

AVANÇOS E DESAFIOS NA PRESERVAÇÃO DO PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO PELO INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL

José Rodrigues Cavalcanti Neto

Coordenador Técnico do Patrimônio Ferroviário,
Departamento do Patrimônio Material e Fiscalização
Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional
jose.cavalcanti@iphan.gov.br

Fernanda Gibertoni Carneiro

Arquiteta-Urbanista da Coordenação Técnica do Patrimônio Ferroviário,
Departamento do Patrimônio Material e Fiscalização
Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional
fernanda.gibertoni@iphan.gov.br

Ana Clara Gianecchini

Arquiteta-Urbanista da Coordenação Técnica do Patrimônio Ferroviário,
Departamento do Patrimônio Material e Fiscalização
Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional
ana.gianecchini@iphan.gov.br

Resumo

O artigo discorre sobre os desafios colocados pela Lei nº 11.483/2007 e pelo Decreto nº 6018/2007 ao IPHAN, ao atribuir a responsabilidade de preservar e difundir a memória ferroviária, a partir do conhecimento, da classificação e da gestão dos bens oriundos do espólio da extinta RFFSA, composto por um vasto e diverso universo de bens imóveis, móveis, documental e bibliográficos. Entre as estratégias de atuação incluem-se inventários de varredura, estruturação de procedimentos, estabelecimento de parcerias e interlocução com órgãos interessados. O patrimônio ferroviário, considerado escala, abrangência e modo de produção aproxima-se, nas discussões sobre preservação, ao patrimônio industrial. Buscando estabelecer critérios e metodologia processual, foi publicada a Portaria nº 407/2010, que criou a *Lista do Patrimônio Cultural* Ferroviário, e a Portaria Interinstitucional nº 1/2011, entre IPHAN e Secretaria do Patrimônio da União.

Palavras-chave: Patrimônio Ferroviário, IPHAN, Gestão.

Patrimônio Ferroviário no IPHAN

O tema Patrimônio Cultural Ferroviário vem sendo estudado pelo IPHAN há anos, frente à atuação do Instituto pela preservação do patrimônio cultural brasileiro. O crescimento e desenvolvimento das cidades, a abrangência física e social, o impacto na paisagem, são algumas das características do patrimônio industrial presentes no contexto ferroviário e que merecem atenção no que concernem aos referenciais socioculturais brasileiros.

A construção de ferrovias no Brasil esteve ligada, em sua maior parte, a investimentos de particulares interessados no escoamento da produção agrícola, não tendo como prioridade a formação de uma malha homogênea e abrangente no território nacional. No entanto,

“com as mudanças no panorama econômico mundial ocorridas no início do século XX (principalmente após a Primeira Guerra Mundial) e a decadência dos antigos sistemas produtivos, o sistema ferroviário a eles atrelados, e que dependia necessariamente do transporte da produção para sua sustentabilidade financeira, entrou também em crise, levando ao sucateamento e abandono de grande parte da malha brasileira.”¹

Apesar do Estado brasileiro buscar, desde o século XIX, interligar as diferentes regiões do país por meio da elaboração de diversos planos viários, a realidade em meados do século XX era de uma malha com poucos eixos de integração. Com a gradual transferência da malha ferroviária para o controle do Governo Federal, aumentou a necessidade de atuação do Estado para dar maior coesão às diversas linhas ferroviárias. Assim, em 1957, foi criada, a partir da consolidação de 18 ferrovias regionais, a Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima (RFFSA) com a finalidade de administrar, explorar, conservar, reequipar, ampliar e melhorar o transporte ferroviário das ferrovias a ela incorporadas.

Na década de 1960, teve início o processo de estagnação do modal ferroviário, quando o governo brasileiro decidiu priorizar o transporte rodoviário que, embora fosse mais oneroso em longo prazo, exigia investimentos iniciais menores. Com diversos

¹ FINGER, Anna Eliza. *Vilas Ferroviárias no Brasil*. Os casos de Paranapiacaba em São Paulo e da Vila Belga no Rio Grande do Sul, Brasília, FAU UnB, 2009, dissertação de mestrado. p. 12.

ramais deficitários, a Rede Ferroviária iniciou um programa de erradicação de ramais antieconômicos, ocasionando uma eliminação de linhas durante essa década.

Entre 1969 e o início dos anos 1990, a direção da Rede Ferroviária decidiu pela descentralização administrativa de suas diversas malhas na tentativa de dar maior agilidade ao sistema. Foram criados os Sistemas Regionais, posteriormente chamados Superintendências Regionais e mais tarde, Unidades Regionais. As malhas localizadas nos grandes centros e destinadas ao transporte de passageiros foram transferidas para a Companhia Brasileira de Trens Urbanos (CBTU), inicialmente subsidiária da RFFSA, que no início dos anos 1990 passa a ligar-se diretamente ao Ministério dos Transportes.² Posteriormente, algumas destas malhas foram privatizadas.

