

UNIVERSIDADE ESTADUAL DO PIAUÍ-UESPI
CURSO DE LICENCIATURA PLENA EM HISTÓRIA

SAMARA REGIA DOS SANTOS ARAUJO

**MUSEU DO TREM DO PIAUÍ E SUA IMPORTÂNCIA PARA EDUCAÇÃO
PATRIMONIAL EM PARNAÍBA, 2008.**

PARNAÍBA – PI

SETEMBRO - 2016

SAMARA REGIA DOS SANTOS ARAÚJO

**MUSEU DO TREM DO PIAUÍ E SUA IMPORTÂNCIA PARA EDUCAÇÃO
PATRIMONIAL EM PARNAÍBA, 2008.**

Monografia apresentada ao curso de Licenciatura Plena em História pela Universidade Estadual do Piauí – UESPI como pré-requisito para obtenção do Título de Licenciado em História, sob a orientação da Professora: Inecla Cardoso Brito.

PARNAÍBA – PI

SETEMBRO – 2016

A658m

Araújo, Samara Regia dos Santos.

Museu do trem do Piauí e sua importância para educação patrimonial em Parnaíba, 2008 / Samara Regia dos Santos Araújo - Parnaíba: UESPI, 2016.

47f.

Orientador: Esp. Inegla Cardoso Brito

Monografia (Graduação em História) – Universidade Estadual do Piauí, 2016.

1. Educação patrimonial 2. Museu do trem 3. Parnaíba I. Brito, Inegla Cardoso II. Universidade Estadual do Piauí III. Título

CDD 981.72

SAMARA REGIA DOS SANTOS ARAÚJO

**MUSEU DO TREM DO PIAUÍ E SUA IMPORTÂNCIA PARA EDUCAÇÃO
PATRIMONIAL EM PARNAÍBA, 2008.**

Monografia apresentada ao curso de Licenciatura Plena em História pela Universidade Estadual do Piauí – UESPI como pré-requisito para obtenção do Título de Licenciado em História, sob a orientação da Professora: Inegla Cardoso Brito.

Aprovada em ____/____/____

Banca Examinadora

Prof. (a) Esp. Inegla Cardoso Brito
Orientadora

Prof. (a) Dr. Mary Angélica Costa Tourinho

Examinador Interno

Prof. (a) Esp. Ivanilda Sá Quixaba Ferreira

Examinador Interno

AGRADECIMENTOS

Entre as virtudes presentes nas pessoas, aquela que mais admiro é a gratidão e apesar de ser um quesito opcional em um trabalho como este, a descrição deste sentimento nessa escrita não poderia ficar de fora.

Portanto, primeiramente agradeço a Deus pela oportunidade deste momento, por ser meu alicerce essencial. E ao compreender os seus desígnios, com a ausência de duas pessoas muito amadas nessa conquista, minha avó Dalva Costa e meu pai Francisco de Araújo, sei que, em base naquilo que acredito, continuam a me proteger e olhar por mim de onde estão. Levarei comigo tudo o que me foi ensinado, pelas pessoas mais autênticas e inesquecíveis que convivi, os conselhos; os saberes; os cuidados; os ciúmes (rs); a proteção e principalmente os momentos de alegria. Jamais lhes esquecerei.

Agradeço a minha mãe Rosa Oliveira, mulher guerreira meu exemplo maior de força e superação, minha melhor amiga. Nos momentos difíceis e injustos foi a responsável por não me deixar fraquejar, não somente nesses quatro anos, tem feito isso durante toda a minha vida. Com seu apoio de sempre, foi a primeira a acreditar e apoiar meus planos, você cuidou de mim e continua. Proporcionou-me a vida, obrigada por tudo. Amo-Te!

Agradeço as minhas irmãs Sâmya Régia e Clauciane Oliveira, por aguentarem meus vários momentos de estresses. A todo instante me incentivaram, recarregando minhas energias com palavras cheias de incentivo e por vezes os benvindos “puxões de orelha” rs. Agradeço também aos meus sobrinhos Davyson, Henzo e Guilherme, os meus amores. Aos meus irmãos Leonardo e Ricardo.

A minha amiga Samira pela parceira e empatia desde o nosso primeiro contato, onde esse vínculo só aumentar com decorrer do tempo.

Agradeço aos meus amigos Messias, Marciane, Miriele.

Ao casal mais gente boa e solícito que conheci Vanessa e Felipe, obrigada pela parceira e ajuda já na reta final, independente disso, os considero muito.

Foram momentos difíceis, mas aprendi muito saio desta etapa da minha vida bem diferente do que entrei. Grandes lições pude tirar de todos os momentos, de cada pessoa que passou por mim ao longo desses quatro anos.

O mais interessante na vida e no trabalho é o que permite tornar-se algo de diferente do que era ao início. Se você soubesse ao começar de um livro o que se ia dizer no final, você crê que teria coragem de escrevê-lo? Isso vale para a escrita e para uma relação amorosa, vale também para a vida. O jogo vale a pena na medida em que não se sabe como vai terminar.

Michel Foucault

RESUMO

O trabalho investiga o Museu do Trem como ferramenta no desenvolvimento da Educação Patrimonial em Parnaíba por meio da Escola Liceu Parnaibano em parceria com PIBID – Programa Institucional de Bolsa de Iniciação à Docência – de História, da Universidade Estadual do Piauí – Campus de Parnaíba. Onde a partir disso buscou-se a importância atribuída a esse patrimônio no contexto educacional por intermédio de pesquisas, entrevistas e questionário. Três categorias foram estabelecidas conforme os seguintes objetivos: primeiro reconhecer a relevância histórica da chegada e desenvolvimento da ferrovia no Piauí, com destaque em Parnaíba; segundo identificar a potencialidade do Museu do Trem na promoção da Educação Patrimonial local, com base em um questionário elaborado para os estudantes da Escola CEEP – Liceu Parnaibano e o terceiro objetivo estabelecido mediante entrevistas cedidas pelos integrantes do Projeto. O trabalho tem como referencial teórico CHOAY (2006), KISHIMOTO (2012), FIGUEIREDO (2001), FIGUEIRA (2012), FENELON (1992), FONSECA (1997). Os conceitos sobre Educação Patrimonial são desenvolvidos por HORTA (2004) e GRUNBERG (2007); HORTA & GRUMBERG & MONTEIRO, (1999). Os conceitos de memória e cidade são defendidos por: BOSI (2003) e NORA (1981) respectivamente. Os Conceitos de entrevista são elencados por MARCONI & LACATOS (2003); ANDRADE (2010) e TARTUCE (2008). E o conceito de questionário defendido por GIL (1999).

PALAVRAS-CHAVE: Educação Patrimonial, Museu do Trem, Parnaíba.

ABSTRACT

The essay investigate the Train Museum like Development Education Heritage Tool in Parnaíba through Liceu Parnaibano high School in partnership with PIBID - Institutional Program Initiation Grant to Teaching - History, in State University of Piauí - Parnaíba fields. Where from this it sought attributed importance for this heritage in the educational context through surveys, interviews and questionnaire. Three categories have been established according to the objectives: First recognize the historical significance of arrival and railway development in Piauí, especially in Parnaíba; second to identify the potential of the Train Museum in promoting local heritage education, based on a questionnaire prepared for the students of the school CEEP - Liceu parnaibano and the third objective established through interviews granted by project members. The theoretical references of this study were CHOAY (2006), KISHIMOTO (2012), FIGUEIREDO (2001), FIGUEIRA (2012), FENELON (1992), FONSECA (1997). The concepts of heritage education are developed by HORTA (2004) and GRUNBERG (2007); HORTA & GRUMBERG & MONTEIRO (1999). The concepts of memory and city are defended by: BOSI (2003) and NORA (1981) respectively. The interview concepts are listed by MARCONI & LACATOS (2003); ANDRADE (2010) and TARTUCE (2008). And the concept questionnaire defended by GIL (1999).

Key-words: Heritage Education, Train Museum, Parnaíba.

ÍNDICE DE ILUSTRAÇÕES

IMAGEM 01: Mário de Andrade.....	14
IMAGEM 02: Poligonal de Tombamento Identificação do SIG.....	18
IMAGEM 03: Estação Ferroviária de Parnaíba, no dia da inauguração.....	24
IMAGEM 04: Estação Floriópolis após a reforma do IPHAN.....	27
IMAGEM 05: Estação Ferroviária de Parnaíba, abriga atualmente o Museu do Trem do Piauí.....	28
IMAGEM 06 Fachada do Museu do Trem do Piauí, em Parnaíba, 2003.....	31
IMAGEM 07: Banco original da Estação de Parnaíba.....	32
IMAGEM 08: Capacetes e quepe utilizado por seus trabalhadores.....	33
IMAGEM 09: Uniforme de um dos maquinistas do trem.....	34
IMAGEM 10: Catraca da Estação de Parnaíba.....	34
IMAGEM 11: Baner descrevendo os trabalhadores ferroviários e os imóveis.....	35
IMAGEM 12: Telefones utilizados na Estação.....	35
IMAGEM 13: Relógio da Estação.....	36

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	7
1 - CONCEPÇÕES DE PRESERVAÇÃO PATRIMONIAL	10
1.1 Trajetórias das Políticas de Preservação do Patrimônio Histórico Cultural Brasileiro.....	13
1.2 Articulações da Preservação Patrimonial no Piauí	17
1.3 Educação Patrimonial: Definições e Procedimentos.....	19
2 - O TREM PEDE PASSAGEM: A CHEGADA DA ESTRADA DE FERRO NO PIAUÍ	2
3- PATRIMÔNIO HISTÓRICO E CULTURAL MUSEU DO TREM DO PIAUÍ	31
3.1 Análises dos Dados.....	37
Considerações Finais.....	45
REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS	47
ANEXOS	53

INTRODUÇÃO

Os bens patrimoniais, suporte para a Educação Patrimonial se tornam estímulo significativo para aplicação de projetos educacionais nas escolas. A necessidade em trabalhar o Patrimônio Histórico cultural nas salas de aula estimula o vínculo entre os indivíduos com sua herança cultural, conseqüentemente é impulsionada à responsabilidade em valorizar e preservar os bens culturais. Em vista disso, independente do patrimônio, existem grandes possibilidades de transformá-lo em uma ferramenta educativa, contribuindo para o conhecimento histórico de uma região. O Ministério Da Educação, a partir dos Parâmetros Curriculares Nacionais com a inclusão da Lei de Diretrizes e Bases da Educação Nacional, Lei Federal nº 9.394 de 20 de dezembro de 1996, determinou-se que as práticas do ensino de História aliadas a Educação Patrimonial, por meio de atividades socioculturais, unindo comunidade e escola, têm por consequência contribuir para o conhecimento da história local, fazendo com que a comunidade possa perceber suas identidades com os bens patrimoniais, auxiliando também na compreensão do processo histórico e o contexto em que o indivíduo está inserido.

Sendo assim, o trabalho reflete acerca da capacidade em que o patrimônio Museu do Trem do Piauí, tem em colaborar para o Projeto PIBID - Programa Institucional de Bolsa de Iniciação - à Docência de História, da CEEP - Escola Liceu Parnaibano, enfatizando a importância desse imóvel como aporte na contribuição no ensino de Educação Patrimonial e na História de Parnaíba. No que diz respeito à questão norteadora para escolha do tema patrimônio para o trabalho, esta se justificada pela minha presença no Projeto PIBID desde 2014, onde o mesmo incentiva a valorização dos estudantes de licenciatura ainda em graduação. De acordo com o portal do MEC- Ministério da Educação, a intenção do programa é unir as secretarias estaduais e municipais de educação e as universidades públicas, a favor da melhoria do ensino nas escolas públicas em que o Índice de Desenvolvimento da Educação Básica (IDEB) esteja abaixo da média nacional, de 4,4. Entre as propostas do PIBID está o incentivo à carreira do magistério nas áreas da educação básica com maior carência de professores com formação específica. A Escola CEEP - Liceu Parnaibano, como se encontra com índices correspondentes aos critérios do programa, a instituição é atendida pelo Curso de Licenciatura em História da Universidade Estadual do Piauí – Campus Alexandre Alves de Oliveira – desde 2013.

Por conseguinte, passei a está incluída nas ações do projeto em 2014, onde o eixo inicial para as atividades daquele segundo semestre, foram os patrimônios materiais e ambientais presentes em Parnaíba. Sendo assim, os integrantes do projeto passaram a aplicar aulas e oficinas. No entanto, o que foi feito por nós nas atividades, apesar ter sido realizado com destreza por todos, não uma Educação Patrimonial de fato, pois, a partir do que Evelina Grunberg (2007) conceitua esse tipo de ensino, corresponde a um “processo (...) de trabalho educativo, que tem como ponto de partida e centro o Patrimônio Cultural com todas as suas manifestações.”. No entanto, o trabalho realizado na escola mediante o projeto, se limitou apenas aos conceitos dos tipos de patrimônio da cidade e exemplificações por meio de vídeos e fotografias. Sendo assim, refletindo sobre a minha conclusão no Curso de Licenciatura Plena em História que conseqüentemente corresponde à finalização das minhas atividades no projeto, e em gratidão ao programa do qual me proporcionou um acúmulo de experiências bastante significativas, considere por bem deixar a minha contribuição e gratidão a este projeto, (do qual me fez ter a certeza da profissão que pretendo seguir), ao pesquisar os procedimentos metodológicos inclusos ao se trabalhar o ensino de Educação Patrimonial.

Em vista disso, este trabalho selecionou como objeto de estudo o Patrimônio Histórico e Cultural – Museu do Trem do Piauí, este imóvel era a antiga estação ferroviária de Parnaíba-PI. Construção inaugurada no início do século XX abriga este museu ferroviário desde 15 de agosto de 2002. O estudo tem como recorte temporal 2008 pelo fato de neste ano ter ocorrido o tombamento do imóvel, localizado na Praça da Estação em Parnaíba. O objetivo geral que envolve o objeto de estudo é investigar a potencialidade que o Patrimônio Museu do Trem do Piauí, tem colaborar para a Educação Patrimonial para o Projeto PIBID de História na escola menciona acima. Os objetivos específicos são estes: fazer um levantamento acerca da relevância histórica do sistema ferroviário no Piauí; identificar a potencialidade do Museu do Trem na promoção da Educação Patrimonial local, com base em um questionário elaborado para os estudantes da Escola CEEP – Liceu Parnaibano e mediante entrevistas cedidas pelos integrantes do Projeto.

As metodologias utilizadas são: bibliográficas, aplicação de questionário e entrevista. O trabalho recorre à utilização dos conceitos desenvolvidos sobre teorias patrimoniais defendidas por teóricos como: CHOAY (2006), KISHIMOTO (2012), FIGUEIREDO (2001), FIGUEIRA (2012), FENELON (1992), FONSECA (1997). Os conceitos sobre Educação Patrimonial são desenvolvidos por HORTA (2004) e GRUNBERG (2007); HORTA & GRUMBERG & MONTEIRO, (1999). Os conceitos de memória e cidade são defendidos por: BOSI (2003) e NORA (1981) respectivamente. Os Conceitos de entrevista são elencados por

MARCONI & LACATOS (2003); ANDRADE (2010) e TARTUCE (2008). E o conceito de questionário defendido por GIL (1999). Na pesquisa foram utilizados: livros, artigos, teses, jornais, *sites*, imagens, entrevistas e questionários.

