



UNIVERSIDADE FEDERAL DE PERNAMBUCO
CENTRO DE ARTES E COMUNICAÇÃO
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM DESENVOLVIMENTO URBANO

Karla Pereira dos Passos

**Estudo sobre a gestão da conservação do patrimônio ferroviário de
Caruaru-PE**

Recife
2020

Karla Pereira dos Passos

**Estudo sobre a gestão da conservação do patrimônio ferroviário de
Caruaru-PE**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Urbano da Universidade Federal de Pernambuco, como requisito parcial para a obtenção do Título de Mestre em Desenvolvimento Urbano.

Área de Concentração: Conservação

Orientadora: Prof.^a Dra. Virgínia Pitta Pontual

Recife
2020

**Catalogação na fonte
Bibliotecária Nathália Sena, CRB-4/1719**

P289e

Passos, Karla Pereira dos

Estudo sobre a gestão da conservação do patrimônio ferroviário de Caruaru-PE / Karla Pereira dos Passos. – Recife, 2020.
199f.: il.

Orientadora: Virgínia Pitta Pontual.

Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal de Pernambuco. Centro de Artes e Comunicação. Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Urbano, 2020.

Inclui referências e anexos.

1. Patrimônio ferroviário. 2. Conservação. 3. Gestão da conservação. 4. Conflito. 5. Atores sociais. I. Pontual, Virgínia Pitta (Orientadora). II. Título.

711.4 CDD (22. ed.)

UFPE (CAC 2021-21)

Karla Pereira dos Passos

**Estudo sobre a gestão da conservação do patrimônio ferroviário de
Caruaru-PE**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Urbano da Universidade Federal de Pernambuco, como requisito parcial para a obtenção do Título de Mestre em Desenvolvimento Urbano.

Aprovada em: 03/03/2020

BANCA EXAMINADORA

Prof.^a Dra. Virgínia Pitta Pontual (Orientadora)
Universidade Federal de Pernambuco

Prof.^o Dr. Tomás de Albuquerque Lapa (Examinador Interno)
Universidade Federal de Pernambuco

Prof. ^a Dra. Ana Paula Mota de Bitencourt da Costa Lins (Examinadora Externa)

À minha Mãe

AGRADECIMENTOS

Agradecer é, possivelmente, a única parte fácil em um trabalho como este, uma vez que é praticamente impossível realizá-lo sozinha. Observei várias contribuições de forma direta e indireta, sem as quais eu nem sonharia conseguir concluir esta jornada. Portanto, é com o coração repleto de gratidão que me reporto a todos que contribuíram para realização dessa pesquisa.

O primeiro agradecimento vai a Deus, que nunca me desamparou e sempre me fez perceber sua presença nos momentos mais difíceis, que não foram poucos e nem sempre fáceis de superar.

Em seguida, à minha mãe, Maria Gersoneide, que dedicou tanto de sua vida a me dar a melhor formação possível e sempre esteve ao meu lado incondicionalmente. À minha irmã, Daniela, que nunca me deixou esmorecer, sempre foi meu melhor ombro amigo e maior incentivadora, sem ela eu não teria conseguido passar nem pelo primeiro ano do mestrado, por isso e por toda a vida de dedicação, serei eternamente grata. A meu pai, Carlos, cuja admiração por mim me faz sempre querer ir mais longe. A meu companheiro de vida, Denis Diego, quem suportou meus choros e desesperos nos momentos de angustia, com quem compartilhei cada momento de descoberta, ele com certeza é meu maior fã e sua fé em mim me faz ter forças para sempre seguir adiante. E a meu primo-sócio, Emanuel Pereira, por todo companheirismo, palavras de incentivo e por segurar as pontas do nosso escritório nos momentos em quem me fiz ausente.

Um dos agradecimentos mais importantes vai a minha orientadora, Profa. Dra. Virgínia Pitta Pontual, por todo o conhecimento transmitido, todas as orientações extremamente valiosas, por toda compreensão com as minhas faltas, e por me tornar uma versão melhor de mim mesma como profissional. A minha admiração por esse ser humano tão precioso só aumentou durante esse processo da pesquisa.

A todos os colegas da turma do mestrado pelo convívio e compartilhamento de ideias. Sobretudo Aline Barcelar, Camilla Gomes e Davi Dorneles, companheiros de LUP, e Fernanda, com os quais sempre pude contar para me dar os melhores conselhos e conforto. Mirela Melo e Vagner Damasceno, nossas conversas semanais foram de uma importância imensa nos momentos de desestímulo e solidão. Andreza Cruz, um ser de luz que o mestrado colocou na minha vida,

ingressar nessa vida de pesquisadora com uma pessoa tão parceira foi extremamente gratificante.

Ao MDU e a todos os professores e funcionários que o compõe. É estimulante e recompensador ver a forma como todos se dedicam tanto para fazer um programa cada vez melhor e ao LUP, cujas reuniões mensais só contribuiu para minha formação como pesquisadora.

Ao IPHAN, pela receptividade em ajudar a minha pesquisa. A Fundação de Cultura de Caruaru-PE, na figura de Carla Pereira, a quem sempre recorri e que sempre esteve de prontidão para me ajudar.

E por último, mas não menos importante, meus queridos amigos. Rogerio Nascimento, com quem partilhei o desejo de ingressar no mestrado e as primeiras viagens de ida e vinda para assistir as aulas em Recife, amigo, nossos caminhos não trilharam os mesmos rumos, mas com certeza, sem você eu não teria nem começado essa jornada. Wagner Omena, outro parceiro de viagens, que se tornou parceiro da vida, obrigada por todo incentivo. Myrella Carvalho, Gabriela Mendes e Juliete Fany, melhores amigas da vida e que só por isso valeria um milhão de agradecimentos, mas que, além disso, são minhas advogadas consultoras com as quais pude tirar dúvidas, esclarecer termos jurídicos e pedir ajuda a qualquer momento do dia ou da noite. A Laís Carvalho e Antônio Almeida, uma família que me foi dada, obrigada por todas as vezes que me abrigaram em sua casa quando precisei ficar em Recife por conta do mestrado e por todas as palavras de incentivo e companheirismo. A Sergio de Castro, quem sempre acreditou em mim e foi um dos meus maiores incentivadores. A Deborah Marinho e Ana Cláudia, companheiras da graduação e da vida, com quem eu sei que resistirei sempre! E a Débora Sobral, anjinho que Deus colocou em minha vida e que eu sei que está nesse momento só aguardando para celebrar comigo essa vitória.

Esse processo de voltar a estudar e me dedicar a pesquisa depois de quase uma década fora das salas de aula foi muito desafiador, sem vocês, nada disso seria possível, então, muito obrigada a todos!

RESUMO

A dissertação analisa questões relacionadas à gestão da conservação do patrimônio ferroviário, com foco na gestão do Conjunto Arquitetônico Ferroviário da cidade de Caruaru-PE, composto pelo prédio da estação ferroviária, pelos armazéns e pelo pátio ferroviário, que compreendem a plataforma de embarque, galpão, sítio histórico, pátio e muretas. Bem tombado pela Fundarpe em 2006, listado pelo IPHAN como patrimônio cultural ferroviário brasileiro em 2010 e classificado como Imóvel Especial de Preservação (IEP) pela lei municipal nº 5.837/2016 em 2016. Desde os primeiros conhecimentos adquiridos, evidenciou-se que esse conjunto vem sofrendo uma série de alterações arquitetônicas e urbanísticas que se tornaram processos judiciais litigiosos entre o IPHAN e a gestão municipal. Portanto, o objetivo é evidenciar os conflitos entre os atores sociais presentes na gestão da conservação desse Conjunto, qualificar a atuação desses atores frente à conservação do bem, nas gestões dos Prefeitos do município de Caruaru Tony Gel (PFL/Democratas) e José Queiroz (PDT) e identificar as perdas do Conjunto no arco temporal anterior e durante essas gestões.

Palavras chave: Patrimônio Ferroviário. Conservação. Gestão da Conservação. Conflito. Atores Sociais.

ABSTRACT

The dissertation analyzes issues related to the management of the conservation of railway heritage, focusing on the management of the Railway Architectural Complex in the city of Caruaru-PE, composed of the train station building, the warehouses and the railway yard, which comprise the boarding platform, shed, historic site, patio and walls. Registered heritage by Fundarpe at 2006, listed by IPHAN as a Brazilian railway cultural heritage at 2010 and classified as a Special Preservation Property (IEP) by municipal law n° 5.837/2016 at 2016. Since the first knowledge acquired, it was evident that this complex has undergone a series of architectural and urban changes that have become litigious lawsuits between IPHAN and the municipal management. Therefore, the objective is to highlight the conflicts between the social actors present in the management of the conservation of this Complex, to qualify the performance of these actors in relation to the conservation of the heritage, in the management of the Mayors of the municipality of Caruaru Tony Gel (PFL/Democratas) e José Queiroz (PDT) and to identify the losses of the Complex in the previous temporal arc and during these managements.

Keywords: Railway Heritage. Preservation. Conservation Management. Conflict. Social Actors.

LISTA DE IMAGENS

Imagen 1-	Conjunto Arquitetônico Ferroviário de Caruaru – Fachada Principal da Estação Ferroviária e Fachada voltada para Plataforma – Galpão da Estação Ferroviária.....	74
Imagen 2-	Distância De 400 Metros Entre O Marco Zero De Caruaru (Igreja N. Sra. Da Conceição) E O Pátio Ferroviário.....	74
Imagen 3-	Marcação Das Vias Delimitadores Do Conjunto Da Estação Ferroviária De Caruaru.....	75
Imagen 4-	Registro fotográfico de elementos que não existem mais no conjunto da estação ferroviária de Caruaru: edificação situada ao lado do prédio da estação que não se encontrou registro de seu uso.....	77
Imagen 5-	Registro fotográfico de elementos que não existem mais no conjunto da estação ferroviária de Caruaru: Fotografia do castelo d'água que também foi demolido ao longo dos anos.....	76
Imagen 6-	Conjunto da Estação Ferroviária de Caruaru-PE em seus primeiros anos de funcionamento.....	78
Imagen 7-	Conjunto da Estação Ferroviária de Caruaru-PE em seus primeiros anos de funcionamento.....	78
Imagen 8-	Conjunto da Estação Ferroviária de Caruaru-PE em seus primeiros anos de funcionamento.....	78
Imagen 9-	Conjunto da Estação Ferroviária de Caruaru-PE em seus primeiros anos de funcionamento.....	78
Imagen 10-	Multidão aguardando o trem 1895 na inauguração da Estação.....	80
Imagen 11-	Estação Ferroviária De Caruaru Nos Anos De 1902.....	80

Imagen 12-	Edifício Dos Armazéns.....	80
Imagen 13-	Estação Ferroviária De Caruaru Nos Anos De 1925.....	81
Imagen 14-	Estação Ferroviária de Caruaru depois da Reforma dos Anos 1940/50 e Estação em funcionamento na década de 1950.....	83
Imagen 15-	Estação em funcionamento na década de 1950.....	82
Imagen 16-	Estação Ferroviária de Caruaru recebendo o trem do forró e os visitantes para os festejos juninos.....	84
Imagen 17-	Pátio Ferroviário com marcação da Via aberta há algumas décadas, atualmente Rua Belmiro Pereira, dividindo o Pátio. Abaixo, Rua Capitão João Velho e confluência da Rua Cleto Campelo com a Rua Manoel Surubim, nesses cruzamentos vemos trechos dos trilhos do trem e muro em balaustrada, o que demonstra resquícios da esplanada ferroviária que avançava.....	86
Imagen 18-	Fotografia feita no ano de 2004 do edifício da Estação situado à Rua Cleto Campelo Edifício.....	91
Imagen 19-	Fotografia feita no ano de 2004 do edifício da Estação com vista do Pátio Ferroviário.....	91
Imagen 20-	Fotografia feita no ano de 2004 do edifício do armazém com tipologia preservada.....	91
Imagen 21-	Fotografia feita no ano de 2004 da vista superior do edifício do armazém e edifício da estação.....	92
Imagen 22-	Fotografia feita no ano de 2004 do conjunto remanescente da antiga esplanada ferroviária: pátio com a estação e o edifício dos armazéns, mostrando parte dos trilhos recobertos por asfalto.....	92
Imagen 23-	Fotografia feita no ano de 2004 do referido muro de balaustrada demarcador dos limites do terreno ferroviário.....	92
Imagen 24-	Imagen aérea do Pátio Ferroviário. Em tracejado, traçado de	

via a ser aberta, visando à interligação das existentes ruas Mestre Pedro e Silvino Macedo, proposta pelo Prefeito Tony Gel.....	95
Imagen 25- Imagem feita por técnicos da CFN no dia em que foi deflagrada a obra da prefeitura de Caruaru no Pátio Ferroviário. Nela se pode ver o buraco onde antes havia a rampa da plataforma de embarque.....	100
Imagen 26- Imagem feita por técnicos da CFN no dia em que foi deflagrada a obra da prefeitura de Caruaru no Pátio Ferroviário. Nela se pode ver muro delimitador do terreno ferroviário destruído.....	100
Imagen 27- Imagem feita por técnicos da CFN no dia em que foi deflagrada a obra da prefeitura de Caruaru no Pátio Ferroviário. Nela se pode ver muro delimitador do terreno ferroviário destruído.....	100
Imagen 28- Imagem feita por técnicos da CFN no dia em que foi deflagrada a obra da prefeitura de Caruaru no Pátio Ferroviário. Nela se pode ver árvores arrancadas, não somente pés de algarobas como afirmou a prefeitura, como também pés de castanholas.....	101
Imagen 29- Imagem feita por técnicos da CFN no dia em que foi deflagrada a obra da prefeitura de Caruaru no Pátio Ferroviário. Nela se pode ver árvores arrancadas, não somente pés de algarobas como afirmou a prefeitura, como também pés de castanholas.....	101
Imagen 30- Imagem feita por técnicos da CFN no dia em que foi deflagrada a obra da prefeitura de Caruaru no Pátio Ferroviário. Nela se pode movimentação de máquinas e operários, colocação de material construtivo no local.....	101
Imagen 31- Imagem feita por técnicos da CFN no dia em que foi deflagrada a obra da prefeitura de Caruaru no Pátio Ferroviário. Nela se	

pode ver muro delimitador do terreno ferroviário destruído.....	102
Imagen 32- Imagem feita por técnicos da CFN no dia em que foi deflagrada a obra da prefeitura de Caruaru no Pátio Ferroviário. Nela se pode ver árvores arrancadas, bem como pode movimentação de máquinas e operários.....	102
Imagen 33- Imagem feita por técnicos da CFN no dia em que foi deflagrada a obra da prefeitura de Caruaru no Pátio Ferroviário. Nela se pode ver árvores arrancadas, bem como pode movimentação de máquinas e operários.....	102
Imagen 34- Imagem feita por técnicos da CFN no dia em que foi deflagrada a obra da prefeitura de Caruaru no Pátio Ferroviário. Nela se pode ver o alinhamento de trabalho de meio-fio sendo executado simultaneamente à demolição.....	103
Imagen 35- Imagem feita por técnicos do IPHAN no dia 12 de julho de 2006 como parte de parecer técnico solicitado pela Justiça Federal. Nela pode-se ver o cruzamento rodoviário já executado.....	104
Imagen 36- Imagem feita por técnicos do IPHAN no dia 12 de julho de 2006 como parte de parecer técnico solicitado pela Justiça Federal. Nela pode-se ver o cruzamento rodoviário já executado e local onde antes era a rampa de acesso à plataforma de embarque.....	104
Imagen 37- Imagem feita por técnicos do IPHAN no dia 12 de julho de 2006 como parte de parecer técnico solicitado pela Justiça Federal. Nela pode-se ver o cruzamento rodoviário já executado.....	105
Imagen 38- Imagem feita por técnicos do IPHAN no dia 12 de julho de 2006 como parte de parecer técnico solicitado pela Justiça Federal. Nela pode-se ver o local onde antes era a rampa de acesso à plataforma de embarque.....	105

Imagen 39-	Imagen feita por técnicos do IPHAN no dia 12 de julho de 2006 como parte de parecer técnico solicitado pela Justiça Federal. Nela pode-se ver o local onde antes era a rampa de acesso à plataforma de embarque.....	105
Imagen 40-	Imagen feita por técnicos do IPHAN no dia 12 de julho de 2006 como parte de parecer técnico solicitado pela Justiça Federal. Nela pode-se ver local os restos do muro delimitador que teve uma extensão maior destruída desde a primeira fase da obra.....	106
Imagen 41-	Imagen feita por técnicos do IPHAN no dia 12 de julho de 2006 como parte de parecer técnico solicitado pela Justiça Federal. Nela pode-se ver local os restos do muro delimitador que teve uma extensão maior destruída desde a primeira fase da obra.....	106
Imagen 42-	Vê-se esquadrias em madeira e ferro e guarda-corpo em ferro trabalhado no primeiro pavimento ainda conservadas.....	117
Imagen 43-	Vê-se esquadrias em madeira e ferro e guarda-corpo em ferro trabalhado no primeiro pavimento ainda conservadas.....	117
Imagen 44-	Vê-se luminárias ainda conservadas no interior da estação.....	117
Imagen 45-	Vê-se ainda conservadas bilheterias com gradil em ferro.....	117
Imagen 46-	Vê-se ainda conservadas bilheterias com gradil em ferro.....	117
Imagen 47-	Vê-se ainda conservadas bilheterias com gradil em ferro.....	118
Imagen 48-	Vê-se ainda conservado no interior da estação o piso em ladrilho hidráulico.....	117
Imagen 49-	Vê-se parte do muro de balaustrada delimitador do pátio ferroviário.....	117
Imagen 50-	Vê-se parte da plataforma de embarque e trilhos ainda expostos.....	117
Imagen 51-	Pórtico de acesso ao polo Vitalino construído no ano de	

2009.....	129
Imagen 52- Estruturas montadas ao longo do pátio ferroviário para as comemorações dos festejos juninos de 2009.....	129
Imagen 53- Estruturas montadas ao longo do pátio ferroviário para as comemorações dos festejos juninos de 2009. Nota-se a presença marcante dos trilhos no percurso, porém bases em alvenaria são construídas dentro do pátio ferroviário como 'calçadas' para as construções.....	129
Imagen 54- Estruturas montadas ao longo do pátio ferroviário para as comemorações dos festejos juninos de 2009. Em frente à 'igrejinha' um pátio de piso de concreto é feito sobre os trilhos.....	129
Imagen 55- Estruturas montadas ao longo do pátio ferroviário para as comemorações dos festejos juninos de 2009. Nota-se a presença marcante dos trilhos no percurso, porém bases em alvenaria são construídas dentro do pátio ferroviário como 'calçadas' para as construções.....	129
Imagen 56- Estruturas montadas ao longo do pátio ferroviário para as comemorações dos festejos juninos de 2009. Nota-se a presença marcante dos trilhos no percurso, porém bases em alvenaria são construídas dentro do pátio ferroviário como 'calçadas' para as construções.....	129
Imagen 57- Imagem da vistoria feita em janeiro de 2012 pelo IPHAN.....	135
Imagen 58- Imagem da vistoria feita em janeiro de 2012 pelo IPHAN.....	135
Imagen 59- Imagem da vistoria feita em janeiro de 2012 pelo IPHAN.....	135
Imagen 60- Imagem da vistoria feita em janeiro de 2012 pelo IPHAN.....	135
Imagen 61- Imagem da vistoria feita em janeiro de 2012 pelo IPHAN.....	135
Imagen 62- Imagem da vistoria feita em janeiro de 2012 pelo IPHAN.....	135
Imagen 63- Imagem da vistoria feita em janeiro de 2012 pelo IPHAN.....	135

Imagen 64-	Imagen da vistoria feita em janeiro de 2012 pelo IPHAN.....	135
Imagen 65-	Restaurante de alvenaria e com panos vidro construído no pátio da estação ferroviária.....	144
Imagen 66-	Planta de situação esquemática do conjunto da estação ferroviária de Caruaru, com marcação dos elementos que foram construídos ao longo do pátio ferroviário, que deveriam ser demolidos. Sendo os elementos em amarelo, as construções irregulares e em vermelho, os edifícios ferroviários, nº 13, o prédio da estação e nº 14, o edifício dos armazéns.....	155
Imagen 67-	Observa-se base de alvenaria do restaurante ‘portal do bode do sertão (nº19) aplicadas sobre os trilhos do pátio ferroviário.....	156
Imagen 68-	Observa-se base de alvenaria do restaurante ‘portal do bode do sertão (nº19) aplicadas sobre os trilhos do pátio ferroviário.....	156
Imagen 69-	Observa-se a pavimentação aplicada sobre os trilhos e trecho que resta do trilho exposto, como também, trilho recoberto por asfalto.....	157
Imagen 70-	Observa-se a pavimentação aplicada sobre os trilhos e trecho que resta do trilho exposto, como também, trilho recoberto por asfalto.....	157
Imagen 71-	Vista de parte da cidade cenográfica composta pela igreja (nº 8) e por bloco de edificações conjugadas compostos pelos estabelecimentos restaurante Chapa Quente (nº9), Casa do Pife (nº10), e Associação Casa e Cultura Mestre Gercínio (nº11) e vista da ligreja. Observa-se o impacto visual das construções sobre os edifícios ferroviários, bem como a fragmentação do pátio ferroviário.....	158
Imagen 72-	Vista de parte da cidade cenográfica composta pela igreja (nº 8) e por bloco de edificações conjugadas compostos pelos	

estabelecimentos restaurante Chapa Quente (nº9), Casa do Pife (nº10), e Associação Casa e Cultura Mestre Gercínio (nº11) e vista da ligreja. Observa-se o impacto visual das construções sobre os edifícios ferroviários, bem como a fragmentação do pátio ferroviário.....	158
Imagen 73- Observa-se pátio e trilhos recobertos de asfalto; prédio da estação apresentando desgaste na pintura e partes com pichação; no prédio dos armazéns também é constatado desgaste na pintura e pichação.....	160
Imagen 74- Observa-se pichações no prédio da estação.....	160
Imagen 75- No prédio dos armazéns também é constatado desgaste na pintura e pichação; esquadrias dos armazéns entaipadas dificultando a leitura e compreensão do edifício no contexto ferroviário.....	160
Imagen 76- No prédio dos armazéns também é constatado desgaste na pintura e pichação; esquadrias dos armazéns entaipadas dificultando a leitura e compreensão do edifício no contexto ferroviário.....	160
Imagen 77- Esquadrias dos armazéns entaipadas dificultando a leitura e compreensão do edifício no contexto ferroviário e outdoor localizado ao lado do armazém, elemento totalmente estranho à tipologia ferroviária.....	160
Imagen 78- Esquadrias dos armazéns entaipadas dificultando a leitura e compreensão do edifício no contexto ferroviário e outdoor localizado ao lado do armazém, elemento totalmente estranho à tipologia ferroviária.....	160

LISTA DE MAPAS

Mapa 1 -	Mapa Da Malha Ferroviária No Nordeste.....	69
Mapa 2 -	Diagrama de Localização da Cidade De Caruaru/PE	72

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO.....	21
2	CAPÍTULO 1 - Gestão da conservação do patrimônio cultural.....	29
2.1	Definições.....	29
2.2	Características de um sistema de gestão da conservação.....	31
2.2.1	Atores sociais envolvidos e os conflitos e mediações: negociação.....	33
3	CAPÍTULO 2 - Conservação do patrimônio industrial ferroviário brasileiro e sua gestão.....	37
3.1	A proteção do patrimônio industrial.....	37
3.2	O patrimônio industrial brasileiro: algumas questões relativas a intervenções em bens industriais.....	46
3.3	O patrimônio industrial ferroviário brasileiro: o processo de reconhecimento e a lista do patrimônio cultural ferroviário.....	52
3.4	Considerações Parciais.....	64
4	CAPÍTULO 3- Patrimônio ferroviário de Caruaru-PE e o estado de conservação.....	68
4.1	O patrimônio ferroviário de Pernambuco e o Conjunto Arquitetônico Ferroviário de Caruaru.....	68
4.1.1	O estado de conservação do Conjunto Arquitetônico Ferroviário de Caruaru até o ano de 2000.....	76
5	CAPÍTULO 4 - A gestão de Tony Gel e os conflitos para a conservação do Conjunto Arquitetônico Ferroviário de Caruaru.....	88
5.1	A primeira gestão de Tony Gel e o Conjunto Arquitetônico Ferroviário de Caruaru (2001 – 2004).....	88
5.1.1	A proposta de reutilização do Conjunto Arquitetônico Ferroviário de Caruaru por Tony Gel na primeira gestão.....	89

5.1.2	O estado de conservação do Conjunto Arquitetônico Ferroviário de Caruaru ao fim da primeira gestão de Tony Gel.....	90
5.2	Segunda gestão de Tony Gel (2005 – 2008) e a segunda proposta de reutilização do Conjunto Arquitetônico Ferroviário de Caruaru.....	94
5.2.1	O estado de conservação do Conjunto Arquitetônico Ferroviário de Caruaru ao fim da segunda gestão de Tony Gel.....	116
5.3	Considerações Parciais.....	121
6	CAPÍTULO 5 - A gestão de José Queiroz e os conflitos para conservação do Conjunto Arquitetônico Ferroviário de Caruaru.....	125
6.1	A primeira gestão de José Queiroz, a proposta de reutilização do Conjunto Arquitetônico Ferroviário de Caruaru e o aprofundamento dos conflitos (2009 – 2012).....	125
6.2	A segunda gestão de José Queiroz e o Conjunto Arquitetônico Ferroviário de Caruaru (2013 – 2016).....	141
6.2.1	Aprofundamento do conflito e negociações entre as instituições e atores sociais e perdas ocasionadas pelo conflito.....	144
6.3	Considerações Parciais.....	167
7	CONSIDERAÇÕES FINAIS	172
	REFERÊNCIAS.....	181
	ANEXO A- Modelo de Parecer Técnico para valoração de bens que consta no Manual Técnico do Patrimônio Ferroviário do IPHAN.....	193
	ANEXO B- Modelo de Parecer Técnico para não valoração de bens que consta no Manual Técnico do Patrimônio Ferroviário do IPHAN.....	195
	ANEXO C- Modelo de Termo de Compromisso Prefeituras (utilização facultativa).....	196
	ANEXO D- Página do Diário Oficial de Pernambuco do dia 07 de abril de 2001.....	197

ANEXO E- Página do Diário Oficial de Pernambuco do dia 25 de outubro de 2006.....	198
ANEXO F- Tabela que apresenta as edificações e elementos estranhos, presentes no Pátio Ferroviário de Caruaru, que deverão ser removidos/demolidos e os seus materiais construtivos.....	199

1 INTRODUÇÃO

A carta de Nizhny Tagil - documento que reúne conceitos, definições e orientações gerais para salvaguarda do Patrimônio Industrial, redigida em 2003, pelo Comitê Internacional de Conservação do Patrimônio Industrial, TICCIH¹ -, define Patrimônio Industrial como Patrimônio que comprehende os vestígios da cultura industrial que possuem valor histórico, tecnológico, social, arquitetônico ou científico.

Estes vestígios englobam edifícios e maquinaria, oficinas, fábricas, minas e locais de processamento e de refinação, entrepostos e armazéns, centros de produção, transmissão e utilização de energia, meios de transporte e todas as suas estruturas e infraestruturas, assim como os locais onde se desenvolveram atividades sociais relacionadas com a indústria, tais como habitações, locais de culto ou de educação.

A proteção de bens industriais se consolidou pela tentativa de conscientização contra constantes ameaças a complexos industriais causadas por obsolescência funcional, a especulação imobiliária e crescimento das cidades, porém essa conscientização ainda é incipiente (Kühl, 2008, p. 50).

Desde o início, as discussões sobre salvaguarda do Patrimônio Industrial estiveram também muito atreladas à salvaguarda do Patrimônio Ferroviário², Kühl (2008) afirma que o processo de industrialização está intimamente ligado ao desenvolvimento do transporte ferroviário.

O interesse por esse tipo de legado, se comparado ao interesse por outros tipos de manifestação cultural, é relativamente recente. No Brasil, o campo da proteção dos monumentos data da década de 1920, porém, quando se refere à importância da conservação do legado das ferrovias brasileiras, o debate só vem a acontecer, por parte do governo, a partir de 2007, quando da promulgação da lei nº11.483.

Essa lei liquida a Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima – RFFSA, órgão federal que era responsável pela administração do transporte ferroviário

¹ TICCIH, sigla para The International Comittee for the Conservation of Industrial Heritage, é uma organização voltada à conservação específica do Patrimônio Industrial. Foi criada em 1978 e possui representação oficial no Brasil desde 1998.

² Para informações mais detalhadas e referências bibliográficas complementares sobre como se deu a construção do debate e entendimento do patrimônio industrial e suas ligações com patrimônio ferroviário, ver B. M. Kühl, *Preservação do Patrimônio Arquitetônico da Industrialização...*, 2008, pp.11-100.

nacional e lança as bases para a institucionalização do Patrimônio Cultural Ferroviário Brasileiro, transferindo para o Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - IPHAN - a obrigação de receber e administrar os bens móveis e imóveis de valor artístico, histórico e cultural, oriundos da extinta RFFSA, além de zelar por sua guarda e manutenção. Depois da promulgação dessa lei, muito tem sido feito para tentar garantir uma conservação efetiva desse tipo de bem, mas muita coisa ainda está sendo estruturada.

O Patrimônio Ferroviário está inserido no Patrimônio Industrial e o debate a respeito da preservação industrial já havia sido iniciado por volta de 1950, mas é reconhecido institucionalmente apenas em 1978, com a criação do The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage - TICCIH. Algumas orientações foram dadas através de Cartas Patrimoniais, mas é com a Carta de Nizhny Tagil, que unifica o debate sobre o tema e credita valores aos vestígios da cultura industrial. Mas, o fato é que poucas medidas de proteção ao patrimônio ferroviário foram tomadas. (Borges, 2014, p.17)

Apesar dos esforços do IPHAN para assegurar a salvaguarda desse tipo de legado, a conservação do patrimônio industrial ferroviário ainda tem se mostrado um grande desafio por diversas razões, dentre as quais estão: os bens apresentarem características bem próprias, como a obsolescência de suas funções originais; ocuparem áreas centrais estratégicas nas cidades; serem considerados, por vezes, apenas como grandes porções de terreno disponíveis; a dificuldade de alguns em perceber os valores patrimoniais desse tipo de bem, como é comum com grande parte do legado advindo do processo de industrialização; e a dificuldade de o IPHAN assegurar uma gestão da conservação eficaz desses bens.

Uma vez que o Patrimônio Cultural Ferroviário foi instituído por legislação própria, a gestão da conservação dos bens ferroviários oriundos da RFSSA possui algumas diferenças da gestão da conservação dos demais bens tutelados no Brasil. Dado que coube ao IPHAN receber e administrar os bens detentores de valor artístico, histórico e cultural da antiga RFSSA, coube, consequentemente, a gestão da conservação de todos esses bens, posto que se tratam de bens públicos e na grande maioria desocupados e sem uso.

Ressaltando que o IPHAN é um órgão administrativo, que tem como missão proteger e promover os bens culturais do País, orientando e fiscalizando o Patrimônio cultural material e imaterial, essa nova função de gestor, advinda da promulgação da Lei nº11.483/2007, trouxe novas demandas, sem que houvesse uma estruturação ou aporte financeiro para tal. Ou seja, a lei de maio de 2007 impôs

novas responsabilidades ao IPHAN, sem regulamentar como tal feito seria executado. Ficando a cargo de o IPHAN formular alternativas, através de Portarias Administrativas.

Criou-se assim, através da portaria nº 407/2010, a Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário, instrumento de acautelamento dos bens ferroviários advindos do processo de liquidação de RFFSA. Nesta lista estão inscritos os bens declarados como detentores de valores artísticos, histórico e cultural do espólio da RFFSA. Portanto, os bens inscritos nesta Lista gozam de proteção em nível federal.

A presente pesquisa toma como objeto de estudo o Conjunto da Estação Ferroviária de Caruaru-PE, constante na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário do IPHAN. Esse Conjunto é composto pelo prédio da estação ferroviária, pelos armazéns e pelo pátio ferroviário, que compreendem a plataforma de embarque, galpão, sítio histórico, pátio e muretas. É também um bem tombado em nível estadual pela Fundação do Patrimônio Histórico e Artístico de Pernambuco, Fundarpe³, desde 2006 e, em dezembro de 2016, foi classificado como um Imóvel Especial de Preservação, IEP⁴, pela lei municipal nº 5.837 - proteção municipal.

Desde os primeiros conhecimentos adquiridos, evidenciou-se que esse conjunto vem sofrendo uma série de alterações arquitetônicas e urbanísticas que se tornaram processos judiciais litigiosos entre o IPHAN e a gestão municipal.

À medida que o levantamento documental foi sendo realizado, constatou-se que essas alterações diziam respeito a demolições, mudanças de uso e acréscimos. Por exemplo, o pátio ferroviário é o espaço em que são propostas requalificações e usos pelas gestões municipais que mais geraram conflitos. Por se tratar de uma área livre de grandes dimensões situada num local central da cidade, há uma grande pressão para ocupação desse espaço com atividades incompatíveis com a salvaguarda do bem.

Vale salientar que os conflitos entre a conservação e os projetos propostos para o conjunto ferroviário, envolvendo a municipalidade, o IPHAN e a Fundarpe se dão desde meados de 2005, e vigentes até os dias atuais. Segundo informações

³ A Fundação do Patrimônio Histórico e Artístico de Pernambuco visa, além do incentivo à cultura, a preservação dos monumentos históricos e artísticos do Estado.

⁴ Imóveis Especiais de Preservação - IEP - são exemplares isolados, de arquitetura significativa para o patrimônio histórico, artístico e/ou cultural da cidade de Caruaru, cuja proteção é dever do Município e da comunidade, nos termos da Constituição Federal e da Lei Orgânica Municipal. (LEI Nº 5.837, Art. 2º).

levantadas no IPHAN, algumas das alterações levadas a cabo pela municipalidade vêm continuamente causando danos, tendo inclusive resultado em uma ação civil pública (n° 000932-59.2005.4.05.8302). Nessa ação civil pública foi provado que o município provocou danos e por isso foi condenado, mas a execução da sentença até o momento não foi totalmente cumprida.

Constatou-se que, de um lado, as instituições responsáveis pela manutenção e salvaguarda do bem, que são o IPHAN e a Fundarpe, de outro lado, a gestão municipal, não têm sido eficazes na resolução dos conflitos. Destaca-se que outros atores sociais como comerciantes e donos de bares e restaurantes que possuíam estabelecimento na área, artistas que desenvolviam seus trabalhos no local, ou mesmo usuários do espaço e os habitantes da cidade, não têm a mesma relevância no conflito como esses três principais.

Pelo exposto, a presente narrativa tem por objetivo evidenciar e compreender os conflitos entre os atores sociais na gestão da conservação desse Conjunto, advindos das propostas de requalificação para o local empreendidas pela municipalidade. A hipótese desenhada é de que esses conflitos têm resultado em perdas materiais e não têm garantido sua salvaguarda.

A gestão desse bem ganha destaque a partir de 2001, ano em que se encerram definitivamente as atividades ferroviárias do Conjunto, e se começa a propor intervenções para novos usos no local, iniciando-se assim os conflitos. Portanto, o recorte temporal escolhido para investigação dos conflitos vai de 2001 a 2016, englobando a administração de dois prefeitos distintos – Tony Gel (PFL/Democratas) e José Queiroz (PDT) – tendo ambos exercido dois mandatos consecutivos. Esse recorte vai até o ano de 2016, pois em 2017 iniciou-se uma nova gestão municipal, portanto, optou-se por finalizar o recorte na gestão encerrada no período anterior à conclusão desta pesquisa.

Têm-se, então, como objetivos específicos: Qualificar a atuação dos atores sociais frente à conservação do Conjunto Arquitetônico Ferroviário de Caruaru, nas gestões dos Prefeitos do Município, Tony Gel e José Queiroz; e identificar as perdas do Conjunto no arco temporal anterior e durante as gestões dos Prefeitos Tony Gel e José Queiroz.

Optou-se por também investigar o estado de conservação do Conjunto no período anterior ao ano de 2001, para se ter uma dimensão de quantas perdas sofridas pelo bem poderiam estar diretamente ligadas a esses conflitos.

Para tanto, parte-se do entendimento sobre gestão da conservação, como aquele que visa a minimizar perdas sociais e os vestígios da História, buscando um equilíbrio entre dimensões políticas, econômicas, sociais, ambientais, sociais e culturais (Pontual, 2012).

O objetivo da gestão da conservação é permitir que um bem considerado patrimônio cultural possa ser adaptado às necessidades da contemporaneidade, compatibilizando-o a novos usos e funções sem causar perdas ao bem. Portanto, conflitos decorrentes desses novos usos e funções precisam ser superados, para se chegar a uma gestão da conservação eficaz e eficiente.

O estudo da gestão da conservação do Conjunto Arquitetônico Ferroviário de Caruaru-PE foi iniciado com leituras secundárias sobre o patrimônio ferroviário do Estado de Pernambuco, sua conformação, linhas e ramais. Em seguida, entrou-se na investigação sobre o conjunto ferroviário de Caruaru, especificamente.

Para avaliar as perdas materiais no bem, advindas do processo de gestão conservação e dos conflitos entre os atores sociais envolvidos, utilizou-se do conceito de **autenticidade**, consolidado no campo da conservação; e conceito de **integridade funcional**, presente nos documentos internacionais que tratam especificamente de patrimônio ferroviário, como a Carta de Nizhny Tagil e os Princípios de Dublim.

Segundo Borges (2014, p.18), a noção de autenticidade começou a fazer parte dos debates referentes à conservação do patrimônio cultural em 1964, a partir da publicação da Carta de Veneza, porém, apenas a partir de 1977, a discussão a esse respeito começou a tomar mais corpo, pois se começou a exigir que os bens culturais, para oficializar seu reconhecimento como Patrimônio da Humanidade, fossem submetidos a um “teste de autenticidade”.

Desde então, a autenticidade emergiu como uma das questões centrais no âmbito da conservação urbana, sendo objeto de discussão em outras cartas e outros documentos internacionais, assim como em artigos e textos especializados em todo o mundo.

Um dos marcos impulsionadores da discussão dessa noção foi a exigência da UNESCO, a partir do ano de 1978, de um “teste de autenticidade” para a inclusão de um bem na Lista do Patrimônio Mundial. (Ribeiro e Lira, 2012, p.34).

De acordo com Jokilehto (2006, p.8), etimologicamente falando, autenticidade se refere a ser verdadeiro, ser uma verdadeira evidência de algo. A definição de autenticidade por Stovel é:

"medida do grau em que os valores de um bem patrimonial podem ser entendidos verdadeira, genuinamente e credivelmente, expressados pelos atributos que transportam os valores". (Stovel, 2007, p.23, tradução nossa).

Ribeiro e Lira (2012, p. 34) pontuam que um momento de grande importância para a consolidação do entendimento vigente de autenticidade se deu na Conferência de Nara, 1994, quando foi realizada uma discussão sobre a noção e os atributos por meio dos quais deve ser verificada a autenticidade.

Nesse documento [Documento de Nara sobre Autenticidade, 1994] ainda foram identificados por meio de quais atributos ou fontes de informação a autenticidade dos bens culturais poderia ser verificada. Para tanto, aos critérios já presentes no Guia Operacional de 1978 da UNESCO (desenho, materiais, técnicas construtivas e entorno), foram incluídos outros: uso, função, espírito e sentimento, assim como outros fatores internos e externos para a verificação da autenticidade. Ribeiro e Lira, 2012, p.35).

Sobre a noção de integridade funcional, o conceito aparece na Carta de Nizhny Tagil e os Princípios de Dublim e está fortemente relacionado ao patrimônio industrial. Esses documentos afirmam que:

A conservação do patrimônio industrial depende da preservação da sua integridade funcional, e as intervenções realizadas num sítio industrial devem, tanto quanto possível, visar à manutenção desta integridade. (TICCIH, 2003)

Medidas de proteção devem ser aplicadas a edifícios e seu conteúdo visto que a totalidade do conjunto e sua integridade funcional são especialmente importantes para o significado das estruturas e dos sítios de patrimônio industrial. (TICCIH, 2011)

A Carta de Nizhny Tagil ainda pontua que a autenticidade e os valores de um sítio industrial podem ser fortemente reduzidos se a manutenção da integridade funcional não for observada. Nestes documentos é forte a defesa da Integridade Funcional. Ambos documentos afirmam ser aceitável que haja adaptações de um sítio industrial a uma nova utilização - e por vezes a única possibilidade de conservação e a mais sustentável -, porém, essa adaptação deve assegurar a sua conservação, respeitando os materiais e os esquemas originais de circulação e de produção, devendo as intervenções ser compatíveis com as preexistências.

A integridade funcional está muito relacionada com as especificidades do patrimônio industrial como um objeto complexo frente a visões reducionistas que se possam ter sobre patrimônio. A preservação do patrimônio industrial tem como princípio a compreensão da sua lógica funcional, da memória de uma atividade industrial que se operava naquele local, portanto elementos essenciais para aquele

sítio devem ser preservados, como suas relações espaciais, relações funcionais entre as edificações principais e edificações menores, circulações preeexistentes no sítio, maquinário, os elementos secundários que fazem parte do conjunto, documentos, etc.

Seu valor patrimonial pode ser gravemente ameaçado ou reduzido se a maquinaria ou outros componentes importantes forem removidos ou se elementos subsidiários que formam parte do todo forem destruídos. (TICCIH, 2011)

Segundo Meneguello (2011), muito de maquinaria e documentação é perdida por serem facilmente dissociados da edificação, seja como sucata ou documentações que não são arquivadas de uma maneira eficaz. Kühl (2008 e 2010) e Rufinoni (2009) muito estudaram sobre intervenções, requalificações e/ou readaptações para novos usos desses sítios e a conclusão que se chega é que a grande maioria é ditada pelo pragmatismo, nas quais se verifica qual o potencial em abrigar novos usos ou quais as possibilidades para nova ocupação dessa área após a demolição, deixando-se em segundo plano ou nem mesmo considerando-se as possíveis qualidades históricas e estéticas (Rufinoni, 2009, p. 179), mesmo em bens com seus valores patrimoniais reconhecidos e protegidos legalmente.

Com propriedade nesses conceitos, complementando com os conhecimentos específicos sobre patrimônio industrial ferroviário, foi possível levantar as perdas ocasionadas pelos conflitos envolvendo os atores sociais, relativas ao uso e intervenções construtivas propostas e efetivadas no Conjunto Arquitetônico Ferroviário de Caruaru-PE.

A metodologia utilizada para esta pesquisa baseou-se, em um primeiro momento, na revisão teórica sobre os temas centrais da dissertação, gestão da conservação e patrimônio industrial ferroviário. E, em um segundo momento, na análise de documentos relacionados à gestão da conservação do bem pesquisado, sobretudo documentos levantados nos processos administrativos do IPHAN - escritório da Superintendência do Estado de Pernambuco, - e no Processo da Justiça Federal de nº 0000932-59.2005.4.05.8302. Consultas também foram feitas no Instituto Histórico de Caruaru, na Fundação de Cultura de Caruaru e nos arquivos da sede da TV Asa Branca – filiada local da TV Globo. Foram também pesquisados jornais e matérias de TV que abordaram as diversas propostas para área e conflitos entre os atores sociais.

O resultado desta investigação está apresentado da seguinte forma: O primeiro capítulo chamado, **Gestão da Conservação do Patrimônio Cultural** discorre sobre prática da gestão da conservação, seus objetivos, características e etapas, com foco no processo de negociação entre os diversos atores sociais envolvidos. A finalidade é apreender a importância das etapas de um processo de gestão da conservação, sobretudo a negociação entre os atores sociais envolvidos no processo e as relações que podem se estabelecer entre estes atores sociais, a fim de qualificar suas atuações frente à conservação do conjunto estudado.

No segundo capítulo, intitulado **Conservação do Patrimônio Industrial Ferroviário Brasileiro e sua Gestão**, expõe-se sobre institucionalização da salvaguarda do patrimônio industrial e ferroviário e aborda-se o processo de reconhecimento e proteção do patrimônio ferroviário no Brasil e a gestão desses bens. O propósito desde capítulo é ressaltar as especificidades do patrimônio industrial, de sua salvaguarda e os instrumentos para sua preservação.

Patrimônio Ferroviário de Caruaru-PE e o Estado de Conservação, título do segundo capítulo, faz referência ao conjunto estudado nessa pesquisa. Neste capítulo é abordado o Patrimônio Ferroviário de Pernambuco e o Conjunto Arquitetônico Ferroviário de Caruaru e o Estado de Conservação do Conjunto Arquitetônico Ferroviário de Caruaru até o ano de 2000. O intuito é contextualizar a cidade de Caruaru e o Conjunto estudado, bem como evidenciar o estado de conservação do bem antes dos conflitos se instaurarem.

O quarto capítulo, **A gestão de Tony Gel e os Conflitos para a Conservação do Conjunto Arquitetônico Ferroviário de Caruaru**, e o quinto capítulo, **A gestão de José Queiroz e os Conflitos para Conservação do Conjunto Arquitetônico Ferroviário de Caruaru**, são direcionados a avaliar as gestões dos dois prefeitos, suas propostas de reuso para o conjunto em estudo, os conflitos entre os atores sociais advindos dessas propostas e as perdas sofridas no bem.

Nas **Considerações Finais** reúnem-se as conclusões alcançadas na pesquisa, mediante uma revisão sobre o conflito, sobre a atuação dos atores sociais e sobre os objetivos propostos. Do mesmo modo são apresentadas as contribuições da pesquisa acerca da gestão da conservação do patrimônio cultural ferroviário de Caruaru.

2 CAPÍTULO 1 - Gestão da conservação do patrimônio cultural

Este capítulo discorre sobre a prática da gestão da conservação, seus objetivos, características e etapas, baseado no modelo do Centro de Estudos Avançados da Conservação Integrada – Ceci, com foco no processo de negociação entre os diversos atores sociais envolvidos.

2.1 Definições

A discussão sobre gestão da conservação do patrimônio cultural é recente, segundo Zancheti (2007b, p.4), que também afirma que no Brasil, essa prática só teve origem nos primeiros anos de fundação do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – IPHAN, apesar de ser uma prática existente desde os anos de 1930 no continente europeu. O autor relata que somente na década de 1970, quando foi forjado o conceito de Conservação Integrada (CI), a atividade começou a ser praticada segundo princípios modernos da gestão pública e inserida na atividade de planejamento urbano.

Ainda segundo Zancheti (2007b), a produção intelectual sobre o tema vem se apropriando de conceitos, categorias e métodos cuja origem está na teoria do restauro da arquitetura, no planejamento urbano e na economia:

A teoria da restauração da arquitetura fornece o método básico para ação de reparo e manutenção e os elementos componentes da estrutura urbana de valor patrimonial. A teoria do planejamento urbano, por sua vez, é a fonte metodológica para a estruturação dos processos e planos de gestão da conservação. A principal contribuição dessa área é a concepção interdisciplinar dos planos e projetos. Finalmente, a teoria econômica vem sendo utilizada para mostrar que os valores patrimoniais dos bens urbanos são fontes de geração de recursos para toda a sociedade. (Zancheti, 2007b, p.3)

Portanto, para o autor a gestão da conservação urbana constitui um campo disciplinar ligado à gestão dos bens públicos e seu desenvolvimento teórico está associado a um esforço de integração interdisciplinar tomando-se como base os princípios e conceitos da conservação integrada (Zancheti, 2007b, p.9-10), definindo conservação integrada da seguinte forma:

Conservação integrada é uma abordagem da gestão e planejamento das cidades e dos territórios, que adota uma perspectiva multidimensional integrada (econômica, política, cultural, ambiental e físico-espacial) e que: Está centrada, mas não se limita, no aspecto físico-espacial de áreas urbanas consolidadas, socialmente reconhecidas como de valor cultural, e procura manter a sua integridade, autenticidade e continuidade para o presente e as futuras gerações.

Enfatiza a conservação dos aspectos físico-espaciais no interior do processo de desenvolvimento-transformação da cidade, ao mesmo tempo

em que busca o desenvolvimento sustentável, por meio da transformação dos valores culturais em ativos que agregam valor a todas as dimensões do desenvolvimento (econômica, política, cultural, ambiental e físico-espacial). (Zancheti, 2007b, p.5).

Pontual (2012) define a gestão da conservação do patrimônio cultural como um modo de intervir nas cidades objetivando minimizar as perdas sociais e os vestígios da História, tendo como objetivo prolongar a vida útil do bem cultural e valorizar as suas características históricas e artísticas, sem perda de sua autenticidade e seu significado (ibidem, p.91 e 97). A autora aponta que as práticas recentes de gestão das cidades, frequentemente têm buscado seguir esses fundamentos, visando a orientar intervenções nas cidades com eficiência e eficácia. Contudo, quando se trata especificamente de sítios históricos, há um desafio maior de adaptá-los às necessidades contemporâneas e prologar sua vida útil sem causar perdas ao bem. Para tanto, as ações da gestão da conservação do patrimônio cultural devem assegurar a observância de alguns pré-requisitos, sendo eles:

- Promover a sensibilização da sociedade para a importância dos bens culturais;
- Garantir a manutenção e conservação das qualidades e valores da configuração urbana e arquitetônica;
- Assegurar a manutenção do que existe de específico, de irreprodutível, de não renovável, incorporando novos objetivos econômicos e sociais;
- Promover contínuo monitoramento do estado de conservação e estratégias de sustentação. (Pontual, 2002, p.113-114)

No Brasil, segundo Zancheti (2007a), a gestão da conservação está circunscrita aos limites impostos pela visão setorizada da política cultural, estando muito voltada para a principal instituição de proteção, o IPHAN.

A proteção patrimonial nacional ainda é regida pelo Decreto Lei N. 25 de 1937, que fornece as bases de poder de atuação do IPHAN. (...) O Decreto tem por princípio um posição defensiva, com relação à conservação patrimonial dando amplos poderes ao órgão de proteção nacional, mas sem lançar as bases para a integração necessária com os outros poderes e, especialmente, com os atores sociais. O Decreto é bastante funcional para manter as bases de poder do IPHAN dentro da estrutura organizativa do Estado Nacional, ao atribuir ao órgão poderes bem quase indiscriminados. (Zancheti, 2007a,p.6)

Essa visão setorizada não contribui para uma gestão eficiente do patrimônio, uma vez que sobrecarrega o IPHAN diante da vasta gama de tipologias patrimoniais que vem sendo inserida no escopo de proteção patrimonial. Como ressalta Zancheti (2007b, p.6), muitas mudanças se estabeleceram em todo o contexto social, econômico, político, cultural e ambiental da proteção patrimonial, desde 1937. Portanto, essa legislação possui deficiências, sobretudo com relação à prevenção, precaução, e desenvolvimento sustentável dos bens.

O autor destaca ainda que um dos maiores problemas desse nosso sistema nacional tem sido o da participação, salientando que:

O sistema existente não apresenta nenhuma proposta clara de integração das municipalidades e dos agentes privados na gestão do patrimônio construído. O sistema atua pela simples justaposição de subsistemas, o nacional, os estaduais e os municipais, que, com poucas exceções, reproduzem o tipo de gestão exercido pelo órgão nacional. Os atores privados atuam, no máximo, como parceiros ou promotores culturais (...) (Zancheti, 2007a, p.4).

Isso faz com que bens possam acumular proteção e tombamentos federal, estadual e municipal, mas não cria nenhum tipo de instrumento que possa articular essas instâncias de proteção, ficando sua atuação, usualmente, de forma isolada e sem colaboração mútua.

No sistema de gestão da conservação atual, a coordenação das responsabilidades sobre a conservação dos bens entre o IPHAN os organismos locais é dada pela forma como o bem é catalogado nos Livros de Tombo⁵ (ou registrados, para o caso do patrimônio imaterial) (Zancheti, 2007b, p.5). Em outras palavras, se dá com base na manutenção de valores históricos, arqueológico, etnográfico e paisagístico, de belas artes ou de artes aplicadas. Não havendo no nosso país, como há em outros, uma definição do tipo e da abrangência da proteção do bem segundo a importância dos valores patrimoniais, a exemplo dos valores que devem ser preservados integralmente ou de valores que podem ter alguma característica alterada sem perdas de significação, classificações que poderiam estabelecer critérios para políticas de preservação.

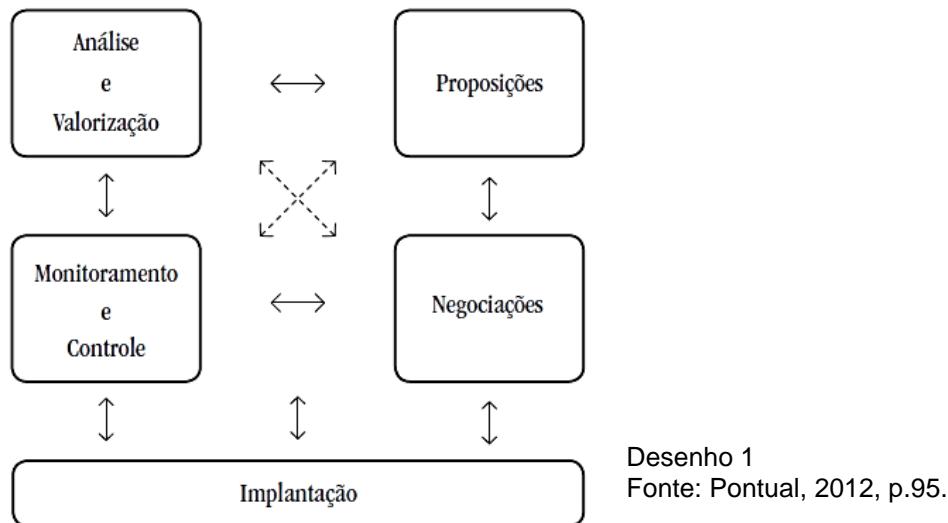
2.2 Características de um sistema de gestão da conservação

O processo como se dá a gestão da conservação, segundo Pontual (2012, p.95) - modelo do CECI - , engloba a realização de quatro fases que, embora se efetivem por meio de técnicas e métodos próprios, são simultâneas e integradas. Essas fases são: 1- Análise e avaliação; 2- proposição; 3- **negociação**; e 4- monitoramento e controle. Segundo Zancheti (2007b, p.6), essas tarefas se relacionam de forma tanto direta quanto indireta com a implantação da gestão.

