e que precisava ser reconhecido oficialmente pelo tombamento a nível federal, visando sua preservação.

A pesquisadora Deborah Padula Kishimoto, em sua dissertação intitulada *Gestão do patrimônio cultural: estratégias de preservação do patrimônio cultural na cidade de Parnaíba – PI*, defendida em 2012 pelo Programa de Pós-graduação em Preservação do Patrimônio Cultural, em nível de Mestrado Profissional, do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, analisa questões relativas a gestão do patrimônio tombado do Conjunto Histórico e Paisagístico de Parnaíba-Piauí entre os anos de 2009 a 2010, sobretudo “as posturas e decisões tomadas em prol da preservação do patrimônio cultural, a partir das ações preservacionistas construídas no contexto de políticas governamentais, em distintos momentos históricos”, principalmente a atuação do IPHAN.

Em 2021, a tese *Narrativas da paisagem do Conjunto Histórico e Paisagístico de Parnaíba-PI: contradições e permanências*, de Isis Meireles Rodrigues Sampaio, foi defendida no Programa de Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo, da Universidade Federal de Minas Gerais, analisa os agentes que atuaram e atuam na urbanização e reurbanização da paisagem urbana histórica de Parnaíba-PI, principalmente a área tombada pelo IPHAN em 2008. Na tese, a pesquisadora analisa os subconjuntos que compõem o dossiê de tombamento do Conjunto Histórico e Paisagístico de Parnaíba composto pelos conjuntos: Porto das Barcas e Galpões

Portuários, Santa Casa de Misericórdia, Praça Santo Antônio, Praça da Graça, Av. Getúlio Vargas e Estação Ferroviária.

Com relação aos estudos que adotam o patrimônio ferroviário como objeto central de análise, destacam-se a dissertação de Ana Camila Moura dos Santos intitulada *Conjunto Floriópolis: os desafios da patrimonialização dos bens remanescentes da extinta RFFSA no Piauí*, defendida em 2017 pelo Programa de Pós-graduação em Preservação do Patrimônio Cultural, do IPHAN. Nesse estudo, a pesquisadora analisa o Conjunto Ferroviário de Floriópolis, localizado na cidade de Parnaíba, onde são assentados os trilhos do trecho mais antigo da Estrada de Ferro Central do Piauí, identificando a atuação do IPHAN no processo de produção de inventário para conhecimento, valoração e preservação dos bens da extinta RFFSA, sobretudo em relação ao patrimônio ferroviário piauiense.

Já a pesquisadora Claudiana Cruz dos Anjos com a dissertação *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*, analisa a proteção dos bens ferroviários pelo IPHAN, sobretudo acerca dos elementos que justificam a proteção pelo tombamento e valoração na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário e como esses instrumentos de proteção participam da seleção dos bens a serem preservados. Para isso, analisou os processos de tombamento deferidos e indeferidos pelo IPHAN no Brasil durante os primeiros anos do século XXI até 2015, ano do último processo de tombamento ferroviário aberto pelo IPHAN. Dentre os processos analisados, a pesquisadora se debruçou com o processo de tombamento da Ponte Metálica de Teresina e da Estação Ferroviária de Teresina.

O tombamento do Conjunto da Estação Ferroviária de Parnaíba, ocorreu a partir de sua inserção como um dos subconjuntos pertencentes ao Conjunto Histórico e Paisagístico de Parnaíba-PI, tombado pelo IPHAN em 2011. No dossiê do tombamento do Conjunto Histórico e Paisagístico de Parnaíba, produzido pela equipe técnica da 19ª Superintendência Regional/Iphan-PI e do Departamento de Patrimônio Material e Fiscalização (DEPAM), aberto em 2008, o conjunto da Estação Ferroviária compõe um cenário histórico e cultural da cidade pela presença da ferrovia que marcou consideravelmente o início de um novo contexto econômico e social, ligado ao advento da modernidade.

Diante disso, o processo de tombamento ocorrido em Parnaíba traduz o novo momento do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional com relação ao patrimônio urbano brasileiro, principalmente entre os anos de 1970 e 2010. O olhar sobre o que preservar foi ampliado, antes concentrado na excepcionalidade, homogeneidade e monumentalidade dos sítios ou monumentos isolados como, por exemplo, exemplares da arquitetura religiosa

(conventos e igrejas), da arquitetura militar (fortalezas) e da arquitetura institucional (palácios e palacetes), sobretudo do período colonial (século XVIII, em especial) e, posteriormente, a partir da década de 1970, para uma nova narrativa, a preservação de cidades tradicionais marcadas por conjuntos históricos e paisagísticos heterogêneos, valorizando diferentes ambiências do espaço urbano conectadas em rede de relações econômicas, sociais e culturais.

A partir desse novo olhar, a cidade de Parnaíba passou por processo de tombamento pelo IPHAN, onde foram analisados a heterogeneidade e a complexidade do conjunto histórico e paisagístico como testemunha da ocupação do interior do Brasil durante o século XVIII. Com o tombamento, o Instituto “reconhece os valores da lenta evolução urbana, protege as marcas que identificam a cidade e sua gente, impede excessos da atualidade globalizada” e representa “o arranque na implantação da rede de patrimônio cultural no estado do Piauí”. (Filho In IPHAN, 2008, p. 6)

Diante disso, as próximas páginas percorrem os aspectos ainda não considerados analiticamente pela historiografia sobre o processo de tombamento do Conjunto Histórico e Paisagístico de Parnaíba, dando enfoque a presença do conjunto da Estação Ferroviária, como um dos subconjuntos representativos nesse processo de tombamento na esfera federal, através das ações realizadas pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional no Piauí. Além disso, tratamos dos novos usos e ações de patrimonialização da estação ferroviária de Parnaíba, bem como, a situação das vilas ferroviária e operária como marcas representativas do passado ferroviário em relação conflituosa com o tempo presente, aspectos ainda não aprofundados pela historiografia sobre o patrimônio ferroviário piauiense existente na cidade e, que buscamos aprofundar nas próximas páginas.

4.1 Cidade, patrimônio histórico e paisagístico: processo de tombamento e gestão do patrimônio de Parnaíba-PI

O Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN) desde sua criação em 1936 e regulamentação por Decreto-lei n.º 25, de 30 de novembro de 1937 vem atuando em âmbito federal na proteção jurídica de determinados bens culturais do país, a partir da catalogação sistemática de monumentos de valor excepcional voltados para o tombamento,

privilegiando inicialmente cidades que eram consideradas testemunhas da história nacional⁶⁸, “destinados a propiciar aos cidadãos brasileiros o entendimento da formação da sua própria cultura, arte e história”. (Sant’Anna, 2017, p. 140).

Com o passar dos anos foram instituídos programas a nível federal voltados a preservação dos monumentos tombados, principalmente no Nordeste, contribuindo significativamente com a economia local como o Programa de Cidades Históricas⁶⁹, criado em 1973 e a incorporação de manifestações culturais antes estranhos aos critérios de tombamento como o patrimônio imaterial e o saber popular através da atuação do Centro Nacional de Referência Cultural⁷⁰, criado em 1975.

Nesse contexto de formulação e execução de programas de governo voltados a preservação do patrimônio cultural brasileiro que ocorre a ampliação junto ao IPHAN de estudos e projetos preservacionistas em diversos estados brasileiros, principalmente voltados ao tombamento e, sua posterior inserção em programas de restauração, preservação e conservação. No Piauí, o Programa de Cidades Históricas (PCH) atuou significativamente na cidade de Oeiras com o planejamento de uma política de patrimônio mais abrangente, atendendo as expectativas da cidade que tinha perdido a condição de capital do Estado⁷¹ e, posteriormente, em Parnaíba que através de convênio entre Iphan, Prefeitura e Banco do Nordeste recebeu, em 2016, o total de R\$ 80 mil para restaurar imóveis do Conjunto Histórico e Paisagístico tombado em 2011. No entanto, o Conjunto Histórico e Paisagístico de Parnaíba foi contemplado pelo PAC Cidades Históricas ainda em 2013 para receber investimentos do governo federal voltados para restauração do Complexo Ferroviário, do conjunto do Porto das Barcas e de monumentos e igrejas do Centro Histórico.

⁶⁸ Nesse primeiro momento, a ideia de cidade-monumento marcou as ações preservacionistas que tinham como objetivo manter a integridade de edificações notáveis do patrimônio nacional, principalmente as manifestações da arquitetura do período colonial e moderno.

⁶⁹ O Programa Cidades Históricas procurou estruturar a participação de representantes de todas as esferas públicas (União, estados e municípios), visando o financiamento de projetos de recuperação das cidades históricas nordestinas e, a partir de 1977, ampliando para outros estados (Minas Gerais, Rio de Janeiro e Espírito do Santo) tornando-se “um importante agente modernizador e transformador da prática e da organização institucional” ao “induzir a criação de organismos estaduais de preservação, que passaram a complementar a ação, até então, isolada do Iphan” (Sant’Anna, 2017, p. 142).

⁷⁰ O Centro Nacional de Referência Cultural (CNRC) tinha o objetivo de “buscar as raízes vivas da identidade nacional exatamente naqueles contextos e bens que o SPHAN excluía de sua atividade, por considerar estranhos aos critérios (histórico, artístico, de excepcionalidade) que presidiam os tombamentos” (Fonseca, 2001, p. 116).

⁷¹ Em 1758, a Vila da Mocha atual Oeiras foi designada capital da província do Piauí e, em 1761, elevada à cidade. Seu nome foi modificado para homenagear o Conde de Oeiras - futuro Marquês de Pombal, o todo poderoso ministro da corte portuguesa do Rei D. José. Considerada o núcleo mais antigo do Piauí, berço da história e colonização do Estado, permaneceu como centro das decisões políticas até 1852, quando a sede do governo foi transferida para Teresina. Oeiras perdeu a condição de capital e entrou em um período de decadência que se estendeu até a década de 1930, quando a exportação da cera de carnaúba amenizou tal quadro. (IPHAN)

No entanto, antes da realização dessas ações de preservação, empresas foram contratadas inicialmente para promover estudos e projetos voltados a promover o tombamento e restauração de bens patrimoniais pelo país. Em 1976, a empresa carioca denominada Companhia Latino Americana de Projetos (CLAP) foi contratada para elaborar projetos de restauração de imóveis e um plano de preservação ambiental e urbana de algumas cidades do Piauí, como Oeiras, Piracuruca, Amarante e Parnaíba através de estudos multidisciplinares (arquitetos, historiadores, sociólogos e antropólogos). No entanto, a empresa finalizou os trabalhos somente em Oeiras, propondo um “planejamento municipal integrado, enfatizando a preservação do tecido urbano histórico por meio da exploração econômica do turismo. O plano previa perímetros de proteção hierarquizados na legislação urbana municipal e o tombamento federal de edificações de destaque” (Figueiredo, 2016, p. 7). No entanto, conforme Diva Figueiredo,

A descentralização focada no municipalismo não produziu os efeitos esperados. Os governos federal e estadual persistiram no papel principal na preservação. Em 1981, foi instituída pelo governo estadual a primeira legislação de proteção ao patrimônio cultural e criado, logo após, no quadro da Fundação Cultural, um departamento encarregado pela gestão desse patrimônio (Figueiredo, 2016, p. 7).

A nível federal amplia-se a abertura de processos de tombamento de conjuntos arquitetônicos, urbanísticos e paisagísticos em diversos estados do país. No Piauí, em 1983, foi instalado o Escritório Técnico da Fundação Nacional Pró-Memória⁷² em Teresina, atuando na gestão do patrimônio em conjunto com a Fundação Cultural do Piauí, que já vinha atuando no processo de tombamento estadual de algumas edificações, principalmente em Oeiras-PI: Sobrado dos Ferraz (1980), Casa do Cônego (1980) e Sobrado Major Selemérico (1981).

Apesar disso, a abertura de propostas de tombamento a nível federal pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional no Piauí durante os anos de 1970 a 2010 foi bastante incipiente, focando no tombamento de patrimônios culturais isolados existentes nas cidades de Campinas do Piauí, Parnaíba, São Raimundo Nonato, Floriano e Teresina. No entanto, três processos abertos correspondiam ao tombamento de conjuntos urbanos: Parnaíba e Piracuruca,

⁷² A Fundação Nacional Pró-Memória (FNPM) foi criada através da Lei n.º 6.757, de 17 de dezembro de 1979, tinha o objetivo de operacionalizar as ações da Secretaria do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (SPHAN) e, em contradição com o Decreto n.º 89.198, de 13 de novembro de 1979, transfere os bens móveis e imóveis da União, que estavam sob uso e guarda do IPHAN, para a Pró-Memória. O Estatuto da FNPM foi aprovado pelo Decreto n.º 84.396, de 16 de janeiro de 1980, apresentando a seguinte estrutura básica: I- Presidência; II- Conselho Curador.

em 2008 e Oeiras, em 2010. A seguir, tabela 12 que informa os processos de tombamentos abertos pelo Iphan-PI entre os anos de 1970 e 2010:

Tabela 12: Processos de Tombamento abertos pelo IPHAN do Piauí de 1970 a 2010

N.º processo	Classificação (relacionada à forma de proteção)	Nome do bem	Município
954-T-77	Edificação	Primeira fábrica de laticínios ao norte do Brasil	Campinas do Piauí
965-T-77	Edificação	Antigo Paço Municipal	Parnaíba
1300-T-89	Infraestrutura ou equipamento urbano	Ponte Metálica João Luís Ferreira	Teresina
1322-T-92	Sítio arqueológico	Parque Nacional Serra da Capivara	São Raimundo Nonato
1510-T-03	Bem paleontológico	Floresta fóssil do Rio Poti	Teresina
1554-T-08	Conjunto Urbano	Conjunto histórico e paisagístico de Parnaíba	Parnaíba
1557-T-08	Conjunto Arquitetônico	Conjunto da Estação Ferroviária de Teresina	Teresina
1560-T-08	Edificação e Acervo	Igreja Nossa Senhora de Lourdes	Teresina
1561-T-08	Edificação	Estabelecimento das Fazendas Nacionais do Piauí: Estabelecimento Rural São Pedro de Alcântara, no Município de Floriano	Floriano
1561-T-08	Edificação	Estabelecimento das Fazendas Nacionais do Piauí: Fábrica de Manteiga e Queijo, no Município de Campinas do Piauí	Campinas do Piauí
1562-T-08	Conjunto Urbano	Conjunto histórico e paisagístico de Piracuruca	Piracuruca
1602-T-10	Conjunto Urbano	Conjunto histórico e paisagístico de Oeiras	Oeiras

Fonte: IPHAN.

Os programas do governo federal voltados a preservação do patrimônio cultural incentivaram as administrações municipais a promoverem políticas preservacionistas em suas cidades, sobretudo a formulação de marcos legais. No Piauí, uma das primeiras cidades em que a administração local se manifestou em prol da preservação do patrimônio urbano foi Parnaíba, através da promulgação da Lei municipal n. 1.908, de 11 de março de 2003, que instituiu o

sistema de tombamento histórico, artístico e natural e criou o Conselho Consultivo Municipal do Patrimônio Cultural e Natural de Parnaíba (CONSPAC), sendo uma das competências do conselho realizar o tombamento dos “bens de valor arqueológico, etnográfico, histórico, artístico, bibliográfico, folclórico, ecológico ou paisagístico existentes no município de Parnaíba” (Brasil, 2003).

Outro dispositivo instituído pela administração municipal de Parnaíba foi a Lei n.º 2.296, de 05 de janeiro de 2007, que dispõe sobre o Plano Diretor do Município⁷³, contendo os objetivos, diretrizes e estratégias da política de desenvolvimento e de expansão urbana. Nesse Plano Diretor, foi incluído a “proteção, preservação e recuperação do meio ambiente natural e construído, do patrimônio cultural, histórico, artístico, paisagístico e arqueológico”, bem como, a “recuperação e valorização dos patrimônios arquitetônicos, urbanísticos e ambientais, particularmente o Centro Histórico da Cidade de Parnaíba”, visando o desenvolvimento econômico da cidade, sobretudo direcionado para o âmbito turístico em detrimento dos aspectos relacionados a preservação da memória e cultura local.

Conforme Áurea Pinheiro e Cássia Moura, ao analisar os pormenores do Plano Diretor do Município de Parnaíba sobre a competência de proteção, preservação e recuperação dos diferentes âmbitos do patrimônio local, foi constatado:

[...] a tentativa de transferência de responsabilidade sobre os bens culturais para os ‘órgãos oficiais responsáveis pela preservação do patrimônio histórico, artístico e cultural brasileiro’, citando explicitamente o Iphan [independentemente da não coincidência da área tombada com o perímetro definido pelo macrozoneamento do Plano Diretor], e isentando a prefeitura de qualquer tipo de análise e/ou emissão de pareceres a esse respeito (Pinheiro; Moura, 2010, p. 75).

Nesse sentido, percebe-se a incapacidade do município de realizar políticas efetivas de proteção ao patrimônio cultural de Parnaíba, diminuindo suas atribuições sobre as áreas tombadas a nível federal. Para Deborah Kishimoto, “parece urgente a necessidade de uma revisão do Plano Diretor”, por conta de ser o “principal instrumento legal do município e,

⁷³ Os Planos Diretores dos Municípios foram propostos para cumprir as determinações da Lei N° 10.257, de 10 de julho de 2001, que regulamenta o Estatuto da Cidade, estabelecendo “normas de ordem pública e interesse social que regulam o uso da propriedade urbana em prol do bem coletivo, da segurança e do bem-estar dos cidadãos, bem como do equilíbrio ambiental”, bem como, institui que “o plano diretor, aprovado por lei municipal, é o instrumento básico da política de desenvolvimento e expansão urbana” e “integrante do processo de planejamento municipal, devendo o plano plurianual, as diretrizes orçamentárias e o orçamento anual incorporar as diretrizes e as propriedades nele contidas”.

principalmente, uma revisão da postura da prefeitura municipal de se esquivar dos problemas que envolvem a preservação do patrimônio tombado” (Kishimoto, 2012, p. 56).

Já com relação as ações de proteção em âmbito estadual, vem sendo feito desde 1987, quando foi iniciado a produção e, cuja implementação ocorreu somente em 1997, do *Inventário e Estudo de Proteção de Conjuntos Urbanos de Valor Cultural do Piauí*,⁷⁴ sendo planejado pela 3ª. Coordenação Regional do Iphan-PI com esforços conjunto da Fundação Estadual de Cultura e Desporto do Piauí (FUNDEC) e do Ministério da Cultura, contando também com o apoio de proprietários e moradores dos imóveis cadastrados que permitiram acesso ao interior de suas moradias e da Secretaria de Cultura do Município e dos funcionários da Prefeitura de Parnaíba.

Os estudos realizados pela equipe de pesquisadores sob coordenação da arquiteta Diva Figueiredo, produziram um inventário de proteção do conjunto urbano de Parnaíba com informações sobre o centro histórico da cidade (história de sua formação enquanto vila e, posterior elevação a categoria de cidade, em 1844; aspectos geográficos, arquitetônicos, funções e situação de uso das edificações, equipamentos urbanos, etc.) acompanhados de fichas referente as edificações da arquitetura civil, oficial, religiosa, equipamentos urbanos e mapa das estruturas arquitetônicas e urbanísticas de interesse de preservação. Para além da identificação e registro, os inventários propõem realizar a:

[...] análise do acontecimento urbano, associado ao estado de conservação dos imóveis, logradouros e equipamentos são listadas diretrizes para ações disciplinadoras, tanto de obras de restauro, quanto de planos urbanísticos. Essas ações correspondem a procedimentos administrativos, entre as instâncias municipais, estadual e federal, objetivadas em um Plano Urbanístico de alcance social, obrigando-nos a pensar a cidade de uma forma culturalmente mais ativa. A continuidade desse programa evitaria a perda dos investimentos realizados e do próprio patrimônio objeto de proteção (Silva, 2000, p. 25).

⁷⁴ O Inventário de Proteção do Acervo Cultural do Piauí - IPAC/PI, seguiu titulação padrão adotado em outros estados brasileiros, como Bahia e Minas Gerais, além de diversos países europeus e americanos. Foram então contemplados com os estudos as sedes municipais de Amarante, Oeiras, Parnaíba, Piracuruca e Teresina, sendo esse último por meio da Fundação Cultural Monsenhor Chaves. Nesses centros urbanos foram cadastrados: Amarante – 72 imóveis da categoria civil e 4 da categoria oficial; Oeiras – 63 imóveis da categoria civil, 7 da oficial, 8 da religiosa e 4 de equipamentos urbanos; Parnaíba – 105 imóveis da categoria civil, 10 da categoria oficial, 4 da categoria religiosa e 3 da categoria equipamentos; Piracuruca – 74 imóveis da categoria civil, 6 da categoria oficial, 2 da categoria religiosa e 2 da categoria equipamentos urbanos e Teresina – 253 imóveis da categoria civil, 22 da categoria oficial, 11 da categoria religiosa, 7 da categoria industrial e 13 da categoria equipamentos urbanos. Ver: SILVA, Olavo Pereira da. O Inventário de Proteção do Acervo Cultural do Piauí – IPAC/PI. *Revista Presença*. Teresina, ano 15, n. 27, 2000.

O inventário de proteção é um instrumento que pode auxiliar as administrações públicas dos municípios no planejamento de programas e legislações voltadas para a preservação dos bens culturais, reconhecendo oficialmente as características e situações do acervo. No entanto, para viabilizar essa proteção é necessário o tombamento a “ser aplicado a bens móveis ou imóveis, isolados ou em conjunto, em boas ou más condições físicas, independente de integrados ou não nos ambientes urbanos ou rurais onde se localizam” e, no caso de Parnaíba, propõe o tombamento em conjunto de “parte desse acervo imobiliário, especialmente para aquelas passíveis de agrupamentos em zonas específicas, além de algumas isoladas de notória importância arquitetônica e que ainda respondem adequadamente pelas funções de origem” (FUNDEC/MC/IPHAN-PI, 1997, p. 6-7).

De acordo com o inventário, as edificações cadastradas para proteção municipal estavam localizadas “em áreas bastante fragmentada e fortemente ameaçadas pela renovação urbana”, sendo necessário a formulação de um plano diretor com diretrizes de gerenciamento do uso e ocupação do solo para evitar conflitos entre proprietários e poderes públicos. Além disso, era necessário implementar um Conselho Consultivo Municipal de proteção do patrimônio cultural e natural, com objetivo de “salvaguarda de bens móveis e imóveis, tais como imaginária, imobiliário, estruturas arquitetônicas e urbanísticas, além de elementos da paisagem natural de relevância local, não contemplados pelos órgãos estadual e federal” (FUNDEC/MC/IPHAN-PI, 1997, p. 14).

Esses dispositivos sugeridos pelo inventário de proteção foram instituídos posteriormente pela Prefeitura de Parnaíba através da Lei municipal n. 1.908, de 11 de março de 2003, que dispõe sobre o Tombamento e o Conselho Consultivo do Patrimônio Cultural e Natural e da Lei n.º 2.296, de 05 de janeiro de 2007, que trata do Plano Diretor do Município. Alguns bens isolados foram inscritos no Livro do Tombo Estadual: Porto das Barcas (fotografia 24)⁷⁵ (inscrito em 10 de dezembro de 1987), Sobrado de Dona Auta (fotografia 25)⁷⁶ (inscrito

⁷⁵ O Porto das Barcas localiza-se na cidade de Parnaíba, às margens do rio Igaracu, à direita da ponte que liga esta cidade à Ilha Grande de Santa Izabel. Sua época de construção é do século XIX, de imensurável valor histórico. É constituído de antigos prédios da alfândega; cais, pátios, velho dique, becos e vielas. A fachada principal é de composição neoclássica. Suas esquadrias externas possuem vergas retas, folhas duplas de madeira fichada, bandeiras fixas. Algumas dessas esquadrias foram entaipadas. As paredes são em pedra, sem reboco e a estrutura do telhado é em carnaúba. O conjunto foi restaurado e transformado em centro cultural.

⁷⁶ O Sobrado de Dona Auta é um edifício colonial de dois pavimentos, possuindo mirante, figurando entre os cinco sobrados construídos na então Vila de São João da Parnaíba, na segunda metade do Século XVIII. Ele está localizado à atual Rua Duque de Caxias, esquina da Rua São Vicente de Paulo, no Centro Urbano, distando um quarteirão da Praça da Graça, antigo Largo da Matriz, no Centro Histórico de Parnaíba. Serviu como residência; foi sede da Capitania dos Portos, e a seguir do Banco do Brasil S.A., primeiro estabelecimento bancário da cidade e a 23ª agência do BB no País. A Associação Comercial de Parnaíba sediou-se nesse edifício em 1927, e de 1938 a 1967, foi sede do Grupo Escolar Miranda Osório, durante três décadas.

em 28 de dezembro de 2006) e Casa de Simplício Dias (fotografia 26)⁷⁷ (inscrito em 24 de novembro de 2008).

Fotografia 24: Porto das Barcas, Parnaíba-PI.



Fonte: Secretaria de Estado de Cultura do Piauí, 2018.

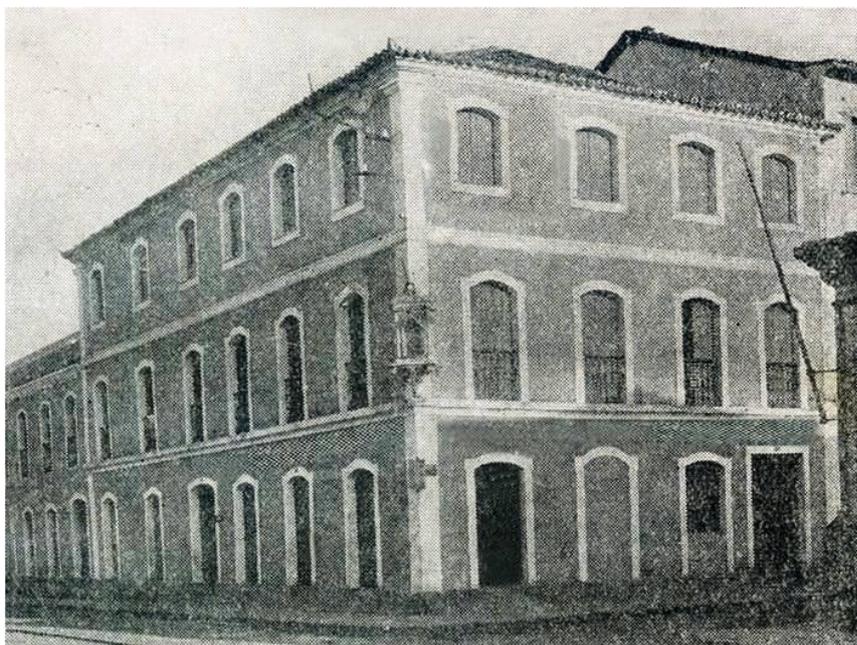
Fotografia 25: Sobrado de Dona Alta, Parnaíba-PI



Fonte: Secretaria de Estado de Cultura do Piauí, 2018.

⁷⁷ Um marco no nascimento da cidade de Parnaíba. Fundada pelo afortunado português Domingos Dias da Silva, o maior industrial de charque do Piauí: fazendeiro, lavrador, negociante a grosso, proprietário de avultada escravatura e de navios. Ganhou da realeza de Portugal o título de Fidalgo Cavalheiro da Casa Real; recebeu o hábito da Ordem de Cristo por suas ações filantrópicas. Participou do movimento pela independência do Piauí, sendo nomeado pelo imperador Dom Pedro I o primeiro presidente da província do Piauí. O sobrado era o principal símbolo de poder político e econômico, palco das principais decisões que afetavam o destino dos habitantes da Vila. Na mesma casa residiu o Coronel Simplício Dias, filho de Domingos Dias da Silva.

Fotografia 26: Casa de Simplício Dias, Parnaíba-PI.



Fonte: Secretaria de Estado de Cultura do Piauí, 2018.

A nível federal, a 19.^a Superintendência Regional do Iphan no Piauí com uma equipe composta por arquitetos e historiadores, tomando como base pesquisas já realizadas pela equipe da Fundação Estadual de Cultura e Desporto do Piauí (FUNDEC), realizaram pesquisas minuciosas em diversos acervos bibliográficos e de fontes a procura de documentos que fundamentassem a produção dos dossiês de tombamento dos conjuntos históricos e paisagísticos de algumas cidades do Piauí.

Esses dossiês de tombamento ou registro são acompanhados de descrições e análises detalhadas dos bens culturais a serem registrados, tombados e protegidos:

como histórico do bem e do município, descrições e análises detalhadas, laudo do estado de conservação para os bens móveis e imóveis, delimitações e justificativas, documentação cartográfica e fotográfica, delimitação e descrição da área de ocorrência no caso de bem imaterial, assim como ficha de inventário do bem, tudo isso com o objetivo de fundamentar e justificar seu tombamento ou registro (Féres, 2017, p. 37).

Com relação a proteção do patrimônio cultural do Piauí, entre os anos de 2004 a 2010, a Superintendência do Iphan-PI em parceria com o Departamento do Patrimônio Material (DEPAM), se dedicou na elaboração desses dossiês que apresentam a importância e a diversidade cultural piauiense, surgindo a Rede de Patrimônio Cultural do Piauí, composta por

conjuntos de bens que testemunham a ocupação do interior do Brasil durante o século XVIII como, por exemplo, os bens culturais das cidades de Parnaíba, Piracuruca e Oeiras, além de dois empreendimentos rurais ligados as antigas fazendas nacionais: Estabelecimento Rural São Pedro de Alcântara, no município de Floriano e Fábrica de Manteiga e Queijo, no município de Campinas do Piauí⁷⁸.

Para a pesquisadora Diva Figueiredo, a Rede de Patrimônio Cultural do Piauí surge da necessidade de proteger o patrimônio cultural piauiense constituído por um território diversificado “de paisagens culturais, de cidades e de influências culturais interligadas entre si e pouco exploradas até então, mas que guardam uma vinculação lógica, consideradas as dimensões de tempo e lugar, de respaldo arqueológico, histórico, paisagístico e urbanístico”. (Figueiredo, 2016, p. 11) Além disso, a política de proteção baseada no tombamento permitiria que esses bens culturais fossem inseridos em programas voltados a preservação instituídos nos diferentes níveis de poder - municipal, estadual e federal, sendo este último o principal agente promotor de políticas de preservação do patrimônio cultural no país.

Os estudos de tombamento dos conjuntos histórico e paisagístico das cidades de Parnaíba, Piracuruca e Oeiras foram iniciados em novembro de 2006, em parceria entre a 19ª Superintendência Regional do Iphan-PI e o Departamento do Patrimônio Material (DEPAM), com objetivo de realizar a identificação de uma rede de proteção que se relacionam entre si, promovendo o conhecimento dos processos históricos, o aumento da coesão e a assimilação social dos bens históricos, paisagísticos e culturais.

Esses estudos surgem em um contexto de debates que a diretoria do Iphan já estava promovendo acerca de novos problemas, novas oportunidades, estratégias e ações do órgão em relação a gestão do patrimônio cultural no país. Para isso, o Iphan formalizou objetivos estratégicos capazes de atender as recentes demandas do patrimônio cultural brasileiro:

- Ampliar o acesso às políticas de patrimônio pela população em geral.

⁷⁸ A Fábrica de Laticínios, em Campinas do Piauí, e o Estabelecimento Rural São Pedro de Alcântara, em Floriano, são importantes testemunhos da ocupação do interior do Brasil durante os séculos XVIII e XIX. Nesse sentido, a proposta de tombamento pelo Iphan estava relacionada com o processo de ocupação decorrente da utilização das Fazendas Nacionais a partir de projetos de aproveitamento da mão-de-obra remanescente da escravidão. O valor arquitetônico das duas edificações também merece destaque. São exemplos emblemáticos do patrimônio edificado no Brasil entre o final do século XIX e começo do XX, tanto da arquitetura tradicional piauiense, que se utiliza de materiais e técnicas locais, quanto da arquitetura industrial implantada no interior do país em pleno século XIX. A Fábrica de Laticínios foi tombada pelo Departamento de Patrimônio Histórico Estadual através do Decreto Estadual nº 7.298, de 26 de janeiro de 1988 e, a partir de 3 de setembro de 2014, foi aprovado o tombamento a nível federal pelo Iphan em conjunto com o Estabelecimento Rural São Pedro de Alcântara, em Floriano. Ver: IPHAN. Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. Superintendência do Piauí. *Estabelecimento das Fazendas Nacionais do Piauí: a ocupação do Piauí durante os séculos XVIII e XIX*. Teresina: IPHAN, 2008. (Dossiê de Tombamento, v. 1.)

- Ampliar a descentralização da gestão do Patrimônio Cultural.
- Contribuir para o desenvolvimento socioeconômico, por meio de iniciativas de preservação do Patrimônio Cultural.
- Promover a articulação das políticas de preservação, intra e intergovernamentais com as demais políticas públicas.
- Promover o fortalecimento institucional (Brasil, 2009, p. 27).

Com isso, a diretoria do Iphan composto pelo presidente do órgão, diretores das unidades regionais e do Depam iniciaram uma política de ampliação do patrimônio tombado, registrado e/ou valorado no país, alinhando novos conceitos e metodologias de trabalho. As ações do Depam eram direcionadas para ampliar o diagnóstico das demandas locais, estimular a produção de inventários do patrimônio e formalizar unidades do órgão em diversas regiões do país.

Nesse cenário institucional que foram apresentados em forma de dossiê para análise do Conselho Consultivo do IPHAN, as propostas de tombamento de alguns conjuntos históricos e paisagísticos do Piauí, sendo aprovados por unanimidade e inscritos nos Livros do Tombo Arqueológico, etnográfico e paisagístico e Histórico, conforme tabela 13:

Tabela 13: Conjuntos urbanos do Piauí tombados pelo IPHAN

N.º processo	Nome do bem	Município	Dados do Tombamento	
			Arqueológico, etnográfico e paisagístico	Histórico
1554-T-08	Conjunto histórico e paisagístico de Parnaíba	Parnaíba	Junho/2011	
1562-T-08	Conjunto histórico e paisagístico de Piracuruca	Piracuruca	Agosto/2013	
1602-T-10	Conjunto histórico e paisagístico de Oeiras	Oeiras	Agosto/2013	

Fonte: IPHAN

O primeiro processo de tombamento de conjunto histórico e paisagístico do Piauí aberto junto ao Iphan foi o da cidade de Parnaíba, localizada na região Norte do Estado, a 339 Km da capital Teresina. A ideia do tombamento surgiu de preocupações com a preservação do patrimônio histórico e cultural da cidade que apresentava um acervo arquitetônico, histórico e cultural representativo do início de sua ocupação no século XVIII – o Porto das Barcas, até a

década de 1940, com a presença de estruturas ferroviárias existentes no Conjunto da Estação Ferroviária, um dos símbolos da modernidade⁷⁹.

No dossiê de tombamento são mencionados aspectos históricos, arquitetônicos, paisagísticos e culturais da cidade como forma de justificar sua preservação enquanto patrimônio urbano brasileiro. Na perspectiva histórica, Parnaíba origina-se na vila de São João da Parnaíba, fundada em 1762, pelo Governador da Capitania de São José do Piauí, João Pereira Caldas, obedecendo a Carta Régia de 1761 que criou sete vilas no Piauí (Parnaguá, Jerumenha, Valença, Castelo, Campo Maior, Piracuruca e São João da Parnaíba), sendo Oeiras, elevada a condição de cidade e sede da Capitania, em 1762.

Em 1770, a vila de São João da Parnaíba que se localizava em um pequeno lugarejo chamado Testa Branca, foi transferida para o Porto das Barcas, mesmo sendo um local alagadiço e insalubre, era mais povoado e apresentava uma vida comercial atuante com edificações comerciais, armazéns e foi edificado um pelourinho, simbolizando a presença da justiça e do poder local. Para a pesquisadora Diva Figueiredo,

[...] a escolha de Testa Branca pelas autoridades tinha o objetivo de escolher um local salubre, preocupação que se tornara habitual entre os portugueses, mas o fator econômico nascido da indústria e do comércio, acabaria por predominar na efetivação do local político e administrativo (Figueiredo, 2001, p. 27-28).

Com isso, o Porto das Barcas apresentava condições importantes para o desenvolvimento econômico e administrativo da vila – aproximação do rio Igarauçu⁸⁰ e a possibilidade de ligação com outras praças comerciais da Europa (principalmente Portugal e Inglaterra) e províncias do Pará, Maranhão, Pernambuco, Bahia e Rio de Janeiro. Diante disso, Parnaíba mostrava-se próspera economicamente pelo movimento de exportação com vários portos situados de norte e sul do país, bem como, possuía uma estrutura urbana consolidada pela presença da Igreja Matriz, fábricas e manufaturas.

No sentido de contribuir com o conhecimento sobre o desenvolvimento urbanístico de Parnaíba, a narrativa construída no dossiê foi baseada em diferentes fontes históricas como

⁷⁹ Sobre a era moderna e ferrovia, ver: HOSBSBAWM, Eric. *A Era das Revoluções*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1970; BERMAN, Marshall. *Tudo que é sólido desmancha no ar: a aventura da modernidade*. São Paulo: Companhia das Letras, 1986; TENÓRIO, Douglas Apratto. *Capitalismo e ferrovias no Brasil*. Curitiba: HD Livros, 1996; LIMA, Pablo Luiz de Oliveira. *Ferrovia, sociedade e cultura: 1850/1930*. Belo Horizonte, MG: Fino Traço, 2015.

⁸⁰ O rio Igarauçu é afluente do rio Parnaíba, passando pelos municípios de Parnaíba e Luís Correia no litoral do estado do Piauí. Possui uma extensão de 20 km até a foz no oceano Atlântico, onde tem como afluente o Rio Portinho, localizado na cidade de Luís Correia-PI.

correspondências entre autoridades provinciais e da Coroa Portuguesa, mapas cartográficos (que retratam a evolução da configuração urbana), imagens das edificações e, principalmente o diálogo com a produção historiográfica brasileira e piauiense⁸¹.

Sobre a perspectiva arquitetônica, o dossiê apresenta as transformações urbanísticas que Parnaíba sofreu logo depois de 1844, quando foi elevada à categoria de cidade. A partir de então, a cidade se consolida por conta do comércio exportador de cera de carnaúba e óleo babaçu, processados em indústrias locais e, pela instalação da Companhia de Navegação a Vapor do Rio Parnaíba, estimulando o “estabelecimento na cidade de empresas de importação e exportação” e, conseqüentemente, o aumento do “consumo de produtos vindos principalmente da Europa” (Brasil, 2008, p. 20).

Nesse cenário de desenvolvimento comercial, a Avenida Getúlio Vargas (antiga Rua Grande) simboliza o crescimento da cidade, sendo a principal ligação entre o porto das barcas e a área urbana:

Conectando o rio – elemento principal que ocasionou a fundação da cidade neste local e por onde se fazia o transporte fluvial e marítimo, responsável por trazer todas as novas tendências vindas diretamente da Europa e que deram à cidade o aspecto cosmopolita que ela ostentou desde sua fundação – à ferrovia – que marca o início de uma nova era, ligada à modernidade -, ao longo desta avenida percebe-se os diversos momentos da cidade, pois ela conserva ainda grande parte de seus edifícios, exemplares de três séculos de arquitetura (Brasil, 2008, p. 20).

As edificações existentes ao longo da Avenida Getúlio Vargas apresentam uma diversidade de exemplares arquitetônicos como a luso-brasileira (situada nas proximidades do Porto das Barcas), a eclética e a art déco (arquitetura do século XX), fazendo do Centro Histórico de Parnaíba “um lugar extremamente rico, onde pode ser percebidos os diversos momentos pelos quais a cidade passou ao longo de sua história, e que ficaram impressos em sua arquitetura” (Brasil, 2008, p. 21).

Já na perspectiva paisagística, na área do Porto das Barcas ocorre a predominância dos galpões portuários e edificações das indústrias de beneficiamento (atualmente desativadas).

⁸¹ Ver: PORTO, Carlos Eugênio. *Roteiro do Piauí*. Teresina: Ed. Artenova, 1974; SILVA FILHO, Olavo Pereira da. *Carnaúba, pedra e barro na Capitania de São José do Piauí*. Belo Horizonte: Ed. do Autor, 2007; REIS, Nestor Goulart. *Imagens de Vilas e Cidades do Brasil Colonial*. São Paulo: Ed. da Universidade de São Paulo: Imprensa Oficial do Estado: Fapesp, 2000; KNOX, Miridan Brito. *O Piauí na primeira metade do século XIX*. Teresina: Ed. Projeto Petrônio Portella, 1986; FIGUEIREDO, Diva Maria Freire. *O monumento habitado: a preservação de sítios históricos na visão dos habitantes e dos arquitetos especialistas em patrimônio*. O caso de Parnaíba. Dissertação (Mestrado). Universidade Federal do Pernambuco, Recife, 2001.

Além da presença do rio Igaracu como elemento importante para a comunidade que ainda utiliza para transporte, lazer, lavagem de roupas etc. Já distante do Centro histórico e da área urbana são encontradas algumas edificações como o aeroporto (modernista) e a Estação Floriópolis (art déco), esta última se apresentava “em estado de arruinamento, mas onde ainda é visível a ornamentação em estilo art déco (frisos e elementos em massa), e que merece atenção para que não se perca definitivamente” (Brasil, 2008, p. 24).

No dossiê consta também uma análise morfológica da situação atual da cidade de Parnaíba, considerada o segundo maior e principal núcleo urbano do Piauí e, que ainda apresenta um Centro Histórico com marcas do passado colonial e moderno relativamente preservado como, por exemplo, edificações industriais, comerciais, residenciais, religiosas e de transporte (estruturas da ferrovia Central do Piauí). Além da relação que ainda mantém com o rio Igaracu, anteriormente utilizado para o transporte fluvial e, atualmente para outras atividades do cotidiano (lavar roupas, tomar banho, pescar e, a presença de algumas embarcações).