O primeiro capítulo expõe algumas concepções teóricas, correspondentes ao campo do patrimônio, formuladas nos séculos XVIII, XIX e XX, no que diz respeito aos tipos selecionados, as formas de conservação e restauro. Em seguida serão explanadas, as iniciativas de preservação patrimonial em nível de Brasil, enfatizando-as na inclusão das ideologias do Movimento Modernista de 1922, onde se destaca como principal articulador Mário de Andrade, no qual contribuiu para a formação do SPHAN (Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional), que mais tarde se tornará IPHAN (Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional). Neste mesmo capítulo, será estudada também, a instalação do IPHAN no Piauí e suas articulações na cidade de Parnaíba, quando em 2008, a instituição reconhece os seus conjuntos arquitetônicos e paisagísticos. Esta fase da pesquisa é finalizada com conceitos sobre Educação Patrimonial, incluindo seus procedimentos de ensino.

No segundo capítulo existe um recuo cronológico onde é abordado o contexto histórico da chegada e desenvolvimento da Ferrovia no Piauí, início do século XX; o seu envolvimento econômico; as modificações e contribuições na urbanização de Parnaíba com a construção de imóveis colaborando assim, para a formação de novos bairros. Incluindo também as lembranças deixadas pela malha férrea, que serão percorridas através do trecho de uma crônica, pois a mesma descreve parte das vivências daqueles que participaram desse período. Abordará conjuntamente a extensão férrea para outras cidades e a desativação da estação parnaibana ocorrida na de 1980.

No terceiro capítulo o recorte temporal foi consolidado a partir do tombamento dos conjuntos arquitetônicos de Parnaíba, ocorrido em 2008. O trabalho nessa etapa está voltado especificamente para o Museu do Trem e como o mesmo pode contribuir para Educação Patrimonial em Parnaíba, em possíveis práticas do PIBID – na escola Liceu Parnaibano – CEEP. Nessa etapa é exposto o Museu do Trem do Piauí, parte dos objetos que fazem parte do seu acervo. Nessa fase do trabalho foi realizado questionário com alunos da escola e entrevistas com integrantes do projeto PIBID de História, onde esses dados depois de registrados passaram por análises. Espera-se com este trabalho contribuir nas práticas de Educação Patrimonial do Projeto PIBID de História – UESPI, e na valorização do patrimônio ferroviário, através da conscientização do valor histórico e patrimonial deste museu na história da cidade de Parnaíba.

1. CONCEPÇÕES DE PRESERVAÇÃO PATRIMONIAL

Pesquisar sobre o campo da Educação Patrimonial na cidade de Parnaíba requer de início figurar as articulações europeias em se tratando das Teorias de Restauro a partir do envolvimento sociocultural, realizado nesta área, a partir da Revolução Francesa. Logo, se faz necessário o resgate de algumas teorias preservacionistas formuladas por estudiosos da França, Inglaterra, Itália e Áustria. Portanto, serão destacadas essas concepções, no que diz ao reconhecimento, seleção, restauro e preservação patrimonial.

Portanto, durante o século XVIII a França foi um dos países em que se destacou, ao elaborar como seria feito o seu processo de proteção e reconhecimento patrimonial. Durante esse período, era incluso em seu conceito preservacionista o ideal de modernidade para a nação; sendo marcante certa aversão a contextos que remetessem às particularidades referentes à época dos reinados. Como afirma Deborah Kishimoto:

A busca da Antiguidade para determinar a origem da identidade francesa a partir de uma herança na Grécia antiga, apagando as marcas de despotismo do Antigo Regime, constituiu, assim, as marcas da origem da Nação, e da relação com o patrimônio. A ação política pretendida era de se desvincular da herança monárquica para criar um vínculo histórico com outro momento que aparece como sendo o ‘momento fundador’ da Nação que se pretendia estabelecer. (KISHIMOTO, 2012, p. 19).

Sendo assim, ocorre um forte desligamento de fatos da época monárquica e desempenha-se um nacionalismo ligado a patrimônios referentes à memória da antiguidade clássica, oferecendo alicerce a uma nova forma de identidade para a nação, formando assim outra ideia de aliança temporal para aquele momento.

No que diz respeito, ao início do século XIX houve destaque outras teorias preservacionistas, que diferente da época anterior, tinha como foco principal, conservar a memória do patrimônio pensando nas gerações seguintes. Estas práticas foram fruto de reflexões despertadas a partir de monumentos que foram destruídos durante a Revolução Francesa. A perda de símbolos pertencentes ao feudalismo e a monarquia foi encarada nesse momento de forma negativa. Ainda neste século, são constatadas as teorias do francês, Viollet-Le-Duc¹, do inglês John Ruskin² e do italiano Camillo Boito, dos quais elaboraram

¹ Enquanto na Inglaterra, a Revolução Industrial trazia influências diversas para a sociedade inglesa, na França, um dos resultados das guerras napoleônicas foi o dano a diversas construções góticas e seu restauro foi considerado uma tarefa nacional. Nesse ambiente, Eugène Emmanuel Viollet-le-Duc, arquiteto responsável por muitas dessas obras (Notre Dame de Paris, Saint Chap (...) etc.), considerava-se autorizado a preencher as

técnicas referentes à continuidade da memória monumental e manipulação dos seus reparos. Sobre essa explicação tem-se:

Le Duc se volta para uma concepção formal da arquitetura e à noção de monumento ideal, não necessariamente o original, defendendo a restauração de um edifício como a restituição a um estado que pode jamais ter existido. Sua postura reflete a doutrina de reconstrução histórica, que introduziu na arquitetura a tendência de analisar o edifício através das partes isoladas. (...). Restaurar era reconstituir a unidade figurativa original, de forma rigorosa e científica, com o sacrifício da própria substância também original. (FIGUEIREDO, 2001, p.14)

Este arquiteto pensava em um restauro que independente das modificações em uma estrutura, pudesse acima de tudo trazer uma operacionalidade urbana, não havendo preocupações em manter a originalidade do imóvel. No entanto, Ruskin:

(...) vê a arquitetura como lugar da memória, depoimento do que os homens pensaram, sentiram e executaram. Os vestígios do passado têm valor de relíquias, objetos sagrados, insubstituíveis e, portanto intocáveis, que pertencem em parte aos que os construíram e em parte às gerações futuras. (...). (FIGUEIREDO, 2001, p. 14)

No final do século XIX, as duas visões divergentes, a estilística de Le-Duc e a romântica de Ruskin, são conciliadas por Camillo Boito, arquiteto italiano, que elabora a junção das duas teorias, retirando delas o que considerava essencial. Com isso, formula um método de restauração que não aceita nem a negação do valor histórico em favor da unidade formal praticado por Viollet Le Duc, nem a renúncia fatalista de Ruskin, negando quaisquer intervenções de restauração. Do primeiro reteve o senso prático de que esta se justifica porque o interesse atual da conservação deve prevalecer sobre o respeito absoluto pelo passado. Do segundo retira a noção de autenticidade, que o leva a recusar a reconstituição das partes desaparecidas e conservar a pátina do tempo. Desta forma, admite a restauração, dando-lhe um sentido de salvaguarda limite, quando todos os outros meios fracassaram e o objeto não pode subsistir sem ela. (FIGUEIREDO, 2001, p. 14-15).

Sobre a teoria defendida por Camilo Boito³ entende-se que além da conciliação entre as técnicas de Le-Duc e Ruskin, em alguns quesitos, consistem conjuntamente que, as

lacunas deixadas pelos danos nas edificações. Foi o primeiro a compilar de forma sistemática os princípios de uma teoria de restauração arquitetônica (González-Varas 2008).

² Ruskin foi um escritor inglês com grande influência sobre os artistas e os amantes das artes. (...) É considerado um dos primeiros teóricos da restauração; publica em 1849, o livro *The Seven Lamps of Architecture*, obra que trouxe grande repercussão (...). Seu amor pelo passado era tão apaixonado que produzia um certo desprezo pelo presente. Venerava a pátina e a denominava de mancha dourada do tempo (Ruskin 2008, 28).

³ Entre as duas posições extremadas de Ruskin e de Viollet-le-Duc, vários teóricos apresentaram ideias intermediárias. Destacamos o arquiteto italiano Camillo Boito (1836-1914) que estabeleceu alguns princípios

modificações previstas nos monumentos deveriam está em evidência na estrutura modificada. Particularizando as características estruturais de cada período, sendo possível a visualização do material original e o restaurado. Incluindo nele cores e legendas que possam identificá-lo demonstrando a condição real daquilo que foi reconstituído.

A respeito do século XX, umas das consolidações teóricas patrimoniais demonstravam foco não somente no monumento, inclui-se também, as suas adjacências, o sítio histórico e o território. Nesse momento as políticas de preservação além de incluir com mais ênfase a condição de pertencimento nos indivíduos, passam a ganhar mais relevância, por meio de encontros internacionais organizados por instituições como a ONU (Organização das Nações Unidas) e UNESCO (Organização das Nações Unidas para a Educação, Ciência e Cultura). Neste mesmo século, destaca-se o historiador da arte, Alios Riegl, este austríaco, formula teorias que inspiradas nas ideias de Ruskin, porém interpreta a conservação monumental de outra forma, como é indicativo na seguinte citação:

Fica claro, (...), que seu valor de antiguidade, que suscita face aos monumentos históricos uma devoção piedosa, está próximo do valor de devoção de Ruskin. Todavia, seu significado é bastante diferente: Ruskin, milita por uma ética e procura impor a sua concepção moral de monumento a uma sociedade cujas tendências próprias conduzem em sentido inverso, Riegl parte, ao contrário de uma constatação. Corresponde a um (...) olhar historiador, (...). O valor de antiguidade do monumento histórico não é para ele um desejo, mas uma realidade. (CHOAY, 2006, p.140)

Nas concepções sobre restauro de Alios Riegl, existe a noção de valor histórico que o monumento possui, e acaba excluindo ideais direcionados a incentivar o nacionalismo. Para esse historiador, todos os testemunhos do passado representam o desenvolvimento social, onde deve ser valorizada sua originalidade, pois “o monumento deve apresentar as marcas da idade, perceptíveis por todas as pessoas, eruditas ou não, portanto, é inadmissível qualquer intervenção estranha ao seu desgaste natural”. (FIGUEIREDO, 2001, P. 16)

O estudo das teorias a respeito do restauro apesar de focarem apenas em monumentos e demonstrar certos radicalismos sobre lidar com as restaurações, (como se percebe na concepção acima) é pertinente citar que essas teorias carregam em si análises medulares do que futuramente se denominaria patrimônio, do qual com o passar do tempo passariam a incluir os valores históricos, culturais e artísticos, não citando apenas o concreto.

No século XXI existe a preservação pensada em incluir as noções de pertencimento, trazendo incentivo ao ideal de valorização da memória coletiva, como ressalta Giácomo,

que ainda hoje são bem aceitos, por exemplo: a necessidade clara de diferenciações entre as partes originais e as restauradas; a mínima intervenção ou reversibilidade, dentre outros.

“Deve-se entender patrimônio histórico e artístico de um povo como o responsável pela continuidade histórica de uma população que se reconhece como tal, e incorpora seus valores de geração em geração. A compreensão do significado de patrimônio ampliou-se ao cotidiano da vida, na prática da cultura e do desenvolvimento socioeconômico das comunidades”. (GIÁCOMO, 2006, p. 22). Com isso, podemos entender o conceito de patrimônio a partir da condição de pertencimento em que esta, passe a despertar e expressar nos indivíduos algum sentimento, envolvendo-o naquilo que será conservado. Sendo, portanto, esta uma das características elementares da proteção patrimonial divulgadas no contexto atual.

1.1 Trajetórias das Políticas de Preservação do Patrimônio Histórico Cultural Brasileiro.

A iniciativa de proteção patrimonial no Brasil está diretamente relacionada às ideologias de alguns intelectuais participantes do Movimento Modernista⁴ ocorrido em 1922. Portanto, é possível considerar o envolvimento e interpretação da realidade político-social de seus integrantes, em meio às suas análises a partir das condições governamentais concernentes da época. Reflexos de períodos anteriores, onde o foco e interesses presidencialistas concentravam-se nos estados de São Paulo e Minas Gerais.

Na década de 20 ainda são visíveis os muitos vestígios deixados pela República Velha, caracterizada pelo revezamento do poder presidencial, que em determinado momento se encontrava nas mãos dos mineiros e outro em outro, direcionado aos paulistas. Situação em que ficou marcada pela falta de compromisso para atender às necessidades das outras regiões em diversos sentidos. Como afirma Bosi, “A chamada República Velha (1894-1930 aprox.) assentava-se na hegemonia dos proprietários rurais de São Paulo e de Minas Gerais, regendo-se pela política dos governadores, o ‘café com leite’, fórmula que reconhecia à lavoura cafeeira somada a pecuária o devido peso nas decisões econômicas e políticas do país”. (BOSI, 1936 OU 2013).

Partindo de tais condições vistas como excludentes, reproduzidas não somente no campo econômico, mas, também, a nível cultural, os intelectuais modernistas propõem a valorização de uma identidade brasileira, baseada no nacionalismo, que teria como ideal,

⁴ O Modernismo foi um movimento literário e artístico do início do século XX, cujo objetivo era o rompimento com tradicionalismo (parnasianismo, simbolismo e arte acadêmica), a liberação estética, a experimentação constante, e principalmente a, independência cultural do país.

desenvolver afinidades entre todas as regiões da nação, tendo como um dos principais alicerces a conservação patrimonial. De acordo com Cristina Aparecida Reis Figueira, (2012), "os modernistas refletiam e escreviam sobre o descaso com as riquezas do patrimônio nacional, e ao mesmo tempo, encaminhavam projetos a serem implementados pelo Estado, com o objetivo geral de disseminar e proteger a cultura brasileira".

Entre os integrantes do modernismo, tais como Oswald Andrade, Manuel Bandeira, entre outros, o escritor Mário de Andrade estava em destaque neste quesito.

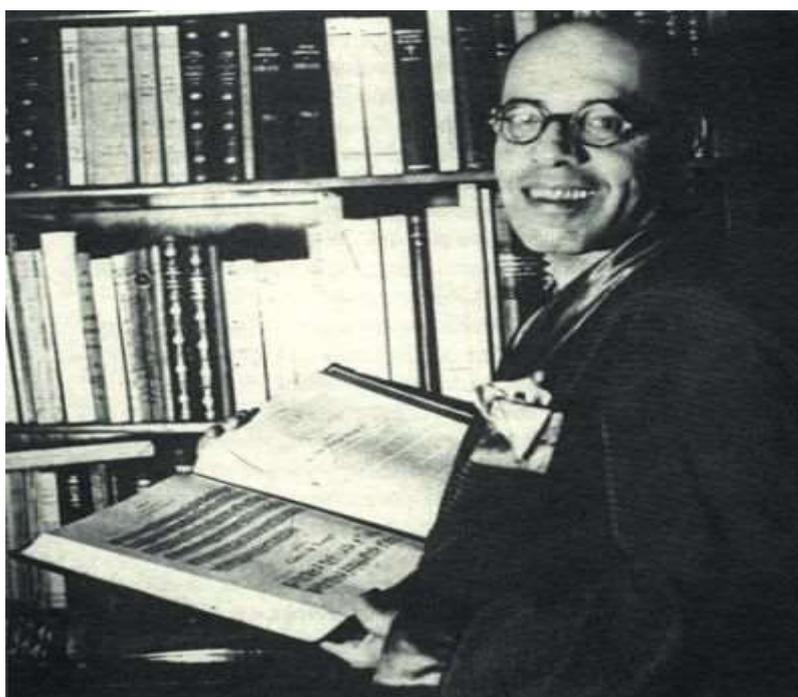


Figura 1: Mário de Andrade

Fonte: <http://www.sul21.com.br/jornal/mario-de-andrade-os-70-anos-da-morte-da-figura-central-d0-modernismo/> - adaptada.