⁵ O Tombamento é o principal instrumento de preservação cultural no Brasil. Ato administrativo, regido pelo Decreto Lei nº 25 de 1937, consiste em inscrever um bem específico em um Livro de Tombo. Esses livros podem ser: Livro 1 – Arqueológico, etnográfico e paisagístico; Livro 2 – Histórico; Livro 3 – Belas Artes; e o Livro 4 - Livro do Tombo das artes aplicadas. Em 4 de agosto de 2000, foi editado o Decreto nº 3.551, no qual foi instituído o Registro de Bens Culturais de Natureza Imaterial, a fim de atender determinações legais para reconhecimento e preservação de bens de imateriais.

Do ponto de vista didático, o Plano de Gestão da conservação é classificado em quatro etapas (...). Essa classificação, entretanto, não significa etapas sequenciais, mas, tão-somente, um conjunto de atividades e tarefas a serem desenvolvidas. (Milet, 2002, p.125)

O desenho a seguir demonstra a relação entre essas tarefas e entre essas tarefas e a implantação:



Pontual (idem) define cada uma dessas etapas da seguinte forma:

- **análise e valorização** consistem na sistematização de dados e informações relativas ao patrimônio cultural em foco, permitindo avaliar a formação histórica, a situação atual, o significado e o estado da estrutura física e funcional do bem, além de identificar as restrições para o futuro;
- **proposições** referem-se às formulações de alternativas de intervenções urbanísticas, institucionais e financeiras relacionadas à conservação do patrimônio cultural;
- **negociação** consiste na capacidade de mediar conflitos, interesses e objetivos dos atores envolvidos no processo da conservação do patrimônio, visando a tornar o planejamento da conservação efetivo, eficaz e eficiente. Essa atividade é contínua e permanente durante todo o processo de planejamento;
- **monitoramento e controle** equivalem ao processo gerencial e administrativo, e significam observar as condições ambientais, mensurar as tendências, os impactos e os riscos na estrutura física

dessas áreas, decorrentes das intervenções ou ocorrências imprevistas.

2.2.1 Atores sociais envolvidos e os conflitos e mediações: negociação

No último século, foi ampliada a compreensão dos tipos de bens que são considerados bens culturais. Antes, apenas monumentos e edifícios com valores históricos e artísticos eram considerados dignos de tombamentos ou proteção. Atualmente, um amplo grupo de tipologias pode ser classificado como bens culturais. Diante disto, aumentou também o número de atores sociais envolvidos na gestão desses bens.

A ampliação do escopo do patrimônio levou muito mais atores ou interessados a se envolver com sua gestão. Quando os locais de patrimônio eram principalmente monumentos ou edifícios sob controle público, o gestor do bem podia agir de maneira relativamente livre nos limites do sítio. Não é mais o que ocorre. Mesmo que um local de patrimônio seja de propriedade e gestão públicas, o gestor terá de atuar em parceria com interessados e as autoridades envolvidas na área em torno do sítio. (IPHAN, 2016a, p.18)

A gestão da conservação de um bem cultural, atualmente, envolve diversos atores sociais e não mais apenas os órgãos e atores ligados à gestão pública, uma vez que, com o alargamento do escopo de bens considerados patrimônio cultural, há também o crescimento do número pessoas de interessadas na conservação do determinado bem, salientando que nem sempre os interesses desses grupos de atores são convergentes.

Os gestores do patrimônio não podem agir de maneira independente. É essencial que os organismos responsáveis pelo patrimônio atuem o máximo possível em parceria com outros interessados, a fim de desenvolver uma visão compartilhada e implementar políticas para a gestão de cada local de patrimônio considerando seu contexto físico e social mais amplo. (IPHAN, 2016a, p.17)

Diante desse aumento do escopo de bens tutelados como patrimônio cultural e do o número de atores sociais envolvidos na gestão desses bens, por vezes pode haver conflitos de interesses. Um dos objetivos da gestão da conservação é reduzir esses conflitos, a fim de minimizar as perdas sociais e históricas, buscando um equilíbrio entre as diversas dimensões políticas, sociais, culturais, etc., por meio da negociação.

Para Zancheti (2007a, p.3), a gestão também pode ser entendida como processo de negociação entre os atores públicos e privados na busca de acordos sobre objetivos, métodos de atuação e responsabilidades no processo de

transformação das estruturas urbanas existentes. Esse conceito deixa claro mais uma vez que a gestão envolve diversos atores e que uma negociação entre eles é primordial para criação de consensos, mediados através de mecanismos institucionais, para que as transformações sejam realizadas de modo que sejam minimizadas as perdas, sejam elas sociais ou materiais.

A negociação diz respeito à capacidade de o gestor público mediar os conflitos, interesses e objetivos dos atores sociais, envolvidos com a gestão da conservação de um determinado bem, a fim de viabilizar as intervenções propostas e tornar o planejamento da conservação efetivo, eficaz e eficiente (Zancheti, 2007b, p.6-7). Nesse processo de negociação, é de extrema importância a construção de consensos, pois, quando não há esses consensos, as intervenções propostas acabam se tornando inviáveis.

A chave, então, para um processo de gestão exitoso, segundo Luis de la Mora (2012a), está na capacidade de negociação desses diferentes interesses em questão, buscando promover um acordo entre os diversos atores.

O Planejamento local de projetos de Gestão da Conservação do Patrimônio enfrenta grandes desafios, relacionados tanto aos conteúdos e critérios que o definem como à complexidade do entorno e à pluralidade de atores envolvidos. (...)

Compatibilizar as visões e articular as ações de atores com interesses divergentes e, às vezes, contraditórios, quando não são radicalmente opostos, é o desafio do planejador de projetos de conservação patrimonial. (Ibid., p. 112).

Remetendo ainda a Luis de la Mora (2002a), no planejamento urbano o objetivo é garantir a manutenção das estruturas físicas, sociais e culturais, ao passo que essas estruturas sejam compatíveis a novos usos e funções da sociedade, que está em constante mudança. Portanto, conflitos decorrentes desses novos usos e funções urbanas da vida contemporânea precisam ser superados através de uma conciliação.

A conservação urbana integrada, como qualquer outra política de planejamento urbano, exige a convergência de atitudes e de ações de uma grande variedade de sujeitos sociais, que produzem, usam ou contemplam o espaço urbano, que tem interesses ora indiferentes, diferentes, divergentes, concorrentes e mesmo antagônicos, em virtude de suas características sociais, econômicas, culturais, etc.

Os processos de negociação são implantados para transformar o antagonismo e a concorrência em colaboração e partilha equitativa dos resultados da intervenção. (ibidem, 2002a, p.233).

Luis de la Mora (2002a, p. 234-235) pontua que para se compreender melhor a complexidade desses conflitos, é preciso compreender as relações que se

estabelecem entre esses atores. O autor destaca que relações sociais possuem um caráter contraditório podendo ser baseadas nas semelhanças entre os indivíduos ou grupos, denominada relação mecânica, na qual o “individuo reconhece no outro os mesmos atributos dos quais ele é portador, somando suas forças em torno de um objetivo comum”, o Princípio da Identidade; ou ainda, ser baseadas nas diferenças entre os indivíduos ou grupos, a relação orgânica, na qual as características diferentes fazem emergir sentimentos e atitudes para uma articulação entre os sujeitos sociais, o Princípio da Heterogeneidade.

Tanto um quanto outro pode resultar em conflitos à medida que no “Princípio da Identidade os atributos comuns podem ser fonte de atitudes concorrentiais, uma vez que os indivíduos ou grupos sentem-se aptos a ocupar as mesmas posições, desenvolver as mesmas ações e aspirar as mesmas gratificações” (Luis de la Mora. 2002a, p. 234-235). Com relação aos conflitos advindos do Princípio da Heterogeneidade, pode ocorrer “um aumento do número e o aprofundamento das diferenças, chegando ao ponto de ruptura e desarticulação” (idem). Assim sendo, todo processo de negociação deve assumir que as posturas dos atores sociais podem gerar em certa medida colaboração, concorrência ou antagonismo, ou mesmo, essas posturas podem se alternar, a depender dos interesses dos atores sociais (Luis de la Mora, 2002^a, p. 236).

Deve-se salientar que um conflito pode expressar diversas dimensões e pode se modificar ao longo do tempo ou diante de novas situações. Dentre as diversas dimensões que possui um conflito está a dimensão técnica ou competência técnica, competência legal ou administrativa, política, econômica e judicial. Portanto, o autor explica que todo o processo de negociação deve estar atento para essas relações e os posicionamentos desses grupos (Luis de la Mora, 2002a, p.236).

Outra questão relevante destacada pelo autor é a necessidade de identificação e convocação desses atores sociais para participação no processo de gestão, pois o envolvimento de todos os atores pode contribuir favoravelmente para o sucesso do processo, ao passo que o não engajamento solidário desses atores pode levá-lo ao fracasso (ibidem, p.237).

Para de Luis la Mora (2002b, p.245), a participação é o processo pelo qual esses atores identificam o problema e apontam soluções para atender às diversas

demandas dos participantes, sendo necessário assegurar o engajamento desses atores em todas as fases do processo.

Zancheti (2007a) aponta para um fator preocupante no sistema de gestão da conservação brasileiro e que torna a negociação do processo pouco transparente, que é a falta de normativas explícitas com relação à análise de projetos de intervenção nas edificações protegidas, pois, atualmente, prevalece um sistema de avaliação *ad hoc*, permitindo interpretações subjetivas dos técnicos e dirigentes do IPHAN, bem como que este seja determinado por circunstâncias políticas locais e nacionais.

A intervenção no patrimônio construído de nossas cidades é um processo de negociação entre atores baseado em regras pouco claras ou, simplesmente, ausentes. Esse fato, em geral, leva a uma negociação por conflito entre os atores, que não favorece a conservação nem o desenvolvimento sustentável. (Zancheti, 2007a, p.5).

Pelo exposto, é possível apreender a importância das etapas de um processo de gestão da conservação, sobretudo a negociação entre os atores sociais envolvidos no processo. Entender as relações que podem se estabelecer entre estes atores sociais ajudará a qualificar suas atuações frente à conservação do conjunto estudado.

3 CAPÍTULO 2 - Conservação do patrimônio industrial ferroviário brasileiro e sua gestão

Neste capítulo, expõe-se sobre institucionalização da salvaguarda do patrimônio industrial e, consequentemente, do ferroviário. É também abordado o processo de reconhecimento e proteção do patrimônio ferroviário no Brasil e a gestão desses bens.

3.1 A proteção do patrimônio industrial

A preocupação com o legado do processo de industrialização, se comparado o interesse por outros tipos de manifestação cultural, é relativamente recente (Kühl, 2008, p.37), sendo reconhecido institucionalmente somente em 1978, com a criação do Comitê Internacional para Conservação do Patrimônio Industrial – TICCIH⁶, durante o 3º Congresso Internacional para Conservação dos Monumentos Industriais em Estocolmo⁷. Assim, faz parte do que se comprehende como a recente ampliação do que é considerado bem cultural.

Essa preocupação tornou-se mais significativa no séc. XX, principalmente na Inglaterra no início dos anos 1960⁸, devido à destruição de edifícios significativos desse tipo de bem, que ocasionou algumas tentativas de preservação (Kühl, 2010):

Apesar de haver manifestações incipientes e isoladas voltadas ao legado da industrialização desde finais do século XVIII, um debate mais amplo e fundamentado sobre o tema se iniciou na Inglaterra nos anos 1950 (...).

O tema ganhou mais vigor e atraiu a atenção do público mais amplo, sobretudo a partir do início dos anos 1960, quando importantes testemunhos arquitetônicos do processo de industrialização foram demolidos, a exemplo da Estação Euston em Londres, destruída em 1962. (Kühl, 2008, P.37/38)

A autora também afirma que, devido às constantes ameaças a esses complexos, causadas por sua obsolescência funcional, a especulação imobiliária e o crescimento das cidades, iniciaram-se esforços para se definir e conhecer melhor esse tipo de patrimônio, sendo um campo que vem se consolidando ao longo dessas

⁶ TICCIH, sigla para The International Comittee for the Conservation of Industrial Heritage, é uma organização voltada à conservação específica do Patrimônio Industrial. Foi criada em 1978 e possui representação oficial no Brasil desde 1998.

⁷ O Comitê Internacional para Conservação do Patrimônio Industrial foi criado em 1978 durante a terceira reunião internacional voltada à preservação de monumentos industriais, realizada na capital da Suécia. A primeira reunião havia sido realizada em 1973, em Ironbridge, na Inglaterra; e a segunda em 1975, em Bochum na Alemanha. (Kühl, 2010, p.2).

⁸ Kühl (2008) coloca que a preocupação com a preservação do legado da indústria surgiu de modo pontual em diversos países da Europa no final do século XVII, mas que apesar de haver essas manifestações incipientes, um debate mais amplo e fundamentado sobre o tema se deu na Inglaterra, a partir dos anos 1950. (ibidem, p.37)

décadas e com vários países fazendo seus inventários sistemáticos e protegendo seus sítios industriais. Porém, essa conscientização ainda é incipiente e vem sendo amadurecida, mesmo em países com maior tradição no campo da conservação. (Kühl, 2008, p. 50).

Segundo Kühl (2008, p.40), por patrimônio industrial entende-se o conjunto de bens que se articula ao processo de industrialização como um todo. Desde o princípio, segundo a autora, os esforços para proteção e reconhecimento do patrimônio da industrialização estavam vinculados também a edifícios total ou parcialmente pré-fabricados e à arquitetura ferroviária:

Apesar das diferenças entre, por exemplo, uma estação ferroviária e uma indústria siderúrgica, entende-se que esses elementos sejam partes integrantes de um processo. Por isso, escritos sobre o tema são em geral estruturados de forma a tratar indústrias e meios de transporte conjuntamente, analisando-os, porém, por tipologias. O interesse pela preservação do patrimônio industrial volta-se, desde seus inícios, ademais, no que se refere à arquitetura, ao conjunto de bens que se articulam ao processo de industrialização como um todo, procurando conhecer e tutelar as especificidades de cada um deles. Desse modo, ao se abordarem os “monumentos da industrialização” examinam-se as construções ligadas aos processos produtivos e aos meios de comunicação, transporte e produção de energia – a “arquitetura industrial” – e, ainda, edifícios pré-fabricados de variadas tipologias. (Kühl, 2008, p.40)

Desse modo, a autora reitera a importância de se fazer estudos por tipos de atividade produtiva, uma vez que, por ser um universo de estudo demasiado vasto e apesar de haver o denominador comum de serem espaços estruturados a partir de uma atividade produtiva, atividades de produção de energia e transporte podem abranger tipos bastante díspares de outras construções pré-fabricadas (Kühl, 2008, p.45).

A autora também menciona que a proteção e conservação do patrimônio industrial possuem especificidades não muito comuns aos bens patrimoniais mais consolidados - como a arquitetura eclética ou barroca. Especificidades que estão muito voltadas para os aspectos paisagísticos- estabelecidos pelas características da arquitetura industrial - e as importantes relações sociais ocasionadas em torno da atividade produtiva (Kühl, 2008, p.45). Similarmente, Rufinoni (2009) escreve sobre o assunto:

Dentre as especificidades dos conjuntos industriais que começavam a ser identificadas e valoradas, além do caráter histórico-documental, destacava-se o papel decisivo na caracterização da paisagem, considerando tanto os aspectos formais e espaciais determinados pela peculiar arquitetura industrial, quanto também as relações sociais originadas e consolidadas em torno da atividade produtiva, aspectos de um cotidiano que moldava o espaço ‘extrafísico’ responsável pela caracterização de certas localidades.

(...) as paisagens industriais adquiriram representatividade como patrimônio cultural; e o olhar mais atento para as relações que as compõem permitia desvendar atributos estéticos e formais inesperados, promover novas perspectivas de abordagem sobre a história social e urbana, assim como compreender a atribuição de valor referencial pela população que as vivencia. (Rufinoni, 2009, p.141-142).

Além das especificidades citadas acima, Rufinoni (2009) aponta para a relação entre as edificações mais significativas e o restante do complexo – casa dos operários, por exemplo -, ou seja, relação da arquitetura maior com a menor, bem como a relação das edificações com os grandes espaços vazios existentes nessas áreas, justificada pela lógica funcional do complexo, a exemplo dos pátios de manobra nas estações ferroviárias e áreas de carga e descarga nas fábricas, tudo isso como elementos caracterizadores dos bens industriais e sua paisagem.

Os elementos que compõem essa paisagem (...) não representam interesse isoladamente. São justamente a escala monumental, a perfeita assimilação dos edifícios ao entorno e os efeitos de conjunto, os atributos que lhe conferem a destacada representatividade (...) (Cossoms apud Rufinoni, 2009, p.178)

Quando se trata do patrimônio industrial, para uma preservação mais efetiva, é imperativo observar as tipologias, a forma como a produção se dava e as relações espaciais, pois, como visto, os sítios industriais são compostos por grupo de edifícios e espaços envoltórios que são vinculados entre si de acordo com o processo produtivo que se tinha naquele local (Rufinoni, 2009, p.181). O que não quer dizer que não possam existir edificações industriais que isoladamente apresentem valores excepcionais. Contudo, essa é a exceção, já que por via de regra, o que se encontra é uma rede de edifícios inter-relacionados em torno de uma atividade produtiva. Por conseguinte a “avaliação e preservação não fará sentido se todos os elementos que compõem não forem analisados como um conjunto” (Rufinoni, 2009, p.181).

Tanto Kühl (2008) quanto Rufinoni (2009) salientam o fato de que, apesar de serem constantes os esforços para compreender, conceituar e preservar esse tipo de patrimônio e haver um debate crescente no mundo sobre o tema, o patrimônio industrial ainda não tem seu valor efetivamente reconhecido e na prática ainda são constantes ações deformadoras e desinformadas (Kühl, 2008, p.43).

O reconhecimento dessas especificidades e a garantia de sua salvaguarda, (...), no entanto, são ações que enfrentam grandes dificuldades práticas. O fato de geralmente ocuparem grandes parcelas de terreno urbano é um dos principais entraves para a sua efetiva preservação. Além das dificuldades relacionadas ao entendimento das particularidades compostivas desse patrimônio (...) (Rufinoni, 2009, p.182)

Apesar de o TICCIH existir desde 1978, apenas em 2003 foi redigido o primeiro documento internacionalmente reconhecido para orientar a proteção e a conservação especificamente do patrimônio industrial - uma Carta Patrimonial⁹ tratando do tema -, a Carta de Nizhny Tagil. Essa carta foi elaborada durante o XII Congresso Internacional realizado pelo TICCIH na Rússia. Apresentada à XV Assembleia Geral do ICOMOS¹⁰, em 2005, na China, traz contribuições para evidenciar a importância da herança da industrialização, assim como trata a respeito de sua conservação (Kühl, 2008, p.50). Também traz contribuições sobre a conceituação e compreensão do patrimônio industrial, destacando a necessidade do entendimento das especificidades deste tipo de patrimônio para uma conservação e ações mais eficientes. Afirma que, mesmo devendo ser considerado como parte integrante do patrimônio cultural como um todo, é necessário considerar a sua natureza específica no momento de sua proteção legal, devendo esta proteção "ser capaz de proteger as fábricas e as suas máquinas, os seus elementos subterrâneos e as suas estruturas no solo, os complexos e os conjuntos de edifícios, assim como as paisagens industriais" (TICCIH, 2003).

A Carta também dá visibilidade a alguns valores atribuíveis ao patrimônio industrial, como histórico e estético, mas, sobretudo, o valor social, valor científico e tecnológico e intangível. Em alguns casos, o valor de raridade, devendo este ser avaliado cuidadosamente:

O patrimônio industrial representa o testemunho de actividades que tiveram e que ainda têm profundas consequências históricas. (...)

O patrimônio industrial reveste um valor social como parte do registo de vida dos homens e mulheres comuns e, como tal, confere-lhes um importante sentimento identitário. Na história da indústria, da engenharia, da construção, o patrimônio industrial apresenta um valor científico e tecnológico, para além de poder também apresentar um valor estético, pela qualidade da sua arquitectura, do seu design ou da sua concepção.

⁹Cartas Patrimoniais são documentos que contêm conceitos e medidas para ações administrativas, com diretrizes de documentação, promoção da preservação de bens, planos de conservação, manutenção e restauro de um patrimônio, seja histórico, artístico e/ou cultural. São elaboradas por especialistas e organismos que trabalham com patrimônios culturais. (Fonte: <https://www.portaleducacao.com.br/conteudo/artigos/cotidiano/cartas-patrimoniais/61157> Acessado em: outubro de 2018).

¹⁰ ICOMOS: O **Conselho Internacional de Monumentos e Sítios**, em língua inglesa "International Council of Monuments and Sites" (ICOMOS), é uma organização não governamental mundial associada à UNESCO. É a única organização deste gênero, que se dedica a promover a teoria, a metodologia e a tecnologia aplicada à conservação, proteção e valorização dos monumentos, conjuntos e sítios. O ICOMOS é uma rede de especialistas e beneficia trocas interdisciplinares entre os seus membros, formado principalmente por arquitetos, historiadores, arqueólogos, historiadores da arte, geógrafos, antropólogos, engenheiros e urbanistas. (Fonte: <http://www.icomos.pt/index.php/o-que-e-o-icomos> Acessado em: outubro de 2018)

Estes valores são intrínsecos aos próprios sítios industriais, às suas estruturas, aos seus elementos constitutivos, à sua maquinaria, à sua paisagem industrial, à sua documentação e também aos registos intangíveis contidos na memória dos homens e das suas tradições.

A raridade, em termos de sobrevivência de processos específicos de produção, de tipologias de sítios ou de paisagens, acrescenta-lhes um valor particular e devem ser cuidadosamente avaliada. Os exemplos mais antigos, ou pioneiros, apresentam um valor especial. (TICCIH, 2003).

Outro aspecto de relevância presente na Carta diz respeito a intervenções a serem realizadas nesse tipo de patrimônio. A Carta coloca que é aceitável e até uma ação positiva que haja adaptações de um sítio industrial a uma nova utilização como forma de se assegurar a sua conservação, no entanto, devendo “sempre respeitar o material específico e os esquemas originais de circulação e de produção, sendo tanto quanto possível compatíveis com a sua anterior utilização” (TICCIH, 2003).

Sobre as formas de intervir em bens do legado da industrialização, a Carta destaca que estas “devem ser reversíveis e provocar um impacto mínimo”, as alterações devem ser registradas e se algum elemento significativo for eliminado, estes precisam ser inventariados (TICCIH, 2003). Desta forma, nota-se consonância com as práticas atuais de restauro, presentes na Carta de Veneza e em algumas teorias da Restauração, como a de Brandi.

Um dos trechos mais significativos desta Carta é a passagem que fala da importância da preservação da integridade funcional de um bem industrial para que sua conservação seja de fato efetiva, sendo a preservação do patrimônio industrial muito dependente dessa integridade funcional:

A conservação do patrimônio industrial depende da preservação da sua integridade funcional, e as intervenções realizadas num sítio industrial devem, tanto quanto possível, visar à manutenção desta integridade. **O valor e a autenticidade de um sítio industrial podem ser fortemente reduzidos** se a maquinaria ou componentes essenciais forem retirados, ou se os elementos secundários que fazem parte do conjunto forem destruídos. (TICCIH, 2003. Grifo nosso).

Segundo a Carta De Nizhny Tagil, a integridade funcional é um dos principais elementos a serem observados na preservação de um bem do patrimônio industrial. Na carta não há uma definição direta do que vem a ser integridade funcional, mas fica claro que está relacionada à manutenção dos elementos componentes essenciais, como maquinários e processos industriais que se desenvolveram no local.

A Carta dá também grande destaque à necessidade de se conhecer os objetos e os objetivos para quais foram construídos tais locais, a fim de se ter êxito na conservação e em medidas de restauro e reutilização. Além disso, ressalta a

importância de constante estudo sobre o tema, bem como de formação de profissionais especializados. Enfatiza também a importância da educação patrimonial para assegurar a preservação dos bens industriais.

Além da Carta de Nizhny Tagil, em 28 de Novembro de 2011, foram aprovados, na 17^a Assembleia Geral do ICOMOS, os Princípios Conjuntos do ICOMOS-TICCIH para a Conservação de Sítios, Estruturas, Áreas e Paisagens de Patrimônio Industrial, conhecidos como Os Princípios de Dublin:

Os Princípios de Dublin visam a auxiliar no conhecimento, proteção e valorização do Patrimônio Industrial e isso se dá através de orientações práticas divididas em quatro partes, com diretrizes específicas (TICCIH, 2011). Antes dessas diretrizes, há uma parte destinada à definição de patrimônio industrial e algumas considerações sobre seu significado e valor:

O patrimônio industrial abrange os sítios, estruturas, complexos, territórios e paisagens, assim como os equipamentos, os objetos ou os documentos relacionados, que testemunhem os antigos ou atuais processos de produção industrial, a extração e a transformação de matérias-primas, e as infraestruturas energéticas ou de transporte que lhes estão associadas. (...)

O significado e o valor do patrimônio industrial são específicos das estruturas ou dos próprios sítios, do seu tecido material, das suas componentes, da sua maquinaria e contexto, expressos na paisagem industrial, na documentação escrita, e também nas dimensões imateriais contidas nas memórias, artes e costumes. (TICCIH, 2011. Grifo nosso).

Assim sendo, os Princípios de Dublin ressaltam que os significados e valores do patrimônio industrial estão intrinsecamente ligados aos elementos componentes essenciais do bem e da atividade industrial, muito próximo do que fora posto pela Carta de Nizhny Tagil.

O primeiro tópico dá orientações de como documentar e entender as estruturas, sítios, áreas e paisagens industriais e seu valor patrimonial, evidenciando a importância de se “pesquisar e documentar estruturas, sítios e paisagens industriais e maquinaria, equipamento, registros ou aspectos intangíveis” para a identificação, conservação e reconhecimento de significados e valores patrimoniais do bem (TICCIH, 2011).

O segundo tópico aborda como assegurar uma efetiva proteção e conservação de estruturas, sítios, áreas e paisagens de patrimônio industrial, enfatizando a necessidade de se “realizar inventários integrados e listagens de estruturas em sítios, áreas, paisagens e seu meio envolvente, considerando objetos, documentos, desenhos e arquivos ou patrimônio imaterial, e utilizá-los para

assegurar a eficácia das políticas de gestão e de conservação, assim como das medidas de proteção" (TICCIH, 2011).

Além disso, esse tópico ressalta, mais uma vez, um ponto crucial presente já na Carta de Nizhny Tagil que se refere à questão da integridade funcional, ratificando que os valores patrimoniais de um bem industrial dependem diretamente da sua manutenção:

Medidas de proteção devem ser aplicadas a edifícios e seu conteúdo visto que **a totalidade do conjunto e sua integridade funcional são especialmente importantes para o significado das estruturas e dos sítios de patrimônio industrial**. Seu valor patrimonial pode ser gravemente ameaçado ou reduzido se a maquinaria ou outros componentes importantes forem removidos ou se elementos subsidiários que formam parte do todo forem destruídos. (TICCIH, 2011. Grifo nosso).

Em outro ponto de convergência com a Carta de Nizhny Tagil, os Princípios de Dublin trazem instruções de como conservar e manter as estruturas, sítios, áreas e paisagens de patrimônio industrial, afirmando que a manutenção do uso original, ou de uma nova utilização compatível, constitui a solução de conservação mais frequente e, muitas vezes, a mais sustentável. Porém, os novos usos devem respeitar os elementos significativos existentes. Sempre que possível, as intervenções físicas devem ser reversíveis e, principalmente, devem respeitar o caráter histórico do sítio (TICCIH, 2011).

Por fim, os Princípios mostram como apresentar e comunicar as dimensões e valores patrimoniais de estruturas, sítios, áreas e paisagens de patrimônio industrial dando ênfase à educação patrimonial como meio importante para alcançar uma conservação bem-sucedida, assim como a Carta de Nizhny Tagil (TICCIH, 2011).

No âmbito internacional, esses são os dois principais documentos que tratam do patrimônio industrial no que diz respeito a questões para reconhecimento e gestão da conservação desse tipo de bem. São os principais balizadores para o suporte e entendimento desse tipo de bem cultural no mundo¹¹, que só recentemente estão tendo reconhecimento como objetos a serem preservados.

¹¹ "Os documentos do ICOMOS são considerados fundamentais por uma série de razões, tais como: o fato de serem fruto de reuniões científicas internacionais que contaram com a participação de notáveis estudiosos; por constituírem efetivas contribuições para o tratamento dos temas, tendo sido debatidos, analisados e reinterpretados em diversos ambientes culturais; por se terem consolidado como referências internacionais significativas, adquirindo importância crescente com o decorrer do tempo; pelo fato de seus princípios serem, em larga medida, válidos para o contexto brasileiro. Dado o caráter indicativo dessas cartas, ou no máximo prescritivo para determinadas situações, mas jamais normativos, pois os enunciados devem ser harmonizados com as diversas realidades e legislações existentes, os princípios nelas contidos devem ser interpretados e aprofundados para a situação brasileira." (Kühl, 2008, p.25-26)

No que diz respeito aos debates sobre a preservação do patrimônio industrial no Brasil, Meneguello (2011) conta que, em 1986, houve o primeiro encontro nacional sobre o Patrimônio Industrial no Brasil, o 1º Seminário Nacional de História e Energia, organizado pelo Departamento de Patrimônio Histórico da Eletropaulo, Companhia de Força Elétrica de São Paulo, e somente uma década mais tarde, em 1997, os debates sobre o papel do legado da industrialização foi recuperado, em Campinas, nas reuniões do Grupo de Estudos de História da Técnica – GEHT¹².

A autora afirma que este grupo, por estar preocupado com a conservação dos bens culturais do processo de industrialização, lançou em janeiro de 1999 uma Declaração em defesa das construções e instalações utilitárias, que foi batizada de Carta de Campinas (Meneguello, 2011, p.1827):

Este documento proferia uma crítica tristemente atual aos critérios estéticos utilizados pelos Conselhos dos Órgãos de Tombamento que levavam à desaparição sistemática dos bens industriais. Acusava-se – talvez injustamente, ao não observar a força devastadora dos imperativos econômicos – os Conselhos de Tombamento como os grandes responsáveis pelo sucateamento do patrimônio industrial. (...)

As decisões de tombamento estariam muito mais alimentadas por critérios estéticos, que resultavam na conservação de edificações oficiais e particulares – determinadas pela riqueza de seus proprietários – negligenciando as construções utilitárias, por seu pequeno porte ou por aliarem “simplicidade e a funcionalidade ao despojamento decorativo”. (Meneguello, 2011, p.1827/1828)

Interessante observar que - além das várias críticas feitas no documento, como a proferida aos Conselhos dos Órgãos de Tombamento, e outras mais sobre a falta de tutela, no tombamento, dos elementos que são essenciais para compreensão do patrimônio industrial, como maquinaria e equipamentos, bem como a falta de preservação dos interiores e dos entornos dos bens industriais tombados, condenando-os a um “fachadismo”, como cita Meneguello (2011) -, mesmo sendo um documento escrito cinco anos antes da Carta de Nizhny Tagil, muito das reflexões trazidas pela Carta de Campinas, como também as recomendações existentes nela, estão alinhadas com o que viria a ser exposto pelo TICCIH.

São exemplos a importância da preservação dos documentos textuais referentes aos processos produtivos; a preservação de edificações de pequeno e médio porte que compõem o complexo industrial e que lhe dão sentido, não valorando somente a edificação principal; e a preocupação sobre a destinação dada a edificações utilitárias conservadas, destacando que uma destinação totalmente

¹² Grupo de Estudos de História da Técnica – GEHT, ligado ao Centro de Memória – CMU, da Universidade Estadual de Campinas – UNICAMP, Estado de São Paulo, Brasil.

diversa da original e do meio em que surgiram pode levar à descaracterização e desvirtuação desses edifícios. Tais fundamentos aparecem na Carta de Campinas e têm destaque tanto na Carta de Nizhny Tagil quanto nos Princípios de Dublin.

Outro ponto de semelhança entre estes documentos diz respeito à integridade funcional, que não aparece na Carta de Campinas, mas está bem alinhado ao conceito que virá ter bastante importância na Carta de Nizhny Tagil e será reafirmado nos Princípios de Dublin. A Carta de Campinas fala na necessidade de “conservação dos equipamentos, instalações e maquinaria das edificações utilitárias (forjas, fornalhas, moendas, máquinas de café, moinhos, monjolos, noras, linhas e instalações ferroviárias e portuárias e máquinas industriais, guindastes e outros) devendo ser arrolados no processo de tombamento” (Grupo de Estudos de História da Técnica, 1999), enquanto a Carta de Nizhny Tagil afirma que “o valor e a autenticidade de um sítio industrial podem ser fortemente reduzidos se a maquinaria ou componentes essenciais forem retirados, ou se os elementos secundários que fazem parte do conjunto forem destruídos” (TICCIH, 2003).

Também de fundamental importância para a preservação do patrimônio industrial brasileiro foi a criação do Comitê Provisório pela Preservação do Patrimônio Industrial no Brasil, em março de 2003, que, em 2004, foi filiado ao TICCIH¹³. A finalidade do Comitê Brasileiro de Preservação do Patrimônio Industrial – TICCIH-Brasil – é:

Servir como órgão de divulgação da causa preservacionista, articulando comunidades, organizações da sociedade civil, entidades empresariais e sindicais, tanto na preservação desse patrimônio, quanto na busca de alternativas para a sua requalificação e restauro. Busca também ser instrumento de reivindicação e apoio junto ao poder público e às comunidades, visando iniciativas de preservação do patrimônio industrial (TICCIH-Brasil).

Desde então, o comitê tem buscado promover congressos, cursos, eventos culturais, seminários e workshops.

¹³ Meneguello conta que “No mesmo ano em que foi firmada a Carta de Nizhny Tagil (alguns meses antes, no mês de março), um grupo de interessados, acadêmicos e não acadêmicos, havia se reunido em São Paulo, em uma sala da Escola de Sociologia e Política, para subscrever uma Carta Manifesto que estabelecia um “Comitê Provisório pela Preservação do Patrimônio Industrial no Brasil”, iniciativa que desembocou na criação do Comitê Brasileiro para a Preservação do Patrimônio Industrial, fundado no ano de 2004 durante um encontro na Universidade Estadual de Campinas.” (Meneguello, 2011, p.1826)

3.2 O patrimônio industrial brasileiro: algumas questões relativas a intervenções em bens industriais

Apesar dos esforços para sistematizar ideias sobre a conservação e manutenção do patrimônio industrial no país, citados no tópico anterior, Meneguello (2011, p.1829) afirma que o patrimônio industrial brasileiro ainda é desconhecido, mal conhecido, ou desaparece a cada dia. A autora coloca que esse fato se deve a não possuirmos um inventário nacional do patrimônio industrial nem uma organização efetiva da documentação relativa à atividade da indústria:

Há dezenas de acervos desestruturados, em péssimo estado de conservação ou sendo descartados, tanto no que se refere à memória ferroviária do país, quanto no caso de documentação relativa a certas indústrias e moinhos demolidos, ou a campos de atuação específica, como os monjolos no sul do país, as fiações têxteis na região sudeste e nordeste ou mesmo a indústria pesada mais recente. A documentação que se associa ao patrimônio industrial por vezes perde-se antes do desaparecimento dos vestígios físicos do bem, e perde-se por diversas razões: por se encontrar separada fisicamente dos objetos a que fazem referência. São documentos que foram encaminhados a diferentes acervos a parte de falências, concordatas ou demolição de imóveis; partes desmembradas e incorporadas em outros acervos; documentação pertencente a particulares ou cuja guarda foi estabelecida em cartórios. Torna-se fundamental fotografar, catalogar e avaliar esses remanescentes da atividade industrial, produzindo evidências para a futura conservação de todos esses equipamentos e locais, frutos da atuação e do trabalho humano. (Meneguello, 2011, p.1829)

A autora chama atenção também para a perda de muitos dos equipamentos e maquinários referentes às atividades exercidas nos edifícios do patrimônio industrial. Isto evidencia o fato de o Brasil não ser um país que possui tradição em museus de técnica e tecnologia. Portanto, muitos desses artefatos - maquinários, ferramentas, utensílios, peças de reposição que definem os usos da indústria - acabam sendo retirados dos locais de trabalho e se tornam sucata, transformando esses edifícios em apenas invólucros, “prontos para serem ‘ressignificados’ de forma geralmente apartada dos usos industriais”¹⁴ (Meneguello, 2011, p.1830).

A autora ressalta a singularidade do patrimônio industrial que dificilmente pode ser compreendido de forma isolada de sua integridade funcional. Trata-se de um patrimônio intimamente ligado a práticas coletivas, construções sociais relacionadas ao trabalho e à arte de um saber fazer. Por isso é relevante a

¹⁴ “Os acervos, sejam papéis, sejam ferramentas, têm importância inseparável dos objetos a que fazem referência. São vestígios que permitem compreender técnicas desaparecidas, processos de trabalho, usos e memórias associadas ao patrimônio industrial. São estes documentos e monumentos que dão sentido e permitem compreender os remanescentes industriais porventura existentes, permitindo inclusive informar e balizar eventuais processos de listagem, tombamento e restauro.”(Meneguello, 2011, p.1830).

manutenção dessas práticas ou dos elementos que as caracterizavam, para que haja uma preservação dessa memória do trabalho. Faz-se necessário ter uma leitura clara dos usos e atividades que foram desenvolvidas nesse local para que não seja apenas um invólucro - como colocado também por Meneguello (2011) -, desvirtuado de significados e memória e assim, passível de quaisquer mudanças sem critérios.

Kühl (2008) investigou vários casos de intervenções no patrimônio industrial nacional e evidencia que, na grande maioria dos casos, há de modo injustificado grandes deformações, através de projetos que tratam esses edifícios, carregados de valores culturais, como meros contentores, não se preocupando em preservar os elementos que os caracterizam. Rufinoni (2009) também trata do tema nos seguintes termos:

De modo geral, defender a preservação de edifícios ou sítios industriais de interesse cultural é ainda tarefa muito difícil; o próprio reconhecimento do valor cultural de edifícios ou sítios industriais esbarra em grandes entraves, seja devido às características arquitetônicas da maioria dos edifícios industriais, em geral pouco apreciadas, ou mesmo devido ao caráter de conjunto que não se comprehende bem, predominam ainda as atitudes pautadas pela caracterização desses artefatos segundo critérios de funcionalidade e lucro. Dessa forma, prosseguem as demolições e várias intervenções são realizadas como se fossem reformas comuns.

As especificidades compostivas dos edifícios ou sítios industriais e as dificuldades para seu reconhecimento como patrimônio cultural são os principais motivos que dificultam um tratamento adequado nos projetos de readaptação para novos usos. Ao atuar em áreas industriais desativadas, a prioridade geralmente é de ordem funcional: busca-se verificar qual o potencial que os edifícios possuem em abrigar novos usos ou quais as possibilidades para nova ocupação dessa área após a demolição; a verificação de suas possíveis qualidades históricas e estéticas, portanto, facilmente passa para segundo plano ou nem mesmo chega a ser aventada. (Rufinoni, 2009, p. 179)

Nas intervenções mais comumente realizadas no patrimônio industrial no país, priorizam-se questões pouco relacionadas aos valores patrimoniais dos bens. Outra questão a ser levada em consideração é o agravante de que os valores patrimoniais referentes ao patrimônio industrial – valor de testemunho de atividades que tiveram e que ainda têm profundas consequências históricas; valor social como parte do registro de vida dos homens e mulheres comuns; valores intrínsecos aos próprios sítios industriais, às suas estruturas, aos seus elementos constitutivos, à sua maquinaria, à sua paisagem industrial, à sua documentação e também aos registros intangíveis; e valor de raridade, em termos de sobrevivência de processos específicos de produção, de tipologias de sítios ou de paisagens; como coloca a Carta de Nizhny Tagil (p.3-4) - ainda são pouco apreciados pela grande maioria da população. Para Kühl (2008) e Rufinoni (2009), possivelmente a causa para o não

reconhecimento desses valores é o fato de que ainda hoje há dificuldades, para grande maioria das pessoas, em reconhecer os atributos documentais, estéticos e memoriais das preexistências industriais, devido à proximidade cronológica com os bens, ou por ainda enxergarem patrimônio como um monumento com características excepcionais. Lessa (2016) também trata do assunto:

Apesar da ampliação do conceito de patrimônio em relação a tipos, escala e datas, a ideia de patrimônio como monumento isolado, grandioso e excepcional ainda persiste. Mesmo que os conjuntos industriais se configurem em escala urbana e se organizem de acordo com as regras de produção, (...), a aproximação desses aglomerados a partir da noção de patrimônio arquitetônico, monumental e isolado, ainda ocorre. Como consequência, a partir dessa visão, dificilmente é considerada sua importância paisagística, essencial para a configuração da paisagem de setores da cidade que ainda possuem identidade industrial. Por falta de compreensão de suas características, a partir desse ponto de vista, núcleos industriais dificilmente chegam a ser considerados patrimônio, o que afeta sua preservação e pode ocasionar em perdas mais significativas do que o conjunto de danos que já tivemos até hoje. (Lessa, 2016, p.9)

Esse fator é apontado por Kühl (2010) como não sendo justificativa para ações menos rigorosas nesses bens. A autora salienta que, mesmo sendo bens pouco reconhecidos ou compreendidos, devem ser abordados como patrimônio cultural e quaisquer intervenções realizadas devem ser tratadas como um ato de cultura, e não considerando o patrimônio industrial como patrimônio de segunda classe, em que concessões podem ser facilmente aceitáveis.

Desse modo, para propostas consistentes de intervenção no patrimônio legado pela industrialização é necessário considerar a obra, ou conjunto de obras, em seus aspectos materiais, documentais, formais, memoriais e simbólicos. (...)

No que se refere à arquitetura industrial, existe o agravante de não ser ainda devidamente apreciada por muitas pessoas, mas isso não justifica a falta de rigor em relação aos seus exemplares. Bens cujo reconhecimento é restrito e pouco consolidado são os mais ameaçados de demolição; por outro lado, no quadro atual, os bens reconhecidos, e mesmo tutelados por lei, têm sido ameaçados pelas intervenções que se autodenominam preservação. (...)

As intervenções em bens culturais devem seguir os preceitos teórico-metodológicos da restauração, que não podem ser fundamentada numa interpretação e gosto pessoal, mas sim, num juízo fundamentado em vários campos disciplinares e, em especial, nas humanidades. (Kühl, 2010, p.9)

Beatriz Kühl (2008) e Manoela Ruffinoni (2009), em suas obras, dão grande destaque às especificidades do patrimônio industrial e às dificuldades encontradas na preservação desse tipo de bem devido a essas especificidades. Uma questão bem abordada, sobretudo por Ruffinoni, é com relação às proporções de terreno que o legado da industrialização ocupa nas cidades.

Por serem bens que usualmente englobam não somente um edifício isolado, mas sim toda uma lógica funcional – sendo que grande parte do valor desses bens está associada a essa lógica funcional, assunto tratados nos tópicos anteriores -, a maioria dos conjuntos industriais são conformados por agrupamentos de edificações e ocupam grandes porções de terrenos que, em decorrência do crescimento das cidades, estão localizados em áreas centrais ou de expansão:

Geralmente, esses conjuntos industriais foram erigidos em áreas outrora baratas e, portanto, afastadas das regiões centrais. Com o crescimento das cidades, essas áreas amplas tornaram-se bem localizadas e bem servidas de infraestrutura, o que as contempla com um alto valor imobiliário atualmente. (Lessa, 2016, p.8)

Segundo Rufinoni (2009, p.1), existe a tendência de tratar essas áreas como grandes “reservas potenciais de terreno urbano ocioso, degradado e de baixo custo”. Grandes terrenos que se localizam em áreas valorizadas nas cidades e que, em muitos casos, são considerados apenas grandes vazios urbanos disponíveis, devido à obsolescência das atividades realizadas anteriormente, à falta de sensibilidade a esses valores patrimoniais, ou mesmo má fé de alguns gestores e agentes envolvidos com o bem, que possuem interesses pessoais nessas áreas. Estes interesses nem sempre são apenas os agentes do capital imobiliário, como ressalta Rufinoni (2009, p.1), mas também do poder público, interessado nas potencialidades econômica dessas áreas com o propósito de elaboração de grandes projetos urbanos -, apontado também por Kühl (2008):

Parte relevante do legado da industrialização é patrimônio cultural e seu tratamento envolve um conjunto complexo de problemas. Um deles, por exemplo, decorre das vastas áreas que em geral ocupam os conjuntos industriais, e faz com que sua preservação assuma papel estratégico e esteja ligada de forma indissolúvel com a escala urbana e, muitas vezes, também territorial. Ademais, com frequência, esses complexos estão em zonas centrais de várias cidades e sobre eles incide considerável pressão da especulação imobiliária, fator que deve ser equilibrado com cura. (Kühl, 2008, p.22)

Segundo artigo publicado no sítio eletrônico do TICCIH Brasil (2010), a descaracterização permanente de importantes edifícios ou sua simples demolição é provocada, muitas vezes, pela rápida substituição das atividades econômicas pelas do setor de serviços ou pelo trabalho informal. Isso sem contar, como ressalta Kühl (2008), que até mesmo bens reconhecidos legalmente sofrem com essas descaracterizações e demolições.

A autora aponta que, além da grande dificuldade no reconhecimento desses bens, mesmo quando são reconhecidos seus valores patrimoniais, a grande maioria

das intervenções realizadas não corresponde ao conceito de preservação. São formas variadas de transformação/manipulação, carregadas de grande desinformação sobre o campo da conservação e agravadas pelo uso político e não cultural do bem, ou seja, ações pragmáticas são constantemente disfarçadas de ações culturais.

A muitos desses bens são dados usos variados, que nem sempre condizem com as preexistências e, nas adaptações para esses usos, muito é perdido, sendo o uso quem dita as regras para intervenção e não os preceitos da conservação e restauro como deveria ser em casos de bens reconhecidos e protegidos.

Parte dessa situação é devida à falta de tradição de reflexão crítica e de formação de profissionais para a restauração no país, resultando na ausência de clareza conceitual e de meios apropriados para as intervenções. (...) Verifica-se, ademais, que muitas das questões essenciais da restauração não tem sido nem mesmo reconhecidas como problemas de restauro, sendo tratadas com cego empirismo, sem filiar as ações a um pensamento científico e aos preceitos éticos e deontológicos da restauração, derivados das razões por que se preserva, como se fosse algo a ser resolvido meramente na prática, ademais empregado muitas vezes soluções técnicas inadequadas. (Kühl, 2008, p. 113).

No Brasil, sabe-se que esse problema não se restringe ao patrimônio industrial. Em geral, esse tipo de bem tem a situação agravada pelo fato da dificuldade de reconhecimento de seus valores patrimoniais e a falta de leitura do bem como um conjunto.

Muitos desses bens, por disporem de grandes áreas de terreno vazias, devido à lógica de funcionamento industrial, sequer são pensados como esses vazios fazendo parte do conjunto e de primordial importância para leitura dessa lógica funcional. Esses vazios são ocupados de formas diversas em projetos de reutilização, sem a menor preocupação com a integridade funcional desses complexos.

Esse fato é muito comum em bens do patrimônio ferroviário, nos quais os pátios de manobra são facilmente desconsiderados nas intervenções ou mesmo nos processos de tombamento, priorizando-se muito mais os prédios onde funcionavam as estações de passageiros e desconsiderando sua lógica funcional¹⁵.

Segundo Kühl (2008), em muitas das ações de restauro e reutilização, há grande interferência do uso político e não cultural desses bens e especulação

¹⁵ Para melhor entendimento da lógica funcional na compreensão e preservação do patrimônio industrial ferroviário, ver Freire, 2016. Sobre os processos de tombamento priorizarem as edificações das estações de passageiros, consultar Anjos, 2018.

imobiliária, aliadas à falta de informação sobre eles, fazendo com que essas intervenções sejam tratadas fora do campo da conservação, resultando em intervenções em que muito é perdido com relação à sua significância.

Além da grande dificuldade de reconhecimento dos valores patrimoniais que envolvem o legado da industrialização, como já abordado - a exemplo de ser um patrimônio de difícil reconhecimento para a grande maioria da população -, o patrimônio industrial, mesmo depois de reconhecido legalmente, seja através de tombamentos ou outros instrumentos para proteção legal, sofre com a falta de zelo nas ações empreendidas.

A autora também destaca a falta de oportunidade de tornar esses atos de consolidação/conservação/manutenção uma maneira de ampliar os conhecimentos sobre o bem e assegurar sua correta salvaguarda e perpetuação. Tais fatores são agravados uma vez que as leis brasileiras são lacônicas, no que diz respeito à restauração e modalidades de intervenção:

A legislação em vigor, apesar do amplo espectro administrativo, é absolutamente lacônica no que respeita a princípios de restauro que deveriam reger as intervenções práticas em bens culturais: não menciona o tema, não define modalidades de intervenção e tampouco remete ou vincula a documentos que tratem do assunto. (Kühl, 2008, p. 113).

Como consequência, fica muitas vezes a cargo dos técnicos do IPHAN, ou outros órgãos relacionados à conservação do Bem, o entendimento do que desnature ou falsifique o bem, ou seja, há uma grande carga de subjetividade, bem como há sempre a possibilidade de que os pareceres dos conselhos estejam sujeitos a influências externas, políticas ou interesses privados:

Outro tipo de problema que pode ainda ocorrer é o parecer dos corpos técnicos das instituições não ser acatado pelos conselhos deliberativos dos próprios órgãos, pelo fato de a composição dos conselhos estar, com certa frequência, sujeita a vicissitudes políticas e à influência de interesses privados e setoriais. Os critérios empregados não são, na maioria das vezes, claros e uniformes, mesmo dentro de um mesmo órgão, podendo-se reconhecer em certos casos incoerências em relação à própria legislação. Existe ainda toda uma série de questões administrativas e burocráticas para se atuar em bens protegidos por lei, que resultam num demorado e penoso procedimento. Os resultados são, pois, desiguais e muitas vezes deixam a desejar quanto à sua qualidade. As intervenções acabam por depender de larga medida apenas da consciência e capacidade dos profissionais envolvidos, não havendo meios eficientes de controle. (Kühl, 2008, p. 112 e 113).

Cada vez mais, busca-se ressaltar a importância do profundo conhecimento do bem e suas especificidades como patrimônio industrial, para que, pelo menos em bens reconhecidos legalmente como detentores de valores patrimoniais, as

intervenções e ações realizadas para conservação visem realmente à manutenção desses valores. Deve-se destacar que o campo da conservação oferece, além de maneiras de se reconhecer os bens e seus valores, o modo como atuar sobre eles, fornecendo preceitos adequados para que de fato a obra continue a ser um documento fidedigno, bem como afastar ações imediatistas determinadas por interesses setoriais. Em tudo, devem-se priorizar sempre as razões pelas quais o bem é protegido, ou seja, seus valores patrimoniais.

3.3 O patrimônio industrial ferroviário brasileiro: o processo de reconhecimento e a lista do patrimônio cultural ferroviário.

Desde o início, as discussões sobre salvaguarda do Patrimônio Industrial estiveram muito atreladas à salvaguarda do Patrimônio Ferroviário. Kühl (2008, p.40) afirma que o processo de industrialização está intimamente ligado ao desenvolvimento do transporte ferroviário, pois a industrialização impulsionou a implantação em larga escala das ferrovias, que, em contrapartida, possibilitou o crescimento e ampliação da indústria e a transformação de diversas cidades. A autora conta que na década de 1970 houve, na Inglaterra, “vigoroso debate sobre a conservação de estruturas destinadas às ferrovias” (Kühl, 2008, p.51) e muito do que ainda é aplicado em vários casos atuais é fruto do pragmatismo que foi praticado nos casos britânicos à época.

Ao discutir o tema, enaltecia-se a versatilidade das construções, apresentando exemplos bem-sucedidos de adaptação para os mais variados usos, respeitando e conservando suas principais características. Mostrava-se, assim, a viabilidade de sua conversão para empregos diversos do original. (...)

Tratava-se de um momento delicadíssimo, em que o essencial era mostrar o interesse e a viabilidade da preservação desses bens. No entanto, em publicações posteriores sobre o patrimônio ferroviário e sobre o patrimônio industrial de forma geral, a questão é sempre tratada com pragmatismo que caracteriza boa parte da abordagem anglo-saxã em relação aos monumentos históricos. São enfatizados temas como os aspectos econômicos, a viabilidade da reconversão, o papel dos novos usos, dos empreiteiros, do turismo, a relevância das ações para configurar o futuro das cidades; a discussão de critérios de intervenção, porém, não é aprofundada. (Kühl, 2008, p.52)¹⁶.