A cidade ainda possui edificações arquitetônicas de diferentes épocas localizados de forma dispersa em diversas áreas e, como forma de facilitar a compreensão do conjunto histórico e paisagístico, o dossiê de tombamento dividiu os espaços urbanos em seis conjuntos (Figura 3) composto pelo Porto das Barcas e Galpões Portuários, Praça da Graça, Avenida Getúlio Vargas, Praça Santo Antônio, Estação Ferroviária e Arquitetura Tradicional Popular, que foram analisados separadamente conforme suas características históricas e/ou morfológicas.

O dossiê apresenta uma breve descrição das características arquitetônicas e do estado de conservação de cada conjunto histórico e paisagístico de Parnaíba, acompanhado de planta das áreas a serem protegidas e fotografias das edificações que compõe o cenário urbano como: galpões portuários, antigas indústrias (Franklin Veras & Cia e a Casa Inglesa), instalações comerciais, igrejas (Igreja do Rosário e a Igreja Matriz de Nossa Senhora das Graças), sobrados (como o Sobrado de D. Auta, atual IHGGP), praças (Praça da Graça e Praça Santo Antônio) e imóveis residenciais que passaram a assumir outras funções: comércios, agências bancárias, colégios, clínicas, farmácias, óticas, etc.

Ao longo da Avenida Getúlio Vargas, por exemplo, pode ser encontrado imóveis com varandas e escadarias, os chalés (conservando os elementos do ecletismo e sua fase de romantismo) e edificações em art déco (como o Hotel Delta e o Centro de Artesanato). Além de exemplares de edificações com características modernistas que estão presentes de forma significativa no conjunto da Estação Ferroviária de Parnaíba.

Diante desse acervo histórico, arquitetônico e paisagístico apresentado detalhadamente pelo dossiê de tombamento de Parnaíba produzido pela Superintendência Regional do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional no Piauí em 2008, procurou justificar o tombamento do conjunto histórico e paisagístico da cidade, principalmente por ser

consolidado o primeiro núcleo em fins do século XVIII, voltado para o beneficiamento e comércio do charque, após um período de amortecimento, a cidade conheceu novamente um crescimento expressivo durante o ciclo do babaçu e da carnaúba, que se estendeu até meados do século XX, demarcado pelo advento da ferrovia e a evolução dos demais sistemas de acesso e transporte – das economias por fim – e pelas arquiteturas que foram produzidas com valores internacionais e *tempero* local, tendo sido aqui identificados e demonstrados valores excepcionais – históricos, arquitetônicos e paisagísticos – que justificam a proposta de tombamento, ressaltando que esses valores são, em última forma, culturais (Brasil, 2008, p. 92).

Figura 5: Planta de localização das áreas do Conjunto Histórico e Paisagístico de Parnaíba-PI



Fonte: IPHAN, 2008.

Depois do tombamento federal pelo IPHAN em 2011, o Conjunto Histórico e Paisagístico de Parnaíba composto pela área central e seu entorno, totalizando cerca de 830 imóveis, passou a fazer parte de outras cidades históricas do Brasil, permitindo sua inserção em programas voltados a restauração, conservação e preservação do patrimônio tombado a nível federal. A partir de 2013, ao ser selecionada para receber investimentos do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC - Cidades Históricas), Parnaíba contou com orçamento de mais de R\$ 1,6 milhões do convênio entre Iphan, Prefeitura de Parnaíba e Banco do Nordeste para realização de obras de restauração de equipamentos culturais como o Complexo Turístico Porto das Barcas, Museu do Mar, Casarão da Escola de Direito Miranda Osório, Antigo Sobrado Dona Auta, instalação do Museu Simplício Dias no Casarão de mesmo nome, da Estação Ferroviária, etc. (IPHAN, 2013)

O Conjunto da Estação Ferroviária de Parnaíba por fazer parte do cenário urbano se constitui como um dos subconjuntos que compõe o patrimônio histórico, arquitetônico e paisagístico da cidade tombada pelo Iphan, marcando o advento da modernidade do transporte ferroviário no Piauí com a implantação dos primeiros trilhos, a presença de estruturas ferroviárias e a mudança na relação com o tempo, antes marcado pela lentidão dos passos dos caminhantes e rodas das charretes e, posteriormente com a chegada dos primeiros automóveis e do trem de ferro, símbolos de velocidade da vida moderna.

4.2 Conjunto da Estação Ferroviária de Parnaíba: novos usos do patrimônio ferroviário

Como mencionado anteriormente, nos primeiros anos do século XX, o Piauí apresentava um sistema de transporte constituído pela navegação do rio Parnaíba, um pequeno porto (em Amarração, atual Luís Correia), poucos quilômetros de ferrovias (trechos no norte do Estado e entre Paulista-PI e Petrolina-PE) e estradas carroçáveis em péssimo estado de trafegabilidade. Nesse contexto, a ferrovia foi avançando lentamente o território da região norte do Estado até alcançar a capital Teresina, em 1969, quando as rodovias já eram prioridade nas políticas de transporte do país.

Ao longo da ferrovia podem ser encontradas diversas estruturas e edificações que foram construídas para viabilizar o movimento ferroviário como infraestruturas e superestruturas da via permanente (aterros, cortes, túneis, pontes, etc.), material rodante (locomotivas e vagões), sinalização/comunicação e operação (circulação, pátios e estações). Dentre as edificações, as estações ferroviárias tornam-se símbolos da sociedade industrial, marcando a paisagem urbana

com suas características arquitetônicas singulares e, nas proximidades, a presença de outras edificações de apoio como prédios administrativos, armazéns, oficinas, casas de turma, casas para funcionários, posto médico etc.

Na cidade de Parnaíba, o Conjunto da Estação Ferroviária representa o complexo arquitetônico mais significativo da Estrada de Ferro Central do Piauí. Em 19 de novembro de 1916, foram inaugurados o percurso da primeira locomotiva no trecho ferroviário entre Portinho e Cacimbão (24 km de extensão) e o lançamento da pedra fundamental da estação ferroviária de Parnaíba. A inauguração da estação foi realizada pelo engenheiro e diretor da Central do Piauí, Miguel Furtado Bacelar, em 1920 e, está situada na área central da cidade, no cruzamento das atuais avenidas Chagas Rodrigues e Presidente Getúlio Vargas (Antiga Rua Grande⁸²).

A presença da ferrovia no cenário da cidade de Parnaíba alterou a paisagem urbana pelos primeiros trilhos assentados ao longo da Rua Grande, partindo do Porto Salgado (atual Porto das Barcas) e com entroncamento na esplanada da estação que se manteve até 1931, facilitando o transporte do material rodante da ferrovia, inicialmente subordinada a Rede de Viação Cearense. A partir de 1923, a ferrovia piauiense ganhou autonomia, sendo denominada Estrada de Ferro Central do Piauí, servindo povoados e cidades como: Luís Correia, Floriópolis, Parnaíba, Bom Princípio, Frecheiras, Cocal, Deserto e Piracuruca.

Em Parnaíba, a ferrovia se tornou importante transporte de passageiros e mercadorias, trazendo alterações no ir e vir da população ao dividir a cidade pelos trilhos que cortavam ruas e avenidas, passando por comércios, fábricas, praças e residências. A cidade passou a ter uma nova rotina marcada pelos horários de passagem do trem, pelo comércio que se originou no entorno da estação, pela circulação de pessoas provenientes de outras localidades vizinhas e pelo medo de possíveis acidentes que vitimavam crianças que brincavam sobre seus trilhos ou trabalhadores em sua labuta diária. De acordo com Maria Cecília Nunes,

Com o trem de ferro as notícias passaram a circular com rapidez e algumas pessoas do interior piauiense tiveram oportunidade de ir à cidade de Parnaíba. Lá chegando conhecem praças com jardins, ruas longas, botequins, lojas com “novidades” chegadas da Europa, como tecidos, louças, copos de vidro, espelhos, perfumes, azulejos, telhas, bebidas e alimentos enlatados. Outras pessoas chegam a ir longe, iam a Amarração. Lá viram a imensidão do mar “cheio de mistérios”. Isso acontecia sempre no mês de agosto. Pois agosto era

⁸² A antiga Rua Grande, começa às margens do Igarapu, no Porto das Barcas, e se estende até a Avenida Chagas Rodrigues. O nome oficial, Avenida Getúlio Vargas, homenageava um dos mais importantes políticos republicanos do Brasil. Em visita a Parnaíba, nos anos 1950, ele se hospedou em um dos casarões ali situados. Nos primeiros 400 metros da avenida, estão localizados prédios históricos erguidos entre os séculos XVIII e XIX. Ver: RAMOS, José de Nicodemos Alves (Org.). *Parnaíba de A a Z: guia afetivo*. Brasília: Multicultural Arte e Comunicação, 2008.

e, ainda é, para muitos, o mês em que o banho de mar é tido como aquele que tira as mazelas do corpo, curando coceiras, crizipas e quebrantos (Nunes, 1996, p. 98).

Nesse sentido, o conjunto da estação ferroviária de Parnaíba marcou significativamente o cenário urbano e social da cidade, sendo um espaço com múltiplas funcionalidades: do trabalho de funcionários da ferrovia, de entretenimento e encontros da população que usufruiu durante muitos anos dos serviços ferroviários e de comercialização de diversas mercadorias como a cera de carnaúba, o óleo babaçu, além de outros produtos provenientes de povoados e cidades da região norte do Estado.

No entanto, a partir da década de 1950, a ferrovia foi perdendo importância como principal transporte de mercadorias e passageiros no país, sendo aos poucos substituída pelas estradas de rodagem que, muitas vezes, eram construídas paralelas aos trilhos e, principalmente devido aos déficits orçamentários e dificuldades financeiras que impediram a manutenção do transporte ferroviário. Esse quadro de dificuldades, já tratado nos primeiro e segundo capítulos, foi decisivo para o fim do movimento ferroviário na região norte do Piauí e, conseqüentemente, o abandono das estruturas ferroviárias instaladas ao longo dos trilhos – estações, almoxarifados, oficinas, escritórios, armazéns, casa do agente, posto médico, posto telefônico, depósitos, etc.

Desde 1957, com a estatização da malha ferroviária brasileira, todo esse aparato ferroviário pertencia a Rede Ferroviária Federal S. A. até sua liquidação e extinção através do Decreto n.º 6.018, de 22 de janeiro de 2007, quando foi instituído a inventariança dos bens, direitos e obrigações da empresa, para posterior transferência dos bens móveis e imóveis às instituições públicas e privadas. Uma das instituições que atuou nesse processo de inventariança foi o Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN) que teve a responsabilidade de coordenar e supervisionar o processo de inventário dos bens móveis de valor artístico, histórico e cultural, além de estabelecer convênios com instituições públicas e privadas para exploração e administração desses bens ferroviários.

Nessa conjuntura da inventariança, o espólio da extinta RFFSA existente na cidade de Parnaíba foi inventariado por uma equipe composta por técnicos da Inventariança da RFFSA e do Iphan que realizaram a inspeção dos bens móveis históricos contidos na antiga estação de passageiros onde funciona o Museu Ferroviário da cidade e dos bens imóveis do convênio n.º 042/91 de cooperação para transporte ferroviário de passageiros entre a RFFSA e a Companhia Metropolitana de Transportes Públicos (CMTP) com os termos aditivos 01 (prestação de serviços de transporte ferroviário na cidade de Teresina e no trecho ferroviário Teresina-Altos)

e 02 (prestação de serviços de transporte ferroviário no trecho entre as estações de Altos e Parnaíba), bem como, a transferência desses bens ferroviários para que o Iphan possa administrar e exercer controle e execução de suas atribuições conforme a Lei 11.483, de 31 de maio de 2007⁸³.

Os bens imóveis do convênio nº 042/91 são distribuídos por toda a extensão da malha ferroviária entre as cidades de Teresina a Parnaíba, sendo composto por: linhas férreas, pontes, pontilhões, passagens de nível, estações, pátios, casas de trabalhadores, depósitos, casa para motor, casa do agente, garagens, armazém isolado, oficinas etc. Durante o processo de inventário da RFFSA, alguns bens conveniados classificados como históricos foram encontrados em bom e outros em ruim estado de conservação, assumindo funções diferentes das que tinham anteriormente, principalmente como espaços culturais ou ocupados por terceiros.

Os bens imóveis da extinta RFFSA foram, em sua maioria, cedidos às Prefeituras dos municípios com a responsabilidade de realizar ações de conservação das edificações e promoção de atividades voltadas a preservação da memória e da cultura local. A seguir alguns dos bens inventariados da extinta RFFSA no Piauí:

⁸³ De acordo com a Lei 11.483/07, em seu art. 9º caberá ao Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - IPHAN receber e administrar os bens móveis e imóveis de valor artístico, histórico e cultural, oriundos da extinta RFFSA, bem como zelar pela sua guarda e manutenção. Além disso, caso o bem seja classificado como operacional, o IPHAN deverá garantir seu compartilhamento para uso ferroviário e 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. Para isso, os recursos para financiar as atividades de preservação e difusão da memória ferroviária seriam captados e canalizados pelo Programa Nacional de Apoio à Cultura - PRONAC, instituído pela Lei nº 8.313, de 23 de dezembro de 1991.

Fotografia 27: Antigo Armazém Isolado de Piripiri-PI. Ocupado pela Prefeitura Municipal de Piripiri com autorização da CMTP. Funcionando como Espaço Cultural do município.



Fonte: Brasil, 2010c.

Fotografia 29: Casa conjugada para Trabalhador em Cocal-PI. Ocupada por terceiros



Fonte: Brasil, 2010c.

Fotografia 28: Estação Ferroviária de Piripiri - PI. Ocupado pela Prefeitura Municipal de Piripiri com autorização da CMTP. Funcionando como Espaço Cultural do município.



Fonte: Brasil, 2010c.

Fotografia 30: Estação Ferroviária de Cocal - PI. Ocupada pela Secretaria de Cultura do Município de Cocal, autorizada pela CMTP



Fonte: Brasil, 2010c.

Na cidade de Parnaíba, os técnicos da RFFSA e do Iphan inspecionaram a estação ferroviária (Fotografia 31) e, através de ficha de inspeção informaram a situação e a utilização atual do imóvel. A estação ferroviária foi encontrada pelos técnicos em bom estado de conservação e, sendo utilizada como museu ferroviário, cedido pela Companhia Metropolitana de Transportes Públicos à Prefeitura de Parnaíba que continuou utilizando suas dependências para salvaguardar diversos bens móveis da extinta RFFSA conveniados ao município.

Fotografia 31: Estação Ferroviária de Parnaíba - PI.



Fonte: Brasil, 2010.

O conjunto da estação ferroviária de Parnaíba é composto por diversas edificações que auxiliaram os serviços ferroviários durante os anos de 1920 até finais da década de 1970, como a estação de embarque e desembarque, escritório da Inspeção de transportes, telégrafos e comunicação, oficina de manutenção, conserto e reforma, armazém, almoxarifado, posto médico (atendimento de trabalhadores e passageiros) e a vila ferroviária/operária (abrigava os funcionários da ferrovia).

A partir do final da década de 1930 e início da década de 1940, ocorreu o redirecionamento das políticas de transporte no país que antes eram voltadas para o fortalecimento das ferrovias passou a privilegiar a construção de rodovias em todo o território nacional. As ferrovias que continuavam sendo mantidas eram aquelas consideradas estratégicas militarmente ou que atendessem zonas comerciais/industriais voltadas à exportação, relegando muitos trechos ferroviários ao completo abandono (sofreram degradação com a ação do tempo e do vandalismo) ou foram extintas.

No Piauí, a ferrovia que servia as principais cidades da região norte atingiu a capital Teresina somente em 1969, período que já havia iniciado o processo da derrocada ferroviária no país, mantendo-se em movimento até o final da década de 1970. A partir de 1997, ocorre a desestatização da malha Nordeste da RFFSA, dando início ao processo de extinção, inventariança e transferência de seus bens móveis e imóveis para a administração de instituições públicas e privadas.

Com o fim do movimento ferroviário na região norte do Piauí, a maioria das edificações foram abandonadas ou reutilizadas para outros fins. Em Parnaíba, o conjunto da estação ferroviária por conta do convênio n.º 042/91 entre RFFSA e a Companhia Metropolitana de Transportes Públicos do Piauí, passou a ser administrada pela CMTP que cedeu para a Prefeitura da cidade a responsabilidade de manter em uso e promover a preservação das edificações do conjunto. Assim, a Prefeitura destinou alguns dos imóveis do conjunto ferroviário para o funcionamento de instituições públicas como: a Secretaria Municipal de Educação (antigo almoxarifado – Fotografia 32), a sede do Corpo de Bombeiros de Parnaíba (antigo posto de saúde da EFCP – Fotografia 33) e o Museu do Trem do Piauí (Figura 31).

Fotografia 32: Antigo Almoxarifado da EFCP. Atualmente funciona a Secretaria Municipal de Educação.



Fonte: Acervo da autora Lêda Rodrigues Vieira, 2018.

Fotografia 33: Antigo posto de saúde da EFCP. Atualmente funciona a sede do Corpo de Bombeiros de Parnaíba.



Fonte: Acervo da autora Lêda Rodrigues Vieira, 2021.

Com o convênio n.º 19, de 20 de junho de 2002, a Rede Ferroviária Federal S. A. concedeu a Prefeitura de Parnaíba a utilização dos bens móveis da empresa para fins sociais, turísticos ou culturais. Mas, para isso, a Prefeitura da cidade assumiria a responsabilidade de “cuidar da manutenção, conservação e segurança adequadas dos bens [...], expostos no Museu Ferroviário de Parnaíba-PI, não alterando, sob qualquer pretexto, motivo ou razão, suas características originais e históricas”, sendo esse museu localizado no imóvel da antiga estação ferroviária e, que passou a ser conhecido como Museu do Trem do Piauí.

A partir de então, a Prefeitura encarregou a Secretaria de Infraestrutura do município a realizar os trabalhos de restauração da antiga estação de embarque e desembarque do trem, para instalação de exposição permanente do Museu do Trem do Piauí. Os trabalhos de coordenação

e criação do museu foi realizado por Benjamin Santos⁸⁴ que, enquanto Secretário de Cultura do Município, idealizou a exposição das peças da RFFSA provenientes de São Luís - MA, sendo realizado o reconhecimento, limpeza e restauração dessas peças antes de expostas ao público. Além disso, o museu foi concebido para

que toda a área da Estrada fosse o próprio Museu: o pátio de embarque-desembarque, o pátio de manobra, as oficinas, as caixas d'água, a tipografia, a sala de comunicação... tudo. Andar por ali era uma viagem pela História (Museu..., 2009, p. 7).

O museu ferroviário passou a assumir a função não somente de preservar os bens ferroviários contra a ação do tempo, mas permitir que o público acesse todo o acervo material e edificações existentes no entorno da estação, se caracterizando como museu tradicional – pautado na união entre abrigo (edifício), coleção e público. No entanto, essa função inicial vem aos poucos sendo ampliada pelos agentes sociais – pesquisadores e entidades culturais – ao repensarem o museu como espaço de interação com a comunidade local, participando ativamente do processo de gestão e planejamento. Para Mario Chagas,

Um lugar, coisas que ancoram poder e memória e um ente (individual ou coletivo) possuído e possuidor de imaginação criadora são os elementos indispensáveis para a constituição do museu. Mesmo quando se pensa em termos de ecomuseu, a situação não é diferente. O prefixo “eco”, carregado de ambiguidade, evoca ao mesmo tempo as ideias de repetição, recordação, memória, vestígio, casa, moradia e ambiente. Além disso, é fácil compreender que, no ecomuseu, o lugar é o território onde se encontra um patrimônio (suporte de memória e instrumento de poder) manejado por sujeitos historicamente condicionados (população local) visando ao seu próprio desenvolvimento social (Chagas, 2009, p. 58).

Nesse sentido, o museu ferroviário funciona como um complexo de salvaguarda e preservação da memória do tempo em que a cidade conviveu com a passagem do trem, os trabalhos de manutenção, comunicação e transporte dos ferroviários e a presença da população em seu entorno, abrigando bens móveis de São Luís e, também doações de ex-funcionários

⁸⁴ Benjamin Santos é diretor, roteirista, jornalista, poeta, encenador e crítico teatral, filho do jornalista, contista e historiador Benedito dos Santos Lima, que fundou o Almanaque da Parnaíba e Neusa da Fonseca Lima. Nasceu na cidade de Parnaíba-PI. Na década de 1960, estudou na Faculdade de Direito e Filosofia em Recife-PE e, atuou na cena teatral de Pernambuco e Rio de Janeiro, onde foi autor de espetáculos ao ar livre, diretor de shows de nomes renomados da música brasileira – Quarteto em Cy, Nara Leão, Kleiton e Kleidir, Angela Maria, MPB-4, etc. Atualmente, vive como escritor na cidade de Parnaíba.

como, por exemplo: fotografias, vestimentas, documentos, ferramentas etc. A exposição permanente do museu foi dividida em módulos, composta da seguinte forma: Módulo 1: Saleta de Entrada (antiga sala de espera dos passageiros); Módulo 2: Espaço dos Pioneiros: Miguel Bacelar; Módulo 3: EFCP; Módulo 4: O Trem e o Porto; Módulo 5: RFFSA; Módulo 6: Os Ferroviários e Módulo 7: O Trem e a Cidade (Museu..., 2009, p. 7).

Em cada módulo da exposição, o visitante do museu acessa diferentes peças que retratam a presença da locomotiva e do primeiro trecho ferroviário, a atuação do primeiro engenheiro e diretor da estrada de ferro Central do Piauí, Miguel Furtado Bacelar⁸⁵, as transformações advindas da Rede Ferroviária Federal S. A, a relação da ferrovia com o porto das barcas e com o rio Igarçu, as histórias dos trabalhadores ferroviários - maquinistas, foguistas, graxeiros, chefes de trem, guarda-freios, conservadores de linha, feitores, chefes de turma, funileiros, ferreiros, soldadores, torneiros, eletricitas, bagageiros, carregadores, etc. e, a presença do trem na memória parnaibana durante os sessenta anos de funcionamento, entre os anos de 1922 a 1982.

As peças que fizeram parte do cotidiano ferroviário encontrados no Museu do Trem do Piauí são compostas por: apito de locomotiva, relógio de ponto, código morse, aparelho telefônico, sinos de estação, carimbo de mesa, lanterna de ronda, alicate perfurador de passagens, medidor de pressão a vapor, tacógrafo de locomotiva, telefone de campo, altímetro, carregador de bateria, placa de locomotiva, capacete de engenheiro, bancos de espera para passageiros etc. O acervo foi inventariado e registrado em livro do Tombo, contendo um total de 415 (quatrocentos e quinze) peças, todas individualmente numeradas e catalogadas em fichas de identificação e caracterização. O museu possui dois servidores municipais que trabalham em regime de 40 horas semanais, onde atuam na guarda e preservação do acervo, desenvolvendo atividades de limpeza, conservação e recepção dos visitantes.

Em 2009, o Iphan realizou o inventário dos bens imóveis do patrimônio ferroviário do Piauí e, através de fichas de campo individuais apresenta as principais características de cada bem imóvel como: localização, tipo do bem, uso original e atual, estado geral de conservação, caracterização e nível de proteção. Com relação a estação ferroviária de Parnaíba foi encontrada:

⁸⁵ Miguel Furtado Bacelar nasceu em Mangabeira, fazenda de seu pai, município de Brejo-Maranhão, em 25 de outubro de 1877. Formado em engenharia civil pela UFRJ. Atuou como engenheiro e diretor da Estrada de Ferro Central do Piauí de 1916 até 1923, quando foi trabalhar no Ministério de Viação e Obras Públicas no Rio de Janeiro, onde faleceu em 1952, com 75 anos de idade. Ver: Parentesco :: BUSCA

[...] em bom estado. Algumas modificações como alterações como a substituição de piso. Atualmente possui uso cultural: o MTP. Edificação típica das estações ferroviárias, na mesma tipologia de Luís Correia, Piripiri e Piracuruca, caracterizada pela cobertura de duas águas em telha cerâmica plana, tipo francesa, cobertura das plataformas apoiadas em mãos francesas e fachadas com identificação do lugar. Piso de ladrilho hidráulico do saguão de entrada, com motivo central semelhante ao da estação de Floriópolis, composto de quatro peças (Brasil, 2013).

Além disso, informa sobre o acervo encontrado na estação que compõe o Museu do Trem do Piauí, composto por “bens móveis que dizem respeito ao patrimônio ferroviário estadual. Todos os objetos têm etiqueta colante – inventário” e, que “consiste em mesa, cadeira, relógio, prensa, baldes, catraca, serrote, telefone, tacógrafo, máquina de escrever”. (Brasil, 2013) A seguir algumas das peças inventariadas pela RFFSA, transferidas ao Iphan e conveniadas com a Prefeitura de Parnaíba existentes no Museu do Trem do Piauí:

Fotografia 34: Banco Redondo de Espera em Estação Ferroviária



Fonte: Brasil, 2010b.

Fotografia 35: Capacete utilizado por engenheiro



Fonte: Brasil, 2010b.

Fotografia 36: Lanterna do Ronda que fazia vistoria da via permanente



Fonte: Brasil, 2010b.

Fotografia 37: Miniatura de Trolley a Vara em Madeira, confeccionado por funcionário da Extinta RFFSA



Fonte: Brasil, 2010b.

Fotografia 38: Carimbo. Fabricante Rosehain.



Fonte: Brasil, 2010b.

Fotografia 39: Telefone Seletivo usado em Estação Ferroviária.



Fonte: Brasil, 2010b.

No sentido de ampliar o acesso ao conhecimento da história ferroviária piauiense, o Museu do Trem do Piauí assume importância enquanto espaço de salvaguarda, preservação e divulgação dessa história. Isso ocorre mediante atuação de profissionais de diferentes áreas tanto da educação quanto do turismo que promovem projetos culturais, de educação patrimonial e produção de estudos e pesquisas. Os historiadores, por exemplo, desenvolvem projetos de pesquisa sobre a história e memória das ferrovias e, sobretudo promovem ações de incentivo a preservação do patrimônio ferroviário com a participação de estudantes de instituições públicas e privadas.

Com o tombamento do Conjunto Histórico e Paisagístico de Parnaíba, o conjunto da estação ferroviária passou a compor o cenário de proteção do Iphan, sendo inscrito no Livro do Tombo em 2011 e na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário em 2013. Nesse período, a estação que desde 2002 já abrigava o museu ferroviário precisava de ações adequadas de gestão e planejamento museológico, pois não atendia a muitas recomendações do Instituto Brasileiro de Museus (IBRAM) e do Estatuto de Museus, lei 11904/2009 que institui as diretrizes para a criação de museus no país.

Para se adequar as novas diretrizes museológicas, era necessário realizar estudo de inventário do acervo e construção do plano museológico, buscando cadastrar o Museu do Trem do Piauí no IBRAM. Nesse sentido, foi realizado estudo entre os anos de 2015 e 2017 pelo pesquisador Antonio Liuésjhon dos Santos Melo⁸⁶ que resultou no inventário do acervo do

⁸⁶ Ver: MELO, Antonio Liuésjhon dos Santos. *Documentação museológica: inventário do acervo do Museu do Trem do Piauí*. 2017. 83 f. Dissertação (Mestrado) - Programa de Pós-Graduação em Artes, Patrimônio e Museologia, Universidade Federal do Piauí, Parnaíba, 2017.

museu e outro estudo entre os anos de 2017 e 2019 produzido pelo pesquisador Helder José Souza do Nascimento⁸⁷ que criou o plano museológico, ambos apresentados ao Programa de Pós-graduação em Artes, Patrimônio e Museologia, da Universidade Federal do Piauí (UFPI).

Com isso, esses estudos objetivavam contribuir com a ampliação do conhecimento e preservação do acervo museológico do Museu do Trem do Piauí, bem como, com o processo de reconhecimento desse espaço enquanto lugar de memória e cultura da cidade de Parnaíba. Como lugar de memória, o museu assume a guarda das lembranças de um passado morto/desaparecido que busca um local para “perpetuar uma memória que é viva, mas crê-se no seu desaparecimento, daí a necessidade de um espaço que reviva essa memória” (Pinto, 2013, p. 90).

Para Nora, “se habitássemos ainda nossa memória, não teríamos necessidade de lhe consagrar lugares. Não haveria lugares porque não haveria memória transportada pela história” (1993, p. 8). Diante da possibilidade do esquecimento e a certeza do fim, amplia-se a preocupação em guardar aquilo que possa significar testemunho do tempo e da memória, portanto: “o sentimento de um desaparecimento rápido e definitivo combina-se à preocupação com o exato significado do presente e com a incerteza do futuro para dar ao mais modesto dos vestígios, ao mais humilde testemunho a dignidade virtual do memorável” (Nora, 1993, p. 14).

Para além de lugar de memória, o museu pode ser entendido em sua complexidade como lugar do esquecimento, de poder, de combate, de conflito, de litígio, de silêncio, de resistência e de cultura. Já como lugar de cultura, o museu é um produtor cultural ao se constituir como instituição especializada em guardar e promover a valoração dos acervos e registros da cultura material e imaterial, estabelecendo um laço afetivo com o público. Portanto, o museu tem a capacidade de:

conservar, ordenar, classificar, narrar, expor com os mais diversos meios e sistemas, que definem as redes de valor simbólico dos objetos e das criações humanas, do mundo físico, cósmico, artístico e, mesmo, do fantástico, do virtual, do paisagístico, do arqueológico, com variadas configurações técnicas e arquitetônicas (Chagas; Pires, 2018, p. 55).

No entanto, ao analisarmos o Museu do Trem do Piauí como dispositivo de memória e cultura da cidade de Parnaíba são constatadas algumas problemáticas que dificultam sua

⁸⁷ Ver: NASCIMENTO, Helder José Souza. *O processo de elaboração do Plano Museológico Participativo do Museu do Trem do Piauí*. 2019. 116 f. Dissertação (Mestrado) - Programa de Pós-Graduação em Artes, Patrimônio e Museologia, Universidade Federal do Piauí, Parnaíba, 2019.

representatividade no espaço social e, conseqüentemente torna-se pouco visitado pela população local. Para o pesquisador Antonio Melo, durante seus estudos alguns critérios museológicos importantes não foram encontrados no museu do trem como:

[...] a elaboração de um projeto para sua criação; nem tem estabelecida sua pessoa jurídica regulamentada por diploma legal; não possui uma equipe interdisciplinar permanente, composta, inclusive, de profissional museólogo; não conta com um Regimento Interno, para estabelecer as normas de funcionamento do museu, desde a sua finalidade, propósitos, objetivos, política institucional, formas de manutenção, número de setores e/ou departamentos e seus respectivos funcionários, assim como a construção do seu organograma; nem tampouco possui um Plano Museológico, e tudo isso dificulta e inviabiliza seu planejamento, sua gestão, bem como sua manutenção e de seu acervo (Melo, 2017, p. 18).

Diante dessas problemáticas de gestão e planejamento museológico, com o objetivo de preservar o acervo do museu, contribuir com o aprimoramento institucional e, posterior reconhecimento e registro no IBRAM, era necessário a produção de um inventário do acervo existente no museu por meio de metodologias “que se identifiquem informações intrínsecas e extrínsecas ao objeto, e não se registre a informação apenas como aspecto de preservação [...]”, sendo necessário compreender o sentido simbólico e material dos objetos inventariados (Silva; Petry, 2011, p. 22).

Diante disso, o pesquisador Antonio Melo produziu o inventário do museu do trem do Piauí, através de uma pesquisa minuciosa do acervo e, ao mesmo tempo, da realização de procedimentos fundamentais, tais como: numeração (número de tombo), marcação (número de registro fixado nas peças), fichas individuais de catalogação das peças (identificação e caracterização do objeto), produção do Livro de Tombo ou de Registro (registro do inventário) e uma cartilha com orientações para documentação em museus (instrumento educativo sobre planejamento e gestão, criação, diagnóstico, plano museológico, etc.) (Melo, 2017, p. 72-77).

Outra iniciativa importante para esse processo do reconhecimento museológico do museu do trem do Piauí foi a elaboração do plano museológico. Em 2018, o pesquisador Helder José Souza do Nascimento apresentou os resultados parciais do projeto de elaboração do Plano Museológico para o Museu do Trem do Piauí em evento realizado neste museu e, que contou com a presença de pesquisadores, educadores e representantes da Prefeitura Municipal de Parnaíba, onde foram realizadas diversas atividades: roda de conversa (Fotografia 40), exposição de trabalho visual no muro do museu (Fotografia 41), show musical, descerramento

da placa com logotipo do museu (Fotografia 42) e o lançamento do site do museu (Fotografia 43).

Fotografia 40: Roda de conversa



Fonte: Museu do trem do Piauí..., 2018.

Fotografia 41: Exposição de trabalho visual



Fonte: Museu do trem do Piauí..., 2018.

Fotografia 42: Descerramento da placa com logotipo do museu



Fonte: Museu do trem do Piauí..., 2018.

Fotografia 43: Lançamento do site do museu



Fonte: Museu do trem do Piauí..., 2018.

Nessa ocasião, os visitantes tiveram “não só a possibilidade de participação, mas também de colaborar com a ideia de potencial do museu como um centro cultural, como núcleo da cultura regional” e, ao mesmo tempo, contribuir com o “processo de elaboração de um Plano Museológico, que se proponha a ser participativo”, atendendo as recomendações do Instituto Brasileiro de Museus (IBRAM) e diretrizes do Estatuto dos Museus, lei 11.904/2009 (Nascimento, 2019, p. 101). De acordo com o Estatuto dos Museus, o Plano Museológico deve ser elaborado e implementado pelos museus, sendo

compreendido como ferramenta básica de planejamento estratégico, de sentido global e integrador, indispensável para a identificação da vocação da instituição museológica para a definição, o ordenamento e a priorização dos objetivos e das ações de cada uma de suas áreas de funcionamento, bem como fundamenta a criação ou a fusão de museus, constituindo instrumento

fundamental para a sistematização do trabalho interno e para a atuação dos museus na sociedade (Brasil, 2009).

Como o museu do trem não possuía um plano museológico que apontasse sua missão e função social, foi elaborado o primeiro plano museológico com a participação coletiva de funcionários do museu, especialistas, representantes de órgãos e instituições públicas e privadas e membros da sociedade civil. A ideia do plano museológico era “reestruturar o museu municipal, pensando a salvaguarda e a comunicação de um acervo da memória ferroviária, que por sua relevância histórica, precisa de melhor atenção, por estar tecnicamente em risco” (Nascimento, 2019, p. 76). Conforme Helder Souza do Nascimento, o Plano Museológico Participativo

é tanto um recurso que auxiliará o Museu do Trem do Piauí a se regularizar diante das novas exigências formais, aprimorando sua gestão, quanto que o exercício dos atos para se atingir o fim a que se propõe este trabalho, que possa deflagrar um processo de transformação e inovação na museologia (Nascimento, 2019, p. 54).

O processo de musealização do patrimônio ferroviário simboliza a necessidade de patrimonialização para impedir a sua perda e destruição e, vem ocorrendo no país desde a década de 1980, quando são criados museus e programas voltados a preservação ferroviária (PRESERVE e o PROFAC). Essa preocupação com a preservação das marcas do passado se intensificou, sobretudo, a partir da aceleração do tempo presente que se apresenta “massivo, onipresente, invasivo, que não tem nenhum horizonte a não ser o próprio, fabricando cotidianamente o passado e o futuro de que necessita dia após dia” e, ao mesmo tempo, um presente que necessita construir suas marcas sobre/para si e para as próximas gerações (Hartog, 2013, p. 238).

Nesse cenário de inquietude do tempo presente que tudo deseja e rapidamente alcança ocorre a preocupação com a preservação e a ampliação do olhar museológico, sendo a patrimonialização “um traço distintivo do momento que vivemos ou acabamos de viver: uma certa relação com o presente e uma manifestação presentista” (Hartog, 2013, p. 238). Nesse sentido, a ideia de patrimônio está ligada a “uma negociação política subjetiva de identidade, lugar e memória”, sendo intangível “na medida em que o patrimônio é um momento ou um processo de (re)construção cultural e social de valores e sentidos” (Smith, 2021, p. 3).

Os museus e o patrimônio estão vinculados com a ideia de preservação de objetos dotados de valor para determinada sociedade ou comunidade no tempo. Conforme Chagas, os

museus modernos assumem relevância como “espaços de memória, de esquecimento, de poder e de resistência; são criações historicamente condicionadas” e, criadas em determinado tempo e espaço, podendo “por meio de suas práticas culturais, ser lidas e interpretadas como um objeto ou um documento” (Chagas, 2009, p. 60). Diante disso, o acervo contido no museu do trem do Piauí pode ser lido e interpretado de diferentes formas de acordo com as experiências sociais e culturais do visitante.

No sentido de ampliar o acesso ao conhecimento da história ferroviária no Piauí, o Museu do Trem do Piauí com seu acervo permanente em exposição recebe visitas de diversos públicos: estudantes dos ensinos infantil, fundamental, médio e superior, pesquisadores de diferentes áreas das ciências humanas (História, Sociologia, Educação e Ciência Política) e sociais aplicadas (Turismo, Arquitetura e Urbanismo e Museologia), além de turistas provenientes do país e do exterior. Para contribuir com o conhecimento e exposição das peças contidas no museu, foi realizado “inventário de todos os objetos e coleções que compõem o acervo”, bem como, “a criação de um número de tombo e de registro para cada peça; a marcação da numeração dos objetos e melhores condições para uma boa gestão e planejamento eficaz das atividades do museu” (Melo, 2017, p. 72).

O Museu do Trem do Piauí como espaço de cultura tem permitido a sua inserção desde 2014 na programação da Semana Nacional de Museus coordenado pelo Instituto Brasileiro de Museus (Ibram), promovendo diversas atividades como, por exemplo, visitas guiadas com “roteiro sobre a memória da estrada de ferro do Piauí, através do acervo do único museu ferroviário do alto nordeste, percorrendo a locomotiva, casa de passageiros e estação do Floriópolis”, ações educativas, mesa-redonda, exibição de documentário, apresentações musicais etc. A seguir a programação da 13.^a Semana Nacional de Museus no Museu do Trem do Piauí, realizado em 2015:

MUSEU DO TREM DO PIAUÍ
ESPLANADA DA ESTAÇÃO, S/N - FÁTIMA
cultura@parnaiba.pi.gov.br
Tel.: (86) 3322-1764

18/05/2015 a 23/05/2015 - 08h às 17h

VISITA GUIADA - Roteiro sobre a memória da estrada de ferro do Piauí, através do acervo do único museu ferroviário do alto nordeste, percorrendo a locomotiva, casa de passageiros e estação do Floriópolis.

21/05/2015 e 22/05/2015 - 08h às 17h

AÇÃO EDUCATIVA - “Museu do Brinquedo: espaço de imaginação e memória” - pesquisas sobre brinquedos e brincadeiras, bem como exposições

de variados tipos de brinquedos e sua evolução. Ação: PIBID Pedagogia UESPI. Local: Quadra da Escola Municipal Roland Jacob. Coordenação: Prof^a Msc. Maria de Jesus Marques Silva e Prof^a Msc. Samara de Oliveira Silva. Apoio: SEDUC Parnaíba.

22/05/2015 - 15h30 às 17h30

AÇÃO EDUCATIVA - Diálogo comunitário pela cultura Apresentação do Livro Casimiro Pedral e as Histórias da Pedra do Sal. Organização: Prof. Osmar Braga (UFPI). Local: Estação Floriópolis.

23/05/2015 - 15h às 21h

ENCONTRO - Troca de Palavras: ação de troca de livros, revistas, gibis, mangás. Coordenação: Grupo Khronos.

23/05/2015 - 16h às 17h

MESA REDONDA - Roda Griô Comunidades Quilombola. Facilitadores: Francinalda Rodrigues (Cia Ilha Ativa) e Osmar Braga (UFPI).

23/05/2015 - 19h às 21h

SHOW MUSICAL - Lançamento do DVD “Retalhos”, de Gregório Neto, com a participação do grupo Chorinho Aquarela. Projeto contemplado pelos Editais de Incentivo à Cultura, financiado pela Prefeitura de Parnaíba.

23/05/2015 - 17h às 19h

SHOW MUSICAL - Música no Museu: Concerto com a Banda Municipal Simplício Dias da Silva e participação do Projeto Curta Minha Banda (Ibram, 2015).

Além disso, o espaço vem sendo procurado por educadores de diversas áreas que promovem projetos de educação patrimonial que envolvem estudantes dos ensinos fundamental, médio e superior. Um desses projetos foi desenvolvido pela educadora Maria Dalva Cerqueira, cujo objetivo foi: “promover vivências, pesquisas e valorização de bens culturais de natureza material e imaterial referentes à memória e identidade cultural da sociedade parnaibana”, além de estimular o conhecimento acerca da “história e as memórias do conjunto do patrimônio ferroviário existente na cidade”, fazendo com que a comunidade estudantil possa acessar parte da história das ferrovias em Parnaíba ao adentrar no museu ferroviário (Cerqueira, 2017, p. 102).