Em 1992, a RFFSA foi incluída no Programa Nacional de Desestatização (PND)³, ensejando estudos, promovidos pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social - BNDES, que recomendaram a transferência dos serviços de transporte ferroviário de carga para o setor privado. Essa transferência foi efetivada no período 1996 a 1998, de acordo com o modelo que estabeleceu a segmentação do sistema ferroviário em seis malhas regionais, resultando na concessão por parte da União, pelo período de 30 anos, mediante licitação, e o arrendamento, por igual prazo, dos ativos operacionais da RFFSA aos novos concessionários.

As estações, em sua maioria, foram fechadas por não serem necessárias à operação ferroviária do transporte de cargas. Esse fato gerou um processo de deterioração dos prédios, que, abandonados, passaram a ser depredados e pilhados, o que representa uma séria e constante ameaça ao desaparecimento de importantes exemplares do patrimônio ferroviário.

A liquidação da RFFSA, iniciada em 1999 por deliberação da Assembleia Geral dos Acionistas, foi conduzida sob responsabilidade de uma Comissão de Liquidação, sendo o processo de liquidação supervisionado pelo Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão.

Com a edição da Medida Provisória nº 353, de 22 de janeiro de 2007, regulamentada pelo Decreto nº 6.018/2007, e convertida na Lei nº 11.483/2007, ficou encerrado o

² *Companhia Brasileira de Trens Urbanos. Histórico.* Disponível em <<http://www.cbtu.gov.br/acbtu/acbtu.htm>>. Acesso em: 15 de maio de 2012.

³ Instituído pela Lei 8.031 de 12 de abril de 1990.

processo de liquidação, extinguindo a RFFSA. Esta mesma lei instituiu a figura do Inventariante e definiu que os bens, direitos e obrigações da extinta Rede entrariam em processo de inventariança.

Foi a partir da Lei nº 11.483/2007 que o IPHAN passou a ter atribuições específicas para preservação da memória ferroviária. A Lei dispõe sobre a revitalização do setor ferroviário e estabelece em seu artigo 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.

Os dados preliminares da Inventariança da extinta RFFSA apresentados ao IPHAN em 2007 afirmavam que esse universo é composto por 52.000 bens imóveis, 15.000 bens classificados pela RFFSA como históricos, 31.400 metros lineares de acervo documental, 118.000 desenhos técnicos, 74.000 itens bibliográficos, e um incalculável número de bens móveis espalhados nos escritórios regionais da RFFSA, em almoxarifados, depósitos e pátios. Além destes, também são objeto de análise e avaliação por parte do IPHAN os bens concedidos durante o programa de desestatização da RFFSA.

Essa missão tem representado um esforço expressivo do órgão nacional de preservação, frente à quantidade e diversidade de bens e à necessidade de sua gestão compartilhada, em parceria com os diversos sucessores da RFFSA descritos na Lei nº 11.483/2007.

Arcabouço legal

Para se compreender os desafios de preservação lançados pela Lei nº 11.483/2007, faz-se necessário analisar primeiramente um outro dispositivo legal. Trata-se da Lei nº 10.413/2002 que “determina o tombamento dos bens culturais das empresas incluídas no Programa Nacional de Desestatização”.

Tramitada no congresso como Projeto de Lei nº 3.164/1997, a proposta foi analisada por três comissões. Ao analisar o mérito cultural, o relator da Comissão de Educação, Cultura e Desporto fez referência ao Artigo 216 da Constituição Federal de 1988 afirmando que “entre os mecanismos de preservação do Patrimônio Cultural mais utilizados no Brasil está o tombamento”. Ainda de acordo com o relator:

O tombamento é um ato administrativo pelo qual o Poder Público declara valor cultural de bens móveis e imóveis, sujeitando-os a um regime especial que impõe limitações ao exercício da propriedade, com finalidade de preservá-los.⁴

Ao afirmar que o objetivo da lei é a de “preservar, como Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, os bens móveis e imóveis pertencentes às empresas incluídas na relação de privatizáveis”, o relator, com o intuito de justificar o mérito do Projeto de Lei, afirma que “não podemos permitir que se alienem esses bens que possuem um valor simbólico para a nação brasileira”. O projeto foi sancionado em 12 de março de 2002 prevendo em seu segundo parágrafo que o poder executivo faria sua regulamentação no prazo de sessenta dias. Ocorre que até hoje não houve essa regulamentação, tornando-se o que é vulgarmente conhecido como “letra morta”.

