

ANPUH-Brasil – 31º Simpósio Nacional de História Rio de Janeiro/RJ, 2021

MUSEU DO TREM DO PIAUÍ: HISTÓRIA, PATRIMÔNIO E MEMÓRIA FERROVIÁRIA PIAUIENSE

Lêda Rodrigues Vieira
Mestre em História
Universidade Estadual do Piauí-UESPI
ledarodrigues@phb.uespi.br

Resumo: Nos primeiros anos do século XX, o território piauiense ainda não possuía um quilômetro sequer de ferrovia, sendo somente a partir de 1916 que ocorreu a inauguração do primeiro ramal ferroviário implantado na região norte do Estado. Nesta região foram inaugurados outros trechos e estações ferroviárias entre os anos de 1920 a 1937, atingindo cidades como Parnaíba, Amarração (atual Luís Correia), Bom Princípio, Frecheiras, Cocal, Deserto, Piracuruca e Piripiri. Com as ferrovias, a paisagem urbana e rural se modifica, as ruas assumem novos contornos e funções, o que antes funcionava como símbolo do movimento de pedestres, com o trem passa a ter outros significados: espaço de velocidade, barulho das locomotivas, perigo dos atropelamentos, relações de trabalho e refletiu significativamente de forma direta ou indireta no desenvolvimento comercial e econômico das cidades e povoados que possuíam estruturas ferroviárias. A partir do final dos anos 1980, a ferrovia passou por processo de desativação, ocasionando a derrocada da rede ferroviária no norte do Estado do Piauí. A maioria das estruturas ferroviárias passaram a sofrer o desgaste do tempo, tendo trilhos arrancados e outras construções foram ocupadas pela prefeitura das cidades, que geralmente transformaram as estações em museus, como forma de preservação da memória ferroviária ou urbana. Com isso, o objetivo do artigo é analisar como se deu o processo e as consequências da desativação da Central do Piauí, principalmente nos aspectos da memória e do patrimônio ferroviário e como o Museu do Trem do Piauí, situado na antiga estação ferroviária de Parnaíba atua na preservação da história e memória das ferrovias no Estado. Para isso, analisamos elementos materiais da cidade dotados de diferentes temporalidades, sendo os espaços da ferrovia marcados pelo fervilhar humano (do passageiro ao trabalhador ferroviário) por meio da estação ferroviária, da guarita, das oficinas, etc. Além disso, as memórias escritas e orais dos atores sociais, por meio de crônicas publicadas em jornais e entrevistas orais com ferroviários aposentados da Central do Piauí na busca de compreender os diversos sentidos atribuídos ao espaço ferroviário e a relação com a história da cidade.

Palavras-chave: Patrimônio. Memória. Ferrovia.

A pesquisa sobre o patrimônio ferroviário piauiense se enquadra na perspectiva da história social, considerada uma sub-especialidade que possui como objetos de análise “os modos e mecanismos de organização social, as classes sociais e outros tipos de agrupamentos, as relações sociais (entre estes grupos e entre os indivíduos no seu interior),

ANPUH-Brasil – 31º Simpósio Nacional de História Rio de Janeiro/RJ, 2021

2

e por fim os processos de transformação da sociedade”. (BARROS, 2011, p. 110) Nesse sentido, a pesquisa busca analisar o patrimônio da ferrovia Central do Piauí e sua ressignificação identitária e afetiva por parte das pessoas que participaram direta ou indiretamente desse transporte no cenário social e urbano.

2 Patrimônio ferroviário piauiense: objetivos da pesquisa

Nos primeiros anos do século XX, o governo federal incentivou a construção de estradas de ferro no nordeste do país como forma de integrar as regiões e diminuir as calamidades da seca. Nesse período, essa região era identificada como área-problema devido, especialmente, ao fenômeno da seca e suas consequências socioeconômicas. O governo central, no sentido de diminuir esses efeitos, promoveu políticas públicas, dentre as quais a criação da Inspetoria das Obras Contra as Secas (IOCS), em 1909, sendo transformada em 1945 no Departamento Nacional de Obras Contra as Secas (DNOCS). Essas ações governamentais privilegiavam a construção de açudes, poços, estradas, ferrovias etc. (VIDAL, 2007).

Nos primeiros anos do século XX, o Piauí ainda não possuía um quilômetro sequer de trilhos assentados. Foi somente em 19 de novembro de 1916 que ocorreu a inauguração do primeiro trecho ferroviário na região norte do estado, entre Portinho e Cacimbão, com 24 km de extensão. Nesse mesmo dia foi também lançada a pedra fundamental da Estação Ferroviária de Parnaíba.

A ferrovia chegou ao Piauí num momento em que o governo federal começava a se preocupar em integrar e desenvolver as diversas regiões brasileiras através da construção de rodovias em todo o país. Nesse sentido, as ferrovias assumiram posição secundária nos programas de transporte do governo federal, ficando muitos projetos ferroviários esquecidos ou abandonados durante anos. No Piauí não seria diferente. Antes da implantação dos primeiros trechos ferroviários, muitos estudos e projetos foram produzidos e mantidos no esquecimento durante os anos finais do século XIX e iniciais do século XX, mas, por iniciativa do governo federal, acabaram sendo efetivados alguns

ANPUH-Brasil – 31º Simpósio Nacional de História Rio de Janeiro/RJ, 2021

3

desses trechos, especialmente aqueles que interligavam Amarração (Atual cidade de Luís Correia) às principais cidades da região norte do estado: Parnaíba (1920), Cocal (1923) e Piracuruca (1923).