Este intelectual propôs envolver uma das ideias fundamentais deste movimento, que seria a formação de uma identidade cultural genuinamente brasileira e direcioná-la ao incentivo de resguardar o patrimônio nacional. Com isso, o anteprojeto que deu origem ao Sphan (Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional) elaborado por Mário de Andrade, surge em 1936.

No ano seguinte o órgão é criado, e se contradiz da ideia inicial de união cultural, uma vez prioriza a conservação de construções; monumentos; objetos de personagens ditos importantes; as artes e determinados momentos históricos. Como afirma Déa R. Fenelon:

“(...) a criação do SPHAN, em 1937, tornou-se um marco, cujas intenções eram “abrasileirar os brasileiros”, reforçando os vínculos com o modernismo, e, com Mário de Andrade, adequando-os aos objetivos do

Estado Novo de definição de uma identidade nacional a partir da identificação, defesa, restauração e conservação de monumentos e obras de arte que valorizassem a cultura nacional. Com esse objetivo, são eleitos como elementos dignos de preservação as sedes do poder político, religioso, militar e das classes dominantes, assim como seus feitos e modos de vida que, até os dias de hoje, mantêm-se como patrimônio oficial da nação (...).” (FENELON, 1992, p. 29).

A relevância de se preservar o patrimônio brasileiro é considerada importante também para o presidente da vez, Getúlio Vargas, período conhecido como Estado Novo, utilizando também como discurso, a necessidade em unificar a identidade brasileira, que de acordo com Fonseca (1997), ”a ideia de uma identidade nacional homogênea representava a imagem de um Estado unido, desenvolvido e progressista, preparado para integrar-se ao cenário mundial como novo potencial mercadológico. As narrativas sobre a tradição, em conjunto com a noção de patrimônio, afirmaram-se como parte de um projeto mais amplo de construção de uma identidade nacional incorporada pelo Estado-Novo”. Com essas intenções políticas de nacionalismo refletidas nos patrimônios culturais, em 1937, o SPHAN (Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional), apoiado diretamente em base Federal, deixa de ser apenas um projeto e se torna órgão com critérios próprios que definem e delimitam novamente, o que viria a ser considerado patrimônio nacional. Como afirma Figueira:

As ações preservacionistas do SPHAN incidiram no tombamento de casas e sobrados dos senhores dos escravos, mas não contemplaram as senzalas, os quilombos, as vilas operárias, os cortiços, etc. Os bens relacionados às classes populares não faziam parte dos ‘fatos memoráveis da história do Brasil’, e estavam, portanto, fora desse critério, muito embora alguns aspectos da cultura popular agradassem, como manifestações do folclore. (FIGUEIRA, 2012, p.33).

A primeira fase desse órgão que vai de 1937 a 1968, é conhecida como “fase heroica”. Etapa marcada por um governo que incentiva a urbanização, e muito do cenário histórico considerado inferior é destruído, pois, a exclusividade eram os bens isolados os imóveis, monumentos, objetos ligados a figuras consideradas importantes, enfatizados também, por acontecimentos históricos bem definidos, justificando assim a sua denominação.

A partir de 1970, a instituição SPHAN obtém outra nomenclatura: IPHAN (Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional). A partir desse momento o Iphan passou por profundas transformações, ampliou o número de diretorias regionais em todo o país, além de

ter mudado sua política anterior, que muito privilegiava o patrimônio material⁵. A partir desse período podemos observar algumas funções atribuídas ao IPHAN:

- Executar, por intermédio das prefeituras, ou diretamente, o controle e a fiscalização dos conjuntos e núcleos tombados;
- Elaborar e propor o tombamento de bens culturais;
- Contribuir para a formulação da política de preservação do patrimônio cultural, propor normas e procedimentos e desenvolver metodologias, refletindo a pluralidade e diversidade cultural brasileira.
- Exercer a fiscalização e a liberação de bens culturais;
- Determinar o embargo de ações que contrariam a legislação em vigor;
- Executar diretamente a identificação, o cadastro, o controle e a fiscalização do patrimônio arqueológico em sua área de atuação;

Passando ainda neste período, a referir com destaque em seu conceito o patrimônio imaterial⁶, em suas políticas protecionistas. Sob o pressuposto de compreender a significação e utilidade dos patrimônios tombados, a partir dos núcleos comunitários. Entendia-se que o patrimônio cultural brasileiro não devia se restringir aos grandes monumentos, aos testemunhos da história oficial, em que, sobretudo as elites se reconhecem, mas devia incluir também manifestações culturais representativas para os outros grupos que compõem a sociedade brasileira - os índios, os negros, os imigrantes, as classes populares em geral. (FONSECA, 2001, p.83).

A partir da década de 80, a Constituição Brasileira especificou ainda mais o que constitui o patrimônio cultural brasileiro, afirmando a necessidade do auxílio da comunidade para a preservação:

Art. 216 - Constituem patrimônio cultural brasileiro os bens de natureza material e imaterial ou em conjunto, portadores de referências à identidade, à ação, à memória dos diferentes grupos formadores da sociedade brasileira,

⁵ O patrimônio material constitui-se de um conjunto de bens culturais classificados segundo sua natureza histórica: históricos, arqueológicos, paisagísticos, etnográficos, belas-artes e artes aplicadas. Eles estão divididos em bens imóveis (núcleos urbanos, sítios arqueológicos e paisagísticos) e bens móveis, individuais e nacionais (coleções arqueológicas, acervos museológicos, documentais, bibliográficos, arquivísticos, videográficos, fotográficos e cinematográficos).

⁶ Os bens culturais imateriais estão relacionados aos saberes, às habilidades, às crenças, às práticas, ao modo de ser das pessoas. Desta forma podem ser considerados bens imateriais: conhecimentos enraizados no cotidiano das comunidades; manifestações literárias, musicais, plásticas, cênicas e lúdicas; festas que marcam a vivência coletiva da religiosidade, do entretenimento e de outras práticas da vida social; além de mercadorias, feiras, santuários, praças e demais espaços onde se concentram e se reproduzem práticas culturais.

nos quais se incluem: I - as formas de expressão; II - os modos de criar, fazer e viver; III - as criações científicas, artísticas e tecnológicas; IV - as obras, objetos, documentos, edificações e demais espaços destinados às manifestações artístico-culturais; V - os conjuntos urbanos e sítios de valor histórico paisagísticos, artísticos, arqueológicos, paleontológicos, ecológicos e científicos.

A partir de 2003 o IPHAN, concentrou-se no reconhecimento do patrimônio imaterial. Na busca de estabelecer a junção entre a diversificação da cultura brasileira e o patrimônio. Onde ocorre a inserção dos tipos específicos de bem patrimonial a ser tombado⁷ incluindo: as crenças, as danças, as ideologias, portanto, as mais variadas manifestações de um grupo ou comunidade. Havendo sob esta formulação uma tendência ainda maior de serem mantidas as memórias coletivas a partir do registro e preservação contando novamente, com o suporte público e constitucional.

1.2 Articulações da Preservação Patrimonial no Piauí

As ações do Iphan empreendidas no Estado do Piauí foram iniciadas em 1930, quando se efetivou o tombamento dos monumentos nas cidades de Oeiras em 1939 e Piracuruca em 1940. No que diz respeito, ao patrimônio cultural da cidade Parnaíba este possui um dos maiores conjuntos históricos e paisagísticos do Estado. Em conformidade com o texto de FIGUEIREDO E FILHO, 2010, p. 136 “a proteção do conjunto histórico e paisagístico de Parnaíba, além do seu significado cultural, foi o ponto de partida, o arranque na implantação da rede do patrimônio cultural no estado do Piauí.” Consoante à figura, pode-se ressaltar os principais conjuntos arquitetônicos e paisagísticos tombados na cidade de Parnaíba: Porto das Barcas, Praça das Graças, Avenida Getúlio Vargas, Praça Santo Antônio, Estação Ferroviária e Santa casa.

⁷ O tombamento, como medida de competência de Administração Pública (seja em nível federal, distrital, estadual ou municipal), constitui procedimento através do qual o Poder Público interfere na propriedade privada, visando proteger bem móvel ou imóvel cuja preservação se faça necessária, seja em razão do valor histórico, ou natural.



Figura 02: Poligonal de Tombamento identificada no SICG⁸

A afirmação dos autores acima, nos mostra que em referência à iniciativa de preservação patrimonial do Piauí, a cidade de Parnaíba, é pioneira, como foi também acerca da instalação da linha férrea que resultou na sua antiga Estação Ferroviária, atual Museu do Trem, objeto de estudo deste trabalho demonstrado como patrimônio histórico e cultural piauiense.

Dessa forma, se torna essencial destacar parte da legislação brasileira que corresponde à identificação e conservação do Patrimônio Cultural Ferroviário, na qual passa a ser executada em 2007, e apesar de ter sido empreendida anteriormente, nesse momento foi ampliada. O que acabou resultando na edição da Medida Provisória nº 353, de 22 de janeiro de 2007, convertida na Lei nº 11.483, de 31 de maio de 2007, onde afirma que:

Caberá ao Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN) receber e administrar os bens móveis e imóveis de valor artístico, histórico e cultural, oriundos da extinta RFFSA, bem como zelar pela sua guarda e manutenção.

Em vista disso, se efetiva em 2008 a formalização do processo de tombamento patrimonial em Parnaíba. Destacado por meio do edital de notificação impresso através do

⁸ Fonte: IPHAN, 2010 (SICG: M1-03-CONHECIMENTO – análise geral), adaptada.

Diário Oficial da União nº152 do dia 8 de Agosto de 2008, na gestão do presidente da república, Luiz Inácio Lula da Silva.

De acordo com o edital, o Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – IPHAN manifestada uma nota a respeito do reconhecimento do tombamento em Parnaíba: “Tombamento do Conjunto Histórico e Paisagístico do Município de Parnaíba onde realmente, de fato o Patrimônio Histórico e Cultural parnaibano foi tombado”. A partir deste momento definiu-se que:

Na forma e para os fins do disposto no art. 9º do decreto lei nº 25, de 30 de Novembro de 1937 c/co art. 15, parágrafo único, da Portaria nº 11, de 11 de Setembro de 1986, INSTITUTO DO PATRIMONIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL – IPHAN, dirige-se a todos os interessados para lhes NOTIFICAR que está promovendo, por meio do Processo nº 1554-T – 08, o tombamento do conjunto histórico e paisagístico do Município de Parnaíba, Estado do Piauí, em razão do seu elevado valor histórico e paisagístico, a ser inscrito nos Livros do Tombo Histórico e Arqueológico, Etnográficos e Paisagísticos (Edital de notificação: tombamento do conjunto histórico e paisagístico do Município de Parnaíba, DIÁRIO OFICIAL, Nº152, 2008, p.3).

Com isso os bens patrimoniais de Parnaíba são registrados pelo IPHAN, onde a instituição reconhece sua importância história para memória da cidade e se tornam protegidos com base na legislação nacional, por meio do tombamento, passo inicial para valorização e preservação desses bens.

Portanto investigar o Museu do Trem do Piauí, como um patrimônio histórico e cultural direcionado em contribuir para a Educação Patrimonial em Parnaíba é pertinente no tópico seguinte, fazer uma discussão teórica a respeito dos conceitos e métodos deste ensino.

1.3 Educação Patrimonial: Definições e Procedimentos

O termo Educação Patrimonial passa a ser divulgado no Brasil pela museóloga Maria de Lourdes Parreiras Horta a partir de 1983, com o *1º Seminário sobre o Uso Educacional de Museus e Monumentos*, evento realizado no Museu Imperial de Petrópolis-RJ. Esse ensino tem como umas das principais colaboradoras a já citada Maria de Lourdes Horta; Evelina Grunberg e Adriana Queiroz Monteiro, das quais elaboraram em 1996, o *Guia Básico de Educação Patrimonial*. A partir dessa obra esse ensino é definido:

Trata-se de um processo permanente e sistemático de trabalho educacional centrado no Patrimônio Cultural como fonte primária de conhecimento individual e coletivo. A partir da experiência e do contato direto com as evidências e manifestações da cultura, em todos seus múltiplos aspectos,

sentidos e significados, o trabalho de Educação Patrimonial busca levar as crianças e adultos a um processo ativo de conhecimento, apropriação e valorização de sua herança cultural, capacitando-os para um melhor usufruto desses bens, e propiciando a geração e a produção de novos conhecimentos, num processo contínuo de criação cultural. (HORTA & GRUMBERG & MONTEIRO, 1999, p. 6).

Dentre os conceitos existentes sobre Educação Patrimonial como indica a referência acima, em que foca nesse ensino a partir de experiências diretas com o bem patrimonial, para adquirir conhecimentos do mesmo, que dessa forma resultariam na preservação e disseminação do saber cultural; outros conceitos sobre esse método educacional foram também elaborados, por autores como: Patrícia Martins Castelo Branco, Leandro Henrique Magalhães, Elisa Roberta Zanon (2009), em que interpretam duas categorias: a Educação Patrimonial Conservadora e Educação Patrimonial Transformadora. A Educação Patrimonial Conservadora, (tradicional) é definida por ser:

Universalizante e homogeneizante: pressupõe uma identidade e uma memória, imposta pelos detentores do saber sistematizado e oficial; É integralizante: não há possibilidades e identificação de outros espaços ou manifestações; Está focada em um caráter público do patrimônio, vinculado ao Estado e aos grupos dominantes; Tende a rejeitar outras tradições ou valores. Propõe uma única possibilidade para o conhecimento, com foco na preservação e não na apropriação e interpretação; É exteriora, ou seja, não favorece multiplicidade de memórias, sendo assim; Impositiva e obrigatória.

O conceito acima interpreta um tipo de ensino direcionado somente na preservação patrimonial, digamos que, planejada para atender políticas públicas ou privadas. Contribuindo assim para "uma visão impositiva, visando atender interesses específicos caracterizada pela universalização, integralização e unicidade do conhecimento". (CASTELO BRANCO, MAGALHÃES e ZANON, 2009). Já, a Educação Patrimonial Transformadora propõe, "a retomada de espaços arquitetônicos, sociais e de memórias, a partir de uma diversidade de possibilidades e de relações com outros elementos, atentando-se para as tensões das vivências e das seleções. Além disso, há a necessidade de identificar outros espaços e manifestações que dêem conta das contradições e possibilidades que permeiam o mundo contemporâneo." (CASTELO BRANCO, MAGALHÃES e ZANON, 2009).

Esse outro conceito, pensa em uma educação que beneficie outras interpretações sobre as manifestações do bem estudado, como forma de "(re) conhecer sua própria história cultural", inserindo, "a busca de novos saberes e conhecimentos, provocando conflitos de versões." (CASTELO BRANCO, MAGALHÃES e ZANON, 2009).