Buscando compreender essa falta de regulamentação podemos apontar como uma primeira questão o impasse criado com relação à propriedade dos bens. Se, por um lado, o Decreto Lei nº 25/1937 não altera a propriedade de um bem tombado, por outro, a Lei nº 10.413/2002 prevê que, no caso específico do tombamento dos bens das empresas privatizáveis, esses serão desincorporados e passarão a integrar o acervo histórico e artístico do país, isto é, determina a alteração da propriedade, sem definir a instituição proprietária.

A segunda questão refere-se à complexidade envolvida na instrução do processo de tombamento, que deve contar com estudo técnico aprofundado sobre o objeto a ser preservado, sendo então submetido ao Conselho Consultivo do Iphan e, posteriormente, homologado pelo Ministro da Cultura.

Essa complexidade evidencia o fato do tombamento ser um instrumento de difícil aplicabilidade em larga escala. Como dito anteriormente, a Rede Ferroviária Federal S.A. foi incluída no Programa Nacional de Desestatização em 1992 e, sendo assim, esteve sujeita à Lei nº 10.413/2002. Entretanto, seu expressivo espólio de bens móveis e imóveis de grande valor simbólico para a nação brasileira, evidencia claramente a dificuldade em se aplicar o tombamento como instrumento para sua preservação.

⁴ SERRADO, Marisa. *Voto do Relator – Projeto de lei 3.164/1997*. Comissão de Educação, Cultura e Desporto da Câmara dos Deputados. Brasília, Diário da Câmara dos Deputados:2000. p.42030.

Ao extinguir a RFFSA por meio da Lei nº 11.483/2007, percebe-se que o legislador intencionalmente não utilizou o termo tombamento. Bolognani, procurador federal em exercício no Iphan, afirma que no projeto de lei de conversão da 11.483/2007 “aparece pela primeira vez no mundo jurídico, o conceito de memória ferroviária, como um atributo, um conjunto de valores a ser atingido, fins de se obter um novo instituto jurídico, cujo o amparo mor está no Artigo 216 da Constituição Federal de 1988”⁵. O jurista defende que a memória ferroviária deve ser objeto de outra forma de acautelamento e proteção.

Foi dentro desse princípio que o Iphan publicou a Portaria nº 407/2010 instituindo a *Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário* como um novo instrumento de preservação, onde serão inscritos todos os bens declarados como detentores de valor artístico, histórico e cultural. A portaria instituiu, ainda, a *Comissão de Avaliação do Patrimônio Cultural Ferroviário*, responsável pela atribuição do valor, avaliando o patrimônio ferroviário a partir dos diferentes enfoques de atuação do Departamento de Patrimônio Material e Fiscalização do IPHAN, que contemplam os bens móveis e imóveis, paisagem e cidade, passando a considerar a conservação desses bens em seus respectivos tecidos sociais e urbanos.

Essa portaria faz uma aproximação da Lei nº 11.483/2007 com o Decreto Lei nº 25/1937 ao estabelecer um trâmite processual semelhante, com aplicabilidades específicas. A semelhança entre o tombamento - Decreto-Lei nº 25/1937 - e a declaração de valor cultural para os bens da extinta RFFSA - Portaria nº 407/2010 - pode ser exemplificada pelos seguintes pontos:

- Necessidade de inscrição em um documento legal que enumere os bens reconhecidos de valor: livro do tomo e lista do patrimônio cultural ferroviário;
- Necessidade de instrução de processo administrativo com documentos que fundamentem a importância e relevância da preservação;
- Avaliação por comissão ou conselho que aprove a inserção do bem no livro ou lista;

A diferença que se pode estabelecer entre o tombamento - Decreto-Lei nº 25/1937 - e a declaração de valor cultural - Portaria nº 407/2010 - pode ser exemplificada a partir das seguintes especificidades:

⁵ BOLOGNANI, Robson. *A Visão da Legislação da Memória Ferroviária para o IPHAN*. Apresentação no Fórum Nacional do Patrimônio Cultural. Ouro Preto, 13 a 16 de dezembro de 2009.