No que diz respeito ao patrimônio ferroviário brasileiro, as primeiras ações para sua proteção são da década de 1980, tanto por meio de processos de tombamento de iniciativa dos governos federal e estaduais, quanto através de ações

¹⁶ Para informações mais detalhadas e referências bibliográficas complementares sobre como se deu a construção do debate e entendimento do patrimônio industrial e suas ligações com patrimônio ferroviário, ver B. M. Kühl, Preservação do Patrimônio Arquitetônico da Industrialização..., 2008, pp.11-100.

do Ministério dos Transportes para preservação de acervos sobre meios de transportes no Brasil.

Sobre esses tombamentos, Freire (2009) diz que a maioria contemplava estações ferroviárias ameaçadas de destruição ou descaracterização iminentes. Porém, grosso modo, as ações de proteção eram direcionadas a edificações isoladas ou a alguns trechos ferroviários, não considerando o entorno e a relação desses edifícios com o meio no qual estava inserido e a paisagem, fazendo com que muito fosse perdido com relação à ambiência dos sítios ferroviários¹⁷.

Quanto a ações do Ministério dos Transportes, uma das mais significativas foi à criação do PRESERVE, programa de preservação do patrimônio histórico e artístico, cujo objetivo era identificar e preservar o acervo relativo aos transportes de valor histórico, artístico e cultural, instituído pela portaria nº 292, de 24 de abril de 1980.

No final dos anos 80, o Ministério dos Transportes elaborou um projeto destinado à preservação da memória dos transportes no Brasil. Chamado pela sigla PRESERVE, o projeto, logo elevado a programa, teve como meta básica reunir a memória da formação dos meios de transporte no Brasil, através da preservação de bens considerados históricos e representativos de cada modo. A proposta contemplava a formação de um Museu Nacional dos Transportes, cuja sede seria em Brasília, DF.

Desta feita, a cada setor estatal da administração indireta do poder executivo, responsável pelas áreas afins, foi determinado reunir o que podemos chamar de "ativos históricos". Ao rodoviário, coube ao DNER- Departamento Nacional de Estradas de Rodagem; ao marítimo e ao aeronáutico, os órgãos vinculados aos seus respectivos ministérios (Marinha e Aeronáutica); ao ferroviário, coube à RFFSA. (Buzelin, 2010)

Segundo Buzelin (2010), as dificuldades político-econômicas da época - que compreendeu fim da ditadura militar e início da redemocratização do país -, não permitiram que o programa seguisse adiante em todos os modais propostos e a construção do Museu Nacional dos Transportes acabou não sendo consolidada. Contudo, o programa foi levado adiante no modo ferroviário, com engajamento do corpo técnico da RFFSA.

Fato é que a RFFSA assumiu no melhor contexto o "Preserve" e não demorou, assumiu o programa e seu conceito, contudo, focalizado apenas no viés ferroviário. O Preserve ministerial deixava de existir, e na RFFSA, surgia o Preserfe - PROGRAMA DE PRESERVAÇÃO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO FERROVIÁRIO, com sede no prédio da RFFSA - AG, na Administração Geral, no Rio de Janeiro, RJ. (Buzelin, 2010)

O Preserfe foi criado em 1986 e Buzelin (2010) afirma que o programa foi primordial para a manutenção de diversos exemplares do patrimônio ferroviário. Em

¹⁷ Sobre os processos de tombamento do patrimônio ferroviário nacional, consultar Anjos (2018).

um curto espaço de tempo, foi responsável pela formação de quase vinte espaços de referência da preservação ferroviária.

O programa foi autor de diversas ações de preservação dos bens ferroviários da RFFSA, dentre as quais, catalogação de acervo iconográfico, recuperação e restauração de bens móveis e imóveis, como a restauração da rotunda¹⁸ de São João Del Rei, em Minas Gerais. A partir da década de 1990, o transporte ferroviário começou a ser consideravelmente suprimido no país¹⁹, houve uma reformulação da RFFSA e sua desestatização²⁰ começou a ser programada. Portanto, os recursos para manutenção do programa foram se tornando escassos, bem como a disponibilidade de mão de obra. Os espaços de preservação da memória ferroviária existentes foram se deteriorando, devido à falta de manutenção.

Dentro do programa Preserfe, em 1991, foi publicado o “Manual de preservação de edificações ferroviárias antigas”, que tinha o intuito de fornecer informações básicas sobre preservação e restauração de edifícios ferroviários antigos, e orientar os responsáveis por esses bens em futuras intervenções que se fizessem necessárias (Ministério dos Transportes, 1991, p.6).

O Manual destaca a importância do acervo arquitetônico ferroviário como sendo um dos maiores de valor histórico dentro do programa, bem como ressalta a importância desses bens para as comunidades nas quais estavam inseridos.

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.

¹⁸ Tipo de oficina de reparação em forma circular ou semicircular, tendo ao centro um girador de locomotivas, que é utilizado para colocação de peças a serem reparadas em seu interior. (Ministério dos Transportes, 1991, p.23).

¹⁹ O desmonte do transporte ferroviário no país se deu de forma bem gradativa. A malha ferroviária do país se expandiu fortemente de 1875 até por volta de 1920, sendo o trem o principal modo de transportar carga e passageiros durante este período. A partir de 1926, sob o mandato do presidente Washington Luís (1926 a 1930), o quadro começou a mudar. O presidente - cuja frase “governar é abrir estradas” é atribuída por alguns historiadores - priorizou a construção de rodovias, entre elas a Rio-São Paulo e a Rio-Petrópolis. O mesmo se deu nos governos seguintes de Getúlio Vargas, até os anos 1940, e, sobretudo, no de Juscelino Kubitschek, nos anos 1950, que buscou estimular as montadoras de automóveis como força motriz do crescimento do parque industrial brasileiro. Com isso, as ferrovias sofreram com falta de investimento e sucateamento. Durante o regime militar, que durou de 1964 a 1985, os militares se aproveitaram de uma lei de 1955 que visava a “erradicação de ramais antieconômicos” para eliminar linhas sem demanda de passageiros ou carga. (Rocha, 2018).

²⁰ A RFFSA e sua controlada Rede Federal de Armazéns Gerais Ferroviários - AGEF - foram incluídas no Programa Nacional de Desestatização - PND - através do Decreto nº473, de 10 de março de 1992 e no dia 7 de dezembro de 1999 foi assinado o Decreto nº 3.277 que dispõe sobre a dissolução, liquidação e extinção da Rede Ferroviária Federal. (RFSSA).

Preservar esse acervo é de extrema importância (...). (Ministério dos Transportes, 1991, p.6).

O Manual também salienta a importância histórica e cultural dos bens ferroviários na conformação de diversas cidades, bem como valores que lhes são atribuídos pelas comunidades. Portanto, salienta a necessidade de se intervir de forma responsável e coerente, de modo a resguardar a memória da arquitetura ferroviária do país. Deixa claro que as normas existentes nele não são dirigidas apenas aos bens tombados pelos órgãos federais, estaduais ou municipais, mas sim, destinadas a todos os edifícios considerados representativos da implantação da ferrovia no país.

Desta forma, a aplicação do referido trabalho proporcionará aos técnicos da Empresa [RFFSA] o correto conhecimento dos padrões e normas básicas, visando à intervenção em prédios com ou sem valor histórico, mas de grande interesse para diversas comunidades que veem neles sua história e o marco de desenvolvimento de suas cidades. (Ministério dos Transportes, 1991, p.4)

Como última tentativa de revitalização do setor, Buzelin (2010) coloca que foi criado, dentro do Preserfe, o PROFAC - Programa Ferroviário de Ação Cultural, cuja proposta visava a uma parceria entre a RFFSA e prefeituras para a restauração de estações e nelas a criação de centros de referência cultural, os CEFECs - Centros Ferroviários de Cultura.

Ainda hoje, alguns CEFEC estão ativos e oferecem atividades variadas à comunidade. Oficinas de arte e artesanato, tapeçaria, ballet, ginástica, dança, exposições de fotografia e pintura, entre outras atividades. Mantidos por prefeituras ou por fundações, realizam feiras diversas e abrigam arquivo público da cidade. (Bemvenuti, 2017, p.138)

Em 1992, a RFFSA foi incluída no Programa Nacional de Desestatização e a transferência para o setor privado foi efetivada entre 1996 e 1998²¹. Em dezembro de 1999, a RFFSA foi dissolvida pelo decreto nº 3.277 – decreto que foi alterado pelo Decreto nº 4.109, de 30 de janeiro de 2002; em seguida, pelo Decreto nº 4.839, de 12 de setembro de 2003; e depois pelo Decreto nº 5.103, de 11 de junho de 2004 -, sendo sua extinção concretizada em 22 de janeiro de 2007, mediante Medida Provisória de nº 353, regulamentada pelo Decreto Nº 6.018 de 22/01/2007. A Medida Provisória de nº 353 foi convertida na Lei Nº 11.483 em maio de 2007.

Essa lei nº 11.483/2007 é de essencial importância para a preservação do patrimônio ferroviário depois da extinção da RFFSA, pois é ela que, em seu artigo

²¹ Houve segmentação do sistema ferroviário em seis malhas regionais, com sistema de concessão e arrendamento dos ativos operacionais da RFFSA pela União por 30 anos, mediante licitação.

9º, transfere para o IPHAN a responsabilidade de responder e administrar os bens de interesse cultural do espólio da extinta RFFSA, bem como a tarefa de zelar pela guarda e manutenção da memória ferroviária.

Sobre o termo ‘memória ferroviária’²², não há na lei, uma especificação exata que o caracterize, fazendo com que as ações e projetos realizados em bens ferroviários não tenham uma medida concreta de avaliação, ficando a cargo dos técnicos do IPHAN decidirem se as propostas de intervenção nos bens ferroviários preservam ou não a memória ferroviária²³, sendo que não há unanimidade sobre a definição do termo, que possui uma grande carga de subjetividade.

A política pública para proteção dos bens ferroviários baseia-se então na enunciação do conceito de memória ferroviária. E se essa criação foi resultado de alguma construção ou diálogo com a sociedade, o foi com as associações de ferroviários. A união de dois termos, a memória, que se refere a qualquer coisa, individual ou socialmente construída; e a ferrovia, ou a história da ferrovia, e todos os elementos que a fizeram existir. Disso resultou um conceito com bastante apelo: a memória ferroviária. (Prochnow, 2014, p.69)

Com a sanção da lei, coube ao IPHAN, dentro do imenso espólio da RFFSA²⁴, avaliar os bens detentores de valor. O primeiro passo dado pelo Instituto foi a realização de Inventários de Conhecimento do Patrimônio Cultural Ferroviário, realizados pelas superintendências estaduais, entre os anos de 2008 e 2009²⁵.

Esses Inventários tiveram como objetivo produzir informações sistematizadas sobre as características físicas e culturais dos bens, priorizando, em um primeiro momento, os bens imóveis, visando a identificar, localizar, catalogar e adotar ações

²² O termo aparece pela primeira vez nessa legislação específica, não havendo detalhamento do que seria essa memória ferroviária nem como, de fato, deve-se preservá-la. Essa lacuna na lei tem levado a diversas pesquisas e estudos sobre o tema para melhor se entender o significado do termo, mas ainda não há uma unanimidade sobre o assunto. Para mais informações sobre esse tema ver Prochnow, 2014.

²³ Salientando que o laconismo das leis brasileiras no que se refere às medidas de intervenção nos bens culturais já foi inclusive citado no tópico anterior, notando que a subjetividade e a autoridade impelida ao corpo técnico do IPHAN não é algo que se refere exclusivamente aos bens do patrimônio ferroviário.

²⁴ Cavalcanti Neto et al (2012) coloca que os dados da Inventariança da Extinta RFFSA sinalizam os seguintes números: mais de 52 mil bens imóveis, entre terrenos e edificações; 15 mil itens de bens móveis classificados como histórico pelo programa Preserfe e vinculados a convênios assinados pela RFFSA e que, foram automaticamente transferidos para o IPHAN para avaliação por parte do Instituto; dois milhões de itens de bens móveis que precisavam ser avaliados quanto ao seu valor histórico, artístico e cultural; além de um incalculável acervo documental.

²⁵ Para mais detalhes sobre a realização dos inventários em Pernambuco e no Piauí, consultar Freire (2009 e 2017, p.61-79) e Anjos (2017). As autoras trazem também o debate para a falta de um olhar sistêmico desse patrimônio, considerando que até mesmo nos inventários de conhecimento adotaram uma abordagem de identificação do bem isolado, bem como a fragmentação devido à organização a partir da configuração geográfica por Estado. O que acaba por não considerar elementos centrais da natureza desse tipo de bem.

de proteção. Como resultado, foram catalogados mais de seis mil edifícios, independente de seu estado de conservação, que em grande parte, encontram-se abandonados, em condições precárias ou descaracterizados, além de um grande número de intervenções que não consideram os valores existentes nas edificações (IPHAN, 2014a).

O levantamento de dados inicial possibilitou um primeiro olhar sobre a dimensão desse legado e permitiu a criação e desenvolvimento de ações e instrumentos necessários para a conservação dos bens, bem como, dimensionar os desafios que o IPHAN tem enfrentado na conservação de acervo tão vasto e peculiar e que ainda não possui tantos estudos e debates no campo da conservação.

O principal instrumento de preservação cultural no Brasil é o tombamento, ato administrativo que consiste em inscrever um bem específico em Livros de Tombo, visando a preservar o Bem, protegendo-o por meio de legislação específica que restringe o direito de propriedade. É um instrumento lento e de complexa aplicação, pois envolve estudo técnico aprofundado sobre o objeto a ser tombado, submissão do estudo a um Conselho Consultivo do IPHAN, para então, posteriormente, ser homologado pelo Ministério da Cultura, segundo Cavalcanti Neto et al (2012).

O tombamento é o instrumento mais utilizado no país, mas não é o único instrumento para preservação existente em nossa legislação, como podemos ver no parágrafo 1 do art. 216 da Constituição Federal:

O Poder Público, com a colaboração da comunidade, promoverá e protegerá o patrimônio cultural brasileiro, por meio de inventários, registros, vigilância, tombamento e desapropriação, e de outras formas de acautelamento e preservação. (Constituição Federal, parágrafo 1 do art. 216).

O tombamento possui um processo complexo, sendo um instrumento de difícil aplicabilidade em larga escala. Além disso, é importante frisar que o IPHAN, como órgão federal, poderia propor tombamentos em nível nacional conforme preceitua o Decreto-Lei nº 25, de 30 de novembro de 1937. Desse decreto cabe destacar o seu artigo 1º:

Constitui o patrimônio histórico e artístico nacional o conjunto dos bens móveis e imóveis existentes no país e cuja preservação 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. §1º - Os bens a que se refere o presente artigo só serão considerados parte integrantes do patrimônio histórico e artístico nacional depois de inscritos separadas ou agrupadamente num dos quatro livros do Tombo, que trata o Art. 4º desta lei. (Brasil, 1937. Grifo nosso).

O que se nota no patrimônio ferroviário brasileiro é que, apesar da grande relevância das ferrovias para o desenvolvimento do país, sendo um elemento de grande importância para expansão territorial e seu crescimento econômico, muitas das obras ferroviárias não são consideradas possuidoras de valores para tombamento nacional pelos comitês responsáveis, mas sim que possuem valor para as comunidades em que foram estabelecidas - como posto pelo Manual de preservação de edificações ferroviárias antigas. Portanto o tombamento em nível nacional nem sempre se adequa ou é aceito, principalmente quando se trata de cidades menores no interior dos Estados e que possuem Bens com arquitetura mais modesta.

Muito desse patrimônio ferroviário poderia ser destruído, seja devido ao longo tempo para concluir o processo de tombamento, seja pela falta de enquadramento de bens nas exigências do tombamento federal²⁶. Diante dessa realidade, em 2010, o IPHAN publicou a portaria²⁷ nº 407/2010 visando a atender às demandas da Lei nº 11.483/2007.

Por ser um ato infralegal, uma portaria administrativa, na hierarquia das normas, está abaixo das leis, não podendo ir de encontro à legislação vigente, porém, deve ser cumprida por todos que lhe estão subordinados, principalmente por ser ter sido elaborada por um órgão administrativo de competência conferida por lei.

A portaria em questão instituiu o instrumento de proteção da *Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário*, que se tornou um dos principais instrumentos de acautelamento do Patrimônio Ferroviário Nacional, sendo um instrumento complementar ao tombamento. Nela estão inscritos os Bens do espólio da RFFSA declarados como detentores de valores artísticos, históricos e culturais que foram

²⁶ Anjos (2017), em sua pesquisa, analisou alguns pareceres de negativa de tombamento do patrimônio ferroviário e as motivações que levaram a essa negativa. Muitos desses pareceres indicavam a valoração do bem, através da Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário - instrumento que veremos logo abaixo -, para mais detalhes sobre os pareceres, consultar referência completa.

²⁷ Portaria que trata de um instrumento normativo infralegal utilizado pela Administração Pública direta e indireta. São utilizadas para determinar o cumprimento de uma instrução ou de várias simultâneas. As portarias são documentos que possuem status oficial, sendo ato administrativo sob o qual se objetiva regular o funcionamento da Administração ou o comportamento dos agentes públicos. Existem para atender à necessidade do administrador em executar, por em prática, o texto legal. Não possuem manifestação autônoma, sendo elas criadas para regulamentar a execução de uma lei ou da própria constituição federal, decreto, regulamento ou demais normativos superiores. Fonte: <<https://dicionariodireito.com.br/portaria>> Acessado em: Janeiro de 2019.

levantados através dos Inventários de Conhecimento do Patrimônio Cultural Ferroviário, como fica esclarecido no artigo 2º desta portaria:

Art. 2º Os bens inseridos na Lista do 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. (IPHAN, 2010)

A mesma portaria cria a Comissão de Avaliação do Patrimônio Ferroviário, responsável pela atribuição de valor desses bens, estabelecendo um trâmite processual semelhante ao do processo de tombamento, com a necessidade de instrução de um processo administrativo que fundamente a importância e relevância da preservação do bem e, por fim, a avaliação por uma comissão ou conselho para sua inserção na lista.

Esse procedimento aplica-se, exclusivamente, aos bens oriundos do espólio da extinta RFFSA. Os bens que não pertenciam à Rede, quando de sua extinção, não são enquadrados nessa legislação e podem ser objeto de Tombamento (Decreto Lei nº 25, de 30 de novembro de 1937, aplicado a bens móveis e imóveis), ou ao Registro (Decreto nº 3.551, de 4 de agosto de 2000, aplicado ao Patrimônio Cultural Imaterial). (IPHAN, 2014a).

O trâmite processual para a inscrição de um Bem na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário é semelhante ao do processo de tombamento, possuindo, então, duas principais diferenças com relação ao processo de tombamento.

A primeira diz respeito ao direito de propriedade, uma vez que todos os bens imóveis da extinta RFFSA foram transferidos para a União. Quando um bem é inscrito na lista, passa a ser responsabilidade do IPHAN receber e administrar esses bens e assegurar, em caso de classificação como operacional, o compartilhamento para uso ferroviário:

A rigor, todos os bens são da União. Dividem-se entre os bens imóveis não-operacionais, que passam à SPU [Secretaria de Patrimônio da União], e os bens imóveis operacionais, de responsabilidade do DNIT. Estes dois serão os órgãos que o Iphan deverá articular quando houver a necessidade de repasse ou recolhimento de bens ferroviários, além da Inventariança da RFFSA.

Os bens móveis não-operacionais que tenham sido declarados de valor histórico, artístico e/ou cultural são transferidos ao Iphan diretamente pela Inventariança. Já os bens móveis operacionais são transferidos pela Inventariança ao DNIT, mas, caso o Iphan declare o valor histórico, artístico e/ou cultural deles, pode solicitá-los ao órgão desde que garanta sua operacionalidade.

Os bens imóveis não-operacionais estão sob gestão administrativa da SPU, podendo o Iphan, se declarado o valor histórico, artístico e/ou cultural do bem, requerer sua cessão. E os bens imóveis operacionais são transferidos pela Inventariança ao DNIT podendo, igualmente, o Iphan, na situação

acima referida, sugerir uma gestão compartilhada com o órgão. (Prochnow, 2014, p.27)

Este fato não acontece no tombamento, quando um bem é tombado, uma vez que ele continua a pertencer ao seu proprietário original, tendo apenas algumas restrições no direto de propriedade.

A segunda, diz respeito ao controle de intervenções e aplicação de penalidades. Enquanto na lei de tombamento estão previstas penalidades para o proprietário que intervir, descharacterizar ou demolir o bem sem a devida autorização do órgão responsável, na portaria não estão previstas penalidades para intervenções que venham a descharacterizar ou destruir o bem. (Cavalcanti et al, 2012.)

A última atualização da Lista data de 15.12.2015, na qual, constam 639 bens inscritos, distribuídos em 18 Estados e Distrito Federal. Além desses, existem 15 bens ferroviários protegidos por Tombamento nacional, a exemplo da Estação da Luz (em São Paulo) e da Vila Ferroviária de Paranapiacaba (em Santo André), da Estação de Joinville (em Santa Catarina), e da Estação de Teresina (no Piauí) (IPHAN, 2014a).

Para pedidos de inclusão de um bem na referida lista - que tem como finalidade possibilitar o controle e gerenciamento dos bens ferroviários de valor cultural -, a instrução é feita nas Superintendências Estaduais e somente depois de analisados pela Comissão de Avaliação do Patrimônio Ferroviário, para então passarem a ser responsabilidade do IPHAN, salientando que o Instituto só passa a ser responsável legal pelo bem, se o mesmo for valorado:

Esta Comissão é presidida pelo diretor do Departamento do Patrimônio Material e Fiscalização – DEPAM, acompanhado por um procurador federal, e é composta pelos coordenadores do DEPAM, a saber: coordenador técnico do Patrimônio Ferroviário, coordenador-geral de Cidades, coordenador-geral de Bens Imóveis, coordenador-geral de Bens Móveis e Integrados e coordenador-geral de Patrimônio Natural, Paisagem Cultural e Jardins Históricos. As reuniões, mensais, são pré-definidas pelo calendário anual, e as sessões extraordinárias, tantas quantas forem necessárias. (Prochnow, 2014, p.33)

A fim de balizar a prática das Superintendências Estaduais e esclarecer muito da postura do IPHAN no que diz respeito ao patrimônio ferroviário, o Instituto lançou em 2010 um *Manual Técnico do Patrimônio Ferroviário*.

Diante dessa perspectiva, este manual busca apresentar os aspectos que envolvem a preservação da memória ferroviária, contextualizados na Lei nº 11.483/2007 e na Constituição Federal, e objetiva informar, orientar e estabelecer procedimentos a serem utilizados no âmbito do Patrimônio

Cultural Ferroviário, possibilitando a realização de um trabalho conjunto entre todas as unidades do IPHAN. (IPHAN, 2010, p. 13)

Diferentemente do Manual criado pelo Preserfe, mencionando anteriormente, este Manual do IPHAN não visa a balizar as intervenções realizadas nas edificações valoradas, mas sim, guiar as equipes das diversas superintendências sobre os trâmites a serem seguidos para o reconhecimento ou não do Bem e possível inserção na Lista, a fim de criar um protocolo padronizado em todo o país.

Com o advento da promulgação da Lei 11.483/2007, o IPHAN passou de órgão administrativo e fiscalizador – responsável por reconhecer bens detentores de valores, inscrevê-los em livros de tombo e autorizar e fiscalizar intervenções nos bens tombados -, para, no caso do patrimônio ferroviário, órgão também responsável pela gestão da conservação desses bens, uma vez que os bens valorados - bens públicos e na grande maioria desocupados e sem uso - passavam a ser responsabilidade do IPHAN.

Imperativo se faz frisar que, apesar do vasto número de bens que se tornaram responsabilidade do IPHAN a partir da lei 11.483/2007, não foi previsto pelos legisladores qualquer investimento no órgão para o recebimento destes, nem houve acréscimo de pessoal ou qualificação dos funcionários para gerir e arcar com essas responsabilidades que antes não lhe cabiam.

Tudo isso faz com que seja muito difícil para o IPHAN responsabilizar-se pela administração, restauração e garantia da conservação plena de todos os Bens Ferroviários. Para amenizar os possíveis danos advindos da falta de capacidade técnica do IPHAN, a solução encontrada foi procurar envolver os gestores públicos locais e associações civis nesse processo, como esclarece o Manual:

O Instituto tem procurado envolver as prefeituras, os governos estaduais e a sociedade civil organizada para que os mesmos também preservem esses bens que, na sua maioria, são revestidos de um grande valor cultural, principalmente em escala regional. Afinal, muitos municípios brasileiros surgiram, e muitas regiões se desenvolveram, em função das ferrovias e de suas estações. (IPHAN, 2010, p.13).

Essa necessidade de parcerias entre o IPHAN e outros órgãos oficiais, é ainda mencionada em pelo menos mais dois trechos do Manual, na seção que trata justamente da forma como será dada a “Atribuição de Valor” e inserção desse bem na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário:

Necessita de ação conjunta e coordenada com os demais entes públicos que integram a Federação brasileira, adotando todas as medidas, atividades e iniciativas, possíveis, e em direito permitidas, que se mostrem adequadas

e factíveis de serem executadas, visando à conservação e preservação da “Memória Ferroviária”; (IPHAN, 2010, p.28)

O intuito desta forma de proteção é propiciar a utilização e apropriação desses bens por parte da sociedade, que deverá dar-lhe uso compatível e poderá fazer neles alterações que se harmonizem com sua função, características arquitetônicas e preservação; (IPHAN,2010, p.29)

Boa parte do Manual se destina a demonstrar como deverão ser realizados os procedimentos internos para o recebimento dos bens pelo IPHAN e, sobretudo, como proceder na destinação desses bens para o ente interessado em geri-lo. Explicando os termos existentes – termo de cooperação técnica, termo de compromisso, termo de ajuste de conduta, termo de guarda provisória, termo de cessão provisória, entre outros -, e os procedimentos internos previstos, de forma a estabelecer procedimentos padronizados, com foco sempre em demonstrar como facilitar a cessão de uso desses bens para entidades e sociedade civil em geral que busquem utilizar esse patrimônio.

Em grande parte do texto do manual, o IPHAN preocupa-se muito com a futura destinação do bem, se há ente interessado na sua utilização, se há uma proposta apresentada para utilização, ou algo do tipo, a exemplo da seção do Manual trata que das atribuições e responsabilidades (p. 49-58). Nela, o IPHAN esclarece que, apesar de reconhecer a responsabilidade de receber e administrar os bens ferroviários valorados, é sua atribuição fazê-lo estabelecendo parcerias com outras instituições:

São atribuições do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - IPHAN

III. Estabelecer parceiras com Prefeituras, com o Governo Estadual e entidades privadas, mediante convênio, para a implementação de projetos de preservação dos bens imóveis a ele cedidos ou doados;

IV. Definir diretrizes, especificações técnicas, exigências e obrigações relativas a obras, serviços de restauração, conservação, reforma e manutenção de imóveis de valor histórico, artístico e cultural cedidos a terceiros, e exercer a fiscalização para cumprimento do que for estabelecido através de Termo de Cessão. (IPHAN, 2010, p. 52).

O que se conclui a partir da leitura do Manual é que o processo de valoração, e consequentemente a transferência do bem para o IPHAN, está muito vinculado ao interesse prévio de um ente terceiro na utilização desse bem e consequente responsabilidade pela gestão da sua conservação, retirando essa carga de responsabilidade do IPHAN.

Esse fato é mais ainda notado quando, nos anexos do Manual, encontram-se o Modelo de Parecer Técnico para Valoração de Bens e o Modelo de Parecer

Técnico para não Valoração de Bens²⁸. Nesses modelos, fica claro que o processo de valoração – e inscrição de um bem na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário – está intrinsecamente ligado ao interesse prévio²⁹, de modo que alguns pesquisadores se remetem a esse fato como ‘valor de gestão’, Prochnow (2014) chega a afirmar que esse é supostamente um dos principais atributos considerados pelo IPHAN para a inscrição de um Bem Ferroviário na Lista.

Em sua pesquisa, Prochnow (2014) identifica, através de conversas com técnicos do IPHAN de algumas superintendências estaduais, que a inscrição de um bem ferroviário na lista depende principalmente de demanda de um ente interessado no uso e gestão do imóvel, assim como visto pela análise do manual.

Anjos (2018) conclui que tal prática tem levado a um distanciamento do real entendimento dos valores específicos do patrimônio industrial ferroviário. Considera-se primordialmente o valor de uso, desconsiderando as especificidades desse tipo de legado, podendo contribuir para perda de diversidade de seus significados e abandono e destruição de muitos bens com valores importantes a serem preservados, mas que por não terem um potencial de uso – pelo menos não de interesse imediato de entes oficiais ou não oficiais -, podem acabar não sendo protegidos pelo IPHAN.

Esse fator aponta ainda mais dificuldade técnica do IPHAN em cumprir as exigências de Lei nº 11.483 sem o aporte financeiro que seria necessário para uma demanda tão alta. Sendo esta a única saída encontrada para conservação desses bens, faz transparecer a fragilidade do sistema de proteção dos bens ferroviários e evidencia que importantes exemplares podem ser perdidos, uma vez que, mesmo detentores de valores diversos, se não possuírem um potencial de uso, poderão não ser acautelados.

Além desses problemas levantados por Anjos (2018), há que se observar também questões relativas à eficiência que essa gestão compartilhada entre o

²⁸ Para consultar os modelos completos, ver anexo 1 e 2.

²⁹ Prochnow (2014) se refere a esse fenômeno como ‘valor de gestão’, utilizando esse termo em sua pesquisa para dar conotação de que um dos atributos considerados pelo IPHAN para valoração de um bem ferroviário é o interesse prévio de algum ente em gerir o bem, sendo esse ainda o principal atributo considerado pelo Instituto na maioria dos processos de valoração. O termo também é utilizado por Anjos (2018) e para mais informações sobre as etapas dos processos de valoração de bens ferroviários e as consequências que trazem para os bens essa questão do valor de gestão, bem como o distanciamento que esses processos têm tomado do objeto a preservar, consulta-la.

IPHAN e um ente terceiro³⁰ pode vir a ter do ponto de vista da manutenção da memória ferroviária, como impõe a lei 11.483, bem como com relação à manutenção de valores e atributos importantes.

Como expõe Kühl (2008), na maioria das intervenções realizadas no patrimônio industrial, pouco se considera dos preceitos das teorias da restauração, sendo, muitas vezes, “ações pragmáticas disfarçadas de ações culturais, esquecendo-se das raízes que motivam o campo da conservação”, com foco voltado para funcionalidade e possibilidade de reconversão do bem e não necessariamente para valores a preservar.

Há também o desafio de fazer com que as gestões municipais ou associações se interessem pelo bem e assumir a responsabilidade pela sua gestão da conservação para que muitos exemplares não se percam como vem acontecendo nos últimos anos, por falta de capacidade técnica do IPHAN para se responsabilizar por essa gestão.

3.4 Considerações Parciais

O legado do processo de industrialização foi institucionalmente reconhecido como patrimônio cultural apenas a partir de 1978, com a criação do TICCHI. Desde então estudos sobre as especificidades desse tipo de bem tem sido aprofundados.

Essas especificidades estão relacionadas aos aspectos paisagísticos, às relações sociais desenvolvidas em torno da atividade produtiva, bem como nas relações entre as edificações – arquitetura maior e menor -, e nas relações de cheios e vazios, justificadas por uma lógica funcional do conjunto. Essas relações são elementos caracterizadores da paisagem industrial de primordial importância. Portanto, para tornar as ações conservativas em edificações do patrimônio industrial mais eficientes, é crucial a compreensão dessas especificidades.

No âmbito internacional, existem dois documentos publicados que tratam especificamente da conservação do patrimônio industrial, a Carta de Nizhny Tagil, de 2003, e os Princípios de Dublim, de 2011.

Em ambos, é citada a Integridade Funcional. Segundo estes documentos, uma boa conservação do patrimônio industrial está diretamente relacionada à

³⁰ Gestão compartilhada, pois, mesmo dando a guarda provisória às prefeituras ou associações, as responsabilidades de zelar e salvaguardar o bem são do IPHAN, e cabe ao Instituto monitorar as ações adotadas sobre o bem, além de fornecer diretrizes para intervenções, bem como, zelar pela salvaguarda desse bem.

manutenção da integridade funcional, que diz respeito à manutenção de elementos caracterizadores dos conjuntos industriais, bem como a manutenção de sua lógica funcional.

Apesar de toda importância dada à integridade funcional pelos documentos e por diversos autores - como Meneguelho, Kühl, Rufinoni -, estes apontam para a falta de comprometimento, nas intervenções realizadas no patrimônio industrial, com a integridade funcional. Muitas dessas intervenções não consideram a lógica funcional do conjunto e priorizam os aspectos econômicos, tratando essas áreas como vazios urbanos.

É o que acontece em muitas das intervenções realizadas em conjuntos do patrimônio ferroviário, onde o pátio ferroviário e pátio de manobras são ocupados indiscriminadamente, sem serem considerados parte fundamental para a compreensão da lógica funcional do conjunto.

As discursões sobre a proteção do patrimônio ferroviário brasileiro são ainda mais recentes, remontam à década de 1980, entretanto, com uma proteção muito voltada para edificações isoladas, desconsiderando as sugestões dos documentos internacionais de se observar as relações espaciais e a lógica funcional, sua integridade funcional.

Um debate mais denso sobre o tema iniciou-se com a promulgação da Lei nº 11.483 em 2007, que instituiu o patrimônio ferroviário e atribuiu ao IPHAN à obrigação de responder e zelar por esse patrimônio.

Um elemento primordial para a conservação, de acordo com Zanchetti (2007a, p.6), é a existência de fontes de recursos financeiros, pois só assim será possível garantir a implementação de ações e estratégias para conservação. Ao receber, através da Lei nº 11.483, o patrimônio cultural da extinta RFFSA, o IPHAN não recebeu com isso um aumento no aporte financeiro da Instituição nem de pessoal destinados a garantir a conservação desse tipo de bem, apesar do vasto número de exemplares que passaram a ser sua responsabilidade.

Todos esses órgãos [responsáveis pela preservação dos bens culturais] sejam federais, estaduais ou municipais, lutam continuamente contra a escassez de recursos financeiros e humanos, trabalhando com um número insuficiente de profissionais, ademais se for considerado o contexto de alargamento daquilo que é considerado bem cultural, resultando num grande número de obras protegidas por lei, que é, no entanto, insuficiente para contemplar uma tutela difusa e inclusiva dos bens culturais. Esses órgãos, que contam em seus quadros com alguns profissionais de grande valor tanto no nível de formação quanto no modo exemplar com que se

dedicam ao serviço público, não tem sido devidamente valorizados pelos governantes. (Kühl, p.111-112)

O que se percebe, então, é que o sistema brasileiro mesmo continuando a ser restrito ao âmbito das políticas culturais e ainda colocar o IPHAN no centro das tomadas de decisões sobre os bens culturais, especialmente os bens ferroviários, não lhe garante a autonomia na execução de medidas conservativas. Sendo assim, é necessária e estimulada a participação de outros atores sociais, na grande maioria das vezes gestores municipais ou estaduais - parcela significativa dos recursos aplicados nos projetos de revitalização de áreas do patrimônio cultural ferroviário vem das municipalidades ou de outros atores sociais interessados no uso do bem. Todavia, o sistema existente não garante uma articulação desses atores de forma satisfatória, levando a conflitos que nem sempre são mediados ou negociados com sucesso.

Uma questão que tem gerado muitos conflitos é que muitas das intervenções pleiteadas com projetos de prefeituras são muito mais voltadas para algum tipo de exploração econômica ou política, e não estão necessariamente partindo de um desejo real de conservação, como observado por Kühl (2008). As ações nesses bens são formas variadas de transformação/manipulação e não necessariamente restauração de acordo com o que recomendam os preceitos trazidos pela teoria da restauração³¹ e como é proposto no termo de cessão de uso realizado entre o IPHAN e o ente responsável pelo bem³².

Na maioria das vezes, a proteção dos bens ferroviários está atrelada ao interesse das municipalidades em destinar um uso a esses bens. Esse uso vem acompanhado de projetos ou intenções de intervenção. O que ocasionam os principais conflitos no processo de gestão dos bens, pois, por vezes as propostas não levam em consideração as diretrizes apontadas pelo IPHAN.

O desafio constante é buscar com que os reusos proporcionem desenvolvimento econômico, social e cultural para a população, e que, sobretudo,

³¹ Para informações sobre uma análise mais detalhada de intervenções em bens do patrimônio industrial e estudos de caso, ver Kühl (2008) e Rufinoni (2009).

³² Esse termo consiste na transferência dos direitos de uso do Bem, pelo IPHAN, para um órgão que tem interesse em administrar e dar uso ao Bem - normalmente à gestão municipal ou alguma associação civil-, e tem como objetivo garantir a preservação através de um uso proposto. Para isso, é assinado um termo de compromisso, normalmente com o envolvimento do Ministério Público, no qual o município, ou outra entidade interessada, assume a guarda provisória do Bem e se compromete a preservá-lo e investir em reformas e obras de conservação. Para ver o modelo do termo de sessão de uso presente no Manual Técnico do Patrimônio Ferroviário, elaborado pelo IPHAN, consultar o anexo 3.

preservem o bem e propaguem a memória ferroviária. Uma vez que o patrimônio ferroviário de cada município contém marcas indeléveis da memória das comunidades e seu desenvolvimento, este fato demanda a realização de constantes pesquisas científicas (Xavier, Constantino, 2017).

Ao preservar um bem desse tipo, é preciso reconhecer e respeitar o seu contexto. Assim, é importante que todos tomem consciência de que o reuso destinado aos imóveis deve ser compatível com o espaço preexistente. Essa consciência só vai ser alcançada através de estudos e debates, ações de educação patrimonial e envolvimento da população com o Bem, conforme foi recomendado tanto pela Carta de Nizhny Tagil como pelos Princípios de Dublin.

4 CAPÍTULO 3 - Patrimônio ferroviário de Caruaru-PE e o estado de conservação

Este capítulo apresenta o patrimônio ferroviário do Estado de Pernambuco, situa brevemente a cidade de Caruaru, onde está localizado o objeto de estudo da pesquisa e faz um breve histórico sobre esse objeto e seu estado de conservação até o ano de 2000, ano no qual o Conjunto ficou obsoleto para atividades ferroviárias.

4.1 O patrimônio ferroviário de Pernambuco e o Conjunto Arquitetônico Ferroviário de Caruaru

Pernambuco foi o primeiro estado do Nordeste e o segundo do Brasil a ter uma estrada de ferro. A construção da primeira ferrovia do Estado, denominada Estrada de Ferro do Recife ao São Francisco, teve início em 1855 e tinha a finalidade de escoar a produção do rio São Francisco pelo porto do Recife, ligando a localidade de Cinco Pontas, no Recife, ao município do Cabo de Santo Agostinho.

À época, existia no Brasil apenas a Ferrovia Mauá, com 16 km, inaugurada um ano antes, empreendimento de Irineu Evangelista de Souza – o Barão de Mauá. No entanto, pode-se considerar que a Estrada de Ferro do Recife ao São Francisco foi a primeira de caráter nacional a ser construída no Brasil, considerando que a Estrada de Ferro Mauá era uma linha municipal. (Benévolo, p.281 apud Freire et al, 2012).

Posteriormente, foram sendo construídas outras estradas e ramais, com o intuito de ligar a capital a outros Estados do nordeste e também com o interior do Estado. Segundo Freire (2009, p.6-7), em Pernambuco a malha ferroviária apresentava até a década de 1950 a seguinte configuração geográfica:

1. Linhas Troncos (três) e Linhas Secundárias – as linhas troncos eram consideradas as estruturadoras do sistema ferroviário. Essas linhas férreas foram implantadas no sentido norte, oeste e sul, no Estado de Pernambuco com o objetivo de interiorizar o transporte de carga e passageiro, bem como, interligar, por meio do trem, os estados vizinhos.

As linhas secundárias eram interligadas ao sistema principal e exerciam um papel específico naquela localidade.

- Linha Tronco Norte (LTN) - com 109 km de extensão inicia-se na estação Engº. Jorge Lins seguindo para o Estado da Paraíba e Rio Grande do Norte. Timbaúba é a última cidade pernambucana a ser alcançada.

- Linha Tronco Centro (LTC) - com 595 km de extensão iniciava-se na Estação Central do Recife, mas que após a implantação do metro de superfície do Recife os trens de carga passaram a sair da estação Engº Jorge Lins e seguir até a Estação de Salgueiro, sendo desativada a Estação Central do Recife e construída outra nas proximidades para atender ao metro do Recife.

- Linha Tronco Sul (LTS)- - com 210 km de extensão inicia-se na estação Engº. Jorge Lins terminando em estação de Paquevira, embora a linha siga para os Estados ao sul como Alagoas, Sergipe e outros.

- Estrada de Ferro Paulo Afonso (E.F.P. A) – inaugurada em 1883, construída com o propósito de vencer o desnível das cachoeiras do rio São

Francisco, interligando o curso baixo ao médio do rio. Implantada ocupando áreas do estado de Pernambuco e de Alagoas com extensão total de 116 km. Teve o tráfego suspenso em 1964.

• Estrada de Ferro Federal Leste Brasileiro (EFFLB) – tem como marco zero a cidade de Petrolina, em Pernambuco se estendendo até o Piauí, com extensão de 204,00 Km, sendo 139,00 km dessa ferrovia implantada no estado de Pernambuco. Embora seja uma linha estruturadora dentro do sistema regional ferroviário, em Pernambuco ela não tinha ligação com linha tronco que tenha sido construída a partir da cidade de Recife.

2. Ramais – consideradas linhas que se derivavam das linhas troncos tinham um objetivo específico para escoamento de determinado produto de uma região. O ramal sempre se derivava da linha tronco principal.

• Garanhuns - partia da LTS da estação de Paquevira com extensão de 56 km chegava a Garanhuns.

• Cinco Pontas - com extensão de 14 km iniciava-se na estação Entroncamento e terminava no Pátio ferroviário das Cinco Pontas.

• Barreiros - com extensão de 54 km iniciava-se na estação de Ribeirão (LTS) e terminava na estação de Barreiros.

• Cortês - com extensão 29 km iniciava-se na estação de Ribeirão (LTS) e terminava na estação de Cortês.

• Bom Jardim - com extensão de 40 km iniciava-se na estação de Carpina (LTN) e terminava na estação de Bom Jardim.

3. Sub-ramal

• Oficina Edgard Werneck - com extensão de 07 km iniciava-se na estação Boa Viagem, hoje demolida e terminava no Pátio Ferroviário de Edgard Werneck. (Freire, 2009, p.6 e 7, grifo nosso).



Fonte: Anuário Estatístico da RFFSA apud Freire, 2009, p.8.

Ainda segundo Freire (2009, p.8), restam apenas cerca de 950 km de linha férrea na malha ferroviária do Estado, sendo que muitas linhas e ramais foram erradicados ou tiveram o tráfego suspenso, a exemplo da Linha Tronco Central.

Diante da demanda da Lei nº 11.483/2007, o IPHAN-PE realizou nos anos de 2008 e 2009, a construção de um o Inventário de Conhecimento do Patrimônio Ferroviário da RFFSA no Estado³³. Segundo Freire (2009), esse inventário teve

³³ Já haviam sido feitos, nas décadas de 1980 e 2000, dois inventários de bens imóveis do patrimônio ferroviário no Estado, parcialmente executados. Em 1982, o Plano de Preservação dos Sítios Históricos do Interior (PPSHI), elaborado pela Fundação de Desenvolvimento Municipal do Interior de Pernambuco (FIAM). E, em 2001 e 2002, foi iniciado um estudo visando à proteção do patrimônio ferroviário material edificado no Estado, realizado pela Fundação do Patrimônio Histórico e Artístico de Pernambuco de Pernambuco (Fundarpe) em parceria com a Fundação de Desenvolvimento Municipal do Interior de Pernambuco (FIAM), a 5^aSR/Iphan/MinC e a então Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA), resultando no Tombamento Temático desse patrimônio ferroviário edificado, através

como recorte geográfico toda a malha ferroviária existente em Pernambuco, independente do estado operacional - ativo, desativado, erradicado ou concessionado -, como também foram inventariados todos os bens ferroviários que constituem ou constituíram a malha ferroviária da RFFSA no Estado, independentemente dessas linhas estarem alienadas, desativadas, erradicadas, arrendadas, cedidas e operacionais ou qualquer outro tipo de posse ou propriedade - terceiros ou União -, e também independente do seu estado de conservação (Freire, 2009, p.9):

(...) foram inventariados aproximadamente: 800 imóveis (edificações e esplanadas), 3.000 bens móveis e integrados; 300 exemplares bibliográficos e 2.500 documentos arquivísticos da série patrimônio ficando a série jurídica e recursos humanos a serem inventariados posteriormente.

Quanto aos documentos existentes nas dependências da extinta RFFSA em Pernambuco, essa Superintendência Regional do Iphan em Pernambuco, identificou em diagnóstico inicial que esse acervo encontra-se guardado em 04 (quatro) edifícios da RFFSA, e que a princípio esses documentos permanecem sob a guarda da extinta RFFSA, são eles: o edifício sede do escritório da inventariança da RFFSA em Recife, Estação Central do Recife, o armazém situado no bairro de Boa Viagem, em Recife e a Estação de Bezerros, esta última cedida, pela então RFFSA, a Prefeitura Municipal de Bezerros onde hoje está instalado um Centro Cultural. Trata-se de documentos referentes à área patrimonial, jurídica, recursos humanos e contabilidade como assim eram identificadas as áreas de trabalho da então RFFSA. (Freire, 2009, p.13)

Em artigo publicado por Freire em 2009, a autora concluiu, baseada em dados coletados pelo Inventário de Conhecimento do IPHAN-PE, que o patrimônio ferroviário do Estado de Pernambuco encontra-se, em geral, descaracterizado ou em mal estado de conservação, sendo que alguns casos já se encontram em estado de ruínas. A autora ainda afirma que são visíveis o crescimento desordenado e as intervenções que não consideram os valores existentes nas edificações, ocasionando alto grau de descaracterização do patrimônio construído e da sua ambiência secular.

Apesar disso, Pernambuco possui um dos mais significativos acervos ferroviários brasileiros, são 60 municípios que constituem ou constituíram a malha ferroviária pernambucana, que em seu período áureo chegou a possuir 1.400 km³⁴

da publicação no Diário Oficial do Estado de Pernambuco, em 07.04.2001 e substituído por edital publicado em 25.10.2006 (Freire, 2009, p.2). (Para ver as páginas do Diário Oficial, ver Anexo 04 e 05).

³⁴ Para mais informações sobre a constituição da rede ferroviária de Pernambuco, técnicas construtivas utilizadas, a posterior aquisição pela Companhia Britânica *The Great Western Railway Company*, dentre outras informações sobre a implantação dessa linha, bem como informações sobre a construção e inauguração do Conjunto Arquitetônico da Estação Ferroviária de Caruaru, consultar Borges, 2014, p.70-87

(Freire, 2009), sendo destes, pouco mais de 40 bens listados como possuidores de interesse cultural, distribuídos em 14 cidades do Estado (ver tabela 1). Entretanto, mesmo sendo o segundo do país e o primeiro do nordeste a possuir estrada de ferro, no âmbito federal, no Estado nenhum desses bens foi tombado em nível federal.

Tabela 1 – Lista de Bens do Patrimônio Cultural Ferroviário do Estado de Pernambuco

Município	Identificação do Bem	Data de inscrição
Arcos	Depósito (de acordo com o inventário corresponde a uma das 4 garagens de troller conjugadas), 3 Garagens de troller, 2 Depósitos, Posto de abastecimento, Depósito (de acordo com o inventário corresponde a uma das caixas d'água), Armazém, Estação Ferroviária de Arcos, Fração do terreno do pátio	24/07/2014
Bezerros	Estação Ferroviária de Bezerros	19/01/2010
Caruaru	Pátio Ferroviário de Caruaru, Estação Ferroviária de Caruaru, Armazém	19/01/2010
Gravatá	Estação Ferroviária de Gravatá	19/01/2010
Jaboatão dos Guararapes	Galpões do Pátio de Jaboatão dos Guararapes, Garagens de Vagões do Pátio de Jaboatão dos Guararapes, Parcela do Pátio Ferroviário de Jaboatão dos Guararapes, Oficina mecânica do Pátio de Jaboatão dos Guararapes, Guarita do Pátio de abotão dos Gararapes, Oficina de Fundição do Pátio de Jaboatão dos Gararapes, Escritório da Oficina do Pátio de Jaboatão dos Gararapes, Estação Ferroviária do Pátio de Jaboatão dos Gararapes	19/12/2012
Maraial	Estação de Maraial	19/01/2010
Paudalho	Sanitário, Estação de Paudalho, Fração do Pátio (2.000 m ² , entorno a estação)	05/03/2013
Pesqueira	Estação Ferroviária de Pesqueira, Estação de Mimoso, Armazém de Mimoso	19/01/2010
Petrolina	Estação Ferroviária de Petrolina (aguardando informação da Superintendência se foi valorada a estação nova ou a antiga)	19/01/2010
Pombos	Estação Ferroviária de Pombos, Edificação denominada Depósito, Edificação denominada WC, Edificação denominada Casa do Agente	23/08/2010
Recife	Terreno, Galpão	19/05/2009
Recife	Estação Central do Recife, Anexo 01, Anexo 02, Estação do Brum, Armazém com características de casario no Pátio Ferroviário de Cinco Pontas	19/01/2010
São Caetano	Estação Ferroviária de São Caetano	19/01/2010
Vitória de Santo Antônio	Pátio Ferroviário de Vitória de Santo Antônio, Estação Ferroviária de Vitória de Santo Antônio, Armazém	19/01/2010

Fonte – Sítio eletrônico do IPHAN <<http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/503>> Acesso em: dezembro de 2017. Grifo da nosso.

A cidade de Caruaru-PE é uma das cidades do Estado que possui bem na Lista de Bens do Patrimônio Cultural Ferroviário. A inscrição na Lista foi dada em janeiro de 2010, simbolizando a proteção desse bem em nível federal.

Caruaru está localizada a 130 km da capital Recife, é a cidade mais populosa do interior do Estado e terceira mais populosa do interior do nordeste³⁵. A sua estimativa populacional é de 361.118 habitantes distribuídos em uma área de 920,611 km², na qual 90% da sua população reside na zona urbana, segundo IBGE 2019. É conhecida como a capital do Agreste por ser o maior centro metropolitano do agreste pernambucano. O Produto Interno Bruto de Caruaru é o 5º maior do Estado de Pernambuco, de acordo com o IBGE (2011) e está situada na mesorregião (ver mapa 2) do Agreste pernambucano.

Mapa 2 - Diagrama de Localização da Cidade De Caruaru/PE



FONTE: <https://pt.wikipedia.org/wiki/Pernambuco>



FONTE: <https://pt.wikipedia.org/wiki/Pernambuco>



FONTE: <https://www.google.com.br/maps/place/Caruaru>

Fonte: <<https://pt.wikipedia.org/Wiki/Pernambuco>> <<https://www.google.com.br/maps/place/Cararu>>
Acessado em: março de 2016

Atualmente, o município exerce um importante papel centralizador no Agreste. Concentra o principal polo médico-hospitalar da região, tendo várias UPA's e grandes hospitais públicos como Hospital Regional do Agreste e o Hospital Mestre Vitalino. No setor da educação em ensino superior, dispõe de campi de três das principais universidades do Estado, a Universidade de Pernambuco, UPE; a Universidade Federal de Pernambuco, UFPE; e Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia de Pernambuco, IFPE; além de um número considerável de faculdades particulares. Essas instituições atraem um número considerável de

³⁵ Caruaru é a quarta cidade mais populosa do Estado de Pernambuco, ficando atrás somente da Capital e as cidades da Região Metropolitana do Recife, Jaboatão dos Guararapes e Olinda. Em se tratando das cidades do interior na região nordeste, fica atrás somente das cidades de Feira de Santana (BA) e Campina Grande (PB).

estudantes oriundos das cidades e Estados vizinhos, transferindo-se para o município ou viajando diariamente.

É também um importante polo cultural e turístico do Estado. Realiza a maior Festa Junina do mundo³⁶, segundo registro do livro dos recordes, *Guinness World Records*; abriga uma das maiores feiras ao ar livre do mundo, a Feira de Caruaru, registrada como patrimônio imaterial pelo IPHAN; e o bairro Alto do Moura, o maior centro de arte figurativa das Américas, segundo a UNESCO, onde viveu o Mestre Vitalino³⁷, artesão, famoso internacionalmente, que participou da exposição de Arte Primitiva e Moderna Brasileira no ano de 1955, em Neuchâtel, na Suíça e possui obras expostas no Museu do Louvre, em Paris.

O Conjunto Arquitetônico Ferroviário de Caruaru é composto pelo prédio da Estação Ferroviária, pelo Armazém e pelo Pátio Ferroviário (ver imagem 1), fazendo parte da Linha Tronco Centro (LTC) da malha ferroviária de Pernambuco (ver mapa 1). Está situado no centro de Caruaru, ao lado do Pátio do Forró, complexo da antiga Fábrica Caroá, que atualmente funciona como o principal polo das festas juninas da cidade; próximo ao marco zero da cidade - a Praça da Igreja Nossa Senhora da Conceição - , em frente ao Prédio da Estação, existe um terminal de ônibus; e possui área de cerca de 13 mil metros quadrados (ver imagem 2).