Diante dessas ações, o Museu do Trem do Piauí assume papel importante como espaço de atuação interdisciplinar por contribuir na divulgação da história local para o grande público, principalmente da história das ferrovias no Piauí através de exposições contínuas do acervo, de eventos culturais, das pesquisas promovidas por pesquisadores de diversas instituições de ensino superior e, principalmente através da divulgação do acervo histórico do museu por meio

de sites como, por exemplo, das plataformas Mundos do Trabalho Piauí e do Museu do Trem do Piauí.⁸⁸

A visitação do público aos museus é o elemento fundamental do processo museológico, sendo necessário avaliar tanto as necessidades e expectativas dos visitantes quanto as realidades e fundamentos dos museus. O Museu do Trem do Piauí está aberto para visitas de terça-feira a sexta-feira, das 08h às 13h e aos sábados, das 14h às 17h30, sendo que as visitas ao museu por parte da população local não ocorrem com frequência. De acordo com o funcionário do museu, José Maria Rodrigues, “quem mais visita é gente de fora, de outras cidades e até poucos turistas de outros países. Sem contar os professores e estudantes universitários dos cursos de História, Turismo e de mestrado em Museologia da Universidade Federal do Piauí” (Museu do Trem do Piauí..., 2018).

Diante dessa realidade de pouco envolvimento da população local com o museu, se faz necessário realizar uma avaliação museológica constante como “uma operação descritiva e informativa, um processo que intenciona reunir dados” com objetivo “de auxiliar no seu entendimento, no seu desenvolvimento e, conseqüentemente, contribuir para a melhoria da qualidade do funcionamento do museu e do atendimento às necessidades dos públicos” (Figurelli, 2014, p. 154). Com as informações coletadas, os responsáveis pelo museu poderão planejar ações de incentivo as visitas voltadas a comunidade local, através de programações culturais que dialoguem com as necessidades e expectativas do público e, sobretudo, com o apoio de instituições públicas e privadas, membros da sociedade civil e população em geral.

Depois da desativação da ferrovia, uma parte dos bens móveis assumiu novas funções, passando a atender as demandas culturais das cidades através de políticas públicas voltadas a preservação e a práticas educativas. Na cidade de Parnaíba, com a desativação da Rede Ferroviária Federal S. A, o material rodante da ferrovia foi doado para fins culturais, ocorrendo sua refuncionalização ao assumir uma nova função. A refuncionalização significa “um processo de reordenamento do conteúdo do espaço construído, portanto, dos objetos” e, intervindo também na dimensão da paisagem (Evaso, 1996, p. 38).

Em 1982, uma notícia publicada pelo jornal *Inovação*, comunicava a população que um vagão de passageiros da ferrovia Central do Piauí foi doado para a Fundação Cultural Assis

⁸⁸ Para acessar as plataformas Mundo do Trabalho Piauí acesse: <http://www.mundosdotrabalhopi.com.br/> e Museu do Trem do Piauí, acesse: <http://museudotremdpiui.com.br>

Brasil⁸⁹ com o objetivo de reformá-lo para assumir uma nova função, que antes servia para transportar passageiros e mercadorias, passou a abrigar uma biblioteca, pois:

A adaptação do vagão para a Biblioteca constará do arranjo interno de estantes e banquetas para leituras, aproveitando-se as janelas para a iluminação e ventilação natural. Na parte externa serão apostos canteiros e bancos, visando embelezar o local e torná-lo acessível ao público (S. Genuina, 1982, p. 6).

Em 2021, o Sistema Fecomércio Sesc Senac no Piauí inaugurou a Biblioteca-Trem “Maria Dilma Ponte de Brito”⁹⁰ (Fotografia 44), localizada na Praça Mandu Ladino, em Parnaíba-PI. A Biblioteca funciona em um vagão de trem adquirido pelo Serviço Social do Comércio do Piauí (Sesc-PI). Conforme Valdeci Cavalcante, essa biblioteca é “a primeira sobre trilhos. Esse espaço vai facilitar o acesso aos livros e fomentar a educação e a leitura, homenageando uma grande intelectual parnaibana que é a Maria Dilma” (Sesc Piauí..., 2021). Além disso, a instalação da biblioteca em um vagão tem o objetivo de resgatar a memória da cidade dos tempos áureos da ferrovia e favorecer um ambiente propício aos leitores que valorizam o conhecimento.

⁸⁹ Fundação Cultural Assis Brasil, criada em Parnaíba no início de 1980 e que foi extinta em junho de 2019, tinha o objetivo de promover a extensão e difusão da cultura, torneios culturais, cursos e seminários, além de criar centros artísticos e culturais, preservação do patrimônio artístico, cultural, histórico e natural do Piauí, e promover o turismo. A Fundação homenageava o romancista, crítico literário e jornalista, Francisco de Assis Almeida Brasil, autor de obras como *Beira Rio*, *Beira Vida* e *Os que Bebem Como os Cães*.

⁹⁰ Maria Dilma Ponte de Brito é natural de Parnaíba (PI). Bacharela em Direito, Pós-graduada em Administração, Mestra em Educação. Professora universitária, contista, poetisa. Funcionária do Banco do Brasil de 1976 a 1997. Na adolescência publicava suas poesias no jornal *Folha do Litoral*. Colaborou durante o ano de 2009 com o jornal “Radar” de Apucarana (PR), Articulista do *Jornal Norte do Piauí*, da *Revista Panorama* e do portal <http://www.recantodasletras.com.br>. Foi classificada em 5º lugar no XXII Concurso Internacional de Outono de São Paulo (2007) na categoria contos/crônicas (Papéis trocados, Disfarces e Seu Presente). Tem quatro livros publicados: *História de Marilu*, *Assim é a Vida*, *Vou te contar* e *Lero-lero*. Tem artigos publicados na *Revista da Academia de Ciências do Piauí*, N°3, Ano XIV, N°2, Ano XIII, na II Coletânea de Autores Piauiense, no livro *Contos entre Gerações*. Atualmente ocupa a Cadeira n.º 28 da Academia Parnaibana de Letras. Disponível em: [Cadeira n° 28 | Academia Parnaibana de Letras \(wordpress.com\)](http://www.academia.parnaibana.org.br)

Fotografia 44: Biblioteca-Trem “Maria Dilma Ponte de Brito”, Parnaíba-PI.



Fonte: Sesc Piauí..., 2021.

Novas funções e novos usos aos bens remanescentes das ferrovias brasileiras não ocorreram somente em estações ou materiais rodantes (trens e vagões), mas, também, nas edificações construídas ao longo dos trilhos que serviam de apoio aos serviços ferroviários: posto médico, almoxarifado, oficinas, vilas ferroviárias ou operárias etc. A maioria dessas edificações foram abandonadas ou reutilizadas, assumindo funções diferentes, ressignificando os espaços e as paisagens. As vilas ferroviárias ou operárias, por exemplo, foram inicialmente utilizadas como moradias para os trabalhadores ferroviários e, depois, quando terminou o transporte ferroviário em alguns trechos, muitos trabalhadores foram alocados para outras ferrovias, abandonando suas moradias nas vilas e, outros moradores passaram a ter a responsabilidade de habitar e conservar esses imóveis.

4.3 Vila ferroviária e operária de Parnaíba: moradia e proximidade do trabalho

Ao longo da via permanente das ferrovias são realizados diversos trabalhos de infraestrutura (terraplanagem, drenagem e obras de arte especiais) e superestrutura (trilhos, dormentes, lastros, sublastros etc.), além da construção de edificações como as estações de passagem e terminal, posto médico, almoxarifado, oficinas, vilas ferroviárias ou operárias, dentre outras, que auxiliavam o funcionamento do transporte ferroviário, envolvendo atividades

de “manutenções e oficinas, depósitos de carros e locomotivas, armazéns de mercadorias, bem como residências para seus diretores e funcionários” (Correia, 2007, p. 78).

Na ferrovia Central do Piauí que liga as cidades de Luís Correia-PI (situada no litoral do Piauí) à Teresina-PI (Capital do Piauí) foram construídas edificações que auxiliaram os serviços desenvolvidos ao longo do trecho ferroviário, de estações de embarque e desembarque a residências para funcionários da ferrovia. As vilas ferroviárias ou operários, por exemplo, foram instaladas próximas as estações ferroviárias, servindo como moradia dos trabalhadores que, em geral, atuavam diretamente na ferrovia com trabalhos de manutenção ou supervisão da via permanente como trabalhadores braçais, agentes de estação e diretores da ferrovia.

Como já mencionado, a partir da década de 1950, inicia-se o declínio do transporte ferroviário no Brasil e, para administrar esse processo o governo federal criou a Rede Ferroviária Federal S. A., em 1957. No entanto, a empresa enfrentava em alguns ramais ferroviários pouca densidade de tráfego e déficits operacionais que a impactaram economicamente, ocasionando a suspensão do tráfego ou erradicação de linhas consideradas antieconômicas. No Piauí, a partir da década de 1980, a RFFSA iniciou a paralisação dos serviços ferroviários na região norte do estado, se concretizando definitivamente nos anos 1990, quando ocorre a desestatização da empresa.

Nesse cenário de desestatização da RFFSA, os bens móveis e imóveis operacionais e não operacionais da empresa foram inventariados e transferidos a outros órgãos, cabendo as instituições da União conforme determinação da Medida Provisória nº 353/2007, convertida na Lei nº 11.483, de 31 de maio de 2007, receber os imóveis não operacionais. Dentre as instituições, coube a Secretaria do Patrimônio da União através do Departamento de Incorporação de Imóveis coordenar, controlar e orientar as atividades de incorporação dos imóveis da extinta RFFSA ao patrimônio da União, sendo que outros órgãos e entidades atuavam diretamente nos processos de incorporação e destinação dos imóveis, seguindo suas atribuições legais, tais como: Advocacia-Geral da União (AGU), Núcleo de Assessoramento Jurídico (NAJ), Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN), Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), Secretaria do Tesouro Nacional (STN) e Caixa Econômica Federal. Já os móveis e imóveis operacionais foram transferidos as empresas concessionárias operadoras das ferrovias

Ao término do inventário foram registradas um total de 52.736 imóveis distribuídos nas regiões Nordeste, Sudeste, Sul e Centro Oeste do país, podendo ser obras de arte (pontes, viadutos, túneis etc.), pátios, estações, glebas, leitos ferroviários, casas de agentes, casas de turma, vilas etc. No estado do Piauí, os registros cadastrados correspondem a 224 edificações e

265 terrenos, composto por edificações isoladas e conjuntos arquitetônicos distribuídos ao longo da ferrovia. Dentre as edificações ferroviárias, as vilas ou casas dos trabalhadores serão tratadas mais detidamente nos próximos parágrafos.

No Brasil, as vilas operárias surgem a partir da segunda metade do século XIX como construções voltadas para moradias dos operários de regiões urbanas e rurais, originando comunidades operárias que se aglutinavam com objetivos comuns. Para além da função habitacional, as vilas operárias também funcionavam como espaços de reunião da mão de obra em um determinado local e de controle e disciplina da vida social do operário. De acordo com Telma Correia, as vilas operárias eram

Originalmente usado no Brasil para nomear um grupo de moradias destinadas a operários de um mesmo empreendimento fabril, o termo “vila operária” logo seria estendido para designar grupos de casas modestas semelhantes produzidas por outros agentes. Sob a denominação “vila operária”, eram reunidas no país, até os anos trinta, as experiências mais diversas: conjuntos construídos por empresas imobiliárias para aluguel ou venda a proletários urbanos, por empresas ferroviárias para seus funcionários, por indústrias, minas, frigoríficos e usinas para seus operários, técnicos e administradores, e pelo Estado. Posteriormente, o termo “conjunto habitacional” se difunde, tanto em referência às moradias em blocos de apartamento, quanto às casas unifamiliares (Correia, 2001, p. 84).

As vilas ferroviárias, por exemplo, foram construídas no Brasil inicialmente “para permitir a permanência dos operários próximos às obras” e, a partir das ferrovias finalizadas tinham o objetivo de atender “sua operação, assegurando condições de habitação aos funcionários responsáveis por determinado trecho da linha ou por grandes complexos ferroviários”, mantendo os trabalhadores próximo as estações e linhas férreas (Finger, 2009, p. 76). A prioridade de moradia nessas habitações era aos trabalhadores que exerciam funções consideradas imprescindíveis para o andamento dos serviços ferroviários, tais como: agente da estação, manobristas, mecânicos, maquinistas, diretores etc. Com isso, a companhia ferroviária poderia contar com mão de obra disponível sempre que precisar e, ao mesmo tempo, possibilitaria maior controle sobre as relações sociais dos trabalhadores.

Essas habitações, na maioria das vezes, não atendiam a todos os funcionários que trabalhavam na ferrovia, devido a quantidade insuficiente de edificações. Com isso, as poucas habitações eram direcionadas aos trabalhadores diretamente envolvidos em atividades de manutenção da via permanente como as “casas de turma”, erguidas próximas as linhas férreas

e distantes das áreas urbanas, visando abrigar os trabalhadores que atendiam as demandas dos comboios ferroviários durante o percurso do trem. De acordo com Anna Finger,

[...] no início da implantação das linhas férreas no Brasil ainda em meados do século XIX, devido à tecnologia empregada para a movimentação dos trens (baseada na energia a vapor), a cada intervalo de aproximadamente 20 km era necessário implantar uma estação, cuja função principal não era o embarque e desembarque de passageiros, mas sim o abastecimento das composições com água e carvão, além da supervisão e manutenção daquele trecho da linha sempre que necessário. Por este motivo cada uma destas estações contava com uma equipe de alguns funcionários que deviam ser instalados necessariamente próximos a ela (Finger, 2006, p. 72).

Ao ser analisado as fichas de inspeção do inventário dos bens imóveis da RFFSA conduzido por equipe da Inventariança da empresa em conjunto com técnicos do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, foram encontrados bens imóveis operacionais e não operacionais existentes em diversos municípios cortados pela linha férrea entre Luís Correia a Teresina (Anexo F). Desses bens foram identificados um total de 17 vilas ferroviárias, 07 casas individuais (casa de agente), 4 compondo pátios ferroviários localizados em área urbana e 02 casas coletivas, uma delas em pátio, correspondendo um total aproximado de 120 edificações residenciais distribuídos em 11 municípios (Anjos, 2023, p. 118).

Os tipos das edificações das vilas ferroviárias eram variados, conforme as necessidades das estações ao longo da malha ferroviária. No Piauí, por exemplo, foram identificados cinco tipos de residências para trabalhadores ferroviários: a casa do agente (funcionário que coordena a circulação dos trens, responsável pelas estações e controle dos pátios), as casas das vilas ferroviárias ou operárias caracterizadas estruturalmente em: casas conjugadas/germinadas e casas individuais; as casas de turma e os dormitórios.

A casa do agente era utilizada como moradia do funcionário que atuava diretamente nas estações, sendo geralmente “localizadas na própria estação para que o agente pudesse executar, em qualquer tempo, às ações relacionadas à circulação, manobrar, formar ou lecionar as composições ferroviárias” (Freire, 2017, p. 199) ou construídas a uma certa distância da estação para oferecer maior privacidade ao agente e seus familiares. Em Capitão de Campos-PI⁹¹, por

⁹¹ Capitão de Campos foi servida inicialmente pela estrada de rodagem e, posteriormente pela ferrovia, que foi implantada antes da emancipação do município, em 1957. O trecho ferroviário de Piripiri a Campo Maior passa por Capitão de Campos, construído pelo DNEF a partir de 1947 e depois pelo 2º BEC a partir de 1955, encerrando-se os trabalhos em 1961. De acordo com a relação das edificações construídas e o termo de recebimento do via férrea, elaborados pelo 2º BEC, o conjunto de Capitão de Campos é caracterizado como de 4ª Classe, situado no quilômetro 28 do trecho e conta com Estação de Passageiros (155,76 m²), uma Casa de

exemplo, a vila ferroviária é composta por cinco imóveis com três tipologias: duas geminadas (com 4 casas) e duas simples sem alpendre e uma com alpendre, totalizando sete moradias, localizadas em frente à estação. Um dos imóveis simples era a casa de agente, possuindo alpendres e coluna segmentada (Fotografia 45) (Brasil, 2013).

As casas de turmas foram construídas à margem da linha férrea para servir de moradia as turmas de trabalhadores que exerciam serviços de manutenção de trechos da ferrovia. No Povoado Pau D'Arco, em Parnaíba-PI, próximo à Estação Floriópolis⁹² pode ser encontrado uma casa de turma geminada com duas moradias em precário estado de conservação (Fotografia 46) Já os dormitórios eram instalações coletivas localizadas no próprio edifício das estações para aqueles que exerciam trabalhos temporários.

Fotografia 45: Casa de Agente da Estação de Capitão de Campos-PI



Fonte: Brasil, 2010c.

Fotografia 46: Casa de Turma de Floriópolis, em Parnaíba-PI



Fonte: Brasil, 2013.

Com relação as habitações das vilas ferroviárias, “costumavam ser hierarquizadas de acordo com o cargo ocupado pelo funcionário dentro da companhia, adotando diferentes padrões de tamanho e acabamento” (Finger, 2013 p. 367). O ferroviário que possuía maior graduação morava em uma residência isolada e maior (agentes de estação, mestres de linha,

Agente (85,07 m²), uma Casa de Feitor (61,33 m²), uma Casa de Guarda-chaves (61,33 m²), quatro casas para outros trabalhadores (totalizando 221,92 m²), uma caixa d'água de 25.000 L e um poço tubular com bomba. Ver: VIEIRA, Lêda Rodrigues. *Caminhos de ferro: A ferrovia e a cidade de Parnaíba. 1916-1960*. Dissertação (Mestrado em História do Brasil) – Programa de Pós-Graduação em História do Brasil. Universidade Federal do Piauí, Teresina, 2010. (Anexo B)

⁹² O Conjunto da Estação de Floriópolis pertence a Estrada de Ferro Central do Piauí, inaugurado em 1922, localizado entre os conjuntos da estação ferroviária de Parnaíba e Luís Correia, em uma área rural que anteriormente era pouco habitada. No entanto, “o trecho Luís Correia-Parnaíba seria desativado em 1974 e, desde então, somente a casa de trabalhador do conjunto de Floriópolis encontra-se em uso, habitada pela família de um ex-ferroviário”. (Santos, 2017, p. 42)

feitores etc.), enquanto para os trabalhadores da via permanente as moradias eram conjugadas e menores.

No trecho ferroviário entre Teresina e Luís Correia predominava edificações conjugadas/germinadas para os trabalhadores que exerciam serviços de manutenção na via permanente e oficinas, distribuídas nas sedes dos municípios, totalizando 10 vilas ferroviárias com aproximadamente 75 casas. Enquanto nas áreas rurais corresponde a 06 vilas ferroviárias, totalizando cerca de 40 casas. Essas vilas ferroviárias são compostas de conjuntos de 04 a 14 casas, podendo ser moradias isoladas ou germinadas (Anjos, 2023, p. 120).

Em 1962, o Ministério de Viação de Obras Públicas entregou a relação de edificações construídas pelo Departamento Nacional de Estradas de Ferro e 2.º Batalhão de Engenharia e Construção (2.º BEC) no trecho entre Piri-piri e Campo Maior da ferrovia Teresina-Piri-piri, compondo de estações ferroviárias, casas de agentes, casas de guarda-chaves, casas de feitor, casas para trabalhador, posto telegráfico, caixas d'água e poços tubulares com bomba, conforme tabela 14:

Tabela 14: Relação das Edificações do Trecho Piri-piri-Campo Maior da Ferrovia Teresina-Piri-piri (1962)

N.º	DISCRIMINAÇÃO	ÁREA COBERTA m ²	QUILÔMETRO	OBSERVAÇÃO
1	Grupo de casas de Tabocas:			
	1 Casa para feitor	71,94	10	Const. p/ DNEF
	4 Casas para trabalhador	222,80	10	Idem Idem Idem
	1 Caixa d'água 10.000 lts	=	10	Const. p/ 2.º BEC
	1 Poço tubular c/ bomba	=	10	Idem Idem Idem
2	Grupo de casas de São Joaquim:			
	1 Casa de feitor	71,94	18	Const. p/ DNEF
	4 Casas para trabalhador	222,80	18	Idem Idem Idem
	1 Caixa d'água 5.000 lts	=	18	Idem Idem Idem
	1 Poço tubular c/ bomba	=	18	Const. p/ 2.º BEC
3	Estação de 4.ª Classe de Capitão de Campos:			
	1 Estação de passageiro	155,76	28	Const. p/ DNEF
	1 Casa de Agente	85,07	28	Idem Idem Idem
	1 Cada de Feitor	61,33	28	Idem Idem Idem
	1 Casa de Guarda-Chaves	61,33	28	Idem Idem Idem
	4 Casas para trabalhador	221,92	28	Idem Idem Idem
	1 Caixa d'água 25.000 lts	=	28	Idem Idem Idem
	1 Poço tubular c/ bomba	=	28	Const. p/ 2.º BEC

N.º	DISCRIMINAÇÃO	ÁREA COBERTA m ²	QUILÔMETRO	OBSERVAÇÃO
4	Grupo de casas de Cocal de Telha			
	1 Casa de Feitor	133,29	38	Const. p/ DNEF
	4 Casas para trabalhador	381,60	38	Idem Idem Idem
	1 Caixa d'água 10.000 lts	=	38	Const. p/ 2.º BEC
	1 Poço tubular c/ bomba	=	38	Idem Idem Idem
5	Posto Telegráfico de Sambaíba			
	1 Posto Telegráfico	167,57	48	Const. p/ DNEF
	1 Casa de Feitor	153,75	48	Idem Idem Idem
	4 Casas p/ trabalhador	480,50	48	Idem Idem Idem
	1 Caixa d'água 10.000 lts	=	48	Const. p/ 2.º BEC
1 Poço tubular c/ bomba	=	48	Idem Idem Idem	
6	Grupo de Casa de Angelim			
	1 Casa de Feitor	133,29	58	Const. p/ DNEF
	4 Casas p/ trabalhador	381,60	58	Idem Idem Idem
	1 Caixa d'água 10.000 lts	=	58	Const. p/ 2.º BEC
	1 Poço tubular c/ bomba	=	58	Idem Idem Idem
7	Estação de 3.ª Classe de Campo Maior			
	1 Estação de Passageiros	507,22	78	Const. p/ DNEF
	1 Casa de Agente	360,21	78	Idem Idem Idem
	1 Casa de Guarda Chaves	103,51	78	Idem Idem Idem
	1 Casa de Feitor	103,51	78	Idem Idem Idem
	4 Casas p/ trabalhador	323,52	78	Idem Idem Idem
	1 Caixa d'água 35.000 lts	=	78	Const. p/ 2.º BEC
	1 Poço tubular c/ bomba	=	78	Idem Idem Idem

Fonte: Vieira, 2010.

No entanto, ao se confrontar as informações das edificações relacionadas na documentação oficial (tabela 14) quando da entrega, em 1962, das edificações aos serviços ferroviários com o inventário realizado, entre 2009 e 2010, pela equipe do Iphan-PI constata-se informações sobre o estado de conservação e o uso atual desses imóveis. No inventário algumas casas de trabalhador foram encontradas em ruínas e “totalmente cobertas pela vegetação” como, por exemplo, as casas do Povoado São Joaquim, em Piri-piri e do Povoado Angelim, em Nossa Senhora de Nazaré-PI. Em Capitão de Campos-PI, a vila composta por quatro casas de trabalhador e três unidades simples destinadas ao agente, feitor e guarda-chaves, estavam em estado precário, mesmo com a preservação das “volumetrias originais” das edificações (Brasil, 2013).

No Povoado Sambaíba, os dados da documentação oficial (tabela 14) se diferenciam com os do inventário do Iphan-PI, pois enquanto o primeiro informa cinco casas (4 para trabalhador e 1 para feitor), o segundo aponta que a equipe inventariante encontrou “três imóveis de tipologia geminada, perfazendo seis moradias”, todas ocupadas e “em estado precário com manchas de infiltrações e perda de telhas” e uma “casa individual com varanda de entrada, em volume saliente e com águas para as laterais e ladeado de varandas com coberturas com cimentos frontais”. Já em Campo Maior-PI, o inventário complementa as informações ao informar que foi encontrado uma vila:

composta por cinco imóveis de duas tipologias: duas geminadas perfazendo quatro moradias e três unidades simples com uma destas completamente modificada na sua volumetria. A leitura do conjunto está prejudicada pelas intervenções com muros frontais nos lotes e pela vegetação de grande porte (Brasil, 2013).

Portanto, essas edificações após a desativação do movimento ferroviário foram abandonadas ou ocupadas geralmente por moradores que não fazem parte da ferrovia, realizando algumas alterações nos imóveis conforme as suas necessidades. As casas de trabalhador ferroviário constante nas fichas de inspeção dos bens imóveis do Convênio nº 042/91 transferidos pela inventariança da RFFSA ao Iphan em 2010, foram inventariados como patrimônio ferroviário piauiense em 2009. O inventário foi realizado por equipe de técnicos tanto da rede ferroviária quanto do Iphan, apresentando algumas características quanto aos aspectos estruturais e ao estado de conservação dos bens imóveis.

Em 2013, a Superintendência do Iphan no Piauí celebrou contrato com a OP Arquitetura Ltda⁹³ para realização de serviços técnicos especializados com objetivo de organizar os dados cadastrais, arquitetônicos e fotográficos em base única e, a elaboração de análise tipológica dos bens imóveis do patrimônio ferroviário do Piauí, a partir dos inventários de conhecimento realizados anteriormente sobre o tema produzidos por equipe composta por técnicos do Iphan e da RFFSA.

O resultado desse contrato celebrado entre Iphan e a empresa OP Arquitetura foi a entrega do *Inventário do Patrimônio Ferroviário do Piauí: Bens Imóveis*, divididos em quatro volumes: **Volume I – Linha 01, R02, Linha 02 e Linha 03** – Histórico, Análise Tipológica,

⁹³ O contrato 01/2013 celebrado entre Iphan-PI e OP Arquitetura Ltda foi composta pelos seguintes membros: Claudiana Cruz dos Anjos, Superintendente do Iphan-PI; Tiago Ramires, Chefe da Divisão Técnica Técnica/Arq e Urbanismo; Coordenação e Arquitetura da OP Arquitetura, Olavo Pereira da Silva F. e apoio, Mateus Cairo Pereira da Silva (Brasil, 2013).

Listagem Geral e Mapas dos Municípios e da Rede Ferroviária; **Volume II – Tomo 1 – Linha 01**: Luís Correia, Parnaíba, Bom Princípio do Piauí, Cocal e Piracuruca; **Volume II – Tomo 2 – Linha 01**: Brasileira, Piripiri, Capitão de Campos, Boqueirão do Piauí, Nossa Senhora de Nazaré e Campo Maior; **Volume II – Tomo 3 – Linha 01 e Ramal 02**: Altos, Teresina, Demerval Lobão e Lagoa do Piauí; **Volume III – Linha 02**: Coivaras, Campo Maior, Novo Santo Antônio, Castelo do Piauí e Buriti dos Montes e **Volume IV – Linha 03**: Paulistana e Acauã.

Com esses inventários organizados do patrimônio ferroviário do Piauí, a Superintendência Regional do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional tomou conhecimento da quantidade e situação dos bens imóveis das linhas ferroviárias existentes em território piauiense e, ao mesmo tempo, em posse desses dados reunidos e atualizados iniciou a produção de propostas de intervenções voltadas a conservação e preservação de estruturas e edificações isoladas e conjuntos ferroviárias no Estado.

Uma dessas propostas de intervenção ocorreu pelo Programa de Aceleração do Conhecimento das Cidades Históricas (PAC Cidades Históricas)⁹⁴ que, em 2013, selecionou o projeto de restauração do complexo ferroviário, do conjunto do Porto das Barcas e de monumentos e igrejas do Centro Histórico da cidade de Parnaíba, tendo como executor a Prefeitura do Município e apoio do Iphan-PI (Brasil, 2014, p. 377). O projeto se enquadrava nos objetivos do programa de “oferecer, às gerações atual e futuras, ambientes urbanos mais humanos e respeitosos para com os valores culturais, preservando bens que caracterizam a nossa cultura e conferem ao Brasil uma diversidade de identidades única em todo o mundo” (Brasil, 2013b).

Já com relação aos imóveis residenciais que compõe o patrimônio ferroviário do Piauí, mesmo inventariados pelo Iphan, não são contemplados por políticas de proteção e preservação do patrimônio cultural. O inventário contribui com o conhecimento dos bens imóveis, com a identificação total de 171 imóveis, sendo 105 localizados na Linha 01 e 66 nas Linhas 02 e 03. A Linha 01 apresenta uma quantidade maior de imóveis comparada as demais linhas ferroviárias por apresentar “maior quantidade de edificações de apoio operacional/logístico, de

⁹⁴ O PAC - Cidades Históricas foi uma linha de investimento criada em 2013, com autorização do Ministério do Planejamento, no âmbito do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) - uma iniciativa inédita na história das políticas de preservação no país, direcionada exclusivamente aos sítios históricos urbanos protegidos pelo Iphan. Para atender às cidades que possuem bens tombados pelo Iphan, foram destinados por meio do PAC - Cidades Históricas cerca de R\$ 1,6 bilhão para 425 obras de restauração de edifícios e espaços públicos, em 44 municípios de 20 estados brasileiros. Coube ao Instituto a concepção dessa linha do PAC, em cooperação com diversos co-executores, em especial os municípios, universidades e outras instituições federais, com apoio técnico da Caixa Econômica Federal (CAIXA) e de governos estaduais. Ver: Disponível em: [PAC - Cidades Históricas — Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional \(www.gov.br\)](http://www.gov.br/pac-cidades-historicas)

manutenção, abastecimento e imóveis residenciais, como casas de agentes e vilas ferroviárias” (Santos, 2017, p. 78).

Os imóveis residenciais, por exemplo, são encontrados em todos os conjuntos ferroviários da Central do Piauí situados entre as cidades de Teresina a Luís Correia e, isso se deve, sobretudo “ao caráter desbravador desta ferrovia que, em função das necessidades operacionais, demandava a proximidade de funcionários para realizar trabalhos de abastecimento e reparos” (Santos, 2017, p. 78). Sendo assim, as edificações residenciais atendiam as demandas por moradia dos trabalhadores que atuavam diretamente no trecho ferroviário ou nas estações.

No inventário do Iphan constam as especificações de cada imóvel residencial e o estado geral de conservação, acompanhados de fotografias e plantas arquitetônicas. Quanto ao estado geral de conservação, são identificados a situação externa e, quando possível, interna dos imóveis, sendo caracterizados como bom, regular, precário ou ruínas. Além disso, são apresentadas as características dos bens com relação as estruturas e materiais utilizados na cobertura, paredes, esquadrias, vedação, janelas e portas, piso, componente estrutural e fundação das edificações.

Uma das cidades que teve seu patrimônio ferroviário inventariado pelo Iphan foi Cocal, mais popularmente conhecida por Cocal da Estação, município a 265 km da capital Teresina, localizada na microrregião do litoral piauiense. A cidade foi formada a partir da implantação da estação ferroviária, inaugurada em 1923, atrelada comercial e administrativamente a cidade de Parnaíba até sua emancipação, em 1948. Além da estação ferroviária que atualmente funciona como Museu Público Municipal, biblioteca e loja de artesanato, existe uma vila ferroviária construída pela RFFSA, em 1957, composta por dois pares de casas geminadas, perfazendo um total de quatro moradias, alinhadas uma do lado da outra (Fotografias 47 e 48).

Conforme inventário do Iphan, os imóveis da vila ferroviária de Cocal durante a inspeção realizada pelos inventariantes apresentavam “pintura em cor diferenciada, foram observados acréscimos de cerca em madeira e varanda coberta de palha” e quanto a conservação foram encontradas “em estado regular tendendo para precário, apresentam manchas de infiltração e médio grau de insalubridade. Perda de telhas nos beirais” (Brasil, 2013a).

Fotografias 47 e 48: Conjunto de casas geminadas para trabalhador em Cocal-PI.



Fonte: Brasil, 2010c.



Fonte: Brasil, 2010c.

Outro exemplo de imóveis residências atreladas à ferrovia foi a vila ferroviária e operária da cidade de Parnaíba, trata-se de patrimônio industrial ferroviário construído a poucos quilômetros do conjunto da estação ferroviária com a função de alojamento dos operários, facilitando o acesso do trabalhador ferroviário ao local de trabalho, bem como, fortalecendo as relações com a família e os espaços de lazer da cidade. Com isso, torna-se relevante analisar o contexto histórico e social em que a vila ferroviária foi construída, as possíveis influências dessa edificação nas alterações urbanísticas ao longo do tempo e os usos dessas edificações na atualidade.

O conjunto arquitetônico da ferrovia na cidade de Parnaíba é composta por diversas estruturas: estação, almoxarifado, armazéns, oficina, escritórios, Inspetoria de Transportes, estação de rádio e comunicação, posto médico, caixas d'água, casa de bomba, casa de agente, casa de máquina e vila ferroviária. A vila ferroviária de Parnaíba é datada de 1950, situada distante da estação ferroviária e nas proximidades dos trilhos que cortavam a cidade, onde atualmente é o bairro São Francisco, antiga Guarita, denominação de uma “casinha de alvenaria para abrigo do guarda ferroviário, encarregado da sinalização dos trens” (Passos, 1982, p. 43).

Ao lado da vila ferroviária pode ser encontrado também uma vila operária denominada de “Vila Operária Major Santa Cruz” em homenagem ao Major Wilson Santa Cruz⁹⁵ que, entre os anos de 1955 a 1958, atuou como diretor da Estrada de Ferro Central do Piauí e que durante

⁹⁵ Wilson Santa Cruz Caldas nasceu em Parnaíba-PI, em 2 de março de 1921. Foi Major T, do Exército, Engenheiro Civil e Militar, nomeado pelo Presidente da República, Juscelino Kubitschek, de acordo com o Art. 12, item III da Lei 1711, de 28 de outubro de 1952, Diretor da Estrada de Ferro Central do Piauí, padrão CC-3, do quadro XI – Parte Permanente, do Ministério da Viação e Obras Públicas, vago em virtude da posse de Edison Medeiros da Fonseca em outro cargo.

a sua administração foram realizados diversos melhoramentos estruturais na ferrovia, sendo construído:

um bloco de 14 casas, formando uma vila, para moradia de seus operários em Parnaíba, um galpão para as Oficinas de Carpintaria, com 800 metros quadrados de área e ainda 12 casas ao longo da linha para moradia dos trabalhadores das turmas de conservação, e 2 casas para mestres. Foram ainda construídas 3 caixas d'água de concreto armado e uma rede de poços tubulares ao longo da linha (Brasil..., [199?], p. 7.).

Portanto, as casas da vila ferroviária e operária de Parnaíba foram construídas para atender as demandas de moradia dos ferroviários tanto para os trabalhadores que atuavam na manutenção e conservação do trecho ferroviário quanto para os mestres da ferrovia. De acordo com o inventário do patrimônio ferroviário produzido pelo Iphan e a OP Arquitetura Ltda, a vila ferroviária e operária é composta por 6 e 14 casas, respectivamente e, são situadas nas proximidades da linha férrea e dispostas em habitações que apresentam duas tipologias, ambas geminadas. Conforme Ana Finger, as habitações geminadas são

[...] implantadas em pares, destinavam-se normalmente a funcionários intermediários. Apresentavam uma maior simplicidade, tanto em relação ao programa, quanto ao acabamento estético. Em relação às habitações isoladas, os espaços internos eram reduzidos, e eram implantadas em terrenos menores, porém estrategicamente localizados dentro das vilas, de forma a exercer um controle sobre os demais operários. Em muitos casos estas tipologias apresentavam alpendres frontais e jardins laterais (Finger, 2009, p. 83).

As tipologias da vila ferroviária e operária de Parnaíba se refere ao aspecto arquitetônico, com um tipo de edificação que apresenta inclinação lateral do telhado e outro para a fachada principal, ambas de duas águas e, além disso, cada unidade apresenta o “padrão porta-e-janela, sendo a primeira com entrada através de alpendre” (Brasil, 2013a). Estão localizadas próxima a linha férrea e distante dos limites da estação ferroviária e do centro histórico da cidade, com suas edificações dispostas uma do lado da outra (Fotografias 49 e 50), não apresentando “luxo ou exuberância de formas decorativas, enquanto a estética de vãos, esquadrias, coberturas, pisos e volumes resultam de composições funcionalistas, disponibilidade de materiais e economia construtiva” (Brasil, 2013a).

Fotografia 49: Vila Operária Major Santa Cruz, Parnaíba-PI. As habitações são geminadas, com telhado em duas águas caindo para as laterais.



Fonte: Acervo Pessoal da Pesquisadora Lêda Vieira (2009).

Fotografia 50: Vila Ferroviária, Parnaíba-PI. As habitações apresentam telhado em duas águas caindo para a fachada frontal e para os fundos do imóvel.



Fonte: Acervo Pessoal da Pesquisadora Lêda Vieira (2009).

Inicialmente, a ocupação dessas habitações era direcionada aos ferroviários que realizavam trabalhos na via permanente e na estação ferroviária. Logo depois, com o processo de extinção da RFFSA e transferência dos ferroviários para atuação em outras ferrovias, essas habitações passaram a pertencer a Superintendência do Patrimônio da União que atuaria no processo de destinação desses imóveis. No entanto, a falta de celeridade em solucionar a questão da propriedade dos imóveis das vilas ferroviárias ainda ocasiona muitos receios dos atuais ocupantes que são, muitas vezes, desvinculados do trabalho ferroviário.

A pesquisadora Luciana Inoue, ao analisar as vilas ferroviárias da Companhia Paulista e a problemática sobre a propriedade, constatou que:

A questão é que neste “limbo” fundiário que se encontram as casas, alguns moradores, antes ex-ferroviários ou descendentes de ex-ferroviários, têm a esperança de conseguir a casa própria; outros, dada a morosidade nas soluções, já abandonaram as casas, que foram ocupadas irregularmente por terceiros (Inoue, 2016, p. 31).

Além dessa problemática que envolve a questão de propriedade das vilas, outro elemento a ser analisado refere-se ao estado de uso e preservação desses bens imóveis da extinta RFFSA, principalmente a inserção ou não desses imóveis residenciais nas políticas preservacionistas do patrimônio ferroviário a nível municipal, estadual e federal. Com relação ao patrimônio ferroviário piauiense, a maioria das políticas de preservação eram direcionadas

a edificações isoladas, como no caso da Estação de Floriópolis⁹⁶, em Parnaíba-PI ou a conjuntos das estações ferroviárias como, por exemplo, os situados nas cidades de Teresina⁹⁷, Piracuruca e Parnaíba, inscritos na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário em 2008, 2009 e 2013, respectivamente.

Com o tombamento do Conjunto Histórico e Paisagístico de Parnaíba, o complexo da estação ferroviária composto por edificações de caráter operacional e administrativo, incluindo a diretoria e demais serviços ferroviários como almoxarifado, oficinas, caixas d'água e posto médico, passou a integrar o perímetro de proteção federal. No entanto, a vila ferroviária e operária mesmo compondo o acervo ferroviário da cidade não recebeu a proteção a nível federal por não se enquadrar nas características necessárias para o tombamento ou inscrição na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário.

Conforme a Lei n.º 11.483, de 31 de maio de 2007, que trata do encerramento do processo de liquidação e extinção da RFFSA com as sucessões de direitos, obrigações e ações judiciais, bem como, transferências dos bens móveis e imóveis da empresa, ao Iphan coube receber e administrar os bens de valor artístico, histórico e cultural, zelando pela guarda e manutenção, mediante ações de proteção do patrimônio ferroviário como, por exemplo, o tombamento. Com isso, o Conjunto da Estação Ferroviária de Parnaíba por fazer parte do perímetro de tombamento do Conjunto Histórico e Paisagístico de Parnaíba recebeu proteção federal em 2011, sendo inscrito no Livro do Tombo Arqueológico, etnográfico e paisagístico e Histórico.

No entanto, com relação aos bens imóveis não-operacionais residenciais oriundos da extinta RFFSA, a referida legislação assegura direitos como a “aquisição por venda direta do imóvel” aos ocupantes de baixa renda anterior a 6 de abril de 2005 e, também, poderão ser alienados para atender a “programas de regularização fundiária e provisão habitacional de interesse social, a programas de reabilitação de áreas urbanas, a sistemas de circulação e transporte ou à implantação ou funcionamento de órgãos públicos” (Brasil, 2007).

⁹⁶ Sobre as políticas de preservação do patrimônio ferroviário da Estação de Floriópolis, ver: SANTOS, Ana Camila Moura dos. *Conjunto Floriópolis: os desafios da patrimonialização dos bens remanescentes da extinta RFFSA no Piauí*. Dissertação (Mestrado Profissional) - Programa de Pós-Graduação em Preservação do Patrimônio Cultural, Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, Rio de Janeiro, 2017.

⁹⁷ O Conjunto da Estação Ferroviária de Teresina passou por inúmeras intervenções ao longo do tempo que alteraram a paisagem ferroviária. A intervenção mais significativa foi o rebaixamento dos trilhos que cruzavam a avenida Frei Serafim para implantação do metrô da cidade, obra realizada pela Secretaria de Obras do Piauí entre os anos de 1989 e 1991. Depois do reconhecimento como patrimônio cultural a nível estadual e federal, o conjunto da estação ferroviária sofreu intervenções de ordem ambiental com a criação do Parque da Cidadania em local que antes funcionava o pátio de manobras e, de ordem do patrimônio histórico com a restauração e adaptação das edificações ferroviárias – casa do agente e antiga serraria/oficina.

Com relação a Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário, instituída pela Portaria n.º 407, de 21 de dezembro de 2010 e reformulada pela Portaria n.º 17, de 29 de abril de 2022 que estabelece os parâmetros de valoração e procedimento de inscrição do patrimônio ferroviária para proteção, pode ser constatado que os bens imóveis listados em Parnaíba correspondem, além da esplanada e estação ferroviária, outras estruturas próximas como caixa d'água, casa do motor bomba, antigas lanchonete e Cooperativa, antigos arquivo, posto médico, prédio da administração, posto telefônico e estação de rádio, escritório de locomoção, garagem de veículos e depósitos, tipografia, oficina e garagem, sendo que as vilas ferroviária e operária não constam nessa lista de proteção.