A educação patrimonial além de possuir algumas concepções bem definidas, (como indica as referências anteriores), agrega também fundamentos metodológicos dos quais estão presentes as seguintes etapas: observação, registro, exploração e apropriação. *O Manual de atividades práticas de educação patrimonial* (2007), formulado por Evelina Grunberg, exemplificadas e conceitua essas etapas:

A primeira é a observação. Nesta etapa, usamos exercícios de percepção sensorial (visão, tato, olfato, paladar e audição) por meio de perguntas, experimentações, provas, medições, jogos de adivinhação e descoberta (detetive), etc., de forma que se explore, ao máximo, o bem cultural ou tema observado. (GRUNBERG, 2007).

A segunda é o Registro. Com desenhos, descrições verbais ou escritas, gráficos, fotografias, maquetes, mapas, busca-se fixar o conhecimento percebido, aprofundando a observação e o pensamento lógico e intuitivo. (GRUNBERG, 2007).

A terceira fase é a Exploração. Análise do bem cultural com discussões, questionamentos, avaliações, pesquisas em outros lugares (como bibliotecas, arquivos, cartórios, jornais, revistas, entrevistas com familiares e pessoas da comunidade), desenvolvendo as capacidades de análise e espírito crítico, interpretando as evidências e os significados. (GRUNBERG, 2007).

A quarta etapa é a Apropriação. Recriação do bem cultural, através de releitura, dramatização, interpretação em diferentes meios de expressão (pintura, escultura, teatro, dança, música, fotografia, poesia, textos, filmes, vídeos, etc.), provocando, nos participantes, uma atuação criativa e valorizando assim o bem trabalhado. Os resultados da aplicação desta metodologia desenvolvem atividades que levam os participantes à reflexão, descoberta e atitude favorável a respeito da importância e valorização do nosso Patrimônio Cultural. (GRUNBERG, 2007).

Apesar das quatro etapas citadas acima, com relação às características metodológicas para esse tipo de ensino, é importante citar que, não se utiliza regras únicas para sua aplicação, uma vez que, o propósito dessa metodologia é o aproveitamento total do patrimônio disponível para aula. Sendo assim, Evelina Grunberg (2007), conceitua: “Chamamos de Educação Patrimonial o processo permanente e sistemático de trabalho educativo, que tem como ponto de partida e centro o Patrimônio Cultural com todas as suas manifestações”. Sendo assim a exploração total do patrimônio contribui para os diversos conhecimentos que podem ser retirados de determinado bem.

Exemplo de práticas como estão, “O Museu de Artes e Ofício, o Museu Histórico Abílio Barreto e Museu de Ciências Naturais da PUC Minas, (...), oferecem às escolas visitas

guiadas, bem como diversas atividades envolvendo dramatizações, brincadeiras, jogos pedagógicos, indicando diversas sugestões de abordagem dos temas ao professor. Essa integração – entre a visita escolar e as dinâmicas propostas pelos museus – se mostra como uma das principais formas de se abordar a reflexão sobre Patrimônio Cultural na escola. Tais iniciativas indicam a preocupação em se realizar um trabalho efetivo de conhecimento, apropriação e valorização dos bens histórico-culturais, a partir da aproximação do público ao patrimônio que lhes pertence.” (Maltêz, C. R.; Sobrinho, C. P. C.; Bittencourt, D. L. A.; Miranda, K. dos R.; Martins, L.N.; 2010).

Portanto, tendo como base, as iniciativas de interação museu-escola como esta de Minas Gerais, da qual disponibiliza atividades lúdicas para os alunos nesses patrimônios e contribui também para o trabalho do professor com sugestões abordagens de temas para suas aulas. Esse mesmo tipo de interação poderia vir a acontecer em Parnaíba, onde o ponto de partida seria o inverso da escola para o museu, mas não perderia seu valor, pois, independente disto, os fundamentos de como repassar conhecimento mediante a significação do patrimônio, seriam os mesmos.

Para tanto, as referências principais para atividades no patrimônio Museu do Trem do Piauí, seriam: o *Manual de atividades práticas de educação patrimonial*, da autora GRUNBERG, (2007) exemplo de referência substancial para uma possível intervenção no patrimônio, (ANEXO - C), incluindo também neste quesito, o conceito de *Educação Patrimonial Transformadora* proposto pelos autores CASTELO BRANCO, MAGALHÃES, ZANON (2009).

Portanto, é a partir também de referências como estas, sobre a Educação Patrimonial, que pretendemos refletir sobre a possibilidade de estarmos empregando no patrimônio Museu do Trem do Piauí atividades do Projeto PIBID de História na Escola Liceu Parnaibano – CEEP, mediante uma aula no imóvel.

No entanto, antes de citarmos o objeto de estudo em questão, na próxima etapa do trabalho faremos um recuo cronológico a respeito da relevância histórica do sistema ferroviário no Piauí, onde será abordada à chegada da Estrada de Ferro; às suas articulações para a economia da região; sua contribuição urbana; extensão para outras cidades; incluindo a sua desativação.

2. O TREM PEDE PASSAGEM: A ESTRADA DE FERRO NO PIAUÍ

A época Imperial no Brasil teve como uma de suas características o desenvolvimento das estradas de ferro. A primeira malha brasileira foi inaugurada no dia 30 de abril de 1854, denominada Estrada de Ferro de Petrópolis, localizada no Rio de Janeiro ligando os Portos de Mauá a Fragoso, sendo grande incentivador Irineu Evangelista de Souza, como elenca Araújo:

Entusiasta dos meios de transporte, especialmente das ferrovias, a ele se devem os primeiros trilhos lançados em terra brasileira e a primeira locomotiva denominada 'Baroneza'. A primeira seção, (...) foi inaugurada por D. Pedro II, no dia 30 de abril de 1854. A estação de onde partiu a composição inaugural receberia mais tarde o nome de Barão de Mauá. A Estrada de Ferro Mauá, permitiu a integração das modalidades de transporte aquaviário e ferroviário, introduzindo a primeira operação intermodal do Brasil. Nesta condição, as embarcações faziam o trajeto inicial da Praça XV indo até ao fundo da Baía de Guanabara, no Porto de Estrela, e daí, o trem se encarregava do transporte terrestre até a Raiz da Serra, próximo a Petrópolis. (ARAUJO, 2011. P, 13)

Os investimentos para construção das estradas de ferro efetivadas entre o final do século XIX e começo do século XX, obtiveram também investimentos britânicos, além disso, seus objetivos essenciais eram, “propiciar a entrada de capital estrangeiro no país e o crescimento da economia exportadora. As primeiras linhas, nesse sentido, visavam interligar os centros de produção agrícola e de mineração aos portos, através da ligação direta ou vencendo obstáculos à navegação fluvial.” (NETO, 2009, p.9).

A respeito do empreendimento da Estrada de Ferro Central do Piauí realizado pelo engenheiro Miguel Furtado Bacellar, este se cumpre no início do século XX, na cidade de Parnaíba localizada no litoral do Estado do Piauí. Seu primeiro ramal ligava Portinho ao Cacimbão, onde se concretizou após muitas reivindicações da Elite comercial parnaibana, pois nesse momento a cidade de Parnaíba se destacava como maior centro econômico do Piauí, sendo esse este um dos motivos principais para a implantação da ferrovia.

E assim como a primeira ferrovia brasileira, a piauiense fazia também uma ligação portuária, permitindo conjuntamente a saída mais eficaz dos produtos comercializados em Parnaíba e também a entrada mais rápida de produtos vindos de outras localidades. A respeito da economia neste período afirma Araújo:

Em janeiro de 1916, em plena Primeira Grande Guerra, começou oficialmente os trabalhos de construção da primeira ferrovia no Piauí. O Piauí, um dos vinte Estados brasileiros e que apresentava índices econômicos favoráveis, pois sua participação no mercado de exportação era

considerável. Sua importância econômica era graças aos setores primário e terciário, sendo o primeiro através do extrativismo e os segundo pelo seu intenso comércio. A necessidade de uma ferrovia na região era entendida como fator de crescimento e desenvolvimento para a mesma. Não se tratava apenas de Parnaíba, mas de toda a área a qual ela abrangia, envolvendo assim nossos irmãos do Ceará e do Maranhão que se estabeleciam aqui em busca de dias melhores. (ARAUJO, 2011, p. 14)

Em referência a uma de suas primeiras construções, portanto a sua estação principal, a mesma foi edificada no final da Rua Grande, onde dava acesso ao Porto Salgado área de entrada e saída dos produtos, região da qual passou a induzir moradores que futuramente constituiriam o bairro de Fátima. Boa parte dos habitantes daquela localidade eram trabalhadores ferroviários, que escolheram o lugar como moradia, pois ficava próximo de suas atividades. Abaixo imagem da inauguração da Estação ferroviária na cidade de Parnaíba.



Figura 3 – Estação ferroviária de Parnaíba, no dia da sua inauguração.

Fonte: <http://www.estacoesferroviarias.com.br/ma-pi/parnaiba.htm>

No que diz respeito à mudança da paisagem na cidade esta foi fundamental, a chegada do trem interferiu também na urbanização dos seus arredores. A sua sede administrativa

chamada de Esplanada da Estação se tornou local de comércio que conseqüentemente contribuiu para a formação dos bairros: São Francisco da Guarita, Campos e Cantagalo.

A respeito da sociedade que convivia nesse ambiente ferroviário, observou-se que os hábitos de alguns indivíduos foram modificados, sendo envolvidos naquele universo. Segundo Pierre Nora (1981), esses “lugares de memória”, que representam “antes de tudo, restos” de memória (...) caracterizam-se por sua materialidade, simbolismo e funcionalidade. (NORA, 1981, p. 22). A partir disso, podemos visualizar os aspectos operacionais da ferrovia no período de funcionamento, na seguinte citação:

Era uma ‘festa’ a hora da chegada e da partida. O trem mudou a noção de tempo entre os parnaibanos, com horários fixos e controlados pelo relógio, fez com que as pessoas passassem a ter a ‘hora do trem’ como referência no cotidiano da cidade. (CERQUEIRA, 2015 p.28).

É evidente também nas palavras da autora Maria Cecília Nunes (1994), a funcionalidade existente universo ferroviário, “nas estações e sub-estações ferroviárias, no ‘horário do trem’, as pessoas se reuniam alegremente, lotando as pequenas e estreitas plataformas, para ver o embarque e desembarque dos passageiros que subiam e desciam carregados de bagagem. Aqueles espaços passaram a ser local de lazer onde as pessoas procuravam se apresentar arrumadas, ou seja, com boa aparência. Eram, também, locais de comércio. Ali, alguns meninos com seus tabuleiros à tiracolo ou com suas bancas vendiam tapiocas com coco, roscas de sal, cafezinho, pamonhas, milho verde, cocadas e outras guloseimas.” (NUNES, 1994, p.170).

Portanto de acordo com o exposto acima, o entendimento de “lugares de memória” se torna importante, ao expressar o desmembramento espacial, pertencente às diversas sociabilidades que atuaram no período de exercício da ferrovia. Nessa perspectiva, é relevante a verificação da crônica, pois este tipo de registro também tem o poder de fixar as lembranças dos indivíduos e momentos.

Sendo assim, parte dessa vivência foi descrita através de um dos livros de crônicas de Carlos Araken, intitulado: *Estórias de uma cidade muito amada*. Onde detalha de forma saudosa, uma viagem realizada na sua infância saindo de Parnaíba com destino ao litoral de Amarração, atualmente Luís Correia:

A “Maria Fumaça” brilhando e fumegante, soltando fagulhas pela chaminé, os vagões que formavam o comboio; primeiro o carro de carga e logo os de 1ª e 2ª classe. Às 17 hs o trem apitava anunciando a partida. Os últimos retardatários, carregados de pacotes de pães e biscoitos, escapando pelos

dedos, eram empurrados para o vagão. Todos se acomodavam; muitos sentados, muitos de pé, proseavam sobre os acontecimentos do dia. Com um apito longo o trem deixava para trás a zona urbana, e eu com os olhos compridos, tentava vislumbrar na casa amarela encimada com uma estrela branca (meus avós paternos) algum vulto amigo. Passávamos o São João, agora todos já descontraídos, chegávamos ao Catanduvas. Mais duas paradas Floriópolis e Berlamina, e já divisávamos a velha e fascinante ponte de ferro sobre o rio Portinho. O ranger oco das rodas de ferro sobre os trilhos, a fumaça do trem, a altura da ponte, que se nos afigurava enorme, com o rio caudaloso lá embaixo, as fagulhas entrando pelas janelas, o medo do enxame dos maribondos que podiam atacar, tudo conspirava para aumentar o medo, e dar asas à nossa imaginação infantil. Respiração presa, até o trem chegar novamente em terra firme. Outro apito prolongado e triunfante, passávamos o Cemitério Branco, os primeiros casebres, e logo a estação cheia de gente, principalmente de meninos já com a cor local, para saudar efusivamente os recém-chegados. Todos muitos limpos, e de tamancos, muitos à vontade naquela verdadeira terra prometida. (ARAKEN Apud, CERQUEIRA, 2011)

Além de proporcionar momentos de lazer como o registrado acima, o desenvolvimento da estrada de ferro foi considerado uma conquista notória para os transportes de produção, uma vez que ainda eram utilizados animais para o deslocamento das mercadorias, os trabalhadores ferroviários do interior piauiense passaram a conviver diariamente com os trabalhadores vindos de outros locais, onde também participaram diretamente da construção da malha férrea e alimentaram conjuntamente a esperança de uma vida melhor, pois, “No Piauí, entre os anos de 1900 a 1930, a seca provocou inúmeros problemas, como a presença constante de retirantes ociosos a perambular pelas cidades, principalmente na capital Teresina. Diante desse quadro, os governos estadual e federal na perspectiva de amenizar os efeitos das estiagens contrataram diversos trabalhadores para a construção de açudes, poços, estradas e ramais ferroviários. Os trabalhos de construção da Estrada de Ferro Central do Piauí foram realizados por operários provenientes, sobretudo do Ceará, fugitivos da seca que assolava sua terra natal. No Piauí, esses homens e mulheres procuravam melhores condições de sobrevivência e, muitas vezes, por onde passavam se anexavam e formavam novos povoados.” (VIEIRA p.4, 2009). A ferrovia proporcionou a distribuição de serviços, tanto pela necessidade de mão de obra para as construções quanto para a possibilidade de melhoria de vida dessas pessoas.

Abaixo imagem de uma das construções realizadas no período de funcionamento da ferrovia, a Estação Floriópoles, reformada em 2011, pelo IPHAN.



Figura 4: Estação Floriópolis, após reforma do IPHAN, 2011.⁹

Com isso, no decorrer do tempo houve erguimento de novas edificações férreas realizadas por trabalhadores em Parnaíba onde foi construída a estação “(...) Floriópolis (...) no Catandivas servia de ponto de embarque e desembarque entre Parnaíba e Amarração. Os moradores da comunidade usavam o trem para ir para escola e embarcar seus produtos que eram vendidos no mercado central de Parnaíba. Próximo da estação foi construído uma casa de turmas para os Conservadores de Linha que cuidavam da manutenção do trecho e a casa do Miguel Furtado Bacelar engenheiro e responsável pela construção da ferrovia entre os anos de 1916 a 1923”¹⁰.