³⁶ Caruaru é responsável pela maior festa junina popular do Brasil em termos de dias consecutivos, a Festa do São João de Caruaru dura 30 dias e traz ao município em torno de um 1,5 milhão de pessoas para o chamado Maior e Melhor São João do Mundo. Eventos como esse foram responsáveis pelo crescimento da economia e do turismo locais.

³⁷ Vitalino Pereira dos Santos, conhecido como Mestre Vitalino foi um artesão caruaruense que teve suas peças mundialmente conhecidas. “Retratou em seus bonecos e bonecas de barro a cultura e o folclore do povo nordestino, especialmente do interior de Pernambuco e da tradição do modo de vida dos sertanejos. Este trabalho ficou conhecido entre especialistas como arte figurativa.” “As obras de Vitalino ganharam reconhecimento na região Sudeste a partir de 1947, quando o artista plástico Augusto Rodrigues o convidou para a Exposição de Cerâmica Popular Pernambucana, realizada no Rio de Janeiro. Em janeiro de 1949, a fama foi ampliada com exposição no MASP. Em 1955, integrou em Neuchâtel, Suíça, a exposição Arte Primitiva e Moderna Brasileiras”. (Wikipédia, 2019a)

Imagen 1– Conjunto Arquitetônico Ferroviário de Caruaru – Fachada Principal da Estação Ferroviária e Fachada voltada para Plataforma – Galpão da Estação Ferroviária



Fontes: Google Maps, Edição da Autora, 2016. – Arquivo pessoal, 2018.

Imagen 2 - Distância De 400 Metros Entre O Marco Zero De Caruaru (Igreja N. Sra. Da Conceição) E O Pátio Ferroviário.



Fonte: Google Maps, Edição da Autora, 2016.

Está delimitado pelas Avenidas Cleto Campelo, Avenida Rio Branco, Rua Frei Caneca e Rua Capitão João Velho, conforme imagem 3:

Imagen 3 - Marcação Das Vias Delimitadores Do Conjunto Da Estação Ferroviária De Caruaru



Legenda: — Rua Frei Caneca — Avenida Cleto Campelo — Avenida Rio Branco
 — Rua Belmiro Pereira — Rua Capitão João Velho.

Fonte: Google Maps, Edição da Autora, 2018.

É um bem tombado em nível estadual pela Fundarpe desde 2001, por tombamento temático do Patrimônio Ferroviário Edificado do Estado. Em 2010, entrou para lista de Bens do Patrimônio Cultural Ferroviário e, em dezembro de 2016, o conjunto da estação ferroviária (plataforma de embarque, galpão, sítio histórico, pátio e muretas) foi classificado como um Imóvel Especial de Preservação, IEP³⁸, pela lei municipal nº 5.837.

4.1.1 O estado de conservação do Conjunto Arquitetônico Ferroviário de Caruaru até o ano de 2000

O conjunto foi inaugurado em dezembro de 1895. A composição do conjunto, desde o princípio, consistia no Edifício da Estação, na edificação dos Armazéns, e Pátio Ferroviário, mas, segundo parecer técnico do IPHAN, também estavam presentes na área a casa do agente, a casa do mestre de linha, o castelo d'água, depósitos, oficinas, que foram demolidos ao longo do tempo (IPHAN, 2006, p 4).

A expansão urbana de Caruaru aconteceu em detrimento do seu sítio ferroviário, sem acolhê-lo, sem estimá-lo, como patrimônio histórico e cultural, valioso componente material da história do transporte ferroviário em nosso país. Ao longo do tempo o patrimônio ferroviário edificado do Município foi dilapidado e diminuído. Hoje restam, apenas, os dois prédios correspondentes à Estação, hoje totalmente modificada, e os armazéns; (...). Demoliram-se, no decorrer das décadas, a casa do agente, a casa do mestre de linha, o castelo d'água, depósitos, oficinas, etc. Quanto aos trilhos, boa parte foi suplantada pelo asfalto. (IPHAN, 2006, p 4).

³⁸ Imóveis Especiais de Preservação - IEP - são exemplares isolados, de arquitetura significativa para o patrimônio histórico, artístico e/ou cultural da cidade de Caruaru, cuja proteção é dever do Município e da comunidade, nos termos da Constituição Federal e da Lei Orgânica Municipal. (LEI Nº 5.837, Art. 2º).

Esses elementos, por serem muito antigos e por suas demolições também terem se dado há muitas décadas, poucos registros existem a respeito deles, até mesmo registros fotográficos são difíceis de encontrar, dois deles podem ser vistos nas imagens 4 e 5.

Imagen 4 - Registro fotográfico de elementos que não existem mais no conjunto da estação ferroviária de Caruaru: edificação situada ao lado do prédio da estação que não se encontrou registro de seu uso.



Fonte: Sítio Eletrônico Blog Caruaru Ontem e Hoje. Disponível em: <<http://caruarucultural.blogspot.com/search/label/ESTA%C3%87%C3%83O%20FERROVI%C3%81RIA>> Acessado em: Agosto de 2018.

Imagen 5 - Registro fotográfico de elementos que não existem mais no conjunto da estação ferroviária de Caruaru: Fotografia do castelo d'água que também foi demolido ao longo dos anos.



Fonte: Sítio Eletrônico Blog Caruaru Ontem e Hoje. Disponível em: <<http://caruarucultural.blogspot.com/search/label/ESTA%C3%87%C3%83O%20FERROVI%C3%81RIA>> Acessado em: Agosto de 2018.

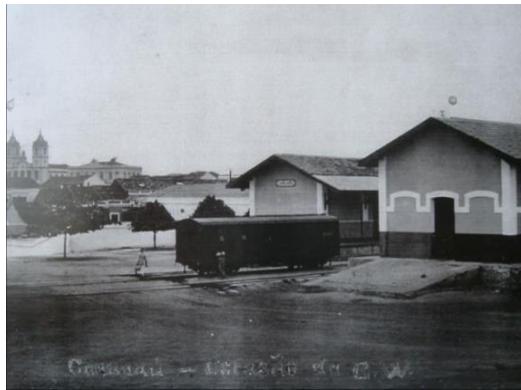
A construção das edificações era em estilo eclético, com poucos adornos, cobertas de telha canal em duas águas e estrutura de madeira. A coberta da plataforma de embarque era sustentada por mãos francesas de madeira. O piso da plataforma e rampa de embarque em pedra e dos armazéns, em paralelepípedo. Nas fachadas dos armazéns havia marcação com arcos abatidos emoldurados na parte superior por uma linha contínua que percorria todas as fachadas e não havia à época uma delimitação física do espaço do pátio ferroviário, como se pode constatar nas imagens 6, 7, 8 e 9.

Imagen 6- Conjunto da Estação Ferroviária de Caruaru-PE em seus primeiros anos de funcionamento.



Fonte: Sítio Eletrônico Blog Caruaru Ontem e Hoje. Disponível em: <<http://caruarucultural.blogspot.com/search/label/ESTA%C3%87%C3%83O%20FERROVI%C3%81RIA>> Acessado em: Agosto de 2018.

Imagen 7- Conjunto da Estação Ferroviária de Caruaru-PE em seus primeiros anos de funcionamento.



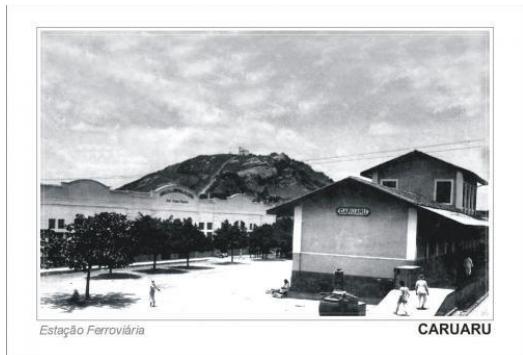
Fonte: Sítio Eletrônico Blog Caruaru Ontem e Hoje. Disponível em: <<http://caruarucultural.blogspot.com/search/label/ESTA%C3%87%C3%83O%20FERROVI%C3%81RIA>> Acessado em: Agosto de 2018.

Imagen 8- Conjunto da Estação Ferroviária de Caruaru-PE em seus primeiros anos de funcionamento.



Fonte: Sítio Eletrônico Blog Caruaru Ontem e Hoje. Disponível em: <<http://caruarucultural.blogspot.com/search/label/ESTA%C3%87%C3%83O%20FERROVI%C3%81RIA>> Acessado em: Agosto de 2018.

Imagen 9- Conjunto da Estação Ferroviária de Caruaru-PE em seus primeiros anos de funcionamento.



Fonte: Sítio Eletrônico Blog Caruaru Ontem e Hoje. Disponível em: <<http://caruarucultural.blogspot.com/search/label/ESTA%C3%87%C3%83O%20FERROVI%C3%81RIA>> Acessado em: Agosto de 2018.

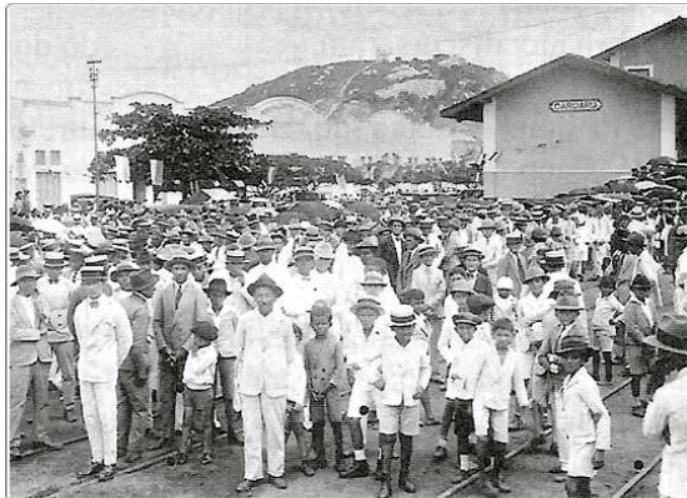
As plantas das duas edificações eram retangulares. Apesar de não haver imagens internas dessa época, é possível identificar a existência de um pavimento superior no edifício da Estação, apenas na parte central.

Borges (2014, p.83) conta que à época de sua inauguração e durante os anos em que o transporte ferroviário vivia seu auge, a estação de Caruaru era considerada um dos principais pontos de movimentação da cidade, sendo um local que transformou a rotina e o cotidiano, um lugar de referência, de ponto de encontro da sociedade, com presença de bandas de música, que tornavam o espaço alegre e convidativo. A imagem levantada do dia da inauguração da Estação (ver imagem 10) é capaz de testemunhar a importância que o monumento vinha a desempenhar na vida da sociedade caruaruense. Já naquela época, como nos dias atuais, era um local de grande movimentação e interação social, como mostra BEZERRA, 1980:

A estação da Great-Western constituiu-se por muito tempo num atrativo ponto de encontro de muita gente. A plataforma ficava cheia em toda a sua extensão. Gente de todas as camadas sociais, aguardando alguém ou simplesmente aguardando o “subúrbio” para esparecer.

(...) Às vezes o local tomava aspecto de verdadeira festa. (...) (Bezerra, 1980, p.61).

Imagen 10 - Multidão aguardando o trem 1895 na inauguração da Estação



Fonte: Revista Caruaru Hoje, nº 42, p.29

As construções em estilo eclético sofreram algumas alterações ao longo dos anos, a primeira delas logo nos primeiros anos de sua existência. Por volta da década 1900, o prédio da Estação Ferroviária teve algumas feições modificadas pelos ingleses da Great Western Brazil³⁹, empresa que detinha os direitos de concessão dessa estrada de ferro. Em comparação com imagens datadas da inauguração, percebe-se a adição de adornos em lambrequins no prédio da estação, bem como a inserção ao longo das fachadas dos mesmos arcos abatidos existentes no prédio dos Armazéns, como se pode observar na imagem 11.

³⁹ Empresa inglesa fundada em 1872 com intuito de construir ferrovias no Brasil. Em 1873 obteve autorização para atuar no Brasil, conseguindo concessão para construir uma ferrovia em Pernambuco que ligaria o Recife a Limoeiro, portanto também o trecho que passava por Caruaru. Em 1881 concluiu o primeiro trecho (Recife–Paudalho). Em 1896 construiu a ferrovia Recife–Caruaru e no início do século XX, arrendou as demais ferrovias do estado. Em 1945, possuía mais de 1.600 km de ferrovias, alcançando outros estados do Nordeste. Encerrou suas atividades no Brasil em 1951, sendo sucedida pela Rede Ferroviária do Nordeste, antecessora da Rede Ferroviária Federal S. A. (RFFSA). Fonte: < https://pt.wikipedia.org/wiki/Great_Western_of_Brazil_Railway > Acessado em: setembro de 2019.

Imagen 11- Estação Ferroviária De Caruaru Nos Anos De 1902



Fonte: Inventário das Locomotivas a Vapor no Brasil: Memória Ferroviária / Regina Perez – Rio de Janeiro: Notícia & Cia, 2006 apud Borges, 2014, p.84.

Além disso, no prédio dos armazéns, há registro fotográfico da inserção de elementos de marcação em concreto na parte da coberta, imprimindo uma marcação de ritmo (ver imagens 12).

Imagen 12 - Edifício Dos Armazéns



Fonte: Sítio Eletrônico Estações Ferroviárias do Brasil. Disponível em: <http://www.estacoesferroviarias.com.br/efcp_pe/caruaru.htm> Acessado em: Agosto de 2018.

Parecer técnico do IPHAN, acerca do valor histórico e cultural do conjunto, classifica-o da seguinte forma:

Trata-se de estação ferroviária de 2ª classe, possuindo irrefutável valor artístico, onde se destacam o segundo pavimento, localizado na porção volumétrica central, e a grande e alta cobertura definida por quatro planos inclinados feitos em madeira e telhas tipo canal, com generosos beirais

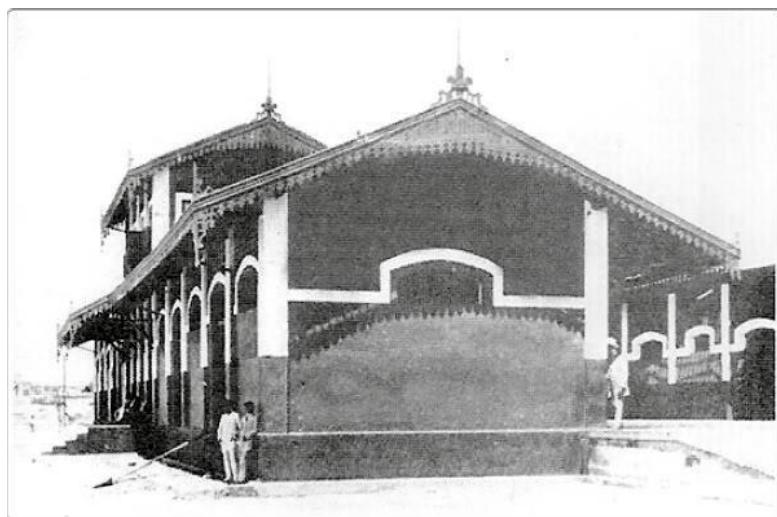
sustentados por mãos-de-força e ornados com lambrequins. Todos os vértices dos telhados são arrematados com adornos de forma rebuscada terminados em ponta de agulha. Nas fachadas, a relação de cheios-e-vazios é bem equilibrada; pilastres marcam a modulação do harmonioso edifício e todas as aberturas, com vergas conformadas pelo arco abaulado, são vedadas com esquadrias de madeira e têm a parte superior conformada por friso salientado em massa. (IPHAN, 2006, p. 3)

Arquivo fotográfico da Faculdade de Filosofia Ciências e Letras – Fafica - de Caruaru, datado de 1925, mostra que possivelmente as edificações permaneceram com essa tipologia (ver imagem 13) até uma grande reforma que as modificou completamente. Essa grande reforma, segundo o inventário de conhecimento do IPHAN, ocorreu possivelmente entre os anos de 1940 e 1950, época em que a Great Western investiu em reformas e estruturação de seus bens.

Com essa reforma, encabeçada pelo engenheiro caruaruense Gercino de Pontes - que veio a se tornar o primeiro superintendente regional da RFSSA - , o prédio da estação passa a ter feições protomodernista (ver imagem 14 e 15):

O atual aspecto (no estilo proto-racionalista) da Estação de Caruaru é produto de uma intervenção feita entre o primeiro e o segundo quartel do século passado, em que seu invólucro foi radicalmente modificado, acrescido de platibandas, marquises e frisos proto-modernos, além da ampliação da área do mencionado andar superior e da criação de novos grupamentos de portas e janelas. Os beirais e todos os ornamentos foram retirados. (...) Sobre as alterações de fachadas no âmbito dos Armazéns, pouco podemos descrever, pois o acervo iconográfico da 5^a SR/IPHAN não há imagens antigas que destaquem suficientemente o prédio onde eles funcionavam, impossibilitando assim comparações. (Parecer Técnico – Perito: Arqº Fábio Henrique Torres Barreto, 2006).

Imagen 13- Estação Ferroviária De Caruaru Nos Anos De 1925.



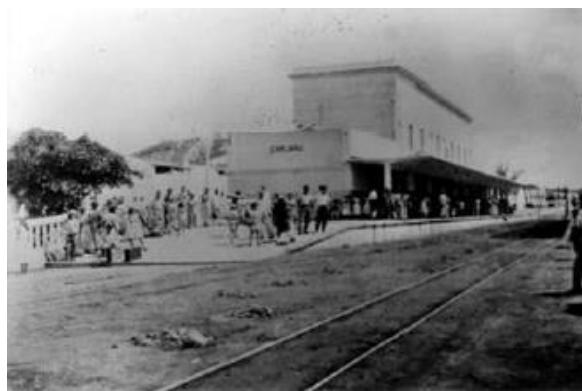
Fonte: Acervo Fotográfico da Faculdade Fafica

Imagen 14- Estação Ferroviária de Caruaru depois da Reforma dos Anos 1940/50



Fonte: Sítio Eletrônico Estações Ferroviárias do Brasil. Disponível em: <http://www.estacoesferroviarias.com.br/efcp_pe/caruaru.htm> Acessado em: Agosto de 2018 / Borges, 2014, p.88.

Imagen 15- Estação em funcionamento na década de 1950.



Fonte: Sítio Eletrônico Estações Ferroviárias do Brasil. Disponível em: <http://www.estacoesferroviarias.com.br/efcp_pe/caruaru.htm> Acessado em: Agosto de 2018 / Borges, 2014, p.88.

Salienta-se que a mudança se deu basicamente no prédio da Estação, no qual é possível observar grande modificação nas fachadas. Os beirais foram retirados, substituídos por platibandas de alvenaria, e, além disso, a conformação do telhado em duas águas foi substituída por telhados de três águas na porção térrea da edificação e de quatro águas na porção central, que possui pavimento superior. Os arcos abatidos foram suprimidos e frisos horizontais foram inseridos.

A escadaria de acesso foi modificada, uma marquise de concreto marcando o acesso da Estação foi inserida no local do beiral de telha cerâmica tipo canal com estrutura de madeira sustentada por mãos francesas de madeira. Grandes janelas de ferro e vidro, com guardas corpos de ferro trabalhados foram colocados no piso superior, bem como a grande maioria das esquadrias de madeira foram substituídas por esquadrias de vidro e ferro.

Permanece o primeiro pavimento apenas no corpo central da edificação, porém de outra dimensão e com outra fachada e não mais com a coberta com os beirais aparentes, mas também com platibanda.

Uma grande modificação é a marquise em concreto armado em perfil T construída ao logo de toda a plataforma de embarque, substituindo a coberta em madeira e telha cerâmica, sustentada por mãos francesas de madeira. Segundo relatório do IPHAN de 2006 resta da edificação original de 1895 somente a plataforma de embarque e as duas rampas de acesso que foram mantidas (IPHAN, 2006, p.4) (ver imagem 15).

Outro aspecto relevante é o muro de balaustrada, que até então observamos inexistir nas imagens levantadas dos períodos anteriores. O muro passa a delimitar o terreno do Pátio Ferroviário, segundo o relatório do IPHAN, o muro possui aproximadamente 1,20 metros de altura e é “composto por base, apoios (pilares intercalados) e parapeito/corrimão confeccionados em alvenaria de tijolos maciços, e balaustrades em concreto armado” (IPHAN, 2006, p.14).

Ainda segundo esse relatório do IPHAN, o muro de balaustrada consta em croqui do censo dos Bens Imóveis da União, realizado na década de 1950 (idem), sendo então mais um indicativo de que o muro provavelmente deve ter sido acrescentado à época da reforma da Estação. O relatório do IPHAN de 2006 afirma que esses muros eram muito comuns em esplanadas ferroviárias de maior porte, chegando a ser característicos (idem). Além do muro de balaustrada, percebe-se o acréscimo de uma escada lateral na fachada noroeste, podendo ser observado ao compararem-se as imagens 11 e 14.

Essa mudança de tipologia não trouxe perdas ao conjunto no que diz respeito à sua integridade, uma vez que os elementos que o compõe foram mantidos, não houve mutilação nem retirada de nenhum elemento construído, porquanto a inserção de novo elemento, o muro de balaustrada, delimitando o terreno do pátio ferroviário.

Já no que se refere à autenticidade, muitas perdas com relação ao projeto original foram sentidas, como já foi descrito, uma vez que o Edifício da Estação foi completamente remodelado. Modificação de estrutura coberta, retirada de elementos decorativos, inserção de elementos em concreto armado, escadarias, entre outros, permanecendo, no edifício da estação, do projeto original, apenas a plataforma e as rampas de acesso.

Até 1948, a administração e exploração desse conjunto pertenciam à empresa inglesa Great Western. Em 1950, essa administração passa para a estatal Rede Ferroviária do Nordeste – RFN. No ano 1957 é criada então a Rede Ferroviária Federal S/A – RFFSA, unindo todas as ferrovias existentes no país, sob uma única administração e então a Rede Ferroviária do Nordeste é então incorporada à RFFSA.

Os trens de passageiros pararam de atuar nesse trecho da linha da Estação de Caruaru em 1983, ficando mantidos apenas os trechos Recife-Jaboatão como trens de subúrbio, o que fez com que a Estação de Caruaru deixasse de ser utilizada.

Na década de 1990, houve uma tentativa de reutilização da Estação de Caruaru e da Estrada de Ferro Central de Pernambuco com a criação do trem do forró (ver imagem 16) durante os festejos do São João.

O embrião dessa atividade foi o passeio administrado pela PROLAZER⁴⁰ voltado exclusivamente para os servidores do Estado, chamado *Ferroviário*. O Ferroviário consistia em ir e vir de Recife a Caruaru, com banda de pífano tocando entre os vagões e as pessoas sentadas, retornando para Recife às 3 horas da manhã seguinte. O PROLAZER foi extinto em 1991, mas a ideia foi aperfeiçoada, os vagões de madeiras foram trocados por carros Pidner, usados nos trens de subúrbio, com apenas bancos laterais e o grupo de pífano foi substituído por um trio de forró - sanfona, zabumba e triângulo-, que fazia os passageiros dançar durante toda a viagem. (BORGES, 2014, p.86)

Imagem 16 - Estação Ferroviária de Caruaru recebendo o trem do forró e os visitantes para os festejos juninos.



Fonte: Blog Caruaru ontem e hoje, disponível em: <<http://caruarucultural.blogspot.com.br/search/label/ESTA%C3%87%C3%83O%20FERROVI%C3%81RIA>>

⁴⁰ Órgão público estadual existente entre os anos de 1987 e 1991.

Devido à falta de manutenção da linha, o passeio era muito minucioso e, mesmo com as manutenções preventivas, as condições das estradas de ferro eram precárias, havendo grande risco de acidentes. Em 2000, foram encerradas as atividades do trem do forró na linha central devido a um pequeno acidente⁴¹, passando a ter o trajeto modificado para a cidade do Cabo, funcionando até os dias de hoje.

Nesse momento, o estado de autenticidade e integridade das edificações ainda era semelhante ao descrito acima, apenas com alguns problemas de manutenção predial devido, possivelmente, à falta de uso, como se pode ver em algumas imagens da chegada dos trens do forró.

Com relação ao pátio ferroviário, o parecer técnico do IPHAN acerca do valor histórico e cultural do conjunto, coloca que em algum momento após a reforma de 1940/1950 e a realização desse parecer, houve uma mutilação no pátio para abertura de uma via – atual Rua Belmiro Pereira. O pátio se estendia até próximo ao complexo da antiga fábrica Caroá – atual pátio de eventos, como se pode ver na imagem 17.

Imagen 17 - Pátio Ferroviário com marcação da Via aberta há algumas décadas, atualmente Rua Belmiro Pereira, dividindo o Pátio. Abaixo, Rua Capitão João Velho e confluência da Rua Cleto Campelo com a Rua Manoel Surubim, nesses cruzamentos vemos trechos dos trilhos do trem e muro em balaustrada, o que demonstra resquícios da esplanada ferroviária que avançava

⁴¹ Houve o descarrilamento de uma das duas locomotivas e de dois vagões do comboio, em baixa velocidade, distante sete quilômetros da sede do município de Vitória do Santo Antão. Ninguém saiu ferido. Pouco mais de uma hora depois do problema, técnicos já haviam conseguido recolocar a locomotiva nos trilhos.



Fonte: Google Maps, Edição da Autora, 2016.

O muro de balaustrada que delimitava o pátio ferroviário ao longo da Rua Frei Caneca também foi demolido gradualmente ao longo dos anos, sem data precisa de quando aconteceu, mas que também caracteriza uma perda de integridade do conjunto.

5 CAPÍTULO 4 - A gestão de Tony Gel e os conflitos para a conservação do Conjunto Arquitetônico Ferroviário de Caruaru

Neste capítulo, abordaremos as gestões de Tony Gel frente à prefeitura de Caruaru e sua postura com relação ao Conjunto da Estação Ferroviária. As propostas de reutilização do Conjunto implicadas em suas gestões e os conflitos gerados entre os atores sociais envolvidos na gestão do bem devido a essas propostas, a fim de levantar as perdas ocasionadas no mesmo.

5.1 A primeira gestão de Tony Gel e o Conjunto Arquitetônico Ferroviário de Caruaru (2001 – 2004)

Antônio Geraldo Rodrigues da Silva, mais conhecido por Tony Gel, foi eleito prefeito de Caruaru pelo Partido da Frente Liberal, PFL⁴². A gestão de Tony Gel como prefeito da cidade de Caruaru se iniciou exatamente no ano seguinte ao último trem do forró veio a Caruaru – em 2001-, ou seja, no primeiro ano em que o Conjunto se tornou novamente obsoleto para o transporte ferroviário, apesar de ainda ser considerado parte ativa da Linha Férrea Central.

Na época de seu primeiro mandato, o governador do Estado era Jarbas Vasconcelos, do Partido do Movimento Democrático Brasileiro, PMDB⁴³. Jarbas Vasconcelos se elegeu governador em 1998, através de uma coligação partidária entre o PMDB e o PFL, chamada de "União por Pernambuco". Portanto, Tony Gel no seu primeiro mandato, mantinha uma boa relação política com o Governador do Estado.

No que tange à gestão desse sítio à época, desde o ano de 1997 o Governo Federal havia decidido começar a privatizar o que restava da malha ferroviária brasileira. Em 1998 foi concedido o direito de administração e exploração da ferrovia de carga no Nordeste - que pertencia à RFFSA e era dividida em três superintendências regionais, SR 1, SR 11 e SR 12⁴⁴ -, a empresa privada Companhia Ferroviária do Nordeste (CFN), que manteve em funcionamento apenas os trechos mais ativos de transporte de carga (História Ferroviária Paraibana, 2010).

⁴² Em 2007, o PFL propôs e aprovou uma reforma do estatuto do partido, que previu nova denominação da legenda, assim a denominação *Democratas* passou a substituir PFL em 28 de março de 2007.

⁴³ Em votação durante convenção nacional extraordinária em Brasília, realizada no dia 19 de dezembro de 2017, os delegados do partido aprovaram a troca de nome da sigla de PMDB para MDB (a volta do nome Movimento Democrático Brasileiro). (Wikipédia, 2020)

⁴⁴ A SR1 abrangia os Estados de Alagoas, Pernambuco, Paraíba, Rio Grande do Norte; a SR 11 abrangia o Estado do Ceará; e a SR 12 os Estados do Piauí e Maranhão.

Como etapa subsequente à da entrega de concessões, deu-se início à liquidação da Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA), a estatal que, no fim da gestão das companhias estrangeiras em 1950, passara a administrar o setor em todo o País a partir de 1957. (IPHAN, 2006, p.7).

No início da gestão de Tony Gel como prefeito de Caruaru, a área do Conjunto da Estação estava sob responsabilidade direta da CFN – atualmente Ferrovia Transnordestina Logística S.A - , empresa concessionária que ainda possui os direitos de explorar o transporte ferroviário na região até o ano de 2027.

Ademais, em 07 de abril do mesmo ano em que Tony Gel assumiu a prefeitura, houve a publicação do diário oficial que formalizou Edital de Tombamento Temático no qual o Conjunto de Caruaru foi tombado em nível estadual junto com outros pátios ferroviários de Pernambuco. Coube, portanto, a Fundarpe a responsabilidade legal sobre controle de intervenções que pudessem vir a comprometer a preservação patrimonial do conjunto.

Durante a atuação de Tony Gel, como prefeito de Caruaru, a gestão da conservação desse bem cabia legalmente a CFN, e a Fundarpe cabia à fiscalização da conservação. Contudo, a partir de 25 de junho de 2003, o Ministério Público Federal - mais especificamente sua 4^a Câmara de Coordenação e Revisão, que trata de assuntos ligados ao meio ambiente e patrimônio cultural - ao constatar problemas advindos do processo de desestatização da RFFSA - como a venda, erradicação e descaracterização de diversos bens ferroviários imóveis e móveis, sobretudo em bens localizados na zona rural -, encaminhou à Comissão de Liquidação da RFFSA uma *Recomendação* para que não se alienasse nem que fossem permitidas intervenções em qualquer bem móvel ou imóvel da rede ferroviária brasileira sem um parecer prévio do IPHAN. (IPHAN, 2006, p.8). Portanto, qualquer intervenção no Conjunto Ferroviário de Caruaru deveria ter aval da CFN, Fundarpe e IPHAN, mesmo o bem não possuísse proteção em nível federal.

5.1.1 A proposta de reutilização do Conjunto Arquitetônico Ferroviário de Caruaru por Tony Gel na primeira gestão

Até 2000, a estação ferroviária era utilizada na sua função original, mesmo que apenas no mês de junho durante os festejos de São João. O trem do forró era um atrativo tradicional dessa época. Possivelmente por esta atividade ainda estar muito presente na memória da população, durante os primeiros anos da gestão de Tony Gel, não se cogitou a possibilidade de utilização da estação que não fosse no modal ferroviário.

Com a mudança do trem do forró para o percurso Recife-Cabo e com a constatação de que uma revitalização do trecho ferroviário da linha central demandaria um alto investimento, não observado nos planos da CFN, o poder público municipal compreendeu que atividades ferroviárias no local possivelmente não seriam mais realizadas e começou a enxergar aquela área no centro da cidade como obsoleta e abandonada, passível de intervenções.

No ano de 2003, o prefeito conseguiu concessão para utilização das edificações do Conjunto Ferroviário. No prédio da estação foi implantada a Biblioteca Municipal e um centro cultural, que funcionaram no local até 2009. Para a realização dessas atividades, além de obras de manutenção da edificação, como pintura e limpeza, foram executadas obras para instalação de uma área de serviço no primeiro pavimento, que necessitaram da diminuição da coberta do lado direito da edificação (IPHAN, 2008).

O edifício dos antigos armazéns ficou sendo utilizado como espaço para exposições temporárias, local para realização de eventos como palestras, cursos promovidos por órgãos públicos ou mesmo privados e de tempos em tempos, a prefeitura promovia oficinas de capacitação profissional. Essa função segue sem grandes modificações até os dias atuais.

Segundo o IPHAN (2008), a principal alteração da edificação para adaptação a essas atividades foi à construção de dois volumes retangulares no interior do armazém, que servem de bateria de banheiros e depósito. Além dessas, outras modificações foram registradas pelo IPHAN como ampliação das aberturas entre os vãos e possível remoção de esquadrias existentes entre eles; execução de uma pequena abertura de Cobogó na fachada voltada para o pátio da Estação; além da substituição das telhas originais por telhas onduladas de fibrocimento.

5.1.2 O estado de conservação do Conjunto Arquitetônico Ferroviário de Caruaru ao fim da primeira gestão de Tony Gel

Quanto ao estado de conservação do conjunto ao fim da primeira gestão de Tony Gel, informações coletadas de parecer técnico realizado pelo IPHAN em 2006, intitulado “acerca do valor histórico e cultural da Esplanada Ferroviária de Caruaru (PE)”, realizado pelo arquiteto perito do IPHAN Fábio Henrique Torres Barreto com dados coletados em 2004 – ano que encerra a primeira gestão de Tony Gel -,

apontam para um bom estado de conservação dos elementos existentes no conjunto.

Sobre o Prédio da Estação, esse parecer técnico afirma que, mesmo com as reformas que houve no século XX, citadas no capítulo anterior e que modificaram radicalmente o invólucro das edificações, estas alterações não foram demeritórias para a edificação (IPHAN, 2006, p.4). Porém, salienta-se que restam da edificação original de 1985 somente a plataforma de embarque e as duas rampas de acesso que foram mantidas, ou seja, esses são os únicos elementos autênticos da construção original (imagens 18,19 e 22), como dito no capítulo anterior.

Sobre o prédio dos antigos armazéns, consta que a tipologia foi preservada ao longo dos anos, tendo poucas modificações que não chegam a comprometer a conservação da edificação, a exemplo da coberta em duas águas, nas quais as telhas tipo canal já foram substituídas por telha ondulada de fibrocimento (imagens 20 e 21):

Edificação térrea, do tipo caixão, com área retangular e, volumetricamente, alta e longilínea. A coberta que protege seu espaço interno tem duas águas e as telhas cerâmicas do tipo canal foram substituídas há muito tempo por telhas onduladas de fibrocimento. (IPHAN, 2006, p.6).

Em comparação com as imagens 12 e 21, nota-se que os elementos de marcação em concreto na parte da coberta também foram suprimidos, possivelmente quando houve a substituição das telhas.

Com relação ao pátio ferroviário, as informações do parecer são de que boa parte dos trilhos, já à época, havia sido suplantada pelo asfalto. Contudo, esse pátio conseguiu preservar ao longo dos anos suas proporções e relações funcionais, apesar de ter tido parte mutilada para abertura da Rua Belmiro Pereira, mencionado na imagem 17.

(...) o Sítio Ferroviário de Caruaru, fundado em 1895, quando a cidade ainda era um povoado, chega aos nossos dias composto pelo Terreno contendo a Estação e o Armazém. Seu espaço livre, numa relação equilibrada de proporção e funcionalidade (pátio de manobras), envolve e integra a edificação. (ibidem, p. 13).

O elemento demarcador do terreno, o muro de balaustrada encontrava-se bem conservado, apesar de ter sido levantada a necessidade de manutenção preventiva em alguns trechos (imagem 23).

Ainda do parecer técnico de 2006, podemos encontrar as seguintes fotografias feitas no ano de 2004, que atestam as informações dadas (imagens 18 a 23):

Imagen 18 - Fotografia feita no ano de 2004 do edifício da Estação situado à Rua Cleto Campelo Edifício



Fonte: IPHAN, 2006, p.4 a 7.

Imagen 19 - Fotografia feita no ano de 2004 do edifício da Estação com vista do Pátio Ferroviário.



Fonte: IPHAN, 2006, p.4 a 7.

Imagen 20 - Fotografia feita no ano de 2004 do edifício do armazém com tipologia preservada.



Fonte: IPHAN, 2006, p.4 a 7.

Imagen 21- Fotografia feita no ano de 2004 da vista superior do edifício do armazém e edifício da estação.



Fonte: IPHAN, 2006, p.4 a 7

Imagen 22- Fotografia feita no ano de 2004 do conjunto remanescente da antiga esplanada ferroviária: pátio com a estação e o edifício dos armazéns, mostrando parte dos trilhos recobertos por asfalto.



Fonte: IPHAN, 2006, p.4 a 7

Imagen 23- Fotografia feita no ano de 2004 do referido muro de balaustrada demarcador dos limites do terreno ferroviário.



Fonte: IPHAN, 2006, p.4 a 7.

As intervenções feitas por Tony Gel, no primeiro mandato, foram pontuais e a maioria na parte interna das edificações, não interferindo na integridade funcional do

conjunto. Contudo, algumas perdas de autenticidade são sentidas, como a inserção de elementos não autênticos no interior dos armazéns – bateria de banheiros -, e a instalação de uma área de serviço no prédio da estação, que resultou na perda de uma parte de sua coberta.

No mais, a modificação da coberta dos armazéns e a mutilação do pátio ferroviário são perdas significativas, mas sobre as quais não foi encontrada documentação de quando foram realizadas, não sendo creditadas como realizações deste gestor.

As propostas de reutilização também não representaram grande impacto no bem. O uso de biblioteca pública no prédio da estação não demandou grandes reformas, nem o uso para realização de cursos e palestras nos armazéns. A prefeitura ainda não enxergava a área como um espaço com algum potencial na cidade, seja ele cultural ou econômico.

5.2 Segunda gestão de Tony Gel (2005 – 2008) e a segunda proposta de reutilização do Conjunto Arquitetônico Ferroviário de Caruaru

Em 2004, Tony Gel foi reeleito prefeito da cidade e ocupou o cargo de janeiro de 2005 até abril de 2008, quando renunciou para se candidatar a vereador. Assumiu então a prefeitura o presidente da Câmara de Vereadores da época, Manoel Teixeira de Lima, conhecido como Neguinho Teixeira, do Partido Social Democrata Cristão, PSDC, uma vez que o então deputado estadual Roberto Liberato, eleito ao lado de Tony Gel em 2005, resolveu manter-se na Assembleia Legislativa do Estado de Pernambuco e renunciou à vice prefeitura.

Durante sua segunda gestão, o governo do Estado passou na mão de três governadores diferentes. Até 31 de março de 2006, Jarbas Vasconcelos – PMDB – exerce seu segundo mandato, quando renunciou para disputar, com sucesso, uma cadeira no Senado Federal. Assumiu então o cargo seu vice, José Mendonça Filho do PFL, mesmo partido de Tony Gel. Nas eleições de 2006, Mendonça Filho perdeu a reeleição para o então deputado federal Eduardo Campos - do Partido Socialista Brasileiro, PSB -, no 2º turno.

Até 2005, a utilização pela prefeitura do Conjunto da Estação Ferroviária vinha ocorrendo de forma pacífica, pois, como foi dito, a prefeitura havia obtido desde 2003 a permissão para instalar a biblioteca municipal no prédio da Estação e utilizava-se dos Armazéns para eventos esporádicos. Porém, no dia 19 de maio de

2005, a prefeitura iniciou uma obra na parte leste do pátio ferroviário, sem comunicar, pedir autorização ou apresentar projeto ao órgão responsável pela proteção da área tombada em nível estadual, a Fundarpe, como manda a Lei⁴⁵, e sem autorização da CFN, empresa detentora dos direitos de exploração da área. Este fato levou a uma sequência de conflitos entre esses órgãos e a gestão municipal.

A obra consistia na abertura de uma rua nessa parte do pátio ferroviário, visando à interligação das existentes ruas Mestre Pedro e Silvino Macedo (ver imagem 24), com a construção de um terminal de passageiros para usuários de transporte coletivo, além da construção de abrigos e da urbanização da área remanescente, de acordo com a prefeitura, com a construção de jardins e replantio de árvores de espécies nativas.

Imagem 24 - Imagem aérea do Pátio Ferroviário. Em tracejado, traçado de via a ser aberta, visando à interligação das existentes ruas Mestre Pedro e Silvino Macedo, proposta pelo Prefeito Tony Gel.



⁴⁵ O tombamento estadual é regido pela Lei Pernambucana nº 7.970, de 18 de setembro de 1979, regulamentada pelo Decreto nº 6.239, de 1 de janeiro de 1980. Contudo, essa Lei afirma em seu Art. 5º que “as restrições à livre disposição, uso e gozo dos bens tombados, bem como as sanções ao seu desrespeito, são as estabelecidas na legislação federal, cabendo à FUNDARPE providenciar a sua aplicação em cada caso.” Portanto, no que se refere a qualquer propositura sob um bem tombado em nível estadual em Pernambuco, deve-se seguir o que afirma o Decreto-Lei nº 25 de 1937, Art. 17: “As coisas tombadas não poderão, em caso nenhum 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 de cinquenta por cento do dano causado”. No caso desse Bem, fica a cargo da Fundarpe a autorização.

— Rua Belmiro Pereira — Rua Capitão João Velho.

Fonte: Google Maps, edição da autora, 2016.

A primeira fase da obra foi realizada no dia 19 de maio de 2005 e consistiu na demolição de uma das rampas de acesso para a plataforma de embarque (rampa que aparece na imagem 15) bem como a demolição de parte do muro de balaustrada delimitador do terreno, que compreendia os trechos entre as ruas Mestre Pedro e Capitão João Velho, além da remoção de sete árvores do local. Segundo a prefeitura, por se tratar de espécies de algarobas, sua erradicação de áreas urbanas é recomendada face ao risco de queda.

Nesse mesmo dia, o Delegado de Polícia Federal da cidade, em decorrência de a obra estar sendo realizada em bem público federal, determinou a paralisação das obras, instaurando o Inquérito Policial n.º 158/2005 para apurar a ocorrência de crime de dano ao patrimônio público federal. Houve a paralisação da obra e a consequente remoção descuidada dos materiais resultantes das demolições pelo Município de Caruaru, para a sementeira municipal, local escolhido pela prefeitura.

No dia seguinte, 20 de maio de 2005, o IPHAN, já de conhecimento das referidas obras, encaminhou a prefeitura de Caruaru um ofício solicitando a imediata paralisação das obras e o respectivo projeto, para que fosse analisado pela Divisão Técnica responsável.

Para fazer essa solicitação, o IPHAN, apesar de não ser o órgão diretamente responsável pela fiscalização da conservação do bem por motivo do tombamento existente em nível estadual - e não federal -, baseou-se no decreto do Ministério Público mencionado anteriormente:

(...) o referido patrimônio (a estação ferroviária, o armazém, o muro etc) é um *próprio nacional*, valioso componente da história do transporte ferroviário em nosso país, edificado no século XIX, inaugurado em dezembro de 1895. Atualmente, por determinação do Ministério Público Federal, é objeto de estudo da 5^a SR/IPHAN, que trata de fundamentar seu valor arquitetônico, histórico e cultural objetivando sua salvaguarda mediante Tombamento. Qualquer intervenção por parte do poder público, seja no menor elemento pertencente ao conjunto em questão, deverá ser, necessariamente, precedida pela análise pormenorizada do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional.

Diante do exposto, solicitamos a V. Exa. a imediata paralisação das obras, bem como o encaminhamento do respectivo projeto para análise a ser realizada pela Divisão Técnica desta Regional do IPHAN, em conformidade com Medida Provisória nº246 , Artigo 12, de 06 de abril de 2005, e com o Decreto nº 5.412, Artigo 7º, de 06.04.2005. (IPHAN, 2005).

O ofício foi atendido pela prefeitura, tendo em vista a Polícia Federal já ter embargado a obra, e respondido dias depois, em 26 de maio, quando a prefeitura

protocolou na 5^a SR/IPHAN o ofício GP 155/2005, assinado pelo próprio prefeito. No ofício há explicação sucinta da intervenção pretendida e tendo como anexos doze fotografias de elementos e setores do Pátio Ferroviário e duas planificações (plantas altas) de autoria da arquiteta local Micheline Vilarim Costa, mostrando a disposição e o dimensionamento da obra submetida a julgamento, segundo relatório do IPHAN:

Essencialmente, o projeto analisado prevê: **a)** 05 cortes transversais (pavimentos asfálticos com 9 metros de largura) do Pátio Ferroviário, interligando aquelas duas primeiras vias [Rua Frei Caneca e Rua Cleto Campelo], propiciando o fluxo entre a 3^a e a 5^a [Rua Silvino Macedo e Rua Mestre Pedro] e possibilitando o acesso de ônibus; **b)** 08 conjuntos de abrigos para passageiros; **c)** 05 pequenas áreas vegetadas (jardins); **d)** 12 assentos em madeira; **e)** áreas restantes pavimentadas com pedra granítica e placas cerâmicas com dimensões (20x20) cm. Trata-se, portanto, de uma intervenção de caráter permanente. (...) afirmamos que após executada, a reversibilidade da obra em questão, frente à possível reativação da ferrovia Oeste, seria muito difícil, conflituosa e absorveria da Municipalidade vultuosos gastos financeiros. (IPHAN, 2006, p.10).

No Ofício GP 155/2005, o prefeito argumenta ser a obra de grande importância para cidade, pois desafogaria parte do trânsito do centro, bem como daria mais comodidade aos passageiros de transporte de ônibus. Além disso, advoga que a infraestrutura ferroviária seria preservada “sendo demolido apenas a parte do trecho do muro externo” e “parte de uma das rampas de acesso à plataforma”, mas que essas intervenções não trariam perdas pois grande parte do muro, os prédios e a plataforma não sofreriam intervenção. Além disso, salientou o fato de que seria a própria prefeitura, que por estar utilizando os prédios do conjunto, a única responsável pela conservação desses bens, sendo que a CFN nada vinha fazendo no sentido de impedir a “deterioração e dilapidação do Patrimônio da União” (Prefeitura Municipal de Caruaru, 2005).

Apesar de citar a importância da obra para melhorias no trânsito da cidade, não foram apresentados estudos técnicos que comprovassem que a obra traria de fato algum impacto positivo para o desafogamento do trânsito no local.

Nesse meio tempo, a CFN, a quem pertencem os direitos legais de exploração da área, entrou com um Processo de Nunciação de Obra Nova⁴⁶ na

⁴⁶ A ação de nunciação de obra nova tem como objetivo embargar obra prejudicial, podendo a parte prejudicada pleitear a concessão de medida liminar para tais fins, como assim dispõe o artigo 937 do Código de Processo Civil. É o meio processual utilizado no sentido de evitar que nova edificação venha a causar dano à propriedade alheia ou que lhe diminua o valor por desrespeitar as normas legais, fazendo com que cesse a obra antes que diminua o valor ou prejudique propriedade alheia. (Melo, 2013).

Justiça Federal de Pernambuco, 24^a Vara, contra a prefeitura de Caruaru, pedindo embargo imediato da obra, Processo de nº 0000932-59.2005.4.05.8302.

Em 01 de agosto de 2005, o IPHAN concluiu parecer técnico sobre a obra pretendida. O projeto apresentado foi indeferido. O IPHAN alegou que a obra pretendida traria danos irreversíveis ao bem tombado, bem como descaracterizaria a integridade funcional do pátio ferroviário, retirando dele as proporções próprias entre espaço construído e o livre, que um pátio ferroviário deve possuir. Tornaria o bem mais vulnerável a danos posteriores, além de não levar em consideração as características materiais do conjunto, não sendo um projeto que buscasse se adequar ao sítio histórico, mas que o ignorava em certos aspectos:

(...) a obra almejada seccionaria transversalmente o Pátio com 05 vias asfaltadas, construiria plataformas para embarque e desembarque de ônibus e adensaria a porção direta do terreno ferroviário com mobiliários urbanos e revestimentos diferenciados em todo o piso. Toda esta nova infra-estrutura viária e de transporte coletivo seria implantada e implementada com suas formas e materiais construtivos destoantes contíguos aos dois prédios históricos e seculares – a Estação e o Armazém (construídos em 1895) – tornando-os, de sobremaneira, vulneráveis ao vandalismo e à poluição, posto que a modalidade obra compreende tráfego intenso de pessoas e de automóveis, gerando uma zona de tensão. Além disto, o conceito de *pátio ferroviário* seria desmantelado, pois ocorreria considerável descaracterização do conjunto existente, haja vista o conflito visual resultante da execução do projeto, quebrando o perfeito equilíbrio de escala entre os espaços construído e aberto. (IPHAN, 2009)

Com parecer negativo do IPHAN, restou à prefeitura pleitear a autorização da obra na justiça, tentando conseguir sentença favorável no processo de nunciação promovido pela CFN. Todo o conflito por conta dessa obra passou de vez a ser judicializado, com o Processo de nº 0000932-59.2005.4.05.8302, já mencionado, em andamento.

Além das duas partes iniciais – CFN e Prefeitura – a Justiça intimou o DNIT e o IPHAN, questionando seus interesses em participar do processo. O DNIT, por sua vez, alegou que, por não ter sido convertida em lei a MP nº 246/2005⁴⁷, não havia herdado os bens operacionais da extinta RFFSA, concluindo, assim, que não tinha interesse em integrar a lide. Em sentido inverso, o IPHAN manifestou interesse favorável em tomar parte da ação, haja vista ter anteriormente indeferido projeto arquitetônico do Município de Caruaru para a realização das obras no local da Estação Ferroviária ora em apreço.

⁴⁷ Essa MP só é convertida em Lei em maio de 2007, na então Lei 11.483, na qual os bens operacionais da extinta RFFSA passam para o DNIT.

A CFN, com base nos arts. 934 e subsequentes do Código de Processo Civil requereu o seguinte:

i) liminarmente, o embargo de obra que vinha sendo realizada pelo réu, consistente na construção de estacionamento e via pública na Estação Ferroviária de Caruaru, com o fim de sua suspensão e de apreensão e depósito de materiais retirados do local pelo nunciante, decorrentes de demolição de muro e plataforma da Estação, bem como corte de árvores centenárias existentes no local, e ainda com pleito de cominação de astreintes para o caso de descumprimento. (ii) No mérito, postulou a condenação do réu na restauração da linha férrea, plataforma e pátio da Estação Ferroviária, na forma em que se encontravam antes do início das obras, e ainda no pagamento de perdas e danos decorrentes dos prejuízos por ele causados à autora. (24ª Vara Da Justiça Federal De Pernambuco, 2006, Sentença na Íntegra 18/12/2006).

A CFN esclareceu também que a Estação Ferroviária de Caruaru era integrante da malha ferroviária do Nordeste, constituindo assim patrimônio público federal, tombado pela FUNDARPE, arrendado à CFN pela extinta RFFSA pelo período de trinta anos, por força de dois contratos, o Contrato de Concessão de Serviço Público de Transporte Ferroviário de Carga, celebrado entre a CFN e a União, bem como o Contrato de Arrendamento de Bens vinculados à Prestação de Serviço Público de Transporte Ferroviário, firmado entre a CFN e a extinta RFFSA.

À época, também foi ponderada a possibilidade de a Ferrovia Transnordestina⁴⁸, com a mudança de seu traçado, vir a passar pela malha da Estação Ferroviária de Caruaru⁴⁹, o que restaria inviabilizado em face da destruição provocada pelo Município réu.

A contestação do Município se deu baseado principalmente em quatro argumentos. Primeiramente, que a obra não afetaria a integridade do bem, pois não alteraria a estrutura física dos prédios da estação ferroviária, tendo como finalidade apenas o benefício da população local com o "desafogamento" do trânsito na área, mesmo argumento utilizado para com o IPHAN.

Segundo, que a Estação Ferroviária de Caruaru estava desativada havia vários anos, não tendo a CFN cumprido sua obrigação de conservação da área, entretanto, que no primeiro mandato do atual Prefeito tinha sido iniciada a

⁴⁸ A Ferrovia Transnordestina é um projeto do governo federal em busca de consolidar o transporte de cargas no Nordeste. O percurso da ferrovia parte de Eliseu Martins, no Piauí, em direção aos portos do Pecém, no Ceará, e Suape, em Pernambuco, com extensão total de 1.753 km. No futuro se conectará com a ferrovia Norte-Sul em Porto Franco (MA). As obras dessa ferrovia iniciaram em 2006, com previsão de término para 2016, mas, em 2019, ainda não foram concluídas. (CSN, 2019).

⁴⁹ Em reunião que havia sido realizada nos municípios de Salgueiro e Petrolina nos dias 28 e 30 de abril de 2005, foi discutida a possibilidade de incorporação de trechos da antiga malha ferroviária do Nordeste e o tronco Central de Pernambuco à Ferrovia Transnordestina, por sua posição estratégica.

revitalização da Estação e do Armazém, conferindo usos específicos a essas edificações.

Em terceiro, a prefeitura alegou que seria inviável que a Transnordestina tivesse seu traçado passando por meio da Estação Ferroviária de Caruaru, tanto porque há anos não passam trens na cidade, dada a insegurança dos trilhos da malha, quanto porque o crescimento do Município e sua atual estrutura de trânsito seriam incompatíveis com aquela ferrovia.

Em quarto e último, de que interferências no Conjunto vinham sendo realizadas há muitos anos, outros gestores já haviam pavimentado a área, tendo, inclusive, parte do mesmo muro sido retirada anteriormente com anuêncio ou negligência da CFN e mesmo dos órgãos responsáveis pela proteção do bem.