Diante disso, as vilas ferroviárias como imóveis residenciais não-operacionais estavam sujeitas a lógica fundiária e, no caso de Parnaíba, por se encontrar em uma área urbana distante do perímetro do centro histórico, apresentar arquitetura específica e não serem protegidas como patrimônio ferroviário corriam sérios riscos de “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” (Anjos, 2023, p. 131).

Depois da desestruturação e extinção da RFFSA, essas vilas ferroviárias atualmente estão à mercê dos anseios e necessidades dos atuais moradores que, muitas vezes, não reconhecem a importância da conservação e preservação das características arquitetônicas desse patrimônio ferroviário. Conforme Ana Finger,

[...] é preocupante o futuro destas vilas. Ao mesmo tempo em que a preservação de suas características de conjunto é necessária para sua compreensão, torna-se cada vez mais difícil sua manutenção, uma vez que em grande parte dos casos as casas foram vendidas aos seus ocupantes, que adquiriram a liberdade de alterá-las de forma individual (Finger, 2009, p. 151).

Quando se observa a recente situação das habitações que compõem a vila ferroviária e operária de Parnaíba, das vinte casas que compõe o conjunto, “dezoito estão parcialmente modificadas e duas totalmente alteradas” (Brasil, 2013a) com significativas mudanças na estrutura dos imóveis realizados pelos atuais ocupantes como, por exemplo, a construção de um segundo pavimento com sacada e o crescimento de novos quartos, descaracterizando o projeto arquitetônico original tanto no aspecto interno quanto externamente (figuras 4 e 5) e a substituição de janela por portão de acesso à ponto comercial (figura 6).

Figuras 4 e 5: Habitação conjugada com alterações de fachada situada na Vila Operária Major Santa Cruz, Parnaíba-PI.



Fonte: Google Maps, 2022.



Fonte: Google Maps, 2022.

Figura 6: Habitação conjugada com alterações de fachada situada na Vila Operária Major Santa Cruz, Parnaíba-PI.



Fonte: Google Maps, 2022.

As alterações nas edificações das vilas ferroviárias e operárias são perceptíveis mesmo para aqueles que não conheceram essas estruturas anteriormente às modificações, pois o conjunto dessas habitações foram construídas seguindo o mesmo projeto arquitetônico e, assim, tornando-as representativas no cenário urbano e social. Nesse sentido, mesmo com as transformações inerentes as demandas do tempo e das relações sociais dos atuais ocupantes, alguns traços do passado da cidade se mantêm sempre em diálogo marcado por constantes aproximações e conflitos com o presente.

A cidade, portanto, se constrói através de um diálogo permanente e nem sempre amistoso entre as marcas do passado com os novos elementos do presente, surgindo a

preocupação com a preservação do patrimônio cultural diante das constantes ameaças e interesses de diferentes atores sociais. Diante disso, a preservação do patrimônio ferroviário parte de um lado, da necessidade de impedir seu desaparecimento e, do outro, de permitir sua continuidade através de novos usos, mantendo sua representatividade com o meio social no qual pertence, principalmente através do conhecimento social sobre a relevância cultural desse patrimônio.

A relação entre conhecimento e preservação parte, muitas vezes, da ideia de que a educação patrimonial é a solução para proteger o patrimônio cultural contra possíveis ameaças. No entanto, o acesso ao conhecimento sobre o patrimônio cultural deve ser tratado como direito social e uma necessidade, pois não existe a garantia de que ao se conhecer sobre determinado patrimônio a sua preservação ocorrerá de fato. Assim, não basta só conhecer para preservar, mas compreender o papel das instituições públicas ou privadas na preservação desse patrimônio, principalmente acerca da capacidade de atender as demandas sociais sobre o tema.

Na cidade de Parnaíba, por exemplo, ao se tratar do acesso ao conhecimento sobre a história e memória das ferrovias existem algumas instituições culturais que possuem acervo importante sobre a temática e que são frequentados, principalmente por estudantes, pesquisadores e profissionais das áreas do turismo, arquitetura, história, ciências sociais, etc. – o Museu do Trem do Piauí (antiga Estação Ferroviária de Parnaíba) e a Fundação Raul Furtado Bacelar⁹⁸, este último preserva fotografias do primeiro engenheiro da Estrada de Ferro Central do Piauí, Miguel Furtado Bacelar e dos primeiros trabalhos de engenharia realizados na ferrovia – como a construção de obras d’arte (pontes, pontilhões, passagens de nível, etc.) e estações ferroviárias de algumas cidades como: Parnaíba, Luís Correia e Cocal.

O acervo de fotografias torna-se um importante registro sobre a história das ferrovias no Piauí, sobretudo acerca dos temas recorrentes contidos nessas imagens – como a arquitetura ferroviária, tecnologia aplicada, material rodante, infraestrutura e superestrutura etc. e, também, a leitura da paisagem ferroviária e os aspectos da memória social dos trabalhadores no cotidiano do trabalho e nas relações familiares e sociais. Diante disso, as instituições públicas e privadas funcionam como espaços que, além da tutela e preservação desse acervo, assumem a função de divulgação de elementos representativos da história e memória das ferrovias que ainda se mantêm ocultas.

⁹⁸ A Fundação Raul Furtado Bacelar é uma instituição privada sem fins lucrativos criada para homenagear o farmacêutico Raul Furtado Bacelar, formado pela Faculdade de Farmácia do Pará (1914). Proprietário da “Farmácia do Povo”. Em Parnaíba, exerceu os seguintes cargos públicos: Juiz Distrital, Juiz de Direito Interino, Fiscal Federal do Ginásio Parnaibano, e dos cursos de comércio do Colégio de N. S. das Graças e União Caixaerial, Fiscal das Escolas Municipais e Inspetor da Escola Normal da Parnaíba.

5 PATRIMÔNIO IMAGÉTICO E IMATERIAL: REGISTROS FOTOGRÁFICOS E MEMÓRIAS DOS TRABALHADORES DA CENTRAL DO PIAUÍ

A ferrovia representa uma técnica que trouxe mudanças nas relações do homem com o tempo e o espaço ao revolucionar o transporte de passageiros e cargas de forma mais rápida, segura e eficiente, além de ocasionar transformações nas paisagens por onde passaram as estruturas ferroviárias, tanto em áreas urbanas quanto rurais. Como marca do passado, a ferrovia representou, para quem conviveu cotidianamente em seus espaços de trabalho ou de passagem, elemento repleto de contradições - de um lado, progresso e atraso e do outro, fascínio e medo.

Essas contradições do mundo ferroviário podem ser constatadas ao se analisar os registros fotográficos existentes em acervos, arquivos e museus públicos e particulares que retratam as edificações, o material rodante, as obras de terraplanagem e implantação dos trilhos e os trabalhadores ferroviários. A partir da segunda metade do século XIX, pode ser percebido um aumento considerável de registros fotográficos de obras públicas de engenharia como edifícios, viadutos, represas, portos, estradas e, sobretudo, ferrovias, existentes em diversos países, principalmente na Europa e Estados Unidos.

No Brasil, a engenharia civil utilizou as fotografias para registrar os grandiosos trabalhos de engenharia e arquitetura que transformaram as paisagens urbanas e rurais ao longo do século XIX e XX, com caráter de divulgação ou propaganda e, também como referência a estudos e projetos de engenharia e arquitetura em todo o país. Diante disso, esses projetos eram acompanhados de fotografias como exemplificação de técnicas e métodos de construção e das obras de arquitetura e arte, sendo um dos exemplos os projetos das estradas de ferro.

Nesse sentido, o acervo fotográfico existente das primeiras obras de engenharia ferroviária implantadas no Piauí pode ser analisado como método utilizado pelo engenheiro-chefe para registrar o andamento das obras, as técnicas utilizadas e as dificuldades apresentadas durante os trabalhos desenvolvidos e, também, como registro e representação de um determinado contexto histórico e, sobretudo, como possibilidade de identificação e valoração do patrimônio ferroviário para a história e memória das ferrovias piauiense.

Além dos registros fotográficos, as narrativas orais dos ferroviários aposentados contribuem para acessar as relações sociais e de trabalho desses sujeitos em diversos espaços das ferrovias. Assim, as narrativas visuais e orais do tempo em que as estradas de ferro fizeram parte do cenário social e urbano da cidade de Parnaíba traduzem “as facetas do passado, que

perduram em nossos gestos e palavras bem como em regras e artefatos, surgem para nós como ‘passado’ somente quando as reconhecemos como tais” (Lowental, 1998, p. 64).

5.1 Paisagens do mundo ferroviário: representações imagéticas

Quando se trata de patrimônio ferroviário, muitas vezes remete-se as obras construídas ao longo das estradas de ferro como, por exemplo: bueiros, pontes, pontilhões, passagens de nível, caixas d’água, estações, oficinas, almoxarifado, posto médico e vilas ferroviárias, que alteraram as paisagens urbana e rural por onde foram instaladas e, principalmente fortaleceram as relações cotidianas das populações envolvidas econômica, social e culturalmente com o transporte ferroviário.

Já a expressão “memória ferroviária”, mencionada na Lei n.º 11.483, de 2007 e decretos ou portarias do Iphan, possibilita diferentes significados para a questão do patrimônio ferroviário e, ao mesmo tempo, reconhece a memória como patrimônio imaterial ferroviário. Diante disso, as representações em torno da memória ferroviária estão potencialmente (ou enquanto possibilidade) presentes material e simbolicamente em diferentes objetos, estruturas arquitetônicas, registros fotográficos, narrativas escritas e orais e, demais elementos do universo ferroviário, considerados importantes para o acesso a história das ferrovias.

A Constituição Federal de 1988, no Art. 216, constitui que o patrimônio cultural brasileiro são “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”, incluindo as formas de expressão, os modos de criar, fazer e viver, as criações científicas, artísticas e tecnológicas, as obras, objetos, documentos, edificações e demais espaços destinados às manifestações artístico-culturais e os conjuntos urbanos e sítios de valor histórico, paisagístico, artístico, arqueológico, paleontológico, ecológico e científico.

O patrimônio ferroviário somente se torna representativo de uma determinada comunidade quando se tem conhecimento das histórias e memórias contidas nos espaços e lugares por onde ainda existem elementos do passado das ferrovias – objetos, fotografias, memórias dos ferroviários aposentados etc. Portanto,

[...] temos consciência do passado com um âmbito que coexiste com o presente ao mesmo tempo que se distingue dele. O que os une é nossa

percepção amplamente inconsciente da vida orgânica; o que nos separa é nossa autoconsciência - o pensar sobre nossas memórias, sobre história, sobre a idade das coisas que nos rodeiam (Lowental, 1998, p. 65).

Diante disso, torna-se possível recuperar elementos do passado ferroviário por meio das fotografias através de uma análise que as correlacione com o presente por meio da associação com outros documentos escritos ou orais. A fotografia, enquanto artefato e registro do passado, pode permitir o acesso a informações que dificilmente seriam conhecidas como, por exemplo, o material e os equipamentos empregados, as dificuldades enfrentadas durante as obras de engenharia e a mão de obra utilizada nesses trabalhos ferroviários.

No entanto, as dificuldades que se apresentam aos pesquisadores que se debruçam em analisar os registros fotográficos enquanto documento atrelado a determinado contexto histórico são: primeiro, o desconhecimento das identidades dos fotografados e de quem fotografou e, segundo, da localização original das fotografias (antes atreladas a um determinado álbum ou série e, posteriormente, localizados em arquivos ou museus).

O uso da fotografia “nos canteiros de obras de engenharia como uma forma de registro da construção, substituindo as ilustrações com rapidez de realização e quantidade” ocorre desde sua invenção técnica por fotógrafos que registraram obras de engenharia realizadas em diversos países como Inglaterra e França (Oliveira, 2018, p. 701). No Brasil, essa tecnologia foi empregada por engenheiros e arquitetos nas obras de implantação das ferrovias ainda no século XIX.

Com relação as ferrovias no Piauí foram encontradas alguns registros fotográficos em diversos acervos contidos em arquivos e museus públicos e privados como, por exemplo, Museu do Trem do Piauí e Fundação Raul Furtado Bacelar. No entanto, o pesquisador ao acessar esses registros se depara com certas dificuldades quanto a identidade dos sujeitos retratados, dos fotógrafos e de quem cedeu as imagens aos acervos.

No Museu do Trem do Piauí, situado na estação ferroviária de Parnaíba, os visitantes podem acessar a fotografias cedidas por ex-ferroviários que retratam os trabalhos desenvolvidos na ferrovia – desde serviços braçais de construção, manutenção e fundição nas oficinas a trabalhos técnicos nos escritórios da estação, gráfica, telegrafia e comunicação, porém, esses registros fotográficos em sua maioria não constam informações sobre quem fotografou, o equipamento utilizado para o registro, quem fez a doação ao acervo, etc.

Já no acervo existente na Fundação Raul Furtado Bacelar, as fotografias sobre o tema ferroviário estão atreladas ao engenheiro-chefe que atuou na construção dos primeiros trechos

e estações ferroviárias no Piauí, Miguel Furtado Bacelar, sendo também o primeiro diretor da Estrada de Ferro Central do Piauí. O engenheiro Miguel Bacelar foi formado em engenharia civil pela Escola Politécnica do Rio de Janeiro, atual Universidade Federal do Rio de Janeiro em 1901 e, atuou na fiscalização dos primeiros trabalhos de construção da ferrovia de Amarração a Campo Maior, com contrato aprovado pelo Decreto 8.711, de 10 de maio de 1911, ficando a cargo da *South American Railway Company Ltd*, então empreiteira das construções da Rede de Viação Cearense. No entanto, essa companhia “não pode cumprir todas as obrigações do contrato, e, no fim de 1913, quando virtualmente tinha cessado a sua atividade, havia preparado apenas 23 quilômetros de leito descontínuo, a partir de Amarração” (Correia; Lima, 1945, p. 272).

Com o Decreto 11.692, de 28 de agosto de 1915, o contrato com a *South American Railway Company Ltd* foi considerado caduco e, a partir do aviso ministerial n. 165, de 30 de outubro de 1915, os trabalhos prosseguiram a cargo da Inspetoria Federal de Estradas, mantendo o engenheiro Miguel Bacelar encarregado das obras:

Dispondo embora de minguados recursos orçamentários, o Eng.º Bacelar procurou desde logo acelerar os trabalhos em todos os sentidos, refazendo, primeiro, o serviço de locação já executado pela *South American*. Ao mesmo tempo providenciava o transporte dos trilhos que, adquiridos anteriormente pela empreiteira, ainda se achavam na Ilha do Cajueiro sob a guarda da Mesa de Rendas de Tutóia, e interessava-se com insistência junto a amigos de posição política e social, residentes no Rio, pela obtenção de uma locomotiva destinada ao transporte do material de assentamento da via permanente (Correia; Lima, 1945, p. 273).

A formação em engenharia civil na Escola Politécnica do Rio de Janeiro permitiu a Miguel Furtado Bacelar acesso a conhecimentos técnicos de construção de estradas ordinárias, estradas de ferro, pontes e viadutos que, a partir da década de 1850, eram recorrentes no país por conta das construções de portos, infraestrutura urbana, estradas de rodagem e, principalmente, ferrovias e, também, conhecimentos de princípios básicos da fotografia.

De acordo com Eduardo Romero de Oliveira, o uso de registros pictóricos (gravuras) de obras de engenharia ferroviária ocorre desde as primeiras ferrovias construídas na Inglaterra e França durante o início do século XIX, sendo posteriormente adotado a fotografia como nova técnica de registro visual utilizado por empresas tanto de capital estrangeiro quanto por engenheiros estrangeiros que buscavam acompanhar o andamento das obras através desses registros fotográficos. Outra perspectiva se refere a formação técnica dos engenheiros nos

cursos de engenharia “como motivadora do registro, pois muitos deles poderiam ter tido contato com essa prática na escola politécnica (brasileira ou estrangeira) ou participação em obras anteriores” (Oliveira, 2019, p. 124). Além disso,

Ainda que a finalidade de propaganda das obras (para a empresa ou do arquiteto) seja cabível, ressaltamos que os próprios engenheiros responsáveis as tenham demandado como prática de ofício. O acompanhamento da obra de construção e sua execução parecem, portanto, ser um dos principais motivos dessa profusão de iconografia sobre estrada de ferro no Brasil a partir de fins do século XIX, razão pela qual poderíamos considerar também, que alguns padrões de registro (no tema ou na forma) seriam reconhecíveis nesse tipo de fotografia de engenharia e se repetiriam nas coleções das empresas consultadas – mesmo as da primeira metade do século XX (Oliveira, 2019, p. 126).

Desde o século XIX, as obras públicas construídas tanto pelo Estado quanto por Companhias privadas foram registradas em imagens fotográficas realizadas por fotógrafos profissionais encomendados ou contratados para esse tipo de serviço. Conforme Maria Inez Turazzi,

Como parte integrante do processo de modernização das atividades construtivas ocorrido no período, a atividade de documentação fotográfica das obras públicas realizadas na Corte e nas províncias do Império não pode ser dissociada do processo de consolidação do Estado imperial e de construção da ideia de nação. Por outro lado, o registro visual de importantes realizações materiais do Segundo Reinado (construção de diques, estradas, ferrovias etc.) também deve ser visto como parte integrante do processo de criação e afirmação da memória coletiva dos engenheiros, um expressivo contingente profissional empregado na administração do Estado imperial e em empresas concessionárias de serviços públicos, entre outros setores (Turazzi, 2006, p. 66).

Com isso, ainda no período republicano brasileiro, os engenheiros foram convocados a realizar diversas obras de engenharia em áreas urbanas e rurais e, se tornaram porta-vozes de um novo tempo com “um discurso, assentado nos ideais de progresso e civilização, capaz de combinar o antigo projeto de afirmação da nacionalidade com os novos interesses e empreendimentos de uma elite cosmopolita e industrialista” (Turazzi, 2006, p. 66). Com relação a construção de ferrovias, o governo federal através da Inspetoria Federal de Estradas realizou a contratação de engenheiros especializados capazes de promover as diversas obras de engenharia – terraplanagem, drenagem, pontes, pontilhões, bueiros, estações ferroviárias etc.,

atendendo as expectativas de progresso e civilização das regiões onde os projetos ferroviários eram implementados.

Na cidade de Parnaíba, por exemplo, representantes da elite comercial se organizaram em favor da realização da construção da primeira ferrovia no Piauí, conseguindo que a *Companhia South American Railway* empreendesse os primeiros serviços em Amarração e, logo depois, passou o andamento das obras ao governo federal. Uma ferrovia iniciada em Amarração era justificada pela elite local por “dotar de estrada de ferro o porto piauiense, o qual, assim, teria um elemento a mais no conjunto dos fatores a seu favor”, devido ao porto marítimo ser considerado fundamental para o desenvolvimento econômico do Estado e, ainda não tinha sido construído.

Nos primeiros trabalhos desenvolvidos na ferrovia piauiense, o engenheiro Miguel Bacelar procurou além de refazer os serviços de locação executados pela companhia *South American Railway*, realizou diversas obras ao longo da via férrea como, por exemplo, a construção de pontes, pontilhões, passagens de nível, açudes, bueiros, estações ferroviárias etc. Uma das primeiras ações do engenheiro foi o assentamento de trilhos “ao longo da Rua Grande, a partir do Porto Salgado, e, depois de preparado um pequeno trecho de linha, passaram a ser transportados em troles os que se destinavam à continuação do assentamento” (Correia; Lima, 1945, p. 273).

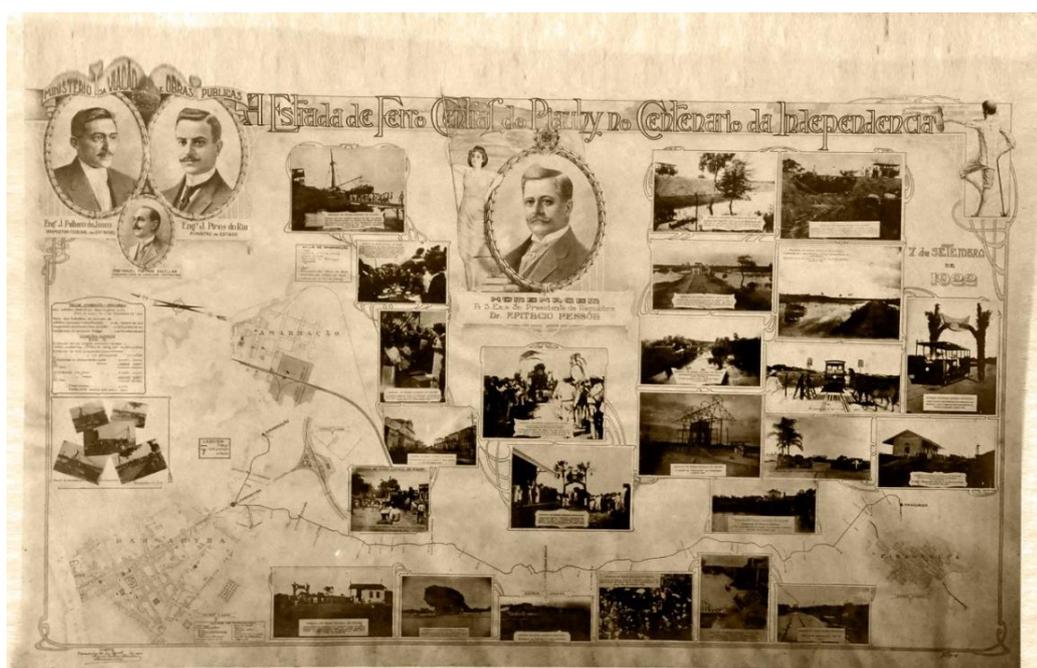
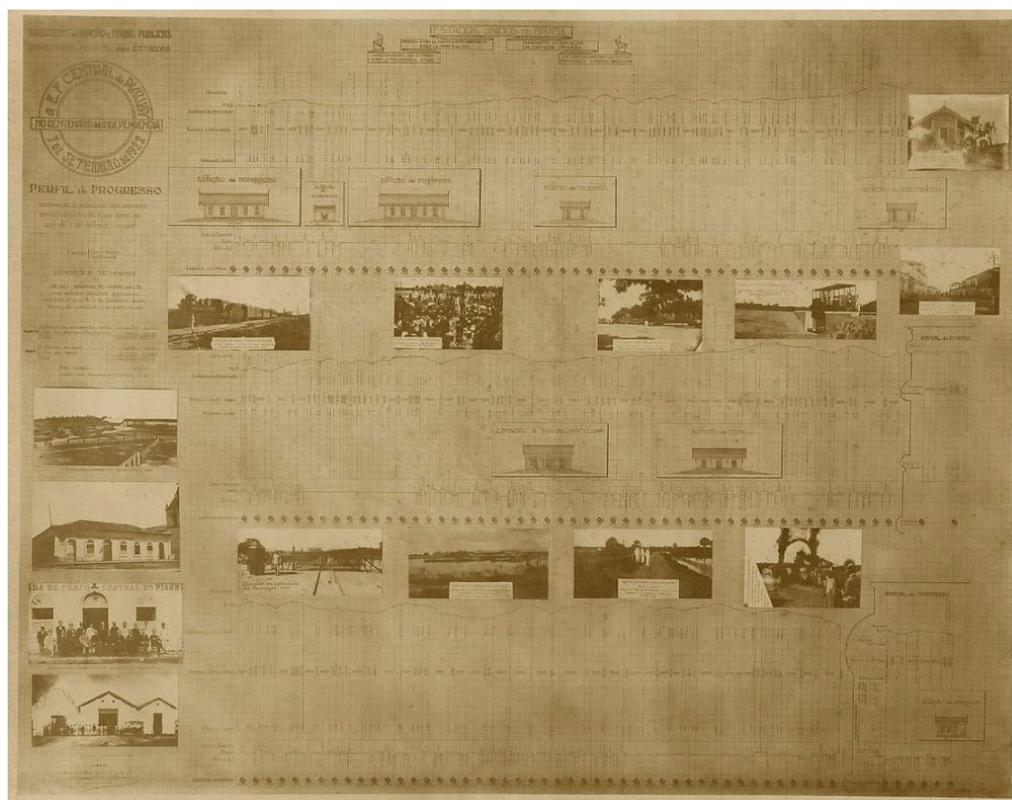
Durante os anos de atuação do engenheiro Miguel Furtado Bacelar na condução dos serviços de construção da Estrada de Ferro Central do Piauí, algumas imagens fotográficas registraram diferentes etapas dos trabalhos realizados na via permanente: desde os serviços de preparação do terreno, terraplanagem, drenagem e assentamento da linha férrea, até a complexidade técnica na implementação de obras de arte especiais como bueiros, túneis, pontes, passagem de nível e edificações (estações, oficinas, caixas d’água, etc.). Esses registros fotográficos são acompanhados de informações adicionais (localização, datas e situação das obras) e foram reunidos em cartazes para a Exposição Internacional de 1922 (Fotografias 51, 52 e 53), realizada em alusão às comemorações do Centenário da Independência do Brasil, ocorrida em 7 de setembro de 1922, no Rio de Janeiro.

Nessa ocasião, o Ministério da Viação e Obras Públicas e a Inspetoria Federal das Estradas⁹⁹, responsáveis pelas obras ferroviárias e rodoviárias do país, por meio de fotografias, mapas e plantas das obras de engenharia e edificações, apresentaram o progresso e a extensão

⁹⁹ Inspetoria Federal de Estradas foi criada em 1911, com o objetivo de fiscalizar os serviços relacionados às explorações e construções ferroviárias e rodoviárias, excetuadas aquelas sob a administração direta da União. Nesse período, o transporte era majoritariamente ferroviário.

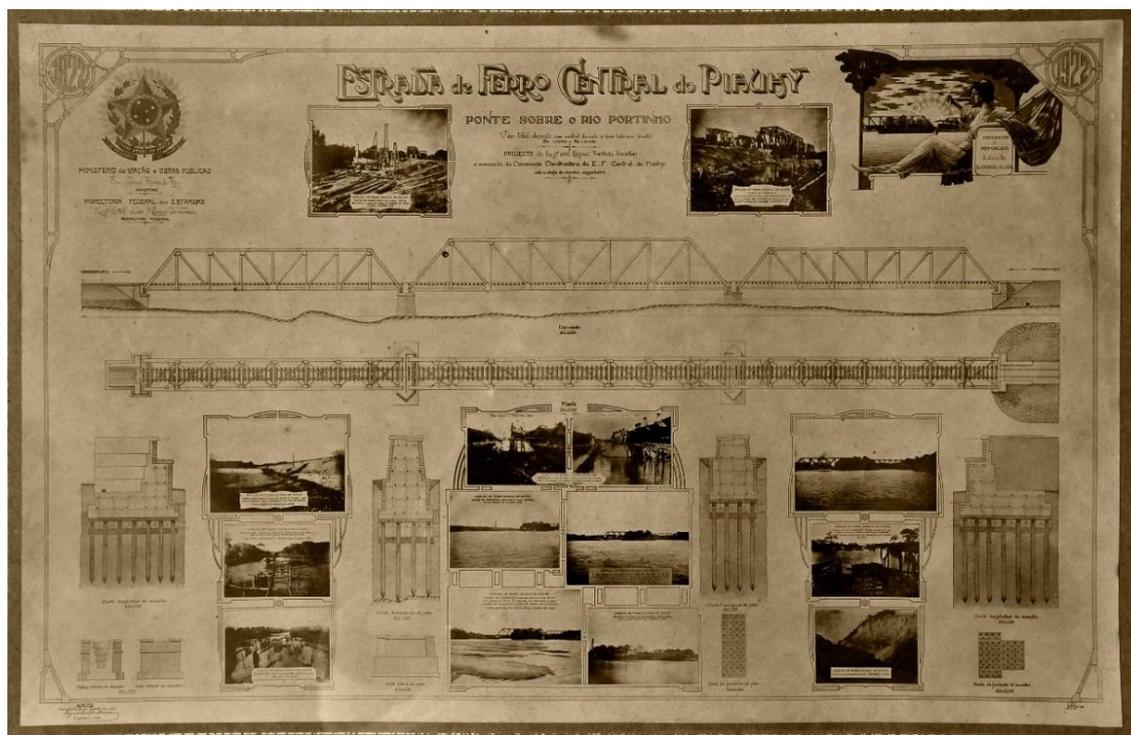
dos serviços executados, as condições técnicas e as principais obras concluídas e inauguradas das estradas de ferro em diversas regiões, sendo uma delas em território piauiense: trecho ferroviário de Amarração a Campo Maior, denominado Estrada de Ferro Central do Piauí.

Fotografias 51 e 52: Cartazes da Exposição Comemorativa do Centenário da Independência do Brasil, 7 de setembro de 1922.



Fonte: Acervo da Fundação Raul Furtado Bacelar, Parnaíba-PI.

Fotografia 53: Cartaz da Exposição Comemorativa do Centenário da Independência do Brasil, 7 de setembro de 1922.



Fonte: Acervo da Fundação Raul Furtado Bacelar, Parnaíba-PI.

A Exposição Internacional de 1922 foi realizada para comemorar o Primeiro Centenário da Independência do Brasil e, contou com a participação de representantes internacionais provenientes de países como Argentina, Estados Unidos, Portugal, Inglaterra, Bélgica, França, Noruega, México, Dinamarca, Itália, Suécia, Uruguai, Tchecoslováquia e Japão e, principalmente de diversos Estados do país. A exposição tinha o objetivo de mostrar “os resultados alcançados nas várias esferas da atividade política, econômica e social no decorrer dos últimos cem anos” (Silva, 2022, p. 110), anunciando um novo país pautado nos ideais de progresso e civilização.

O governo republicano convocou todos os estados do país para participar da exposição e apresentar suas riquezas e potencialidades econômicas, pois a ideia da exposição era construir e solidificar “uma determinada imagem de modernidade para o país”, principalmente “de expor o país à comunidade internacional num momento-chave de rearticulação da economia e da política em escala mundial”. Nesse sentido, conforme Marly Silva da Motta:

[...] a Exposição de 1922 não era apenas uma exposição internacional em honra ao centenário do Brasil, mas sim a primeira a ser realizada após a “maldita” guerra. Tratava-se, pois, de assegurar a “presunção legítima de

documentar a nossa perfeita integração ao progresso geral das nações", ou seja, era preciso que os visitantes estrangeiros nos encontrassem "com a máscara do século estampada no rosto" (Motta, 1992, p. 69-70).

No entanto, a participação do Piauí nessas celebrações em torno da independência do país ocorreu de forma diferente, pois os representantes das “elites piauienses não se sentiram confortáveis para compor o evento ao lado de outros estados, em virtude da situação econômica da região” (Silva, 2019, p. 66), com a participação de poucos representantes do Estado que enviaram seus produtos ao Rio de Janeiro, composto por produtos agrícolas alimentares e não alimentares, produtos das explorações e das indústrias florestais, utensílios, instrumentos e produtos das colheitas, da caça, farináceos e seus derivados, açúcares e confeitaria, xaropes e licores etc (Livro de Ouro..., 1923).

Diante disso, como a participação piauiense na Exposição Internacional foi considerada insignificante por falta de incentivos das autoridades públicas e das elites locais, essas comemorações ocorreram com envolvimento mais efetivo através da Exposição Estadual, realizada entre os dias 24 e 27 de janeiro de 1923 na cidade de Teresina, cuja programação contou com diversas atividades: exposições, festas, bailes, apresentação de peças teatrais, cinema da exposição etc. A exposição dos produtos de 32 municípios piauienses ocorreu no edifício do Fórum Estadual, contando “com a presença de uma grande quantidade e variedade de produtos e objetos que foram distribuídos nas seções de agricultura, indústria pastoril, várias indústrias, indústria extrativa e artes liberais” (Silva, 2019, p. 91).

Na seção de artes liberais da Exposição Estadual de 1923 foram expostos diversos grupos de produtos: aquarela desenho e pintura; fotografias; cartografia; tipografia; medicina e cirurgia, artes farmacêuticas e químicas; antropologia, história e curiosidades diversas. No grupo de cartografia foram apresentados mapa agrícola do Piauí, diversas plantas de trabalhos projetados e em execução, como estação ferroviária de Teresina, pontes sobre o rio Parnaíba e Poty, estradas de ferro Petrolina a Teresina, Teresina a São Luís e Central do Piauí, sendo esta última apresentado, através de cartazes que reunia fotografias, mapas, gravuras e plantas, o andamento das obras de construção da ferrovia como, por exemplo, aterros, açudes, pontes, pontilhões, bueiros, passagem de nível, locomotivas e estações ferroviárias. A seguir analisamos alguns desses registros fotográficos que retratam as primeiras obras de engenharia da Estrada de Ferro Central do Piauí encontrados nos acervos do Museu do Trem do Piauí e Fundação Raul Furtado Bacelar.

As obras de aterros realizados para a instalação dos trilhos na via permanente fazem parte das obras de infraestrutura ferroviária e tem o objetivo de “alcançar determinada cota acima do terreno natural, no intuito de assentar um trecho da ferrovia conforme seu projeto” (Rosa; Ribeiro, 2016, p. 47), principalmente em regiões com solos instáveis. No trecho ferroviário entre Amarração a Campo Maior, por exemplo, à margem de rios como Portinho, Igarauçu, riachos como o Braz (que lança suas águas no leito do rio Portinho) e lagoas como do Bebedouro foram realizados aterros, obras com grandiosa capacidade técnica, que buscavam contribuir com a estabilidade e a segurança da linha férrea, impedindo possíveis rupturas.

Outra perspectiva de análise dessas obras ferroviárias é a interferência da técnica de engenharia pautada nos saberes científicos diretamente no meio natural, alterando significativamente a paisagem. A pesquisadora Ana Isabel Reis, ao analisar os trabalhos desenvolvidos para implantação da Estrada de Ferro de Baturité, no Ceará, constatou-se relações conflituosas entre diferentes interesses dos proprietários das terras a serem cortados pela ferrovia, do governo e os saberes científicos, pois eram exigidos projetos que atendessem a esses interesses e, ao mesmo tempo, promovesse técnicas adequadas conforme as áreas escolhidas para o trajeto, alterando as relações com a natureza:

pode-se inferir que numa área específica, imediatamente em torno dos trilhos, é estabelecido um ambiente distinto do que está em sua volta, no qual a técnica parece preponderar sobre a natureza, à medida que a afasta [...], mas também pela presença de uma parafernália aparentemente alheia ao ambiente: a estrada de ferro (Reis, 2023, p. 264-265).

Nos cartazes da Exposição em comemoração ao Centenário da Independência no Piauí, existem registros fotográficos que (re)criam ou (re)apresentam¹⁰⁰ uma das primeiras obras de terraplanagem realizadas para implantação de trilhos da Central do Piauí, o aterro de areia com 600 metros de extensão próxima ao rio Portinho¹⁰¹ (Fotografia 54) e de 960 metros de extensão entre o rio Igarauçu e a lagoa do Bebedouro (Fotografia 55), com função de oferecer maior capacidade de suporte e facilitar a implantação dos trilhos e, além disso, promovendo uma nova

¹⁰⁰ Conforme Boris Kossoy, “a realidade do fato não é a mesma da imagem, posto que a primeira é uma realidade do objeto e, a segunda, da representação: a segunda realidade”. (2021, p. 19)

¹⁰¹ O Rio Portinho nasce em uma chapada fragmentada, próximo a Serra de Santa Rosa no maciço Serra Grande. Além dos desagues de chuvas ele é formado por três riachos na Data Espírito Santo de Baixo, que se unem na localidade Marruás, próximo ao Km 66 da antiga linha férrea que ligava Parnaíba a Bom Princípio. Ao longo do funil de encontro desses riachos, recebe o nome de Rio Portinho, cuja denominação nos idos de 1800 era Rio do Funil. Disponível em: [Jornal da Parnaíba: O Rio Portinho: da nascente a foz \(jornaldaparnaiba.com\)](http://jornaldaparnaiba.com)

relação com a natureza ao realizar alterações no solo e acréscimos de estruturas que não fazem parte do meio como os trilhos ferroviários.

Fotografia 54: Aterro de areia no rio Portinho da Estrada de Ferro Central do Piauí, 1916.



Fonte: Acervo da Fundação Raul Furtado Bacelar, Parnaíba-PI.

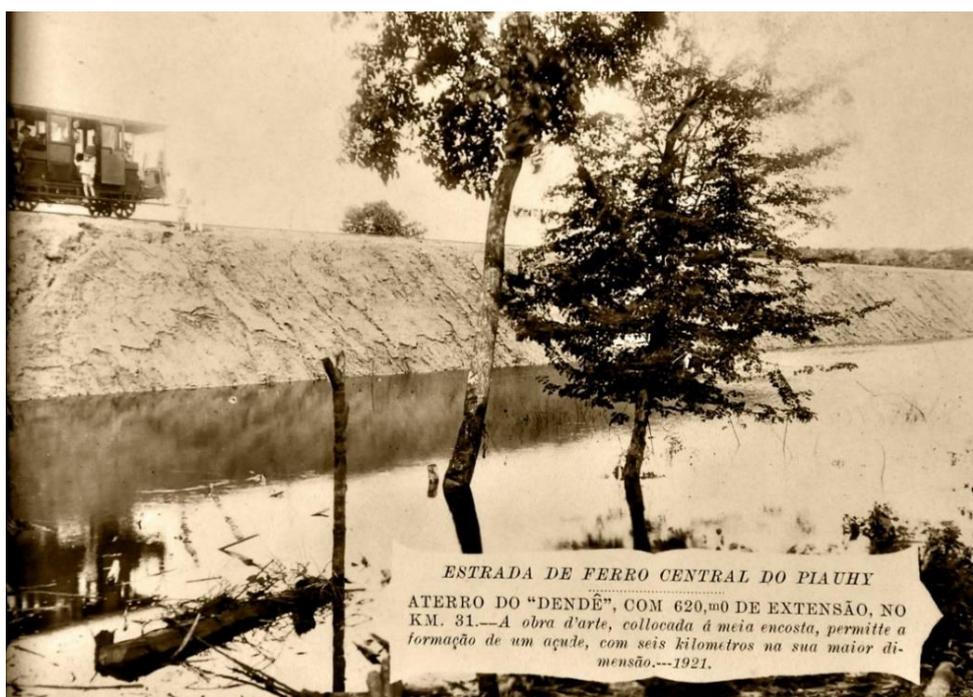
Fotografia 55: Aterro de areia entre o rio Igarauçu e a lagoa do Bebedouro do Ramal do Igarauçu da Estrada de Ferro Central do Piauí, julho de 1922.



Fonte: Acervo da Fundação Raul Furtado Bacelar, Parnaíba-PI.

Um dos métodos de aterro utilizado no trecho ferroviário da Estrada de Ferro Central do Piauí foi o aterro “sobre leito de faxina e preso lateralmente entre filas de estacaria” como realizado no aterro do Dendê com 600 metros de extensão, situado no quilômetro 31 da ferrovia, sendo uma “obra d’arte, colocada à meia encosta, permite a formação de um açude, com seis quilômetros na sua maior dimensão”, conforme descrição contidas nas fotografias 56 e 57.

Fotografias 56 e 57: Aterro do Dendê da Estrada de Ferro Central do Piauí, 1921.



Fonte: Acervo da Fundação Raul Furtado Bacelar, Parnaíba-PI.

Os registros fotográficos trazem a representação do mesmo espaço geográfico – o aterro do Dendê da Estrada de Ferro Central do Piauí, mas em perspectivas diferentes escolhidas conforme a visão de mundo do fotógrafo. No entanto, essas imagens passam por diferentes receptores e interpretações ao longo do tempo, pois “quando vemos uma imagem refletimos, pensamos, imaginamos uma série de coisas em função do nosso repertório, visão de mundo, convicções políticas, religiosas etc.” (Kossoy, 2021, p. 21), podendo ser interpretadas pelo historiador como a tentativa da ciência (técnica da engenharia) em dominar o fluxo da natureza (figura 59) ou a persistência da natureza em seguir seu curso frente as perspectivas de dominação da ciência (figura 60) por conta da formação do açude ocasionado pelo aterro construído para a passagem dos trilhos.

Outros trabalhos efetivados para construção das ferrovias são as obras de arte especiais que possuem grandes dimensões e complexidade e, requer projetos específicos, como: pontes, pontilhões, viadutos e túneis. Como obra de arte especial, as pontes “são estruturas destinadas a dar continuidade à linha férrea, sem interferir nos cursos da água de grande vazão ou grandes mudanças das cotas do terreno, como vales, ou para vencer algum tipo de obstáculo natural” (Rosa; Ribeiro, 2016, p. 137). A ponte metálica sobre o rio Portinho, localizado entre as cidades de Parnaíba e Amarração (atual Luís Correia) foi de grande importância para a passagem da locomotiva em áreas de difícil acesso entre essas duas cidades por conta da passagem das águas do rio Portinho. Conforme o Ministério de Viação e Obras Públicas:

A construção dessa ponte, nas proximidades de Amarração (hoje Luís Correia), constituiu a maior dificuldade que se entulhou à primeira administração. O primeiro traçado não consignava naquele ponto a menor obra de arte corrente, e até que se lograsse convencer as autoridades superiores da necessidade de se construir ali uma obra de arte especial de 90 metros de extensão, decorreram vários meses em tentativas baldadas para atravessar o rio com aterros de piçarra que desaparecia nas águas por ocasião das marés de preamar. Afinal foi autorizada a construção da ponte, mas tão ingratos eram as condições locais para uma obra dessa natureza e tão precários os recursos para levá-la a efeito, que em 1920, quando foi aberto o tráfego provisório do trecho Portinho-Cacimbão, a ponta dos trilhos continuava ainda na margem esquerda deste rio, o que impedia se inaugurasse na mesma data a estação de Luiz Correia (Brasil, [19--], p. 3).