Várias obras erguidas foram pensadas também na educação, saúde e entretenimento dos trabalhadores ferroviários e de seus familiares, sendo assim “No âmbito social, os ferroviários, além de receberem assistência médica no posto de saúde construído em 1940, também eram beneficiados com uma escola, destinadas à formação de seus filhos e esposas, a Cooperativa onde eles podiam comprar arroz, feijão, óleo, querosene, lamparina, sabão, roupas, máquina para costura, para pagar no final do mês e formaram um clube de futebol. (CERQUEIRA, 2015, p.22).

⁹ **Fonte:** www.guialitoraldopiaui.blogspot.com.br/2011/01/estacao-de-trem-floriopoles.html?m

¹⁰ CERQUEIRA, Maria Dalva Fontenelle. O Trem Pede Passagem: A Ferrovia (Re)Criando Paisagem Na Cidade De Parnaíba-Pi. VII Simpósio Nacional de História Cultural HISTÓRIACULTURAL: ESCRITAS, CIRCULAÇÃO, LEITURAS E RECEPÇÕES. Universidade de São Paulo – USP São Paulo – SP. 2014.

Portanto são notórios os benefícios trazidos pela ferrovia na cidade de Parnaíba. No que diz respeito aos benefícios sociais para os ferroviários e seus familiares dos quais são atendidos desde a escola; saúde à compra de artigos alimentícios e formas de lazer.

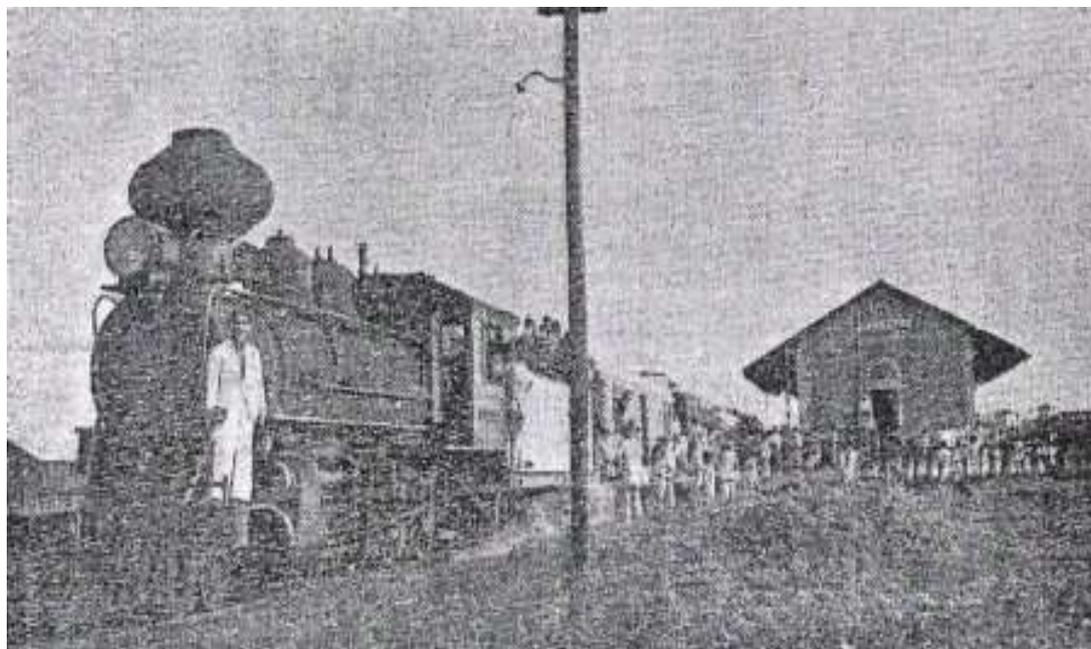


Figura 5: Estação de Parnaíba (abriga atualmente o Museu do Trem) e o trem de passageiro, 1936.¹¹

Assim como em Parnaíba, outra cidade do Piauí a receber os trechos férreos é a cidade de Piracuruca que inaugura sua estação em 1923. Segundo Maria Dalva Cerqueira (2015), a inauguração da estação em Piracuruca foi motivo de festa na cidade. No local juntaram-se populares, políticos e a elite local, todos esperando o grande momento, a chegada da locomotiva, que aparece toda enfeitada para a alegria de todos. (...). Os primeiros produtos colocados em seus vagões – cera de carnaúba, um dos principais produtos exportados pelo Piauí.

A primeira fase de extensão dos trilhos como citada acima foi à cidade de Piracuruca, direcionada na contribuição econômica para transporte de mercadorias, como em momentos iniciais se efetivou a ferrovia parnaibana. Sobre a segunda fase das construções férreas estas ocorrem em 1930, quando os trilhos chegam a Piripiri, em 1937. Assim como aconteceu em Parnaíba às mudanças na cidade de Piripiri foram notórias, sendo assim, elenca Ferreira:

A presença da ferrovia vai ter papel importante no seu espaço urbano. A existência da ferrovia e da própria estação vão servir de baliza para estrutura urbana. Por muito tempo a linha férrea servirá de limite da cidade, separando

¹¹ Fonte: <http://www.estacoesferroviarias.com.br/ma-pi/parnaiba.htm>

o espaço urbano do espaço rural. A estação, em seus primeiros momentos isolada da cidade, aos poucos vai se cercando de companhias, ruas, casas, comércios e pessoas. A estação vai ser de suma importância para o crescimento da cidade (...), inclusive com a formação de vários bairros (...) e conseqüentemente com acrescente urbanização, também a demanda por melhorias e serviços públicos.” (FERREIRA, 2010, p.112).

Devido ao surgimento de outras estações no Piauí, é criada em 1957, a instituição Rede Ferroviária Federal S.A - RFFSA, que vem “com o objetivo de administrar as estradas de ferro de propriedade do Governo Federal”¹², o órgão contribuiu conjuntamente para ampliação da malha ferroviária que chega a Teresina. No entanto, mesmo antes da sua extensão para a capital, a partir de 1950, os percursos férreos já apresentavam vestígios do seu enfraquecimento. Nesse momento se encontrava como diretor da Estrada de Ferro Central, “O parnaibano Alberto Silva, ciente da situação, estava preocupado em melhorar a ferrovia e investiu na construção de armazéns nas estações, principalmente das cidades de Parnaíba e Piripiri (...)”¹³.

Nessa mesma década foi construída a vila parnaibana Major Santa Cruz homenagem ao Major Wilson Santa Cruz Caldas onde o mesmo foi diretor da Estrada de Ferro Central do Piauí nos anos de 1955 e 1958. Posteriormente foram erguidas mais de 14 residências entre o período de 1955 e 1956, essas edificações “nas proximidades da Guarita proporcionou o surgimento de bairro São Francisco (...) conhecido como bairro da guarita entre os parnaibanos”. (CERQUEIRA, 2014, p. 5- 6).

Com o passar do tempo foram surgindo também nesta área de Parnaíba os comércios, os cabarés, os bares, o cinema e as moradias contribuindo desse modo para o desenvolvimento urbano da localidade. No entanto, de acordo com Maria Dalva Cerqueira (2014), “As construções ferroviárias em Parnaíba se encerraram na década de 1950, quando foram construídos os armazéns, escritórios, almoxarifado, pátio de manobras e uma homenagem ao primeiro engenheiro Miguel Furtado Bacellar com seu busto feito pelos ferroviários e colocado na Esplanada da Estação”.

Com relação à malha ferroviária de outras regiões do país, a partir da década de 1960, houve intensa redução, motivadas pelo crescimento acelerado da montagem de veículos. Com a multiplicação de indústrias automobilísticas, as adversidades enfrentadas pelo sistema

¹²NETO, José Rodrigues Cavalcanti. **O Iphan e o Patrimônio Cultural Ferroviário**. I Fórum Nacional do Patrimônio Cultural 1 | Vol. 3. Sistema Nacional de Patrimônio Cultural Desafios, Estratégias e experiência para uma Nova Gestão – Ouro Preto – MG. 2009.

¹³ CERQUEIRA, Maria Dalva Fontenele. **Entre trilhos e dormente: a estrada de ferro central do Piauí na história e na memória dos parnaibanos (1960-1980)** / Dissertação (Mestrado em História do Brasil) – Universidade Federal do Piauí, Teresina, 2015.

ferroviário se intensificam, e isso não foi diferente em terras piauienses. Para Maria Dalva Cerqueira, “Na década de 1960 era visível o abandono da ferrovia, com um grande número de locomotivas paralisadas aguardando reparos, carros e troles fora de tráfego, a estrada mal conservada, armazéns para cargas em péssimas condições. Era comum o trem quebrar durante o percurso e os passageiros ficarem esperando o conserto (...)” (CERQUEIRA, 2015. P.50).

Com as várias dificuldades para o prosseguimento do sistema férreo, a Estrada de Ferro Central do Piauí atendeu ao público até 1980, quando sobrevém a sua desativação, “O trem visto entre o final do século XIX e o início do XX, como símbolo do progresso e da modernidade que empolgou multidões e provocou mudanças no cotidiano, carregando em seus vagões a euforia do progresso, ainda na primeira metade do século XX, começou a perder essa condição para o automóvel que passou a carregar o progresso na carroceria”. (CERQUEIRA, 2015. P.59),

Mas apesar dessa realidade, as lembranças da ferrovia permanecem onde foram retratadas por cronistas que inscreveram seus testemunhos, conforme as viagens realizadas entre os trilhos de Parnaíba e Luís Correia. Sendo assim, a história da ferrovia permanece na memória parnaibana não somente dos que se dedicaram a sua escrita, mas também, daqueles que viajaram, dos trabalhadores e mesmo de quem estava a observar a passagem do trem.

As recordações afloradas pela malha férrea sobrevivem aos efeitos do tempo; na estação que continua erguida (atual Museu do Trem) e também entre as pessoas que não presenciaram os seus momentos, porém convivem com os patrimônios ferroviários ainda presentes na cidade. Portanto, diante da relevância histórica do sistema ferroviário em Parnaíba, se torna importante no capítulo a seguir, investigar a potencialidade do patrimônio Museu do Trem do Piauí na contribuição da Educação Patrimonial para a Escola Liceu Parnaibano – CEEP em ações do Projeto PIBID de História.

3. PATRIMÔNIO HISTÓRICO E CULTURAL MUSEU DO TREM DO PIAUÍ

Neste capítulo o trabalho tem por intuito, demonstrar o patrimônio Museu do Trem acerca da sua estrutura e materiais do universo ferroviário, presentes no mesmo. Conjuntamente busca-se refletir acerca da utilização deste patrimônio para as aulas do projeto PIBID, onde tem como base para essa reflexão a análise de um questionário respondido pelos alunos do primeiro ano regular “B” da Escola Liceu Parnaibano e interpretação das entrevistas dos bolsistas do projeto.

No que diz respeito ao imóvel, o mesmo antes de abrigar o Museu do Trem do Piauí, pertencia a Estrada de Ferro Central do Piauí (EFCP), onde funcionava a Estação Ferroviária parnaibana da qual foi inaugurada em 1920. Sua estrutura arquitetônica possui características do estilo eclético¹⁴ aliado a art decó¹⁵. Consequente, à imagem do Museu do Trem do Piauí .



Figura 6: Fachada do Museu do Trem do Piauí, em Parnaíba, 2003.
Fonte: www.estacoesferroviarias.com.br/ma-pi/parnaiba.htm. – adaptada.

Com a desativação férrea, o imóvel ficou inutilizado, passando a ter somente outra funcionalidade ao abrigar o Museu do Trem do Piauí, inaugurado no dia 15 de agosto de

¹⁴ Designação que se dá ao período que, no Brasil, corresponde ao final do século XIX e às três primeiras décadas deste, em que a arquitetura foi caracterizada pelo uso simultâneo de estilos os mais variados, das mais diversas procedências numa mesma edificação.

¹⁵ Movimento nas artes decorativas que surgiu nos anos vinte e dominou a década de trinta do século XX; inspirado no cubismo, esse estilo possuía uma fácil adaptação à produção industrial.

2002, com o objetivo de preservar a memória dos ferroviários. Em se torna reconhecido pelo IPHAN como patrimônio histórico cultural do Piauí, incluindo todo o seu conjunto arquitetônico, em 2008.

A respeito do patrimônio, dos objetos, materiais e forma como estão dispostos no local, existem certas críticas¹⁶, quanto ao mesmo ser denominado um museu, uma vez que não possui material suficiente, para que o imóvel venha a ser considerado um. Contudo, este trabalho não está voltado para aspectos teóricos que identifiquem como seria de fato um museu. O trabalho foca tanto teoricamente quanto metodologicamente para o que envolve o patrimônio, a Educação Patrimonial na disciplina de História, tendo o Museu do Trem do Piauí como objeto para esse tipo de estudo. Portanto não cabe aqui julgar o material disponível no local, nem a forma como está disposto para observação, pois não existe um aporte teórico que esteja direcionando mais profundamente essa discussão, uma vez que este não é o objetivo do estudo.

Sendo assim neste trabalho é pertinente expor o que existe lá, a estrutura do patrimônio, os objetos e materiais presentes no patrimônio em questão, pois dentro do imóvel possui muitos objetos que foram utilizados na própria Estação, que estão expostos para observação dos visitantes, grande parte deles possuem legendas que indica qual foi a sua utilidade.



Figura 7: Banco da original da Estação de Parnaíba.
Fonte: Arquivo pessoal, 2016.

¹⁶ As críticas partem principalmente dos visitantes como me relatou o funcionário do local.

O móvel apesar de ter sido utilizado no período de funcionamento da ferrovia ainda permanece em ótimo estado de conservação.

Em exposição no museu estão capacetes utilizados por trabalhadores ferroviários, bem conservados, porém não existe detalhamento sobre a data de uso e nem quem exatamente seriam estes acessórios.



Figura 8: capacetes e quepe que foi utilizado por seus trabalhadores.

Fonte: Arquivo pessoal, 2016.

Na imagem a seguir um uniforme de um dos maquinistas da locomotiva de Parnaíba, também não possui registro de quem o cedeu ao museu.



Figura 9: Uniforme de um dos maquinistas do trem.

Fonte: Arquivo pessoal, 2016.

Na imagem seguinte está a catrata de passagem dos viajantes, não passou por nenhuma restauração, sendo notório seu desgaste. Na imagem é visto também, parte do piso, onde se conserva original.



Figura 10: Catrata da estação, abaixo seu piso se conserva original.

Fonte: Arquivo pessoal, 2016.

Imagem do *baner*, onde descreve a estrutura do complexo ferroviário e cita os apelidos dos trabalhadores da época.