Com relação ao pedido de liminar para embargo da obra, solicitado pela CFN, a justiça considerou que havia a perda de objeto desse pleito, tendo em vista que as obras, àquela altura, encontravam-se paralisadas. No dia 19 de maio de 2005, funcionários da CFN capturaram as seguintes fotografias do local, para dimensionar as perdas sofridas pelo Conjunto (Imagens 25 a 34).

Imagen 25 - Imagem feita por técnicos da CFN no dia em que foi deflagrada a obra da prefeitura de Caruaru no Pátio Ferroviário. Nela se pode ver o buraco onde antes havia a rampa da plataforma de embarque.



Fonte: IPHAN, 2006, p.11 a 13

Imagen 26 - Imagem feita por técnicos da CFN no dia em que foi deflagrada a obra da prefeitura de Caruaru no Pátio Ferroviário. Nela se pode ver muro delimitador do terreno ferroviário destruído



Fonte: IPHAN, 2006, p.11 a 13

Imagen 27 - Imagem feita por técnicos da CFN no dia em que foi deflagrada a obra da prefeitura de Caruaru no Pátio Ferroviário. Nela se pode ver muro delimitador do terreno ferroviário destruído



Fonte: IPHAN, 2006, p.11 a 13

Imagen 28 - Imagem feita por técnicos da CFN no dia em que foi deflagrada a obra da prefeitura de Caruaru no Pátio Ferroviário. Nela se pode ver árvores arrancadas, não somente pés de algarobas como afirmou a prefeitura, como também pés de castanholas



Fonte: IPHAN, 2006, p.11 a 13

Imagen 29 - Imagem feita por técnicos da CFN no dia em que foi deflagrada a obra da prefeitura de Caruaru no Pátio Ferroviário. Nela se pode ver árvores arrancadas, não somente pés de algarobas como afirmou a prefeitura, como também pés de castanholas.



Fonte: IPHAN, 2006, p.11 a 13

Imagen 30 - Imagem feita por técnicos da CFN no dia em que foi deflagrada a obra da prefeitura de Caruaru no Pátio Ferroviário. Nela se pode movimentação de máquinas e operários, colocação de material construtivo no local.



Fonte: IPHAN, 2006, p.11 a 13

Imagen 31 - Imagem feita por técnicos da CFN no dia em que foi deflagrada a obra da prefeitura de Caruaru no Pátio Ferroviário. Nela se pode ver muro delimitador do terreno ferroviário destruído



Fonte: IPHAN, 2006, p.11 a 13

Imagen 32 - Imagem feita por técnicos da CFN no dia em que foi deflagrada a obra da prefeitura de Caruaru no Pátio Ferroviário. Nela se pode ver árvores arrancadas, bem como pode movimentação de máquinas e operários.



Fonte: IPHAN, 2006, p.11 a 13

Imagen 33 - Imagem feita por técnicos da CFN no dia em que foi deflagrada a obra da prefeitura de Caruaru no Pátio Ferroviário. Nela se pode ver árvores arrancadas, bem como pode movimentação de máquinas e operários.



Fonte: IPHAN, 2006, p.11 a 13

Imagen 34 - Imagem feita por técnicos da CFN no dia em que foi deflagrada a obra da prefeitura de Caruaru no Pátio Ferroviário. Nela se pode ver o alinhamento de trabalho de meio-fio sendo executado simultaneamente à demolição.



Fonte: IPHAN, 2006, p.11 a 13

Com o lento andamento do processo judicial, a prefeitura aproveitou para, em junho de 2006, retomar as obras, argumentando suposta concordância oral da CFN,

que a empresa diz não ter ocorrido. A CFN e Ministério Público Federal entraram então com novo pedido de embargo da obra, que desta vez foi deferido pela justiça:

Posto isso, defiro os pedidos da parte autora e do MPF para, antes mesmo da manifestação da parte ré, conceder o embargo, pois a municipalidade, não obstante já ciente da irregularidade das obras empreendidas, vez que conhecia a manifestação do IPHAN negando autorização sobre a dita obra, retomou-a em flagrante desrespeito à determinação do IPHAN e, ainda, ao patrimônio público.

Determino, pois, que a prefeitura suspenda de imediato as obras, sob pena de imposição de multa diária, a qual fixo, em razão da reiteração da conduta irregular, no dobro do valor da multa originalmente requerida pela parte autora, perfazendo o valor de R\$ 10.000,00 (dez mil reais) por dia, em caso de descumprimento, conforme sugerido pelo MPF. (24ª Vara Da Justiça Federal De Pernambuco, 2006, Decisão 07/06/2006).

Mesmo concedida a liminar e após a Procuradoria do Município ter sido intimado às 10h30min da manhã do dia 08 de junho de 2006, as obras naquele dia só foram paralisadas às 23h, tendo o prefeito concedido uma entrevista à TV local alegando falsamente que firmara acordo com a Justiça para continuidade das obras. Os danos então se aprofundaram e as obras ficaram em um estado bem avançado, como se pode ver nas imagens abaixo (imagens 35 a 41):

Imagen 35 - Imagem feita por técnicos do IPHAN no dia 12 de julho de 2006 como parte de parecer técnico solicitado pela Justiça Federal. Nela pode-se ver o cruzamento rodoviário já executado.



Fonte: IPHAN, 2006, p. 16 a 18.

Imagen 36 - Imagem feita por técnicos do IPHAN no dia 12 de julho de 2006 como parte de parecer técnico solicitado pela Justiça Federal. Nela pode-se ver o cruzamento rodoviário já executado e local onde antes era a rampa de acesso à plataforma de embarque



Fonte: IPHAN, 2006, p. 16 a 18.

Imagen 37 - Imagem feita por técnicos do IPHAN no dia 12 de julho de 2006 como parte de parecer técnico solicitado pela Justiça Federal. Nela pode-se ver o cruzamento rodoviário já executado.



Fonte: IPHAN, 2006, p. 16 a 18.

Imagen 38 - Imagem feita por técnicos do IPHAN no dia 12 de julho de 2006 como parte de parecer técnico solicitado pela Justiça Federal. Nela pode-se ver o local onde antes era a rampa de acesso à plataforma de embarque



Fonte: IPHAN, 2006, p. 16 a 18.

Imagen 39 - Imagem feita por técnicos do IPHAN no dia 12 de julho de 2006 como parte de parecer técnico solicitado pela Justiça Federal. Nela pode-se ver o local onde antes era a rampa de acesso à plataforma de embarque



Fonte: IPHAN, 2006, p. 16 a 18.

Imagen 40 - Imagem feita por técnicos do IPHAN no dia 12 de julho de 2006 como parte de parecer técnico solicitado pela Justiça Federal. Nela pode-se ver local os restos do muro delimitador que teve uma extensão maior destruída desde a primeira fase da obra.



Fonte: IPHAN, 2006, p. 16 a 18.

Imagen 41- Imagem feita por técnicos do IPHAN no dia 12 de julho de 2006 como parte de parecer técnico solicitado pela Justiça Federal. Nela pode-se ver local os restos do muro delimitador que teve uma extensão maior destruída desde a primeira fase da obra.



Fonte: IPHAN, 2006, p. 16 a 18.

Em outubro de 2006, dia 19, a Juíza Federal Amanda Torres de Lucena Diniz Araujo, entendeu ser necessária a intimação da Fundarpe, tendo em vista o tombamento do Conjunto em nível estadual. No dia 24 de outubro de 2006 a Fundarpe foi intimada e dia 10 de novembro de 2006, foi incluída no polo ativo da demanda, na qualidade de assistente litisconsorcial⁵⁰.

Entendeu-se necessário a FUNDARPE integrar a lide, pelo fato de o tombamento que recaiu sobre a estação ferroviária ser estadual, razão pela qual determinou-se sua intimação e ela veio a integrar a demanda, concordando integralmente com a postulação da CFN e com os pronunciamentos do IPHAN sobre o caso. Apesar disso, não haveria óbice a que o IPHAN também a integrasse, restando, pois, definitivamente justificada a competência federal para o caso com fulcro no art. 109, I, da Carta Magna. (24ª Vara Da Justiça Federal De Pernambuco, 2006, Sentença na Íntegra 18/12/2006).

No julgamento do mérito da causa, a Juíza Federal Amanda Torres entendeu que de fato a Estação Ferroviária de Caruaru é objeto de tombamento estadual conferido pela Fundarpe, significando, pois, que a área é objeto de proteção especial. Portanto, para realizar a obra, a prefeitura deveria ter, por Lei, autorização da Fundarpe para realizar a obra e não o tinha. Ao contrário, possuía um parecer negativo do IPHAN sobre a obra pleiteada.

⁵⁰ Assistência Litisconsorcial é quando o terceiro assume a posição de assistência na defesa direta de direito próprio contra uma das partes. O terceiro ingressa com a finalidade de auxiliar uma das partes a vencer aquela demanda, pois tem interesse jurídico. **Fonte:** <<https://eutenhodireito.com.br/significado-assistencia-litisconsorcial/>> Acessado em: maio de 2019.

Sendo o Conjunto possuidor de valores históricos e artísticos reconhecidos e de proteção garantida por lei, a Magistrada inferiu que o que restava do processo seria analisar a obra em si, se ela provocou danos ao patrimônio e quais as medidas a serem tomadas em caso positivo, uma vez que nem mesmo a municipalidade chegou a negar a realização da obra:

56. Note-se que não há questionamento por parte do Município de Caruaru quanto à efetiva realização dessas obras, o que sequer poderia fazer, já que constam dos autos diversas fotografias demonstrativas das alterações empreendidas, constituindo-se, pois, a obra ora questionada, em fato público e notório.

57. Cumpre, então, apreciar se essas obras provocaram danos ao patrimônio público federal tombado e, em caso afirmativo, qual a sua extensão. (24ª Vara Da Justiça Federal De Pernambuco, 2006, Sentença na Integra 18/12/2006).

O entendimento final é de que foram comprovados os danos, através de perícias técnicas, listados a seguir, de acordo com relatório da sentença:

Laudo pericial topográfico de fls. 670/704:

A respeito da rua pavimentada sobre os trilhos:

"Na área do pátio ferroviário existem duas linhas ferroviárias em paralelo que em certo ponto se unificam, conforme pode ser visualizado nas plantas constantes em anexo a este laudo. A construção da via pública realizada recentemente pela Prefeitura preservou apenas uma dessas linhas, enquanto a outra foi recoberta pela nova pavimentação.

(...).

Foi construída uma via com 9.30m (nove metros e trinta centímetros) de largura, seccionando o pátio férreo e interligando a Rua Cleto Campelo à Rua Frei Caneca, com execução de pavimento em paralelepípedo granítico, meio-fio e canteiro em areia. (...).

(...).

Foi realizada pela prefeitura a pavimentação sobre parte dos trilhos de uma das linhas ferroviárias existentes no pátio, recobrindo-os e inviabilizando a passagem de trem (ver fotos n.º 16 e n.º 17)."

A respeito do muro e da rampa destruídos:

"O muro limítrofe que existia na esplanada Ferroviária e margeava a Rua Cleto Campelo foi totalmente removido, restando apenas a sua base (fotos n.º 05, n.º 06, n.º 07, n.º 08, n.º 09 e n.º 30), assim como, a rampa de acesso à Estação Ferroviária também foi totalmente removida (fotos n.º 03, n.º 04 e n.º 18)."

A respeito das árvores removidas:

"Na planta cadastral da RFFSA, já citada em outros itens, não consta alocação de acessões naturais. No entanto, no dia da perícia (12/07/2006), os peritos e os representantes das partes foram levados pelos assistentes técnicos ao local destinado pela prefeitura para acondicionamento dos destroços removidos do pátio ferroviário, e nestes constavam restos de árvores, conforme registrado pela foto n.º 26.

(...).

Na planta cadastral da RFFSA não consta a localização de acessões naturais. Portanto, não é possível indicar onde estas estavam localizadas antes da intervenção da prefeitura na área.

A respeito das dimensões das áreas destruídas/danificadas:

"(...) as dimensões das unidades danificadas são: 105,00 m (cento e cinco metros) de extensão do muro, 9,30m (nove metros e trinta centímetros) da linha ferroviária recoberta e 22,75 X 6,57m (vinte e dois metros e setenta e cinco centímetros por seis metros e cinqüenta e sete centímetros) da

rampa." (Laudo Pericial Topográfico apud 24^a Vara Da Justiça Federal De Pernambuco, 2006, Sentença na Íntegra 18/12/2006).

Além desses danos, a Juíza Federal Amanda Torres também reconheceu, baseada nos laudos periciais, que a conclusão da obra pleiteada traria ainda mais prejuízos uma vez que descaracterizaria consideravelmente parte da Estação Ferroviária de Caruaru, pois abriria mais vias seccionando ainda mais o pátio; construiria abrigos para embarque e desembarque de passageiros com materiais que contrastariam com os do conjunto tombado; bem como recobriria ainda mais trilhos.

Conforme indicado na planta do projeto constante nos autos, para conclusão da obra almejada pela prefeitura haverá ainda a construção de um terminal de ônibus, com a abertura de mais vias seccionando o pátio e a implantação de plataformas para embarque e desembarque de passageiros. Essas próximas intervenções acarretarão o recobrimento de mais trechos dos trilhos das linhas férreas, pois estão projetadas na área interna do pátio onde atualmente está montado o parque de diversões. (Laudo Pericial Topográfico apud 24^a Vara Da Justiça Federal De Pernambuco, 2006, Sentença na Íntegra 18/12/2006).

Tendo em vista a comprovação desses danos em um conjunto tombado, a Juíza Federal Amanda Torres depreendeu que "os argumentos do Município para tentar justificar a necessidade, a utilidade e o proveito das citadas obras, reiterados nos pareceres de seus assistentes técnicos, por sua vez, não merecem acolhida" (24^a Vara Da Justiça Federal De Pernambuco, 2006, Sentença na Íntegra 18/12/2006).

Ou seja, com relação ao primeiro argumento do prefeito, que versa sobre o aumento da cidade, que demandaria uma remodelação do sistema viário e da sua infraestrutura, a Magistrada afirma que mesmo sendo reconhecido esse crescimento e a necessidade de adaptações de tráfego para facilitar a vida dos habitantes, ainda assim:

(...) o administrador não pode sobrepor seus projetos de melhoria da cidade às imposições e restrições previstas em lei, principalmente em termos ambientais. Os projetos devem conciliar as necessidades da população local com a necessidade de preservação ambiental (inclusive histórico-artística)" (24^a Vara Da Justiça Federal De Pernambuco, 2006, Sentença na Íntegra 18/12/2006).

Sobre o segundo argumento do prefeito, a respeito da Ferrovia Transnordestina não ter condições de passar pela cidade de Caruaru, a Juíza Federal Amanda Torres acatou o argumento da CFN que não compete ao município saber por onde passaria ou não a ferrovia, uma vez que o projeto ainda estava sendo elaborado e havia tido duas reuniões em que se pleiteava a possibilidade de

restauração de trechos importantes da Linha Central de Pernambuco, podendo Caruaru estar dentro dessa demanda. O fato é que realmente esse pleito não se consolidou posteriormente e a Transnordestina acabou seguindo outro traçado.

O do terceiro argumento da municipalidade de que, por vir utilizando os edifícios do conjunto e garantindo a não degradação do bem, estaria sendo mais responsável pela conservação do Conjunto que a própria CFN, empresa que deveria estar nessa função. A Juíza Federal Amanda Torres, apesar de reconhecer a iniciativa da prefeitura na revitalização e o correto aproveitamento dos prédios da estação, esclareceu que “essas ações da Prefeitura não podem ser vistas como compensatórias das destruições/danificações de fato levadas a cabo pelo Município de Caruaru na área da Estação Férrea” (24^a Vara Da Justiça Federal De Pernambuco, 2006, Sentença na Íntegra 18/12/2006).

77. São, repita-se, louváveis, hão de ser reconhecidas como uma boa atuação do gestor municipal, contudo não servem de justificativa para as degradações já tantas vezes mencionadas neste decisum, admitidas pelo Município como efetivamente por ele realizadas. (24^a Vara Da Justiça Federal De Pernambuco, 2006, Sentença na Íntegra 18/12/2006)

Já sobre o quarto argumento utilizado pela defesa da prefeitura, a Juíza Federal Amanda Torres reconheceu que não se atribuem só a essa gestão a imputação de danos ao Conjunto. Ainda assim, mesmo que à época de outras gestões, quando danos foram implicados ao bem, o fato de não ter sido tomado providências contrárias, não torna o atual pleito irrelevante, ao contrário, se faz necessário ante a urgência de não serem agravados os danos:

78. Por derradeiro, no tocante a um quarto argumento do Município de Caruaru, sabe-se também que as interferências realizadas na área da Estação Ferroviária desta cidade não são apenas aquelas ora imputadas à atual gestão do Município. Existe o reconhecimento público de que anteriores interferências, na época de mandatos de outros gestores, já haviam sido efetivadas e obviamente também comprometeram o patrimônio histórico-artístico que ora se visa a preservar.

79. Apesar disso, se não houve àquele tempo atuação do órgão ministerial competente, da Polícia Federal ou do próprio IPHAN e, em última análise, da Justiça Federal, para coibirem-se e reprimirem-se essas práticas atentatórias ao patrimônio histórico-artístico da cidade, não há qualquer empecilho - ao contrário, existe o DEVER - para que os Poderes Constituídos, a essa altura, cientes das irregularidades ora renovadas e da necessidade de se as estancarem, atuem embargando a obra e determinando a restauração/reconstrução do patrimônio violado.

80. Acrescente-se, ainda, que, como esta ação é de nunciação de obra nova, não se poderia, por este instrumento processual, buscar-se a punição pelas intervenções anteriormente realizadas, haja vista que não mais constituíam “obras novas”. (24^a Vara Da Justiça Federal De Pernambuco, 2006, Sentença na Íntegra 18/12/2006).

Ao julgar a legalidade da obra pleiteada pela prefeitura, a Juíza Federal Amanda Torres chegou à conclusão que sua realização, “da forma como foi proposta e em parte executada, viola as leis ambientais de proteção ao patrimônio histórico e artístico” (24ª Vara Da Justiça Federal De Pernambuco, 2006, Sentença na Íntegra 18/12/2006) e que de fato “as obras embargadas realmente destruíram/danificaram patrimônio histórico-artístico da cidade (em especial parte do muro que margeava a estação, a rampa de acesso e parte dos trilhos por sobre os quais se colocou pavimentação), objeto de tombamento estadual” (idem) e que esses fatos compelem que seja “estabelecida a restituição da área ao status quo ante, em sendo possível, ou, ao menos, a indenização respectiva por perdas e danos” (Ibid.).

De acordo com os laudos periciais que foram feitos tanto pelo IPHAN, quanto por um topógrafo indicado pela Justiça, concluiu-se que:

(...) sob os pontos de vista histórico-artístico e topográfico, NÃO mais há possibilidade de RESTAURAÇÃO completa da área da estação ferroviária destruída/danificada, mormente porque os materiais resultantes dessa destruição não foram corretamente acondicionados e muitos ainda se perderam porque se misturaram com os próprios entulhos da obra embargada. (24ª Vara Da Justiça Federal De Pernambuco, 2006, Sentença na Íntegra 18/12/2006)

Seria possível e devido apenas o refazimento da área destruída/danificada. A justificativa dos especialistas que elaboraram os laudos periciais foi de que:

A viabilidade desse refazimento é atestada pois ainda há no sítio histórico-artístico em questão "representantes arquitetônicos autênticos, com idêntica configuração, que serviriam como modelos para reprodução", recomendando-se que esse resgate venha a ser feito por "empresa ou profissionais especializados em restauração de patrimônio histórico". (24ª Vara Da Justiça Federal De Pernambuco, 2006, Sentença na Íntegra 18/12/2006)

Diante dessas conclusões, ficou sentenciado ganho parcial de causa para CFN, ficando a prefeitura obrigada a reparar os danos causados da seguinte forma:

86. Posto isso, procede o pleito de restauração integral da área danificada pelo Município réu, o que deverá ser feito nos moldes sugeridos pelos peritos, por meio dos laudos acostados aos autos, ou seja, deverá (i) ser reconstruída toda a extensão do muro demolido (cento e cinco metros), bem como (ii) a rampa igualmente destruída (22,75 X 6,57m), em ambos os casos mediante utilização de materiais que reproduzam, com idêntica configuração, os representantes arquitetônicos autênticos, em parte preservados e levados à Semementeira do Município, que serviram como modelos para reprodução, e, ainda, (iii) ser removida toda a pavimentação (9,30m) que recobriu os trilhos (quanto a essa última providência, devendo-se proceder exatamente como sugerido pela experta, consoante transcrição no item 85 retro).

87. Essas restaurações deverão ser feitas por empresa ou profissionais especializados em restauração de patrimônio histórico. (24ª Vara Da Justiça Federal De Pernambuco, 2006, Sentença na Íntegra 18/12/2006).

A prefeitura deveria, em um prazo de 15 dias após o trânsito em julgado da sentença, apresentar projeto de restauração à Fundarpe, sendo estabelecida ainda uma multa de mil reais por dia de atraso. Após a aprovação do projeto, teria mais 45 dias para sua execução. Uma vez não sendo cumprido esse prazo, nova multa de mil reais por dia de atraso foi estabelecida.

A Justiça Federal de Pernambuco, 24^a Vara, determinou ainda que no local das novas obras, fosse estabelecida uma placa informativa ou qualquer outra forma de indicação de que ali existiam novas reconstruções, a fim de evitar um falso histórico, em sintonia ao que recomendam as mais recentes teorias do restauro e cartas patrimoniais.

A juíza ainda entendeu não caber pagamento de danos morais da prefeitura à CFN, como pleiteado pela empresa cessionária, uma vez que os danos materiais implicados pela ré estariam reparados, na medida do possível, com a conclusão das reconstruções determinadas na sentença.

A sentença foi lavrada em 18 de dezembro de 2006 e publicada em 13 de janeiro de 2007, certificando o seguinte dispositivo:

94. Posto isso, julgo parcialmente PROCEDENTE o pedido formulado na petição inicial e CONDENO o Município de Caruaru tão-somente a, por meio de empresa ou profissionais comprovadamente especializados em restauração de patrimônio histórico, reconstruir toda a extensão do muro demolido (105,0 metros), bem como a rampa igualmente destruída (22,75 X 6,57 metros) - em ambos os casos mediante utilização de materiais que reproduzam, com idêntica configuração, os representantes arquitetônicos autênticos, em parte preservados e levados à Sementeira do Município, que deverão servir como modelos para reprodução - e, ainda, a remover toda a pavimentação que recobriu os trilhos (9.30 metros) - quanto a essa última providência, devendo-se proceder exatamente como sugerido pela experta, consoante transcrição no item 85 retro. Para tanto deverá o Município réu cumprir detalhadamente o que se determinou nos itens 88 a 92 acima: (24^a Vara Da Justiça Federal De Pernambuco, 2006, Sentença na Íntegra 18/12/2006)

Em 15 de fevereiro de 2007, a Prefeitura de Caruaru interpôs um recurso de apelação. Em 14 de maio 2007 os autos do processo foram remetidos para o Tribunal Regional Federal da 5^a Região, para processar e julgar recurso. O recurso foi julgado apenas em 18 de outubro de 2011, mais de quatro anos após trânsito em julgado pela primeira instância e seis anos e cinco meses após o início da primeira fase da obra.

À essa época do segundo julgamento, o segundo mandato de Tony Gel como prefeito da cidade já havia acabado, sendo então o prefeito que assumiu posteriormente, José Queiroz, que ficou responsável pelo cumprimento da sentença.

O cumprimento dessa sentença arrastou-se por muitos anos, e como de fato, a obra e todo o trâmite de negociação não foi realizado na gestão do prefeito em tela – Tony Gel – o desfecho do processo judicial será detalhado no capítulo posterior, no qual serão discutidos também outros entraves entre as demandas da municipalidade e os órgãos de proteção, muitos desses agravados pela não resolução eficaz da matéria em questão.

Cabe ainda salientar nesse capítulo que, durante o andamento do processo judicial, algumas outras atividades acabaram encontrando espaço dentro da área do Conjunto Ferroviário, sobretudo no espaço do Pátio Ferroviário, bem como outras proposições de projeto e uso para área.

Em 02 de janeiro de 2006, a então vereadora da cidade Laura Gomes, encaminhou ao IPHAN um ofício, no qual expôs o desejo de executar na área do Conjunto um projeto que ela denomina “Trilho Cultural”. O projeto seria, para a vereadora, uma tentativa de contribuir para o debate e encontrar uma solução para a revitalização de uma área tão importante para cidade e que pudesse envolver poder público e iniciativa privada. Nesse ofício, a vereadora explica que encaminhou para prefeitura cópia do projeto, junto com requerimento que havia sido aprovado pelo plenário da Câmara Municipal de Caruaru.

A justificativa da vereadora para proposição de tal projeto foi, segundo ela própria, primeiramente pela necessidade de preservação do Patrimônio Histórico de Caruaru e pela falta de espaços de lazer na cidade. O projeto apresentado buscava aliar essas duas questões e, de acordo com ela, foi norteado por três princípios básicos que seriam estar, estudar e se divertir. A proposta da vereadora é descrita da seguinte forma:

Pelo projeto, a área que vai do Giradouro Major Clementino⁵¹ até as edificações da Estação seria um corredor com um painel demarcando a entrada e dez esculturas de artistas caruaruenses expostas ao longo do caminho que circundaria toda a área da Estação.

O prédio que hoje está localizado o galpão das artes [armazéns] abrigaria um teatro-auditório e uma galeria de arte popular. Na outra edificação [Estação], seria instalado um Cyber Café, restaurante ou lanchonete, Biblioteca Municipal e serviços de apoio às linhas ônibus. A área da estação que fica em frente ao SENAC⁵² seria destinada ao divertimento. No espaço seriam construídas quadras de esporte, academia, um espaço para

⁵¹ O Giradouro Major Clementino foi demolido em fevereiro de 2012 em obras para melhoria do trânsito do centro da cidade.

⁵² Essa área sugerida pela vereadora é justamente a área na qual foram realizadas as obras de demolição promovidas pela prefeitura e que estavam em litígio.

esportes radicais e um anfiteatro para apresentação ao ar livre. O estacionamento de veículos seria contemplado em área próxima ao Giradouro Major Clementino, no entorno da Estação (Gomes, 2006).

Os documentos levantados no IPHAN não deixam claros os motivos pelos quais esse projeto não teve andamento, nem foi encontrado nenhum dado de que o projeto chegou a ser analisado, nem mesmo se chegou a ser ou não deferido, apenas apontam a propositura da vereadora. Em conversa com um dos arquitetos consultados pela então vereadora, arquiteto Gustavo Miranda – este arquiteto é mencionado no requerimento encaminhado ao IPHAN pela então vereadora -, foi informado por ele que, apesar de desconhecer os motivos pelos quais a propositura não teve andamento, não se chegou sequer a fazer um estudo preliminar desse projeto, ficando apenas no campo das ideias.

É de grande relevância ressaltar um uso dado à área que começou à época e tem sido o principal uso da área até os dias de hoje, o da realização de eventos festivos. O interesse no uso da área para realização de eventos e festividades da cidade se deu por conta da realização, pela TV Asa Branca – filiada da Rede Globo local – dos primeiros aniversários solidários⁵³ realizados pela empresa. Possivelmente, a escolha do local se deu porque o evento demandava uma grande área livre para montagem dos diversos stands de prestação de serviços, como é a área Pátio Ferroviário, além de ser localizado no centro da cidade, delimitado por terminal de ônibus, que facilita o acesso do público.

Esse evento foi realizado no Pátio da Estação nos anos de 2005, 2006 e 2007. Para tal, a empresa enviou solicitação para o IPHAN. Nos documentos arquivados pelo IPHAN há os ofícios com essas solicitações, mas não foi encontrado nenhum documento que ateste que o IPHAN chegou a autorizar os eventos. Contudo o fato é que eles aconteceram na área.

No ano de 2007 - devido à promulgação da Lei 11.483 e à preocupação maior do IPHAN sobre os bens ferroviários que passaram a ser sua responsabilidade – quando a TV Asa Branca enviou ofício solicitando a permissão para realização do evento, o IPHAN gerou uma informação técnica sobre o assunto – Informação FHTB 007/2007 -, na qual, o arquiteto responsável - Fábio Henrique Torres Barreiro,

⁵³“O Aniversário Solidário é um projeto da TV Asa Branca em comemoração ao aniversário da emissora. É realizado sempre em agosto, mês da inauguração da TV. Todos os anos são promovidas ações para levar ao telespectador ações práticas de cidadania.” **Fonte:** <<http://redeglobo.globo.com/pe/tvasabranca/noticia/2013/08/tv-asa-branca-promove-campanha-para-ajudar-vitimas-da-seca.html>> Acessado em: maio de 2019.

Arquiteto e Urbanista da 5^a SR/IPHAN – destacou a importância de se averiguar a capacidade do evento em garantir que nenhum dano seja ocasionado ao Bem. Destacou que o Bem já seria bastante vulnerável e alvo de continuadas incursões danosas, sobretudo por não ser contemplado com nenhum tipo de ação permanente de conservação, nem pela prefeitura que possuía permissão de uso das Edificações, nem pela CFN, empresa que detinha os direitos de exploração do trecho ferroviário, nem pela Fundarpe, apesar de ser um bem tombado em nível estadual.

O arquiteto ainda destacou que, usualmente, esses pleitos nada revertiam de benefício para o Conjunto, não sendo proposta nenhum tipo de contrapartida para utilização da área, a exemplo de limpeza e pintura dos dois edifícios históricos. Ao contrário, o grande fluxo de pessoas que circulariam na área – aproximadamente 15 mil pessoas eram estimadas a participar do evento – poderia tornar o sítio, que já havia sido alvo de demolições, ainda mais exposto.

Por fim, o arquiteto propôs a assinatura de um Termo de Compromisso a fim de assegurar a integridade do Sítio Histórico Ferroviário de Caruaru, com o detalhamento das implicações legais. Não há dados no IPHAN nem nos arquivos consultados da sede da TV Asa Branca de que esse termo foi de fato assinado, mas esse foi o último ano em que o evento foi realizado no Pátio Ferroviário.

Em fevereiro de 2011, em vistoria no local realizada por Assistente Institucional do IPHAN – Armando Tenório Cavalcanti -, foi constatada a existência de alterações construtivas que possivelmente foram feitas para realização desse evento, como trechos cimentados e pintados que nada tinham a ver com o local, mas que devido ao lapso temporal entre a realização do evento e a vistoria, e devido ao fato de ter havido no local outros eventos promovidos pela prefeitura⁵⁴, bem como a existência de outras demandas judiciais em desfavor da municipalidade. Entendeu-se que o refazimento ou restabelecimento das condições anteriores de originalidade de todo o Pátio deveria ser patrocinado pela prefeitura, buscando assim um resultado mais homogêneo⁵⁵.

O Aniversário Solidário promovido pela TV Asa Branca foi o primeiro grande evento realizado naquela área, mas abriu precedente para uma nova demanda de

⁵⁴ Os outros eventos promovidos pela prefeitura, citados nesse parecer, referem-se a eventos que serão mais detalhados no capítulo seguinte, pois se trata de uma gestão posterior à analisada até o momento.

⁵⁵ As demandas judiciais mencionadas nesse parágrafo são as referentes ao processo 0000932-59.2005.4.05.8302 citado anteriormente nesse capítulo, que é o Processo de Nunciação de Obra Nova promovido pela CFN contra o Município de Caruaru.

uso do local, que cada vez mais foi se intensificando e consolidado na Gestão do próximo Prefeito eleito, José Queiroz. Com efeito, encontram-se registros em jornais locais de outros eventos realizados na área à época da gestão de Tony Gel, a exemplo de um *Moto Fest* realizado em setembro de 2007 e também um Festival Internacional de Folclore promovido durante as comemorações da Semana Santa de 2008⁵⁶, mas ainda à essa época foram eventos mais esporádicos.

5.2.1 O estado de conservação do Conjunto Arquitetônico Ferroviário de Caruaru ao fim da segunda gestão de Tony Gel

A segunda gestão de Tony Gel se encerrou em 2008, ano em que foi realizado um Inventário de Conhecimento pelo IPHAN-PE, devido à demanda da Lei nº 11.483/2007. Na época da inventariança, o estado de conservação dos imóveis foi descrito como bom, apesar de pequenas modificações internas, tanto no prédio da estação quanto no prédio do armazém. O inventário afirmava também que a fragilidade maior se dava com relação ao pátio, devido à grande pressão externa para sua ocupação, a alta densidade construtiva no entorno, o comércio pulsante, as festas de época e as intensas pressões para melhorias viárias, que já chegaram a mutilar parte da plataforma de embarque e trechos da murada de proteção e demarcação do pátio para abertura de via.

A estação de Caruaru se encontra conservada e ainda com muitos dos seus elementos originais preservados como, por exemplo, luminárias encontradas na plataforma de embarque e no interior da estação, bilheterias com gradil em ferro, esquadrias em madeira e ferro, guarda-corpo em ferro trabalhado no primeiro pavimento e ainda o piso em ladrilho hidráulico de cores e desenhos diferenciados no seu interior. Podemos também destacar o perfil em "T" da marquise executada em concreto armado sobre a extensa plataforma de embarque.

O armazém, de amplas dimensões, possui planta retangular e coberta em duas águas, com estrutura original em tesouras de madeira, porém com materiais recentes como as telhas de amianto usadas para o recobrimento do telhado. Das dez portas de madeira existentes, quatro estão descaracterizadas. O piso em paralelepípedo, assim com as dezesseis mãos-francesas de sustentação dos beirais externos, é original. Nas fachadas, as aberturas das portas são em vãos de arcos abatidos emoldurados na parte superior por uma linha contínua que percorre todas as fachadas e simula os arcos nos espaçamentos onde não se tem abertura de vãos conferindo ritmo e movimento ao volume. Internamente, a ampliação dos vãos nas aberturas nas paredes e a construção de sanitários em uma das extremidades do imóvel são exemplos de intervenções realizadas recentemente.

(...)

⁵⁶ Para mais informações sobre esses eventos, consultar <<http://www.jornalvanguarda.com.br/v2/index.php?pagina=noticias&id=249>> e <<http://www.jornalvanguarda.com.br/v2/index.php?pagina=noticias&id=1026>>

Na fachada do armazém voltada para a Rua Frei Caneca foram construídas jardineiras nos vãos das portas. (IPHAN, 2008).

Algumas dessas afirmações do inventário podem ser constatadas em fotografias de trabalho realizado por Silva (2016, p.10 e 11), tiradas em 2009 (Imagens 42 a 50):

Imagen 42 - Vê-se esquadrias em madeira e ferro e guarda-corpo em ferro trabalhado no primeiro pavimento ainda conservadas.



Fonte: Silva, 2016, p. 10 e 11.

Imagen 43 - Vê-se esquadrias em madeira e ferro e guarda-corpo em ferro trabalhado no primeiro pavimento ainda conservadas.



Fonte: Silva, 2016, p. 10 e 11.

Imagen 44 - Vê-se luminárias ainda conservadas no interior da estação.



Fonte: Silva, 2016, p. 10 e 11.

Imagen 45 - Vê-se ainda conservadas bilheterias com gradil em ferro.



Fonte: Silva, 2016, p. 10 e 11.

Imagen 46 - Vê-se ainda conservadas bilheterias com gradil em ferro.



Fonte: Silva, 2016, p. 10 e 11.

Imagen 47 - Vê-se ainda conservadas bilheterias com gradil em ferro.



Fonte: Silva, 2016, p. 10 e 11.

Imagen 48 - Vê-se ainda conservado no interior da estação o piso em ladrilho hidráulico.



Fonte: Silva, 2016, p. 10 e 11.

Imagen 49 - Vê-se parte do muro de balaustrada delimitador do pátio ferroviário.



Fonte: Silva, 2016, p. 10 e 11.

Imagen 50 - Vê-se parte da plataforma de embarque e trilhos ainda expostos.



Fonte: Silva, 2016, p. 10 e 11.

É possível ver pelas fotos a manutenção da integridade funcional do conjunto ao longo do tempo, pois os principais elementos que compõem o conjunto, as duas edificações e o pátio ferroviário, conservam suas dimensões funcionais, escala de cheios e vazios, o trilho presente, visível ao longo de boa parte do pátio, apesar de alguns trechos estarem recobertos por asfalto.

Ainda é possível se constatar, apesar de não aparecerem nas fotografias, a presença de placas de sinalização que indicavam a presença do transporte ferroviário e boa parte do muro delimitador do pátio ainda presente, ainda que tenha havido demolições em 2005. A manutenção in loco desses vestígios da cultura ferroviária, que possuem valor histórico e tecnológico, contribuem para manutenção da integridade funcional aludida na Carta de Nizhny Tagil, que pede que componentes essenciais e elementos secundários que fazem parte do conjunto sejam preservados em seu local de origem.

Podemos falar de uma perda parcial de integridade do pátio, pois perdeu parte de seu terreno pela abertura da Rua Belmiro Pereira, além de parte do muro

delimitador, tanto nas obras de 2005, como a retirada gradativa ao longo dos anos do trecho que ficava situado às margens da Rua Frei Caneca.

Ademais, a preservação in loco de vários elementos da época da grande reforma dos anos 1940/50, como as luminárias, gradis, guarda-corpos em ferro, atestam uma boa manutenção da autenticidade. Destaca-se a plataforma de embarque em pedra que é autêntica da construção original – junto com a rampa de embarque que foi parcialmente demolida no ano de 2005, segundo o inventário de conhecimento do IPHAN.

Das duas edificações existentes, o prédio do armazém foi o que mais sofreu alterações, comprometendo parcialmente sua autenticidade, como a substituição das telhas cerâmicas por telhas de fibrocimento e adaptação do interior para usos contemporâneos.

As grandes perdas que sobressaem são realmente a demolição da rampa de acesso à plataforma de embarque, demolição de parte do muro delimitador e mutilação do pátio ferroviário, pois, mesmo com a reconstrução exigida judicialmente e o retorno a um estado íntegro, a perda de material autêntico é irreversível.

No caso da intervenção realizada no Conjunto, é perceptível que seus valores como patrimônio foram simplesmente ignorados, mesmo sendo um bem que goza de proteção legal, prática comum no Brasil e muito debatido pelos autores discutidos nos capítulos anteriores.

A prioridade, no caso dessa intervenção, foi estritamente de ordem prática. O pátio ferroviário sequer foi pensado como parte integrante do Conjunto e de primordial importância para leitura de sua lógica funcional, como é usual nas intervenções em patrimônio industrial. O fato de ser tombado não inibiu em nada a prefeitura de mutilar o bem, desprezando completamente as obrigações legais impostas pela legislação de tombamento e as especificidades dos bens industriais ferroviários.

Mesmo na defesa legal apresentada pela prefeitura, consta que a intervenção – que claramente seccionava o pátio ferroviário – não traria danos ao patrimônio, pois não interferiria nas duas edificações existentes – apesar de se provar que interferiu, pois a rampa de acesso à plataforma de embarque foi demolida. Essa rampa era um dos poucos remanescentes autênticos da construção original de 1895-, deixando claro que para a prefeitura de Caruaru, apenas as construções

isoladamente seriam possuidoras de algum valor, atestando o completo desconhecimento ou desprezo pelas especificidades relativas aos bens industriais ferroviários.

5.3 Considerações Parciais

Até o ano de 2000, no Conjunto da Estação Ferroviária de Caruaru funcionava esporadicamente a atividade ferroviária, durante o mês de junho nas festividades do São João com o trem do forró. Com a desativação total da linha, surgiu a oportunidade da municipalidade pleitear usos distintos para o Conjunto, que foi tombando em nível estadual no ano de 2001.

A princípio, esses usos estavam restritos às duas edificações existentes no Conjunto, a Estação e os Armazéns. As atividades propostas foram bem aceitas, apesar de as edificações serem concessionadas à empresa privada, a CFN, junto com todo o Pátio e os elementos que o compõem – trilhos, dormentes, muro delimitador do terreno, placas indicativas, etc.

As propostas de usos, apesar de algumas adaptações terem sido necessárias, segundo relatórios e inventário do IPHAN não comprometeram a integridade das edificações.

Entretanto, por não compreender ou ignorar que os valores históricos dos bens industriais ferroviários não provêm apenas de suas edificações isoladamente, mas sim de sua integridade funcional, e que o Pátio Ferroviário em tela por resguardar, mesmo que com algumas perdas ocorridas ao longo do tempo, essa relação equilibrada de proporção entre os espaços construídos e não construídos, típicos de um espaço ferroviário, bem como por ser detentor de outros valores atribuídos e reconhecidos pela Fundarpe, o Prefeito da época decide - ignorando as demandas judiciais provenientes do Decreto-Lei 25, bem como os contratos de concessão firmados entre a extinta RFFSA e a CFN-, executar um projeto que mutilou parte do Pátio Ferroviário, recobriu parte dos trilhos, atributo essencial para o patrimônio ferroviário, e demoliu 105 metros de muro de balaustrada delimitador do terreno ferroviário.

A gestão desse bem era de responsabilidade da CFN, mas como bem colocou o prefeito, nada vinha fazendo para garantir a conservação do bem tombado, sendo a prefeitura, que se utilizava das edificações, quem garantia certa manutenção predial. Neste sentido, em certa medida, há uma relação mecânica

entre esses dois atores sociais, na qual ambos sentem-se aptos a ocupar a mesma posição de gestor do bem.

Um conflito por concorrência se estabeleceu uma vez que, como se colocava no papel de gestor do bem, a prefeitura sentiu-se no direito de intervir no conjunto da forma que achou mais oportuna, levando a CFN a se sentir lesada, por ser detentora legal dos direitos à exploração do conjunto, e a entrar com uma ação judicial, a fim de estancar as perdas materiais que poderia vir a ter.

A Justiça Federal foi acionada, mas não foi eficiente a ponto de impedir novos prejuízos causados pela mesma obra enquanto ela ainda estava em litígio e promovidas pela má fé do gestor municipal em afirmar acordos que não tinham sido verdadeiramente realizados. Ainda assim, como é usual no Brasil, a Justiça foi extremamente lenta, permitindo o agravamento dos danos e a não responsabilização direta do Gestor causador deles, uma vez que a reparação dos danos foi executada por outros prefeitos.

Nesse conflito, o papel do IPHAN é de colaboração com CFN, passando a exercer uma relação orgânica com a empresa, uma vez que, mesmo que fundamentalmente os interesses desses dois atores não sejam exatamente os mesmos – a CFN visava a não ter perdas materiais e de possíveis lucros com a demolição de parte do pátio ferroviário, enquanto o IPHAN se preocupava com a manutenção dos valores culturais do bem -, ambos pleiteavam a paralisação da obra e a reparação dos danos.

Uma relação de colaboração que poderia existir nesse conflito, mas que não se estabeleceu, seria entre o IPHAN e a Fundarpe, ou mesmo entre o IPHAN e o DNIT. O IPHAN e a Fundarpe, sendo órgãos fiscalizadores do patrimônio, em caso de alguma intervenção criminosa, como foi o caso, deveriam ter intercedido pela proteção do bem. Nesse caso específico, muito mais a Fundarpe do que o IPHAN, dado que há um tombamento estadual.

A Fundarpe se mostrou completamente omissa em relação ao caso, integrando a lide apenas quando foi intimada judicialmente. Essa omissão, possivelmente se deve ao fato de o governador da época, Jarbas Vasconcelos, ser aliado político do prefeito Tony Gel, e sendo um órgão ligado ao Governo do Estado, estaria subordinado às vontades políticas do governador.

Com relação ao DNIT, há completa omissão do órgão federal que seria o responsável legal do Conjunto, de acordo com a Medida Provisória-MP n.º 246/2005, mas que se absteve completamente de tomar papel no conflito alegando que esta mesma MP ainda não tinha se convertido em lei. O fato é que o Conjunto faz parte do patrimônio da união, mesmo que arrendado ou concedido a uma empresa privada. Portanto, poderia o DNIT ter tido um papel importante de apoio ao também órgão federal IPHAN, uma vez que foi intimado judicialmente para tal.

O fato de que a área é um patrimônio histórico da cidade e que precisa ser entendido como tal na propositura de qualquer intervenção não ficou muito clara. Não houve mais propostas para a localidade que visassem à sua mutilação. Apenas um projeto que buscou certa unidade - pois contemplava em uma proposta usos para as três áreas do Conjunto - foi apresentado pela vereadora Laura Gomes, mas que não teve grande repercussão nem consequências, nem há como se fazer um juízo de valor, uma vez que o mesmo ficou apenas no campo das ideias.

À época da gestão de Tony Gel, um uso para o Pátio Ferroviário foi implantado e viria a se consolidar na gestão seguinte, que é o uso do espaço para realização de eventos festivos. Mais uma vez, o uso proposto em nada leva em consideração o fato de o Conjunto ser um bem tombado, mas apenas o de ser um espaço livre de grandes proporções e bem localizado no centro da cidade. Foi constatado, outrossim, por um técnico do IPHAN, que a propositura desses eventos em nenhum momento consideraram a vulnerabilidade e o impacto causados no bem, muito menos propunham contrapartidas compensatórias para conservação do Conjunto. Ainda assim, seguiram sendo realizados e vieram a ter maiores proporções e frequência.

Observa-se que nenhuma dessas proposições de usos do local tem como primeira demanda a conservação do bem nem consideram, pelo menos não em primeira instância, os valores patrimoniais que o envolvem. São projetos de interesse imediato, seja da iniciativa pública seja da privada. Interesses pessoais e imediatistas sobressaem à conservação do bem muito por não se entender ou ignorar as características do patrimônio industrial ferroviário ou simplesmente por não se reconhecerem valores naquelas relações de funcionalidade existentes no conjunto. Tais fatores já foram mencionados por outros autores citados na parte inicial deste trabalho.

Apesar disso, é notório o empenho dos atores sociais envolvidos na conservação do bem em protegê-lo, sobretudo do IPHAN que mesmo não tendo obrigação direta com o bem, por não possuir proteção em nível federal à época, esteve presente desde antes da demanda judicial, solicitando e analisando projeto, encaminhando ofícios à prefeitura e dando suporte técnico necessário para não realização da obra.

Ações que não foram empreendidas pela Fundarpe, mesmo com o tombamento estadual do bem, entrando a Fundação na lide apenas quando intimada, meses depois de iniciado o litígio. A eficácia desses órgãos de fiscalização ainda fica muito limitada à eficiência do judiciário, ator social também de extrema importância para a manutenção do bem e importante agente nas futuras negociações que serão expostas.

6 CAPÍTULO 5 - A gestão de José Queiroz e os conflitos para conservação do Conjunto Arquitetônico Ferroviário de Caruaru

Este capítulo trata das gestões de José Queiroz frente à prefeitura de Caruaru, suas propostas para o Conjunto da Estação Ferroviária e o aprofundamento do conflito com os demais atores sociais envolvidos com o bem, resultantes dessas propostas. Abordaremos também o aprofundamento das perdas sofridas pelo Conjunto, ocasionadas pela não resolução dos conflitos.

6.1 A primeira gestão de José Queiroz, a proposta de reutilização do Conjunto Arquitetônico Ferroviário de Caruaru e o aprofundamento dos conflitos (2009 – 2012)

José Queiroz de Lima, mais conhecido apenas por José Queiroz, ocupou o cargo de chefe do governo municipal de Caruaru por dois mandatos consecutivos, no período de 2009 a 2012 e 2013 a 2016. Filiado ao Partido Democrático Trabalhista (PDT), já havia ocupado o cargo anteriormente nos anos de 1983 a 1988 e de 1993 a 1996. Foi sucessor de Manoel Teixeira de Lima, conhecido como Neguinho Teixeira, que assumiu a prefeitura de Caruaru por nove meses, após a renúncia de Tony Gel.

O governador do Estado à época era Eduardo Campos do Partido Socialista Brasileiro (PSB), tendo como vice-governador o caruaruense João Lyra Neto, filiado ao mesmo partido de José Queiroz e aliado político do prefeito eleito.

Uma das grandes bandeiras da gestão de José Queiroz foi a valorização dos espaços públicos para lazer e cultura na cidade. A presença desses equipamentos era uma demanda da população já citada inclusive pela então vereadora Laura Gomes no projeto que propôs para área da Estação Ferroviária na gestão anterior.

Em seu primeiro mandato, José Queiroz construiu na cidade três Parques Municipais, o Parque Municipal Ambientalista Severino Montenegro, uma área de 4 hectares inaugurado ainda no primeiro ano de sua gestão; o Parque das Baraúnas, inaugurado em 2011, possuindo cerca de 2,5 hectares; e o Parque das Rendeiras, com área de 3,68 hectares, inaugurado em julho de 2012. Também requalificou diversas praças da cidade.

Quando José Queiroz assumiu a Prefeitura Municipal, o Conjunto da Estação Ferroviária passava por todo o trâmite judicial com relação às obras instauradas no pátio ferroviário pela gestão de Tony Gel, ficando a cargo de o novo prefeito assumir a responsabilidade pelo processo, que só teve trânsito em julgado em segunda

instância em 2011, ou seja, perto do fim do primeiro mandato de José Queiroz. A execução da sentença foi realizada em seu segundo mandato. Esses fatos serão detalhados mais adiante.

Com relação à responsabilidade pelo bem, em 2009 o Conjunto foi transferido para a Secretaria de Patrimônio da União, SPU, através do Termo de Transferência nº 152/2009, devido ao término do processo de liquidação e extinção da RFSSA e à publicação da Lei nº 11.483/2007, passando então a ser efetivamente um bem de responsabilidade do DNIT, uma vez que era considerado um bem ativo⁵⁷.

Ainda assim, continuava a ser um bem concessionado e arrendado a CFN, que detinha os poderes de exploração da área. Ademais, por ser um bem que goza de um tombamento estadual, cabe à Fundarpe a fiscalização de medidas que pudessem colocar em risco a conservação do Conjunto.

Em 19 de janeiro de 2010, início do segundo ano do mandato de José Queiroz, o Conjunto entrou pra Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário, tornando-se então, um bem formalmente protegido em nível federal, salientando que mesmo sem esse reconhecimento formal, o IPHAN já havia emitido pareceres técnicos reconhecendo os valores históricos e culturais do Conjunto e atuava no sentido de resguardar sua conservação.

Os usos dados às duas edificações do Conjunto por Tony Gel foram mantidos nos primeiros meses da gestão de José Queiroz, que são os apontados no Inventário de Conhecimento, realizado em maio de 2008 pelo IPHAN:

Os dois imóveis são geridos pela prefeitura, funcionando na estação a biblioteca municipal e no armazém, um espaço cultural, com local para artesanato e oficinas diversas, sejam trabalhos artesanais, modelagem, corte e costura e projeto de inserção digital (IPHAN, 2008a).

A princípio, mesmo com a manutenção dos usos propostos pela gestão de Tony Gel, a postura dos dois gestores perante o Conjunto foi bem distinta. A postura da gestão de José Queiroz diante do conjunto foi guiada por um fator que teve grande relevância durante sua terceira passagem pela prefeitura de Caruaru, a ausência de espaços para lazer e desenvolvimento de atividade culturais na cidade, pauta que era bastante demandada pela população caruaruense.

Para o espaço do Pátio da Estação Ferroviária, a proposta foi transformar o local em um polo para atividades e eventos culturais da cidade, que pudesse ser um

⁵⁷ Na página 54 desta dissertação, já foi abordada, em citação de Prochnow (2014, p.27), como se deu a acomodação dos bens da antiga RFSSA dentro dos órgãos da administração federal.

local de lazer para os moradores, mas também, que se tornasse um dos pontos turísticos do município, junto com o Pátio de Eventos, uma vez que se localizam muito próximos. Nota-se que José Queiroz já tem outra visão das possibilidades que o patrimônio cultural pode proporcionar para a cidade como um ativo econômico, diferente de Tony Gel, cuja preocupação era solucionar problemas mais pontuais.

Já era fato que vinha se estabelecendo desde os últimos anos da gestão anterior a utilização da área do Pátio Ferroviário para realização de eventos festivos ainda que de forma esporádica, e foi na gestão de José Queiroz que esse uso foi consolidado. O primeiro evento a de fato se firmar na área foi o 'Caruaru Parada Obrigatória', evento criado pela gestão de José Queiroz já no primeiro ano do mandato para ser realizado durante as comemorações da Semana Santa. O intuito foi fomentar o turismo na cidade nessa época, focado, sobretudo nos turistas que transitavam por Caruaru vindo da capital no sentido de Fazenda Nova· para assistir o espetáculo da Paixão de Cristo realizado tradicionalmente no teatro de Nova Jerusalém.

O evento consistia em apresentações musicais em um palco montado na parte oeste do Pátio Ferroviário e foi realizado com esse nome até o ano 2016. No ano de 2017, a Fundação de Cultura da cidade decidiu mudar o nome do evento para "Caruaru por Paixão", transferindo o palco principal de shows para a Rua Silvino Macedo nas imediações da Estação Ferroviária, numa tentativa de criar vários polos descentralizados para festa, como afirma o então Presidente da Fundação de Cultura de Caruaru, Lúcio Omena, em entrevista a jornal local:

Pensamos em mudar essa ideia de parada obrigatória. Caruaru faz parte de um circuito que tem várias situações que provocam emoção, como a Feira, por exemplo. Por isso, agora a festa vai ser definida como 'Caruaru por Paixão'. Essa é a ideia de criar uma programação em vários locais de Caruaru, para ter vários polos importantes. (G1 Caruaru, 2017)

Em 2018, a festa voltou a ser realizada na Estação Ferroviária, tendo uma edição também em 2019.