- Objeto de aplicação do instrumento: no caso da portaria restringe-se aos bens do espólio RFFSA quando da sua extinção;
- Transferência da propriedade dos bens ao IPHAN, no caso dos bens móveis valorados pela portaria.
- Controle de intervenções e aplicação de penalidades: enquanto o tombamento exige que as coisas tombadas “não poderão ser destruídas, demolidas ou mutiladas, nem, sem prévia autorização especial do Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, ser reparadas, pintadas ou restauradas, sob pena de multa (...)”, nem a Lei nº 11483/2007 nem a Portaria nº 407/2010 abordam essa questão, pressupondo que os bens públicos por elas designados de valor, estão sob tutela do Estado. Não havendo previsão legal das implicações da valoração por esses dispositivos, estas passam a ser garantidas quando da sua destinação, firmada em Termos de Compromisso de utilização dos bens, assinados em parceria com governos locais ou associações civis.

A Portaria nº 407/2010 estabeleceu, portanto, os critérios e a metodologia processual para valoração dos bens oriundos da extinta RFFSA. Ao criar a *Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário*, garantiu que os bens inscritos passassem a ser protegidos com vistas a evitar sua degradação, apoiando sua conservação, divulgando sua existência e fornecendo suporte a ações administrativas e legais de competência do poder público.

Definição de critérios e metodologia de valoração para os bens ferroviários

A preservação do patrimônio ferroviário tem como base os conceitos norteadores da preservação do patrimônio industrial. Tem se buscado a coerência da preservação cultural dos bens ferroviários com as particularidades inerentes às diversas etapas do modo de produção, as referências sócio culturais de cada região onde se insere, a escala que detém e a diversidade apresentada.

Entretanto, a representatividade destes bens em âmbito local e/ou regional, e a forte presença do *trem* na memória e imaginário da população, fez com que o IPHAN estudasse formas de atuação diferenciadas para esse universo, definindo critérios para atribuição de valor cultural aos bens desse conjunto e consequências específicas para essa valoração.

A Portaria IPHAN nº 407/2010 consolidou os seguintes critérios para valoração dos bens ferroviários do espólio da extinta RFFSA:

Art. 4º São passíveis de inclusão na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário os bens móveis e imóveis oriundos da extinta RFFSA:

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

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

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

Dentre os valores expostos, pode-se destacar o valor social ou simbólico, que vemos refletido nas diversas ações da sociedade civil pela preservação do patrimônio ferroviário, constituindo um referencial prático para a atuação do IPHAN. O caso da valoração e cessão dos bens da cidade de Maracajá, em Santa Catarina, é paradigmático nesse sentido. O município, que teve seu desenvolvimento efetivado após a instalação do ramal ferroviário em seus territórios, tem sua história intimamente ligada à presença da ferrovia.

(...) ao longo do tempo e com a desativação do ramal ferroviário, grande parte dos patrimônios culturais edificados que evidenciavam a história da ferrovia foram destruídos e restam apenas no município as chamadas 'casas de turma' que abrigavam os trabalhadores da estrada de ferro, sendo que estas edificações encontram-se invadidas há alguns anos. (sic)⁶

O significado simbólico das ditas casas de turma para a memória do município e a intenção da administração municipal em restaurá-las e transformá-las em um Centro Integrado de Cultura (CIC), onde seriam realizadas atividades museais, oficinas de

⁶ Superintendência do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional em Santa Catarina, 2010: 1.

educação patrimonial, teatro, dança e música, deixaram patentes justificativas suficientes para sua valoração, aparentemente despropositada se observados apenas os aspectos estéticos. Conforme compromisso expresso pela prefeitura em 28.02.2011:

A utilização que a prefeitura dará ao bem será para a implantação de um Centro Integrado de Cultura do município de Maracajá, esta justifica-se pelo fato destes bens estarem sendo descaracterizados historicamente. Sendo que os demais bens remanescentes da história da ferrovia no município já foram destruídos, como por exemplo, a estação ferroviária. Por outro lado a restauração destes bens e a implantação no local de um Centro Integrado de Cultura suprirá uma grande necessidade do município, a falta de opções de lazer e acesso a cultura para população local, sendo que a proposta da administração é a de implantar oficinas de artesanato, música, teatro, dança e o museu da ferrovia. A administração municipal entende que somente reapropriando-se de lugares, histórias, objetos, monumentos e tradições que foram ou são importantes será desencadeado o processo de aproximação da população ao patrimônio, à memória, ao bem cultural, criando um caminho para a conscientização sobre o espaço público, resgatando uma relação de afeto pelo patrimônio e propiciando uma melhor compreensão do processo histórico-cultural. Conclui-se, portanto, que a execução deste projeto, além de possibilitar a preservação histórico-cultural, contribuirá para o desenvolvimento econômico e turístico da região que terá suas características potencializadas; (sic)⁷

⁷ Idem, p. 7-8.



Figura 1. Primeira das “casas de turma” de Maracajá. Fonte: IPHAN SC, 2010.