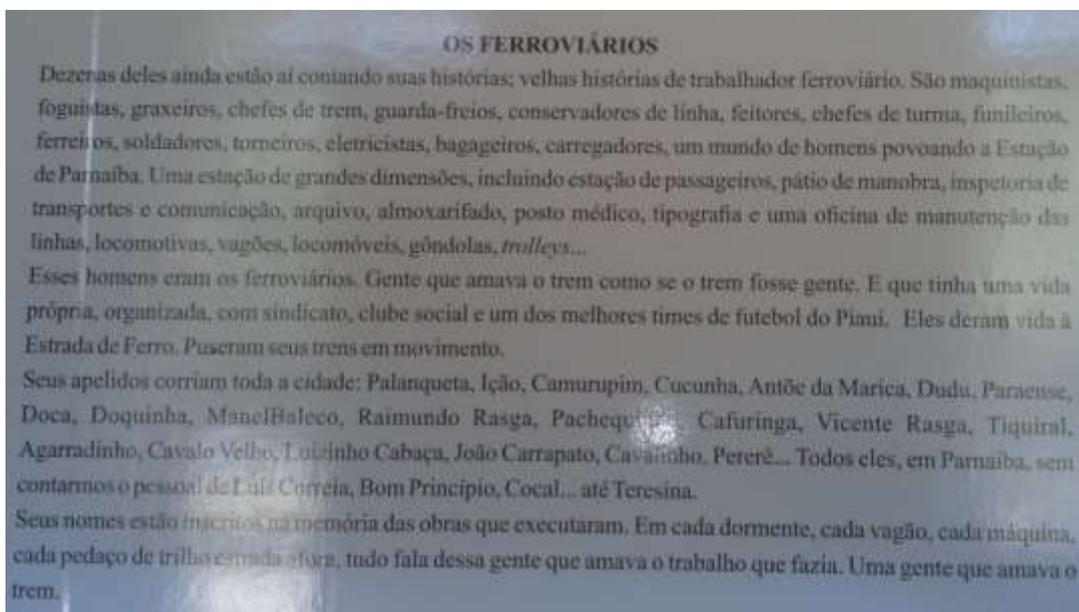


Figura 11: Baner descrevendo sobre os trabalhadores ferroviários e os imóveis.

Fonte: Arquivo pessoal, 2016.

Na imagem a seguir, telefones que foram utilizados na Estação Ferroviária de Parnaíba, porém não a data de utilização dos mesmos.



Figura 12: Telefones que eram utilizados na estação.

Fonte: Arquivo pessoal, 2016.

Na imagem abaixo, relógio também utilizado na Estação da cidade de Parnaíba.



Figura 13: Relógio da estação
Fonte : Arquivo pessoal, 2016.

Dentre os objetos expostos por meio de imagens, existem também dentro do imóvel, peças do trem como: farol, peças de manutenção (macaco), medidor de pressão; albuns com fotografias cedidas por familiares dos trabalhadores; relógio de parede; quadros originais com fotografias dos percursos dos trilhos; de inauguração de estações com autoridades do período; livros; revista em quadrinhos; sinos; espécie de manual de como projetar estações ferroviárias e suas estruturas etc.

No entanto, a partir da imagens mostrada no trabalho é possível perceber a ausência informação no que diz respeito a datação dos objetos e de que os cedeu. Apesar disso, não podemos deixar de reconhecer e preservar o patrimônio - Museu do Trem do Piauí¹⁷ - e apesar de todas as ausências a respeito das informações destes materias, isso não nos impede

¹⁷ Tanto os Museus de História, como os de Ciência, como os de Arte, buscam formas de mediação que propiciam aos seus públicos a possibilidade de interpretar os objetos de suas coleções, atribuindo-lhes os mais diversos sentidos, estimulando-os a exercer, como cidadãos, a responsabilidade social de compartilhar, preservar e valorizar seus patrimônios. Os métodos serão muitos e sempre adequados às realidades de cada instituição, de cada acervo, de cada educador envolvido. Independente da tipologia do museu, o conceito de Educação para o Patrimônio poderia ser assumido para todos eles.

de estarmos fazendo o ensino e procedimentos de uma Educação Patrimonial por meio de visitação do público escolar.

3.1 Análises dos Dados

Essa etapa consiste nas análises das opiniões dos integrantes do PIBID, acerca da utilização do Museu Trem dentro do projeto e conjuntamente se os alunos da Escola Liceu Parnaibano - CEEP tem interesse em visitar e conhecer o patrimônio em questão. As informações disponíveis foram obtidas através de entrevistas feitas aos participantes do projeto e questionários aos alunos do primeiro ano regular B¹⁸ da escola.

Em se tratando das entrevistas e questionários realizados, buscou-se saber dos integrantes do PIBID por meio de entrevistas, se os mesmos consideravam importante utilizar o tema patrimônio no projeto; se julgavam viável utilizar o Museu do Trem do Piauí nas práticas do projeto, se sabiam a situação atual do imóvel; como este vem sendo utilizado pela comunidade e se consideravam importante incluir a temática Educação Patrimonial nas aulas. Já para os alunos, buscou saber se os discentes tinham conhecimento do que seria patrimônio, se conheciam; se visitavam os existentes na cidade, se gostariam de conhecer o foco central da pesquisa, Museu do Trem do Piauí através do projeto e se gostariam que a temática de patrimônio fosse incluída na aplicação das aulas.

Sendo assim, a coleta de dados fundamento importante para a justificativa da pesquisa, foi realizada em duas oportunidades. O primeiro momento foi no dia 4 de agosto de 2016 quando os alunos do primeiro ano regular B, assistiram a um vídeo mostrando o patrimônio em questão¹⁹, em seguida os responderam cinco questionamentos referentes ao que vem sendo investigado, com opções V ou F (ANEXO A). E a segunda oportunidade aconteceu nos dias 8 e 9 de agosto de 2016, quando três integrantes do PIBID, responderam quatro questionamentos através de entrevista (ANEXO B), totalizando 41 entrevistados.

A primeira forma de coleta de dados foi mediante um questionário, que GIL (1999), define “como a técnica de investigação composta por um número mais ou menos elevado de questões apresentadas por escrito às pessoas, tendo por objetivo o conhecimento de opiniões, crenças, sentimentos, interesses, expectativa, situações vivenciadas etc”.

¹⁸ A justificativa para escolha desta sala foi pelo fato destes alunos na condição de novatos na escola ainda não tiveram a oportunidade de estudar esse tema através do PIBID, diferente das outras salas de segundo e terceiro anos, em que já haviam visto anteriormente projetos do PIBID relacionados à temática patrimônio.

¹⁹ Fonte: www.proparnaiba.com.br, disponível em <https://www.youtube.com/watch?v=7jjSug>

Nesse caso, o questionário foi elaborado com o intuito de saber se os alunos do primeiro ano regular “B” da Escola Liceu Parnaibano – CEEP tinham conhecimento do que seria patrimônio; se conhecem os existentes em Parnaíba; se costumam visitar; se possuem interesse em conhecer o Museu do Trem do Piauí e estudar sobre Educação Patrimonial através do projeto PIBID.

Logo, o colégio selecionado foi o CEEP – Liceu Parnaibano²⁰, onde faço parte do projeto PIBID desde 2014. No que diz respeito ao tema patrimônio, este nos foi apresentado já para as primeiras ações, critério pelo qual me identifiquei e escolhi o tema para este trabalho, com a ideia de intervenção para o projeto, uma vez que, nas aulas realizadas sobre os bens patrimoniais foram expostos os conceitos dos tipos de patrimônios e a utilização apenas de fotografias e vídeos, com isso considerei pertinente, contribuir para o projeto com essa possibilidade de aula no imóvel, a partir dos processos metodológicos de uma Educação Patrimonial, partindo dos fundamentos teóricos desse ensino.

Com relação, as informações estas foram colhidas e analisadas a partir de 37 estudantes da Escola CEEP – Liceu Parnaibano, por meio de questionário com cinco perguntas, a partir dos dados obtidos dois grupos foram selecionados: aqueles que gostariam de conhecer o imóvel (72,97%) e aqueles que não se interessaram (27,027%). Analisando somente os dados do primeiro grupo cerca de 60% dos alunos afirmaram saber o que seria patrimônio; 51,35% conhecem os patrimônios materiais existentes em Parnaíba; 18,92% costumam visitá-los, 72,97% gostariam de conhecer o Museu do Trem do Piauí e a mesma quantidade foram a favor de que os integrantes do projeto abordassem à temática patrimonial nas aulas. Foi observado, então desse primeiro grupo o conhecimento a cerca do que seria patrimônio; dos presentes na cidade onde os mesmo já visitam e uma preferência em visitar o museu e estudar sobre Educação Patrimonial nas ações do projeto, o que contribui para ideia de intervenção por meio do Projeto PIBID no Patrimônio Histórico Museu do Trem do Piauí.

A respeito do segundo grupo, 80% afirmaram saber o que seria patrimônio; 16% conhecem os patrimônios materiais de Parnaíba, 90% costumam visita-los; 40% não gostariam de conhecer o Museu do Trem do Piauí e 80% foi desfavorável sobre abordar o tema patrimônio nas aulas. Com relação a este segundo grupo, apesar de a maioria saber o que seria patrimônio, não foi despertado o interesse nos mesmos em conhecer o patrimônio e também, não gostariam que entre as ações do projeto estivesse o conteúdo de Educação Patrimonial. Mesmo após exibição de um vídeo acerca do imóvel. Apesar disso, a maioria dos alunos da

²⁰ Localização: Avenida São Sebastião, nº 2675, bairro São Benedito na zona urbana da cidade de Parnaíba-PI.

sala primeiro ano regular “B” demonstrou interesse nessa possível intervenção através do projeto, sendo este ponto principal que torna positiva essa a possibilidade de aula no local.

Em outro momento da coleta de dados, utilizou-se a entrevista, uma vez que é o meio pelo o qual o pesquisador elabora questionamentos com a intenção de coletar informações por meio da fala. Como elenca a seguinte citação, ao afirmar que a entrevista é:

Um encontro de duas pessoas, a fim de que delas obtenha informações a respeito de determinado assunto, mediante uma conversação de natureza profissional. É um procedimento utilizado na investigação social, para a coleta de dados ou para ajudar no diagnóstico ou no tratamento de um problema social. (MARCONI, LACATOS, 2003, p. 195)

Para a coleta de dados do trabalho o tipo de entrevista escolhido foi a despadronizada ou não estruturada, que para Andrade (2010, p. 132).

(...). Consiste em uma conversação informal, que pode ser alimentada por perguntas abertas, proporcionando maior liberdade para o informante. Há três maneiras de se conduzir uma entrevista focalizada – mesmo sem obedecer uma estrutura formal, preestabelecida, o pesquisador utiliza um roteiro com os principais tópicos relativos ao assunto da pesquisa; entrevista clínica – (...) torna-se necessário organizar perguntas específicas, que possam, esclarecer a conduta, os sentimentos do entrevistado; entrevista não dirigida – o informante tem liberdade total para relatar experiências ou apresentar opiniões. O papel do pesquisador limita-se a incentivar o informante a falar sobre determinado assunto, sem, contudo forçá-lo a responder.

Entre os tipos de entrevistas referidas à cima, a selecionada para o trabalho foi a focalizada. Sobre os aspectos positivos para utilização desse tipo de entrevista, TARTUCE (2008) afirma que, “Permite ao pesquisador investigar fatos ou fenômenos em curso (...), possibilidade de atingir todo e qualquer segmento da população alvo da pesquisa; adequar o enunciado da questão ao nível de compreensão do contato; conhecer as reações do contato de pertinentes à pesquisa registrá-las; reunir materiais de primeira mão, que ainda não foram objeto de descrição, análise e publicação; coleta de materiais rica e profunda; dificilmente o contato consegue manter um discurso cujo conteúdo não corresponda à realidade dos fatos”.

Portanto, optou-se escolher esse tipo de entrevista por seu aspecto informal, onde houve a possibilidade de organizar questionamentos anteriormente e direcioná-los aos entrevistados. Sendo assim, inicialmente buscou-se questionar dos integrantes do Projeto Pibid se consideravam importante utilizar a temática de patrimônio no projeto. Desse modo tem a seguir as respostas dos bolsistas:

Sem dúvida que sim, acredito que estudar patrimônio nas escolas serve no mínimo para três propósitos: o primeiro é para reativarmos a ideia de história local; em segundo lugar é um fator de identidade que nos condiciona a perceber que estamos inseridos em um processo histórico e que devemos nos identificar com ele ou não dependendo do sentimento de pertença; e em terceiro tem a questão do incentivo da política de preservação desse patrimônio que é nosso. (E1)

Eu acredito que utilizar o estudo sobre patrimônio nas escolas é de suma importância, por que geralmente estes alunos não tem contato nas disciplinas escolares. E com essa temática o projeto traz essa interdisciplinaridade, para que nós futuros professores possamos está também trabalhando esse tema, até pela importância em está preservando nossos patrimônios, é um meios de está inculcando nesses alunos as formas de adquirir identificação, preservando os bens da cidade através da Educação Patrimonial. (E2)

Sim considero, pois a temática de patrimônio não é trabalhada nas escolas, a disciplina de História é principal responsável por transmitir esse conhecimento, para os alunos e às vezes se torna “tão corrido” passar o conteúdo curricular, que fica um pouco complicado, o professor ter que passar algo sobre patrimônio em sala de aula. Achei interessante quando o professor da escola mostrou para os alunos essa temática, foi algo inovador, muitas coisas que os alunos têm no seu convívio ou moram perto eles simplesmente não sabiam e passaram a conhecer através do Pibid e da temática patrimonial. É claro que é importante fazer esse estudo em sala de aula, não só o patrimônio material, mas também o imaterial, isso enriquece a identidade da cidade, das pessoas e do aluno principalmente. (E3)

Percebe-se, a diversidade de opiniões a cerca do questionamento, uma vez que o entrevistado (E1) destaca a contribuição ao estudar patrimônio, para o conhecimento da história local; o (E2) foca na interdisciplinaridade; nesse ponto a fala deste entrevistado é apoiada pelos autores FLORÊNCIO; CLEROT; BEZERRA e RAMASSOTE, (2014) onde elencam a necessidade em “considerar o Patrimônio Cultural como tema transversal, interdisciplinar (...), ato essencial ao processo educativo para potencializar o uso dos espaços públicos e comunitários como espaços formativos”. Portanto, a partir da fala do entrevistado (E2) e a da referência teórica anterior, pode-se afirmar que o uso da interdisciplinaridade voltada para bem patrimonial em questão, podem colaborar no conhecimento histórico e cultural da cidade.

Já o entrevistado (E3) cita a falta de tempo dos professores em elaborar aulas desse tema, ficando a cargo dos integrantes do projeto. Apesar da diversificação nas menções, todos os depoimentos sempre atentam que estudar sobre patrimônio em sala de aula, pode despertar nos estudantes o sentimento de identidade. Os entrevistados (E1) e (E2) mencionam que a partir disso seriam reforçados o respeito e preservação diante dos nossos patrimônios.

A respeito da fala do entrevistado (E1) sobre o ponto da identificação do indivíduo para com o patrimônio, que conseqüentemente tem o poder de despertar o sentimento de preservação dos bens e impulsionar políticas de preservação, é contribuída através dos autores FEILDEN & JOKILEHTO (1995), onde afirmam que “os valores culturais ligados aos objetos patrimoniais e sua relação com os observadores atuais, são necessariamente interpretações subjetivas, sujeitas às características de nosso tempo. Tais interpretações influem no desenvolvimento e adoção de políticas de proteção e tratamento, uma vez que elas determinam, (...) o grau de interesse geral nestes objetos (...)”. Portanto, a divulgação do valor que o patrimônio carrega acaba por influenciar mecanismos que determinam seu reconhecimento e políticas de proteção.