Foi no primeiro ano da gestão de José Queiroz que se começou a utilizar o espaço do Conjunto da Estação Ferroviária como um dos polos atrativos para os festejos juninos. Com autorização do IPHAN para ser montado durante os trinta dias do evento junino, montou-se no Conjunto toda uma estrutura denominada *Arraial Vitalino*, que, segundo a Fundação de Cultura e Turismo da cidade, consistia de um corredor junino que iria do centro até o Pátio de Eventos, formando um percurso de

aproximadamente um quilômetro. O jornal local Vanguarda definiu o polo e suas atrações da seguinte forma:

Com uma extensão de 1 km, o espaço se estenderá do Largo da Coletria até o Pátio de Eventos. O local comportará os polos A Cidade; São João do Carneirinho; Feirinha de Caruaru; Polo das Quadrilhas; Galpão das Artes; a Praça dos Maiores e o Arraial do Maior Coração do Mundo. A cidade cenográfica infantil São João do Carneirinho, além de comportar um parque temático de diversões, com carrossel de bumba-meу-boi, ainda abrangerá oficinas de artes e músicas para o público. A cidade homenageará nos nomes de suas ruas e avenidas, artistas consagrados da música brasileira. A Feira também será representada na Estação Ferroviária. A FCC oferecerá na Feirinha de Caruaru o mais rico artesanato do país com a comercialização de produtos em couro, bordado, madeira, palha, flandres e peças de barro confeccionadas pela família Vitalino. Na Estação, ainda vão ser implantados lanchonetes apresentando a vasta culinária regional.

Para realizar as apresentações de grupos juninos, a Fundação montará o Polo das Quadrilhas, onde haverá concursos. No Galpão das Artes, 100 peças de barro elaboradas pela família Vitalino estarão expostas. Já na Praça dos Maiores, a FCC exibirá as réplicas das comidas gigantes. Os recursos apurados pelo Arraial do Maior Coração do Mundo vão ser doados para instituições. (Vanguarda, 2009a).

Foram utilizados os espaços internos das edificações do Conjunto e, sobretudo, o espaço do Pátio Ferroviário. As exposições mencionadas acima foram abrigadas tanto no Edifício dos Armazéns quanto em construções de madeira que foram montadas ao longo da parte oeste do Pátio, que imitavam uma pequena vila de interior, com réplica de uma igrejinha ao centro.

Estruturas metálicas com arquibancadas também foram montadas para apresentações das quadrilhas, e ainda foram implementadas na parte leste do pátio outras construções de madeira que abrigaram bares e restaurantes, alguns destes, restaurantes conceituados que possuíam filiais em diversas capitais, como o *Spettus Steak House*⁵⁸.

Nesta parte do Pátio, havia um palco para apresentações de bandas de forró tradicional. Também foi construído um pórtico que marcava o acesso pela Avenida Rio Branco ao polo festivo. Tais pórticos se tornaram tradicionais nos festejos juninos e instalados até quando da realização de outros eventos no Pátio Ferroviário, como comemorações natalinas e de carnaval. A montagem dessas estruturas pode ser vista nas imagens abaixo (imagens 51 a 56):

⁵⁸ O restaurante *Spettus Steak House* possuía sede no Recife, em Fortaleza e em Buenos Aires, na Argentina.

Imagen 51 - Pórtico de acesso ao polo Vitalino construído no ano de 2009.



Fonte: <http://napautadodia.blogspot.com/2009_06_12_archive.html> Acesso: maio de 2019 e <<http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=867738&page=11>> Acesso: setembro de 2009.

Imagen 52 - Estruturas montadas ao longo do pátio ferroviário para as comemorações dos festejos juninos de 2009.



Fonte: <http://napautadodia.blogspot.com/2009_06_12_archive.html> Acesso: maio de 2019 e <<http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=867738&page=11>> Acesso: setembro de 2009.

Imagen 53 - Estruturas montadas ao longo do pátio ferroviário para as comemorações dos festejos juninos de 2009. Nota-se a presença marcante dos trilhos no percurso, porém bases em alvenaria são construídas dentro do pátio ferroviário como 'calçadas' para as construções.



Fonte: <http://napautadodia.blogspot.com/2009_06_12_archive.html> Acesso: maio de 2019 e <<http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=867738&page=11>> Acesso: setembro de 2009.

Imagen 54 - Estruturas montadas ao longo do pátio ferroviário para as comemorações dos festejos juninos de 2009. Em frente à 'igrejinha' um pátio de piso de concreto é feito sobre os trilhos.



Fonte: <http://napautadodia.blogspot.com/2009_06_12_archive.html> Acesso: maio de 2019 e <<http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=867738&page=11>> Acesso: setembro de 2009.

Imagen 55 - Estruturas montadas ao longo do pátio ferroviário para as comemorações dos festejos juninos de 2009. Nota-se a presença marcante dos trilhos no percurso, porém bases em alvenaria são construídas dentro do pátio ferroviário como 'calçadas' para as construções.



Fonte: <http://napautadodia.blogspot.com/2009_06_12_archive.html> Acesso: maio de 2019 e <<http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=867738&page=11>> Acesso: setembro de 2009.

Imagen 56 - Estruturas montadas ao longo do pátio ferroviário para as comemorações dos festejos juninos de 2009. Nota-se a presença marcante dos trilhos no percurso, porém bases em alvenaria são construídas dentro do pátio ferroviário como 'calçadas' para as construções.



Fonte: <http://napautadodia.blogspot.com/2009_06_12_archive.html> Acesso: maio de 2019 e <<http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=867738&page=11>> Acesso: setembro de 2009.

No ano de 2009, os festejos juninos que normalmente acabavam no dia 30 de junho, duraram até 10 de julho em homenagem ao centenário de aniversário de Mestre Vitalino. Logo em seguida, foi anunciado pelo então presidente da Fundação de Cultura e Turismo da cidade, José Pereira, que o espaço montado no Conjunto da Estação Ferroviária seria reformulado e ganharia o nome de Polo Cultural, com inauguração marcada para o dia 01 de agosto do mesmo ano.

O então presidente da Fundação de Cultura afirmou em entrevista ao jornal local *Vanguarda* que a conversão do espaço em Polo Cultural seria uma reivindicação da população, que pediu a manutenção dessas instalações devido à carência da cidade por espaços de lazer e cultura:

O Arraial Vitalino foi pedido pela população. O povo queria a descentralização do São João. Fizemos um trabalho com muito cuidado e dedicação e isto refletiu no sucesso. O povo expressou o interesse que o que foi montado ficasse, até porque fazia pena derrubar tudo aquilo. Muitas pessoas abordaram o prefeito José Queiroz e toda equipe da Fundação. Vale lembrar que Caruaru estava carente de espaços para a cultura e o Arraial veio preencher uma lacuna, afirma Pereira. (*Vanguarda*, 2009b)

Apesar de afirmar ser uma reivindicação popular, nenhum estudo ou documento que comprovasse esse pedido foi apresentado, nem mesmo uma consulta ampla com a população e os atores sociais foi feita, a fim de se entender quais valores esses atores depreendiam daquele espaço e quais seus reais anseios para área.

A reformulação mencionada por José Pereira incluía algumas reestruturações de espaços para a realização das atividades planejadas para o local e a manutenção do “polo gastronômico”, que funcionou com restaurantes e barracas. Ainda segundo o então presidente da Fundação de Cultura, o projeto seria mantido até o dia 1º de janeiro de 2010, pois em dezembro, a área seria transformada numa cidade natalina.

A intenção era realizar atividades de exposições, culturais e programações voltadas para o entretenimento e educação, com apresentações artísticas - música, dança, teatro e artes plásticas - que aconteceriam nos fins de semana e de segunda a sexta, das 18h às 21h, os espaços estariam abertos para visitação (PDT, 2009).

Em decorrência dessas formulações e, segundo a fundação de cultura, por falta de infraestrutura adequada, a biblioteca pública municipal foi transferida, em setembro de 2009, do prédio da Estação Ferroviária para um edifício situado na Rua Coronel Limeira. Ainda nesse mês mesmo, o Instituto Histórico de Caruaru entra com pedido no IPHAN para uso de parte desta edificação para instalação de sua

sede. Um termo de cessão de uso foi assinado e a sede funciona no primeiro piso da edificação até os dias de hoje.

Em 19 de janeiro de 2010, o Conjunto - Pátio Ferroviário de Caruaru, Estação Ferroviária de Caruaru, Armazém - entrou para Lista de Bens do Patrimônio Cultural Ferroviário, passando a ser um bem protegido também em nível federal, além do tombamento estadual promovido pela Fundarpe.

Durante as duas gestões de José Queiroz, o Conjunto ficou sendo utilizado dessa forma, como uma cidade cenográfica montada ao longo do Pátio Ferroviário. Durante os meses em que não havia festividades tradicionais, existia o funcionamento de alguns bares e restaurantes que foram mantidos no local, e havia também a realização de alguns eventos, como shows de bandas locais e festas que visavam a atrair público ao local.

Além de proporcionar um local de lazer para os caruaruenses, a intenção era fomentar uma espécie de turismo local flutuante que é bem comum na cidade. Como Caruaru é uma cidade polo no Agreste, absorve um público muito grande das cidades circunvizinhas, seja de estudantes que vem para colégios e universidades diariamente e retornam a sua cidade de origem e acabam buscando alguma espécie de lazer antes de retornarem, como também visitantes dessas cidades próximas, que vem a Caruaru em busca de algum tipo de diversão e retornam a sua cidade de origem em seguida, entre outras atividades.

Quando das vésperas dessas festividades tradicionais, cuja movimentação era mais intensa, como período junino, Natal e Semana Santa, a cidade cenográfica sofria algum tipo de manutenção ou adaptação se acaso fosse necessário e uma nova decoração temática.

No início de 2011, começaram a haver relatos de insegurança no local, em algumas das construções da cidade cenográfica. Por estarem abandonadas nos períodos não festivos, estavam sendo alvo de infratores, havia denúncias de consumo de drogas na área e constantes assaltos.

Em dezembro de 2011, a prefeitura encaminhou ao IPHAN o Ofício GP nº 990/2011 no qual solicitava “diretrizes para elaboração do projeto de salvaguarda do Patrimônio Cultural do Complexo Ferroviário do município” e apresentou intenções de modificar o uso dado ao Armazém – que vinha abrigando exposições e eventos temporários - para Espaço Ciência, programa do governo do Estado de incentivo à

educação e a experimentação científica; e de implantar, aproveitando o traçado ferroviário existente na cidade, um sistema de Veículo Leve sobre Trilhos (VLT)⁵⁹. Para tal, propunha ainda a reconstrução da Estação Gonçalves Ferreira, situada em distrito da zona rural de Caruaru, em estado de ruínas.

Os conflitos entre as instituições responsáveis pelo conjunto, na gestão de José Queiroz, começaram a ser desencadeados na segunda metade de primeiro mandato. Apesar da ocupação, sem autorização do IPHAN, do Pátio Ferroviário pela cidade cenográfica desde 2009, o IPHAN só constatou este fato em janeiro de 2012, quando de uma fiscalização de rotina realizada pelo técnico do Mestrado Profissional em Preservação do Patrimônio Cultural do IPHAN, PEP/MP, Lucas Neves Prochnow.

Nessa fiscalização, consubstanciada no ‘Relatório de Acompanhamento Técnico do Pátio Ferroviário da Cidade de Caruaru –PE’, o técnico recupera o caso de disputa judicial que acontecia desde 2005, e ainda relatou que no local do muro delimitador do pátio demolido em 2005 foi construída uma cerca de madeira que destoa completamente do conjunto do pátio, e que ainda, no outro extremo do pátio⁶⁰, a cerca era de toras de Eucalipto. Além disso, constatou-se a construção da cidade cenográfica de compensado de madeira ao longo do pátio, imitando fachadas tradicionais e que abrigavam bares e restaurantes.

O técnico do IPHAN classificou como lamentável essa ocupação e apontou para a boa conservação da configuração do pátio ferroviário que permitiria outros tipos de agenciamento e diálogo com a população além do que estava a ser proposto pela prefeitura, e ressalta o quanto danoso ao bem é esse tipo de ocupação por perverter o sentido do patrimônio ferroviário e não ter nenhum sentido de conservação do sítio:

A cidade cenográfica montada perverte a memória ferroviária local e gera confusão nos visitantes da cidade. Não se sabe o que pode querer a prefeitura da cidade com aquele ambiente superficial e feio, que não

⁵⁹ A proposta da implantação do VLT vinha da possibilidade de destinação de verbas do PAC da Mobilidade das Médias Cidades, porém, não foi aprovado, sendo modificado em seguida para um sistema Bus Rapid Transit, BRT, tendo projeto aprovado praticamente nos mesmos moldes do VLT – utilizando as margens da linha férrea existente para implementação do corredor exclusivo para ônibus – e teve recurso garantido, mas foi cancelado pelo Ministério das Cidades devido ao não cumprimento de prazos de atos normativos que regiam o Programa de Infraestrutura de Transporte e da Mobilidade Urbana (Pró-Transporte).

⁶⁰ Como já dito nos capítulos anteriores, parte do muro de balaustrada que delimita o pátio ferroviário situado nas margens do pátio com a Rua Frei Caneca já havia sido demolido ou mesmo degradado com o tempo, sem que providências tivessem sido tomadas a época.

corresponde às atividades ferroviárias que ali se desenrolavam. (IPHAN, 2012a)

Ao fim do relatório, o técnico solicitou a Procuradora do IPHAN, Dra. Fabiana Dantas, um encaminhamento sobre como proceder para retirada das construções feitas pela prefeitura, uma vez que foram executadas sem consulta aos órgãos competentes. Esclareceu ainda que a visita técnica não se encaminhou à prefeitura da cidade por entender ser uma situação grave e tendo como agravante a disputa jurídica, achando melhor fazer o relato diretamente à procuradoria do IPHAN e ver as medidas cabíveis.

Ainda sobre essa mesma vistoria realizada em janeiro de 2012, um segundo documento foi produzido pelo Assistente Institucional do IPHAN, Arnaldo Tenório Cavalcanti, que estava presente na vistoria junto com Prochnow, intitulado 'Informação 001 ATC/IPHAN/MinC/2012'. Este documento foi encaminhando à arquiteta do IPHAN Maria Emilia Lopes Freire, que é diretamente ligada à preservação do patrimônio ferroviário da Superintendência de Pernambuco do IPHAN.

No documento, o Assistente Institucional também relata sobre a construção de vários equipamentos no interior do pátio que interferem diretamente na visibilidade da Estação e que produzem uma poluição visual na ambência local e evidencia que os interesses da prefeitura municipal relegam os valores históricos e culturais do conjunto.

Diante do exposto, o Assistente Institucional propôs a possibilidade de outras parcerias para a gestão da conservação do bem, possivelmente até parcerias privadas que valorizassem o local. Sugeriu, ainda, a possibilidade de abertura de Concorrência Pública para ocupação do Conjunto com a exigência de contrapartida da manutenção e conservação do bem ou a possibilidade de abertura de um Escritório Técnico do IPHAN no local juntamente com uma Casa do Patrimônio. Ele ainda anexa várias fotografias nas quais a ampliação de danos à integridade funcional do local pode ser vista (imagens 57 a 64).

Imagen 57 - Imagem da vistoria feita em janeiro de 2012 pelo IPHAN.



Fonte: IPHAN, 2012c, p. 3 a 5.

Imagen 58 - Imagem da vistoria feita em janeiro de 2012 pelo IPHAN.



Fonte: IPHAN, 2012c, p. 3 a 5.

Imagen 59 - Imagem da vistoria feita em janeiro de 2012 pelo IPHAN.



Fonte: IPHAN, 2012c, p. 3 a 5.

Imagen 60 - Imagem da vistoria feita em janeiro de 2012 pelo IPHAN.



Fonte: IPHAN, 2012c, p. 3 a 5.

Imagen 61 - Imagem da vistoria feita em janeiro de 2012 pelo IPHAN.



Fonte: IPHAN, 2012c, p. 3 a 5.

Imagen 62 - Imagem da vistoria feita em janeiro de 2012 pelo IPHAN.



Fonte: IPHAN, 2012c, p. 3 a 5.

Imagen 63 - Imagem da vistoria feita em janeiro de 2012 pelo IPHAN.



Fonte: IPHAN, 2012c, p. 3 a 5.

Imagen 64 - Imagem da vistoria feita em janeiro de 2012 pelo IPHAN.



Fonte: IPHAN, 2012c, p. 3 a 5.

Pelas imagens, podemos constatar o muro de balaustrada, que foi demolido em 2005, substituído por cercas de madeira (imagens 57 e 58). Várias construções que destoam da ambiência do local e impedem a percepção do Pátio Ferroviário como um elemento vazio característico dos sítios ferroviários, comprometendo a conservação de sua integridade funcional. Nota-se que essas intervenções colocam a conservação do bem em segundo plano, pois consideram a área do Pátio meramente como um terreno disponível e não como parte integrante de um conjunto de interesse cultural, como abordado diversas vezes por Kühl e Rufinoni.

Não foram respeitadas as qualidades tipológicas e construtivas dos edifícios, e as intervenções alteram sobremaneira suas características. Como resultado, é possível verificar que essas intervenções afetaram a integridade funcional e autenticidade do Bem, pois interferem diretamente no Conjunto protegido, em sua compreensão de espaço da preservação da memória ferroviária e de toda uma lógica funcional que deveria existir no ambiente, por não permitir vislumbrar a relação entre os elementos existentes.

As construções comprometem significantemente a integridade funcional do conjunto, dificultando também a visibilidade dos próprios edifícios que o compõem, não existindo um projeto que pensasse na integração nem com a estação ferroviária nem com os Armazéns, negando o patrimônio (imagens 59, 61 e 63). Tais propostas não foram necessariamente realizadas na pretensão de proteger o bem ou viabilizar sua salvaguarda, através de um uso voltado à vida contemporânea, como sugere Luis de la Mora (2002a), Pontual (2012) ou mesmo a Carta de Nizhny Tagil e os Princípios de Dublin.

A adaptação de um sítio industrial a uma nova utilização como forma de se assegurar a sua conservação é em geral aceitável salvo no caso de sítios com uma particular importância histórica. As novas utilizações devem respeitar o material específico e os esquemas originais de circulação e de produção, sendo tanto quanto possível compatíveis com a sua anterior utilização. É recomendável uma adaptação que evoque a sua antiga actividade. (TICCIH, 2003).

Pode-se constatar ainda o recobrimento dos trilhos, atributo de extrema importância a ser preservado em conjuntos ferroviários por ser um dos mais simbólicos nesse tipo de bem. Além do recobrimento com asfalto de parte do pátio com (imagens 61 e 63). Tais fatores também comprometem a autenticidade e integridade funcional do conjunto.

Em abril de 2012, a arquiteta do IPHAN, Maria Emilia Lopes Freira, respondeu ao Ofício GP nº 990/2011, citado no tópico anterior, no qual a prefeitura pedia concessão de uso do Conjunto Ferroviário e diretrizes projetuais. Na informação técnica intitulada ‘Informação nº 25/Mel/IPHAN-PE/MinC/2012’, a arquiteta construiu uma lista de 12 diretrizes a serem seguidas pela municipalidade na elaboração do projeto pretendido. Dentre elas, destacam-se a preservação da ambiência do Conjunto Ferroviário, visando, sobretudo, à manutenção da integridade funcional do bem; a não retirada dos trilhos ou qualquer outro equipamento e ou vestígios ferroviários, que também diz respeito à integridade funcional; o atendimento às normas de segurança da RFFSA com relação à faixa de segurança *non aedificandi*; e a preservação da escala entre os edifícios e toda a implantação original do conjunto (IPHAN, 2012b).

No dia seguinte, 13 de abril de 2012, Maria Emilia Lopes Freira, encaminhou à coordenadora técnica do IPHAN, Cremilda Martins, uma ‘Solicitação de análise jurídica a respeito da viabilidade da celebração de Termo de Cessão Provisória dos bens ferroviários situados no Pátio Ferroviário de Caruaru-PE’. Nesse documento,

as recomendações da arquiteta do IPHAN são de que, diante da complexidade das propostas apresentadas pela prefeitura, fossem considerados os processos judiciais envolvendo a Prefeitura Municipal de Caruaru e o Patrimônio Ferroviário, solicitando uma análise da Procuradoria do IPHAN conjuntamente com a análise da Coordenadora Técnica e do Superintendente do IPHAN, e em caso positivo, dar o encaminhamento necessário.

Nesse meio tempo, houve andamento no processo judicial de nunciação de obra nova nº 0000932-59.2005.4.05.8302, processo iniciado devido às obras de demolição realizadas na gestão anterior. O recurso em segunda instância interpelado pela prefeitura foi julgado no dia 18 de outubro de 2011, sendo mantida a sentença inicial que condenava a municipalidade à reconstrução do *status quo ante*, devendo apresentar em Juízo, no prazo de quinze dias, projeto de restauração confeccionado por empresa ou profissional comprovadamente especializados em restauração de patrimônio histórico

No dia 20 de janeiro de 2012, em atenção a petições do município, a justiça prorrogou em 60 dias o prazo para apresentação do projeto de restauro. Em 11 de abril de 2012 o projeto foi entregue em juízo, que estabeleceu um prazo de quinze dias para a CFN, IPHAN e Fundarpe se pronunciarem a respeito da concordância ou não com os termos do projeto do demandado.

Poucos dias depois, no dia 17 de abril de 2012, a Procuradora do IPHAN Fabiana Dantas, encaminhou uma nota técnica à Coordenadora Técnica do IPHAN, Cremilda Martins, em resposta à solicitação feita por Prochnow sobre quais providências tomar a respeito da retirada das construções irregulares no Pátio Ferroviário. Nesta nota, a Procuradora afirma que havia sido informada que o Juízo da 24º Vara Federal determinou ao IPHAN a análise do projeto de restauro apresentado pelo Município de Caruaru em reposta à ação judicial de nunciação de obra nova que estava em andamento desde 2005. Desta forma, a Procuradora instruiu a Coordenação Técnica que, quando intimada, aponte todos os elementos no projeto necessários à recomposição do *status quo ante*, inclusive a retirada das construções espúrias apontadas por Prochnow.

No dia 20 de abril, a Fundarpe protocolou petição solicitando nova prorrogação por mais 30 dias desse prazo para análise do projeto, que foi deferido em 14 de maio de 2012. Em 22 de junho de 2012 houve nova prorrogação desse

prazo por mais 30 dias, pois o IPHAN ainda não havia se pronunciado sobre a matéria.

Em 13 de agosto de 2012, o IPHAN gerou uma informação técnica sobre o projeto de restauro apresentado pela prefeitura, intitulada 'Informação nº 54/Mel/Iphan/MinC/2012, elaborado pela arquiteta e urbanista da superintendência de Pernambuco, Maria Emilia Lopes Freire. Nesta nota, a arquiteta, a princípio, indicou como se compunha o projeto apresentado pela prefeitura:

O projeto se configura como estudo básico e se apresenta através de 6 (seis) pranchas, nas quais são apresentadas a área de intervenção do projeto; uma planta esquemática dos trechos a serem restaurados e recuperados; a planta baixa, corte e elevação do 'módulo' que compõe o muro que cerca o pátio, para ser usado como modelo para os que serão reconstruídos; detalhe do balauistre, com cotas e angulações; planta baixa e cortes longitudinal e transversal do trecho da plataforma de embarque a serem reconstruídos e a planta de situação da via que corta o Pátio Ferroviário, estando apontados os meios fios a serem removidos, os trechos de calçada, plataforma e trilho a serem recuperados. (IPHAN, 2012c, p.1).

As considerações da arquiteta são de que, primeiramente, o projeto apresentado, por se constituir de estudo preliminar, não atende às necessidades para uma avaliação plena, sendo necessária a apresentação de um projeto executivo de restauração para posterior análise e aprovação, pois nesse tipo de projeto é que constariam as informações sobre materiais e tecnologias empregadas no restauro.

Em segundo lugar, aponta que a imagem de satélite usada como referência para o projeto de restauração apresentado pela prefeitura, por datar de 2007, não condizia com a realidade em que o pátio se encontrava naquele momento, 2012, e que novas intervenções haviam sido feitas no local, promovidas pela prefeitura, que ferem significativamente a leitura da ambiência do Pátio Ferroviário, bem como, novos trechos do muro de balaustrada haviam sido demolidos, mesmo com a demanda judicial e laudos apontando para importância histórica do mesmo.

Assim sendo, a arquiteta considerou que a intervenção proposta pelo estudo apresentado não reparava os danos implicados pela prefeitura ao bem e não estabelecia a restauração do *status quo ante* da linha férrea, plataforma e pátio da estação ferroviária, conforme indicado na sentença judicial. (IPHAN, 2012c, p.5)

As indicações da arquiteta do IPHAN, Maria Emilia Lopes Freire, ao final da nota técnica são de que se apresente o projeto executivo do restauro para uma avaliação completa e que ações judiciais sejam tomadas a fim de reparar os demais

danos causados posteriormente aos que motivaram a abertura do processo de nunciação de obra nova.

Houve uma nova prorrogação de prazo no processo judicial em 23 de agosto de 2012, pois foi necessária intimação do DNIT na qualidade de substituto processual da Transnordestina Logística S.A. – anteriormente CFN -, pois, em 2011, depois que foi consolidado que a Ferrovia Transnordestina não passaria pela cidade de Caruaru, a empresa devolveu o trecho à ANTT e ao DNIT. Esse prazo foi prorrogado novamente por mais 30 dias, pois o DNIT não se pronunciou.

Em 26 de setembro tendo em vista a não manifestação do DNIT, foi determinado que o tribunal interpretaria uma nova não manifestação do DNIT como falta de interesse processual na execução do julgado. Assim foi feito em 8 de novembro de 2012, quando, além de ter excluído o Departamento dos autos, a Justiça determinou intimação da Prefeitura para no prazo de 20 dias apresentar um novo projeto, pois nem o IPHAN nem a Fundarpe concordaram plenamente com o projeto apresentado.

Observa-se que, o autor desse processo era a CFN – nesse momento já Transnordestina Logística S.A -, que não mais tinha interesse no bem nem no objeto da sentença, pois o objetivo da empresa não era o da conservação do patrimônio cultural, mas sim, na proteção dos bens materiais da empresa. Uma vez que esse Conjunto deixou de fazer parte de seus ativos, a empresa abandonou o processo. Não fosse o IPHAN sempre presente nesse conflito, possivelmente o litígio judicial se daria por encerrado, uma vez que o substituto direto da Transnordestina Logística S.A, o DNIT, não se manifestou, mesmo sendo intimado mais de uma vez.

Com a falta de concordância com o projeto apresentado, em 05 de dezembro de 2012 a Justiça designou que fosse realizada uma audiência de conciliação entre as partes a ser realizada no dia 31 de janeiro 2013. Nessa data, a primeira gestão de José Queiroz já havia sido encerrada, portanto, a resolução dos trâmites jurídicos ficou para ser resolvida na gestão seguinte.

6.2 A segunda gestão de José Queiroz e o Conjunto Arquitetônico Ferroviário de Caruaru (2013 – 2016)

Nas eleições municipais de 2012, José Queiroz foi reeleito prefeito de Caruaru. Durante seu segundo mandato, passaram pelo Governo do Estado três nomes diferentes, mas todos eles aliados políticos do prefeito. No início de seu

segundo mandato, o governador foi Eduardo Campos, que estava no exercício também de seu segundo mandato, porém renunciou para se lançar candidato a Presidente, assumindo então o cargo seu vice João Lyra Neto, colega de partido de José Queiroz. Com as eleições de 2014, assumiu o Governo do Estado, Paulo Câmara, do PBS, indicado por Eduardo Campos para sucedê-lo no cargo.

Em seu plano de governo, José Queiroz não detalhou nenhum plano para estação ferroviária, mas propôs implantar um cronograma anual com atividades culturais permanentes no Pátio do Forró, que se situa bem próximo ao Conjunto da Estação Ferroviária. Propôs a implantação de um Sistema Municipal de Cultura e a criação de Escola de Artes de Caruaru para formação de novos artistas nas diversas linguagens de arte cênica; cinema; música; literatura; e dança; propostas que vieram a ter impacto no Conjunto Ferroviário.

Na sua segunda gestão, ainda fazia parte do discurso do prefeito a preocupação com a carência de espaços públicos de lazer na cidade, então, em 2014, ele executou uma reformulação completa do canteiro central da Av. Agamenon Magalhães, considerada a principal Avenida de Caruaru, e promoveu ciclo faixa de lazer aos domingos e feriados na mesma.

Nesse mesmo ano, implementou o espaço de lazer na área do Pátio de Eventos, proposto em seu plano de governo. O projeto inicial consistia em uma ciclovia com estacionamento para bicicletas, pista de cooper, academia popular, quadra poliesportiva e praça de alimentação, tudo distribuído ao longo do Pátio de Eventos, porém só a pista de cooper foi concluída em outubro de 2014. Construiu, ainda, mais dois parques municipais, o Parque do São Francisco e o Parque Drayton Nejain, ambos inaugurados em maio de 2015.

Em agosto de 2013, em decorrência da proposta de plano de governo de implantação de um Sistema Municipal de Cultura, realizou-se na cidade uma Conferência Municipal de Cultura. Essa conferência foi fruto da inclusão da cidade no Sistema Nacional de Cultura (SNC) e prometia ajudar o município a receber apoio direto do Ministério da Cultura (MinC) para desenvolver políticas de promoção cultural e artística.

Uma das propostas que surgiram dessa conferência foi a implantação, no Pátio da Estação Ferroviária, de locais para sede de diversos grupos de manifestações artísticas da cidade. Esses grupos foram instalados em espaços da

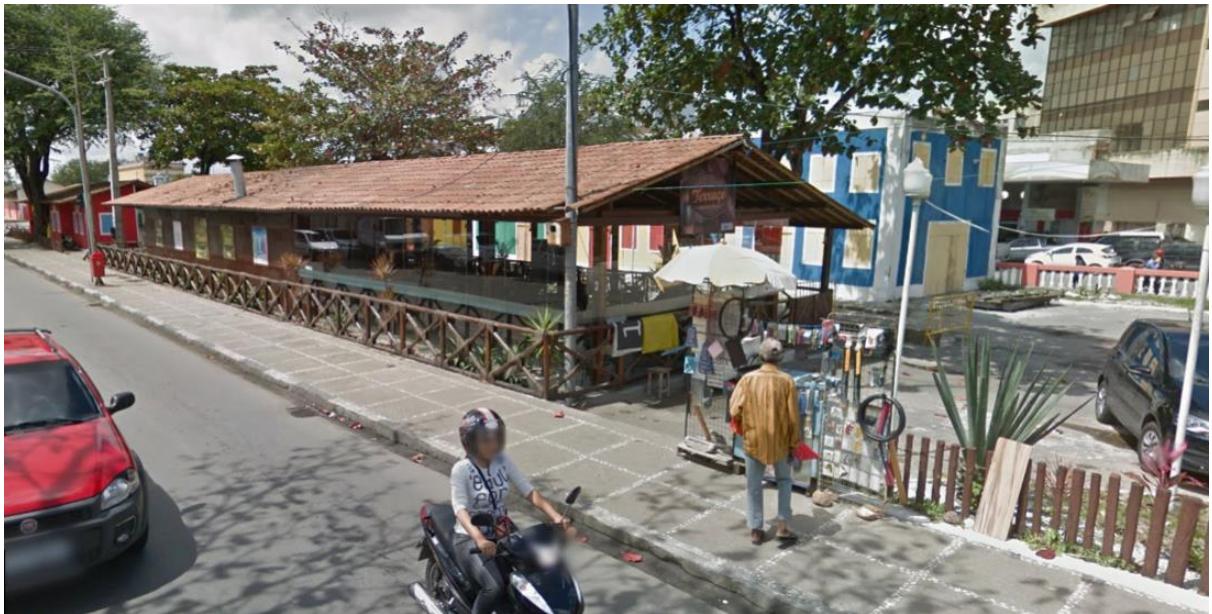
cidade cenográfica que estavam ociosos, apesar de a prefeitura não ter autorização do IPHAN para conceder o uso desses espaços. Dentre os grupos que foram sendo instalados no local estão:

- Teatro garagem Mamusebá – inaugurado em outubro de 2013, realiza espetáculos com mamulengos e oficinas de confecção de mamulengos;
- Casa do Boi Tira – inaugurada em novembro de 2014, agremiação que realiza apresentações culturais e promove cursos e oficinas;
- Casa do Pife – inaugurada em dezembro de 2014, local de exposição, pesquisa, estudo e difusão sobre bandas de pífano, promove ainda oficinas de fabricação de instrumentos regionais, aula de música regional e história da música regional, há também no local registros históricos dos grandes mestres que fizeram do pífano uma referência na música nordestina;
- Casa do Cordel – inaugurada em agosto de 2016, sede da Academia Caruaruense de Literatura de Cordel (ACLC), promove palestras, debates, oficinas e declamações;
- Casa da Cultura Afro - inaugurada em agosto de 2016, promove aulas de capoeira e apresentações culturais;
- Casa da Xilogravura Mestre Dila – inaugurada em agosto de 2016, é uma espécie de memorial a Mestre Dila, com exposição de mais de 30 xilogravuras dele;

Apesar de o Prefeito ter feito uma solicitação ao IPHAN de elaboração de diretrizes projetuais em dezembro de 2011, através do Ofício GP nº 990/2011, as diretrizes sugeridas pelo IPHAN não foram atendidas, nem mesmo algum projeto de requalificação e uso foi apresentado para análise.

A cidade cenográfica se consolidou de vez no segundo mandato e as construções de madeira e taipa, que a constituíam originalmente, cederam lugar a bares e restaurantes cada vez mais estruturados, pois os proprietários foram reformando seus espaços e até construindo outros não mais com esses materiais ditos simples e efêmeros, mas sim alvenaria e panos de vidro, telhado em madeira e telha cerâmica (ver imagem 65).

Imagen 65 - Restaurante de alvenaria e com panos vidro construído no pátio da estação ferroviária



Fonte: Google Maps. Acessado em: Abril de 2018.

Durante essa segunda gestão, o espaço do Pátio Ferroviário foi estabelecido como um Polo Cultural e é divulgado pela Fundação de Cultura como centro gastronômico. Essa ocupação, que não é feita mais apenas pela cidade cenográfica, amplia os conflitos entre as instituições responsáveis pela gestão do bem.

6.2.1 Aprofundamento do conflito e negociações entre as instituições e atores sociais e perdas ocasionadas pelo conflito

Quando se iniciou o segundo mandato de José Queiroz, o processo judicial que condenou o município à reparação dos danos causados no patrimônio ferroviário da cidade estava em processo de execução de sentença. Esse segundo mandato já iniciou com uma audiência de conciliação marcada para dia 31 de janeiro 2013, devido à falta de concordância do IPHAN e da Fundarpe com o projeto de restauro apresentado pela municipalidade.

A audiência foi realizada e o IPHAN e a Fundarpe apresentaram suas condições para apresentação do projeto, são elas:

Em ultima manifestação, o IPHAN, fls. 1263/1270, entendeu que o projeto apresentado às fls. 1238/1247 é passível de aprovação com as seguintes condições:

- a. Consultar a Transnordestina Logística S.A. quanto ao projeto de refazimento da intervenção que causou dano a linha férrea;
- b. Retirada dos elementos que encontram-se sobre a linha férrea, para que seja sanado o dano causado ao patrimônio cultural ferroviário;
- c. Apresentar projeto de acessibilidade com detalhamento;
- d. Apresentar a especificação dos materiais construídos.

Quanto à manifestação da FUNDARPE, fls. 1283/1287, entender que o projeto apresentado às fls. 1238/1247 é passível de aprovação quanto as seguintes condições:

- a. Submissão da aprovação à anuência da Transnordestina Logística S.A.;
- b. Apresentação do destino do "coreto" implantado no pátio de manobras;
- c. Apresentação de um plano paisagístico de reposição das árvores derrubadas, omitido no projeto; (37^a Vara Da Justiça Federal De Pernambuco, 2013).

Só em 10 de maio de 2013 houve despacho sobre essa audiência de conciliação. A justiça não acatou as condições dos itens "b" e "c" da Fundarpe por entender que a sentença se restringia a reconstrução do muro, rampa e remoção de trilhos. Também considerou não ser necessária a consulta à Transnordestina, uma vez que já havia intimado o DNIT na qualidade de substituto processual da empresa- pois a Transnordestina Logística S.A não era mais responsável pela área em litígio, já a tendo repassado ao DNIT-, e o Departamento deixou decorrer *in albis* o prazo sem manifestação, fazendo com que o juízo considerasse não haver interesse processual na execução do julgado por parte do DNIT. Ficou evidenciado, mais uma vez, a omissão do órgão federal diante do patrimônio da União.

Houve então uma nova dilação do prazo de 20 dias para que o Município de Caruaru adequasse o projeto apresentado aos parâmetros observados pelo IPHAN, especificamente ao plano de acessibilidade, detalhamentos e explicitação dos materiais utilizados.

Os prazos não foram cumpridos novamente, e em agosto de 2013 houve nova solicitação da prefeitura para prorrogação do prazo por mais 30 dias, que foi acatada. Em 30 de setembro de 2013, tendo em vista a não apresentação do projeto, o município foi intimado para fazê-lo no prazo de 15 dias, que também não foi cumprido.

Em 22 de outubro de 2013, houve nova intimação sob mandado, para o município cumprir o determinado no prazo de 30 dias, sob pena da aplicação da multa diária arbitrada na sentença de fls.865/884, no montante de R\$1.000,00 (um mil reais), a título de astreintes⁶¹.

O mandado foi entregue em 04 de novembro de 2013, ainda assim em 04 de fevereiro de 2014 houve despacho da justiça informando que, apesar de devidamente intimado, o município não apresentou o projeto executivo. Em 06 de

⁶¹ Multa diária aplicada à parte que deixa de atender decisão judicial.

fevereiro, devido ao não cumprimento do acordado pela prefeitura, houve uma nova decisão judicial para a aplicação da multa:

Ante o exposto, uma vez que fora advertido do prosseguimento do feito e aplicação da multa arbitrada na sentença a que estaria submetido, determino o prosseguimento do feito no tocante à condenação do Município de Caruaru, ao pagamento no valor de R\$ 1.000,00 (mil reais) a título de 'astreintes'.

Ademais, expeça-se novo mandado, intimando-o da presente decisão, bem como para, no prazo de 10 (dez) dias, manifestar-se sobre o Parecer Técnico apresentado pelo IPHAN às fls.1305/1309, sob pena de nova multa no valor de R\$ 2.000,00 (dois mil) reais, sem prejuízo de responsabilização criminal e administrativa, nos termos do art. 14, parágrafo único do CPC.

Consigna-se, desde logo, que a omissão importara ainda, na comunicação ao Tribunal de Contas do Estado, para a responsabilização pessoal do administrador encarregado de cumprir a obrigação, visto que a multa pecuniária importa em prejuízo ao erário público. (37ª Vara Da Justiça Federal De Pernambuco, 2014a)

No dia 26 de fevereiro de 2014 houve novo despacho, pois a Prefeitura protocolou pedido de audiência. O despacho constatou que já havia transcorrido o prazo de aproximadamente 02 anos do trânsito em julgado do processo e ainda assim o início das obras vinha sendo dificultado devido a exigências feitas pelo IPHAN e Fundarpe ante o projeto apresentado pela Prefeitura, exigências que já deveriam ter sido apresentadas em juízo, com prazos dilatados por diversas vezes.

O pedido de audiência é indeferido:

Indefiro o pedido de designação de audiência tendo em conta que já foram realizadas por duas vezes tal ato por este Juízo, conforme fls.1252 (31/01/2013) e fl.1288 (08/05/2013), tendo decorrido 09 meses desde a última audiência sem que o Município tenha iniciado o cumprimento da obrigação de fazer da sentença transitada em julgado. Por sua vez, o município foi intimado pela primeira vez para cumpri-la em 16/11/2011 (fl.1049), sendo que decorrido 2 anos e 3 meses sequer iniciou a restauração aludida. (37ª Vara Da Justiça Federal De Pernambuco, 2014b)

Em 04 de setembro de 2014 houve novo pedido do IPHAN para que a prefeitura apresentasse o projeto executivo, na tentativa de construir um parecer sobre a restauração pretendida. Porém, mesmo sem apresentar o projeto executivo, as obras são parcialmente realizadas e em 14 de outubro de 2014. O IPHAN foi intimado a dar parecer sobre o término da obra, que respondeu apenas no dia 05 de novembro, pedindo que a prefeitura informasse se observou as diretrizes e aspectos técnicos fixados pelo IPHAN e mais uma vez a apresentação, aos autos, do projeto executivo da obra, bem como comprovar o atendimento das recomendações. Em caso contrário, apresentar solução técnica capaz de corrigir as falhas e inconsistências detectadas pelo IPHAN, com cronograma de cumprimento.

Essa solicitação só foi respondida no dia 16 de dezembro de 2014, com mais um pedido de prorrogação de prazo, pela Prefeitura, para trazer aos autos o projeto executivo da obra, bem como comprovar o atendimento das recomendações fixadas pelo IPHAN, que foi deferido pela justiça, por um prazo improrrogável de 30 dias.

Nesse meio tempo, em 23 de outubro de 2014, a arquiteta do IPHAN, Maria Emilia Lopes Freire, encaminhou para a coordenadora técnica do IPHAN, Cremilda Martins, uma informação técnica sobre a 'Ampliação dos danos causados pela Prefeitura Municipal ao Complexo Ferroviário da cidade', Informação Técnica nº03/Mel/Att/Iphan/MinC/2014. Essa informação técnica é fruto de uma vistoria realizada no Conjunto dia 03 de setembro de 2014, e constatou avanço nos danos ao bem causados pela Prefeitura Municipal. A arquiteta constatou os seguintes danos:

5. (...) Possível remoção de trechos e de elementos do **Muro** em balaustrada delimitador da antiga Esplanada Ferroviária; construção de elementos que remetem a uma **cidade cenográfica**; **pavimentação de todo pátio**, fragmentação do pátio para abertura de vias para o sistema viário da cidade; possível **remoção de trilhos e equipamento de manobras, comunicação e sinalização ferroviária**; e **derrubada de árvores**. (...)
6. A **cidade cenográfica** construída inicialmente de forma reversível, com materiais removíveis (madeira), está sendo consolidada a cada dia com a construção de bases e até pequenos trechos em alvenaria. Essas construções interferem diretamente na compreensão do pátio ferroviário enquanto constituinte do processo de industrialização do Estado de Pernambuco, porque fragmentam a leitura da totalidade do pátio, e interrompe a lógica do sistema ferroviário, existente entre os elementos constituintes da estrutura espacial do complexo ferroviário e desses com o território com o qual se inscreve a malha férrea. (...)
8. As intervenções promovidas pela Prefeitura Local prejudicam a percepção visual da integridade do conjunto ferroviário promovendo sua descontextualização e segregação do traçado urbano da cidade, e assim, por consequência, o exclui da dinâmica urbana da cidade, isto é, existe uma nítida negação do patrimônio cultural pelos Órgãos que, por Lei, deveriam promover sua preservação e proteção.
9. **Pavimentação** asfáltica executada pela Prefeitura Municipal, possivelmente sobre os **Trilhos** do pátio, restando apenas o trecho de linha férrea, entre a estação e a *Igreja Cenográfica*. Com a colocação de pavimentação asfáltica, possivelmente, também foram removidos **trilhos e equipamentos de manobras, comunicação e sinalização ferroviários do pátio**.
10. Derrubada de arborização que havia dentro do pátio. (IPHAN, 2014b, p.1 a 4).

Ainda nessa informação técnica, foram reforçadas as diretrizes projetuais já encaminhadas para prefeitura da cidade⁶². A arquiteta ainda sugeriu uma proposta preliminar para subsidiar um possível Plano de Uso e Gestão para área:

(...) implementação de usos, a serem instalados em equipamentos ferroviários, como vagões, plataformas e carros de passageiros que poderão ser adquiridos e instalados sobre as linhas férreas, bem como uma lona cultural móvel a exemplo de iniciativas louváveis de preservação desse acervo, como, por exemplo, o projeto desenvolvido pelo Trem da Vale (<http://www.tremdavale.org/pt/estacoes/estacao-ouro-preto/>) e outros projetos que deverão ser visitados em sites. Temos ainda o exemplo em Bezerros-PE (vagão biblioteca) e em Carnaíba das Flores - PE (academia das cidades, banda de música, etc.). (IPHAN, 2014b, p.7).

Por fim, propõe-se que sejam tomadas, urgentemente, medidas judiciais para que o processo de descaracterização e destruição do patrimônio cultural ferroviário pudesse ser estancado.

Em 13 de novembro de 2014, a Superintendência Estadual do IPHAN em Pernambuco, na pessoa do superintendente Frederico Farias Neves Almeida, encaminhou ofício – Ofício nº1070/2014 - destinado ao Prefeito de Caruaru e a então Presidenta da Fundação de Cultura e Turismo da cidade, Lúcia Lima, referente aos danos ao Pátio Ferroviário de Caruaru.

O ofício contém as comunicações da Informação Técnica produzida pela arquiteta Maria Emilia Lopes Freire, descrita acima, e ao final, o Superintendente solicita a imediata paralisação de quaisquer intervenções físicas executadas na área do Conjunto Ferroviário de Caruaru que não tenham tido prévia autorização do IPHAN, sob pena de adoção de medidas administrativas e judiciais cabíveis (IPHAN, 2014c, p.2).

Em resposta a esse ofício, foi realizada uma reunião na superintendência do IPHAN-PE no dia 21 de novembro de 2014. Segundo ata de reunião, desse encontro participam membros da Fundação de Cultura e Turismo de Caruaru – a presidente Lucia Lima e os funcionários Christoph Wollen Farias e Geraldo Bezerra -; o Secretário de Governo Municipal – Rui Lira -; o arquiteto caruaruense Haroldo Bernardino; as arquitetas e urbanistas técnicas do IPHAN em Pernambuco, Maria Emilia Lopes Freire e Carmem Muraro; o superintendente do IPHAN-PE, Frederico

⁶² Essas diretrizes projetuais foram compiladas na Informação nº 25/Mel/IPHAN-PE/MinC/2012' feita em resposta ao Ofício GP nº 990/2011, que solicitava-os, ambos citado na página 124 desta dissertação.

Farias Neves Almeida; e a Procuradora Regional Federal do IPHAN-PE, Fabiana Dantas.

Foram detalhados, pelo Superintendente, as condições e parâmetros para a preservação da memória ferroviária brasileira e, em seguida, sugerido, pelo mesmo, a assinatura de um termo de compromisso para compatibilizar os interesses do IPHAN e da Prefeitura, com prazo para o São João de 2015. A Procuradora historia as condições do patrimônio ferroviário da cidade, dando ênfase aos danos causados anteriormente e foi complementada pela arquiteta Maria Emilia Lopes Freire, que discorreu sobre patrimônio industrial ferroviário e suas restrições, além de expor a proposta do IPHAN presente na Informação Técnica nº03/Mel/Att/Iphan/MinC/2014 de 23 de outubro de 2014, supramencionada.

A Fundação de Cultura concordou com os prazos para que fosse fechado o termo de cessão de uso, mas o Secretário de Governo Municipal Rui Lira argumentou que a população reagiria negativamente à retirada da cidade cenográfica, dado que também ocupam o local atividades culturais, como as sedes das casas do pife e do teatro de mamulengos Mamusebá e alguns eventos com apresentações musicais que já estão consolidados na área, como o PE Nação Cultural. Constata-se ainda que o edifício dos armazéns está vazio.

Apesar de argumentar que a população diligencia por esse uso, em nenhum momento há apresentação de estudos técnicos que comprovem essa demanda ou mesmo qualquer outro documento. Há sim um evidente interesse dos comerciantes e proprietários de bares situados no local para que as atividades prossigam. Ou mesmo dos artistas e artesãos que exercem atividades no local. Esses sim são interesses que comprovadamente a prefeitura defende, mesmo que se dê em prejuízo ao Conjunto Ferroviário.

A Procuradora, Fabiana Dantas, interpelou, então, como foi dada essa ocupação, visto que é irregular e obteve como resposta que foram invasões sem controle e que um levantamento dessas irregularidades estava sendo feito. A arquiteta Carmem Muraro recomendou que fosse incorporada na memória ferroviária o conteúdo cultural.

O Superintendente solicitou então a apresentação de projeto para área com prazos a serem cumpridos, com previsão de multa em caso de não cumprimento desses prazos. Ressaltou a importância da valorização da memória ferroviária nesse

projeto, sendo seguido pela Procuradora Fabiana Dantas, que salientou que esse não é um espaço vazio, mas um lugar completo de memória ferroviária.

Ficou então agendado para o dia 28 de novembro de 2014 a entrega da resposta ao Ofício 1070/2014 – ofício que solicitava a retirada de todas as atividades não autorizadas pelo IPHAN, supracitado -, e os compromissos e ideias que comporiam o termo de compromisso que seria selado entre o IPHAN e a Prefeitura de Caruaru.

No dia 27 de novembro de 2014, a Prefeitura encaminhou para o Superintendente do IPHAN-PE, Frederico Farias Neves de Almeida, Ofício GP nº 543/2014, em resposta ao Ofício do IPHAN nº 1070/2014, conforme combinado na reunião descrita anteriormente. Nesse ofício, o Prefeito declarava estar em sintonia com a linha e conduta do IPHAN, todavia, que qualquer projeto para o Conjunto Ferroviário deve levar em conta a história recente da cidade, e a área já estaria consolidada como local de promoções artísticas e musicais realizadas durante o ano todo, sobretudo à época dos festejos juninos.

Ressaltou que a cidade de Caruaru é carente de núcleos de convivência na zona central, e, portanto, a população já havia adotado a área da Estação Ferroviária como um *locus* preferencial para vida noturna, sendo um local com shows, apresentações musicais e intenso movimento nos fins de semana, comparando a área ao Recife Antigo (Prefeitura Municipal de Caruaru, 2014, p.1).

O prefeito ainda defende a implantação e manutenção da cidade cenográfica, que desde 2009, segundo o mesmo, transformou o espaço em ponto de alta frequência social e que tinha levantado uma intensa mobilização da opinião pública favorável a essa ação da municipalidade. Segundo o Ofício, a manutenção do equipamento alegórico ao longo desses últimos quatro anos criou um mercado para restaurantes e para o comércio de alimentos, promovendo expressiva geração de emprego e renda. Propôs, então, compatibilizar o que se tinha com a preservação da memória ferroviária, sem prejudicar um suposto interesse da comunidade.

O prefeito resgatou ainda a possibilidade de se utilizar os trilhos existentes para a implementação de um VLT, apesar de, a essa data, o Ministério das Cidades já ter descartado a possibilidade de um financiamento de VLT e a proposta já ter sido alterada para BRT.

Ao fim, o José Queiroz sugeriu a constituição de um grupo de trabalho, coordenado pela Fundação de Cultura e Turismo, integrado ao IPHAN, que traçaria as linhas gerais de um projeto de preservação da Memória Ferroviária de Caruaru, no qual, o cronograma definido em comum acordo seria um compromisso oficial da Prefeitura com o IPHAN.

Ainda reiterou que, caso demandado pelo IPHAN, a Prefeitura procederia com eventuais correções na configuração do Pátio Ferroviário, na perspectiva de eliminar disfunções que atentassem contra a adequada preservação do patrimônio e finalizou com indicação de que aguardaria a designação dos participantes do IPHAN que comporiam o tal grupo de trabalho, bem como datas e locais para reuniões em conjunto com a Fundação de Cultura e Turismo. Ou seja, o Prefeito finalizou o documento sem o cumprimento do acordado na reunião do dia 21 de novembro, não apresentando projeto para área, nem cumprindo a determinação de retirada da cidade cenográfica, exigida pelo Superintendente do IPHAN, nem apresentou nenhum dos compromissos ou ideias que comporiam o termo de compromisso a ser selado entre o IPHAN e a Prefeitura de Caruaru.

Quanto ao processo judicial nº 0000932-59.2005.4.05.8302, ele voltou a ter movimentação do dia 28 de janeiro de 2015, quando, depois de protocolado documentos exigidos pela prefeitura, foi dado vistas ao IPHAN para que se manifestasse acerca dos documentos apresentados pela municipalidade. Tendo em vista que a Prefeitura mais uma vez não apresentou o projeto executivo solicitado pelo IPHAN, apenas um cronograma físico a ser concluído em 180 dias, no dia 3 de março de 2015, houve novo despacho do Juiz Federal Titular da 37ª Vara/PE, Subseção Judiciária de Caruaru, Temístocles Araujo Azevedo.

Tendo em vista o reiterado pedido de realização de audiência de conciliação pela prefeitura, nesse despacho, o juiz designou que fosse agendada uma audiência a realizada com representantes judiciais do Município, Estado de Pernambuco e IPHAN, bem como de técnicos que pudessem apresentar subsídios relevantes para se estabelecer uma forma de solução do conflito já decidido judicialmente. Essa audiência foi realizada no dia 29 de abril de 2015.

Em 17 de março de 2015, o Prefeito José Queiroz reforçou pedido, ao superintende do IPHAN Frederico Almeida, através do Ofício nº GP 257/2015, de ação conjunta entre o IPHAN e a Fundação de Cultura e Turismo de Caruaru. O

prefeito afirmou não ter “condições financeiras”, devido à crise econômica que se estabelece no país, de produzir um projeto arquitetônico à altura dos padrões preconizados pelo IPHAN:

(...) propomos que seja traçado, em ação conjunta dessa instituição com a nossa Fundação de Cultura, um plano de ações prioritárias voltadas para a preservação do sítio histórico, à luz das condições concretas que se nos impõem por um cenário de estagnação econômica e redução expressiva das transferências federais aos municípios. (Prefeitura Municipal de Caruaru, 2015).