Figura 2. Terceira das “casas de turma” de Maracajá. Fonte: IPHAN SC, 2010.

O exemplo apresentado evidencia o esforço do Iphan em trabalhar a preservação da memória ferroviária em consonância com os preceitos constitucionais. A Carta Magna, no Artigo 23, estabelece que a preservação do patrimônio cultural “é competência comum da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios”, e acrescenta no

Artigo 30 que “compete aos municípios promover a proteção do patrimônio histórico-cultural local, observada a legislação e a ação fiscalizadora federal e estadual”, missão que deverá ser desempenhada com a colaboração da comunidade.

Nesse sentido, com o intuito de reforçar as ações propostas pelo Sistema Nacional do Patrimônio Cultural⁸, o IPHAN tem procurado envolver as prefeituras, os governos estaduais e a sociedade civil organizada para que os mesmos também preservem esses bens detentores de valor cultural, principalmente quando analisada sua inserção no contexto regional, cujo desenvolvimento ocorreu, em muitos casos, em consequência da instalação de ferrovias e estações.

Os Inventários de Conhecimento

A Lei nº 11.483/2007, ao atribuir ao IPHAN a responsabilidade de receber, administrar e conservar os bens de valor artístico, histórico e cultural da antiga RFFSA, instaurou um primeiro desafio que foi o de conhecer os bens da antiga rede e selecionar, entre eles, aqueles que detinham valor cultural. A realização de inventários de varredura nos entes federados representou, portanto, uma primeira ferramenta capaz de sistematizar as informações e instrumentalizar o instituto a cumprir sua competência legal.

Os inventários foram realizados por empresas contratadas pelas superintendências estaduais que possuem malha da extinta RFFSA, revelando uma gama diversificada de bens imóveis como estações, oficinas, galpões, superestruturas como caixas d'água, pontilhões e túneis, edifícios residenciais, edifícios administrativos, oficinas, rotundas, áreas de manutenção, depósitos de vagões, locomotivas, entre outros.

Os primeiros inventários seguiram um modelo de ficha elaborado pelo DEPAM/IPHAN em 2007, e já apresentavam na sua essência a metodologia do, então em construção, Sistema Integrado de Conhecimento e Gestão (SICG). O SICG representa um avanço institucional como ferramenta de conhecimento e gestão, tendo sido elaborado pelo IPHAN para se tornar um sistema de informações e cartografia integrado, com foco nos bens de natureza material, constituindo ferramenta fundamental para a consolidação a rede nacional de proteção do patrimônio cultural. A sua estrutura compreende três módulos temáticos, o de conhecimento, o de gestão e o de cadastro,

⁸O Sistema Nacional do Patrimônio Cultural, instituído pelo IPHAN, é um instrumento que propõe uma relação entre as esferas de governo que permita estabelecer diálogos e articulações para gestão do patrimônio cultural.

e seu processo de elaboração, com as necessárias fases de teste e revisão, foi iniciado em 2007 e atualmente o sistema se encontra em fase de informatização, ao final da qual poderá ser utilizado não só pelo IPHAN, mas também por governos estaduais, municipais e instituições parceiras, tornando-se acessível na rede internet.

Quanto aos bens móveis, a RFFSA em liquidação havia arrolado, entre os anos de 2000 e 2002, diversos bens em seu *Inventário de Bens Móveis Históricos*. Este revelou 14.785 itens, entre esculturas, cabides, foices, arandelas e carros de passageiros, distribuídos em um amplo universo, divididos entre: material rodante, acessório, diversos, utensílio, equipamento, sinalização, instrumento, escultura, ferramenta, iconografia, instrumento musical, medalha, maquinário de escritório, maquinário de oficina, armamento, material de via permanente, miniatura, mobiliário, placa, relógio, molde, comunicação, adereço/indumentária e apoio. Parte desses bens está sob cuidado dos museus ferroviários ou concedidos a prefeituras ou entidades de preservação ferroviária.

Entretanto, a Inventariança, em seu trabalho de arrolar os bens para possibilitar sua transferência, solicitou ao IPHAN, até o momento, a análise de mais de 34.000 bens móveis. Ademais, como mencionado no início deste artigo, o universo de bens móveis é ainda maior, pois inclui todo o acervo documental, desenhos técnicos, itens bibliográficos, os bens espalhados nos escritórios regionais da RFFSA, em almoxarifados, depósitos, pátios e os bens concedidos durante o Programa de Desestatização.