Sobre o questionamento se Museu do Trem do Piauí tem potencialidade para ser utilizado como instrumento no desenvolvimento da Educação Patrimonial na Escola CEEP – Liceu Parnaibano, dos entrevistados, tem-se:

Com certeza, inclusive há trabalhos sobre a estrada de ferro nesse sentido, professores e estudantes universitários que estão em formação, acreditam que a ferrovia por fazer parte de uma Parnaíba que apesar de ter seu sistema econômico diferente do atual, no entanto, suas características estão presentes nas estruturas dos imóveis da ferrovia. Acredito que o Museu do Trem, assim como outros espaços, até mesmo o patrimônio imaterial de Parnaíba, podem contribuir para o processo de Educação Patrimonial. (E1)

Com certeza, pois geralmente os alunos em que trabalhamos no projeto, têm pais, avós que possivelmente em algum momento da história de suas vidas falaram de alguma experiência com ferrovia para estes adolescentes. E a importância em está divulgando o museu é para, estes alunos estarem quem sabe, lembrando o que lhes foi contado. (E2)

Sim, eu acho impressionante tão quão significativo é o Museu do Trem, os registros a respeito da época em que funcionava a estação, a importância da ferrovia para a economia de Parnaíba, as mercadorias que entravam ou saíam. Se trabalharmos isso na disciplina de História e para o projeto, isso se torna muito enriquecedor, só de observar o imóvel já sabemos que tem uma relevância muito grande para a cidade e trazer isso para os alunos certamente vai fazer com eles achem as aulas do projeto algo bem mais interessantes. (E3)

Nesse âmbito, o entrevistado (E1) menciona o bem patrimonial em questão, destacando a relevância econômica que o sistema ferroviário trouxe para a cidade, e finaliza afirmando que não somente o museu, mas os patrimônios imateriais de Parnaíba devem também ser vistos em sala de aula.

O bolsista (E2) afirma que os estudantes, que em algum momento já tenha escutado de seus familiares sobre as lembranças que os mesmos têm da ferrovia, pode fazer com que estes

estudantes venham de alguma forma relembrar essas histórias por meio da temática. Contribuindo para o argumento do entrevistado, os autores, FARIAS E CARDOZO (2016, p. 59), afirmam que, “O patrimônio representa a possibilidade de que as memórias e as identidades coletivas adquiram materialidade. (...) o patrimônio (...) está relacionado a um sentimento de pertencimento, de herança, de um legado deixado de pai para filho e se constitui também pelos bens produzidos por nossos antepassados, que resultam em experiências e memórias, coletivas ou individuais.”.

Contribuindo ao comentário do entrevistado (E3), a respeito do interesse que pode despertar nos estudantes mediante a Educação Patrimonial, se torna oportuno citar a palavras de HORTA, onde afirma que, “A Educação Patrimonial consiste em provocar situações de aprendizado sobre o processo cultural e, a partir de suas manifestações, despertar no aluno o interesse em resolver questões significativas para sua vida social e coletiva. O patrimônio histórico e o meio ambiente em que está inserido oferecem oportunidades de provocar nos alunos sentimentos de surpresa e curiosidade, levando-os a querer conhecer mais sobre ele. (HORTA, 1999)”.

Outro questionamento direcionado para os integrantes do projeto foi se os mesmos teriam conhecimento sobre a atual situação do museu, já que todos em algum momento visitaram o local:

Não, do patrimônio em si, não conheço muito, apesar de ter ido lá duas vezes enquanto estudante do curso de História. O pibid ainda não pensou em uma medida específica no local, nenhuma visita, mas pelo o que eu sei, existe sim uma tentativa de preservação, e este patrimônio pode ser utilizado, lógico que não desconectado de outros espaços, na promoção da Educação patrimonial. (E1)

O que eu sei sobre o museu é algo bem superficial, por que de certa forma o museu está abandonado, aparentemente não existem meios de está valorizando este patrimônio e não tem incentivo para a visita deste local, para que os alunos possam conhecer a história deste patrimônio. (E2)

Particularmente eu não sei como está a situação do museu, o que sei é que um colega fez um trabalho sobre o museu e segundo ele os materiais; as informações e a impressão que passou para ele era que somente está lá somente para constar que existiu. Acho que precisa realmente de um aparato melhor, algo que foi tão grandioso para Parnaíba deveria ter um olhar mais crítico em relação a ele. (E3)

A respeito da situação atual do museu, todos afirmaram não possuir muito conhecimento do imóvel atualmente, apesar de que todos já visitaram em alguma oportunidade o patrimônio, (motivo pelo qual foram selecionados para contribuição da pesquisa). Sendo assim, o entrevistado (E1) afirma que o projeto ainda não pensou em uma intervenção no local, o (E2)

menciona o abandono desse patrimônio, no entanto não é de conhecimento do entrevistado, que existem ações destinadas aos museus de Parnaíba, onde o Mestrado Profissional em Artes, Museologia e Patrimônio, ofertado pela Faculdade Federal do Piauí, em Parnaíba articula meios para valorização destes bens²¹, coincidentemente, o entrevistado (E3) partilha quase que da mesma ideia de descaso para com o museu.

Sobre uma possível intervenção do Pibid com alunos da Escola Liceu Parnaibano – CEEP, por meio de uma aula no local do patrimônio em questão, se seriam obtidos resultados positivos ou negativos para o conhecimento dos alunos, os entrevistados responderam:

Sem dúvida que positivos, mas creio que deveriam pensar dois pontos: primeiro expor antes, a natureza da atividade para os alunos e em um segundo pediríamos para eles uma atividade a cerca do assunto exposto. A respeito dessa proposta, seria válido não somente o Museu do Trem, mas para os outros patrimônios da cidade. (E1)

Acho que positivos, pelo fato de que em um dos semestres anteriores, realizamos uma aula de campo com a temática indígena, e tivemos resultados proveitosos. Então provavelmente uma aula dessa forma no Museu do Trem, com certeza haveria resultados parecidos ou até melhores que a intervenção anterior. (E2)

Certamente seriam obtidos resultados positivos, é sempre muito importante unir a teoria com a prática. Você está em uma aula de campo e passar aquilo que eles podem observar tocar é bem mais rico do que simplesmente falar para os mesmos. A teoria sem empiria tem seus lados bons, mas com certeza elaborar uma aula em que o aluno está previamente ciente da teoria e aumentar seu conhecimento na prática, ir ao local, entender como sucedeu esse sistema, sem dúvida seria de extrema relevância para o aluno. (E3)

O entrevistado (E1) afirma que teria resultados positivos ao realizarmos uma aula no local e menciona opções de como deveria ser planejada; sendo a favor também da inclusão de outros bens patrimoniais da cidade nas aulas do projeto. Os entrevistados (E2) e (E3) também visualizam resultados favoráveis para uma possível aula no imóvel, o segundo entrevistado menciona que anteriormente foi realizada uma intervenção fora da escola quando o projeto havia aderido à temática indígena e a partir da mesma foram alcançados resultados positivos para os alunos, desse modo o entrevistado prevê rendimentos para esses alunos em uma aula do projeto no Museu do Trem do Piauí. O terceiro entrevistado fala que o deslocamento dos

²¹ Com o objetivo de sensibilizar a comunidade do Piauí, nomeadamente do Meio Norte do Brasil, cidade de Parnaíba e municípios vizinhos, por meio de ações socioeducativas, para o rico e complexo patrimônio cultural e natural e para os museus, o Mestrado Profissional em Artes, Patrimônio e Museologia da Universidade Federal do Piauí (UFPI) realizará no período de 18 a 20 de maio, no Campus Ministro Reis Velloso, em Parnaíba, a Feira do Patrimônio.

alunos para o local os fariam compreender ainda mais a parte histórica da ferrovia em Parnaíba.

Reunidas às entrevistas pode-se afirmar a partir das análises que todos os entrevistados consideram relevante falar sobre patrimônio em sala de aula. Afirmaram conjuntamente não saber como se encontra a situação atual do local e focam no descaso para com o mesmo; no entanto conclui-se que os bolsistas reconhecem o seu potencial para o Estudo de Educação Patrimonial ao contribuir para o Projeito PIBID de História da Escola CEEP - Liceu Parnaibano. Assim como os discente da Escola CEEP – Liceu Parnaibano dos quais a maioria dos discentes manifestaram-se à favor de aulas no Patrimônio Histórico e Cultural Museu do Trem do Piauí.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O Museu do Trem do Piauí é um patrimônio público de grande importância para o contexto histórico e cultural da cidade de Parnaíba. Com isso, o presente trabalho pautou-se em coletar e analisar informações a respeito da sua contribuição para o ensino de Educação Patrimonial na escola CEEP - Liceu Parnaibano.

Para realização deste trabalho os passos iniciais foram: abordar sobre as concepções teóricas no que diz respeito à preservação e restauro dos monumentos europeus; as ações do IPHAN em nível de Brasil com o desenvolvimento e articulações desse órgão; ações do IPHAN no Piauí e conseguinte o contexto histórico do inicial do sistema ferroviário piauiense até a sua desativação em Parnaíba. A próxima etapa do trabalho foi investigar o potencial do patrimônio histórico Museu do Trem do Piauí, ao contribuir para as aulas de Educação Patrimonial realizadas pelo Projeto PIBID de História na escola CEEP- Liceu Parnaibano, a partir de um questionário dirigido aos alunos do primeiro ano regular “B” e entrevista aos integrantes do projeto que aplicam atividades nessa instituição.

A partir do questionário constatou-se que cerca de 72% dos alunos demonstraram saber o que seria patrimônio; havendo interesse pela adesão da temática Educação Patrimonial nas atividades e também na proposta de aula no imóvel. No que diz respeito, às entrevistas com os participantes do projeto (do qual também faço parte), os mesmos se mostraram favoráveis a essa proposta de aula no local. Citaram críticas com relação ao descaso do museu (não informaram de onde seria esse o descaso), no entanto é necessário enfatizar que o trabalho não foi direcionado para uma discussão museológica, e sim para uma discussão direcionada ao tema patrimônio; suas iniciativas de preservação, reconhecimento em nível de Europa, Brasil e Piauí, incluindo também uma discussão sobre Educação Patrimonial e a forma como esse ensino poderia está se adequando a realidade do Museu do Trem do Piauí, a partir do que está disponível no local, sua estrutura e sua História. Com isso a partir das minhas reflexões como integrante desse projeto considero as críticas bem vindas, no entanto, não se faz necessário aprofundar essa questão, uma vez que, não é o intuito dessa escrita.

Portanto, espera-se que esse estudo venha contribuir para a divulgação desse tipo de ensino, pouco presente nas escolas e nas aulas dos professores, visto que “Poucas equipes possuem profissionais da área da educação e os projetos que se voltam para as escolas, no sentido de ensinar conceitos técnicos para a conscientização dos alunos e professores do que é patrimônio cultural e promover um resgate da História que esse patrimônio protegido pode contar. Temos, de um lado, políticas de proteção e, de outro, ações isoladas para que as

escolas eduquem as crianças e adolescentes para respeitarem e protegerem o patrimônio de sua cidade.” (ARROYO, 2005. p, 32). Exemplo dessas ações é o Projeto PIBID de História, que desde 2014, em parceria com a Universidade Estadual do Piauí – Campus Alexandre Alves de Oliveira proporciona práticas educativas abrangendo diversos temas, inclusive patrimônio.

Logo que comecei a participar das atividades de imediato já surgiu uma empatia com este assunto, a partir de leituras do mesmo. Porém, me foi percebido que poderíamos está incluindo metodologias de uma Educação Patrimonial de fato, após essa constatação, passei a idealizar uma intervenção em um dos patrimônios de Parnaíba, onde o selecionado foi o Museu do Trem do Piauí, após ter contato com trabalhos a cerca do sistema ferroviário no Piauí, passei a esboçar este assunto voltado para a questão patrimonial. E em gratidão a este projeto, do qual saio no mesmo período de conclusão do Curso de Licenciatura Plena em História, considere relevante, (por que não dizer), homenageá-lo nesta escrita, ao deixar esta opção de intervenção não somente para este bem patrimonial, mas também para os outros presentes na minha amada cidade de Parnaíba.

Sendo assim, com a finalização deste trabalho concluiu-se que depois pesquisa bibliográfica análises dos procedimentos de definição da problemática, (refletir sobre a potencialidade do Museu do Trem do Piauí, está contribuindo para Educação Patrimonial na Escola Liceu Parnaibano), prosseguimento dos objetivos específicos (evidenciar o contexto histórico do sistema ferroviário piauiense, elaborar questionário para os alunos da sala do primeiro ano regular “B” e entrevistar os integrantes do PIBID de História) com a coleta de dados e análises dos resultados o objetivo geral do estudo foi alcançado.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ARAUJO, Hécio Carvalho Mesquita de. **A louca que motiva: um estudo sobre a Ferrovia na cidade de Parnaíba na primeira metade do século XX.** Monografia (Graduação em História). Parnaíba, UESPI, 2011.

BARBOSA, Y. A. M. **O papel do IPHAN na construção da brasilidade.** In: **I Simpósio do Laboratório de História Política e Social.** Juiz de Fora, 2007.

BARRETO, Margarita. Manual de iniciação ao estudo do turismo. 13 ed. Revisada e atual. Campinas: SP - Papyrus, 2003.

BOSI, Alfredo, 1936 -. **História concisa da Literatura/Alfredo Bosi.** - [49.ed.] – São Paulo : Cultrix, 2013.

BOSI, Ecléa. **Memória da cidade: lembranças paulistanas.** Estudos Avançados. São Paulo, ano 17, n. 47, 2003. p. 199.

CASTELO BRANCO, Patrícia Martins, MAGALHÃES Leandro Henrique, ZANON, Elisa Roberta. **Educação Patrimonial: Da Teoria À Prática** – LONDRINA: Ed. UniFil, 2009.

CERQUEIRA, Maria Dalva Fontenele. **Entre trilhos e dormente: a estrada de ferro central do Piauí na história e na memória dos parnaibanos (1960-1980)** / Dissertação (Mestrado em História do Brasil) – Universidade Federal do Piauí, Teresina, 2015.

CERQUEIRA, Maria Dalva Fontenelle. **O Trem Pede Passagem: A Ferrovia (Re)Criando Paisagem Na Cidade De Parnaíba-Pi.** VII Simpósio Nacional de História Cultural HISTÓRIACULTURAL: ESCRITAS, CIRCULAÇÃO, LEITURAS E RECEPÇÕES. Universidade de São Paulo – USP São Paulo – SP. 2014.

CHOAY, Françoise. **A Alegoria do Patrimônio.** São Paulo: Estação Liberdade, editora: UNESP, 2001.

FARIAS, Ana Paula Perardt. CARDOZO, Poliana Fabíula. **CULTURA HISTÓRICA & PATRIMÔNIO** volume 3, número 2, 2016, ISSN 2316-5014. **MEMÓRIA E PATRIMÔNIO: UM ESTUDO POR MEIO DOS ATRATIVOS TURÍSTICOS DA USINA HIDRELÉTRICA DE ITAIPU EM FOZ DO IGUAÇU, PR.**

FENELON, Déa R. **“Políticas Culturais e Patrimônio Histórico”**. In: **Cultura e Memória: Perspectivas da Administração Pública Brasileira Hoje**. Brasília: Cadernos ENAP, vol. 1, n. 2, 1993.