Nova movimentação no processo judicial foi feita em 10 de junho de 2015, quando foi determinado prazo de 20 (vinte) dias para que a Fundarpe se manifestasse acerca das divergências de percepção apontadas pelo corpo técnico do IPHAN na audiência conciliação realizada em 29 de abril de 2015. Em 7 de julho de 2015 foi certificado que o prazo decorreu e findou sem que a Fundarpe tenha se manifestado acerca da matéria. Em 17 de julho, o Juiz Federal Temístocles Araújo Azevedo pediu que se intimasse o Ministério Público Federal, MPF, para, no prazo de 10 (dez) dias, manifestar-se acerca da omissão da Fundarpe.

Mais uma vez, levantou-se a possibilidade de a Fundarpe não ser um ator ativo nesse conflito devido ao fato de o Governador do Estado da época, nesse caso, já Paulo Câmara, ser aliado político do prefeito, tendo que se omitir devido a vontades políticas.

Em 16 de setembro de 2015 houve novo despacho, dessa vez do Juiz Federal José Moreira da Silva Neto, no qual deferiu o pedido do MPF, posto pelo seguinte:

O MPF, às fls. 1506/1509, manifestou-se pela intimação do Município de Caruaru, para, no prazo de 180 dias, apresentar o projeto executivo que contenha as complementações e ajustes do cronograma, submetendo-o a provação do IPHAN, e seguida dar início as obras.

Pugnou que o Município, no prazo de 90 dias, demonstre por fotos e documentos que vem cumprindo o cronograma apresentado.

Requereu, ainda, que findo o prazo fosse realizada a vistoria pelo IPHAN, com a juntada do respectivo laudo nos autos.

Por fim, solicitou que, em caso de descumprimento dos prazos, seja determinada a incidência de multa diária nos termos da sentença transitada em julgado. (37ª Vara Da Justiça Federal De Pernambuco, 2015)

Em 15 de outubro de 2015, a Procuradora Federal do IPHAN-PE, Fabiana Dantas, elaborou um parecer – Parecer nº 00076/2015/PROT/PFIIPHANPE/PGF/AGU – em atenção à Superintendência Estadual do IPHAN, no qual a Procuradora discorreu sobre como de fato o Conjunto Ferroviário de Caruaru, bem reconhecido e protegido legalmente, vinha sendo

utilizado pela Prefeitura sem qualquer forma de autorização ou regulamentação. A Procuradora constatou várias irregularidades, como a demolição de muros, pavimentação de trilhos, construção ilegal de cidade cenográfica, todas já detalhadas anteriormente.

Ainda frisou que é dever legal do Município proteger o patrimônio cultural bem como zelar pelo ordenamento urbano, portanto, teria obrigação legal de coibir essas ocupações irregulares, mas que, de maneira oposta, estimulou a manutenção destas sob argumento de atender a anseio popular.

Outro ponto de relevância nesse parecer é que a Procuradora destacou que mesmo com a condenação da Prefeitura no processo nº 0000932-59.2005.4.05.8302 – que como podemos ver ao longo dessa dissertação, ainda não havia sido concluída a execução, apesar de tantos anos terem se passado desde o início da ação -, tal condenação não surtiu o efeito pedagógico esperado e novas investidas que violam o patrimônio continuam sendo feitas pela municipalidade.

Diante destes fatos, a Procuradora entendeu ser cabível a condenação da Prefeitura a:

A) Coibir, mediante uso do poder de polícia, qualquer intervenção não autorizada por ventura existente no Conjunto Ferroviário de Caruaru, e a se abster de realizar ou permitir qualquer outra alteração no local, inclusive eventos; B) Elaborar e executar projeto de requalificação e regularização de toda a área do Conjunto Ferroviário Caruaru, segundo diretrizes do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – IPHAN, em prazo a ser assinalado; C) Imposição de multa diária, em caso de descumprimento. (Advocacia Geral da União, 2015, p.4).

Ainda dá o entendimento de não ser necessária a citação dos comerciantes ocupantes da área, visto que, em ação similar movida pelo MPF contra o município de Vitória de Santo Antão-PE, o juiz entendeu ser desnecessária essa citação uma vez que o objetivo da ação judicial seria justamente obrigar o município a promover ações de requalificação da área.

Nesse mesmo dia, 15 de outubro de 2015, a Procuradora Fabiana Dantas pediu autorização do Procurador-Chefe da Procuradoria Federal junto ao IPHAN, Ronaldo Guimarães Galo, para propor ação civil pública contra o Município de Caruaru por danos ao Patrimônio Ferroviário protegido pela União e essa autorização foi obtida.

Diante dessa autorização, em 23 de fevereiro de 2016, a Procuradora Fabiana Dantas solicitou que a Coordenadora técnica do IPHAN-PE, Dra. Cremilda

Martins, levantasse informações a fim de complementar e viabilizar a propositura da ação civil pública, são estas:

- 1) Arrolar itens a serem demolidos ou removidos do Pátio Ferroviário de Caruaru;
- 2) Arrolar itens da Estação a serem restaurados, desde que os mesmos tenham sido danificados ou removidos pela Prefeitura;
- 3) Enviar plantas de situação esquemáticas digitalizadas;
- 4) Colecionar os ofícios encaminhados à Prefeitura de Caruaru que tenham por objeto a demolição e/ou remoção das intervenções enviadas pelo IPHAN à Prefeitura, em meio digital;
- 5) Enviar respostas da Prefeitura com recusa;
- 6) Levantar quem são os ocupantes dos espaços cedidos pela Prefeitura. Esse item será necessário caso a Prefeitura não responda ao ofício encaminhado pelo IPHAN com base na Lei de Acesso a Informação. (Advocacia Geral da União, 2016)

Com base na Lei de Acesso à Informação, foi enviado ao Prefeito de Caruaru, pelo superintendente do IPHAN/PE, Elísio Luís Sobreira Monteiro de Franca, um ofício solicitando, na condição de gestor da área pública considerada patrimônio cultural, informações acerca de quantos e quais os comerciantes estão ocupando a área; se a Prefeitura concedeu algum alvará de localização e funcionamento para tais empreendimentos; se alguma taxa ou valor, independente da denominação, é cobrada para utilização do espaço; se a Prefeitura ocupa de alguma maneira a área, seja no Pátio ou nas edificações e, se em caso positivo, explicitar como se dá essa ocupação; além de questionar quais atividades de fiscalização são realizadas pela Prefeitura para garantir o cumprimento da Lei Orgânica do Município, em especial o artigo 118, inciso III⁶³.

Ao fim do Ofício, o Superintendente ainda reforçou que a utilização ou realização de quaisquer eventos na área devem ter expressa autorização prévia do IPHAN, DNIT e/ou da concessionária Transnordestina Logística S/A, sendo considerado irregular os que não obtiverem essa prévia autorização.

⁶³ No ordenamento jurídico brasileiro, a lei orgânica de um município, é a lei maior de competência do próprio processo legislativo dos municípios do Brasil, elaborada e promulgada para reger o município. Especificamente no caso da Lei Orgânica do Município de Caruaru, o art. 118, III estabelece que: Art. 118 A política de desenvolvimento urbano será formulada e executada pelo Município, de acordo com as diretrizes gerais fixadas em lei, visando atender a função social do solo urbano, o crescimento ordenado e harmônico da cidade e o bem-estar dos seus habitantes.

§ 1º O exercício do direito de propriedade do solo urbano atenderá a sua função social, quando condicionado às exigências fundamentais de ordenação da cidade.

§ 2º No estabelecimento de diretrizes e normas relativas ao desenvolvimento urbano, o Município deverá assegurar:

III - a utilização adequada do território e dos recursos naturais, mediante o controle de implantação e funcionamento, entre outros, de empreendimentos industriais, comerciais, habitacionais e institucionais; (Wikipédia, 2019b) (Caruaru, 2013).

Em março de 2016 houve nova movimentação do processo judicial sobre as demolições de 2007, mais precisamente no dia 28 de março de 2016, certificou-se que mais uma vez decorreu e findou o prazo de 180 (cento e oitenta) dias sem notícia nos autos do cumprimento do despacho no qual o MPF intimava o Município de Caruaru a apresentar o projeto executivo e comprovação do cumprimento do cronograma.

Um novo documento foi elaborado pelo IPHAN em 20 de abril de 2016, em resposta à solicitação feita pela Procuradora Fabiana Dantas em 23 de fevereiro de 2016, supracitado. Neste documento – Informação Técnica nº 02/Mel/MF/Iphan/MinC/2016 -, a arquiteta do IPHAN-PE, Maria Emilia Lopes Freire, respondeu os seis itens demandados, descritos anteriormente.

A arquiteta elencou, através de uma imagem de satélite, tabela e relatório fotográfico, os elementos considerados estranhos ao patrimônio ferroviário, que compunham a cidade cenográfica, devendo dessa forma ser demolidos. Segundo o documento, há um total de vinte e uma construções, conforme imagem 66⁶⁴, todas com bases de alvenaria, algumas com acabamento cimentado; com vedação que variam entre alvenaria, madeira e vidro; esquadrias ora de madeira ora de vidro; e cobertura predominantemente de madeira e telha canal.

Imagen 66 - Planta de situação esquemática do conjunto da estação ferroviária de Caruaru, com marcação dos elementos que foram construídos ao longo do pátio ferroviário, que deveriam ser demolidos. Sendo os elementos em amarelo, as construções irregulares e em vermelho, os edifícios ferroviários, nº 13, o prédio da estação e nº 14, o edifício dos armazéns.



Fonte: IPHAN, 2016b, p.3.

⁶⁴ Para informações de nome dos estabelecimentos, tipo de fechamento, esquadrias e cobertas, consultar anexo 6, com a tabela presente neste documento.

Por esse relatório, é possível identificar diversos danos ao patrimônio causados por essas intervenções. A começar pelas bases de alvenaria presentes em todas as construções, pois estas bases recobrem boa parte dos trilhos. Os trilhos também são recobertos por camadas de asfalto aplicadas ao longo do pátio ferroviário (ver imagens 67, 68, 69 e 70), comprometendo sua autenticidade, uma vez que é inserido um material que não corresponde à composição do pátio, além de recobrir um dos mais importantes atributos do patrimônio ferroviário, comprometendo também sua integridade funcional.

Imagen 67 - Observa-se base de alvenaria do restaurante 'portal do bode do sertão (nº19) aplicadas sobre os trilhos do pátio ferroviário.



Fonte: IPHAN, 2016b, p.10.

Imagen 68 - Observa-se base de alvenaria do restaurante 'portal do bode do sertão (nº19) aplicadas sobre os trilhos do pátio ferroviário.



Fonte: IPHAN, 2016b, p.10.

Imagen 69 - Observa-se a pavimentação aplicada sobre os trilhos e trecho que resta do trilho exposto, como também, trilho recoberto por asfalto.



Fonte: IPHAN, 2016b, p.9.

Imagen 70 - Observa-se a pavimentação aplicada sobre os trilhos e trecho que resta do trilho exposto, como também, trilho recoberto por asfalto.



Fonte: IPHAN, 2016b, p.9.

Um dos aspectos de grande relevância é o impacto visual que essas intervenções causam no Conjunto (ver imagens 71 e 72), em alguns trechos do Pátio não se consegue visualizar as edificações que compõem o Bem, afetando sobremaneira a integridade funcional do Patrimônio, pois fragmentam a leitura do Pátio em seus aspectos físicos e visuais, quebrando a configuração original e interferindo na compreensão do Bem como um conjunto patrimonial, onde existia uma relação funcional entre as edificações e o pátio ferroviário, determinada por sua lógica funcional industrial ferroviária.

O que acontece nesse pátio ferroviário é exatamente o que foi exposto no segundo capítulo desta dissertação, através dos posicionamentos de Kühl e Rufinoni. É extremamente comum no Brasil desconsiderar-se a lógica funcional dos bens industriais e intervir neles como meros espaços vazios disponíveis. Ignoram completamente os valores e especificidades desses bens, por desconhecimento ou

por desprezá-los, mesmo em bens com reconhecimento e proteção legal. Existe uma cultura de considerar como “importante” apenas as edificações isoladamente.

No Brasil, comumente as ações de conservação restringem-se aos elementos físicos da produção arquitetônica - em geral a estação ferroviária -, apreendidos de maneira fragmentada com relação à lógica funcional da rede na qual estão inseridos, e de forma descontextualizada no que tange ao território no qual se inscrevem. Essa maneira reducionista de apreender a herança ferroviária deixa de fora estruturas e conexões essenciais para compreensão da sua funcionalidade (...) (Freire, 2015, p.6)

É perceptível o fato de que estas intervenções foram realizadas apenas para dar uso econômico ao espaço aberto livre que compõe o conjunto e não com o intuito de promover a conservação do bem através do uso, como sugerem a Carta de Nizhny Tagil e os Princípios de Dublin, e os autores citados no Capítulo 1 desta dissertação, sendo apenas formas variadas de transformação e reformulação da área. Segundo o exposto por Pontual (2012, p.94), a adaptação de sítios históricos às necessidades contemporâneas devem “assegurar a manutenção do que existe de específico, de irreprodutível, de não renovável”, ainda que incorpore novos objetivos econômicos e sociais.

Quando se trata especificamente de sítios históricos acresce-se aos desafios comuns o planejamento das cidades e o de adaptá-lo às necessidades contemporâneas. Esse desafio está aliado ao objetivo de prolongar a vida útil de um bem cultural e valorizar as suas características históricas e artísticas sem perda da autenticidade e do significado. (Pontual, 2012, p.94)

Imagen 71 - Vista de parte da cidade cenográfica composta pela igreja (nº 8) e por bloco de edificações conjugadas compostos pelos estabelecimentos restaurante Chapa Quente (nº9), Casa do Pife (nº10), e Associação Casa E Cultura Mestre Gercínio (nº11) e vista da Igreja. Observa-se o impacto visual das construções sobre os edifícios ferroviários, bem como a fragmentação do pátio ferroviário.



Fonte: IPHAN, 2016b, p.7 e 8.

Imagen 72 - Vista de parte da cidade cenográfica composta pela igreja (nº 8) e por bloco de edificações conjugadas compostos pelos estabelecimentos restaurante Chapa Quente (nº9), Casa do Pife (nº10), e Associação Casa E Cultura Mestre Gercínio (nº11) e vista da Igreja. Observa-se o impacto visual das construções sobre os edifícios ferroviários, bem como a fragmentação do pátio ferroviário.



Fonte: IPHAN, 2016b, p.7 e 8.

Em seu relatório, a técnica do IPHAN identifica os seguintes danos a serem reparados pela prefeitura:

Foram constatados os seguintes danos causados à Estação Ferroviária e ao Armazém que deverão ser reparados ou removidos, a saber: Perda de partes da alvenaria e pintura das paredes, nas quais se observa a presença de **pichação**; pavimentação de todo o pátio, inclusive sobre os **trilhos**; instalação de **outdoor** muito próximo ao Armazém; entaipamento de parte da esquadria do Armazém; substituição da coberta original do Armazém. (IPHAN, 2016b, p.11)

Essas informações foram reforçadas também por relatório fotográfico (Imagens 73 a 78) que ilustra esses danos, bem como o impacto na integridade funcional e autenticidade do bem. A autenticidade é comprometida por diversos fatores, entre eles a substituição de esquadrias dos Armazéns por taipas de madeira, com desenhos em grafite totalmente fora de contexto do patrimônio ferroviário (imagens 76 e 77). A falta de manutenção predial, permitindo um desgaste das estruturas das fachadas. Várias pichações nas duas edificações, que colaboram com a degradação do bem (imagens 74 e 75). A inserção de um outdoor muito próximo ao armazém, elemento totalmente estranho à tipologia ferroviária (imagens 77 e 75). Várias telhas substituídas nos Armazéns sem nem um critério compositivo⁶⁵ (imagens 76 e 78). A integridade funcional também muito comprometida com a inserção desses diversos elementos estranhos ao patrimônio ferroviário, bem como retirada e recobrimento de atributos essenciais para compreensão de sua lógica funcional, como os trilhos.

⁶⁵ Ressalta-se que há anos, o telhado dos Armazéns foi completamente substituído de telha cerâmica para telhas de fibrocimento, já não sendo um elemento autêntico.

Imagen 73 - Observa-se pátio e trilhos recobertos de asfalto; prédio da estação apresentando desgaste na pintura e partes com pichação; no prédio dos armazéns também é constatado desgaste na pintura e pichação.



Fonte: IPHAN, 2016b, p.11 e 12.

Imagen 74 - Observa-se pichações no prédio da estação.



Fonte: IPHAN, 2016b, p.11 e 12.

Imagen 75 - No prédio dos armazéns também é constatado desgaste na pintura e pichação; esquadrias dos armazéns entaipadas dificultando a leitura e compreensão do edifício no contexto ferroviário.



Fonte: IPHAN, 2016b, p.11 e 12.

Imagen 76 - No prédio dos armazéns também é constatado desgaste na pintura e pichação; esquadrias dos armazéns entaipadas dificultando a leitura e compreensão do edifício no contexto ferroviário.



Fonte: IPHAN, 2016b, p.11 e 12.

Imagen 77 - Esquadrias dos armazéns entaipadas dificultando a leitura e compreensão do edifício no contexto ferroviário e outdoor localizado ao lado do armazém, elemento totalmente estranho à tipologia ferroviária.



Fonte: IPHAN, 2016b, p.11 e 12.

Imagen 78 - Esquadrias dos armazéns entaipadas dificultando a leitura e compreensão do edifício no contexto ferroviário e outdoor localizado ao lado do armazém, elemento totalmente estranho à tipologia ferroviária.



Fonte: IPHAN, 2016b, p.11 e 12.

Diante da inércia da Prefeitura Municipal de Caruaru-PE para com o processo judicial acerca das obras de restauração e refazimentos dos danos causados ao patrimônio ferroviário pela gestão anterior e as diversas omissões em apresentar o projeto executivo solicitado pelo IPHAN, no dia 25 de abril de 2016 houve uma decisão judicial condenando solidariamente o Município de Caruaru e o seu gestor, Sr. José Queiroz de Lima, a pagar uma multa no valor R\$ 8.800,00 (oito mil e oitocentos reais), correspondente a 10 (dez) vezes o valor do salário-mínimo vigente, bem como proferiu-se ordem de intimação para o gestor municipal cumprir, em um prazo de 20 (vinte) dias, a obrigação de apresentar o projeto executivo que contemple os ajustes necessários e informar em juízo.

Caso o projeto não fosse apresentado nesse prazo, haveria incidência de nova multa diária no valor R\$ 2.000,00 (mil reais) a ser suportada solidariamente pelo Município de Caruaru e pelo seu gestor. Nessa decisão houve ainda uma advertência de que a omissão do prefeito poderia caracterizar improbidade administrativa, haja vista que eventual inércia importaria em prejuízo direto ao erário público, devido à cominação automática das multas.

Nessa decisão foi determinado também que os autos do processo fossem encaminhados ao Ministério Público Federal, a fim de se apurar a omissão da Fundarpe nesta ação e investigar a razão pela qual aprovou projeto irregular, sem apresentação de qualquer justificativa, mesmo depois de instada a apresentar as razões técnicas que lhe levaram a assim proceder (37ª Vara Da Justiça Federal De Pernambuco, 2016a).

Em face aos danos expostos no relatório supracitado e dessa decisão judicial, a Procuradora Federal da 5ª Região, Fabiana Dantas, sugeriu ao Superintendente do IPHAN/PE, Yves Bastos Zamboni Filho, envio de ofício ao Ministério Público noticiando o caso e informou está preparando petição inicial para proposição de nova ação civil pública. O ofício ao Ministério Público foi enviado no dia 27 de abril de 2016, no qual o superintendente Yves Bastos Zamboni Filho ressaltou a importância para preservação da memória ferroviária e do bem cultural que as intervenções danosas fossem desfeitas:

Essas intervenções danosas interferem diretamente no bem cultural e em sua compreensão, violando a memória ferroviária uma vez que não permitem vislumbrar a relação entre os elementos existentes no espaço ferroviário e em sua relação com a cidade, além de prejudicar a própria paisagem urbana ao introduzir, de forma desarmônica e desequilibrada, elementos estranhos ao contexto do lugar. (IPHAN, 2016c, p.2)

Mais uma judicialização desse conflito envolvendo a gestão da área do Pátio Ferroviário de Caruaru vai sendo estruturada, uma vez que o IPHAN tem o entendimento de que as intervenções existentes devem ser retiradas e a prefeitura de Caruaru não apresentou nenhuma proposta para tal, sendo essa nova judicialização diretamente influenciada pela ação civil pública existente desde 2007. Apesar de ser um conflito provocado pelo prefeito anterior, a gestão atual não teria se mostrado resoluta na solução do mesmo, ao contrário, teria ampliado os danos iniciados em 2007, não cumpriu a sentença, prazos e ordens judiciais, bem como, a ação civil pública em andamento não teria surtido o efeito educativo que se esperaria, coibindo ações depredatórias na área promovidas com anuência ou negligencia dos órgãos municipais responsáveis.

No dia 19 de maio de 2016, a prefeitura encaminhou um ofício ao IPHAN, Ofício GP nº 306/2016, em resposta ao ofício nº172, de 23 de fevereiro de 2016 - ofício no qual o superintendente do IPHAN, Elísio Luís Sobreira Monteiro de Franca, questionou a prefeitura sobre quantos e quais comerciantes estão instalados na área do Pátio Ferroviário e se a prefeitura concedeu algum tipo de alvará de funcionamento para os estabelecimentos, informações solicitadas pela Procuradora Federal do IPHAN, Dra. Fabiana Dantas - informando que:

A Prefeitura de Caruaru não concedeu alvarás ou permissões para empreendimentos gastronômicos, ou de quaisquer espécies, para funcionamento permanente na área da Estação Ferroviária. Em consequência, não há cobrança de taxas ou valores pela utilização dos espaços na área referida, em respeito à Legislação que não permite ao Município dispor de bens imóveis formalmente pertencentes à União. (Prefeitura Municipal De Caruaru, 2016).

Nesse ofício, o prefeito ainda salientou não ocupar nenhum espaço nem na área do Pátio Ferroviário nem nas edificações, frisando que o Prédio da Estação é ocupado pelo Instituto Histórico e que a ocupação do Pátio, dado por estruturas provisórias, serve de estrutura cenográfica para os festejos juninos, tendo o consentimento do IPHAN para utilização nessas épocas, não tendo sido informada até então sobre limitações para uso durante o período junino.

Ainda assim, o IPHAN levantou provas que contradiziam esse ofício da Prefeitura, sendo alguns recibos proferidos pela tesouraria da Prefeitura referentes a pagamento para cessão de uso de espaço localizado na Estação Ferroviária, de conformidade com contrato, datados de setembro de 2013 a abril de 2014; bem como licença emitida pela Prefeitura para exercício de atividade eventual na

localidade da Estação Ferroviária, datada de junho de 2014. Comprovando-se assim que a ocupação não foi uma invasão, mas sim cessão de um espaço federal por um ente municipal.

Sobre a multa aplicada ao município e pessoalmente ao prefeito, citada acima, os advogados da prefeitura entraram com um recurso contra essa decisão judicial do dia 25 de abril de 2016, insurgindo contra multa pessoal aplicada ao gestor do Município de Caruaru, argumentando afrontar os princípios constitucionais do contraditório e da ampla defesa, tendo em vista que o gestor não figurava como parte na relação processual. Além disto, peticionou pedido de audiência de conciliação alegando haver questionamentos técnicos sobre as exigências elencadas pelo IPHAN.

Em contraposição, o IPHAN apresentou-se contrário a esse recurso, pleiteando o seu improvimento e requerendo que nova multa seja imposta, visto que mais uma vez foi descumprido o prazo de 20 (vinte) dias fixados para apresentação do projeto executivo.

O Ministério Público também se manifestou judicialmente informando que o procedimento administrativo para apurar denúncia encaminhada pelo IPHAN quanto a possíveis irregularidades e danos ocorridos na área do Pátio Ferroviário de Caruaru estava sendo instaurado, a fim de investigar a ocorrência de atos de improbidade administrativa relativa aos fatos em análise. Noticia, também, estar apurando a regularidade da conduta da Fundarpe.

No dia 17 de julho de 2016, uma nova decisão judicial foi proferida com relação a essas solicitações. O recurso da Prefeitura foi indeferido por razões técnicas, como também o pedido do IPHAN para aplicação de nova multa, pois o magistrado entendeu que a melhor solução para o caso seria a marcação da audiência de conciliação proposta pelo Município de Caruaru. Determinou para comparecer à audiência a Secretaria de Infraestrutura de Caruaru, o Presidente da URB, o Município de Caruaru, a Fundarpe, o IPHAN, a Procuradoria Federal e o MPF.

Mesmo tendo recurso contra o pagamento de multa indeferido, no dia 19 de agosto de 2016 foi certificado que a defesa da Prefeitura nem entrou com novo recurso nem apresentou nos autos comprovante de depósito da multa, tendo mais uma vez a Prefeitura descumprido ordem judicial.

A audiência de conciliação foi realizada no dia 27 de setembro de 2016, comparecendo em nome do DNIT e do IPHAN o Procurador Federal Márcio de Carvalho Ordonho; em nome da Fundarpe o assessor jurídico Augusto Eugênio Paashaus Neto e a arquiteta Neide Fernandes de Sousa; pelo Ministério Público Federal a Procuradora da República Natália Lourenço Soares; também pelo IPHAN a arquiteta Maria Emília Lopes Freire; pelo Município de Caruaru, o Procurador do Município João Alfredo Beltrão de Melo Filho e seu assistente técnico Gilson José Monteiro Filho, a Secretaria Executiva da Secretaria de Infraestrutura Sheila Maria Cavalcanti Pereira, a advogada da Secretaria de Infraestrutura Dinariam Luedja de Sá Tabosa, a preposta do Município Érica Soraya de Andrade França, o técnico da área de preservação e restauro do patrimônio histórico Roberto Carneiro da Silva, o arquiteto consultor do Município de Caruaru Swami Soares de Lima e o arquiteto do Município Wolney Leite Miranda. Nessa reunião ficou decidido que:

A FUNDARPE apresentou justificativas fáticas consistentes em obstáculos de ordem material que conduziram a aprovação da execução realizada pelo Município de Caruaru. Considerando que essas justificativas não foram fornecidas ao IPHAN para que pudesse se pronunciar especificamente sobre elas, entenderam as partes que seria mais viável uma reunião conjunta dos técnicos para debater as questões suscitadas por ocasião da audiência de conciliação designada para esta data. As partes então convencionaram a realização de uma reunião administrativa marcada para o dia 07/10/2016, na sede do IPHAN (...), com a participação de representantes, técnicos e arquitetos da FUNDARPE, do Município de Caruaru e do IPHAN. No dia 17/10/2016, o IPHAN e a FUNDARPE deverão se manifestar, separadamente, acerca da situação da obra executada (satisfação integral ou parcial da obrigação de fazer) e de eventuais soluções técnicas para o atendimento da obrigação estabelecida no título executivo. Em seguida, o Município de Caruaru deverá ser intimado para se manifestar sobre os documentos técnicos apresentados, no prazo de 05 (cinco) dias. Após, o Ministério Públíco Federal deverá ser intimado para se pronunciar em igual prazo.(37ª Vara Da Justiça Federal De Pernambuco, 2016b, p.2)

Um fato relevante de se ressaltar é que a essa data, o segundo mandato do prefeito já estava chegando ao fim, sendo a realização da audiência muito próxima do primeiro turno das eleições municipais, realizada em 2 de outubro daquele ano, e na qual José Queiroz não era candidato, mas indicava um sucessor, seu vice-prefeito Jorge Gomes. Ademais, quando da realização dessa reunião administrativa acordada para o dia 7 de outubro, o primeiro turno das eleições municipais já tinham ocorrido, sendo que o candidato do prefeito não passou para o segundo turno.

Na reunião administrativa, realizada na sede da superintendência do IPHAN em Pernambuco, na cidade do Recife, compareceram técnicos representantes da

Fundarpe - assessor jurídico Augusto Eugênio Paashaus Neto, a arquiteta Neide Fernandes de Sousa e o arquiteto Roberto Carneiro -, técnicos representantes da Prefeitura de Caruaru - arquiteto da Secretaria de Urbanismo do Município Wolney Leite Miranda e arquiteto consultor do Município de Caruaru Swami Soares de Lima-, bem como a arquiteta do IPHAN – Maria Emilia Lopes Freire.

De acordo com ata da reunião, ficou deliberado que quanto ao refazimento do muro, IPHAN e Fundarpe não entraram em acordo, e, portanto, se posicionariam separadamente, conforme Termo da audiência de conciliação. Porém, houve consentimento quanto à plataforma de embarque e à linha férrea – rememorando que esses são os três elementos objetos da sentença e que os novos danos apontados em diversos relatórios técnicos do IPHAN descritos nessa dissertação não fazem parte da ação civil pública de 2007, mas que estava em andamento para proposição de uma nova ação. A respeito da plataforma, ficou acordado que seriam adotadas as recomendações do IPHAN, e quanto à linha férrea, acordou-se o afloramento dos trilhos em sua totalidade na área objeto de sentença – porção leste do pátio ferroviário -, seguindo orientação técnica a ser solicitada ao DNIT. Durante a reunião, mais uma vez foi reiterada a necessidade de a Prefeitura apresentar o projeto executivo, memorial descritivo e detalhamento dos serviços a serem executados.

A prefeitura então apresentou o projeto executivo e no dia 30 de novembro de 2016 tanto o IPHAN quanto a Fundarpe foram intimados a dar parecer sobre. Porém, pareceres e novas movimentações nessa ação civil pública só foram realizados em janeiro de 2017, quando o mandato do então prefeito José Queiroz já havia terminado.

As partes constituintes do processo chegaram a um acordo sobre o projeto de restauro apenas na segunda metade do ano de 2017, quando, em 04 de julho de 2017 foi proferida decisão para início das obras de restauração no prazo de 60 (sessenta) dias e possuindo 120 (cento e vinte) dias para a conclusão dos trabalhos de restauro. O início das obras deu-se em 15 de agosto de 2017, conforme informado pelo Município de Caruaru e findou em 14 de setembro de 2017, porém a ação civil pública até o ano de 2019 não findou. Mesmo 12 anos tendo se passado, ainda há divergências sobre as obras de restauro realizadas pela municipalidade e o IPHAN.

Uma das últimas ações de José Queiroz como Prefeito da cidade foi a promulgação da lei municipal nº 5.837 em dezembro de 2016, a qual classifica o conjunto da estação ferroviária (plataforma de embarque, galpão, sítio histórico, pátio e muretas) como um Imóvel Especial de Preservação, IEP⁶⁶.

Ato aparentemente contraditório as diversas posições do prefeito com relação ao Conjunto da Estação Ferroviária durante suas duas gestões, nas quais não entendia o bem como conjunto patrimonial carregado de valores históricos e culturais a serem preservados. O Conjunto passou então a ter também proteção em nível municipal.

6.3 Considerações Parciais

No início da gestão de José Queiroz, apesar das demolições empreendidas pela gestão anterior que causaram danos à integridade funcional e autenticidade do bem e desencadeou um processo judicial, o estado de conservação do Conjunto era considerado bom pelo relatório do inventário de conhecimento realizado pelo IPHAN em 2008. Porém esse relatório já apontava para fragilidade do pátio ferroviário devido a pressões externas para ocupação e transformação da área.

Essas pressões foram intensificadas na gestão de José Queiroz, sobretudo pela destinação do local dada pelo gestor para realização de eventos festivos e culturais. A requalificação de espaços públicos para lazer e desenvolvimento cultural sempre foi uma bandeira política levantada pelo prefeito, que segundo ele, era uma demanda da sociedade caruaruense. Foi, portanto, na gestão de José Queiroz que a utilização do Conjunto da Estação Ferroviária se consolidou como local para realização de eventos e festividades culturais na cidade, sobretudo em datas festivas como Semana Santa, São João e Natal, a fim de aquecer também o turismo na cidade.

No ano de 2009, primeiro ano da gestão do então prefeito, a área começou a ser utilizada durante as festividades de São João da cidade como um polo descentralizado da festa, que até então era realizada basicamente no Pátio de Eventos. Dez anos depois, o Polo da Estação Ferroviária é um polo festivo

⁶⁶ Imóveis Especiais de Preservação - IEP - são exemplares isolados, de arquitetura significativa para o patrimônio histórico, artístico e/ou cultural da cidade de Caruaru, cuja proteção é dever do Município e da comunidade, nos termos da Constituição Federal e da Lei Orgânica Municipal. (LEI Nº 5.837, Art. 2º).

extremamente consolidado, sendo um dos principais polos da festa junina, junto com o Pátio de Eventos e o Auto do Moura.

Segundo o Prefeito, diante da aceitação popular da utilização do Conjunto para os festejos juninos, decide-se consolidar as estruturas montadas para o São João, transformando a área em um Polo Cultural permanente. Porém, nenhum projeto foi apresentado sobre essa demanda, ou mesmo houve solicitação de autorização aos órgãos competentes, seja a Fundarpe, visto que era uma área tombada em nível estadual ou a empresa cessionária que detinha os direitos de uso do local, a CFN – posteriormente Transnordestina Logística S.A.

Em 2010, o Conjunto entrou para Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário, passando a ser protegido também em nível federal. Todavia, apesar de ter entrado para lista em 2010 e a utilização indevida do Conjunto estar se dando desde 2009, e de haver uma demanda judicial envolvendo a área desde 2005, essa irregularidade só foi constatada em 2012, devido a uma fiscalização de rotina feita por técnicos do IPHAN. Quando, pela primeira vez, foi solicitada à Procuradora Federal Fabiana Dantas que intercedesse para que medidas protetivas fossem tomadas, pois estas intervenções estavam causando a uma série de novos danos.

Através dos diversos relatórios gerados sobre essa ocupação na área é possível constatar novas perdas de autenticidade e integridade funcional do bem, além de ser notório que a intervenção proposta não tinha nenhuma ligação com teorias conservativas, nem compreendia a área como um elemento carregado de valores culturais a serem preservados. Percebe-se que, como já era apontado no Inventário de Conhecimento, era uma intervenção que apenas cedia aos anseios de ocupação de uma área de grande vazio no centro da cidade e não como conjunto a ser preservado.

Ao contrário, as intervenções e construções realizadas na área do pátio ferroviário comprometiam sobremaneira a leitura do pátio ferroviário, impedindo, por vezes a visualização das edificações existentes no local, negando-as diversas vezes, apagando e recobrindo elementos importantes para memória ferroviária, como os trilhos, dormentes e elementos de sinalização ferroviária. Nessa ocupação e uso sugeridos pela municipalidade, em momento algum a preservação do bem foi colocada em primeiro plano, a justificativa sempre foi a demanda e anseios populares, que nunca foram de fato comprovadas.

A situação tensa entre IPHAN e a Prefeitura de Caruaru durante as duas gestões de José Queiroz foi agravada pela sentença proferida em segunda instância no processo judicial iniciado durante o mandato de Tony Gel, que condenava a municipalidade a reconstrução do *status quo ante* dos elementos demolidos pelo prefeito anterior. A execução dessa sentença se arrastou de 2011 até os últimos meses da gestão de José Queiroz, ficando ainda a cargo da prefeita sucessora de José Queiroz assumir parte dessa execução.

Por várias vezes, o Prefeito não cumpriu decisões judiciais, não apresentou em juízo solicitações e demandas realizadas pelo IPHAN, solicitou diversas audiências de conciliação sem que cumprisse acordos posteriormente, postergou até os últimos meses de seu mandato a apresentação do projeto executivo, mesmo sendo solicitado pelo IPHAN, desde quando a sentença foi proferida em 2011, e por decisões judiciais diversas.

A situação desgastante de um processo judicial que se arrastava durante anos, mais as ocupações irregulares, sobre as quais a prefeitura foi informada diversas vezes de sua ilegalidade, levaram a um aprofundamento do conflito entre esses dois atores sociais. Houve diversas tentativas do IPHAN de mediar esses conflitos através de reuniões e notificações, não obtendo sucesso devido às negativas da prefeitura de cessar o uso que estava sendo dado ao local.

A falta de resolução dos conflitos levou o IPHAN a tentar uma nova mediação através de judicialização. Sendo a única saída encontrada pelo IPHAN para que as ocupações irregulares fossem retiradas, ainda assim, a proposição da nova ação civil pública não foi concluída durante os mandatos de José Queiroz.

Durante esses anos, algumas vezes a prefeitura pareceu se mostrar disposta a abrir um diálogo com o IPHAN, sugerindo a composição de um grupo de trabalho conjunto para elaboração de proposta, pedindo formatação de diretrizes projetuais e comparecendo a reuniões conciliatórias, mesmo quando não estavam ligadas ao processo judicial. Contudo, nenhuma das diretrizes sugeridas pelo IPHAN nem mesmo acordos e solicitações para retirada das estruturas que ocupavam o pátio ferroviário foram cumpridos.

O prefeito não abriu mão dessa forma de ocupação. Mesmo sabendo que era irregular, alegou que eram invasões, apesar de ceder espaços para grupos de artistas locais e de o IPHAN comprovar que a prefeitura fazia cobranças aos

comerciantes que atuavam na área, sabendo que era ilegal por ser uma área da União e não do Município.

Apesar de alegar o desejo popular por aquele uso, a prefeitura estava defendendo interesses próprios de geração de renda para a municipalidade - comprovado pelo IPHAN através de recibos expedidos pela tesouraria da prefeitura –, interesse dos comerciantes e donos de bares que exerciam suas atividades no local, e de um grupo restrito de artistas e artesãos que possuíam espaços na área. No mais, nunca foi apresentado estudo ou pesquisa que comprovasse que a população local aprovava ou demandava aquele uso.

Nota-se também a fragilidade do IPHAN em fiscalizar e tomar ações para inibir as irregularidades da prefeitura, uma vez que o IPHAN não possui poderes legais para impor suas exigências nem instrumentos punitivos próprios, ficando à mercê de decisões judiciais. Sem falar na fragilidade institucional do organismo federal de preservação como Instituição que cada vez mais sofre com perdas orçamentárias e falta de corpo técnico⁶⁷, dificultando o trabalho de fiscalização, sobretudo em cidades do interior, como o caso da cidade em estudo, que não possuem sede de Escritório Técnico do IPHAN.

A justiça se mostra por vezes falha em fazer com que o município cumpra suas obrigações e extremamente lenta. Como citado pela Procuradora Federal Fabiana Dantas, apesar de já haver uma condenação judicial do município devido a danos causados ao patrimônio ferroviário, essa condenação não surtiu o efeito educativo esperado e dificilmente surtiria, uma vez que o prefeito acabou mal cumprindo a sentença, por vezes ignorando totalmente decisões judiciais e nem por isso sofrendo algum tipo de consequência. Mesmo sendo condenado a penalidades, estas não foram cumpridas.

O Patrimônio Ferroviário de Caruaru terminou as duas gestões de José Queiroz protegido e, nível federal, estadual e municipal, e mais do que nunca vítima da grande pressão para ocupação como um mero terreno disponível na cidade e

⁶⁷ Segundo a Presidenta do IPHAN, Kátia Santos Bogéa, em entrevista para site da Câmara dos Deputados em novembro de 2017, em 80 anos de instituição, só houve dois concursos públicos existindo 516 cargos vagos e essa carência compromete todo o trabalho do IPHAN. Na mesma entrevista, a Presidenta ainda afirma que o orçamento de 2017 sofreu um contingenciamento de 61% e que para 2018, seria necessário um orçamento de R\$ 450 milhões para dar continuidade às obras necessárias e contratação de pessoal, sendo que o orçamento final de 2018 ficou em R\$ 362,83 milhões, de acordo com o Portal da Transparência. Em 2019, as despesas previstas do IPHAN, segundo o mesmo Portal, seriam de R\$ 516,90 milhões, mas até o final de outubro de 2019, apenas R\$ 208,29 milhões foram repassados. (Akira; Seabra, 2017) (Portal da Transparência, 2019).

não como um bem com significados a serem preservados. Percebe-se que muito pouco é possível ser feito pelos órgãos de fiscalização, mesmo quando os conflitos chegam ao ponto máximo de procurar na justiça uma mediação.

Quanto mais protegido legalmente, mais o Conjunto Arquitetônico Ferroviário de Caruaru foi transformado e alterado, com perdas quase totais de autenticidade e integridade funcional.

7 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Os conflitos envolvendo a gestão da conservação do Conjunto Arquitetônico Ferroviário de Caruaru se iniciaram em 2005, na gestão de Tony Gel, devido a obras que demoliram importantes atributos do conjunto e mutilaram o pátio ferroviário, empreendendo significativas perdas de autenticidade e integridade funcional.

Essa obra não possuía nenhum respaldo técnico, apesar de o prefeito alegar que a estava fazendo para melhorias no trânsito da cidade. Não possuía a autorização necessária dos órgãos competentes, desconsiderando totalmente o fato de o conjunto ser tombado pela Fundarpe - para não mencionar o fato de ser uma área federal e não municipal e que existia uma empresa privada que detinha os direitos de exploração da área. Dessa forma, releva-se totalmente que a realização de obras em conjuntos tombados está condicionada a uma série de normativas legais e diretrizes específicas, e que deveria passar primeiramente pela apresentação do projeto pleiteado e aprovação pelos órgãos competentes.

A realização da obra na área se deu pela falta de sensibilidade do prefeito diante dos valores patrimoniais e especificidades que envolvem esse tipo de bem. Para Tony Gel, os valores daquela área eram estritamente práticos, uma área pública e sem uso, que atenderia facilmente às suas necessidades imediatistas, uma vez que para executar a obra - que consistia na criação de um terminal de passageiros de ônibus -, ele não precisaria desapropriar residências ou prédios ou indenizar ninguém.

Meneguello (2011), Kühl (2008 e 2011) e Rufinoni (2009) muito debatem sobre as ações empreendidas e intervenções realizadas no patrimônio industrial do Brasil. O que se observa é que muitos elementos de suma importância e que são tratados em documentos balizadores para preservação e em estudos sobre conservação, não são levados em consideração quando se trata de patrimônio industrial.

Para o então prefeito, o valor patrimonial daquele conjunto estava restrito às edificações isoladas, fato que fica claro na defesa apresentada pelo advogado da prefeitura, quando expressa que a 'obra idealizada não alteraria a estrutura física dos prédios da estação ferroviária'. Demonstrou completa ignorância sobre a tipologia de patrimônio com a qual estavam lidando e desprezando os valores

patrimoniais do pátio ferroviário como componente essencial para o conjunto ferroviário.

Analizar a obra pleiteada e os ofícios encaminhados pela prefeitura advogando em seu favor é vislumbrar na prática o que diziam os autores mencionados na primeira parte dessa dissertação. É uma obra que ignora completamente o entendimento de que patrimônio ferroviário não é apenas relevante por seus prédios isolados, mas sim como conjunto. Como salienta o parecer do IPHAN, desmantelar o conceito de pátio ferroviário descaracterizaria consideravelmente o conjunto existente e quebraria o equilíbrio de escala entre os espaços construído e aberto, ou seja, comprometeria sobremaneira a integridade funcional do bem. É uma obra que não considera que o terreno do pátio ferroviário faz parte da lógica funcional do bem, considerando-o apenas como um terreno livre com potencial para ser ocupado de diversas maneiras, independente de ser um conjunto tombado.

É primordial salientar que a proteção dos bens industriais deve sempre observar sua especificidades, ressaltando que, usualmente, são grandes complexos que ocupam vastas parcelas de terrenos em áreas centrais ou de expansão das cidades. Portanto são muito suscetíveis a pressões para ocupação e refuncionalização. Essas áreas devem ser vistas como um complexo no qual há uma relação entre as edificações mais significativas e arquitetura menor e entre as edificações com os grandes espaços vazios, que é justificada pela lógica funcional do conjunto (Rufinoni, 2009, p.182).

Sendo assim, esses elementos não representam interesse isoladamente, podendo eventualmente, uma única edificação industrial isolada representar valores excepcionais, mas, grosso modo, trata-se de um conjunto de edifícios inter-relacionados, cuja avaliação e preservação não fará sentido se todos os elementos que o compõem não forem analisados como um conjunto (Rufinoni, 2009, p.181).

Apesar de a obra ter sido embargada pela Polícia Federal, e do IPHAN ter notificado a prefeitura, extrajudicialmente, informando sobre sua irregularidade, a CFN - empresa privada que detinha os direitos de exploração da área - achou por bem judicializar o conflito, a fim de evitar novas perdas e assegurar a reparação dos danos já empreendidos.

Faz parte da lide judicial a Prefeitura de Caruaru, como ré, a CFN, como autora e o IPHAN, como coautor. O DNIT se abstém de participar do processo e posteriormente a Fundarpe foi intimada como assistente litisconsorcial, pois a juíza do caso entendeu ser primordial sua participação, uma vez que recai sobre o bem um tombamento estadual.

Há vários tipos de relações estabelecidas entre os atores sociais nesse conflito. A princípio, a CFN e o IPHAN estabeleceram certa relação de colaboração no momento de abertura do processo, pois a finalidade de ambos era similar: embargar a obra, impedir o alargamento dos danos e reivindicar reparação dos danos já causados. Porém, suas atuações acabaram se dando de forma muito isolada, não havendo articulação de fato entre esses atores, de modo que se perdeu a oportunidade de se ter mais força ao exigir suas demandas conjuntamente.

O mesmo aconteceu com as relações que poderiam ser estabelecidas entre o IPHAN e a Fundarpe, por serem órgãos que possuem praticamente as mesmas prerrogativas. Uma ação conjunta desses atores fortaleceria as ações de preservação e gestão mais eficazes. Contudo, a Fundarpe, sobretudo aquele momento, se mostrou extremamente omissa com relação ao Conjunto, mesmo tendo obrigações legais para com ele. Só foi incluído como ator social no conflito mediante intimação judicial e só se pronunciou sobre os fatos no processo judicial.

Note-se que o conflito se estabeleceu de duas maneiras, uma judicial, e outra de cunho administrativo. O IPHAN tentou uma negociação com a prefeitura também extrajudicialmente, notificou-a, solicitou apresentação de projeto, fiscalizou o bem, recebeu denúncias. Incumbências que seriam destinadas à Fundarpe, visto o tombamento estadual. No entanto, a Fundarpe não se pronunciou sobre o fato até a intimação judicial. Motivações políticas possivelmente foram a causa dessa omissão, uma vez que o Governador do Estado na época era aliado de Tony Gel.

Outro órgão que resolveu se omitir foi o DNIT. É fato que, à época, a Medida Provisória-MP n.º 246/2005 ainda não tinha sido convertida em Lei, como é alegado pelo órgão para não integrar a lide judicial. Mas, o mesmo teria direito a fazê-lo uma vez que foi intimado para tal e resolve que não tem interesse. Se tivesse sido estabelecida uma relação de colaboração com o IPHAN, as demandas do IPHAN se fortaleceriam, visto que mais um órgão da administração federal estaria dando suporte técnico.

O que se verifica no Conjunto Ferroviário de Caruaru-PE não difere do que pontuam autores mencionados nos primeiros capítulos da dissertação. Como foi visto, a preservação do patrimônio ferroviário brasileiro está diretamente ligada à liquidação da RFFSA e promulgação da lei nº 11.483 de 2007, que transferiu para o IPHAN a responsabilidade de receber, administrar e zelar pela guarda e manutenção dos bens ferroviários considerados detentores de valor artístico, histórico e cultural.

Por ser basicamente um órgão administrativo e regulador, o IPHAN dispõe de poucos recursos para executar projetos de conservação. Sendo assim, parcela significativa dos recursos aplicados nos projetos de revitalização de áreas do patrimônio cultural ferroviário, bem como a concepção desses projetos vem das prefeituras. Segundo, Kühl (2008) muitas das intervenções pleiteadas com projetos de prefeituras são muito mais voltadas para algum tipo de exploração econômica ou política da área e não partem necessariamente de um desejo real de conservação. Esse fato vai de encontro aos interesses e obrigações do IPHAN de salvaguardar a memória ferroviária.

O resultado foi um conflito mediado por meio de ação judicial em que as partes não conseguiram entrar em consenso em tempo hábil e muitas perdas de integridade e material autêntico são sentidas. Nem a mediação judicial nem as diversas investidas do IPHAN e, eventualmente quando solicitadas da Fundarpe, contribuíram para reconhecer que a área é um patrimônio histórico da cidade e que precisa ser entendida como tal na propositura de qualquer intervenção no local. O conflito entre esses órgãos e a prefeitura só agravou-se com o passar dos anos e adquiriu outras feições, resultando em novas perdas.

As propostas seguintes de reuso para área, empreendidas pelo gestor que assumiu depois de Tony Gel – José Queiroz - não lançaram mão de atos tão drásticos como o projeto de 2005, no qual demolições foram feitas. Contudo seguiu o mesmo *modus operandi*, à medida que projetos não foram apresentados aos órgãos competentes e a ocupação da área tombada e protegida por lei foi feita de forma totalmente irregular, sem considerar o bem como um conjunto que deve ser lido como tal e somente como tal é capaz de transmitir todos os seus valores.

O conflito assumiu outras dimensões e tornou-se mais denso na gestão de José Queiroz. Ao mesmo tempo em que esse prefeito entendeu o Conjunto como um ativo cultural, de importância para a cidade, ele também o enxergou como ativo

econômico importante. José Queiroz percebeu a área apenas como um “espaço vazio sem valor”, que poderia ser facilmente demolida ou mutilada. O prefeito entendeu que não poderia perder esse capital cultural, chegando a aprovar uma lei que protegeu o Conjunto também em nível municipal, em caráter bem contraditório com suas ações de interesse prático e imediatista, visando a explorar o potencial econômico do Conjunto.

Ao mesmo tempo em que ele “compreendeu” que o pátio ferroviário é um elemento constituinte do bem ferroviário, propôs um projeto de reutilização que não visava à manutenção das relações espaciais do pátio com as edificações, posto que o pátio ferroviário foi tratado como um terreno livre disponível para qualquer tipo de ocupação.

O pátio da estação ferroviária é completamente ocupado por bares, restaurantes e várias construções que não dialogam em nada com as edificações preexistentes, sem nenhum planejamento, sem autorização dos órgãos competentes e nenhuma observação das especificidades do bem no qual se estava intervindo. Sem nenhum respeito ao bem tombado, considerou-se a área do pátio ferroviário como um terreno disponível, ignorou-se completamente a relação dos componentes desse conjunto e se ocupa a área não como um sítio patrimonial, mas sim, como um local com potencial econômico a ser explorado.

Perdas de integridade funcional, apagamento e recobrimento de importantes atributos integrantes do conjunto que ressaltavam a memória ferroviária, comprometendo sua autenticidade, inserção de materiais que em nada dialogam com o conjunto, são alguns danos que podem ser constatados com a inserção dos novos usos estabelecidos.

É fato que perdas consideráveis se deram ao longo dos anos de forma gradual e sem muito registro. Acredita-se que importantes elementos compositivos do sítio original, como castelo d’água e outros, tenham sido demolidos antes mesmo da grande reforma da década de 1940/1950, bem como, muito material autêntico foi perdido nessa reforma, que modificou completamente a tipologia da estação ferroviário. Além disso, o pátio ferroviário já foi mutilado há várias décadas para abertura da Rua Belmiro Pereira, muito antes de Tony Gel cogitar a possibilidade de abertura de outra via no local. Por outro lado, todo o muro de balaustrada que

isolava o pátio ferroviário margeando a Rua Frei Caneca, foi gradativamente sendo perdido antes mesmo de Tony Gel assumir a prefeitura.

Ainda assim, relatórios do IPHAN constatavam que, apesar dessas perdas materiais, o sítio ainda se resguardava em bom estado de conservação. A plataforma de embarque da estação ferroviária, bem como suas duas rampas de acesso conservavam-se autênticas da construção de 1895. Havia também uma boa conservação de elementos internos da estação ferroviária, como pisos, luminárias, gradis de ferro, esquadrias. O pátio ferroviário, apesar de já ter sido mutilado, mantinha boas proporções e relações com as edificações existentes, indicando a existência de uma atividade ferroviária. Elementos constituintes importantes, como trilhos e placas de sinalização haviam sido conservados em seu local de origem, importantes para manutenção da integridade funcional. Porquanto, existia uma atividade ferroviária regular, apesar de necessitar de manutenção predial, o Conjunto não se mostrava tão vulnerável a perdas drásticas.

A partir do momento em que se tornou obsoleto, diversas ações predatórias foram instauradas. A demolição da rampa de acesso à plataforma de embarque, material autêntico de 1895, é uma das perdas mais significativas que sofreu o conjunto, pois a perda material é irreversível. Junto com a rampa, perdeu-se 105 metros do muro de balaustrada, que mesmo não sendo da construção original, fazia parte do conjunto desde a reforma de 1940/1950, podendo-se considerar que sua materialidade também era de extrema importância para autenticidade do bem, como também para sua integridade. Houve a substituição das telhas cerâmicas da coberta dos armazéns por telhas de fibrocimento, mais uma perda material considerável, que diminuiu a autenticidade do conjunto, bem como a retirada dos elementos de concreto que faziam a marcação na coberta dos armazéns.