No entanto, mesmo depois dos percalços iniciais em sua construção devido, principalmente “tão ingratas eram as condições locais para uma obra dessa natureza e tão precários os recursos para leva-la a efeito” (Correia; Lima, 1945, p. 274), a ponte do Portinho foi concluída no início de 1922 e entregue ao tráfego o trecho Luís Correia a Bom Princípio em

1.º de maio de 1922, ligando definitivamente por ferrovia as cidades de Parnaíba e Luís Correia (antiga Amarração), ambas já com estações ferroviárias aguardando somente a conclusão da ponte. Nesse ano de 1922, a Estrada de Ferro Central do Piauí apresentava em tráfego provisório a extensão de 57,141 km, sendo 51 Km entre Amarração a Bom Princípio e 6,141 Km do ramal de Igarauçu. Além disso, foram realizados alguns serviços ferroviários como:

A ponte do Portinho, cujo último encontro ficou terminado e cuja conclusão definitiva dependia do recebimento da viga metálica, já encomendada, para o último vão de 40 m; as estações de Bom Princípio, no km 51, Amarração, inicial da linha tronco, e Igarauçu, terminal do ramal, ficando em via de conclusão a estação do quilômetro 75 e em construção adiantada a do quilômetro 87; e assentaram-se duas caixas d'água nos quilômetros 7 e 51 (Brasil, 1924).

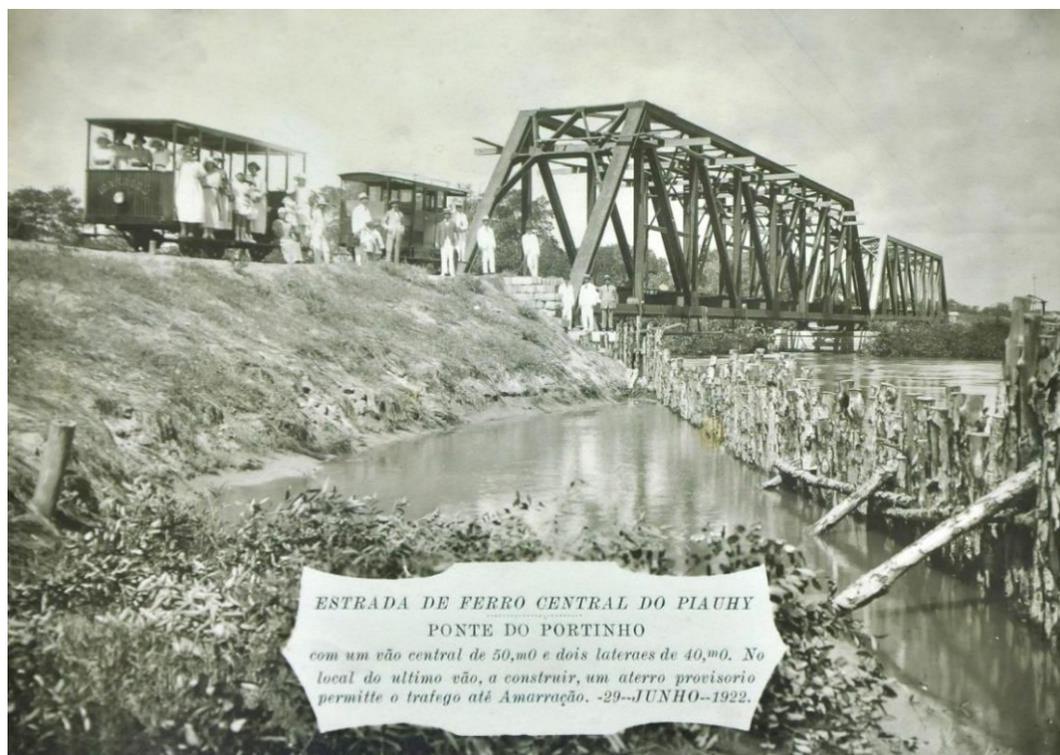
Ao ser concluída, a ponte metálica sobre o rio Portinho apresentava uma extensão total de 130 metros, construída “com um vão de cento e vinte metros, em terrenos de mangue, tendo os seus encontros sob um estacamento da profundidade de dezoito metros, sendo as superestruturas metálicas adquiridas na rede cearense”, sob responsabilidade do engenheiro-chefe da ferrovia, Miguel Furtado Bacelar (Bacelar, 1923, p. 2). Para a construção dessa ponte metálica foram contratados mão de obra especializada e operários provenientes dos estados vizinhos como Ceará e Maranhão, remediando “a crise de desemprego com que lutava angustiosamente grande número de nordestinos que afluíam a esta cidade acossados pela seca de 1915” (Correia; Lima, 1945, p. 273).

Nos primeiros anos do século XX, o governo federal incentivou a construção de estradas de ferro no nordeste do país como forma de integrar as regiões e diminuir as calamidades da seca. Nesse sentido, foram realizadas políticas públicas, dentre as quais a criação da Inspetoria das Obras Contra as Secas (IOCS), em 1909, sendo transformado em 1945 no Departamento Nacional de Obras Contra as Secas (DNOCS). De acordo com Lêda Vieira,

O Piauí sofreu por inúmeras calamidades provocadas pela seca, principalmente com a presença de retirantes ociosos a perambular pelas cidades. Diante disso, os governos estadual e federal procuravam amenizar esses efeitos, contratando diversos trabalhadores para a construção de açudes, poços, estradas e ramais ferroviários. Os trabalhos de construção da Estrada de Ferro Central do Piauí foram realizados por operários provenientes, sobretudo, do Ceará, fugitivos da seca que assolava sua terra natal. No Piauí, esses homens e mulheres procuravam melhores condições de sobrevivência e, muitas vezes, por onde passavam se anexavam e formavam novos povoados. Para projetarem os serviços das ferrovias em solo piauiense, os engenheiros

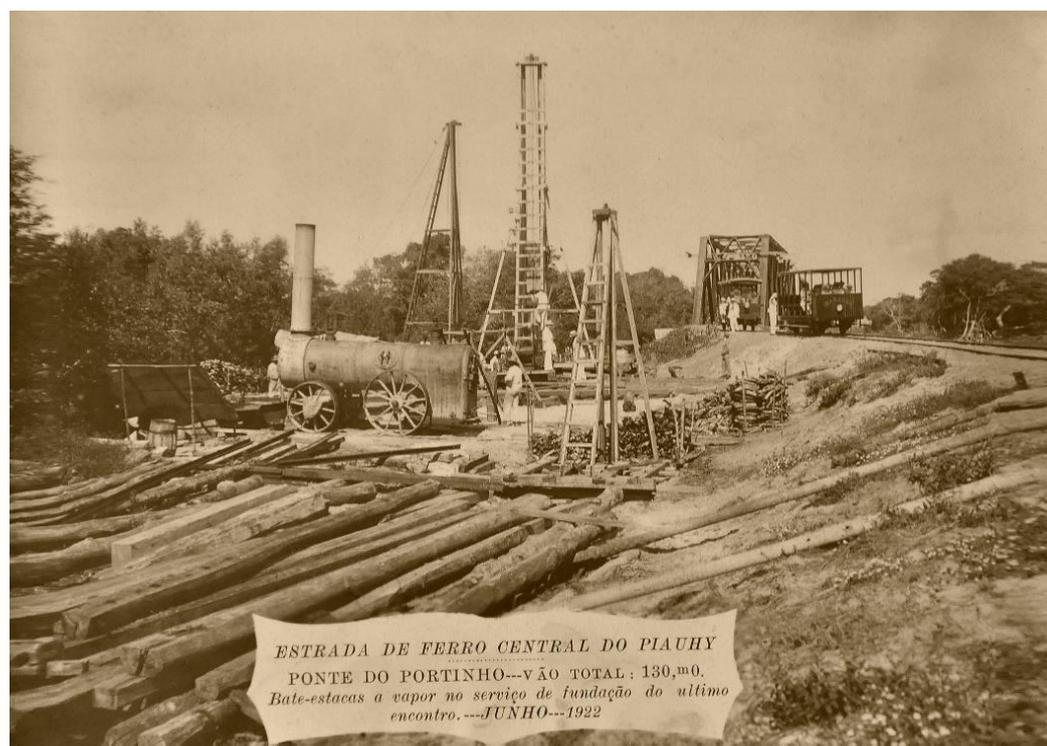
precisaram de mão-de-obra barata, sendo os cearenses uma opção (Vieira, 2010, p. 118-119).

Fotografia 58: Ponte do Portinho da Estrada de Ferro Central do Piauí, 29 junho 1922.



Fonte: Acervo da Fundação Raul Furtado Bacelar, Parnaíba-PI.

Fotografia 59: Ponte do Portinho da Estrada de Ferro Central do Piauí, junho 1922.



Fonte: Acervo da Fundação Raul Furtado Bacelar, Parnaíba-PI.

Conforme a descrição da fotografia 58, foi realizado um aterro provisório no local do último vão da ponte do Portinho para permitir o tráfego até Amarração e, servindo de obstáculo para evitar possíveis recalques ou rupturas no solo por conta das cheias do rio. No entanto, essas obras não impediram que o tráfego fosse interrompido ocasionalmente devido a acidentes como os ocorridos “em 1923 houve três descarrilamentos, uma locomotiva deteriorada e uma pessoa morta; em 1924, dois descarrilamentos e uma locomotiva deteriorada. As cheias determinaram interrupções do tráfego, destruíram e danificaram algumas obras d’arte e aterros” (Brasil, 1924, p. 134).

No jornal *O arrebol* noticiou um desses descarrilamento ocorrido em trecho próximo à cidade de Piracuruca provocado por animais nos trilhos:

Na noite de 11 do corrente deu-se um lamentável desastre na E. F. Central do Piauí. O trem que ia do interior do município conduzindo material para a construção do grupo escolar de Parnaíba, ao atingir o quilômetro 54, abarrou com algumas rezes que se achavam deitadas sobre a linha resultando-o descarrilamento da composição, a morte do operário Vicente Valentim e vários ferimentos em dois outros trabalhadores que auxiliavam o transporte. Os prejuízos materiais foram relativamente pequenos, pois somente dois carros pranchas tiveram suas esteados completamente arrebatados (Pelos municípios..., 1925, p. 3).

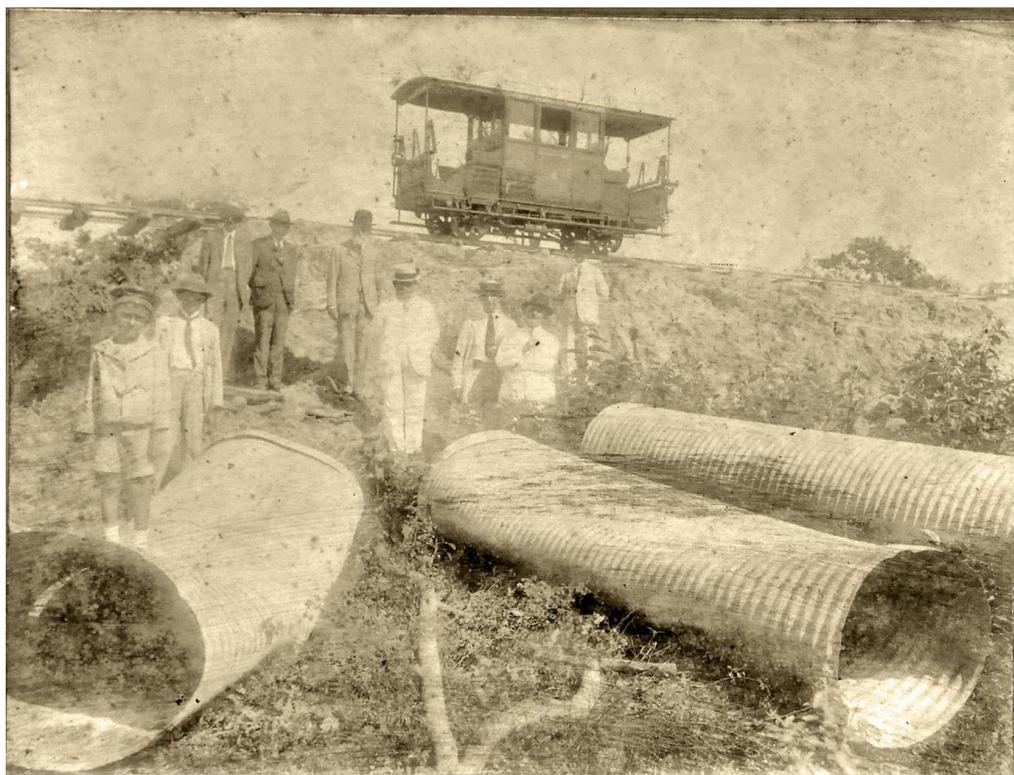
Para a implantação da via permanente era necessário mão de obra técnica qualificada devido as inúmeras obras de arte especiais necessárias para seu desenvolvimento. Durante os serviços de implantação da Ponte do Portinho foram utilizadas diversas ferramentas e equipamentos como, por exemplo, o bate-estacas à vapor (Fotografia 59) que tinha a função de executar fundações profundas onde se finca estacas no solo, exigindo do operário conhecimento técnico para manusear esse tipo de equipamento.

Diante disso, a construção da Estrada de Ferro de Amarração a Campo Maior pode ser constado algumas dificuldades “quer pela falta de pessoal habilitado, quer pela falta de materiais que não puderam ser adquiridos na zona dos trabalhos, agravada pela de transporte” e, “ainda pela construção da ponte sobre o rio Portinho, a mais importante obra d’arte existente no trecho Amarração-Parnaíba”, principalmente as obras complementares de terraplanagem, aterros e implantação de tubos ou bueiros (Brasil, 1917, p. 72).

Em 1921, por conta das constantes chuvas na região provocou o aumento do volume de água do açude formado pelo aterro do Dendê próximo aos trilhos ferroviários e, conseqüentemente “a violência da torrente arrancou e deformou o tubo ‘armco’ colocado

provisoriamente no local da obra definitiva, servindo de sangradouro ao açude de 6 quilômetros de comprimento, formado e represado pelo aterro”. No registro fotográfico (Fotografia 60), o fotógrafo contratado procurou registrar a situação encontrada dos tubos que foram utilizados para construção do bueiro que servia de passagem das águas do açude formado pelo aterro de 620 metros de extensão existente no quilômetro 31 da ferrovia Central do Piauí.

Fotografia 60: Aterro do Dendê, no Km 31 da Estrada de Ferro Central do Piauí.



Fonte: Acervo da Fundação Raul Furtado Bacelar, Parnaíba-PI.

Ao analisar os registros fotográficos realizados por fotógrafos contratados pelos engenheiros durante os trabalhos desenvolvidos nas obras públicas, buscamos refletir acerca do uso da fotografia como uma técnica de captura de representações da realidade “num dado momento histórico e num determinado espaço geográfico, portanto no interior de um contexto social, político, econômico e cultural” e, principalmente como guardiã das memórias individuais e coletivas (Kossoy, 2021, p. 18).

As fotografias assumem uma função de representação enigmática da realidade, “imagens mudas que pediam um texto que as decifrasse”, pois, “a magia desprendida da figura capturada pela imagem não é dada por si mesma, mas pelos fundamentos que constroem (ou destroem) uma certa cultura e as memórias que dela se podem guardar, restaurar ou evocar”

(Hardman, 2005, p. 218). Portanto, ao acessarmos as fotografias sobre as obras de engenharia ferroviária procuramos, primeiramente construir uma identificação visual das imagens atrelada ao espetáculo da modernidade e, posteriormente, uma análise que mostra o aspecto ilusório:

Frágil e fragmentária por definição, converte-se, pois, nos deslocamentos da memória que desencadeia, em instrumento mágico do registro lacônico que revela quase nada, esconde quase tudo, mas sugere, por aquele momento passageiro, aparentemente ali estacionado, gestos expressivos, vozes inteligíveis, paisagens e fisionomias revolvidas, numa palavra, experiências dignas de serem reescritas e transmitidas (Hardman, 2005, p. 219).

Diante da complexidade técnica para implantação das ferrovias torna-se necessário contratar pessoal especializado capaz de realizar os serviços de acordo com o projeto contratado. Esses trabalhadores, em sua maioria, eram provenientes de outras estradas de ferro e, devido as experiências acumuladas eram contratados para exercer suas funções técnicas em outras ferrovias. Nos primeiros serviços ferroviários realizados no Piauí, os trabalhadores contratados exerciam trabalhos de pequena, média e grande complexidade na via permanente, envolvendo instalações e equipamentos importantes para a circulação dos trens como: construção de obras de arte especiais, terraplanagem, drenagem, implantação, manutenção e conservação da via permanente.

Dentre as instalações e equipamentos voltados para o direcionamento do tráfego ferroviário, a passagem em nível ou passagem de nível é o cruzamento de uma ou mais linhas férreas com uma rodovia principal ou secundária, no mesmo nível, carecendo de sinalização para orientar a passagem de veículos e pedestres, além de contribuir com a maior segurança e diminuição de acidentes ao circular no local. Ao longo do trajeto da estrada de ferro Central do Piauí foram instaladas algumas passagens de nível localizados em região de circulação de animais, pedestres e veículos de tração animal e a motor.

A fotografia 61 registra uma passagem de nível sinalizada instalada em cruzamento com uma estrada de rodagem carroçável e a presença de duas pessoas (uma criança e um homem), um animal e um “carro motor” de linha, elementos que simbolizam a dimensão humana e científica frente à natureza que passa por transformações impostas pelas interferências das ações humanas que buscam levar o progresso a diferentes paisagens, independentemente da existência de possíveis obstáculos naturais.

Fotografia 61: As passagens de nível da Estrada de Ferro Central do Piauí, 1922.



Fonte: Acervo da Fundação Raul Furtado Bacelar, Parnaíba-PI.

Uma das estruturas ferroviárias mais significativas construídas a longo da via permanente são as estações que apresentam características e funcionalidades diferentes nos trechos ferroviários, conforme as necessidades operacionais da ferrovia. As estações podem ser classificadas de diversas formas conforme o trajeto da linha: estações de passagem ou intermediárias, localizadas ao longo da via permanente com uma estrutura menor; estações terminais, situadas nos extremos das linhas férreas onde iniciavam ou terminavam as viagens e composta por pátio de manobras das locomotivas e edificações especiais – guichês para passagens, sala de espera, armazéns, almoxarifado, oficinas, caixas d'água, telégrafo e comunicação, etc. e, estações de transferência ou entroncamento, onde usuários podiam trocar de percurso.

A primeira locomotiva a percorrer o único trecho ferroviário do Igarçu e o lançamento da pedra fundamental da estação ferroviária de Parnaíba foram inaugurados em 19 de novembro de 1916 com festividades anunciadas na imprensa, tendo a presença de autoridades públicas, membros da elite e da população parnaibana. No jornal *A Semana* com nota intitulada Estrada de Ferro festa cívica, foi noticiado esse acontecimento festivo:

O dia 19 amanhecera nublado mais cheio dessa claridade agradável do sol tépido do inverno. Um chuvisco fino, tenuíssimo, caía a intervalos. Grande era o movimento na cidade, sobretudo na Rua Grande e suas imediações. Parnaíba desde cedo apresentava um ar vivo, acentuado, de festa. Música, ornamentação, flores, fortes tons de alegria em todas as ruas; riso franco e espontâneo aflorando em todas as bocas. É que naquele dia o povo ia ver a quase realização de seus desejos mais ardentes; ia ser lançada a pedra fundamental de nossa estação de caminho de ferro e uma locomotiva a primeira do Piauí, ia correr no trecho único até hoje construído neste Estado. Às sete horas da manhã começaram a trafegar os trollys da Construção, conduzindo famílias e cavalheiros ao local em que deviam realizar-se as cerimônias do lançamento da pedra e da inauguração da locomotiva Piauhense (Estrada de Ferro..., 1916, p. 2).

A partir da década de 1920, ocorreu a inauguração do tráfego provisório entre Portinho e Cacimão com 24 km de extensão, bem como, construção e inauguração de novos trechos “em fins de 1923, havia o Eng. Bacelar entregue ao tráfego 148 quilômetros de via permanente, desde Luís Correia até Piracuruca”. Além disso, foram construídos vários edifícios como casas de turma, depósitos e estações de passagem e terminal ao longo do traçado ferroviário: Luís Correia (km 0,000), Floriópolis (parada, km 7,612), Parnaíba (km 13,602), Bom Princípio (km 50,452), Frecheiras (km 74,258), Cocal (km 86,743), Deserto (km 108,638) e Piracuruca (km 147,578). (Correia; Lima, 1945, p. 275-276).

O engenheiro Miguel Bacelar encaminhava telegramas as redações de jornais para noticiar as inaugurações de trechos e estações da Estrada de Ferro Central do Piauí, conforme telegramas a seguir encaminhado as redações dos jornais *O Nordeste*, de Teresina e *O Artista*, de Parnaíba, o primeiro telegrama comunica a inauguração do trecho ferroviário entre Portinho e Cacimão, na cidade de Parnaíba e o segundo, a inauguração do prolongamento da ferrovia até a estação ferroviária de Bom Princípio-PI:

PARNAIBA, 19 – Tenho a honra de comunicar a essa redação que nessa data inaugurei o tráfego provisório desta estrada de ferro nos trechos de Parnaíba-Portinho e Parnaíba-Cacimão. Por este ato auspicioso que marca praticamente o início do nosso progresso ferroviário, congratulo-me com essa ilustrada redação. Saudações. Miguel Bacelar. Engenheiro da E. F. Central do Piauí (Parnaíba, 1920, p. 4).

Estrada de Ferro Central do Piauí

Inaugurar-se-á hoje, com a presença das autoridades federais, estaduais e municipais, imprensa, sociedades, comercio e o povo em geral de Parnaíba, a Estação de Bom Princípio, ao quilômetro 51 desta Estrada. A inauguração do novo trecho ferroviário, será às 13 horas do dia, partindo da Estação desta cidade, o trem inaugural às 11.30. Para esse ato o sr. dr. Engenheiro-Chefe da construção, fez distribuir os respectivos convites (Estrada de Ferro..., 1922, p. 2).

Em 19 de novembro de 1920 ocorreu a inauguração dos primeiros trechos ferroviários entre Portinho e Cacimbão e, também a estação ferroviária da cidade de Parnaíba foi inaugurada, podendo ser classificada como terminal por iniciar e finalizar as viagens do trem e apresentar um conjunto de edificações de apoio dos serviços ferroviários – como a própria estação de embarque e desembarque e os armazéns, almoxarifado, oficinas, escritórios, caixa d’água etc. De acordo com a descrição contida em registro fotográfico (Fotografia 62), a inauguração da estação ferroviária contou com “o trem inaugural, aguardando o momento da partida, em frente à estação de Parnaíba, onde o Engenheiro-Chefe, Dr. Miguel Bacelar, em sessão solene, comunica o fato às autoridades e ao povo”.

Fotografia 62: Inauguração do serviço de tráfego ferroviário da Estrada de Ferro Central do Piauí em Parnaíba, 19 de novembro de 1920.

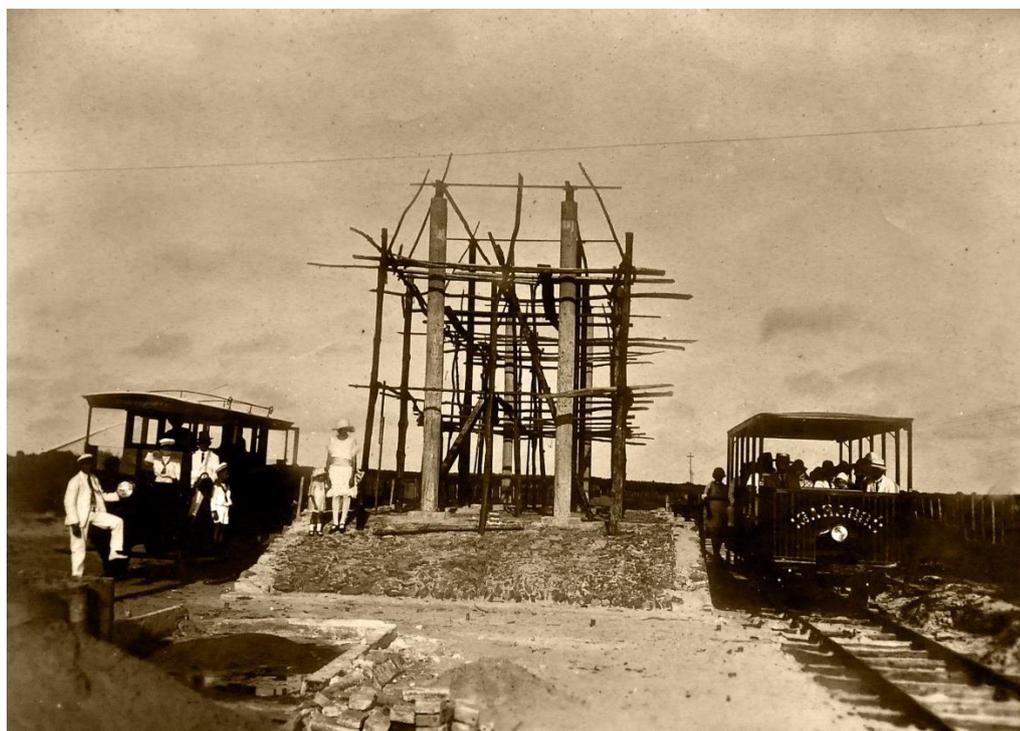
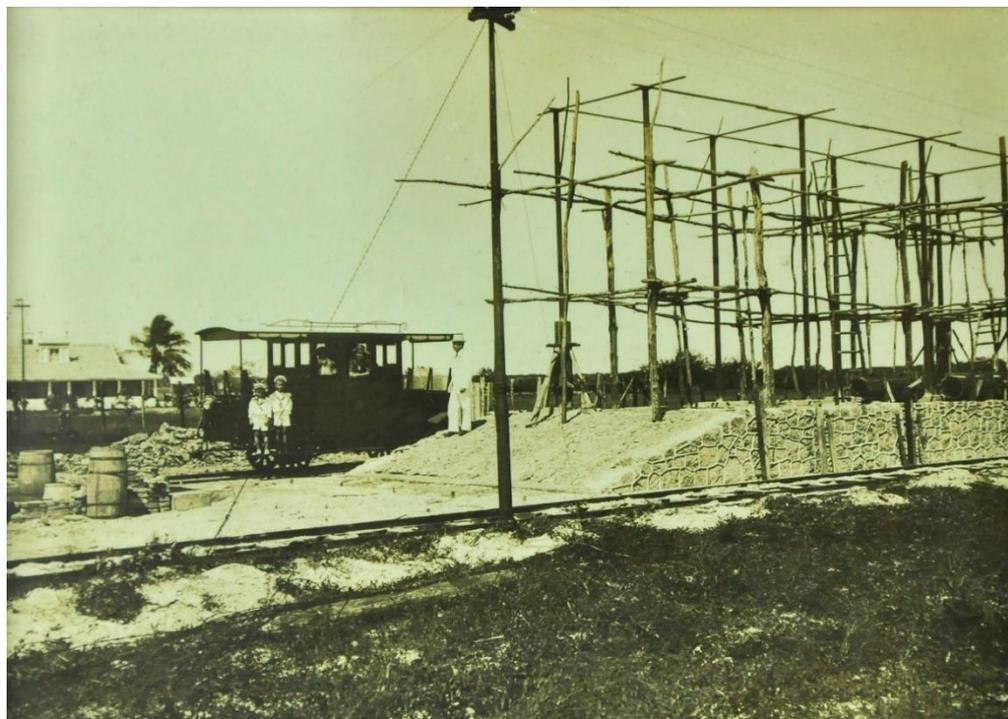


Fonte: Acervo da Fundação Raul Furtado Bacelar, Parnaíba-PI.

Além desse registro fotográfico da inauguração da estação ferroviária de Parnaíba, o acervo da Fundação Raul Furtado Bacelar consta fotografias que registram o início da construção da Estação Ferroviária de Floriópolis, inaugurada pelo engenheiro Miguel Furtado Bacelar em 1922, localizada em uma região que à época era considerada zona rural de Parnaíba entre as estações desta cidade e Amarração (atual Luís Correia). A estação de Floriópolis apresenta uma pequena estrutura de parada e, em seu entorno foram construídas uma caixa

d'água que abastecia a locomotiva e casa de trabalhador. Nas proximidades da estação era localizada também a residência do engenheiro Miguel Bacelar, por ser propriedade particular não pertencia a estrada de ferro.

Fotografias 63 e 64: Início da construção da Estação Ferroviária de Floriópolis.



Fonte: Acervo da Fundação Raul Furtado Bacelar, Parnaíba-PI.

Os registros fotográficos da construção da estação Floriópolis retratam a instalação de armação em madeira para preparação das vigas de concreto que darão sustentação ao teto e as paredes da estrutura (Fotografia 63) e com as vigas já concluídas para dar andamento a obra da estação de parada (Fotografia 64) que, embora tenha a denominação de estação “a distinção entre suas formas e dimensões em relação a outros edifícios da categoria reforçam a sua denominação como parada” (Santos, 2017, p. 83).

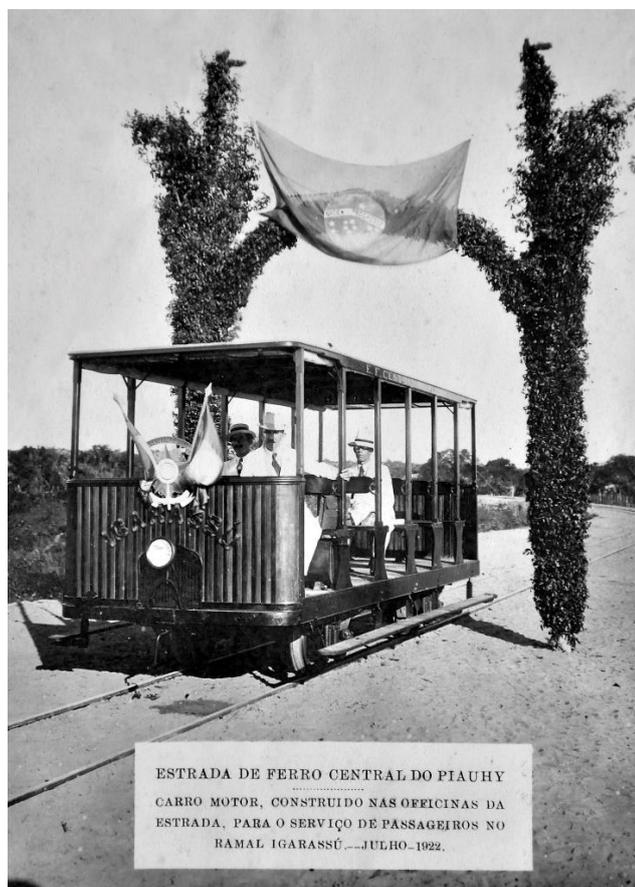
No primeiro registro (Fotografia 59) em segundo plano pode ser observado também a presença de um carro de linha com algumas pessoas dentro e um homem situado na rampa da plataforma da estação e, em terceiro plano, avista-se ao longe a residência do engenheiro da estrada de ferro. Já no segundo registro (Fotografia 60), o fotógrafo registrou em perspectiva as vigas de concreto finalizadas sobre uma plataforma, acompanhada de dois carros de linha com passageiros sobre trilhos separados pela plataforma e a estrutura da estação, isso representa uma localidade de entroncamento ferroviário, onde o trem poderia trocar a direção do destino. De acordo com Ana Camila Santos,

Há indícios de que o conjunto de Floriópolis foi construído para servir como ponto de apoio para os trabalhadores que realizavam os serviços de manutenção na linha, pequenos reparos e o reabastecimento de caldeiras do trem, atividade essencial para as viagens percorridas por máquinas que necessitavam de reposição de água a intervalos regulares para evitar superaquecimento (Santos, 2017, p. 83).

Com estações construídas e inauguradas, a ferrovia precisaria de material rodante composto de trilhos e material de tração, como locomotivas, além de trens, carros de passageiros e vagões para carga. Os primeiros trilhos adquiridos para a ferrovia Central do Piauí foram instalados do Porto Salgado (atual Porto das Barcas) ao longo da Rua Grande (atual Avenida Getúlio Vargas) até o entroncamento da esplanada da estação de Parnaíba, servindo para transportar por meio de troles os materiais para a continuação dos trabalhos de assentamento da estrada de ferro.

Nas oficinas da estação ferroviária de Parnaíba foram construídos carros de linha (Fotografia 65) movidos a motor, servindo para o transporte de passageiros no ramal Igaracu. Esse ramal era constituído de aproximadamente 7 quilômetros de extensão, sendo destinado a servir a navegação do rio Parnaíba e as demandas de transporte de passageiros da cidade. O serviço de transporte de passageiros funcionou no ramal Igaracu até 1931, quando foi desativado.

Fotografia 65: Carro motor, construído nas oficinas da Estrada de Ferro Central do Piauí, julho de 1922.



Fonte: Acervo da Fundação Raul Furtado Bacelar, Parnaíba-PI.

Com relação a aquisição de locomotivas, a Central do Piauí teve sua primeira locomotiva em 1916, proveniente de uma das ferrovias do sul do país e “prestou relevantes serviços à construção e foi por muito tempo a única que puxava os trens de lastro e de material para as obras”. Nesse período foram adquiridos “alguns carros-pranchas¹⁰² e gôndolas¹⁰³ para a composição dos trens de serviço” (Correia; Lima, 1945, p. 275). Em 1921, a Estrada de Ferro Central do Piauí apresentava, conforme Relatório do Ministério da Viação e Obras Públicas:

O material de tração e de transporte existente é bastante exíguo, não permitindo a inauguração do tráfego em novos trechos. O de tração consta apenas de duas locomotivas, respectivamente do tipo “Mogul” e “Teen Wheel”, que atendem simultaneamente às necessidades da construção e do tráfego (Brasil, 1921, p. 121).

¹⁰² Carros-pranchas é um tipo de vagão aberto dos dois lados e serve, majoritariamente, para transportar cargas de mercadorias que não se deslocam para os lados.

¹⁰³ Gôndolas é um tipo de vagão que transporta produtos que não precisam de proteção contra as intempéries naturais (sol ou chuva).

No Brasil, as primeiras locomotivas a vapor eram provenientes de fábricas da Inglaterra e dos Estados Unidos, sendo que as adquiridas nestes últimos eram mais adequadas às linhas de menor bitola e, por isso, rapidamente se tornaram predominantes no país, ocasionando em seguida à alteração das características das locomotivas inglesas. Nas locomotivas a vapor, o mecanismo que ocasiona o movimento dos vagões sobre os trilhos ferroviários ocorre quando “o vapor produzido na caldeira provoca, pela sua expansão nos cilindros, o movimento dos êmbolos que é transmitido até as rodas. A locomotiva a vapor reboca, logo atrás de si, o tênder, que transporta os elementos necessários à produção do vapor: água e combustível” (Junior, [19-], p. 11-12).

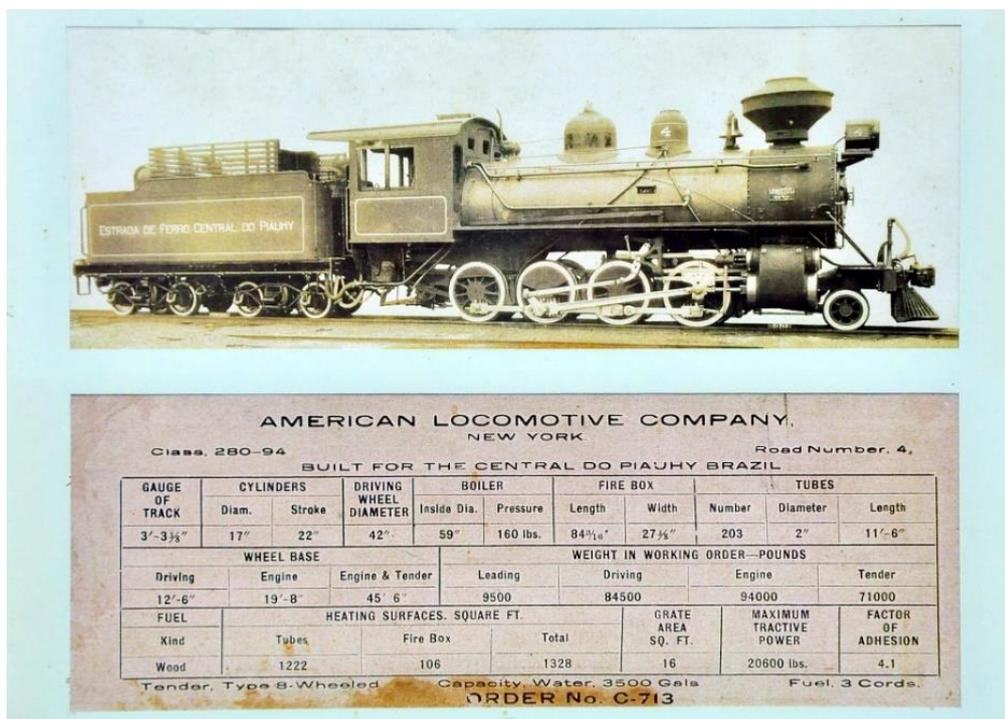
Uma das empresas dos Estados Unidos que forneceram locomotivas ao Brasil foi a *American Locomotive Company*, de Nova York, fabricante de locomotivas, geradores a diesel e tanques militares que operaram de 1901 a 1969, sendo:

[...] incorporada em 1901, o resultado da fusão da Schenectady Locomotive Engine Manufactory com sete pequenas empresas. Em 1955 tornou-se Alco Products, Inc., e foi adquirida em 1964 pela Worthington Corporation. Além de vapor e motores diesel e geradores, a *American Locomotive Company* também fabricava aço de alta qualidade e tanques militares, com empreendimento malsucedidos na fabricação de automóveis (1905-1913) e a produção de energia nuclear (1954-1962). (Registros da American..., 2024)

Os registros fotográficos de locomotivas a vapor encontrados no acervo da Fundação Raul Furtado Bacelar retratam um dos tipos de locomotivas adquiridas pela ferrovia de fabricação norte-americana da *American Locomotive Company*, a *Consolidation Locomotive 2-8-0 Type* (Fotografia 66), apresentando 2 rodas suportadoras à frente, 8 rodas motoras e 4 eixos motores e nenhuma roda suportadora e eixo atrás. Conforme a fabricante, a classificação das locomotivas adotada pela *American Locomotive Company* baseia-se na representação numérica do número e da disposição das rodas, começando pela frente. Assim, 260 significa uma Mogul e 460 uma locomotiva de dez rodas, sendo que o número zero indica que não é utilizado um caminhão de arrasto. (Catalog, p. 52)

De acordo com o catálogo de locomotivas da empresa, a *Consolidation Locomotive* tipo 2-8-0 ocupou durante muitos anos um lugar de destaque no serviço de transporte de mercadorias das ferrovias americanas. Foi utilizada em estradas de bitola estreita, plantações e, em condições de serviço semelhantes em que o peso dos maquinistas, necessário para a capacidade de transporte exigida, não pode ser suportado por um menor número de rodas sem danificar os trilhos. (Catalog, p. 34)

Fotografia 66: Locomotiva Consolidation Tipo 2-8-0, da American Locomotive Company, adquirida para a Estrada de Ferro Central do Piauí.



Fonte: Acervo da Fundação Raul Furtado Bacelar, Parnaíba-PI.

Fotografia 67: Locomotiva Ten-Wheel Tipo 4-6-0, da American Locomotive Company, adquirida para a Estrada de Ferro Central do Piauí.



Fonte: Acervo da Fundação Raul Furtado Bacelar, Parnaíba-PI.

As primeiras locomotivas existentes na Estrada de Ferro Central do Piauí eram do tipo Mogul e Ten-Wheel (Fotografia 67) e, a partir de 1923, a ferrovia adquiriu “[...] 3 locomotivas tipo Consolidation; 2 locomotivas tipo Ten-Wheel; 2 locomotivas tipo Manobras”, além de outros equipamentos para transporte de mercadorias e passageiros ao longo da via permanente

como, por exemplo: “1 carro de inspeção; 6 carros para passageiros de 1.^a classe; 4 carros para passageiros de 2.^a classe; 2 vagões de correio e bagagem; 6 vagões fechados para mercadorias; 6 vagões para animais; 10 vagões de bordas altas; e 20 vagões pranchas com fueiros”. (Brasil, 1922, p. 132)

As locomotivas tipo Mogul e Ten-Wheel foram as primeiras adquiridas para os serviços de transporte da Estrada de Ferro Central do Piauí, ambas também fabricadas pela *American Locomotive Company*. Essas locomotivas tinham algumas especificações de uso indicadas pela fabricante que as diferenciavam. A Mogul tipo 2-6-0 embora seja principalmente uma locomotiva de carga, foi muito utilizada e oferecia excelente satisfação em todas as classes de serviço rodoviário. Era considerada a mais adequada para estradas curtas e linhas secundárias onde não são necessárias velocidades elevadas e o peso dos comboios não é excessivo. O caminhão principal é igualado aos condutores da frente. Os maquinistas intermediários e traseiros são equalizados em conjunto. Estas locomotivas funcionavam de forma estável e faziam curvas facilmente a velocidades moderadas. (Catalog, p. 25)

Já a locomotiva Ten-Wheel tipo 4-6-0 foram muito utilizadas no serviço de passageiros e de carga rápida. O diâmetro dos condutores e a regulação das válvulas variavam consoante a classe de serviço, o peso dos comboios e as condições de funcionamento. O caminhão principal tem um rolamento central e um suporte oscilante. Os pesos das molas de tração dianteira, intermediária e traseira são equalizados em conjunto, independentemente dos lados direito e esquerdo. Estas locomotivas funcionavam de forma estável a altas velocidades com um ligeiro desgaste nos flanges das rodas ou nos trilhos. (Catalog, p. 25)

O registro fotográfico da locomotiva (fotografia 64) não contém informações na própria fotografia, mas ao se analisar as especificações técnicas de cada tipo de locomotiva que consta no catálogo da fabricante *American Locomotive Company* pode ser constatado as características principais que direcionam a sua classificação como uma locomotiva Ten-Wheel tipo 4-6-0, pois apresenta 4 rodas suportadoras à frente, 6 rodas motoras e 3 eixos motores e nenhuma roda suportadora e eixo atrás. (Anexo G)

5.2 Patrimônio cultural imaterial da RFFSA: as memórias dos trabalhadores ferroviários

O pesquisador da temática do patrimônio ferroviário se depara ao longo da pesquisa com um significativo acervo material composto por edificações (estações, almoxarifados, oficinas, vilas ferroviárias etc.), documentos, fotografias, vestimentas e equipamentos

utilizados pelos trabalhadores. Todo esse acervo constitui parte importante no processo de valorização do patrimônio ferroviário brasileiro. No entanto, o mundo ferroviário não se constitui somente pelos aspectos materiais, mas também pelas memórias dos trabalhadores ferroviários no cotidiano do trabalho e nas relações sociais e familiar.