FERREIRA, José de Arimatéia Isaias. ***Trilhando Novos Caminhos: A cidade de Piripiri e as mudanças proporcionadas pela chegada da Ferrovia 1930-1950***. 2010. 146 f. Dissertação (Mestrado em História do Brasil) - Universidade Federal do Piauí, Teresina, 2010.

FIGUEIRA, Cristina Aparecida Reis. **Educação Patrimonial no ensino de história nos anos finais do ensino fundamental: conceitos e práticas**. – São Paulo: Edições SM. 2012.

FIGUEIREDO, Diva Maria Freire. **O monumento habitado: a preservação de sítios históricos na visão dos habitantes e dos arquitetos especialistas em patrimônio. O caso de Parnaíba**. – Recife: UFPE, 2001. Dissertação (mestrado) UFPE.

FILHO, Dalmo Vieira. Dossiê – **Cidades do Piauí testemunhas da ocupação do interior do Brasil durante o século XVIII**. Piauí, 2008.

FLORÊNCIO, Sônia Rampim. CLEROT, Pedro. BEZERRA, Juliana. RAMASSOTE, Rodrigo. **Educação Patrimonial: histórico, conceitos e processos**. – Brasília, DF : Iphan/DAF/Cogedip/Ceduc, 2014.

FONSECA, Maria Cecília Londres. **Referências culturais: bases para novas políticas de patrimônio**. Boletim de Políticas Setoriais, nº 02. Brasília: IPEA, 2001.

FONSECA, Maria Cecília Londres. **O Patrimônio em Processo. Trajetória da política federal de preservação no Brasil**. Rio de Janeiro: UFRJ: IPHAN, 1997.

GIACOMO, Vanessa Zulske de. **Interpretação como instrumento para a Educação Patrimonial**, ARTIGO.

GIL, Antônio Carlos. **Métodos e técnicas de pesquisa social**. 5. ed. São Paulo; Atlas, 1999.

GRUNBERG, Evelina. **Manual de atividades práticas de educação patrimonial** / Evelina Grunberg. — Brasília, DF: IPHAN, 2007. Disponível em: http://portal.iphan.gov.br/uploads/publicacao/EduPat_ManualAtividadesPraticas_m.pdf, acesso em 24 de agosto de 2016.

HORTA, Maria Lourdes Parreiras; GRUNBERG, Evelina; MONTEIRO, Adriane Queiroz. **Guia Básico de Educação Patrimonial**. Brasília: IPHAN/ Museu Imperial, 1999.

Instituto de Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – IPHAN. **Patrimônio Cultural Brasileiro**. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/>, acessado em 12 de novembro de 2015.

KISHIMOTO, Deborah Padula. **A Gestão do patrimônio cultural**: estratégias de preservação do patrimônio cultural na cidade de Parnaíba – PI / . Dissertação (Mestrado) Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, Mestrado Profissional em Preservação do Patrimônio Cultural, Rio de Janeiro, 2012. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Disserta%C3%A7%C3%A3o%20Deborah%20Padula%20Kishimoto.pdf>.

Maltêz, C. R.; Sobrinho, C. P. C.; Bittencourt, D. L. A.; Miranda, K. dos R.; Martins, L.N.; **Educação e Patrimônio: O papel da Escola na preservação e valorização do Patrimônio Cultural**. *Pedagogia em ação*, v2, n2, p. 1-117, nov. 2010 – Semestral. Consultado no dia 27 de agosto de 2016.

Marcus Granato e Guadalupe do Nascimento Campos, « **Teorias da conservação e desafios relacionados aos acervos científicos** », *MIDAS* [Online], 1 | 2013, posto online no dia 29 Abril 2013, consultado no dia 21 de março de 2016. URL: <http://midas.revues.org/131>; DOI: 10.4000/midas.131

MELO, Neusa Brito Arêa Leão. **Parnaíba cosmopolita: um estudo da sua arquitetura vinculada às formas tradicionais e às inovações da segunda metade do século XIX e primeira metade do século XX**. Monografia (Graduação em Arquitetura e Urbanismo). Instituto Camilo Filho – ICF, Teresina, 2007. Disponível em: <[http://ufpi.br/subsiteFiles/patrimoniocultural/arquivos/files/11\(1\).pdf](http://ufpi.br/subsiteFiles/patrimoniocultural/arquivos/files/11(1).pdf)> Acesso em: 28 jun. 2015.

MURGUIA, E. I. M.; YASSUDA, S. N. **Patrimônio histórico-cultural: critérios para tombamento de bibliotecas pelo IPHAN**. *Perspect. ciênc. inf.* v. 12, n. 3, 2007.

NETO, José Rodrigues Cavalcanti. **O Iphan e o Patrimônio Cultural Ferroviário**. I Fórum Nacional do Patrimônio Cultural 1 | Vol. 3. Sistema Nacional de Patrimônio Cultural Desafios, Estratégias e experiência para uma Nova Gestão – Ouro Preto – MG | 2009.

NUNES, Maria Cecília Silva de Almeida. **A modernidade chega de trem ao Piauí: o trem de ferro no imaginário popular piauiense**. *Almanaque da Parnaíba*, nº61, p.170, 1994.

NORA, Pierre. **Entre memória e história: a problemática dos lugares.** *Projeto História: Revista do Programa de Estudos Pós-Graduados em História e do Departamento de História da PUC-SP.* São Paulo, 1981

PARNAIBA. *Lei Orgânica Municipal que estabelece as principais questões sobre o Patrimônio Histórico da cidade.* Diário Oficial do Município, Parnaíba - PI, nº 1440, 2008. Disponível em: < <http://parnaiba.pi.gov.br/phb/wp-content/uploads/2014/01/Lei-Org%C3%A2nica-do-Munic%C3%ADpio-de-Parna%C3%ADba.pdf> >. Acesso em 19 de setembro de 2015.

PINHEIRO, Áurea da Paz. PELEGRINE, Sandra C. A. **Tempo, memória e patrimônio Cultural.** Teresina: EDUFPI, 2010.

RANGEL, M. F. **Políticas públicas e museus no Brasil.** In: GRANATO, Marcus; SANTOS, Cláudia Penha; NIEMEYER, Maria Lucia; LOUREIRO, Matheus. (Orgs.). In: O caráter político dos museus. Rio de Janeiro: MCT/MAST, 2010. p. 119-135. (MAST Colloquia, 12).

VIEIRA, Lêda Rodrigues. **Revista Brasileira de História & Ciências Sociais RBHCS.** Vol. 2 Nº 4, Dezembro de 2010.

VIEIRA, Lêda Rodrigues. **Cidade ferroviária: História e memória da ferrovia piauiense na cidade de Parnaíba, 1916 a 1930.** ANPUH – XXV Simpósio Nacional De História – Fortaleza, 2009.

NOTAS:

1 - González-Varas, Ignacio. 2008. *Conservación de Bienes Culturales. Teoría, historia, principios normas.* Madrid: Ediciones Cátedra.

2 - Ruskin, John. 2008. **A Lâmpada da Memória.** Cotia: Ateliê Editorial.

3 - Marcus Granato e Guadalupe do Nascimento Campos, « **Teorias da conservação e desafios relacionados aos acervos científicos** », *MIDAS* [Online], 1 | 2013, posto online no dia 29 Abril 2013, consultado no dia 21 de março de 2016 2015. URL: <http://midas.revues.org/131>; DOI: 10.4000/midas.131

4 - **Modernismo na Literatura – História e Movimentos Literários.** Disponível em: <http://www.infoescola.com> ; acessado em 07 de junho de 2015.

- 5 - Conforme abordagem conceitual adotada pelo Iphan. Disponível em <http://www.brasil.gov.br/sobre/cultura/patrimônio/patrimonio-material-e-imaterial> acesso em 18 de agosto de 2015.
- 6 - Conforme abordagem conceitual adotada pelo Iphan. Disponível em <http://www.brasil.gov.br/sobre/cultura/patrimônio/patrimonio-material-e-imaterial> acesso em 18 de agosto de 2015.
- 7 - PONTES, Aílton Vasconcelos. **O Tombamento Municipal e sua Relevância para Parnaíba**, Teresina: Sistema FECOMÉRCIO Piauí, 2004.
- 8 - Fonte: IPHAN, 2010 (SICG: M1-03-CONHECIMENTO – análise geral), adaptada.
- 9 - Fonte: www.guialitoraldopiaui.blogspot.com.br/2011/01/estacao-de-trem-floriopoles.html?m, acesso 20 de junho de 2016.
- 10 - CERQUEIRA, Maria Dalva Fontenelle. **O Trem Pede Passagem: A Ferrovia (Re)Criando Paisagem Na Cidade De Parnaíba-Pi**. VII Simpósio Nacional de História Cultural HISTÓRIACULTURAL: ESCRITAS, CIRCULAÇÃO, LEITURAS E RECEPÇÕES. Universidade de São Paulo – USP São Paulo – SP. 2014.
- 11 - Fonte: <http://www.estacoesferroviarias.com.br/ma-pi/parnaiba.htm>
- 12 - NETO, José Rodrigues Cavalcanti. **O Iphan e o Patrimônio Cultural Ferroviário**. I Fórum Nacional do Patrimônio Cultural 1 | Vol. 3. Sistema Nacional de Patrimônio Cultural Desafios, Estratégias e experiência para uma Nova Gestão – Ouro Preto – MG. 2009.
- 13 - CERQUEIRA, Maria Dalva Fontenele. **Entre trilhos e dormente: a estrada de ferro central do Piauí na história e na memória dos parnaibanos (1960-1980)** / Dissertação (Mestrado em História do Brasil) – Universidade Federal do Piauí, Teresina, 2015.
- 14 - (baseado no glossário usado pelos arquitetos especialistas da 3ª Superintendência Regional do IPHAN para a confecção do mapa de estilos do centro histórico de São Luis, publicado por ANDRÉS, Luis Phelipe (coord.) *Centro Histórico de São Luís-Maranhão: patrimônio mundial*. São Paulo: Audichromo Editora. 1998). apud FIGUEIREDO, 2001.
- 15 - (baseado no glossário usado pelos arquitetos especialistas da 3ª Superintendência Regional do IPHAN para a confecção do mapa de estilos do centro histórico de São Luis, publicado por ANDRÉS, Luis Phelipe (coord.) *Centro Histórico de São Luís-Maranhão: patrimônio mundial*. São Paulo: Audichromo Editora. 1998). apud FIGUEIREDO, 2001.
- 16- Narrativa do funcionário do Museu do Trem do Piauí.
- 17 - GRINSPUM. Denise. **Educação para o Patrimônio: Museu de Arte e Escola Responsabilidade compartilhada na formação de públicos**, 2000. Tese de doutoramento

em Educação da Faculdade de Educação da Universidade de São Paulo (FEUSP) como requisito para a obtenção do grau de Doutor em Educação.

19- Fonte: www.proparnaiba.com.br, disponível em <https://www.youtube.com/watch?v=7jjSug>

20 - Disponível em: <http://liceuparnaibanoofficial.blogspot.com.br/>, acesso 15 de julho de 2016.

21 - Disponível em: <http://ufpi.br/ensino/pos-graduacao>, acesso 27 de setembro de 2016.

ANEXOS

ANEXO A



**GOVERNO DO ESTADO DO PIAUÍ
UNIVERSIDADE ESTADUAL DO PIAUÍ
PRÓ-REITORIA DE ENSINO E GRADUAÇÃO – PREG
CAMPUS PROFESSOR ALEXANDRE ALVES DE OLIVEIRA
CURSO DE LICENCIATURA PLENA EM HISTÓRIA**

A acadêmica **Samara Regia dos Santos Araújo**, do curso de Licenciatura Plena em História, desenvolveu a monografia com o título, **O MUSEU DO TREM E SUA IMPORTANCIA PARA EDUCAÇÃO PATRIMONIAL EM PARNAÍBA-PI 2008**, cujo objetivo é investigar o bem patrimonial Museu do Trem como contribuinte para o desenvolvimento da Educação Patrimonial na CEEP - Escola Liceu Parnaibano. Desde já, agradeço a sua valorosa colaboração.

QUESTIONÁRIO APLICADO AOS ALUNOS DA ESCOLA LICEU PARNAIBANO – CEEP

1- Você sabe o que é patrimônio?

Sim Não

2- Você conhece os patrimônios de Parnaíba?

Sim Não

3- Você costuma visitar os bens patrimoniais da cidade?

Sim Não

4- Você gostaria de conhecer o patrimônio Museu do Trem através do Projeto Pibid de História?

Sim Não

5- Você gostaria que os integrantes do Pibid abordassem a temática de patrimônios na aplicação dos projetos?

Sim Não

ANEXO - B



**GOVERNO DO ESTADO DO PIAUÍ
UNIVERSIDADE ESTADUAL DO PIAUÍ
PRÓ-REITORIA DE ENSINO E GRADUAÇÃO – PREG
CAMPUS PROFESSOR ALEXANDRE ALVES DE OLIVEIRA
ACADÊMICA: SAMARA REGIA DOS SANTOS ARAÚJO
CURSO DE LICENCIATURA PLENA EM HISTÓRIA
ROTEIRO DE ENTREVISTA APLICADO AOS INTEGRANTES DO PROJETO
PROGRAMA INSTITUCIONAL DE BOLSA DE INICIAÇÃO À DOCÊNCIA (PIBID)
DE HISTÓRIA – UESPI**

- 1- Você considera importante utilizar o tema patrimônio no Projeto PIBID?
- 2- Você acredita que o Museu do Trem do Piauí tem potencialidade para ser utilizado como instrumento no desenvolvimento da Educação Patrimonial nas Escola CEEP – Liceu Parnaibano?
- 3- Você tem conhecimento da atual situação do museu e como este vem usado pela comunidade?
- 4- Qual a sua opinião sobre uma possível intervenção do projeto no patrimônio Museu do Trem do Piauí?

ANEXO - C

Educação Patrimonial

Atividade no Patrimônio Histórico e Cultural Museu do Trem do Piauí

Metodologia Sugerida: Uma edificação - Uma descoberta – Uma observação detalhada²²

1ª Etapa: Observação

Cada participante levará papel e caneta.

Fazer um passeio pelo local, observando atentamente os detalhes do bem cultural. Na fachada principal, fazer uma observação por alguns minutos, passado o tempo solicitem que fiquem de costas para o patrimônio e descrevam tipo de material; estado de conservação; cor; decoração; etc. Uma vez terminado esse registro, peça para que voltem a observar e comparar com o que eles descreveram nas suas anotações.

2ª Etapa: Registro

Descrição do patrimônio por meio da escrita ou fala.

O conhecimento adquirido é aprofundado a partir do que foi observado.

3ª Etapa: Exploração

Análise do patrimônio com questionamentos, interpretação dos seus registros.

Sugerir perguntas sobre a estrutura do imóvel, como seus os espaços estão distribuídos; o que chamou mais a atenção dos alunos.

4ª Etapa: Apropriação

Recriação do bem cultural com pinturas, poesia, elaboração de textos. Provocando no participante a valorização do bem cultural mediante sua criatividade.

²² GRUNBERG, Evelina. **Manual de atividades práticas de educação patrimonial** / Evelina Grunberg. __ Brasília, DF: IPHAN, 2007. Disponível em: http://portal.iphan.gov.br/uploads/publicacao/EduPat_ManualAtividadesPraticas_m.pdf, pcesso em 02 de setembro de 2016.