A ocupação do pátio ferroviário de maneira desordenada, a inserção de materiais contrastantes com as edificações, o recobrimento dos trilhos, a quebra das relações espaciais, tudo isso comprometeu a autenticidade e integridade do bem de maneira mais contundente do que todas as perdas que tinha sofrido antes das duas gestões estudadas. Em dezesseis anos, o Conjunto sofreu perdas significativas, mesmo estando cada vez mais salvaguardados pelos órgãos de proteção do patrimônio.

O conflito entre o IPHAN e a prefeitura de Caruaru foi agravado na gestão de José Queiroz porque, além da falta de resolução do processo concernindo às demolições no pátio ferroviário, que se estendia desde 2005, o prefeito empreendeu novos danos ao patrimônio e não se dispôs de fato a solucionar nenhum dos dois casos.

Apesar das diversas tentativas de conciliação e consenso, mediadas na maioria das vezes pela Justiça Federal, acordos e decisões judiciais não foram cumpridos pela prefeitura, que, à medida que solicitou diversas audiências de conciliação, parecia disposta a dialogar, entretanto, nunca cumpriu os compromissos firmados.

As ocupações ilegais no pátio ferroviário só foram removidas na gestão da sucessora de José Queiroz, Raquel Lyra⁶⁸, visando a evitar a instauração de mais uma ação civil pública contra o município, ficando no local apenas as instalações dedicadas aos artistas locais.

A programação inicial era de retirar todas as edificações, conforme solicitação do IPHAN, porém vários protestos foram realizados pelos donos de bares e restaurantes e pelo grupo de artistas que tinham seus espaços na área. Depois de negociações com a Fundação de Cultura, os comerciantes concordaram em sair da área, porém os artistas acabaram permanecendo em seus espaços.

Os equipamentos que estavam no local foram parcialmente retirados, mas um plano para área ainda não foi apresentado. Nesse meio tempo, o bem se encontra abandonado e em crescente estado de degradação. Entretanto, já foi manifestado o interesse pela Fundação de Cultura da cidade para uso do local. Em nota enviada à imprensa, em maio de 2017, a Fundação disse que “reitera seu compromisso em tratar com carinho do maior sítio histórico da cidade e oferecer, aos moradores e visitantes, uma estrutura de qualidade e maior segurança⁶⁹(...)”.

A retirada dos bares e restaurantes não garantiu a manutenção da memória ferroviária pretendida para atender à lei - apesar de melhorar as condições de alguns atributos, sobretudo com relação à integridade funcional do bem - sua salvaguarda permanece comprometida.

⁶⁸ Raquel Lyra foi a eleita em 2016 para suceder José Queiroz. Filiada ao Partido da Social Democracia Brasileira, é a atual prefeita de Caruaru.

⁶⁹ Nota à imprensa da Fundação de Cultura e turismo de Caruaru em abril de 2017, disponível em: <<http://noticias.ne10.uol.com.br/interior/agreste/noticia/2017/04/26/comerciantes-da-estacao-ferroviaria-realizam-protesto-em-caruaru-677155.php>> Acessado em: maio de 2018.

É importante frisar que, diferentemente do que discutem de Luis de la Mora e Zanchetti, entre outros autores mencionados, a participação de outros atores sociais - como a população que se utiliza do local, os habitantes da cidade de modo geral, ou até mesmo os comerciantes que atuavam na área e os artistas que ocupam a área - tão relevante para um processo de gestão mais exitoso, nesse caso de negociação de Caruaru, praticamente é inexistente.

O debate sobre a gestão e planejamento de intervenções fica muito a cargo das instituições, sobretudo do IPHAN e da Prefeitura. Mesmo a Fundarpe, que deveria ser uma parte seriamente ativa nesses processos de negociação, pouco intervém. Portanto, não há praticamente participação de outros atores sociais, mesmo o Instituto Histórico, que tem concessão para funcionar no prédio da estação ou mesmo os artistas que ocupam o pátio ferroviário participam das decisões sobre as intervenções realizadas no conjunto. A preocupação desses atores reside apenas na sua manutenção na área.

A questão da gestão do patrimônio ferroviário, no caso de Caruaru-PE, resultou em diversos conflitos, uma vez que atributos comuns aos principais atores foram fonte de atitudes concorrentiais, a prefeitura desconsiderou as prerrogativas das instituições de preservação, bem como o fato de o conjunto ser protegido, e empreendeu obras que julgou mais convenientes.

Apesar de ser responsável pela salvaguarda e gestão do bem, o IPHAN não tem autonomia para planejar e executar medidas conservativas, uma vez que o órgão não possui orçamento suficiente para tal. Apesar do aumento de tipologias protegidas e reconhecidas como patrimônio cultural, o orçamento do IPHAN não cresce na mesma proporção, nem cresce o número de técnicos.

A despeito de todas essas dificuldades, é notório o empenho do IPHAN em salvaguardar o bem, mesmo quando não tinha obrigação legal direta – quando o conjunto não possuía proteção em nível federal -, solicitando e analisando projeto, encaminhando ofícios à prefeitura, dando suporte técnico e propondo iniciativas legais cabíveis.

Constata-se, portanto, que no estabelecimento dos novos usos, pouco ou nada foi discutido pelos agentes da gestão municipal sobre o bem culturalmente reconhecido e suas especificidades. A falta de informação sobre esse tipo de bem e

a falta de reconhecimento de suas especificidades fazem com que essas intervenções sejam tratadas fora do campo da conservação, como já afirmava Kühl.

Há um grande desafio de se aproveitar a oportunidade de transformar essas intervenções numa forma de ampliar os conhecimentos sobre o bem em que se está atuando e assim propor ações que visem à salvaguarda e gestão da conservação mais eficaz e eficiente.

É um grande desafio buscar com que os reusos proporcionem áreas de desenvolvimento econômico, social e cultural para a população e que, sobretudo, preserve o bem e propague a memória ferroviária. Uma primeira forma de tentar vencer esse desafio é buscar conhecer bem o objeto para o qual se está propondo intervenção.

É imprescindível que haja constantes estudos, aprofundamento e debates sobre o tema; estimular e promover ações de reconhecimento e propagação da importância desse tipo de patrimônio, ainda pouco reconhecido por grande parte das pessoas.

Ao preservar um bem, é preciso reconhecer e respeitar o seu contexto, assim, é importante que todos tomem consciência de que o reuso destinado a esses imóveis deve ser compatível com o espaço preexistente. Essa consciência só vai ser alcançada através de estudos e debates, ações de educação patrimonial e envolvimento da população com o Bem. O patrimônio ferroviário em cada município contém marcas indeléveis da memória das comunidades e seu desenvolvimento, o que demanda a realização de constantes pesquisas científicas (Xavier, Constantino, 2017).

Por fim, como coloca Cavalcanti Neto (2009), o patrimônio cultural ferroviário abre a oportunidade de se valorar bens em cerca de 1.300 municípios brasileiros, muitos deles que estavam totalmente fora da discussão sobre patrimônio cultural, e proporciona a inclusão de diversas comunidades nessa discussão sobre a cultura nacional, ressaltando ainda mais a importância da preservação desse tipo de legado.

REFERÊNCIAS:

24ª VARA DA JUSTIÇA FEDERAL DE PERNAMBUCO. Ação De Nunciaõ De Obra Nova: **Processo nº 0000932-59.2005.4.05.8302**. Juíza Federal: Amanda Torres de Lucena Diniz Araújo. DJ: 18/12/2006. TRF5. Disponível em: <<https://www.trf5.jus.br/>>. Acessado em: maio de 2018.

37ª VARA DA JUSTIÇA FEDERAL DE PERNAMBUCO. Despacho: **Processo nº 0000932-59.2005.4.05.8302**. Técnico Judiciária Escrivão do Ato: GFF. 15/10/2013. TRF5. Disponível em: <<https://www.trf5.jus.br/>>. Acessado em: maio de 2018.

37ª VARA DA JUSTIÇA FEDERAL DE PERNAMBUCO. Decisão: **Processo nº 0000932-59.2005.4.05.8302**. Técnico Judiciário Escrivão do Ato: MRBA. 06/02/2014a. TRF5. Disponível em: <<https://www.trf5.jus.br/>>. Acessado em: maio de 2018.

37ª VARA DA JUSTIÇA FEDERAL DE PERNAMBUCO. Despacho: **Processo nº 0000932-59.2005.4.05.8302**. Técnico Judiciário Escrivão do Ato: MRBA. 26/02/2014b. TRF5. Disponível em: <<https://www.trf5.jus.br/>>. Acessado em: maio de 2018.

37ª VARA DA JUSTIÇA FEDERAL DE PERNAMBUCO. Despacho: **Processo nº 0000932-59.2005.4.05.8302**. Juiz Federal Titular da 37ª Vara/PE: José Moreira da Silva Neto. 14/09/2015. TRF5. Disponível em: <<https://www.trf5.jus.br/>>. Acessado em: maio de 2018.

37ª VARA DA JUSTIÇA FEDERAL DE PERNAMBUCO. Decisão: **Processo nº 0000932-59.2005.4.05.8302**. Técnica Judiciário Escrivão do WSS. 26/04/2016a. TRF5. Disponível em: <<https://www.trf5.jus.br/>>. Acessado em: maio de 2018.

37ª VARA DA JUSTIÇA FEDERAL DE PERNAMBUCO. Termo de Audiência de Conciliação: **Processo nº 0000932-59.2005.4.05.8302**. Técnica Judiciária Escrivã do Ato: Lara Souza Oliveira. 27/09/2016b. TRF5. Disponível em: <<https://www.trf5.jus.br/>>. Acessado em: maio de 2018.

ADOVACACIA GERAL DA UNIÃO. **Parecer** n. 00076/2015/PROT/PFIPLANPE/PGF/AGU. Assunto: Fiscalizações. Procuradoria-

Geral Federal- Procuradoria Federal Junto ao Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional em Pernambuco, 15 de outubro de 2015. Recife-PE.

ADOVACACIA	GERAL	DA	UNIÃO.	Nota	n.
00029/2016/PROT/PFIPHANPE/PGF/AGU. Assunto: Fiscalização. Procuradoria-Geral Federal- Procuradoria Federal Junto ao Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional em Pernambuco, 23 de fevereiro de 2016. Recife-PE.					

AKIRA, A.; SEABRA, R. **Baixo orçamento põe em risco existência do Iphan, alertam dirigentes.** Câmara dos Deputados, 2017. Disponível em: <<https://www.camara.leg.br/noticias/527186-baixo-orcamento-poe-em-risco-existencia-do-iphan-alertam-dirigentes>> Acesso em: Outubro de 2019.

ANJOS, Cláudia Cruz dos. Inventário Do Patrimônio Ferroviário: documento e instrumento da política de preservação. In: **5º Seminário Ibérico-American Arquitetura e Documentação.** Belo Horizonte, 2017. Disponível em: <<https://even3.blob.core.windows.net/anais/68547.pdf>> Acessado em: Fevereiro de 2019.

BRANDI, Cesare. **Teoria da Restauração.** São Paulo: Ateliê, 2008.

BRASIL, Ministério da Educação e Cultura. Secretaria do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. Fundação Nacional pró-memória. **Proteção e Revitalização do patrimônio cultural no Brasil:** uma trajetória. Brasília, MEC, 1980. Disponível em: <[http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Protecao_revitalizacao_patrimonio_cultural\(1\).pdf](http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Protecao_revitalizacao_patrimonio_cultural(1).pdf)> Acessado em: outubro de 2018.

BRASIL. Constituição (1988). **Constituição da República Federativa do Brasil.** Brasília, DF: Senado Federal: Centro Gráfico, 1988. 292 p.

BRASIL. **Lei n.º 11.483.** Brasília, 2007. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2007/lei/l11483.htm>. Acesso em abril de 2016.

BRASIL. **Decreto Lei nº 25** de 30 de novembro de 1937. Organiza a proteção do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. Disponível em: <<http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Decreto->>

Lei%20n%C2%B0%2025%20de%2030%20de%20novembro%20de%201937.pdf>
Acessado em: janeiro de 2019.

BEMVENUTI, Alice. Aspectos históricos da musealização do patrimônio industrial ferroviário brasileiro. In: Revista **Faces da história**, Assis-SP, v.4, nº1, p. 123-146, jan.-jun., 2017.

BORGES, B.A.B. **Patrimônio Ferroviário e Autenticidade**. Avaliação do Conjunto Ferroviário de Caruaru. Dissertação de Mestrado. Mestrado em Desenvolvimento Urbano, Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2014.

BUZELIN, José Emílio de Castro H. **Almanaque da RFFSA**: Volume V - Capítulo 22 – I, 2010. Disponível em: <<http://almanaquedarffsa.blogspot.com/2010/01/rffsa-volume-v-capitulo-22.html>> Acessado em: janeiro de 2018.

CARUARU. **LEI ORGÂNICA DO MUNICÍPIO DE CARUARU/PE**. Caruaru: Câmara Municipal, 2013. Disponível em: <<https://leismunicipais.com.br/lei-organica-caruaru-pe>> Acesso em: junho de 2019.

CASTRIOTA, L.B. **Patrimônio Cultural**: conceitos, políticas e instrumentos. São Paulo, Annablume; Belo Horizonte, IEDS, 2009.

CAVALCANTI NETO, J.R. O IPHAN e o patrimônio cultural ferroviário. In: **I Fórum Nacional do Patrimônio Cultural**. Ouro Preto, 2009. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/uploads/publicacao/Anais2_vol3_ForumPatrimonio_m.pdf> Acessado em outubro de 2017.

CAVALCANTI NETO, J.; CARNEIRO, F.G.; GIANNECCHINI, A.C. Avanços e desafios na preservação do patrimônio ferroviário pelo instituto do patrimônio histórico e artístico nacional. In: **VI Colóquio Latino Americano sobre recuperação e preservação do patrimônio industrial**. São Paulo, 2012. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/VI_coloquio_t6_avancos_desafios.pdf> Acessado em: Janeiro de 2019.

COMITÊ INTERNACIONAL DE MONUMENTOS E SÍTIOS; COMITÊ INTERNACIONAL PARA CONSERVAÇÃO DO PATRIMÔNIO INDUSTRIAL. ICOMOS-TICCIH. **Princípios para a conservação de sítios, estruturas, áreas e**

paisagens de patrimônio industrial. Dublin, 2011. Tradução para o português-Brasil: Ivanir Azevedo Delvizio, Eduardo Romero de Oliveira. Disponível em: <<https://tccihbrasil.com.br/cartas/os-principios-de-dublin/>> Acessado em outubro de 2018.

COMITÊ INTERNACIONAL PARA CONSERVAÇÃO DO PATRIMÔNIO INDUSTRIAL-TICCIH. **Carta De Nizhny Tagil sobre o patrimônio industrial**, em português. NizhnyTagil, 2003. Tradução: APPI – Associação Portuguesa para o Património Industrial Disponível em< <https://tccihbrasil.com.br/cartas/carta-de-nizhny-tagil-sobre-o-patrimonio-industrial/>>. Acessado em outubro de 2018.

COMITÊ INTERNACIONAL PARA CONSERVAÇÃO DO PATRIMÔNIO INDUSTRIAL-TICCIH BRASIL. TICCIH-Brasil Apresentação. 2010. TICCIH-Brasil. Disponível em: <<http://tccihbrasil.blogspot.com/2010/01/tccih-brasil-apresentacao.html>> Acessado em outubro de 2018.

COMITÊ INTERNACIONAL PARA CONSERVAÇÃO DO PATRIMÔNIO INDUSTRIAL-TICCIH BRASIL. Sobre. TICCIH-Brasil. Disponível em: <<https://tccihbrasil.com.br/o-tccih/>> Acessado em outubro de 2018.

COMPANHIA SIDERÚRGICA NACIONAL - CSN. 2019. Disponível em: <http://www.tlsa.com.br/conteudo_pti.asp?idioma=0&conta=45&tipo=59542&prSv=1> Acessado em: maio de 2019.

DE LA MORA, L. Os desafios a superar para desenvolver programas de conservação urbana integrada. In: ZANCHETI, Silvio (org.). **Gestão do Patrimônio Cultural Integrado**. Recife: Centro de Estudos Avançados da Conservação Integrada, 2002a.

DE LA MORA, L. A institucionalização dos processos de negociação para assegurar a sustentabilidade dos projetos de conservação urbana integrada. In: ZANCHETI, Silvio (org.). **Gestão do Patrimônio Cultural Integrado**. Recife: Centro de Estudos Avançados da Conservação Integrada, 2002b.

DE LA MORA, L. Modelos de Planejamento Local. In: Lacerda, Norma; Zanchetti, Silvio (orgs.). **Plano de Gestão da Conservação Urbana: conceitos e métodos.** Olinda: Centro de Estudos Avançados da Conservação Integrada (CECI), 2012a.

DE LA MORA, L. A Gestão da Conservação do Patrimônio e Seus Instrumentos. In: Lacerda, Norma; Zanchetti, Silvio (orgs.). **Plano de Gestão da Conservação Urbana: conceitos e métodos.** Olinda: Centro de Estudos Avançados da Conservação Integrada (CECI), 2012a.

FREIRE, M. E. L. Inventário do Patrimônio Ferroviário em Pernambuco: metodologia e diagnóstico. In: **II Encontro Nacional sobre Patrimônio Industrial**, 2009, São Paulo.

FREIRE, M.E.L. **Patrimônio Ferroviário:** Por uma compreensão sistêmica de sua lógica funcional. 2015. 96f. Dissertação de Mestrado. Mestrado em Desenvolvimento Urbano, Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2016.

FREIRE, M.E.L. **Patrimônio Ferroviário:** a preservação para além das estações. 2017. 247f. Tese de Doutorado. Doutorado em Desenvolvimento Urbano, Universidade Federal de Pernambuco, Recife 2017.

FREIRE, M.E.L.; CAVALCANTI, F.; BESSONI, G.; FREITAS, M. Patrimônio Ferroviário: Memória ou esquecimento? Abordagem conceitual no processo de valoração do patrimônio ferroviário em Pernambuco. In: **VI Colóquio Latino-Americano sobre Recuperação e Preservação do Patrimônio Industrial**. São Paulo, 2012. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/VI_coloquio_t6_patrimonio_ferroviario.pdf> acessado em: 03/05/2017.

G1 CARUARU. Semana Santa em Caruaru terá cinco polos e show de Marcelo Jeneci. **G1 Caruaru e Região**, 2017. Disponível em: <<http://g1.globo.com/pe/caruaru-regiao/noticia/2017/03/semana-santa-em-caruaru-tera-cinco-polos-e-show-de-marcelo-jeneci.html>>. Acesso em: 22 maio 2019.

GOMES, L. **Requerimento:** Encaminhado a 5^a Superintendência Regional do IPHAN. Registro 105/2006. Recife, 2006.

GONÇALVES, C. S. **Restauração arquitetônica**: a experiência do SPHAN em São Paulo, 1937-1975. São Paulo, Annablume; Faesp, 2007.

GRUPO de Estudos de História da Técnica, 1998. **Declaração do GEHT em defesa das construções e instalações utilitárias** ("Declaração de Campinas"), 25 jun. 1999 (criação), 11 dez. 2002 (atualização).
In:<<http://www.oocities.org/lagopava/utilitar.htm>> Acessado em: novembro de 2018.

HISTÓRIA FERROVIÁRIA PARAIBANA. **Companhia Ferroviária do Nordeste - CFN/Transnordestina Logística S.A.** 2010. Disponível em: <<http://historiaferroviariaparaibana.blogspot.com/2010/09/cfn-companhia-ferroviaria-do-nordeste-e.html>> Acessado em: abril de 2019.

INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL. **Ofício n° 276/2005.** 5ª SR/IPHAN/MinC, 20 de maio de 2005. Recife-PE.

INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL. **Parecer Técnico:** Acerca do valor histórico e cultural da Esplanada Ferroviária de Caruaru (PE). 5ª SR/IPHAN/MinC, 20 de julho de 2006. Recife-PE.

INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL. **Informação FHTB 007/2007:** Pleito da TV Asa Branca, de Caruaru (PE), que solicita ao IPHAN permissão para realizar evento público no Pátio Ferroviário da cidade. 5ª SR/IPHAN/MinC, 8 de agosto de 2007. Recife-PE.

INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL. **Inventário de Conhecimento Pernambuco:** Fichas 10 e 11. 22 de maio de 2008.

INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL. **Processo Administrativo n° 01498.000367/2009-08:** Demolições na Esplanada da Estação Ferroviária de Caruaru-PE empreendida pela Prefeitura Municipal de Caruaru/PE. Data de Abertura: 16 de março de 2009.

INSTITUTO DO PATRIMONIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL. **Portaria n°407,** de 21 de dezembro de 2010a. Disponível em: <<http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/503>> Acessado em: dezembro de 2017.

INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL. **Manual Técnico do Patrimônio Ferroviário.** 2010b. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Manual_tecnico_patrimonio_ferroviario.pdf> Acessado em: dezembro de 2017.

INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL. **Relatório de Acompanhamento Técnico ao Pátio Ferroviário da Cidade de Caruaru/PE, pelo mestrando do PEP/MP, Lucas Neves Prochnow.** 5ª SR/IPHAN/MinC, 27 de janeiro de 2012a. Recife-PE.

INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL. **Ofício nº 0412/2012/Superintendência do IPHAN/PE.** 5ª SR/IPHAN/MinC, 23 de abril de 2012b. Recife-PE.

INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL. **Informação nº54/Mel/IphanMinC/2012:** Assunto: Cumprimento de sentença judicial no Complexo Ferroviário de Caruaru | Reconstituição e recuperação de estruturas que compõem o Pátio Ferroviário de Caruaru. Processo nº 01498.000367/2009-98. 5ª SR/IPHAN/MinC, 13 de agosto de 2012c. Recife-PE.

INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL. **Patrimônio Ferroviário.** 2014a. Disponível em: <<http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/127>> Acessado em: novembro de 2017

INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL. **Informação Técnica nº03/Mel/Att/Iphan/MinC/2014.** Assunto: Ampliação dos danos causados pela Prefeitura Municipal ao Complexo Ferroviário da cidade. 5ª SR/IPHAN/MinC, 23 de outubro de 2014b. Recife-PE

INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL. **Ofício nº 1070/2014/Superintendência do IPHAN/PE.** 5ª SR/IPHAN/MinC, 13 de novembro de 2014c. Recife-PE.

INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL. **Gestão do Patrimônio Mundial cultural.** Brasília: UNESCO Brasil, IPHAN, 2016a. 163 p., il. – (Manual de referência do patrimônio mundial).

INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL. **Informação Técnica nº 02/Mel/MF/Iphan/MinC/2016.** 5ª SR/IPHAN/MinC, 20 de abril de 2016b. Recife-PE.

INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL. **Ofício nº 424/2016/Superintendência do IPHAN/PE.** 5ª SR/IPHAN/MinC, 27 de abril de 2016c. Recife-PE. Assunto: Danos ao Pátio Ferroviário de Caruaru – Bem protegido em nível federal.

JOKILEHTO, J. Considerations on authenticity and integrity in World Heritage context. In: **City & Times**, V. 2, N. 1, 2006. Disponível em: <<http://www.cecibr.org/novo/revista/docs2006/CT-2006-44.pdf>>. Acessado em: janeiro de 2019.

KÜHL, B.M. **Preservação do patrimônio arquitetônico da industrialização.** Problemas teóricos de restauro. Cotia, Ateliê Editorial, 2008.

KÜHL, B.M. Problemas teórico-metodológicos de preservação do Patrimônio Industrial. In: **Seminário de Pesquisa Patrimônio: um debate multidisciplinar.** Maranhão, 2010.

LESSA, A. L. B. **Dificuldades de reconhecimento de conjuntos industriais do século XX como patrimônio:** Um estudo de caso. In: 11º SEMINÁRIO NACIONAL DO DOCOMOMO BRASIL. Anais... Recife: DOCOMOMO_BR, 2016. p. 1-12.

MELO, M. **Breves comentários acerca da ação de dano infecto, da ação de nunciação de obra nova e da ação demolitória.** JusBrasil, 2013. Disponível em: <<https://micaelmano.jusbrasil.com.br/artigos/112133185/breves-comentarios-acerca-da-acao-de-dano-infecto-da-acao-de-nunciacao-de-obra-nova-e-da-acao-demolitoria>> Acessado em: maio de 2019.

MENEGUELLO, C. **Patrimônio industrial como tema de pesquisa.** In: I Seminário Internacional História no Tempo Presente. Florianópolis, 2011. Anais..., Florianópolis: UDESC, ANPUH-SC, PPGH, 2011.

MILET, V. Base de Informações para as tarefas da gestão. In: ZANCHETI, Silvio (org.). **Gestão do Patrimônio Cultural Integrado.** Recife: Centro de Estudos Avançados da Conservação Integrada, 2002.

MINISTÉRIOS DOS TRANSPORTES. **Manual de preservação de edificações ferroviárias antigas.** Rio de Janeiro, 1991. Disponível em: <<http://www.transportes.gov.br/images/2015/06/preserfe.pdf>> Acessado em: janeiro de 2019.

PERNAMBUCO. **Lei n.º 7.970.** Recife, 1979. Disponível em: <<http://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:3sZ2xKULAGkJ:www.cultura.pe.gov.br/wp-content/uploads/2014/09/Legislacao-Estadual-Material-Lei-n-7970-Decreto-n-6339.pdf+&cd=1&hl=pt-BR&ct=clnk&gl=br&client=firefox-b-d>>. Acesso em novembro de 2020.

PERNAMBUCO. **Decreto Lei nº 6.239** de 1 de janeiro de 1980. Regulamenta a Lei Nº 7.970, de 18 de janeiro de 1979, que institui o tombamento de bens pelo Estado, e dá outras providências. Disponível em: <<http://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:3sZ2xKULAGkJ:www.cultura.pe.gov.br/wp-content/uploads/2014/09/Legislacao-Estadual-Material-Lei-n-7970-Decreto-n-6339.pdf+&cd=1&hl=pt-BR&ct=clnk&gl=br&client=firefox-b-d>>. Acesso em novembro de 2020.

PDT, D. E. DE P. Arraial Vitalino vai virar pólo cultural. **PDT Diretório Estadual de Pernambuco,** 2009. Disponível em: <<http://pdtpernambuco.blogspot.com/2009/07/caruaru.html>>. Acesso em: 27 de maio de 2019.

PINHEIRO, M. L. B. Origens da noção de preservação do patrimônio cultural no Brasil. **Revista Risco: Revista de pesquisa em arquitetura e urbanismo.** São Paulo: Universidade de São Paulo, Vol.15, N.3, pp.4-14. Disponível em: <<http://www.revistas.usp.br/risco/article/view/44654>> Acessado em outubro de 2017.

PONTUAL, V. Plano de gestão da conservação integrada. In: LACERDA, N.; ZANCHETI, S. (Orgs.). **Plano de Gestão da Conservação Urbana: conceitos e métodos.** Recife: Centro de Estudos Avançados da Conservação Integrada, 2012, v.1, p. 91-100.

PORTAL DA TRANSPARÊNCIA. **Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – IPHAN.** Controladoria-Geral Da União, 2019. Disponível em:

<<http://www.portaltransparencia.gov.br/orgaos/20411?ano=2019>> Acesso em: Outubro de 2019.

PREFEITURA MUNICIPAL DE CARUARU. **Ofício GP 115/2005.** 24 de maio de 2005. Caruaru-PE.

PREFEITURA MUNICIPAL DE CARUARU. **Ofício GP 543/2014.** 27 de novembro de 2014. Caruaru-PE.

PREFEITURA MUNICIPAL DE CARUARU. **Ofício GP 257/2015.** 17 de março de 2015. Caruaru-PE.

PREFEITURA MUNICIPAL DE CARUARU. **Ofício GP 306/2016.** 19 de maio de 2016. Caruaru-PE. Assunto: em resposta ao Ofício nº 172/2016.

PROCHNOW, L.N. **O IPHAN e o patrimônio ferroviário:** a memória ferroviária como instrumento de preservação. Dissertação de Mestrado. Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. Rio de Janeiro. 2014.

RIBEIRO, C., LIRA, F. Autenticidade, Integridade e Significância Cultural. In: LACERDA, N.; ZANCHETI, S. (Orgs.). **Plano de Gestão da Conservação Urbana: conceitos e métodos.** Recife: Centro de Estudos Avançados da Conservação Integrada, 2012, v.1, p. 32-43.

RFSSA. **O Programa de Desestatização.** Disponível em: <<http://www.rffsa.gov.br/Privatiz/pd.htm>> Acessado em Janeiro de 2019.

ROCHA, C. **Por que o Brasil abriu mão do trem e ficou dependente do caminhão.** Nexo Jornal. Seção: Expresso. 2018. Disponível em: <<https://www.nexojornal.com.br/expresso/2018/05/25/Por-que-o-Brasil-abriu-m%C3%A3o-do-trem-e-ficou-dependente-do-caminh%C3%A3o>> Acessado em Janeiro de 2020.

RUFINONI, M. R. **Preservação e restauro urbano:** Teoria e prática de intervenção em sítios industriais de interesse cultural. Tese de Doutorado. Universidade de São Paulo. São Paulo, 2009.

SILVA, A. F. **Comunicação, diversão e oração: Os espaços do art déco e o patrimônio moderno de Caruaru-PE.** In: 11° SEMINÁRIO NACIONAL DO DOCOMOMO BRASIL. Anais... Recife: DOCOMOMO_BR, 2016. Disponível em: <<http://docomomo.org.br/wp-content/uploads/2016/01/naoconsta3.pdf>> Acessado em maio de 2019.

STOVEL H. 2007, Effective use of authenticity and integrity as world heritage qualifying conditions. In: City & Time V. 2, N. 3, 2007. Disponível em: <<http://www.ceci-br.org/novo/revista/docs2007/CT-2007-71.pdf>> Acessado em: junho de 2016.

UNESCO. **Operational Guidelines for the implementation of the World Heritage Convention.** Paris: World Heritage Centre, 2019. Disponível em: <<http://whc.unesco.org/en/guidelines>>. Acessado em dezembro de 2019.

VANGUARDA, J. D. C. São João de Caruaru: a cultura em festa. **Jornal de Caruaru Vanguarda**, 2009a. Disponível em: <<http://www.jornalvanguarda.com.br/v2/index.php?pagina=noticias&id=3550>>. Acesso em: 24 Maio 2019.

VANGUARDA, J. D. C. Arraial Vitalino agora será chamado de Polo Cultural. **Jornal de Caruaru Vanguarda**, 2009b. Disponível em: <<http://www.jornalvanguarda.com.br/v2/index.php?pagina=noticias&id=4097>>. Acesso em: 24 Maio 2019.

WIKIPÉDIA. **Mestre Vitalino**, 2019a. Disponível em: <https://pt.wikipedia.org/wiki/Mestre_Vitalino>. Acesso em: 24 de maio de 2019.

WIKIPÉDIA. **Leis orgânicas dos municípios brasileiros**, 2019b. Disponível em: <https://pt.wikipedia.org/wiki/Leis_org%C3%A2nicas_dos_munic%C3%ADpios_brasileiros>. Acesso em: junho de 2019.

WIKIPÉDIA. **Movimento Democrático Brasileiro (1980)**, 2020. Disponível em: <[https://pt.wikipedia.org/wiki/Movimento_Democr%C3%A1tico_Brasileiro_\(1980\)](https://pt.wikipedia.org/wiki/Movimento_Democr%C3%A1tico_Brasileiro_(1980))>. Acesso em: 24 de maio de 2019.

XAVIER, J.S., CONSTANTINO, M. S. A construção do patrimônio ferroviário: uma análise do reuso da Estação Ferroviária de Mogi Mirim – SP. **Revista Museologia e Patrimônio.** Vol. 10, N° 1, pp. 145 - 165. Disponível em: <<http://revistamuseologiaepatrimonio.mast.br/index.php/ppgpmus/search/authors/iew?firstName=Marta&middleName=da%20Silva&lastName=Constantino&affiliation=Centro%20Universit%C3%A1rio%20Adventista%20de%20S%C3%A3o%20Paulo>> Acessado em maio de 2017.

ZANCHETI, S. **Conservação integrada e planejamento urbano:** Uma revisão. Caderno de estudos sociais, vol. 19, nº1, p. 107-124. Recife, 2003.

ZANCHETI, S. (Org.) **Gestão do patrimônio cultural integrado.** Recife: Editora Universitária da UFPE, 2002.

ZANCHETI, S. **Gestão da conservação e desenvolvimento urbano sustentável no Brasil.** Propostas para uma agenda. Textos para Discussão V. 17, Série 1 - Gestão da Conservação Urbana. Centro de Estudos Avançados da Conservação Integrada. Olinda, 2007a. Disponível em: < <http://www.ct.cecibr.org/ceci/br/publicacoes/59-textos-para-discussao/324-textos-para-discussao-v-17.html>> Acessado em: janeiro de 2018.

ZANCHETI, S. **A experiência do CECI com programas de ensino na gestão da conservação integrada.** Textos para Discussão V. 22, Série 1 - Gestão da Conservação Urbana. Centro de Estudos Avançados da Conservação Integrada. Olinda, 2007b. Disponível em: < <http://www.ct.cecibr.org/ceci/br/publicacoes/59-textos-para-discussao/321-textos-para-discussao-v-26.html>> Acessado em: janeiro de 2018.

Anexo A - Modelo de Parecer Técnico para valoração de bens que consta no Manual Técnico do Patrimônio Ferroviário do IPHAN

Parecer Técnico nº/2010

Considerando as atribuições imbuídas ao Iphan pelo art. 9º da Lei 11.483/2007;

Considerando que, por se enquadrar na categoria de Patrimônio Industrial, e de acordo com a Carta de Nizhny Tagil de 2003, o Patrimônio Cultural Ferroviário deve ser preservado;

Considerando que a preservação do Patrimônio Cultural Ferroviário deve levar em consideração o caráter de rede, malha e conjunto;

Considerando a Portaria IPHAN xx de xx de xxxx de 2010, que define as premissas para que os bens do Patrimônio Ferroviário da extinta Rede Ferroviária Federal S.A. sejam considerados como de valor histórico, artístico ou cultural;

Considerando o imóvel xxx (informar localização, dados do bem, NBP, etc.);

Considerando o histórico xxx (contextualização histórica do bem);

Considerando a relevância do(s) bem(s) para a comunidade, conforme manifestada no documento apresentado pela Prefeitura Municipal (em anexo);

Considerando o interesse da Prefeitura do Município xxx(especificar) em dar uso compatível para o(s) bem(s), conforme descrito no documento xxx (anexo);

Considerando o compromisso assumido pela Prefeitura Municipal, por meio do Termo de Compromisso xxx (em anexo), de zelar pelo(s) bem(s), restaurá-lo(s), conservá-lo(s) e manter suas características preservadas;

Considerando o compromisso da Prefeitura Municipal de disponibilizar recursos para tais intervenções;

Considerando que serão submetidos à Superintendência do Iphan todos os projetos de restauração, de intervenções ou de requalificação da área;

Considerando que, pelo grande número de bens que compreendem o Patrimônio Ferroviário, as ações de preservação devem ser articuladas entre Municípios, Estados e União;

Considerando que a preservação do Patrimônio Cultural Brasileiro, segundo a Constituição de 1988, é uma obrigação do poder público, em colaboração com a comunidade;

Considerando a atribuição do Iphan de promover e difundir a Memória Ferroviária;

A Superintendência do Iphan xxxx sugere que seja declarado o valor cultural do(s) bem(s) supramencionados e que seja solicitada a cessão/transferência do(s) bem(s) a esta Autarquia.

(anexar fotos do bem ao parecer)

Técnico

Matrícula Siape nº

Chefia Imediata

Matrícula Siape nº

Anexo B - Modelo de Parecer Técnico para não valoração de bens que consta no Manual Técnico do Patrimônio Ferroviário do IPHAN

Parecer Técnico nº XXX/2010

Considerando as atribuições imbuídas ao Iphan pelo art. 9º da Lei 11.483/2007;

Considerando a Portaria IPHAN nº xxxx de xxxx de 2009;

Considerando o(s) imóvel(is) xxx (informar localização, dados do bem, operacionalidade, NBP, etc.);

Considerando o histórico xxx (contextualização histórica do bem);

Considerando a não manifestação da Prefeitura Municipal (ou a manifestação afirmando não ter interesse no bem - anexar);

Considerando que, pelo grande número de bens que compreendem o Patrimônio Ferroviário, as ações de preservação devem ser articuladas entre Municípios, Estados e União;

Considerando que a preservação do Patrimônio Cultural Brasileiro, segundo a Constituição de 1988, é uma obrigação do poder público, em colaboração com a comunidade;

A Superintendência do Iphan xxxx (...) sugere que não seja declarado o valor cultural do(s) bem(s) supramencionado(s);

(anexar fotos do bem ao parecer)

Técnico

Matrícula Siape nº

Chefia Imediata

Matrícula Siape nº

Anexo C - Modelo de Termo de Compromisso Prefeituras (utilização facultativa)**TERMO DE COMPROMISSO**

A Prefeitura Municipal de....., por meio de seu representante legal, (nome do prefeito, CPF, domicílio) vem por meio deste manifestar seu interesse no uso e ocupação do bem, localizado na Rua, bairro, Cidade/Estado, NBP(se conhecido) oriundo da extinta Rede Ferroviária Federal S.A.;

Informamos que o bem atualmente está sendo utilizado por...../está abandonado (colocar proprietário e utilizador atual, se ocupado);

A utilização que a prefeitura dará ao bem será para.....(especificar), esta justificase por(apresentar a justificativa para o pedido – relevância do(s) bem(s) e do projeto para a comunidade local, demonstrando a importância histórica e cultural do (s) bem(s) para a comunidade local e para a preservação da Memória Ferroviária);

(Apresentar, se houver, a compatibilidade/vínculo do projeto proposto com os demais projetos para preservação da Memória Ferroviária de outros municípios próximos, do Estado ou de outras instituições atuantes na região);

Recebendo a cessão dos bens pleiteados, esta Prefeitura compromete-se a executar o projeto proposto, nas condições aqui expostas, bem como submeter à aprovação do IPHAN todos os projetos, comunicando quaisquer alterações porventura necessárias, zelando pelo(s) bem(s), preservando-o(s) e restaurando-o(s), se necessário;

Anexar:

7. Relatório fotográfico sinalizando os bens indicados;
8. Planta de localização do(s) bem(s);
9. Proposta ou projeto (se houver) para uso de cada um dos bens;
10. Demonstração da viabilidade financeira para execução do projeto (existência ou formas de captação de recursos);

xxxxxxxxxxxxxx

Prefeito Municipal de

Anexo E - Página do Diário Oficial de Pernambuco do dia 25 de outubro de 2006

Recife, 25 de outubro de 2006

Diário Oficial do Estado de Pernambuco - Poder Executivo

Repartições Estaduais

DEPARTAMENTO ESTADUAL DE TRÂNSITO DE PERNAMBUCO – DETRAN/PE

O Diretor Presidente do DETRAN/PE, Engº Franklin Azoube, assinou a seguinte Portaria:

PORTARIA/ DP N° 1040, de 24/10/2006. Dispõe sobre o registro dos veículos, do tipo motocicleta, destinados ao transporte público individual de passageiros (moto-táxi).

O Diretor Presidente do Departamento Estadual de Trânsito de Pernambuco – DETRAN/PE, no uso de suas atribuições e considerando o disposto no artigo 2º, inciso X, da Lei 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, suas Resoluções e Portarias;

Considerando a Deliberação CETRAN-PE nº 001, de 16 de abril de 2001, que disciplina as condições para a prestação dos serviços de transporte público individual de passageiros em motocicletas de aluguel;

Considerando o contido no Art. 135 do Código de Trânsito Brasileiro – CTB os veículos de aluguel, especificados no referido artigo, deverão estar devidamente autorizados pelo poder público concedente;

Considerando o contido no Art. 9º da referida Deliberação o registro de veículos na categoria de aluguel deverá ser realizado pelo DETRAN-PE, nos termos dos artigos nº 120 e 123, Inciso I do Código de Trânsito Brasileiro – CTB.

Resolve:

Art. 1º. A circulação dos veículos de que trata esta Portaria somente será admitida quando dotados, além dos equipamentos obrigatórios constantes da Resolução CONTRAN 14/98 e demais exigências previstas na legislação de trânsito, dos equipamentos relacionados nos incisos I.I.IV e VII do artigo 2º da Deliberação CETRAN-PE 01/01, com o conduto usando vestimentas resistentes, com cinta refletiva.

Art. 2º. A concessão de placa de aluguel ocorrerá apenas para Município que regulamentar o transporte público individual de passageiros em motocicletas, após o encaminhamento a CETRAN-PE para efeito de homologação e cadastro.

Art. 3º. O Município, após o cumprimento do Art. 1º desta Portaria deverá formalizar a solicitação de cada permissionário ao Órgão Executivo de Trânsito Estadual - DETRAN-PE, contendo identificação do veículo de sua propriedade e da respectiva Carteira Nacional de Habilitação - CNH, com o correspondente à concessão para registrar a permissão de aluguel.

Art. 4º. Após o registro, o permissionário deverá comparecer ao posto de atendimento DETRAN-PE, devidamente munido da circunstância a que está subordinado apresentando toda documentação, bem como veículo para realização da visão. Tanto o permissionário, como o veículo, deverão cumprir as exigências previstas na referida deliberação e na legislação de trânsito para abertura do processo de alteração de categoria.

Art. 5º. Revogam-se as disposições em contrário.

Art. 6º. Esta portaria entra em vigor na data de sua publicação.

DISTRITO ESTADUAL DE FERNANDO DE NORONHA

Administração Geral

DECRETO DISTRITAL N°. 032/2006

Crto o Conselho Noronhense de Educação - CONED.

O Administrador Geral do Distrito Estadual de Fernando de Noronha, no uso das atribuições que lhe são conferidas pelo inciso IV, do art. 4º da Lei n°. 11.304/95,

Considerando o disposto na Lei Federal 9394/96, de 20/12/1996, visando e a impreiosa necessidade em garantir o Ensino Fundamental e Médio público de qualidade no Arquipélago de Fernando de Noronha

DECREE:

Art. 1º - Fica criado o Conselho Noronhense de Educação - CONED, órgão consultivo, com a finalidade de propor diretrizes e soluções para o desenvolvimento das políticas de base da educação pública de ensino.

Art. 2º - O Conselho Noronhense de Educação compor-se-á de membros representantes de órgãos setoriais da educação, de associações da comunidade insular, de pais e com responsáveis dos alunos integrantes da rede de ensino Distrital e interessados no desenvolvimento da educação do Arquipélago de Fernando de Noronha.

Art. 3º - Os membros do Conselho Noronhense de educação não receberão remuneração, sendo considerado relevante serviço ao Distrito Estadual de Fernando de Noronha.

Art. 4º - O mandato dos membros do Conselho Noronhense de educação será de 02(02) anos.

Art. 5º - A Administração Distrital regulamentará o funcionamento do CONED.

Art. 6º - Este Decreto entrará em vigor na data de sua publicação.

Art. 7º Revogam-se as disposições em contrário.

Distrito Estadual de Fernando de Noronha.

Palácio São Miguel, 24 de outubro de 2006.

EDRISE AIRES FRAGOSO

Administrador Geral

FUNDAÇÃO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO DE PERNAMBUCO – FUNDARPE

O Diretor Presidente da FUNDAÇÃO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO DE PERNAMBUCO – FUNDARPE, no uso de suas atribuições, assinou as seguintes portarias:

N.º 030/2006 - Concedendo ao servidor GUSTAVO TAVARES DE AMORIM, Engenheiro, mat. 11.881-8, 01 (um) mês de Licença Prêmio referente ao 1º decênio no período de 16/10/2006 a 14/11/2006.

N.º 031/2006 - Concedendo ao servidor ROBERTO CARLOS LINS ZOOBY, mat. 87.979-7, para compor a Comissão de Licitação, no período de 01 a 03/12/2006, com substituição ao titular ANTONIO FLORENTINO CALIXTO JUNIOR, que entrará em gozo de férias.

N.º 032/2006 - De acordo com a Unidade de Recursos Humanos / Celula de Administração de Pessoal e considerando o disposto na lei Complementar nº 03 de 22/08/1990, resolve autorizar a concessão de 180 (cento e oitenta) dias de Licença Prêmio para gozo oportuno aos servidores abaixo discriminados.

Matrícula	Servidores	Decênio	Vigência
61.2	EDILEUZA MEDEIROS DA ROCHA	2º	13/06/1986
54.0	GERALDO BARBOSA DA SILVA	2º	30/07/1986
1.816.0	NIVALDO NICACIO DE LIMA	2º	25/08/2006
85.0	LUIS CARLOS SILVA	2º	01/10/2006
100.012.8	GERALDO ROBERTO DE SOUZA	2º	05/11/2006
200.025.3	ANTONIO BARBOSA PATRICKA	2º	20/11/1986
2.376.0	MAURICIO SEVERINO DA SILVA	3º	15/09/2006

Recife, 24 de outubro de 2006

BRUNO DE MORAES LISBOA
Diretor Presidente

COMPANHIA PERNAMBUCANA DE GÁS-COPERGÁS CNPJ - 41.025.313/0001-81

EXTRATO DE CONTRATOS

Nº DAF 037.06 - Contratada: Deloitte Touche Tohmatsu Consultores Ltda. Prestação dos serviços de Auditoria Técnica, Financeira e Contábil em Contrato de Serviços de Engenharia. Prazo:52 dias Valor:R\$ 62.000,00 Data de assinatura:21/08/2006

Nº DAF 038.06 - Contratada: Allen Rio Serviços e Comércio de Produtos de Informática Ltda Objeto: Licença de uso do software Praza: 2 anos Valor: R\$ 7.899,30 Data de assinatura: 29/08/2006

Nº DAF 039.06 - Contratada: Cognitivo Consultoria Ltda. Objeto: Doação de cotas para execução do Projeto "Reconhecendo a História e cultivando o Ceará do Jenipapo - Uma história que vai gerar muitos frutos". Prazo: 121 dias Valor: R\$ 20.000,00 Data de assinatura: 01/09/2006

Nº DAF 040.06 - Contratada: Grupo João Teimoso. Objeto: Patrocínio ao "Projeto João Teimoso - Arte e Cultura para as Comunidades". Prazo: 121 dias. Valor: R\$ 15.000,00 Data de assinatura: 01/09/2006

Nº DAF 041.06 - Contratada: Câmara Americana de Comércio. Objeto: Patrocínio ao "Fórum de Energia". Prazo: 39 dias Valor: R\$ 5.000,00 Data de assinatura: 22/09/2006

Nº DAF 042.06 - Contratada: Associação Pernambucana de Antigos Estagiários na França - APEF. Objeto: Patrocínio do "Seminário Franco-Brasileiro de Geração Nuclear". Prazo: 08 dias Valor: R\$ 3.000,00 Data de assinatura: 28/09/2006

(F)

COMPANHIA PERNAMBUCANA DE SANEAMENTO - COMPESA

Resultado de Licitação ETR 033/06 CSL - Empresa Clasificadora CONSULTORA SAM LTD - Empresa licitada: ETR 033/06 CSL - Empresa licitada: ETR 033/06 CSL - Empresa licitada: ETR 033/06 CSL

ENGENCONSULT CONSULTORES TÉCNICOS LTDA, COSTA GIRON ENGENHARIA SIC LTDA e ACUATOL CONSULTORIA SIS LTDA. Teófilo José Tabosa - Presidente da CSL. Aviso de Licitação Pregão Eletrônico N° 121/2006 - Aquisição de cartuchos para impressoras, cabeca de impressão com refil, toner e filme para fax. Abertura das propostas: 09/11/06 às 09:30 horas

Início da disputa: 09/11/06 às 09:30 horas. Nôelia Maria Lopes da Silva - Pregoeiro. Para todas as referências de tempo será observado o horário de Brasília. Todas as etapas supracitadas, serão operacionalizadas no link do Banco do Brasil, no endereço eletrônico www.redecompras.pe.gov.br. O edital na íntegra poderá ser retirado no mesmo endereço eletrônico a partir de 27/10/2006.

(F)

DEFENSORIA PÚBLICA DO ESTADO DE PERNAMBUCO

Recife, 24 de outubro de 2006.

AVISO DE LICITAÇÃO

PREGÃO ELETRÔNICO N° 002/2006 - LICITAÇÃO N° 2818-4

Objeto: Aquisição de insumos para escritório (material de expediente) Entrega de Propostas até: 07/11/2006 as 00:00 horas. Abertura das Propostas: 07/11/2006 as 09:15 horas. Início da disputa: 08/11/2006 as 09:00 horas. O edital, na íntegra, poderá ser retirado no site www.licitacoes-e.com.br no link do BANCO DO BRASIL, a partir das 09 horas da dia 25/10/2006.

Thelmo Andrade
Pregoeiro

(F)

SECRETARIA DE INFRA-ESTRUTURA

DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM DO ESTADO DE PERNAMBUCO – DER/PE

RESULTADO DE LICITAÇÃO

O Pregoeiro leva ao conhecimento dos interessados na licitação referente ao PREGÃO ELETRÔNICO N° 007/2006, Processo N° 0871/06, cujo objeto é o FORNECIMENTO DE ÓLEO LUBRIFICANTE, que a mesma foi FRACASSADA. Recife, 24 de outubro de 2006 Cid de Paula Gomes Filho - Pregoeiro.

(F)

DISTRITO ESTADUAL DE FERNANDO DE NORONHA

Resumo de Contrato

Contrato nº 022/2006 – PE nº 009/2006
Contratado: Distrito Estadual de Fernando de Noronha
Contratado: Distribuidora ACL Comércio Ltda
Objeto: fornecimento, de forma parcelada, de material de limpeza Valor: R\$ 3.110,00 (três mil, cento e dez reais)
Data da assinatura: 10 de outubro de 2006

Contrato nº 023/2006 – PE nº 009/2006
Contratante: Distrito Estadual de Fernando de Noronha
Contratado: Tutu Limp Distribuidora Ltda
Objeto: fornecimento, de forma parcelada, de material de limpeza Valor: R\$ 31.935,94 (trinta e um mil, novecentos e trinta e cinco reais e noventa e quatro centavos)
Data da assinatura: 10 de outubro de 2006

EDRISE AIRES FRAGOSO

Administrador Geral

(F)

EMPRESA DE TURISMO DE PERNAMBUCO S/A - EMPTUR

CNPJ Nº 10.931.533/0001-40.

Entrega de Propostas: 07/11/2006 - Encerramento, pag. 01, parte da seção: PREGÃO ELETRÔNICO N° 008/2006 - PL nº 017/2006. Leia-se: PREGÃO (ELETRÔNICO) nº 008/2006 - PL nº 017/2006. Olinda, 24 de outubro de 2006. Suzana M. Aguiar - Pregoeira.

(97815)

Anexo F - Tabela que apresenta as edificações e elementos estranhos, presentes no Pátio Ferroviário de Caruaru, que deverão ser removidos/demolidos e os seus materiais construtivos:

IMÓVEIS DENTRO DO PÁTIO	PISO	PAREDE/ESQUADRIA	COBERTA
01. Pórtico em madeira			
02. Paladino Petiscaria	Base em alvenaria – com acabamento cimentado	Madeira	Madeira/Telha Canal
03. Terraça (Cachaçaria e Chopperia) - em reforma.	Base em alvenaria – com acabamento cimentado	Vidro/Madeira	Madeira/Telha Canal
04. Bloco Casas “Arraial” vila	Base alvenaria	Madeira/Janelas em Madeira	Madeira/Telha Canal
05. Casa do Artista	Base alvenaria	Madeira/Janelas em madeira	Madeira/Telha Canal
06. Rota do Forró (Bar e Petiscaria)	Base alvenaria	Parede com janelas e portas em madeira	Madeira/Telha Canal
07. Mamusebá (Teatro Garagem)	Base alvenaria	Parede com janelas e portas em madeira	Madeira/Telha Canal
08. Igreja	Base alvenaria	Parede com janelas e portas em madeira	Madeira/Telha Canal
Módulo de 09. Chapa Quente 10. Casa do Pife 11. Associação Arte e Cultura – Mestre Gercínia	Base alvenaria	Parede com janelas e portas em madeira	Madeira/Telha Canal
12. Rosa Doceria Delicatessen	Base alvenaria	Parede com janelas e portas em madeira	Madeira/Telha Canal
15. Estacionamento irregular Kiosque Brasil	Base alvenaria	Parede com janelas e portas em madeira com trechos em alvenaria	Madeira/Telha Canal
16. Caruá Botequim Bar e Petiscaria	Base alvenaria	Parede com janelas e portas em madeira	Coberta não identificada
17. Tapiocaria e Comedoria	Base alvenaria	Parede com janelas e portas em madeira	Coberta não identificada
18. Estação Sabor do Sítio	Base alvenaria - com acabamento cimentado	Parede com janelas e portas em madeira	Madeira/Telha Fibrocimento ondulada pintada.
19. Portal do Bode do Sertão	Base alvenaria	Parede com janelas e portas em madeira	Coberta não identificada
20. Rasta VIP Restaurante e Petiscaria – existe um poste da Celpe localizado no meio da estrutura construída.	Base alvenaria	Parede com janelas e portas em madeira	Madeira/Telha Canal
21. Polo Mestre Vitalino	Base alvenaria	Pilares em madeira	Madeira/Telha em Fibrocimento ondulada

Fonte: IPHAN, 2016b, p.3 e 4.