A Convenção para a Salvaguarda do Patrimônio Cultural Imaterial foi aprovada em Conferência Geral da Organização das Nações Unidas (UNESCO) em 2003, na cidade de Paris, França, estabelecendo como patrimônio cultural imaterial:

as práticas, representações, expressões, conhecimentos e técnicas - junto com os instrumentos, objetos, artefatos e lugares culturais que lhes são associados - que as comunidades, os grupos e, em alguns casos, os indivíduos reconhecem como parte integrante de seu patrimônio cultural. Este patrimônio cultural imaterial, que se transmite de geração em geração, é constantemente recriado pelas comunidades e grupos em função de seu ambiente, de sua interação com a natureza e de sua história, gerando um sentimento de identidade e continuidade e contribuindo assim para promover o respeito à diversidade cultural e à criatividade humana (UNESCO, 2003).

No Brasil, com o Decreto n.º 3.551, de 4 de agosto de 2000, instituiu o Registro de Bens Culturais de Natureza Imaterial que constituem patrimônio cultural brasileiro, criando o Programa Nacional do Patrimônio Imaterial. A partir desse decreto, as propostas para registro de bens culturais de natureza imaterial passaram a ser submetidas para análise do Conselho Consultivo do Patrimônio Cultural do Iphan e, caso seja aprovado o bem será inscrito em um dos seguintes livros:

- I - Livro de Registro dos Saberes, onde serão inscritos conhecimentos e modos de fazer enraizados no cotidiano das comunidades;
- II - Livro de Registro das Celebrações, onde serão inscritos rituais e festas que marcam a vivência coletiva do trabalho, da religiosidade, do entretenimento e de outras práticas da vida social;
- III - Livro de Registro das Formas de Expressão, onde serão inscritas manifestações literárias, musicais, plásticas, cênicas e lúdicas;
- IV - Livro de Registro dos Lugares, onde serão inscritos mercados, feiras, santuários, praças e demais espaços onde se concentram e reproduzem práticas culturais coletivas (Brasil, 2000).

Como complementação ao decreto n.º 3.551, de 4 de agosto de 2000 foi criado pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional a Resolução nº 1, de 3 de agosto de 2006 que “determina os procedimentos a serem observados na instauração e instrução do processo administrativo de Registro de Bens Culturais de Natureza Imaterial”, considerando patrimônio

imaterial “as criações culturais de caráter dinâmico e processual, fundadas na tradição e manifestadas por indivíduos ou grupos de indivíduos como expressão de sua identidade cultural e social” (Brasil, 2006).

Com a Lei 11.483, de 31 de maio de 2007 que instituiu o encerramento do processo de liquidação e extinção da RFFSA e a transferência dos bens móveis e imóveis operacionais e não-operacionais aos órgãos da União, coube ao IPHAN receber, administrar e zelar pela guarda e manutenção dos bens móveis e imóveis de valor artístico, histórico e cultural e, conseqüentemente, ocorreu a intensificação de portarias e resoluções formuladas pelo próprio Instituto voltadas para a preservação do patrimônio ferroviário. De acordo com o segundo parágrafo do artigo 9.º da Lei 11.483/2007:

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).

O conceito de “Memória Ferroviária” encontrada na legislação direciona a preservação aos bens valorados como patrimônio artístico, cultural e histórico oriundos da extinta RFFSA, principalmente atrelados a perspectiva material, como prédios, monumentos, logradouros, sítios e demais espaços das ferrovias. No entanto, quando se trata do patrimônio imaterial ocorre um certo distanciamento das práticas preservacionistas, sendo o conceito de “memória” equivalente a “patrimônio”, principalmente com objetivo de diminuir as tensões entre governo e entidades de preservação do legado ferroviário que eram contrários a privatização dessa modalidade de transporte (Matos, 2015).

Para a pesquisadora Lucina Matos, “o cuidado com a memória ferroviária tem sido traduzido no tratamento de documentos e relatos de experiência de ex-ferroviários e ferroviaristas”, sobretudo em experiências de projetos desenvolvidos pelo Iphan no Rio de Janeiro (Matos, 2015, p. 163). No entanto, os elementos imateriais como as artes de fazer, saber e dizer do mundo ferroviário tem sido utilizado de forma secundária nos processos de valoração dos bens móveis e imóveis das ferrovias no país.

De acordo com a Carta de Nizhny Tagil, aprovada em Assembleia Geral da Comissão Internacional para a Conservação do Patrimônio Industrial em 17 de julho de 2003, afirma

que os edifícios e estruturas construídos para atividades industriais, os processos e ferramentas neles utilizados e as cidades e cenários nos quais estão localizados, assim como outras **manifestações tangíveis e intangíveis**, são de importância fundamental. Eles devem ser estudados, sua história deve ser ensinada, seu sentido e significado devem ser entendidos e tornados acessíveis a todos, e os exemplos mais significativos e característicos devem ser identificados, protegidos e mantidos, de acordo com o espírito da Carta de Veneza, para o uso e benefício de hoje e do futuro (Meneguello, 2005, p. 133) (grifo nosso).

Já a Portaria n.º 407, de 21 de dezembro de 2010 que trata dos parâmetros de valoração e procedimentos de inscrição na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário, visando a proteção da memória ferroviária em conformidade com o art. 9.º da Lei n.º 11.483/2007, passou por reformulação através da Portaria Iphan n.º 17, de 29 de abril de 2022, que instituiu a inclusão na Lista “os bens móveis, incluindo material rodante e bens integrados, e imóveis oriundos da extinta Rede Ferroviária Federal S/A que, de acordo com os estudos técnicos”:

I - apresentam 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 e industrial ou com as principais tipologias empregadas no Brasil a partir da implementação da ferrovia até a extinção da Rede Ferroviária Federal S.A.; e 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, 2022) (grifo nosso).

Os critérios de valoração dos bens ferroviários para compor a Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário estavam em certa medida limitados a perspectiva material, apesar de sugerir como motivações de valoração os “agentes sociais marcantes” e o “valor simbólico” dos bens, conflitando com os indicados pela Constituição Federal de 1988 que estabelece como patrimônio cultural brasileiro:

os bens de natureza material e imaterial, tomados individualmente ou em conjunto, portadores de referência à identidade, à ação, à memória dos diferentes grupos formadores da sociedade brasileira, nos quais se incluem: I - as formas de expressão; II - os modos de criar, fazer e viver; III - as criações científicas, artísticas e tecnológicas; IV - as obras, objetos, documentos, edificações e demais espaços destinados às manifestações artístico-culturais;

V - os conjuntos urbanos e sítios de valor histórico, paisagístico, artístico, arqueológico, paleontológico, ecológico e científico (Brasil, 1988).

Com isso, ao se comparar os preceitos valorativos da Carta de Nizhny Tagil sobre o patrimônio industrial com a Portaria IPHAN nº 407, de 21 de dezembro de 2010 que instituiu os parâmetros de valoração e procedimentos de inscrição da Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário percebe-se que nesta última ocorre a prevalência na valoração material de edifícios, terrenos e áreas ferroviárias, ficando a imaterialidade relegada a uma posição complementar, como justificativa simbólica da relevância do tombamento ou inscrição de bens ferroviários na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário. No que se refere ao acervo documental das ferrovias no país, o Iphan através de suas regionais tem se dedicado ao tratamento e conservação e, com relação aos “bens imateriais são abarcados pelos bancos de memórias, mas, não necessariamente, serão itens da Lista. Esta questão, pode refletir, em parte, a ausência de representantes do patrimônio imaterial no nicho ferroviário” (Matos, 2015, p. 164).

Diante das imprecisões conceituais com relação ao papel do Iphan quanto ao patrimônio imaterial ferroviário, se faz necessário compreender a relevância da imaterialidade no processo de valoração do patrimônio cultural das ferrovias como patrimônio industrial brasileiro. De acordo com a Carta de Nizhny Tagil, o patrimônio industrial se refere aos

[...] vestígios da cultura industrial que possuem valor histórico, tecnológico, social, arquitetural ou científico. Esses vestígios consistem de prédios ou máquinas, oficinas, moinhos e fábricas, minas e locais para processamento e refinamento, armazéns (warehouses) e galpões, de locais onde a energia é gerada, transmitida e utilizada, transporte e toda a sua infraestrutura, assim como de locais usados para atividades sociais relacionadas à indústria, tais como habitação, locais para culto e para a educação (Meneguello, 2005, p. 133-134).

Esses vestígios da industrialização são constituídos de aspectos representativos que precisam ser protegidos, pois apresentam múltiplos valores como sociais por fazer “parte das vidas de homens e mulheres comuns, e assim fornece um importante sentido de identidade”, tecnológico e científico e, também, estético, que são “intrínsecos ao sítio, sua estrutura, seus componentes, máquinas e disposição na paisagem industrial, à documentação escrita e também aos registros intangíveis da indústria, existentes nas memórias e nos hábitos das pessoas” (Meneguello, 2005, p. 134).

A Carta de Nizhny Tagil menciona o aspecto intangível como um dos elementos essenciais do patrimônio industrial, sendo encontrados nas memórias e ações dos homens e

mulheres no meio industrial. Diante disso, ao analisarmos o patrimônio industrial ferroviário encontramos elementos da materialidade como as edificações, os documentos e os terrenos, bem como, a imaterialidade presente nas memórias de trabalhadores, comerciantes e passageiros que, com suas lembranças das vivências do tempo do trem quando percorria as paisagens urbanas e rurais e, principalmente as relações econômicas, sociais e de trabalho advindas desse transporte.

Na perspectiva do trabalho ferroviário, existe significativa produção historiográfica de pesquisadores de diferentes áreas de pesquisa que se debruçaram em analisar as histórias das ferrovias e a atuação dos trabalhadores ferroviários, abarcando as relações de trabalho, da vida social e do âmbito familiar.¹⁰⁴ No entanto, são poucos os estudos que analisam as histórias de vida dos trabalhadores ferroviários como patrimônio vivo e simbólico das ferrovias, principalmente enquanto reconhecimento de sua relevância como agente social compondo o acervo imaterial do patrimônio ferroviário.

Nessa perspectiva do patrimônio imaterial ferroviário, a pesquisadora Lucina Matos (2014) estudou e descreveu o movimento legislativo sobre os conceitos de memória ferroviária e patrimônio ferroviário, principalmente acerca das iniciativas da RFFSA e do Iphan na promoção de ações de salvaguarda e preservação dos bens móveis e imóveis de valor histórico e cultural da extinta RFFSA e a problematização da memória ferroviária enquanto patrimônio material e imaterial.

O pesquisador Lucas Prochnow (2014) contribui com as pesquisas sobre a memória ferroviária ao analisar os usos e interesses políticos e institucionais do conceito de memória como elemento intrínseco do patrimônio ferroviário, principalmente sobre as imprecisões conceituais. Diante disso, o Iphan com objetivo de dirimir as novas problemáticas conceituais quanto ao patrimônio ferroviário criou a Coordenação Técnica do Patrimônio Ferroviário atrelado ao Departamento de Patrimônio Material para “normatizar a ação de patrimonialização

¹⁰⁴ INÁCIO, P. C. *Trabalho, ferrovia e memória: a experiência de Turmeiro (a) no Trabalho Ferroviário*, 2003, 128f. Dissertação. Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia, 2003; PETUBA, R. *Ser trabalhador ferroviário na cidade de Ponta Grossa: escutando outras falas, desvendando outras memórias (1940-2000)*. *Revista de História e estudos culturais*. v. 2, n. 2, abr./maio/jun. 2005; ZAMBELLO, M. H. *Ferrovia e memória: estudo sobre o trabalho e a categoria dos antigos ferroviários da Vila Industrial de Campinas*, 2005, 367f. Dissertação (Mestrado em Sociologia, Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas) - Universidade de São Paulo, São Paulo, 2005; MONASTIRSKY, L. B. *Ferrovia: patrimônio cultural estudo sobre a ferrovia brasileira a partir da região dos Campos Gerais (PG)*, 2006, 190 f. Tese (Doutorado). Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2006; TENCA, Álvaro. *Senhores dos trilhos: Racionalização, trabalho e tempo livre nas narrativas de ex-alunos do Curso de Ferroviários da Antiga Paulista*. São Paulo: Editora da UNESP, 2006; MOREIRA, Maria de Fátima Salum. *Ferrovários, trabalho e poder*. São Paulo: Editora da UNESP, 2008; MORATELLI, Thiago. *Operários de empreitada: os trabalhadores da construção da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (São Paulo e Mato Grosso, 1905-1914)*. Campinas, SP: Editora da Unicamp, 2013.

e valorar os pedidos de inscrição na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário – LPCF – Através da Comissão de Avaliação do Patrimônio Cultural Ferroviário – CAPCF” (Prochnow, 2014, p. 12-13).

A produção historiográfica sobre a temática do patrimônio ferroviário piauiense ainda é bastante incipiente, sendo composta por estudos realizados por pesquisadores através de programas de pós-graduação nas áreas de Preservação do Patrimônio Cultural¹⁰⁵ e de Arquitetura e Urbanismo¹⁰⁶, bem como, de artigos publicados em revistas e eventos científicos nacionais e internacionais¹⁰⁷. Com relação ao patrimônio imaterial ferroviário, algumas pesquisas analisaram as memórias dos trabalhadores ferroviários através de entrevistas coletadas pela metodologia da História Oral, com objetivo de compreender as relações desses trabalhadores nos espaços de trabalho, de lazer e da família¹⁰⁸ e, poucos estudos se debruçaram sobre a falta de reconhecimento institucional do Iphan quanto a relevância da imaterialidade como parte do acervo patrimonial ferroviário.¹⁰⁹

A metodologia da História Oral torna-se um dos procedimentos utilizados de coleta, por meio de entrevistas e outros procedimentos, das narrativas orais de trabalhadores ferroviários sobre as relações construídas nos diferentes âmbitos da vida social, sobretudo no trabalho. A

¹⁰⁵ Com o Programa de Pós-Graduação em Preservação do Patrimônio Cultural do IPHAN foi apresentado uma dissertação com a temática do patrimônio ferroviário no Piauí SANTOS, Ana Camila Moura dos. *Conjunto Floriópolis: os desafios da patrimonialização dos bens remanescentes da extinta RFFSA no Piauí*. Dissertação (Mestrado em Preservação do Patrimônio Cultural) – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, Rio de Janeiro, 2017.

¹⁰⁶ No Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Urbano da Universidade Federal de Pernambuco foi apresentado uma dissertação sobre patrimônio ferroviário brasileiro, sendo o Piauí mencionado verticalmente: 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*. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Urbano) – Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2018.

¹⁰⁷ Ver: ANJOS, Claudiana Cruz dos. Preservação do patrimônio cultural ferroviário do Piauí, uma questão de moradia. *História e Cultura*. v. 12, n. 1, jul. 2023. ANJOS, Claudiana Cruz dos. As intervenções transformadoras do pátio e Conjunto Arquitetônico da Estação Ferroviária de Teresina – Piauí. *Revista Eletrônica do Ministério Público do Estado do Piauí*. Teresina, ano 02, ed. 01, jul./dez. 2022. VIEIRA, Lêda Rodrigues. Museu do Trem do Piauí: História, Patrimônio e Memória ferroviária piauiense. *31º Simpósio Nacional de História*, Rio de Janeiro, 2021. CASTELO BRANCO, André; MELO, Neuza. Patrimônio ferroviário piauiense: uma análise do tratamento da paisagem cultural no histórico de intervenções de três estações da Estrada de Ferro Central do Piauí. *4º Colóquio Ibero-Americano Paisagem cultural, patrimônio e projeto*, 2016. CASTELO BRANCO, André; MELO, Neuza. Patrimônio Ferroviário no Piauí, Brasil: as trajetórias e estados de conservação das estações de Piracuruca, Parnaíba e Floriópolis. *3.º Congresso Internacional sobre Patrimônio Industrial*. Reutilização de sítios industriais: um desafio para a conservação patrimonial. Lisboa., 17/19 jun. 2016.

¹⁰⁸ Ver: VIEIRA, Lêda Rodrigues. *Caminhos de ferro: a ferrovia e a cidade de Parnaíba, 1916-1960*. Dissertação (Mestrado em História do Brasil) - Programa de Pós-Graduação em História do Brasil, Universidade Federal do Piauí, Teresina, 2010. CERQUEIRA, Maria Dalva Fontenele. *Entre trilhos e dormentes: a Estrada de Ferro Central do Piauí na história e na memória dos parnaibanos (1960-1980)*. Teresina: Edufpi, 2017.

¹⁰⁹ Sobre o patrimônio cultural ferroviário intangível e o papel do trabalhador, ver: CALISKEVSTZ, Viviane Regina. *A participação do trabalhador ferroviário na composição do patrimônio cultural intangível da ferrovia paranaense*. Dissertação (Mestrado em Gestão do Território) – Programa de Pós-Graduação em Geografia, Universidade Estadual de Ponta Grossa, Ponta Grossa, 2012.

História Oral, portanto, contribui para a criação de fontes históricas que permite ao historiador “reconstituir o passado recente, pois o contemporâneo é também história. A História Oral legitima a história do presente, pois a história foi, durante muito tempo, relegada ao passado” e, ao mesmo tempo, “permite a documentação de pontos de vista diferentes ou opostos sobre o mesmo fato, os quais, omitidos ou desprezados pelo discurso do poder, estariam condenados ao esquecimento” (Freitas, 2006, p. 46-47).

Quando nos deparamos com as narrativas orais dos trabalhadores ferroviários, o espaço de trabalho assume significativa importância por, principalmente terem passado grande parte do tempo de vida exercendo diferentes funções e outras experiências coletivas na ferrovia. Para a construção e manutenção das ferrovias, as empresas contrataram trabalhadores que possuíam pouca ou nenhuma escolaridade para exercerem múltiplos serviços: maquinistas, foguistas, graxeiros, chefes de trem, guarda-freios, conservadores de linha, feitores, chefes de turma, tunileiros, ferreiros, soldadores, torneiros, eletricitas, bagageiros, carregadores, etc.

Para as primeiras obras de construção da ferrovia na região norte do Piauí por volta de 1915, foram contratados em sua maioria trabalhadores provenientes de outros estados, sobretudo do Ceará, fugitivos da seca que já assolava sua terra natal.¹¹⁰ Quando chegavam em terras piauienses eram empregados em diversas “frentes de serviços” como, por exemplo, a construção de açudes, estradas carroçáveis e trechos ferroviários (Vieira, 2010). A partir de 1957, com a criação da RFFSA, esses trabalhadores que inicialmente exerciam trabalhos temporários passam a ser efetivados e a ter direitos e deveres conforme os mecanismos de controle da empresa.

Os ferroviários aposentados entrevistados¹¹¹, ao ser perguntados sobre o início da sua atuação no trabalho ferroviário, mencionavam a experiência anterior do pai nos serviços de engenharia realizados para implantação dos primeiros trilhos ferroviários no norte do Estado. O ferroviário Francisco Marques, lembrava que o “pai foi da época da construção, como ele era mestre de obra, ele fazia as pontes, os bueiros e as estações, as plataformas, ele era mestre de obra e supervisionava esses serviços” e, frisava com orgulho o profissional “de peso e medida” que era “por isso que não houve erro nas construções das estações, dos bueiros, das pontes,

¹¹⁰ Sobre os efeitos da seca no Nordeste, ver: BORGES, Geraldo Almeida; DOMINGOS NETO, Manuel. *Seca seculorum*: flagelo e mito na economia rural piauiense. Teresina: Fundação CEPRO, 1987; ARAÚJO, Maria Mafalda Balduino de. *Cotidiano e pobreza*: a magia da sobrevivência em Teresina: 1877-1914. Teresina: Fundação Cultural Monsenhor Chaves, 1995; CÂNDIDO, Tyrone Apollo Pontes. Motins nos trilhos da seca. *Nossa História*, ano 2, n. 16, p. 46-49, fev. 2005; CÂNDIDO, Tyrone Apollo Pontes. *Trem da seca*: sertanejos, retirantes e operários (1877-1880). Fortaleza: Museu do Ceará/Secretaria da Cultura do Estado do Ceará, 2005.

¹¹¹ Os ferroviários entrevistados compõem um grupo social vinculado ao Distrito de Transporte do Piauí, antiga Estrada de Ferro Central do Piauí, subordinada à 1.ª Divisão Maranhão-Piauí do Sistema Regional Nordeste da extinta Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima (RFFSA).

nunca houve erro” (Marques, 2006). Outro ferroviário, Geraldo Alves (2009), disse que o pai “trabalhou na via permanente”, atuando na área de manutenção da ferrovia e, por manter amizades com a chefia tinha certa influência, conseguindo emprego de contrato temporário para seu filho na empresa e, a partir da década de 1970, este acabou efetivado como artífice de via permanente.

Os ferroviários exerciam trabalhos que exigiam muita força física e destreza, pois atuavam como pedreiros, ajudantes de pedreiros, supervisores de obras, conservação e manutenção da via permanente etc., se constituindo em um espaço de oportunidades de trabalho aos jovens. Além disso, o cotidiano de trabalho era marcado por múltiplas experiências que influenciaram de forma significativa suas memórias. Para Ecléa Bosi, o trabalhador quando estimulado a lembrar sobre aspectos de sua vida os esforços são concentrados em narrar suas experiências no trabalho, isso porque “a memória do trabalho é o sentido, é a justificação de toda uma biografia” (Bosi, 1994, p. 481), marcada por múltiplas experiências coletivas. Para Marco Zambello,

O trabalho está situado no quadro da experiência cotidiana e é uma atitude vivenciada e reproduzida exigindo, por isso, todo tipo de atenção e compreensão da lógica do seu funcionamento correspondente às regras institucionais. Ao longo da vida do sujeito, o conhecimento acerca da atividade desenvolvida no passado é mantido, ou reproduzido, neste caso quando o indivíduo é chamado para transmitir seu conhecimento. (Zambello, 2005, p. 314)

Ao narrar suas experiências no espaço de trabalho, os ferroviários entrevistados descreviam suas funções na ferrovia através de gestos, movimentos repetitivos e sons como se estivessem encenando o que vivenciaram cotidianamente na tentativa de facilitar a compreensão do ouvinte entrevistador, pois “o narrador tira o que narra da própria experiência e a transforma em experiência dos que o escutam” (Bosi, 1998, p. 85). Em uma passagem da narrativa de Geraldo Alves, artífice de via permanente¹¹² da RFFSA no Piauí, mencionou que

¹¹² O artífice de via permanente trabalha, na conservação das linhas férreas, a céu aberto, sujeito a poeira, insolação, frio, umidade e ventos; em contato com agentes biológicos em operações sujeitas à poeira de sílica e emprego de aldrim e nitrozim quando necessário. Tem, ainda, contato com dormentes de madeira, tratados com pentaclorofenol, com inseticidas clorados, derivados de hidrocarbonetos, etc... Executa trabalhos braçais para construção, reconstrução e conservação da Via Ferroviária, assim: coloca, retira e substitui trilhos, chaves de desvios, dormentes, na Via Férrea; executa e mantém o empedramento da Linha Ferroviária; capina, roça e limpa o leito da Linha Férrea; impulsiona “trolley” manual, para transporte de pessoas e materiais; carrega e descarrega materiais ao longo da Linha Férrea; e executa outras tarefas correlatas. A atividade profissional do Artífice de Via Permanente, corresponde ao antigo TRABALHADOR DE LINHA, que é exercida de modo habitual e permanente. Fonte: REDE FERROVIÁRIA FEDERAL S. A. Instituto Nacional de Previdência

colocava “dormentes debaixo dos trilhos, era furando com aqueles estalhozim [...] que você furava com [gestos] os dormentes pra poder botar aquele, o grampo pra poder segurar o trilho” (Alves, 2009).

Ao mesmo tempo, os ferroviários mencionavam também as dificuldades que enfrentavam, principalmente por estarem sujeitos a condições múltiplas de acordo com o local de trabalho – estação, oficina, almoxarifado etc. Nas oficinas, por exemplo, os trabalhadores exerciam funções de manutenção, conserto, reforma de locomotivas, fundição, dentre outras atividades, estando sujeitos a acidentes, ao contato com materiais corrosivos/gases tóxicos, ao calor e a poeira e, conseqüentemente, podendo ocasionar problemas de saúde. Já no almoxarifado, uma das especialidades funcionais exercidas era do Artífice especial gráfico que tinham a função de realizar impressões de documentos (ofícios, memorandos etc.), bilhetes de passagens etc. O ferroviário Raimundo Nascimento, trabalhador que atuou como Artífice especial gráfico no almoxarifado da estação ferroviária de Parnaíba, mencionou “que o tipógrafo gráfico trabalha com chumbo com material tóxico, que a gráfica, a tinta da gráfica não é como essa tinta, não é como essa tinta feita com cópia duplicada, não é. É muito ofensiva” (Nascimento, 2009).

Esses relatos por perpassarem diferentes experiências individuais e, ao mesmo tempo, coletivas comuns ao trabalho ferroviário podem ser utilizados como possibilidade de análise e estudo sobre o passado de determinado grupo social – o ferroviário. O valor de memória se compreende, portanto, na concepção de memória como fenômeno social de Halbwachs (1990) em que

[...] os fatos e as noções que temos mais facilidade em lembrar são do domínio comum, pelo menos para um ou alguns meios. Essas lembranças estão para ‘todo o mundo’ dentro desta medida, e é por podermos nos apoiar na memória dos outros que somos capazes, a qualquer momento, e quando quisermos, de lembrá-los (Halbwachs, 1990, p. 49).

O patrimônio cultural por se construir socialmente, reconhece o valor de diferentes grupos sociais por meio de suas ações, produções e memórias. Os ferroviários pertencem a um grupo social atrelado ao trabalho na ferrovia e, com suas memórias podem colaborar com o conhecimento dos aspectos históricos, econômicos e culturais vivenciados tanto no espaço urbano quanto no trabalho, possuindo conhecimentos específicos atrelado a “arte de fazer”.

Social: Informações sobre atividades com exposição a agentes agressivos (físicos, químicos, biológicos, etc.), para fins de instrução de processo de aposentadoria especial. São Luís (MA), 16 out. 1996.

Com isso, as memórias dos ferroviários por carregarem diferentes culturas e experiências tornam-se importantes para o conhecimento do passado ferroviário e, portanto, fundamental preservá-las como patrimônio imaterial mediante projetos que propõem estimular a arte de contar e de ouvir histórias.

Sobre essa arte de contar histórias, Ecléa Bosi ao questionar por que essa arte decaiu formulou a seguinte resposta: “Talvez porque tenha decaído a arte de trocar experiências. A experiência que passa de boca em boca e que o mundo da técnica desorienta” e, ao mesmo tempo, “hoje não há mais conselhos, nem para nós nem para os outros” (Bosi, 1994, p. 84-85). Com essas constatações, Bosi propõe valorizar a arte de narrar através da relação de interesse mútuo entre ouvinte e narrador de reproduzir as lembranças e não se deixar esquecer.

Assim, a história oral torna-se relevante como método “que privilegia a realização de entrevistas com pessoas que participam de, ou testemunharam, acontecimentos, conjunturas, visões de mundo, como forma de se aproximar do objeto de estudo” (Alberti, 1989, p. 1-3) e, portanto, possibilita recuperar as memórias de trabalhadores ferroviários e “a valorização da memória dos sujeitos apresenta-se como oportunidade de trazer à tona outras histórias e outros olhares sobre o passado” (Petuba, 2005, p. 12).

Nesse sentido, além das narrativas sobre as experiências cotidianas no âmbito do trabalho, quando perguntados sobre a decadência da ferrovia, os ferroviários aposentados enumeravam alguns motivos que levou o fim do movimento ferroviário no norte do Estado como a transferência de administração da Central do Piauí do Ceará para o Maranhão, pois “o Ceará era mais rígido dos chefes. Eles tinham mais cuidado com a ferrovia e o pessoal do Maranhão são um pessoal relaxado” (Silva, 2009). Outros motivos mencionados foram a privatização da empresa durante o governo Fernando Henrique Cardoso, pois “prejudicou muito o funcionário através da privatização. Porque a empresa privada ela não faz como uma empresa do governo. Ela quer é produção” (Alves, 2009) e a letargia dos representantes políticos do Estado em impedir o fim da Central do Piauí, pois “a bancada do Piauí foi muito, muito devagar” (Nascimento, 2009).

Essas memórias são marcadas também pelo ressentimento¹¹³ com o fim da ferrovia, por conta de significar o fim também das possibilidades de fomentar a economia e o transporte de passageiros das localidades servidas pela passagem do trem, pois era “tão bom, os passageiros, os comerciantes, tão movimentada, tão boa da gente viajar e se acabar desse jeito” (Silva, 2009). Portanto, ao lembrar do tempo em que a ferrovia fazia parte do cotidiano dos habitantes da

¹¹³ Sobre o conceito de ressentimento, ver: BRESCIANI, Stella; NAXARA, Márcia (Orgs.). *Memória e (Res)sentimento*: indagações sobre uma questão sensível. Campinas, SP: Editora da UNICAMP, 2004.

cidade e dos povoados por onde passava, os entrevistados se ressentem por não ver mais esse transporte. Para Pierre Ansart,

O termo (re)sentimento, pela duplicação que exprime no que concerne ao sentimento, sugere uma relação particular com o tempo. Uma das definições do ressentimento põe o acento no fato de se lembrar, com amargura, com animosidade, dos males sofridos. Diferentemente da cólera, que designa uma reação violenta e imediata, o ressentimento implicaria a memória e seria intimamente ligado às lembranças dolorosas (Ansart, 2022, p. 209).

A arte de narrar é carregada de múltiplas memórias de sentimentos e ressentimentos e, problematizar a rememoração dessas memórias em relação às estradas de ferro e seus espaços, contribui com o conhecimento sobre aspectos inerentes as relações sociais dos trabalhadores ferroviários – os afetos/desafetos, as angústias, os medos/inseguranças etc. Com isso, ao analisarmos essas memórias incluímos o patrimônio imaterial como possibilidade de patrimonialização por além de contribuir com a história das ferrovias como impulsionadoras das cidades permite reconhecer e valorar como patrimônio ferroviário.

6 CONSIDERAÇÕES FINAIS

A construção de ferrovias no Brasil foi marcada pela necessidade de atender as demandas econômicas das principais regiões agroexportadoras (açúcar e café), sobretudo sul e sudeste, ficando o Estado responsável em atender as expectativas através de investimentos nas áreas de energia e transporte. No entanto, a partir da década de 1940, com as dificuldades nas exportações ocasionou o aumento do déficit ferroviário e pouco investimento nas ferrovias e, conseqüentemente, a necessidade de pensar em alternativas capazes de minimizar esses problemas.

Nesse contexto, ocorre também as primeiras preocupações em desenvolver a malha rodoviária do país, com discursos que apontavam o fortalecimento da indústria automobilística e a construção de rodovias em regiões cujo transporte local ainda era muito precário como no Estado do Piauí, que apresentava dificuldades no transporte fluvial (navegação do rio Parnaíba), estradas carroçáveis e trechos ferroviários (que lentamente foram construídos de 1916 a 1960, compreendendo as cidades de Parnaíba a Teresina). Diante disso, a partir da década de 1950, os discursos dos governos eram voltados para a construção e melhoramentos das rodovias para integrar todo o país, enquanto as ferrovias foi perdendo importância e, passou a ocorrer a supressão de ramais em regiões consideradas antieconômicas.

Com objetivo de compreender o processo de criação, desativação e a patrimonialização dos bens móveis e imóveis da Rede Ferroviária Federal S. A., esta tese focalizou a análise desses processos na Estrada de Ferro Central do Piauí, sobretudo nas cidades de Teresina e Parnaíba no período de 1957 a 2007. Nesse período, a atuação do poder estatal era direcionada para a promoção de investimentos na área dos transportes, sobretudo para melhorar as condições técnicas e diminuir os déficits das ferrovias, através da criação da Rede Ferroviária Federal S. A. em 1957.

No entanto, mesmo com a criação da RFFSA muitas estradas de ferro apresentavam déficits operacionais e financeiros ocasionado, principalmente pela baixa densidade de tráfego. Para diminuir esses problemas, a empresa solicitou mais investimentos do governo federal e, também, o desenvolvimento de uma política de supressão de ramais antieconômicos e substituição por rodovias. Nesse período, as rodovias já recebiam investimentos tanto do poder estatal quanto da iniciativa privada, através da construção de novas rodovias e o fortalecimento do setor industrial automobilístico no país, estimulando os discursos pró-rodovias tanto pela própria empresa através de seus relatórios anuais quanto de membros da sociedade civil em artigos publicados na imprensa.

Em contrapartida havia outros que defendiam a continuidade e ampliação de investimentos no setor ferroviário, principalmente porque a ferrovia apresentava problemas por conta dos poucos investimentos, impedindo que haja uma maior integração dos transportes no país. No Piauí, um dos entusiastas em defesa da Central do Piauí foi o engenheiro Alberto Tavares Silva que desenvolveu um plano de recuperação da ferrovia piauiense, sugerindo como soluções: primeiro, a modernização do material rodante e de tração e, segundo unir transporte fluvial (com fornecimento de dois navios de baixo calado) e a ferrovia. Nesse período, a ferrovia piauiense ainda não tinha alcançado o último trecho entre as cidades de Campo Maior e Teresina, sendo inaugurado somente em 1969.

Porém, esses discursos pró-ferrovias não impediram o processo de erradicação de ramais antieconômicos no país por parte da empresa ainda na década de 1960 e, também, ao atendimento de sugestões projetadas pela Superintendência de Desenvolvimento do Nordeste (SUDENE) de concentrar os recursos em ferrovias prioritárias na região em detrimento das demais que já eram servidas por rodovias paralelas, mesmo que essas não apresentassem condições adequadas de trafegabilidade.

A Estrada de Ferro Central do Piauí que levou longos anos para ser concluída (de 1916, com a inauguração do primeiro trecho entre Portinho e Cacimbão a 1969, com o último trecho alcançado a capital Teresina) passou ao longo desse período por administrações de outras ferrovias como a Rede de Viação Cearense (1964-1968) e a 1ª Divisão Maranhão-Piauí, sediado em Recife e subordinada a Estrada de Ferro São Luís-Teresina (1969). Essa falta de autonomia da Central do Piauí era denunciada tanto na imprensa quanto no senado federal por representantes da política piauiense por trazer insegurança aos funcionários, o aumento das despesas com o orçamento dividido entre duas estradas de ferro e a possibilidade de acarretar o fim do transporte ferroviário em território piauiense.

Durante os anos de 1960 a 1970, intensificam-se os discursos em torno da desativação de ramais ferroviários em todo o país e o aumento de políticas desenvolvimentistas voltadas a integração nacional através de investimentos em rodovias. No Piauí, passou a ser noticiado na imprensa as políticas do Estado quanto a construção do porto marítimo e a implantação de rodovias, enquanto a Estrada de Ferro Central do Piauí já era considerada elemento secundário de transporte por conta do significativo déficit e pela possibilidade de ser substituída por rodovia paralela, a BR 343. Além disso, intensificam as notícias dando conta, de um lado, dos receios da possibilidade de desativação da ferrovia e, do outro, tentavam tranquilizar do contrário, porém sem sucesso. A partir da década de 1970, concretiza-se o processo de desativação da Central do Piauí com discursos de parlamentares piauienses e representantes da

sociedade civil sobre a paralisação dos serviços da Rede Ferroviária Federal S. A. no trecho Parnaíba-Luís Correia.

A concretização desse processo de desativação da Central do Piauí ocorrerá a partir da entrada da RFFSA no Programa Nacional de Desestatização, através do Decreto N° 473, de 1992. Nesse período, a empresa enfrentava inúmeras dificuldades orçamentárias e requeria da União maiores investimentos nas áreas de infraestrutura e ampliação do setor. Com isso, a desestatização passou a ser estimulada como alternativa para diminuir os investimentos do Estado no setor de serviços, direcionando a concessão da malha ferroviária de carga para o investimento do capital privado, concretizado nos governos Fernando Collor de Melo (1990-1992) e Fernando Henrique Cardoso (1994-1998).

Diante disso, o Estado assume o papel de regulador da economia por meio de estratégias que direcione para a iniciativa privada a concessão de setores de energia e de infraestrutura como do transporte ferroviário. O processo de concessão começou a partir de 1996, quando foram concedidas para a iniciativa privada através de leilões as malhas Oeste, Centro-Leste, Sudeste, Tereza Cristina e Sul e, 1997, a malha Nordeste. A conclusão dessa privatização do setor ferroviário ocorreu em 1998, com a concessão da Ferrovia Paulista S. A. (FEPASA).

A partir de 1999, a RFFSA entra no processo de dissolução, liquidação e extinção através do Decreto nº 3.277, de 7 de dezembro de 1999. Com isso, a empresa por apresentar uma estrutura complexa exigiu significativo tempo e comissões para realização de diversos trabalhos como a produção de relatórios de liquidação em diversas áreas da empresa – imóveis não-operacionais, alienação dos ativos não-operacionais, estoques dos almoxarifados, áreas de bens históricos, recursos humanos, documentação etc. Com relação aos bens históricos, a RFFSA em liquidação realizou convênios com instituições públicas e privadas, transferindo esses bens para que essas instituições possam promover ações de gestão e preservação como, no caso do convênio firmado entre a RFFSA em liquidação e a Prefeitura de Parnaíba para a utilização cultural, manutenção, conservação e segurança do acervo de bens históricos localizados no escritório da empresa em São Luís (MA).

A liquidação da RFFSA se encerrou através da Medida Provisória nº 353, de 22 de janeiro de 2007, convertida em lei nº 11.483, de 31 de maio de 2007 e regulamentado pelo Decreto nº 6.018, de 22 de janeiro de 2007, quando foi iniciado o processo de inventário dos bens, direitos e obrigações da empresa. Nesse processo de inventário, o inventariante assume papel preponderante ao realizar diversas atribuições junto aos diferentes órgãos da União como, por exemplo, a produção de relatórios e planos de trabalho sobre o acervo da extinta RFFSA, procedimentos estes que demandava a utilização de sistema de controle e organização das

informações coletadas conhecido como Controle do Inventário da Documentação de Imóveis (CIDI). Além disso, a conclusão dos trabalhos do inventariante ocorre através dos termos de transferência que tratam do inventário do acervo da extinta RFFSA encaminhados aos órgãos.

O Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN) é um dos órgãos da União que recebeu termos de transferência do inventário da extinta RFFSA com informações sobre os bens de valor histórico, artístico e cultural. Ao Iphan, a partir da Lei 11.483/2007, coube a responsabilidade de receber, valorar, fazer a gestão, proteção e conservação do patrimônio cultural ferroviário considerados de valor histórico, artístico e cultural. Nesse sentido, instituiu políticas de conhecimento do acervo através da Coordenação Técnica para o Patrimônio Ferroviário que passou a atuar nas diversas Superintendências Regionais espalhadas pelo país.

A atuação do Iphan no Piauí contou com a colaboração da Fundação Cultural do Piauí, atrelado as iniciativas em âmbito estadual de identificação, proteção, conservação e promoção do patrimônio histórico piauiense. Com isso, o Iphan promoveu o tombamento federal de bens isolados espalhados por diversas cidades piauienses, intensificou os estudos de conhecimento do patrimônio ferroviário e promoveu a valoração e tombamento de estruturas ferroviárias como a Ponte Metálica João Luís Ferreira, sobre o rio Parnaíba ligando Teresina (PI) a Timon (MA), tombada em 2008 e o Conjunto da Estação Ferroviária de Teresina, com tombamento estadual, em 15 de maio de 1997 e, federal pelo Iphan em 2012.

Antes do tombamento a nível federal, a estação ferroviária de Teresina passou por reformas com objetivo de promover a proteção e requalificação do espaço através do uso de suas instalações para atividades culturais através do Espaço Cultural Trilhos. Além disso, o espaço onde ficava o pátio de manobras da estação foi cedido a Prefeitura de Teresina para construção do Parque da Cidadania, voltada para a realização de atividades físicas, culturais e de lazer da população. No entanto, os visitantes do parque não conseguem visualizar o passado ferroviário, pois as edificações ferroviárias assumiram outras funções (galerias de arte), sem nenhuma informação que remete ao uso anterior – oficina e casa do agente da estação. Com o tombamento do Conjunto da Estação Ferroviária de Teresina, a estação ferroviária passou a intensificar a necessidade de instalação da Sede da Superintendência do Iphan no Piauí e da Casa do Patrimônio de Teresina, com objetivo de promover a valorização cultural e proteção desse espaço a nível federal.