Arrolamentos vêm sendo apresentados pela Inventariança da extinta RFFSA por meio dos Termos de Transferência dos referidos bens. No entanto, faz-se necessária uma análise mais detalhada que leve em consideração a diversidade tipológica dos mesmos - o que requer um conhecimento mais especializado para sua conservação, o reconhecimento local de valor sobre os bens e a necessidade de construção conjunta de procedimentos com os diversos interlocutores públicos sucessores da RFFSA. São desafios, ainda, o tempo como agente de degradação, a dispersão dos bens no território e a necessidade de estabelecer critérios e instrumentos para a destinação dos bens móveis ferroviários a partir da gestão compartilhada com os municípios e demais entes ligados à preservação da memória ferroviária.

Planos de Preservação como instrumento de planejamento e gestão

Procurando avaliar as ações realizadas no ano de 2009, no início de 2010, a *Coordenação Técnica do Patrimônio Ferroviário*⁹ elaborou um relatório de atividades de 2009 e um *Plano de Ações Estratégicas para 2010*, com o objetivo de registrar avanços e deficiências e programar estratégias de atuação. Visando tomar conhecimento das ações locais e coordenar futuras, esse programa foi enviado às superintendências, com a sugestão de que cada regional realizasse breves relatos das ações desenvolvidas em 2009, bem como as ações planejadas para 2010.

A maior parte das ações locais realizadas até 2009, se alternavam entre projetos e obras de restauração, inventários de conhecimento, propostas de tombamento, realização de debates e seminários de discussão e difusão, estabelecimento de canais de interlocução com instituições diversas (SPU, o DNIT e concessionárias) e ações de articulação com entes interessados em utilizar os bens ferroviários, em especial as prefeituras.

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

Os inventários, elaborados em sua maioria nos anos de 2008 e 2009, se revelaram oportunos nesse sentido, pois representavam um banco de dados qualitativo e quantitativo das diversas regiões, aptos a subsidiar o estabelecimento de hierarquias e níveis de preservação, tipos diferenciados de ações e o delineamento de um elenco de prioridades.

A partir de uma ação de grande potencial proposta pela Superintendência da Paraíba para 2010, de confecção de um *Mapa Interativo do Patrimônio Cultural Ferroviário*, a

⁹ Criada em 2008 por meio da Portaria nº 208/2008, dentro da estrutura do Departamento do Patrimônio Material e Fiscalização do IPHAN, com a incumbência de coordenar as atividades desenvolvimento dos critérios e metodologia processual de cumprimento da Lei nº 11.483/2007 e do Decreto nº 6.018/2007, bem como a interlocução cotidiana necessária com as unidades descentralizadas do IPHAN e com a Inventariança da Rede Ferroviária Federal S.A.

Coordenação do Patrimônio Ferroviário propôs uma parceria para uma ação piloto que construísse uma metodologia capaz de trabalhar a desejada visão integrada do patrimônio ferroviário no território. O *Mapa Interativo* proposto visava ao cruzamento de informações da malha ferroviária com os respectivos bens dos ciclos econômicos coexistentes, funcionando como uma ferramenta de planejamento e gestão. Com o estabelecimento da parceria, o *Mapa* passa a dar lugar à elaboração de um “plano de preservação” como abordagem de atuação ampla e coordenada.

O trabalho partiu das informações levantadas pelo inventário, que foram complementadas pelo levantamento de imóveis solicitados por entes interessados – como as Prefeituras de São João do Rio do Peixe, Alagoa Grande, Duas Estradas e Patos; além de Sousa e Pontal. O desenvolvimento do *Plano* resultou na proposição de uma setorização do território e proposição de respectivas ações, vinculadas a bens selecionados. As seis regiões definidas, ou setores, foram caracterizados do ponto de vista da realidade social, geográfica e vocação econômica, e os bens foram agrupados segundo os critérios:

- Técnico-estéticos, tipológicos e de técnica construtiva;
- Motivação histórica e relação com a implantação da ferrovia;
- Interesse de ente parceiro na sua utilização e preservação.

