VILAS FERROVIÁRIAS E OPERÁRIAS: MORADIA E PROXIMIDADE DO TRABALHO FERROVIÁRIO NO PIAUÍ

RAILWAY AND WORKERS' VILLAGES: HOUSING AND PROXIMITY TO RAILWAY WORK IN PIAUÍ

Lêda Rodrigues Vieira

Licenciada em História pela Universidade Federal do Piauí (2007), Mestra em História do Brasil pela Universidade Federal do Piauí (2010) e Doutora em História pela Universidade do Vale do Rio dos Sinos (2024). Professora Adjunta I da Universidade Estadual do Piauí, Campus Professor Alexandre Alves de Oliveira, Parnaíba-PI. E-mail: ledarodrigues@phb.uespi.br

Resumo: 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 brasileiro. Este artigo analisa o estado de conservação e os novos usos dos bens imóveis residenciais, vilas ferroviárias e operárias, da ferrovia no Piauí, principalmente depois da desativação da Rede Ferroviária Federal S. A. (RFFSA). Para isso, analisamos os relatórios e inventários de bens móveis e imóveis produzidos pela RFFSA e pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN) que apresentam informações sobre a quantidade, os tipos, os usos e o estado de conservação do patrimônio ferroviário piauiense.

Palavras-chave: Vilas ferroviárias e operárias. Moradia. Trabalho ferroviário.

Abstract: Along the permanent way of the railroads, various infrastructure (earthworks, drainage and special works of art) and superstructure (tracks, sleepers, ballast, sub-track, etc.) works were carried out, in addition to the construction of buildings such as passing and terminus stations, medical stations, warehouses, workshops, railway or workers' villages, among others, which helped the operation of Brazilian rail transport. This article analyzes the state of conservation and new uses of the railroad's residential real estate in Piauí, especially after the closure of Rede Ferroviária Federal S. A. (RFFSA). To do this, we analyzed the reports and inventories of movable and immovable property produced by RFFSA and the National Historical and Artistic Heritage Institute (IPHAN), which provide information on the quantity, types, uses and state of conservation of Piauí's railway heritage.

Keywords: Railway and workers' villages. Housing. Railway work.

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" (Moreira, 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.

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 suspenção 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 atuariam 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.

AS VILAS FERROVIÁRIAS E OPERÁRIAS: MORADIA, CONTROLE E DISCIPLINA DO TRABALHADOR FERROVIÁRIO

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, 2009, p. 365).

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 (Figura 1). 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).

Figura 1: Inventário do Patrimônio Ferroviário do Piauí: Bens Imóveis, 2013.

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, 2013a, p. 43.

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-PI[1], por 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 (Imagem 1) (Brasil, 2013a).

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 Floriópolis[2] pode ser encontrado uma casa de turma germinada com duas moradias em precário estado de conservação (Imagem 2) Já os dormitórios eram instalações coletivas localizadas no próprio edifício das estações para aqueles que exerciam trabalhos temporários.

1. 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 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)

2. 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).

Imagem 1: Casa de Agente da Estação de Capitão de Campos-PI

Fonte: Brasil, 2010c.

Imagem 2: 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, 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 Piripiri e Campo Maior da ferrovia Teresina-Piripiri, 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 1: Relação das Edificações do Trecho Piripiri-Campo Maior da Ferrovia Teresina-Piripiri (1962)

N.º	DISCRIMINAÇÃO	ÁREA COBERTA m²	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
4	**Grupo de casas de Cocal de Telha**			
	1 Casa de Feitor			
	4 Casas para trabalhador	133,29	38	Const. p/ DNEF
	1 Caixa d'água 10.000 lts	381,60	38	Idem Idem Idem
	1 Poço tubular c/ bomba	=	38	Const. p/ 2.º BEC
		=	38	Idem Idem Idem
5	**Posto Telegráfico de Sambaíba**			
	1 Posto Telegráfico			
	1 Casa de Feitor	167,57	48	Const. p/ DNEF
	4 Casas p/ trabalhador	153,75	48	Idem Idem Idem
	1 Caixa d'água 10.000 lts	480,50	48	Idem Idem Idem
	1 Poço tubular c/ bomba	=	48	Const. p/ 2.º BEC
		=	48	Idem Idem Idem
6	**Grupo de Casa de Angelim**			
	1 Casa de Feitor			
	4 Casas p/ trabalhador	133,29	58	Const. p/ DNEF
	1 Caixa d'água 10.000 lts	381,60	58	Idem Idem Idem
	1 Poço tubular c/ bomba	=	58	Const. p/ 2.º BEC
		=	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 1) 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 Piripiri 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, 2013a).

No Povoado Sambaíba, os dados da documentação oficial (Tabela 1) 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, 2013a).

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.

IPHAN E AS AÇÕES DE PROTEÇÃO DOS BENS IMÓVEIS RESIDENCIAIS FERROVIÁRIOS NO PIAUÍ

Em 2013, a Superintendência do Iphan no Piauí celebrou contrato com a OP Arquitetura Ltda[3] 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.

3. 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).

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, 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)[4] 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. 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 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,

4. 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)

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 (Imagens 3 e 4).

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).

Imagens 3: Conjunto de casas geminadas para trabalhador em Cocal-PI.

Fonte: Brasil, 2010c.

Imagem 4: Conjunto de casas geminadas para trabalhador em Cocal-PI.

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 Cruz[5] que, entre os anos de 1955 e 1958, atuou como diretor da Estrada de Ferro Central do Piauí e que durante 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).

5. 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.

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 5 e 6), 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).

Imagem 5: 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).

Imagem 6: 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).

A ocupação dessas habitações era direcionada inicialmente 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 Floriópolis[6], em Parnaíba-PI ou a conjuntos das estações ferroviárias como, por exemplo, os situados nas cidades de Teresina[7], 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).

---

6. 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.

7. 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 acrescimento de novos quartos, descaracterizando o projeto arquitetônico original tanto no aspecto interno quanto externamente (Imagens 7 e 8) e a substituição de janela por portão de acesso à ponto comercial (Imagem 9).

Imagem 7: Habitação conjugada com alterações de fachada situada na Vila Operária Major Santa Cruz, Parnaíba-PI.

Fonte: Google Maps, 2022.

Imagem 8: Habitação conjugada com alterações de fachada situada na Vila Operária Major Santa Cruz, Parnaíba-PI.

Fonte: Google Maps, 2022.

Imagem 9: 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.

REFERÊNCIAS

ANJOS, Claudiana Cruz dos. Preservação do Patrimônio Cultural Ferroviário do Piauí, uma questão de moradia. *História e Cultura***.** v.12, n. 1, jul. 2023.

BRASIL. *Diário Oficial da União*, Lei n.º 11.483, de 31 maio 2007.

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. *Estrada de Ferro Central do Piauí*. São Luís: Serviço de Administração da RFFSA, [199?].

BRASIL. Ministério dos Transportes. *Termo de Transferência n.º 092/2010*. 2010c.

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.

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.

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.

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.

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.

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.

PASSOS, Caio. *Cada Rua*: Sua História. Parnaíba: [s.ed.], 1982.

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.

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.