Com relação ao patrimônio ferroviário de Parnaíba-PI, diferente do processo de tombamento de bens isolados do patrimônio ferroviário em Teresina, ocorre o tombamento do subconjunto da Estação Ferroviária de Parnaíba atrelada ao conjunto urbano - o Conjunto

Histórico e Paisagístico de Parnaíba, composto por seis subconjuntos que são: Porto das Barcas e Galpões Portuários; Praça da Graça; Avenida Getúlio Vargas; Praça Santo Antônio; Estação Ferroviária e Arquitetura tradicional popular. Diante disso, o conjunto da Estação Ferroviária de Parnaíba passou pelo tombamento federal por representar importante complexo arquitetônico composto por edificações que auxiliaram os serviços da Estrada de Ferro Central do Piauí desde 1916, quando ocorreu a inauguração do primeiro trecho ferroviário entre Portinho e Cacimão até hoje com novos usos.

Com o tombamento do subconjunto da Estação Ferroviária de Parnaíba, o Iphan assume a responsabilidade de fiscalizar e promover ações de proteção. Nesse sentido, foi cedido a Prefeitura Municipal de Parnaíba os bens móveis e imóveis da extinta RFFSA que passou a ter a responsabilidade de realizar ações de proteção e conservação das edificações, além de promover atividades voltadas a preservação da memória ferroviária e promoção cultural. Para isso, foi instalado nas dependências da estação o Museu do Trem do Piauí que passou a realizar exposição contínua de peças da extinta RFFSA provenientes de São Luís (MA) e, também, promover a preservação e conhecimento desse patrimônio ferroviário.

No entanto, o Museu do Trem do Piauí precisava se adequar as recomendações do Instituto Brasileiro de Museus (IBRAM) e, para isso, foram produzidos, por pesquisadores atrelados ao Programa de Pós-Graduação em Artes, Patrimônio e Museologia da UFPI, o inventário do acervo do museu e o plano museológico participativo, que contribuíram com o conhecimento e preservação desse acervo, além do reconhecimento do museu como lugar de memória e cultura da cidade por contribuir com o acesso dos visitantes constituídos por estudantes dos ensinos infantil, fundamental, médio e superior, pesquisadores de diversas áreas do conhecimento e turistas do país e do exterior.

Enquanto as estações ferroviárias são almeçadas para a promoção de políticas públicas preservacionistas em diferentes âmbitos - federal, estadual e municipal, outras edificações do patrimônio ferroviário como as vilas ferroviárias ou operárias que foram construídas para possibilitar a permanência do trabalhador nas proximidades do espaço de trabalho - estações, almoxarifado, linha férrea, etc., sendo construídas ao longo da estrada de ferro para atender a demanda por moradia dos trabalhadores ferroviários, mesmo inventariados pelo Iphan, na maioria das vezes, não são contemplados por projetos de preservação. Essas habitações construídas pela empresa apresentavam diferentes estruturas arquitetônicas - casas conjugadas/germinadas, casas individuais, casas de turma e dormitórios, sendo direcionadas conforme a qualificação profissional - agentes, supervisão e manutenção de linha, trabalhadores temporários etc.

Em Parnaíba, as vilas ferroviária e operária Major Santa Cruz estão situadas a poucos quilômetros do conjunto da estação ferroviária com a função de atender a necessidade de moradia dos trabalhadores que realizavam serviços de manutenção e conservação de linha, nas oficinas, no almoxarifado, na estação etc. Com o processo de extinção da RFFSA, os trabalhadores foram abandonando essas habitações e outros moradores passam a habitá-las, pertencendo a Superintendia do Patrimônio da União a responsabilidade de promover a destinação desses imóveis. No entanto, pela demora em destinar esses imóveis para outros fins, muitos moradores geralmente desvinculados da ferrovia passaram a ocupar essas moradias e, com o tempo realizam alterações estruturais e arquitetônicas conforme as suas necessidades.

Com isso, o tombamento do Conjunto Histórico e Paisagístico de Parnaíba e a inserção do subconjunto da estação ferroviária da cidade como elemento que compõe o perímetro de proteção, as vilas ferroviária e operária mesmo compondo o acervo de edificações da ferrovia não receberam o tombamento pelo Iphan. Isso por conta de a legislação assegurar destinação diferente das demais estruturas ferroviárias, pois esses imóveis podem ser adquiridos por venda direta a ocupantes de baixa renda ou alienados pelo poder público, sujeitas a lógica fundiária. Diante dessa realidade, esses imóveis, por apresentarem arquitetura específica e não serem protegidas como patrimônio ferroviário, acabam sujeitos a sérios riscos de alterações significativas em suas estruturas.

Quando tratamos do patrimônio ferroviário, a questão dos acervos existentes em instituições públicas e privadas que funcionam para salvaguardar esses bens materiais tornam-se de grande relevância de análise. Em Parnaíba, além do Museu do Trem do Piauí existente nas dependências da estação ferroviária e que guarda significativo acervo documental e material da ferrovia, existem outros espaços de memória que preservam outros acervos que remetem as primeiras construções da ferrovia Central do Piauí. A Fundação Raul Furtado Bacelar como instituição privada sem fins lucrativos, preserva em seu acervo fotografias das primeiras obras de engenharia construídas por Miguel Furtado Bacelar, primeiro engenheiro e diretor da Estrada de Ferro Central do Piauí.

O acervo fotográfico encontrado na Fundação Raul Furtado Bacelar permite recuperar aspectos do passado das primeiras obras realizadas na Estrada de Ferro Central do Piauí, constituindo artefatos da memória por permitir acesso a histórias pouco conhecidas sobre a ferrovia piauiense. No entanto, como todo documento histórico apresenta dificuldades como a falta de informações técnicas das fotografias (quem fotografou, o local fotografado, o equipamento utilizado, quem cedeu as imagens ao acervo etc.). No entanto, isso não impede que o pesquisador se debruce em analisar as entrelinhas das imagens.

As fotografias encontradas no acervo da Fundação Raul Furtado Bacelar registram diferentes trabalhos desenvolvidos durante a construção da ferrovia Central do Piauí, sobretudo os que foram realizados sob a atuação do engenheiro Miguel Furtado Bacelar, sendo constituídos de serviços de preparação do terreno, terraplanagem, drenagem, assentamento de trilhos, obras de arte especiais (bueiros, túneis, pontes, passagens de nível etc.) e edificações (estações, oficinas, caixas d'água etc.). Além disso, as fotografias registram o material rodante adquirido para os trabalhos de transporte de materiais e passageiros das primeiras construções como, por exemplo, carro de linha movidos a motor (construído na oficina da estação) e que serviam para transportar passageiros no ramal Igarapu (primeiro ramal construído para a Central do Piauí) e locomotivas.

O patrimônio ferroviário é composto por um significativo acervo material de edificações, documentos, fotografias, vestimentas e equipamentos de transporte (locomotivas, gondolas, troles, etc.). Além disso, o mundo ferroviário se constitui também de um patrimônio imaterial relevante através das memórias dos trabalhadores que vivenciaram o cotidiano do trabalho na ferrovia. Porém, mesmo com o reconhecimento da imaterialidade como patrimônio cultural no Brasil através do Decreto nº 3.551, de 4 de agosto de 2000, que criou o Programa Nacional do Patrimônio Imaterial e o registro de bens culturais de natureza imaterial no país, o patrimônio imaterial ferroviário não é tratado como possibilidade preservacionista ou de registro como patrimônio cultural ferroviário.

O Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (Iphan) tem utilizado os relatos de experiências de ferroviários para o desenvolvimento de projetos de História Oral, sobretudo no Rio de Janeiro. No entanto, essas memórias são utilizadas de forma secundária nos processos de valoração de bens móveis e imóveis da extinta RFFSA pelo país, principalmente como forma de justificar a relevância material de bens móveis e imóveis. Já com relação ao aspecto imaterial e simbólico dessas memórias que traduzem as experiências, sensibilidades e ressentimentos desses sujeitos como possibilidade de registro imaterial voltado a proteção, não são sequer mencionados como possibilidade de preocupação preservacionista.

Diante das imprecisões conceituais da atuação do Iphan quanto ao patrimônio imaterial ferroviário, ocorre a necessidade de compreender a relevância das memórias dos trabalhadores ferroviários para a valoração do patrimônio cultural das ferrovias, pois carregam múltiplos valores sociais e experiências de homens e mulheres no mundo do trabalho ferroviário. Por isso, a relevância de estudos que promovam a coleta de narrativas orais através da metodologia da História Oral ao criar fontes importantes de análise do pesquisador que se debruça em

reconstituir o passado de ferroviários na labuta diária carregada de experimentações e significações, sobretudo do trabalho.

Portanto, pensar o patrimônio ferroviário piauiense requer uma análise ampla que perpassa desde o processo de criação da Rede Ferroviária Federal S. A. até sua privatização quando ocorreu a transferência de seus bens móveis e imóveis para instituições públicas e privadas. Nesse período, a preocupação com o patrimônio ferroviário se intensifica, ficando o Iphan, como órgão da União, responsável pela gestão administrativa, valoração como patrimônio histórico, artístico e cultural e, principalmente proteção e preservação desse acervo múltiplo e disperso pelo país.

REFERÊNCIAS

INSTITUIÇÕES DE PESQUISA

Arquivo Público do Piauí (Casa Anísio Brito) – Teresina (PI)

Biblioteca Estadual Des. Cromwell de Carvalho – Teresina (PI)

Biblioteca Municipal Abdias Neves – Teresina (PI)

Fundação Centro de Pesquisas Econômicas e Sociais do Piauí (CEPRO) – Teresina (PI)

Universidade Federal do Piauí – Teresina (PI)

Instituto Histórico, Geográfico e Genealógico de Parnaíba – Parnaíba (PI)

Academia Parnaibana de Letras – Parnaíba (PI)

Fundação Dr. Raul Bacellar – Parnaíba (PI)

Museu do Trem do Piauí – Parnaíba (PI)

Arquivo Público do Maranhão – São Luís (MA)

Arquivo do Patrimônio da Extinta Rede Ferroviária Federal S. A. (RFFSA) – São Luís (MA)

Biblioteca Municipal Benedito Leite – São Luís (MA)

1 REFERÊNCIAS

1.1 ARTIGOS, TESES, DISSERTAÇÕES, LIVROS E CAPÍTULOS DE LIVROS

ALBERTI, Verena. *História oral: a experiência do CPDOC*. Rio de Janeiro: Centro de Pesquisa e Documentação de História Contemporânea do Brasil, 1989.

ALBERTI, Verena. *Manual de história oral*. Rio de Janeiro: Editora Fundação Getúlio Vargas, 2005.

ALBUQUERQUE JÚNIOR, Durval Muniz. Discursos e pronunciamentos: a dimensão retórica da historiografia. In: PINSKY, Carla Bassanezi; LUCA, Tania Regina de (Orgs.). *O historiador e suas fontes*. São Paulo: Contexto, 2013.

ALBUQUERQUE, Alcília Afonso. A Política de Preservação no Piauí. *Revista Presença*. Teresina, ano VIII, n. 19, mar./dez. 1987.

ALENCAR, Carolina Pena de. *Trilhando memórias: reflexões acerca das identidades dos trabalhadores da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré*. 137 f. Dissertação (Mestrado) - Programa de Pós-Graduação em Preservação do Patrimônio Cultural, Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, Rio de Janeiro, 2012.

ALMEIDA, Antonio Rafael Barbosa de; COSTA, Ana Angélica Fonseca. *Livro-guia parques urbanos e espaços verdes de Teresina-PI*. Teresina: EDUESPI, 2022.

ALMEIDA, Juniele R; ROVAI, Marta Gouveia de Oliveira (Orgs). *Introdução à história pública*. São Paulo: Letra e Voz, 2011.

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*. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Urbano) - Programa de Pós-graduação em Desenvolvimento Urbano, Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2018.

ANJOS, Claudiana Cruz dos. As intervenções transformadoras do pátio e Conjunto Arquitetônico da Estação Ferroviária de Teresina - Piauí. *Revista Eletrônica do Ministério Público do Estado do Piauí*. Teresina, ano 2, 1 ed., jul./dez. 2022.

ANJOS, Claudiana Cruz dos. Preservação do Patrimônio Cultural Ferroviário do Piauí, uma questão de moradia. *História e Cultura*. v.12, n. 1, jul. 2023.

ANSART, Pierre. História e memória dos ressentimentos. *Exilium*, Revista de Estudos da Contemporaneidade, Cátedra Edward Said, USP, v. 5, 2022.

ARAÚJO, Maria Elita Santos de. *Parnaíba: o espaço e o tempo*. Parnaíba: SIEART, 2002.

AZEVEDO, Murilo Nunes. *Transportes sem rumo: o problema dos transportes no Brasil*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1964.

BERMAN, Marshall. *Tudo que é sólido desmancha no ar: A aventura da modernidade*. São Paulo: Companhia das Letras, 1986.

BOSI, Ecléa. *Memória e Sociedade: Lembranças dos velhos*. 3 ed. São Paulo: Companhia das Letras, 1994.

BRESSER-PEREIRA, Luiz Carlos. *Desenvolvimento e crise no Brasil: história, economia e política de Getúlio Vargas a Lula*. São Paulo: Ed. 34, 2003.

BURKE, Peter. *Testemunha ocular: o uso de imagens como evidência histórica*. São Paulo: Editora Unesp, 2017.

CENTRO INTERNACIONAL CELSO FURTADO DE POLÍTICAS PARA O DESENVOLVIMENTO. *Cadernos do Desenvolvimento*. Rio de Janeiro, ano 1, n. 1, 2006.

CERQUEIRA, Maria Dalva Fontenele. A educação patrimonial na sala de aula: relato de experiência sobre a realização do projeto *Mais cultura nas escolas* na Escola Municipal Borges Machado, no Piauí. *Cultura histórica & patrimônio*. Alfenas-MG, v. 4, n. 1, 2017a.

CERQUEIRA, Maria Dalva Fontenele. *Entre trilhos e dormentes: a Estrada de Ferro Central do Piauí na história e na memória dos parnaibanos (1960-1980)*. Teresina: Edufpi, 2017b.

CHAGAS, Mário de Souza. *A imaginação museal: Museu, memória e poder em Gustavo Barroso, Gilberto Freyre e Darcy Ribeiro*. Rio de Janeiro: MinC/IBRAM, 2009.

CHAGAS, Mario de Souza; PIRES, Vladimir Sibylla (Orgs.). *Território, museus e sociedade: práticas, poéticas e políticas na contemporaneidade*. Rio de Janeiro: UNIRIO; Brasília: Instituto Brasileiro de Museus, 2018.

CHARTIER, Roger. *À beira da falésia: a história entre incertezas e inquietude*. Porto Alegre: Ed. Universidade/UFRGS, 2002.

COHN, A. *Crise regional e planejamento*. O processo de criação da Sudene. São Paulo: Editora Perspectiva, 1973.170 p.

CORREA, Sandra Magalhães. O Programa de Cidades Históricas: por uma política integrada de preservação do patrimônio cultural urbano. *Anais do Museu Paulista*. São Paulo, v. 24, n. 1, p. 15-57, jan./abr. 2016.

CORREIA, Benedito Jonas; LIMA, Benedito dos Santos (Orgs.). *O livro do Centenário de Parnaíba, 1844-1944*. Parnaíba: Gráfica Americana, 1945.

CORREIA, Telma de Barros. De vila operária a cidade-companhia: as aglomerações criadas por empresas no vocabulário especializado e vernacular. *Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais*, n. 4, p. 83-98, maio 2001.

COSTA, M. R. *O Estado e a Sudene: Trajetória do planejamento regional no Brasil*. Tese (Doutorado) - UNICAMP, Campinas, SP, 2016.

COUTINHO, Elane Lopes. *Apropriação do patrimônio cultural no sítio tombado de Parnaíba - Piauí: uma proposta de gestão compartilhada*. Dissertação (Mestrado em Artes, Patrimônio e Museologia) - Programa de Pós-graduação em Artes, Patrimônio e Museologia, Universidade Federal do Piauí, Parnaíba, 2018.

CRUZ, Heloisa de Faria; PEIXOTO, Maria do Rosário da Cunha. Na oficina do historiador: conversas sobre História e imprensa. *Projeto História*, São Paulo, n. 35, p. 253-270, dez. 2007.

DAYCHOUM, Mariam Tchepurnaya. *A desestatização das ferrovias brasileiras e a integração vertical com a carga (1992-2008)*. 2016. Dissertação (Mestrado em Políticas Públicas, Estratégias e Desenvolvimento) - Programa de Pós-Graduação em Políticas Públicas, Estratégias e Desenvolvimento, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2016.

DOCUMENTOS para a História do Conselho de Cultura: Ameaças ao Patrimônio da Capital. *Revista Presença*. Teresina, ano XXIII, n. 41, 2008.

EGLER, Tamara Tania Cohen. Espaço social e política urbana global. In: EGLER, Tamara Tania Cohen; POGGIESE, Héctor (Orgs.). *Otro desarrollo urbano: ciudad incluyente, justicia social y gestión democrática*. 1 ed. Buenos Aires: Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales - CLACSO, 2009.

EVASO, Alexander Sergio. A refuncionalização do espaço. *Experimental*, São Paulo, n. 6, p. 33-53, mar. 1999.

FÉRES, Leila Medina Leite. Um balanço das formas de proteção institucionalizadas do patrimônio cultural no Brasil e o caso da cidade de Ouro Preto, MG. *Revista Mosaico*, v. 8, n. 12, p. 24-43, 2017. Disponível em: [10.12660/rm.v8n12.2017.65408](https://doi.org/10.12660/rm.v8n12.2017.65408)

FERREIRA, Manoel Rodrigues. *A ferrovia do Diabo*. São Paulo: Editora Melhoramentos, 2005.

FERREIRA, Ivanilda Sa Quixaba. *Meu bairro é meu patrimônio: educação patrimonial no Conjunto Histórico e Paisagístico de Parnaíba-PI*. Dissertação (Mestrado em Artes, Patrimônio e Museologia) - Programa de Pós-Graduação em Artes, Patrimônio e Museologia, Universidade Federal do Piauí, Parnaíba, 2019.

FIGUEIREDO, Diva Maria Freire. Patrimônio histórico: ações do IPHAN no Piauí. *Revista Presença*. Teresina, ano XI, n. 23, 1995.

FIGUEIREDO, Diva Maria Freire. Patrimônio histórico-ferroviário do Piauí. *Revista Presença*. Teresina, ano XIII, n. 25, set. 1997.

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

FIGUEIREDO, Diva Maria Freire. Entrevista. *Vox Musei arte e patrimônio*. Ano 1, v. 1, n. 2, p. 4-13, jul./dez., 2016.

FIGURELLI, Gabriela Ramos. A relevância das práticas avaliativas na rotina dos museus. *Musas*, Revista Brasileira de Museus e Museologia. Brasília, n. 6, p. 146-165, 2014.

FINGER, Anna Eliza. *Vilas ferroviárias no Brasil: os casos de Paranapiacaba em São Paulo e da Vila Belga no Rio Grande do Sul*. 2009, 166f. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) - Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Universidade de Brasília, Brasília, 2009.

FINGER, Anna Eliza. *Um Século de Estradas de Ferro: Arquiteturas das ferrovias no Brasil entre 1852 e 1957*. 2013, 466f. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) - Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Universidade de Brasília, Brasília, 2013.

FONSECA, Maria Cecília Londres. Referências Culturais: Base para novas políticas de patrimônio. In: IPEA. *Políticas Sociais: acompanhamento e análise*. Brasília: Diretoria de Estudos Sociais do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada, 2001.

FONSECA, Maria Cecília Londres. *O patrimônio em processo: trajetória da política federal de preservação no Brasil*. 4 ed. Rio de Janeiro: Editora UFRJ, 2017.

FREIRE, Maria Emília Lopes. *Patrimônio ferroviário: a preservação para além das estações*. Tese (Doutorado em Desenvolvimento Urbano) - Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Urbano, Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2017.

FREITAS, Sônia Maria de. *História oral: possibilidades e procedimentos*. 2 ed. São Paulo: Associação Editorial Humanitas, 2006.

FUNDAÇÃO CULTURAL DO PIAUÍ. *Revista Presença*. Teresina, n. 4, dez. 1975.

GALVÃO, Olímpio J. de Arroxelas. Desenvolvimento dos transportes e integração regional no Brasil: uma perspectiva histórica. *Planejamento e políticas públicas*, [S. l.], n. 13, jun. 1996.

GARRIDO, Joan del Alcàzar i. As fontes orais na pesquisa histórica: uma contribuição ao debate. *Revista Brasileira de História*. São Paulo, v. 13, n. 25-26, set. 1992 / ago. 1993.

GONÇALVES, José Reginaldo Santos. Monumentalidade e cotidiano: os patrimônios culturais como gênero de discurso. In: OLIVEIRA, Lúcia Lippi (Org.). *Cidade: história e desafios*. Rio de Janeiro: Ed. Fundação Getúlio Vargas, 2002.

HALBWACHS, Maurice. *A memória coletiva*. São Paulo: Edições Vértice, 1990.

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

HARRES, Marluza Marques. *Ferrovários: Disciplinarização e Trabalho VFRGS: 1920-1942*. Dissertação (Mestrado em História) – Programa de Pós-Graduação em História, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 1992.

HARTOG, Francois. *Regimes de historicidade: presentismo e experiências do tempo*. Belo Horizonte: Autêntica, 2013.

INOUE, Luciana Massami. *Fim da linha: Vilas Ferroviárias da Companhia Paulista (1868-1961): Uma investigação sobre História e Preservação*. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) - Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2016.

JUNIOR, Joaquim Machado de M. *Locomotivas a vapor*. 2 ed. São Paulo: Editora LEP S.A., 19--.

KISHIMOTO, Deborah Padula. *Gestão do patrimônio cultural: estratégias de preservação do patrimônio cultural na cidade de Parnaíba – PI*. Dissertação (Mestrado Profissional) - Programa de Pós-Graduação em Preservação do Patrimônio Cultural, Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, Rio de Janeiro, 2012.

KOSSOY, Boris. Fotografia e História: as tramas da representação fotográfica. *Projeto História*, São Paulo, v. 70, p. 9-35, jan./abr., 2021.

KRUEL, Kenard. *Chagas Rodrigues: grandes vultos que horaram o Senado*. Brasília: Senado Federal, Coordenação de Edições Técnicas, 2018.

LACERDA, Sander Magalhães. O transporte ferroviário de cargas. In: SÃO PAULO, Elizabeth Maria de; KALACHE FILHO, Jorge (Org.). *Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social 50 anos: histórias setoriais*. Rio de Janeiro: Dbá, 2002.

LE GOFF, Jacques. *História e Memória*. 6 ed. Campinas, SP: Editora da UNICAMP, 2012.

LOWENTAL, David. Como conhecemos o passado. *Projeto História*, São Paulo, n. 17, nov. 1998.

MARTINS, Agenor de Sousa [et. Al]. *Piauí: evolução, realidade e desenvolvimento*. 3 ed. rev. Teresina: Fundação CEPRO, 2003.

MATOS, Lucina Ferreira. *Memória ferroviária: da mobilização social à política pública de patrimônio*. 2015, 200f. Tese (Doutorado em História, Política e Bens Culturais) - Programa de Pós-Graduação em História, Política e Bens Culturais, Fundação Getúlio Vargas, Rio de Janeiro, 2015.

MATOS, Lucina Ferreira. A entrada da Rede Ferroviária no campo da preservação do patrimônio público nacional. *Revista CPC*, São Paulo, n.27, p. 86-113, jan./jul. 2019. Disponível em: <https://doi.org/10.11606/issn.1980-4466.v14i27p86-113>

MATTOS, Paulo Todescan Lessa. A formação do Estado regulador. *Novos Estudos*, CEBRAP, n. 76, p. 139-156, nov. 2006.

MENEGUELLO, Cristina. Carta de Nizhny Tagil. *Oculum Ensaios*, Campinas, n. 3, p. 132-137, 2005.

MELO, Antonio Liuésjhon dos Santos. *Documentação museológica: inventário do acervo do Museu do Trem do Piauí*. 2017, 83f. Dissertação (Mestrado em Artes, Patrimônio e Museologia) - Programa de Pós-Graduação em Artes, Patrimônio e Museologia, Universidade Federal do Piauí, Parnaíba, 2017.

MICELI, Paulo. O tesouro dos mapas. In: *O tesouro dos mapas: a cartografia na formação do Brasil*. São Paulo: Instituto Cultural Banco Santos, 2002.

MORATELLI, Thiago. *Operários de empreitada: os trabalhadores da construção da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (São Paulo e Mato Grosso, 1905-1914)*. Campinas, SP: Editora da Unicamp, 2013.

MOREIRA, Danielle Couto. *Arquitetura Ferroviária e Industrial: o caso das cidades de São João Del-Rei e Juiz de Fora (1875-1930)*. 2007, 311f. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) - Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Carlos, 2007.

MOREIRA, Maria de Fátima Salum. *Ferrovários, trabalho e poder*. São Paulo: Editora UNESP, 2008.

MOTTA, Marly Silva da. *A nação faz cem anos: a questão nacional no centenário da independência*. Rio de Janeiro: Editora FGV: CPDOC, 1992.

NASCIMENTO, Francisco Alcides do. *A cidade sob o fogo: modernização e violência policial em Teresina (1937-1945)*. Teresina: Fundação Cultural Monsenhor Chaves, 2002.

NASCIMENTO, Francisco Alcides do. O processo de modernização de Teresina nos anos 30 e 40: encurtamento do tempo e espaço. *Carta CEPRO*, Teresina, v. 18, n. 1, jan./jun. 2000.

NASCIMENTO, Helder José Souza do. *O processo de elaboração do Plano Museológico Participativo do Museu do Trem do Piauí*. 2019, 116f. Dissertação (Mestrado em Artes, Patrimônio e Museologia) - Programa de Pós-Graduação em Artes, Patrimônio e Museologia, Universidade Federal do Piauí, Parnaíba, 2019.

NETO, José Rodrigues Cavalcanti. O IPHAN e o Patrimônio Cultural Ferroviário. In: INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL (IPHAN). *I Fórum Nacional do Patrimônio Cultural: Sistema Nacional de Patrimônio Cultural: desafios, estratégias e experiências para uma nova gestão*, Ouro Preto/MG, 2009 / Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional; coordenação, Weber Sutti. Brasília, DF: Iphan, 2012.

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

NORA, Pierre. Entre memória e história: a problemática dos lugares. *Projeto História: Revista do Programa de Estudos Pós-Graduados em História e do Departamento de História da PUC-SP*. São Paulo, 1981.

NUNES, Ivanil. Acumulação de capitais e sistemas de transportes terrestres no Brasil. In: FILHO, Alcides Goularti; QUEIROZ, Paulo Roberto Cimó (Orgs.). *Transportes e formação regional: contribuições à história dos transportes no Brasil*. Dourados: Ed. UFGD, 2011.

NUNES, Maria Cecília de Almeida. O trem de ferro no imaginário popular piauiense. *Espaço e Tempo*. Teresina, v. 4, p.96-100, dez. 1996.

OLIVEIRA, Eduardo Romero. Vistas fotográficas das ferrovias: a produção de registros de obra pública no Brasil do século XIX. *História, Ciências, Saúde - Manguinhos*, Rio de Janeiro, v. 25, n. 3, p. 695-723, jul./set. 2018.

OLIVEIRA, Eduardo Romero de. Fotografia e tecnologia ferroviária: análise do registro fotográfico de material industrial e construção de vias realizado no século XIX. In: OLIVEIRA, Eduardo Romero de (Org.). *Memória ferroviária e cultura do trabalho: balanço teóricos e metodologias de registro de bens ferroviários numa perspectiva multidisciplinar*. São Paulo: Cultura Acadêmica, 2019.

OLIVEIRA FILHO, Luiz Chrysostomo de. Etapas da desestatização no Brasil: 30 anos de história. In: GIAMBIAGI, Fabio; FERREIRA, Sergio; AMBRÓZIO, Antônio Marcos (Orgs.). *Reforma do Estado Brasileiro - Transformando a Atuação do Governo*. São Paulo: GEN Atlas, 2020. Disponível em: [Chrysostomo-004-TEXTO-DESESTATIZAÇÃO-PARA-CASA-DAS-GARÇAS-30122019.pdf](https://iepecdg.com.br/Chrysostomo-004-TEXTO-DESESTATIZAÇÃO-PARA-CASA-DAS-GARÇAS-30122019.pdf) (iepecdg.com.br) Acesso em: 15 fev. 2024.

PAIVA, Márcia de. *BNDES: um banco de história e do futuro*. São Paulo: Museu da Pessoa, 2012.

PASSOS, Caio. *Cada Rua: Sua História*. Parnaíba: [s.ed.], 1982.

PAULA, Dilma Andrade de. *Fim de linha: A extinção de ramais da Estrada de Ferro Leopoldina, 1955-1974*. 2000. Tese (Doutorado em História). Universidade Federal Fluminense, Niterói-RJ, 2000.

PAULA, Dilma Andrade de. O futuro traído pelo passado: a produção do esquecimento sobre as ferrovias brasileiras. In: FENELON, Déa Ribeiro et. al. (Org.). *Muitas memórias, outras histórias*. São Paulo: Olho D'água, 2004.

PAULA, Dilma Andrade de. 154 anos de ferrovias no Brasil: para onde caminha esse trem? *História Revista*, Goiânia, v. 13, n. 1, p. 45-69, jan./jun. 2008.

PELEGRINA, Gabriel Ruiz. *Memórias de um ferroviário*. Bauru, SP: EDUSC, 2000.

PETUBA, Rosangela. Ser trabalhador ferroviário na cidade de Ponta Grossa: escutando outras falas, desvendando outras memórias (1940-2000). *Revista de História e Estudos Culturais*, v. 2, ano II, n. 2, abr./maio/jun. 2005.

PINHEIRO, Áurea; MOURA, Cássia (Orgs.). *Conjunto Histórico e Paisagístico de Parnaíba*. Teresina: Superintendência do Iphan no Piauí, 2010.

PINTO, Suely Lima de Assis. Museu e arquivo como lugares de memória. *Museologia & Interdisciplinaridade*. V. II, n. 3, p. 89-102, maio/jun. 2013.

POLLAK, Michael. Memória e Identidade social. *Estudos históricos*, Rio de Janeiro., v. 5, n. 10, p. 200-212, 1992.

PORTELLI, Alessandro. *História oral como arte da escuta*. São Paulo: Letra e Voz, 2016.

PROCHNOW, Lucas Neves. *O Iphan e o patrimônio ferroviário: a memória ferroviária como instrumento de preservação*. Dissertação (Mestrado em Preservação do Patrimônio Cultural) - Programa de Pós-Graduação em Preservação do Patrimônio Cultural, Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, Rio de Janeiro, 2014.

RAMOS, José Nicodemos Alves. *Parnaíba de A a Z: Guia afetivo*. Brasília: MultCultural Arte e Comunicação, 2008.

REIS, Ana Isabel Ribeiro Parente Cortez. *O espaço a serviço do tempo: a Estrada de Ferro de Baturité e a invenção do Ceará*. Fortaleza: Editora Imprensa Universitária da UFC, 2023.

ROSA, Rodrigo de Alvarenga; RIBEIRO, Rômulo Castello Henriques (Orgs.). *Estradas de ferro: projeto, especificação e construção*. Vitória: EDUFES, 2016.

SANTANA, Raimundo Nonato Monteiro de. *Evolução Histórica da Economia Piauiense*. 2 ed. Teresina: Academia Piauiense de Letras/Banco do Nordeste, 2001.

SANTOS, Myrian Sepúlveda dos. *A escrita do passado em museus históricos*. Rio de Janeiro: Garamond/MinC/IPHAN/DEMU, 2006.

SANTOS, Ana Camila Moura dos. *Conjunto Floriópolis: os desafios da patrimonialização dos bens remanescentes da extinta RFFSA no Piauí*. Dissertação (Mestrado em Preservação do Patrimônio Cultural) - Programa de Pós-Graduação em Preservação do Patrimônio Cultural, Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, Rio de Janeiro, 2017.

SAMPAIO, Isis Meireles Rodrigues. *Narrativas da paisagem do Conjunto Histórico e Paisagístico de Parnaíba-PI: contradições e permanências*. Tese (Doutorado) - Universidade Federal de Minas Gerais, 2021.

SCHOR, Tatiana. O automóvel e o desgaste social. *São Paulo em Perspectiva*. São Paulo, v. 13, n. 3, p. 107-116, jul./set. 1999.

SILVA, Fabio Veloso Vicente da. *Análise das estratégias competitivas dentro da indústria automobilística*. Dissertação (Mestrado em Administração) – Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2007.

SILVA, Olavo Pereira da. O Inventário de Proteção do Acervo Cultural do Piauí - IPAC/PI. *Revista Presença*. Teresina, ano XV, n. 27, 2000.

SILVA, Laila Pedrosa da. “*Somos parte integrante da Nação*”: O Piauí nas exposições do início do século XX e os debates sobre modernização e integração da região. Dissertação (Mestrado em História das Ciências e da Saúde) - Programa de Pós-Graduação em História das Ciências e da Saúde, Casa de Oswaldo Cruz, Rio de Janeiro, 2019.

SILVA, Laila Pedrosa da. O Centenário da Independência chegou: o Estado do Piauí na exposição internacional de 1922. *Cadernos de Pesquisa do CDHIS*, Uberlândia, v. 35, n. 1, jan./jun. 2022.

SILVA, Vera Lucia Gaspar da; PETRY, Marília Gabriela. A aventura de inventariar: uma experiência no Museu da Escola Catarinense. *Revista brasileira de história da educação*, Campinas-SP, v. 11, n. 1 (25), p. 19-41, jan./abr. 2011. Disponível em: <https://periodicos.uem.br/ojs/index.php/rbhe/article/view/38505> Acesso em: 11 ago. 2023.

SILVEIRA, Mário Rogério. *A importância geoeconômica das estradas de ferro no Brasil*. 2003. Tese (Doutorado em Geografia) - Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente - SP, 2003.

SOUSA, C. M., THEIS, I. M., and BARBOSA, J. L. A., eds. *Celso Furtado: a esperança militante*. Campina Grande: EDUEPB, 2020. (Desafios, v. 3, [online]).

SMITH, Laurajane. Desafiando o Discurso Autorizado de Patrimônio. *Caderno Virtual de Turismo*, Rio de Janeiro, v. 21, n. 2, 2021. Disponível em: [Desafiando o Discurso Autorizado de Patrimônio \(redalyc.org\)](https://redalyc.org) Acesso em: 11 ago. 2023.

STEVENS, Leandro. *O poder e a cultura do automóvel desafiam a vida e a morte na propaganda do Estado e da Indústria*. Tese (Doutorado em Comunicação e Informação) - Programa de Pós-Graduação em Comunicação e Informação, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2015.

TENCA, Álvaro. *Senhores dos trilhos: Racionalização, trabalho e tempo livre nas narrativas de ex-alunos do Curso de Ferroviários da Antiga Paulista*. São Paulo: Editora UNESP, 2006.

TOURINHO, Octavio A. F., VIANNA, Ricardo L. L. *Motivação e Estruturação do Programa Nacional de Desestatização*. Brasília: Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada, 1993.

TURAZZI, Maria Inez. Paisagem construída: fotografia e memória dos “melhoramentos urbanos” na cidade do Rio de Janeiro. *Varia História*, Belo Horizonte, v. 22, n. 35, p. 64-78, jan./jun. 2006.

VELLOSO, J. P. dos R. (2017). Estratégia de Desenvolvimento e o Programa de Integração Nacional. *Revista do Serviço Público*, v. 105, n. 2, p. 15-30, 1970. Disponível em: <https://doi.org/10.21874/rsp.v0i2.2569>

VIDAL, F. B. Considerações em torno da validade atual da discussão sobre as desigualdades regionais no Brasil. *Observa Nordeste*, Recife, 19 jun. 2007. 43 p. Disponível em: <http://www.fundaj.gov.br/geral/observanordeste/fvidal2.pdf> Acesso em: 14 jun. 2009.

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

VILAÇA, Rodrigo. *As ferrovias transportam o Brasil para o futuro, com integração e desenvolvimento*. Brasília: Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários, 2012. Disponível em: https://www.antf.org.br/wpcontent/uploads/2017/01/rodrigo_vilaca-antf-menor.pdf Acesso em: 21 fev. 2024.

ZAMBELLO, Marco Henrique. *Ferrovia e Memória: Estudo sobre o trabalho e a categoria dos antigos ferroviários da Vila Industrial de Campinas*. Dissertação (Mestrado em Sociologia) – Programa de Pós-Graduação em Sociologia, Universidade de São Paulo, 2005.

2 FONTES

2.1 RELATÓRIOS, PROGRAMAS, DECRETOS E MENSAGENS DE GOVERNO

BARROS, Celso. *Diário do Congresso Nacional*, Brasília, ano 33, n. 024, 7 abr. 1978.

BNDE. *Exposição sobre o Programa de Reparcelamento Econômico, 1957*. Rio de Janeiro: BNDE, 1957. Disponível em: <https://bibliotecadigital.economia.gov.br/handle/777/33>

BNDES. *Programa Nacional de Desestatização. Relatório de atividades 1995*. Rio de Janeiro: Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social, 1992-2010. 1995. Disponível em: <http://www.bndes.gov.br/bibliotecadigital>

BNDES. *Programa Nacional de Desestatização. Relatório de atividades 1996*. Rio de Janeiro: Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social, 1992-2010. 1996. Disponível em: <http://www.bndes.gov.br/bibliotecadigital>

BRASIL. Departamento Nacional de Estradas de Ferro. *Estatística das Estradas de Ferro do Brasil relativa ao ano de 1953*. Rio de Janeiro: Departamento Nacional de Estradas de Ferro, 1955.

BRASIL. [Constituição (1988)] *Constituição da República Federativa do Brasil: texto constitucional promulgado em 5 de outubro de 1988, com as alterações determinadas pelas Emendas Constitucionais de Revisão nos 1 a 6/94, pelas Emendas Constitucionais nos 1/92 a 91/2016 e pelo Decreto Legislativo no 186/2008*. Brasília: Senado Federal, Coordenação de Edições Técnicas, 2016.

BRASIL. *Diário Oficial da União*, Lei n.º 11.483, de 31 maio 2007.

BRASIL. *Estatuto Brasileiro de Museus*. Lei nº 11.904, de 14 jan. 2009.

BRASIL. Ministério da Cultura. *Relatório de Gestão do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional 2007*. Brasília: IPHAN, 2008.

BRASIL. Ministério da Cultura. *Relatório de Gestão do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional 2008*. Brasília: IPHAN, 2009.

BRASIL. Ministério da Cultura. *Inventário do Patrimônio Ferroviário do Piauí: Bens Imóveis*. Brasília: IPHAN/OP Arquitetura, 2013a.

BRASIL. Ministério da Cultura. *PAC 2: Cidades Históricas*. Brasília: IPHAN, 2013b.

BRASIL. Ministério da Viação e Obras Públicas. *Relatório apresentado ao Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil Exmo. Sr. Dr. Arthur da Silva Bernardes pelo Ministro do Estado da Viação e Obras Públicas Dr. Francisco Sá ano de 1922*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1924.

BRASIL. Ministério da Viação e Obras Públicas. *Relatório apresentado ao Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil Exmo. Sr. Dr. Arthur da Silva Bernardes pelo Ministro do Estado da Viação e Obras Públicas Dr. Francisco Sá ano de 1924*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1925.

BRASIL. Ministério da Viação e Obras Públicas. *Decreto n.º 19.726, 20 de fevereiro de 1931*. [Coleção de Leis do Brasil de 31/12/1931 - v. 001] (p. 200, col. 1).

BRASIL. Ministério da Viação e Obras Públicas. *A Rede Ferroviária Federal S. A. Um Plano em Marcha*. Rio de Janeiro: Serviço de documentação, 1956. v. 3.

BRASIL. Ministério da Viação e Obras Públicas. *Estrada de Ferro Central do Piauí*. São Luís: Serviço de Administração da RFFSA, [199?].

BRASIL. Ministério do Planejamento. *Metas e Bases para Ação de Governo*. Brasília: Departamento de Imprensa Nacional, 1970.

BRASIL. Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil. *40º Relatório de Atividades da Inventariança outubro a dezembro de 2016*. Inventariança da Extinta RFFSA. Rio de Janeiro, 2016. p. 62.

BRASIL. Ministério dos Transportes. *Contrato de concessão celebrado entre a União, por intermédio do Ministério dos Transportes, e a Companhia Ferroviária do Nordeste, para a exploração e desenvolvimento do serviço público de transporte ferroviário de carga na malha Nordeste*. Brasília: Ministério dos Transportes, 1997.

BRASIL. Ministério dos Transportes. *Inventariança da extinta RFFSA: Relatório de Atividades 2007*.

BRASIL. Ministério dos Transportes. *Relatório Anual da Rede Ferroviária Federal S.A. 1959*. Rio de Janeiro: RFFSA, 1960.

BRASIL. Ministério dos Transportes. *Relatório Anual da Rede Ferroviária Federal S.A. 1961*. Rio de Janeiro: RFFSA, 1962.

BRASIL. Ministério dos Transportes. *Relatório Anual da Rede Ferroviária Federal S.A. 1963*. Rio de Janeiro: RFFSA, 1964.

BRASIL. Ministério dos Transportes. *Relatório Anual da Rede Ferroviária Federal S.A. 1964*. Rio de Janeiro: RFFSA, 1965.