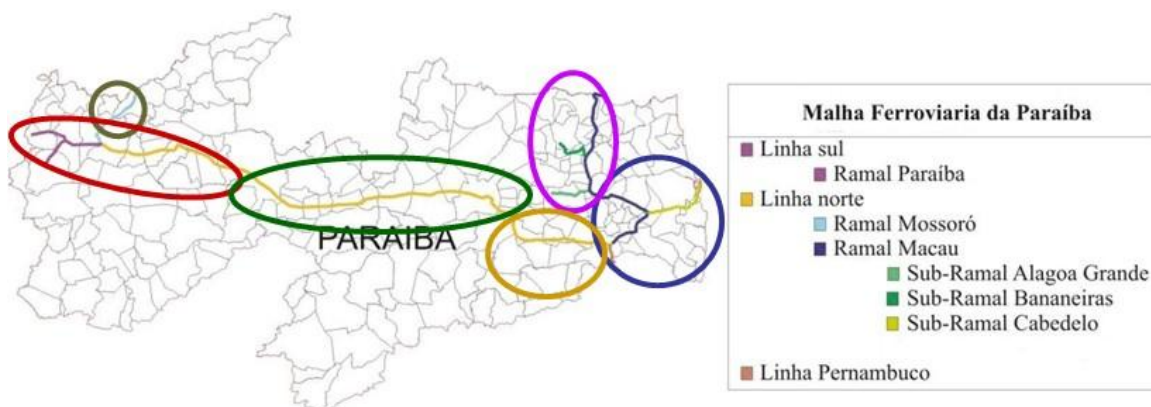


Figura 3. As elipses indicam, da esquerda à direita, Região do Sal, Região do Sertão, Região da Borborema, Região do Agreste, Região do Brejo e Região da Zona da Mata/Litoral. Fonte: Apresentação elaborada para o Encontro Regional de Preservação e Revitalização Ferroviária, CPTF/DEPAM/IPHAN. João Pessoa, 14.08.2010.

Por fim, para cada região e suas respectivas cidades, foram avaliados as potencialidades, deficiências, desafios e encaminhamentos de ações para o ano de 2010.

Essa experiência com o caso da Paraíba reiterou a necessidade de uma visão ampla sobre o patrimônio ferroviário e de uma atuação integrada, identificando entraves e principais dificuldades a serem tratadas. Permitiu ainda observar as potencialidades dos planos de preservação como metodologia adequada. Entende-se que a próxima etapa seja aprimorar essa metodologia.

O resultado da experiência da Paraíba mostrou ainda que boa parte das dificuldades encontradas na gestão desse patrimônio diz respeito à necessária adesão das prefeituras em sua apropriação. Outra grande dificuldade está no estado de conservação frequentemente precário desses bens, exigindo um grande esforço para sua conservação e restauração.

Parcerias

Durante todo o processo de realização de inventários e definição de procedimentos de trabalho, foram sendo identificadas diversas prefeituras e diversos grupos da sociedade civil promovendo ações de preservação do patrimônio ferroviário. Essas iniciativas constituem um referencial prático para a atuação do IPHAN. Citamos, como exemplo, as atividades do Movimento de Preservação Ferroviária, da Associação Brasileira de Preservação Ferroviária e o sítio eletrônico Estações Ferroviárias.

São também importantes as iniciativas institucionais desenvolvidas para a preservação do patrimônio ferroviário, como a criação, na década de 1980, pelo Ministério dos Transportes, do 'Programa de Preservação do Patrimônio Histórico dos Transportes' – Preserve. Esse programa teve como objetivo preservar o acervo histórico da evolução tecnológica dos meios de transportes no Brasil. Importante ação do programa aconteceu na Rede Ferroviária Federal S.A., cujos resultados traduziram-se na criação e no implemento de centros e núcleos de preservação e história ferroviária em localidades do Nordeste, Sudeste e Sul do país.

Muitas ações no domínio do IPHAN têm buscado a interlocução com as demais instituições implicadas na recepção e gestão do espólio ferroviário, viabilizando a elaboração de procedimentos factíveis frente ao desafio proposto. Resultado dessas diversas interlocuções foi a publicação da Portaria Interinstitucional nº 1 SPU IPHAN, em setembro de 2011, que estabelece procedimentos conjuntos em relação a bens imóveis não concedidos que possam ter valor histórico, artístico e cultural.

Vale ainda destacar que algumas das grandes áreas de terrenos do espólio da RFFSA estão localizadas em regiões estratégicas das grandes cidades exigindo uma atuação integrada a outras políticas públicas e órgãos responsáveis. O Programa de Aceleração do Crescimento das Cidades Históricas (PACCH) representa, nesse

sentido, foco de atenção. Trata-se de uma ação intergovernamental articulada com a sociedade para preservar o patrimônio brasileiro, valorizar a cultura nacional e promover o desenvolvimento econômico e social com sustentabilidade e qualidade de vida. O PACCH abrange 173 municípios e seu objetivo é posicionar o patrimônio cultural como eixo indutor e estruturante do desenvolvimento nacional. Tem como base políticas intersetoriais e parcerias estratégicas, com destaque para os Ministérios do Turismo, Educação e Cidades, Eletrobrás, Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico e Social – BNDES, Caixa Econômica Federal e Banco do Nordeste do Brasil – BNB.

Como se vê, embora muitos resultados tenham sido alcançados, a instrumentalização do processo de preservação do patrimônio ferroviário no Brasil apenas foi iniciada. Cabe por fim ressaltar a contribuição que a experiência nacional de preservação do patrimônio ferroviário vem resultando, desde o estabelecimento de novos instrumentos de preservação, à efetivação do desafio de se trabalhar o patrimônio cultural brasileiro em rede, até os avanços na consolidação de processos identitários locais, como é possível observar nas diversas ações levadas adiante pelas superintendências estaduais do IPHAN.

Referências bibliográficas

BOLOGNANI, Robson. *A Visão da Legislação da Memória Ferroviária para o IPHAN*. Apresentação no Fórum Nacional do Patrimônio Cultural. Ouro Preto, 13 a 16 de dezembro de 2009.

CARNEIRO, Fernanda Gibertoni. *La Cátedra Demetrio Ribes y la Carta de Nizhny Tagil: Referencias para la Conservación del Patrimonio de los Ferrocarriles en Brasil*, Valencia: UPV, 2011. Trabalho final de Master.

CAVALCANTI NETO, José Rodrigues. *O IPHAN e o Patrimônio Cultural Ferroviário*. Fórum Nacional de Patrimônio Cultural. Ouro Preto: 2009.

Companhia Brasileira de Trens Urbanos. Histórico. Disponível em <<http://www.cbtu.gov.br/acbtu/acbtu.htm>>. Acesso em: 15 de maio de 2012

FINGER, Anna Eliza. *Vilas Ferroviárias no Brasil*. Os casos de Paranapiacaba em São Paulo e da Vila Belga no Rio Grande do Sul. Brasília: FAU UnB, 2009. Dissertação de mestrado.

INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL. Portaria n.º 407/2010. Brasília: DOU, 2010.

INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL; SECRETARIA DO PATRIMÔNIO DA UNIÃO. Portaria Interinstitucional nº 1, de setembro de 2011. Brasília: DOU, 2011.

GOVERNO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL. Lei n.º 11.483. Brasília: DOU, 2007.

MINISTÉRIO DO TURISMO e outros. *Cartilha de Orientação para Proposição de Projetos de Trens Turísticos e Culturais*. Governo da República Federativa do Brasil. Brasília, 2010.

MOURA, Nadia M. e SARMENTO, Christiane Finizola. *Plano de Preservação da Paraíba*. CTPF, DEPAM, IPHAN. Brasília: 2010.

MOURA, Nadia M. *Produto 1 - Documento técnico contendo proposta de metodologia para organização dos dados dos inventários finalizados e proposta para elaboração de banco de dados, incluindo sugestão de uso de software*. Acordo IPHAN UNESCO Projeto 914BRZ4011 – Preservação Urbana e Desenvolvimento, Patrimônio Cultural Ferroviário, Contrato nº SA-3842/2009. Brasília, 2009.

_____. *Produto 2 - Documento técnico contendo listagem classificativa e quantitativa dos dados dos inventários referentes às regiões Norte e Nordeste e alimentação da base de dados criada destes dados*. Acordo IPHAN UNESCO Projeto 914BRZ4011 – Preservação Urbana e Desenvolvimento, Patrimônio Cultural Ferroviário, Contrato nº SA-3842/2009. Brasília, 2009.

_____. *Produto 3 - Documento técnico contendo listagem classificativa e quantitativa dos dados dos inventários referentes às regiões Sul e Centro-oeste e alimentação da base de dados criada destes dados*. Acordo IPHAN UNESCO Projeto 914BRZ4011 – Preservação Urbana e Desenvolvimento, Patrimônio Cultural Ferroviário, Contrato nº SA-3842/2009. Brasília, 2009.

_____. *Produto 4 - Documento técnico contendo listagem classificativa e quantitativa dos dados dos inventários referentes às regiões Sudeste e alimentação da base de dados criada destes dados*. Acordo IPHAN UNESCO Projeto 914BRZ4011 – Preservação Urbana e Desenvolvimento, Patrimônio Cultural Ferroviário, Contrato nº SA-3842/2009. Brasília, 2009.

NIZZOLLA, Liliane J. e CARNEIRO, Fernanda G. *Manual de Procedimentos Patrimônio Ferroviário*. CPTF, DEPAM, IPHAN. Brasília: 2010.

SUPERINTENDÊNCIA DO INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL EM SANTA CATARINA. Processo 0150.001593/2010-14 – Solicita a cessão dos bens patrimoniais, edificações e terrenos, da extinta Rede Ferroviária Federal S.A. Interessado Prefeitura Municipal de Maracajá – SC. Florianópolis, 2010.