BRASIL. Ministério dos Transportes. *Relatório Anual da Rede Ferroviária Federal S.A. 1969*. Rio de Janeiro: RFFSA, 1970.

BRASIL. Ministério dos Transportes. *Relatório Anual da Rede Ferroviária Federal S.A. 1970*. Rio de Janeiro: RFFSA, 1971.

BRASIL. Ministério dos Transportes. *Relatório Anual da Rede Ferroviária Federal S.A. 1981*. Rio de Janeiro: RFFSA, 1982.

BRASIL. Ministério dos Transportes. *Relatório Anual da Rede Ferroviária Federal S.A. 1982*. Rio de Janeiro: RFFSA, 1983.

BRASIL. Ministério dos Transportes. *Relatório Anual da Rede Ferroviária Federal S.A. 1985*. Rio de Janeiro: RFFSA, 1986.

BRASIL. Ministério dos Transportes. *Relatório da Inventariança da Extinta RFFSA, período de 1º de maio a 31 de julho de 2011*. Rio de Janeiro, 2011.

BRASIL. Ministérios dos Transportes. *Ofício n.º 359, de 10 de maio de 2010*. Termo de Transferência N.º 090/2010 da Inventariança da Extinta RFFSA. 2010a.

BRASIL. Ministérios dos Transportes. *Ofício n.º 033/URSAL/INV/RFFSA/2010, de 09 de março de 2010*. Termo de Transferência N.º 090/2010 da Inventariança da Extinta RFFSA. 2010b.

BRASIL. Ministério dos Transportes. *Termo de Transferência n.º 092/2010*. 2010c. (Anexo)

BRASIL. Presidentes, 1990 - (F. Collor). *Mensagem ao Congresso Nacional na abertura da 1ª Sessão Legislativa Ordinária da 49ª Legislatura*. Brasília, Presidência da República, 1991.

- CAPES - Campanha Nacional de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior. *Estudos de Desenvolvimento Regional: Piauí*. Rio de Janeiro: EDCAPES, 1959. Série levantamentos e análises, v. 9.
- COMISSÃO MISTA BRASIL-ESTADOS UNIDOS PARA DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO. *Projetos Transportes*. Rio de Janeiro, 1953. v. 4.
- COMISSÃO MISTA BRASIL-ESTADOS UNIDOS PARA DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO. *Relatório Geral*. Rio de Janeiro, 1954. Tomo 1.
- COMISSÃO MISTA BRASIL-ESTADOS UNIDOS PARA DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO. *Relatório Geral*. Rio de Janeiro, 1954. Tomo 2.
- CONSULTEC. *O transporte rodoviário no Brasil: aspectos econômico-financeiros e a política nacional de transportes*. Rio de Janeiro: Comissão Nacional de Planejamento, 1962. v. 1.
- CONVÊNIO 19/2002, Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima – em liquidação. 2002. FCMC. *Inventário de Proteção do Acervo Cultural do Piauí – IPAC/PI*. Teresina: Prefeitura Municipal de Teresina, [s.a.].
- FUNDAC-PI. *Estação Ferroviária de Teresina: Proposta de Tombamento*. Departamento do Patrimônio Histórico, Artístico e Natural. Teresina, 1997. (Conceituação e Metodologia)
- FUNDEC/MC/IPHAN-PI. *Inventário e Estudo de Proteção de Conjuntos Urbanos do Piauí: Estudo de proteção do Centro Histórico de Parnaíba*. Belo Horizonte, MG: OP, Arquitetura Ltda, 1997. v. 8.
- IBGE. Ponte Metálica João Luiz Ferreira, Teresina-PI. Disponível em: <https://biblioteca.ibge.gov.br/biblioteca-catalogo.html?id=441842&view=detalhes>
- IBRAM. *Programação da 13ª Semana de Museus: Museus para uma sociedade sustentável*. 2015.
- IPHAN. *Arte Santeira em Madeira (PI) poderá ser registrada como Patrimônio Cultural do Brasil*. 2022a. Disponível em: [Arte Santeira em Madeira \(PI\) poderá ser registrada como Patrimônio Cultural do Brasil — Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional \(www.gov.br\)](http://www.gov.br)
- IPHAN. *Portaria IPHAN Nº 17*. Diário Oficial da União, Ministério do Turismo, 29 abr. 2022.
- IPHAN-PI. *Cidades do Piauí testemunhas da ocupação do interior do Brasil durante o século XVIII: Conjunto Histórico e Paisagístico de Parnaíba*. Teresina, 2008.
- IPHAN-PI. *Proc. n. 01402.000535/2017-77*. Contratação de empresa especializada para elaboração de projeto de restauração do conjunto ferroviário de Teresina, Piauí. IPHAN/PI, 2017.
- IPHAN. *PAC 2 Cidade Históricas*. IPHAN, 2013. (folder) Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Folder%20PAC2%20Cidades%20Hist%C3%B3ricas.pdf>

IPHAN-PI. *Projeto básico para contratação de serviços técnicos especializados de engenharia para conservação, restauração e adaptação arquitetônica da antiga Estação Ferroviária de Teresina à sede do IPHAN no Piauí*. Teresina, 2009. [Processo n.º 01402.000151/2009-44]

LACERDA, Sander Magalhães. O transporte ferroviário de cargas. In: SÃO PAULO, Elizabeth Maria de; FILHO, Jorge Kalache (Orgs.). *BNDES 50 anos: Histórias Setoriais*. Rio de Janeiro: DBA, 2002.

MACHADO, Pinheiro. *Diário do Congresso Nacional*, Brasília, ano 32, n. 015, 22 mar. 1977.

MÉDICI, Emílio Garrastazu. *Mensagem ao Congresso Nacional*. Brasília, 1970.

NUNES, Helvídio. *Diário do Congresso Nacional*, Brasília, ano 26, n. 38, 28 maio 1971.

NUNES, Helvídio. *Diário do Congresso Nacional*, Brasília, ano 26, n. 103, 31 ago. 1971.

NUNES, Helvídio. *Diário do Congresso Nacional*, Brasília, ano 30, n. 89, 19 ago. 1975.

PASSOS, Edison. *Plano Nacional de Viação e Conselho Nacional de Transporte*. Rio de Janeiro: Departamento de Imprensa Nacional, 1952.

PIAUI. Governo. 1920-1924 (Ferreira). *Mensagem apresentada à Câmara Legislativa do Estado do Piauí pelo governador João Luiz Ferreira, em 1º de junho de 1922*. Teresina: Tip. do Piauí, 1922.

PIAUI. Governo. 1935-1937 (Melo). *Relatório apresentado ao Exmo. Sr. Presidente da República pelo Interventor Leônidas de Castro Melo*. Teresina: Imprensa Oficial, 1938.

PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA. ESTADO MAIOR DAS FORÇAS ARMADAS. *Levantamento de Recursos Logísticos da Zona de Defesa Norte*. Distrito Federal: Núcleo de Comando da Zona de Defesa Norte, 1958.

PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA. *Programa de Metas do Presidente Juscelino Kubitschek*. Estado do Plano de Desenvolvimento Econômico em 30 de junho de 1958. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação, 1958. v. 1.

PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA. *Programa de Metas do Presidente Juscelino Kubitschek*. Estado do Plano de Desenvolvimento Econômico em 30 de junho de 1958. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação, 1959. v. 3.

REDE FERROVIÁRIA FEDERAL S.A. *Estrada de Ferro São Luís-Teresina*. Distrito de Transporte do Piauí. São Luís: Serviço de Administração, [199-].

REDE FERROVIÁRIA FEDERAL S. A. *Manual de preservação de edificações ferroviárias antigas*. Rio de Janeiro: RFFSA, 1991.

REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL. *I Plano Nacional de Desenvolvimento (PND) – 1972/74*. Diário Oficial, Brasília, 17 dez. 1971.

SECRETARIA DE ESTADO DE CULTURA DO PIAUÍ. *Bens Tombados e Registrados do Piauí*. Ago. 2018.

SUDENE. *I Plano Diretor de Des. Econômico e social do Nordeste 1961-1963*. Recife: Div. de Documentação, 1966.

SUDENE. *II Plano Diretor de Des. Econômico e social do Nordeste 1963-1965*. Recife: Div. de Documentação, 1966.

2.2 FONTES HEMEROGRÁFICAS E DA WEB

A CONTRIBUIÇÃO da Ford para a economia nacional. *Jornal do Comércio*, Teresina, ano 4, n. 808, p. 4, 19 out. 1949.

A EXTINÇÃO DA RFFSA e o processo de inventário. *Informe da Inventariança*. Ano I, n. 001, ago. 2014. Disponível em: <https://www.gov.br/transportes/pt-br/centrais-de-conteudo/informe-01-invrffsa-pdf>

A PRIMEIRA viagem. *O Dia*, Teresina, ano 18, n. 2.588, p. 1, 6 dez. 1968.

A RÁDIO Educadora entrevistou engenheiros da RFFSA. *Folha do Litoral*, Parnaíba, ano 16, n. 1382, p. 4, 13 nov. 1976.

ANDRADE, Patrícia. Tombamento da Estação Ferroviária de Teresina é homologado pelo MinC. Disponível em: [G1 - Tombamento da Estação Ferroviária de Teresina é homologado pelo MinC - notícias em Piauí \(globo.com\)](#) Acessado em: 20 jun. 2023.

ANFITEATRO do Parque da Cidadania. In: Novo Parque da Cidadania. *Portal Cidadeverde.com*. 2016. In: [Fotos: Novo Parque da cidadania - Cidadeverde.com](#) Acesso em: 20 ago. 2023.

ANTT. *Relatório Anual de Acompanhamento das Concessões Ferroviárias 2005*: Companhia Ferroviária do Nordeste. 2005. Disponível em: <https://www.gov.br/antt/pt-br/assuntos/ferrovias/relatorios-e-plano-trienal-de-investimentos-pti-1/2005/Arquivos/11-cfn-companhiaferrovariadonordeste.pdf>

APRESENTANDO O NOVO carro de turismo Ford. *Diário Oficial*, Teresina, ano I, n. 31, 08 fev. 1931.

ÁREAS DE RECREAÇÃO/atividades físicas do Parque da Cidadania. In: Novo Parque da Cidadania. *Portal Cidadeverde.com*. 2016. In: [Fotos: Novo Parque da cidadania - Cidadeverde.com](#) Acesso em: 20 ago. 2023.

AUGUSTO, Carlos. Alberto pede apoio da ESG para porto e “Y” rodoviário. *O Estado*, Teresina, ano 20, 7 jul. 1971.

AZEVEDO, Murillo Nunes de. O problema dos transportes no Brasil. *Correio da Manhã*, Rio de Janeiro, n. 20.904, ano LX, 19 maio 1961.

BACELAR, Miguel. *O Piauí*. Teresina, ano XXXIV, n. 673, p. 2, 5. jul. 1923.

C, M. F. Fragrantes e notícias sociais. *O Dia*, Teresina, ano 14, n. 1194, p. 7, 15 mar. 1964.

CATALOG. *Light locomotives for domestic servisse Built by American Locomotive Company*. n. 10051. New York, USA, American Locomotive Company.

CICLOVIA do Parque da Cidadania. In: FILHO, Wilson. Parque da Cidadania é opção de lazer no feriado. *Portal Cidadeverde.com*, 2017. Disponível em: [Parque da Cidadania é opção de lazer no feriado - Cidadeverde.com](#) Acesso em: 20 ago. 2023.

COMPANHIA de Betumes do Piauí: Emulsão asfáltica para o progresso rodoviário. *O Estado*, Teresina, ano 20, 4 jul. 1971.

CONHEÇA o Sistema de Controle do Inventário da Documentação de Imóveis – CIDI. *Informe da Inventariança*. Ano I, n. 003, nov./dez. 2014.

COSTA, Reginaldo. Observe bem: brasileiro! *Inovação*, Parnaíba, ano 1, n. 3, p. 4, jan. 1978.

DE AMARRAÇÃO a Piracuruca. *O Piauí*. Teresina, ano 34, n. 708, 22 nov. 1923.

DIÁRIO OFICIAL. Teresina, ano 4, n. 163, 21 jul.1934.

ESPELHO D'ÁGUA do Parque da Cidadania. In: GOSKI, Barbieri. *Parque Estação Cidadania Teresina-Piauí*. Disponível em: [Parque Estação Cidadania - Teresina - Piauí - barbieri gorski](#) Acesso em: 20 ago. 2023.

ESTÁ salva nossa Estrada de Ferro. *Folha do Litoral*, Parnaíba, ano 16, n. 1357, p. 6, 21 fev. 1976.

ESTATÍSTICA Vias de comunicação no Piauí. *Diário Oficial*, Teresina, ano 6, n. 288, 22 dez. 1936. p. 13.

ESTRADA DE FERRO Central do Piauí. *Norte do Piauí*, Parnaíba, ano 1, n. 56, p. 1, 02 jun. 1968.

ESTRADA DE FERRO Central do Piauí. *O Artista*, Parnaíba, ano 3, n. 11, 1 maio 1922.

ESTRADA DE FERRO festa cívica. *A Semana*, Parnaíba, ano 1, n. 2, 26 nov. 1916.

ESTRADA de rodagem Teresina-Fortaleza Mais 15 quilômetros entregues ao tráfico. *Diário Oficial*, Teresina, ano 9, n. 250, p. 1, 31 out. 1939.

ESTRADAS de Rodagem. *O Dia*, Teresina, ano 10, n. 782, p. 1, 19 jun. 1960.

IMAGEM DO GOOGLE EARTH DO PARQUE ESTAÇÃO DA CIDADANIA Maria do Socorro Macedo Claudino no entorno da Estação Ferroviária de Teresina. In: Google Earth. Disponível em: [Google Earth](#) Acesso em: 7 ago. 2023.

GAIOSO Castelo Branco Fausto defende no Congresso autonomia da Estrada de Ferro Central do Piauí. *Norte do Piauí*, Parnaíba, ano 1, n. 18, p. 1, 02 dez. 1967.

GALERIA DE ARTE SANTEIRA, antiga Casa de máquinas da estação. In: RIBEIRO, Yuri. Artesãos comemoram abertura de Galeria de Arte Santeira. *Portal O Dia*. 2016. Disponível em: [Artesãos comemoram abertura de Galeria de Arte Santeira - Piauí - Portal O Dia](#) Acesso em: 20 ago. 2023.

GALERIA DO INCONSCIENTE, antiga Casa do agente ferroviário e anexo. In: IPHAN-PI. *Proc. n. 01402.000535/2017-77*. Contratação de empresa especializada para elaboração de projeto de restauração do conjunto ferroviário de Teresina, Piauí. IPHAN/PI, 2017.

GRAÇAS ao 2.º BEC vários municípios piauienses estão ligados por via férrea. *O Dia*, Teresina, ano 18, n. 2.590, p. 2, 8/9 dez. 1968.

LAGO ARTIFICIAL do Parque da Cidadania. In: Novo Parque da Cidadania. *Portal Cidadeverde.com*. 2016. In: [Fotos: Novo Parque da cidadania - Cidadeverde.com](#) Acesso em: 20 ago. 2023.

LIVRO DE OURO comemorativo do centenário da independência do Brasil e da Exposição Internacional do Rio de Janeiro. Edição Anuário do Brasil. Rio de Janeiro: Almanak Laemmert, 1923.

MAIS energia para o Piauí, *O Estado de S. Paulo*, São Paulo, ano 91, n. 29.246, 11 ago. 1970.

METRÔ DE TERESINA é o primeiro do Nordeste. *Jornal do Brasil*. Rio de Janeiro, ano C, n. 278, 13 jan. 1991.

M.F.C. Fragrantes e notícias sociais. *O Dia*, Teresina, ano 14, n. 1194, 15 mar. 1964. p. 7.

MORENO, Breno. Estação Ferroviária é alvo de vandalismo após conclusão parcial de restauração milionária. *Portal Cidadeverde.com*, Teresina, 2024. Disponível em: [Estação Ferroviária é alvo de vandalismo após conclusão parcial de restauração milionária - Cidadeverde.com](#)

MUSEU DO TREM DO PIAUÍ é pouco visitado na Esplanada da Estação. Academia Parnaibana de Letras, 4 jun. 2018. Disponível em: [Museu do Trem do Piauí é pouco visitado na Esplanada da Estação. | Academia Parnaibana de Letras \(wordpress.com\)](#) Acesso em: 09 abr. 2023.

MUSEU DO TREM DO PIAUÍ recebe evento cultural #eunomuseu. Parnaíba em Nota. 03 dez. 2018. Disponível em: [Museu do trem do Piauí recebe evento cultural #eunomuseu | Parnaíba em Nota \(phbemnota.com\)](#) Acesso em: 08 mar. 2023.

NO PIAUÍ, a revolução administrativa. *Jornal do Brasil*. Rio de Janeiro, ano XCVII, n. 198, 23 out. 1987.

NUNES, Celso. A importância comercial de Parnaíba exige uma estrada de rodagem. *Jornal do Comércio*, Teresina, ano 4, n. 806, p. 4, 8 out. 1949.

NUNES, H. Realidades piauienses: Estradas. *O Dia*, Teresina, ano 13, n. 1.133, p. 2, 17 out. 1963.

OS NOVOS MODELOS Chevrolet 1928. *O Piauí*, Teresina, ano LXIII, n. 49, 3 mar. 1929.

PARNAÍBA. *O Nordeste*, Teresina, ano 1, n. 51, 20 nov. 1920.

PELOS MUNICÍPIOS Piracuruca Junho. *O Arrebol*, Teresina, ano XI, n. 82, 12 jul. 1925.

PISTA DE SKATE do Parque da Cidadania. In: Novo Parque da Cidadania. *Portal Cidadeverde.com*. 2016. In: [Fotos: Novo Parque da cidadania - Cidadeverde.com](#) Acesso em: 20 ago. 2023.

PROFAC: Um programa ferroviário de ação cultural. *Expresso REFER*. Ano IX, n. 49, jan./fev. 1990.

PROGRESSO dos meios de transporte. *O Tempo*, Teresina, ano 3, n. 655, p. 1, 30 dez. 1935.

RAMAIS Antieconômicos. *Jornal do Commercio*, Rio de Janeiro, ano 134, n. 165, 19 abr. 1961.

REGISTROS DA AMERICAN LOCOMOTIVE COMPANY (ALCO): Um inventário de seus registros na empresa Syracuse University. Syracuse University Libraries, Special Collections Research Center, Nova York. Disponível em: [American Locomotive Company \(ALCO\) registra um inventário de seus recordes na empresa Syracuse University](#) Acesso em: 01 maio 2024.

RELATÓRIO apresentado ao Exm. Sr. Dr. Getúlio Vargas, Chefe do Governo Provisório da República, pelo Capitão Landrí Sales Gonçalves, Interventor Federal no Piauí, relativo ao exercício de 1932. *Diário Oficial*, Teresina, ano 3, n. 194, p. 4, 29 ago. 1933.

REPAROS urgentes nas estradas carroçáveis. *O Tempo*, Teresina, ano 3, n. 642, p. 1, 13 dez. 1935.

REZENDE JR, José. Obras de sonho marcam estilo do governador do Piauí. *Jornal do Brasil*. Rio de Janeiro, ano XCVIII, n. 93, 10 jul. 1988.

RFFSA inaugura Espaço Cultural. *Expresso REFER*. Ano XI, n. 60, dez. 1992.

SANTOS, André dos. Cruzamento da Miguel Rosa com Frei Serafim é liberado totalmente após estudo técnico. *Portal O Dia*, 17 ago. 2022. Disponível em: [Cruzamento da Miguel Rosa com Frei Serafim é liberado totalmente após estudo técnico - Teresina - Portal O Dia](#) Acesso em: 19 ago. 2024.

S. Genuína. Fundação Cultural ganha vagão de trem. *Jornal Inovação*, ano 5, n. 39, p. 6, jan. 1982.

SOPRO de Vitalidade. *Norte do Piauí*, Parnaíba, ano 1, n. 41, p.01, 03 abr. 1968.

STÊNIO. O negócio é o seguinte: Central do Piauí. *Jornal do Piauí*. Teresina, ano 10, n. 931, 22 jun. 1961.

SUPERINTENDENCIA da R.V.C tranquiliza a Família Ferroviária Piauiense. *Norte do Piauí*, Parnaíba, ano 1, n. 43, p. 1, 10 abr. 1968.

TERESINA terá metrô a partir de janeiro. *Jornal do Commercio*. Rio de Janeiro, ano 163, n. 55, 7 jan. 1989.

TRENS param e RFFSA não diz motivo. *Jornal da Manhã*, Teresina, ano 3, n. 704, p. 5, 27 ago. 1982.

2.3 ENTREVISTAS

ALVES, Geraldo Graças. *Entrevista concedida a Lêda Rodrigues Vieira*. Parnaíba, 10 mar. 2009.

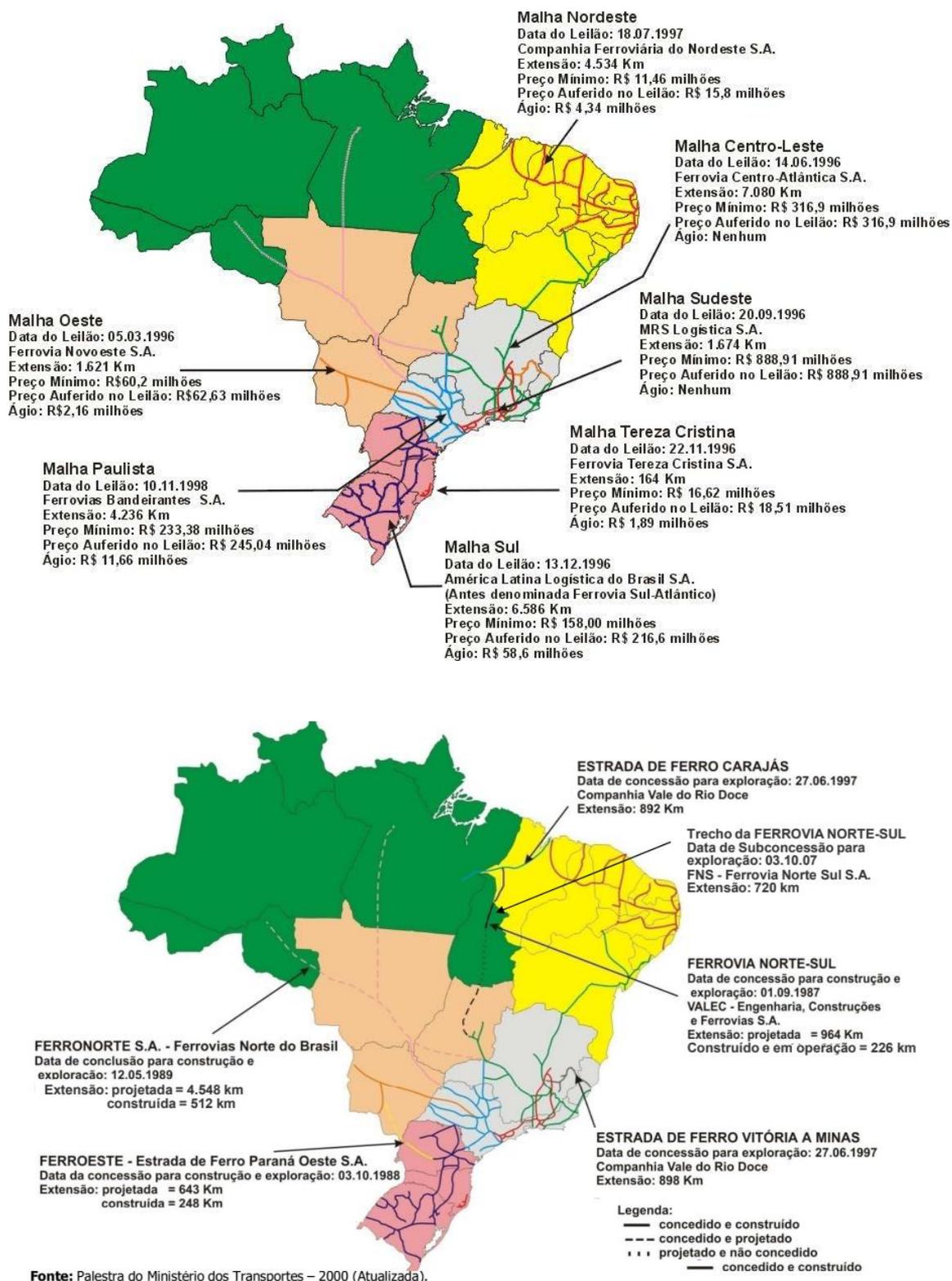
MARQUES, Francisco de Sousa. *Entrevista concedida a Lêda Rodrigues Vieira*. Cocal, 22 dez. 2006.

NASCIMENTO, Raimundo Ribeiro. *Entrevista concedida a Lêda Rodrigues Vieira*. Parnaíba, 10 mar. 2009.

QUARESMA, Aluísio da Costa. *Entrevista concedida a Lêda Rodrigues Vieira*. Parnaíba, 11 mar. 2009.

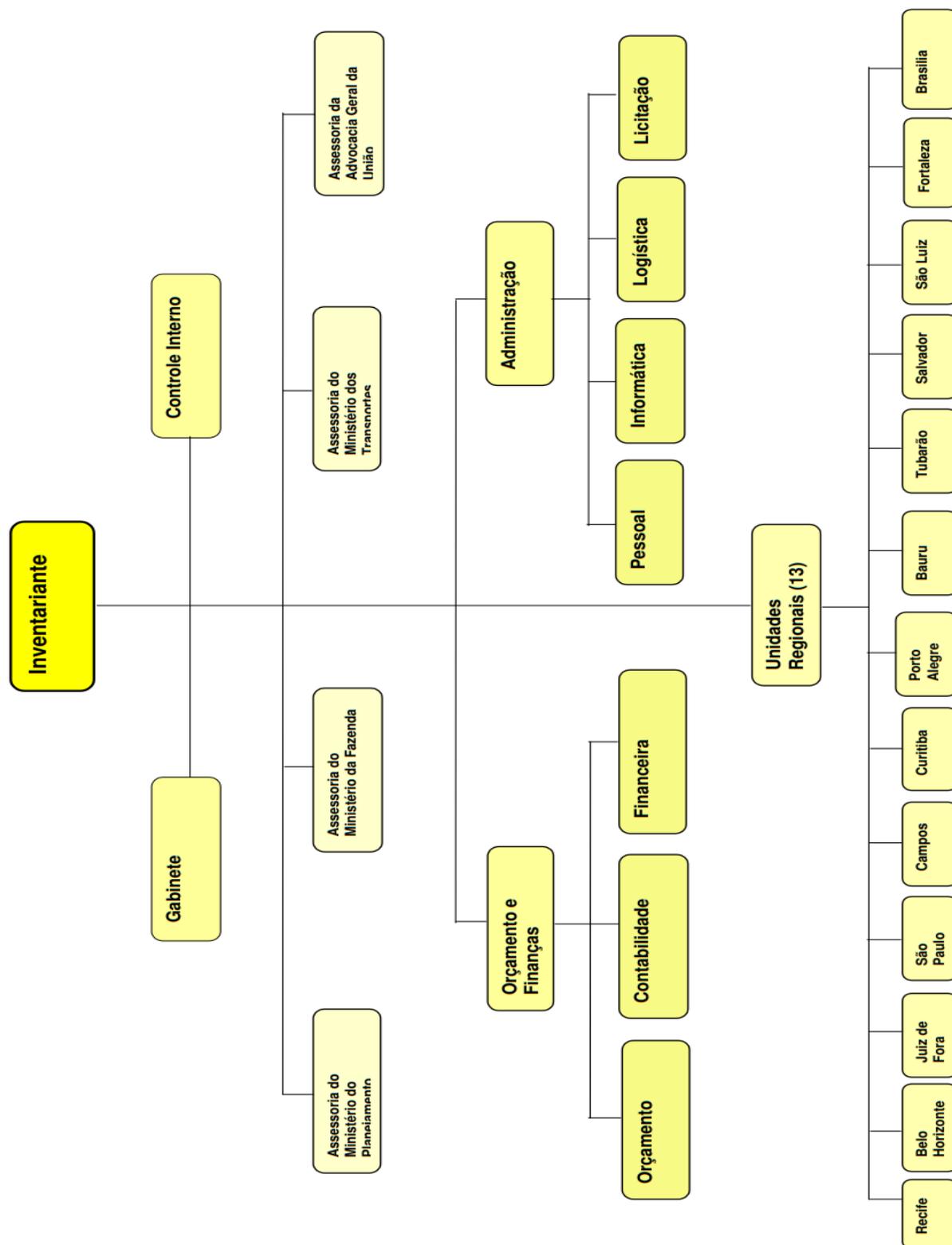
SILVA, José Ricardo da. *Entrevista concedida a Lêda Rodrigues Vieira*. Parnaíba, 24 fev. 2009.

ANEXO A - MALHA DA DESESTATIZAÇÃO DA RFFSA E OUTRAS MALHAS DA ÉPOCA DA DESESTATIZAÇÃO DA RFFSA, 2000.



Fonte: VILAÇA, Rodrigo. *As ferrovias transportam o Brasil para o futuro, com integração e desenvolvimento*. Brasília: Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários, 2012. Disponível em: https://www.antf.org.br/wpcontent/uploads/2017/01/rodrigo_vilaca-antf-menor.pdf Acesso em: 21 fev. 2024.

ANEXO B - ESTRUTURA ORGANIZACIONAL DA INVENTARIANÇA



Fonte: Relatório da Inventariança da Extinta RFFSA, 1º. de novembro de 2007 a 31 de janeiro de 2008.

ANEXO C - FICHA DE INSPEÇÃO – BENS MÓVEIS HISTÓRICOS



MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES

Inventariança da Extinta Rede Ferroviária Federal S. A. – RFFSA
Comissão de Bens Históricos – Portaria 14

FICHA DE INSPEÇÃO – BENS MÓVEIS HISTÓRICOS

Nº. 01

UNIDADE REGIONAL: URSAL		
BEM MÓVEL: BANCO DE ESPERA EM ESTAÇÃO FERROVIARIA		
LOCAL DA INSPEÇÃO: PARNAIBA – PIAUI		DATA DA INSPEÇÃO: 09 / 12 / 2009
TÉCNICOS DA INV/RFFSA: JULIO CESAR LIMA CARVALHO		MAT: 10.028.664-X
TÉCNICOS DO IPHAN: MURILO CUNHA FERREIRA		MAT: 1559476
Nº. Patrimônio: S/Nº	Bem Tombado: <input type="checkbox"/> Sim <input checked="" type="checkbox"/> Não <input type="checkbox"/> Sem Info.	Estado Geral (aparência): <input type="checkbox"/> Bom <input checked="" type="checkbox"/> Regular <input type="checkbox"/> Ruim
Tipo do Bem: Móvel	Valor Hist / Artíst. e Cult.: <input checked="" type="checkbox"/> Sim <input type="checkbox"/> Não	Funcionamento: <input type="checkbox"/> Total <input checked="" type="checkbox"/> Parcial <input type="checkbox"/> Não funciona
Ferramental: <input type="checkbox"/> Sim <input checked="" type="checkbox"/> Não	Instalado no local de trabalho: <input type="checkbox"/> Sim <input checked="" type="checkbox"/> Não	
Observações: Bem em poder do município de Parnaíba-PI, localizado no Museu Ferroviário, que funciona no prédio da Estação Ferroviária de Parnaíba.		
<p>FOTO:</p> 		
ASSINATURA DOS RESPONSÁVEIS:		
_____	_____	
INV / RFFSA	IPHAN	

Fonte: Acervo da Inventariança da Unidade Regional São Luís. São Luís, 2009.

ANEXO D - TERMOS DE TRANSFERÊNCIA DA INVENTARIANÇA DA UNIDADE REGIONAL SÃO LUÍS DA REDE FERROVIÁRIA FEDERAL S. A AO IPHAN

TERMOS DE TRANSFERÊNCIA AO IPHAN						
U.R.	TERMO TRANSF.	PARTE	TIPO E NÚMERO	OFÍCIO P/ IPHAN	DATA TRANSF	Qdade
UNIDADE REGIONAL SÃO LUÍS	090/2010	PM PARNAÍBA - PI	CONVÊNIO 19/2002	359 /INV/RFFSA/2010	10/05/2010	33
	091/2010	PM PARNAÍBA - PI	BENS EM PODER PM	359 /INV/RFFSA/2010	10/05/2010	31
	092/2010	CMP	CONVÊNIO 42/1991 TA 01 E 02	359 /INV/RFFSA/2010	10/05/2010	303
	093/2010	PM LUIS CORREIA - PI	TPU 004020012/94/SR 12	359 /INV/RFFSA/2010	10/05/2010	01
	094/2010	GOVERNO EST. MARANHÃO	CESSÃO S/ DOC.	359 /INV/RFFSA/2010	10/05/2010	01
	095/2010	GOVERNO EST. MARANHÃO	CESSÃO S/ DOC.	359 /INV/RFFSA/2010	10/05/2010	01
	096/2010	PM ROSÁRIO - MA	CDRU 096/2010	359 /INV/RFFSA/2010	10/05/2010	01
	100/2010	URSAL	Bem em poder da Unidade Regional	444 /INV/RFFSA/2010	09/06/2010	01

Fonte: Termos de Transferência da Inventariança da Unidade Regional São Luís da Rede Ferroviária Federal S. A. ao IPHAN. Disponível em: <https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/centrais-de-conteudo/termos-20iphan-pdf/@@download/file/termos-20iphan.pdf>

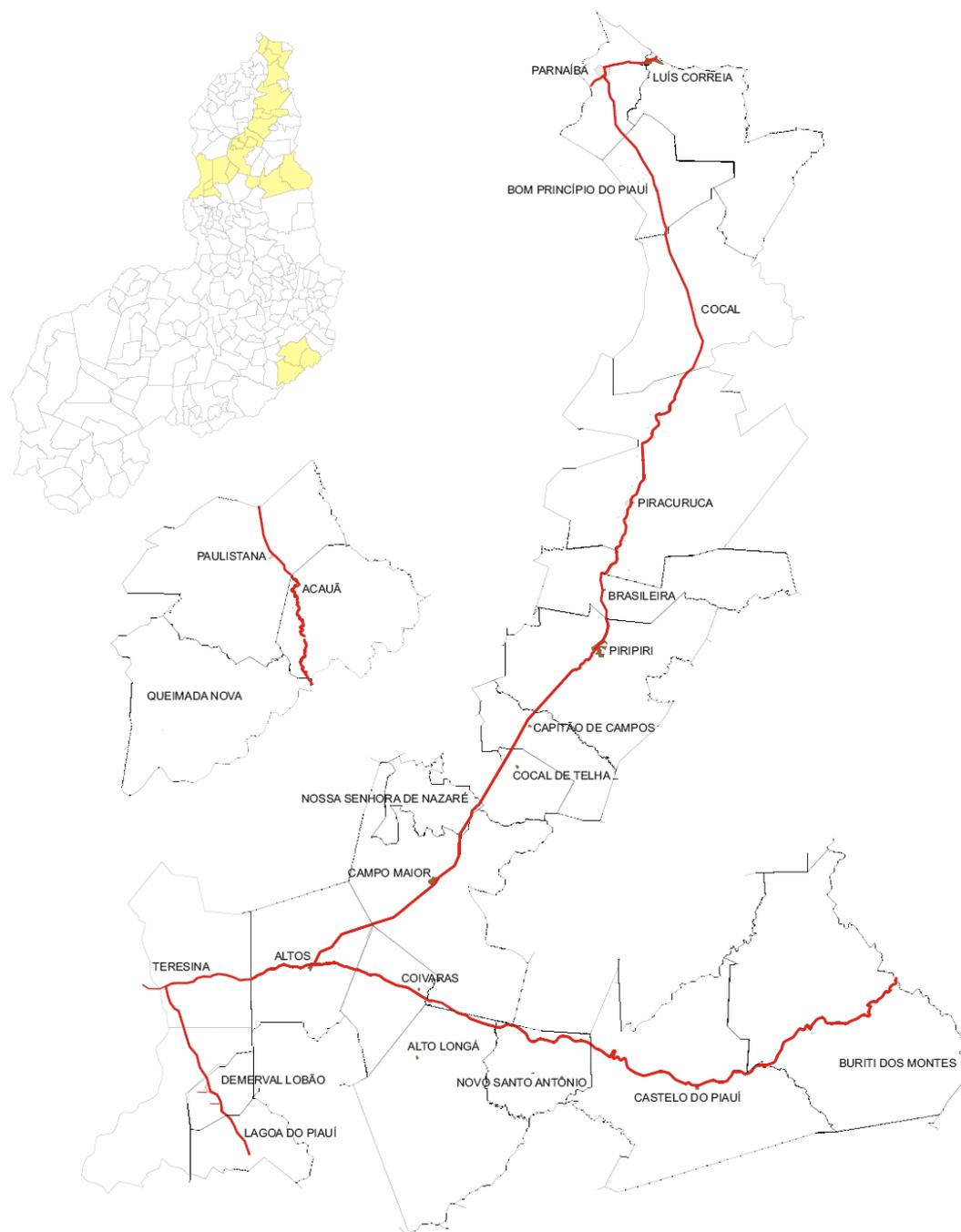
ANEXO E - LISTA DO PATRIMÔNIO CULTURAL FERROVIÁRIO (05/052023)

Bens declarados valor histórico, artístico e cultural nos termos da Lei nº 11.483/07 e da Portaria IPHAN nº 407/2010 e Portaria IPHAN nº 17/2022.

Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário (05/052023)					
Bens declarados valor histórico, artístico e cultural nos termos da Lei nº 11.483/07 e da Portaria IPHAN nº 407/2010 e Portaria IPHAN nº 17/2022.					
ESTADO	MUNICÍPIO	NOME DO BEM	COD-IPHAN	TIPOLOGIA DO BEM	PUBLICAÇÃO DA HOMOLOGAÇÃO
PI	Terestina	Pátio Ferroviário de Terestina	PI2211001BIED00015	Pátio Ferroviário	27/08/2008
PI	Terestina	Estação Ferroviária de Terestina	PI2211001BIED00003	Estação	27/08/2008
PI	Terestina	Armazém 1	PI2211001BIED00011	Armazém	27/08/2008
PI	Terestina	Armazém 2	PI2211001BIED00012	Armazém	27/08/2008
PI	Terestina	Casa do Agente com Anexo	PI2211001BIED00008	Casa	27/08/2008
PI	Piracuruca	Estação Ferroviária de Piracuruca	PI2208304BIED00002	Estação	18/12/2009
PI	Piracuruca	Espanada de Piracuruca	PI2208304BIED00003	Pátio Ferroviário	18/12/2009
PI	Parnaíba	Caixa D'água em concreto	PI2207702BIED00002	Caixa d'água	14/05/2013
PI	Parnaíba	Casa do Motor Bomba	PI2207702BIED00003	Casa	14/05/2013
PI	Parnaíba	Antiga Lanchonete	PI2207702BIED00004	Edificação	14/05/2013
PI	Parnaíba	Antiga Cooperativa	PI2207702BIED00005	Edificação	14/05/2013
PI	Parnaíba	Antigo Armazém Isolado	PI2207702BIED00006	Armazém	14/05/2013
PI	Parnaíba	Antiga Casa do Agente	PI2207702BIED00017	Casa	14/05/2013
PI	Parnaíba	Estação Ferroviária de Parnaíba	PI2207702BIED00001	Estação	14/05/2013
PI	Parnaíba	Antiga Carpintaria	PI2207702BIED00007	Edificação	14/05/2013
PI	Parnaíba	Antigo arquivo	PI2207702BIED00008	Edificação	14/05/2013
PI	Parnaíba	Antigo Posto Médico	PI2207702BIED00009	Edificação	14/05/2013
PI	Parnaíba	Antigo Prédio da Administração	PI2207702BIED00010	Edificação	14/05/2013
PI	Parnaíba	Antigo Posto telefônico e Estação de Rádio	PI2207702BIED00011	Estação	14/05/2013
PI	Parnaíba	Antigo Escritório de Locomoção	PI2207702BIED00012	Edificação	14/05/2013
PI	Parnaíba	Antiga Garagem de Veículos e Depósito	PI2207702BIED00013	Garagem	14/05/2013
PI	Parnaíba	Antigo Banheiro Central e Depósito	PI2207702BIED00014	Sanitário	14/05/2013
PI	Parnaíba	Antigo Almoarifado	PI2207702BIED00015	Depósito	14/05/2013
PI	Parnaíba	Antiga Tipografia	PI2207702BIED00016	Edificação	14/05/2013
PI	Parnaíba	Antiga Oficina Ferroviária	PI2207702BIED00018	Oficina	14/05/2013
PI	Parnaíba	Galpão Garagem	PI2207702BIED00019	Galpão	14/05/2013
PI	Parnaíba	Espanada de Parnaíba	PI2207702BIED00020	Galpão	14/05/2013

Fonte: IPHAN, 2023.

ANEXO F - LINHAS FÉRREAS QUE CORTAM O PIAUÍ. PESQUISA LUCENA & TOPOGRAFIA.



Linha 01: Teresina, Altos, Campo Maior, Nossa Senhora de Nazaré, Boqueirão do Piauí, Capitão de Campos, Piripiri, Brasileira, Piracuruca, Cocal, Bom Princípio do Piauí, Parnaíba e Luís Correia.

Ramal 02: Lagoa do Piauí e Demerval Lobão.

Linha 02: Coivaras, Campo Maior, Novo Santo Antônio, Castelo do Piauí e Buriti dos Montes.

Linha 03: Paulistana e Acauã.

Fonte: BRASIL. Ministério da Cultura. *Inventário do Patrimônio Ferroviário do Piauí: Bens Imóveis*. Brasília: IPHAN/OP Arquitetura, 2013a. v 1, p. 43.