Durante os anos de 1920 a 1980, a maioria das cidades que possuíam estruturas ferroviárias usufruíram da ferrovia para o transporte tanto de passageiros quanto de produtos da economia piauiense. Isso refletiu significativamente no desenvolvimento comercial e econômico das cidades e povoados. No entanto, a partir do final dos anos 1980 a ferrovia passou por processo de desativação, ocasionando a derrocada ferroviária no norte do Estado do Piauí. A maioria das estruturas ferroviárias passaram a sofrer o desgaste do tempo, tendo trilhos arrancados e outras construções foram ocupadas pela prefeitura das cidades, que geralmente transformaram as estações em museus, como forma de preservação da memória ferroviária ou urbana. Nesse sentido, a pesquisa propõe analisar o processo de construção das identidades coletivas e os “lugares de memória” dos ferroviários da Estrada de Ferro Central do Piauí, bem como, refletir as consequências da desativação da ferrovia na cidade de Parnaíba, sobretudo acerca do estado de conservação e as políticas públicas de preservação dos bens patrimoniais ferroviários, entre as décadas de 1960 a 1990.

3 Os usos da memória e da História oral: narrativas sobre o mundo ferroviário

A memória ferroviária piauiense se encontra nos lugares onde parte da população conviveu em seu cotidiano com a locomotiva parando nas estações ferroviárias das cidades do interior. O historiador que se enveredar por esse caminho, poderá encontrar uma história repleta de magia e encantamento, quando uma população soube receber de braços abertos a chegada de um grande símbolo da modernidade – o trem de ferro. A memória de uma cidade se constrói com os vários símbolos que a representam ou a representaram e, as estações ferroviárias guardam as lembranças dos murmurinhos das pessoas em dias em que o trem chegava em sua esplanada, deixando a população alegre com a chegada de parentes e amigos e, ao mesmo tempo, triste com a partida.

ANPUH-Brasil – 31º Simpósio Nacional de História Rio de Janeiro/RJ, 2021

4

Uma das fontes e metodologias fundamentais para esta pesquisa é a História Oral, pois as fontes orais “nos permite conhecer e compreender situações insuficientemente estudadas até agora” (GARRIDO, 1993, p. 36) com a utilização de entrevistas com diversos sujeitos que residem em cidades contempladas por estruturas ferroviárias, sobretudo de trabalhadores que atuaram no espaço do trabalho ferroviário e parte da população que usufruiu da ferrovia na cidade de Parnaíba. O objetivo é reconstruir “pedaços do passado, encadeados em um sentido no momento em que são contados e em que perguntamos a respeito” (ALBERTI, 2004, p. 15), sendo a memória considerada “essencialmente seletiva e, por isso mesmo, parcial e interessada” (GARRIDO, p. 38) do passado dos atores que vivenciaram ou participaram da implantação, manutenção, administração e utilizaram dos serviços prestados pelas ferrovias em território piauiense.

Nesse sentido, utilizamos entrevistas¹ já realizadas com alguns funcionários aposentados da ferrovia, trabalhadores autônomos ou contratados que utilizaram a estação ferroviária e outros espaços da ferrovia para o sustento diário, além de sujeitos que buscavam nesses lugares a possibilidade de sentir outras vivências. O critério de seleção das testemunhas orais foi estabelecido com base no recorte temporal da pesquisa. Segundo Verena Alberti (2005, p. 18-19),

[...] a história oral é um método de pesquisa (histórica, antropológica, sociológica etc.) que privilegia a realização de entrevistas com pessoas que participaram de, ou testemunharam, acontecimentos, conjunturas, visões de mundo, como forma de se aproximar do objeto de estudo. Como consequência, o método da história oral produz fontes de consulta (as entrevistas) para outros estudos, podendo ser reunidas em um acervo aberto a pesquisadores. [...] A entrevista de história oral – seu registro gravado e transcrito – documenta uma versão do passado.

¹ Foram realizadas seis entrevistas com os seguintes ferroviários aposentados da Central do Piauí: Francisco de Sousa Marques, supervisor especial de linha; José Ricardo da Silva, trabalhador de linha (pedreiro), artífice especial de obras e assistente de manutenção; Alciomar Soares de Araújo, artífice de via permanente; Geraldo Graças Alves, artífice de via permanente; Raimundo Ribeiro Nascimento, artífice especial gráfico e Aluísio da Costa Quaresma, locatário do restaurante do trem. Todas essas entrevistas foram produzidas por meio do uso de gravador digital profissional e caderno de campo (roteiros de entrevistas e observações), além de possuírem termo de autorização do uso da memória oral para fins acadêmicos e culturais.

ANPUH-Brasil – 31º Simpósio Nacional de História

Rio de Janeiro/RJ, 2021

5

Nessa perspectiva, escolhemos o tipo de entrevista de trajetória de vida, mas isso não significou que abrimos mão da entrevista temática na perspectiva de seguirmos os rastros da memória de ex-ferroviários, em busca de velhas histórias de trabalhadores: maquinistas, foguistas, graxeiros, chefes de trem, guarda-freios, conservadores de linha, feitores, chefes de turma, funileiros, ferreiros, soldadores, torneiros, eletricitas, bagageiros, carregadores, um mundo de homens e mulheres, povoando as estações, os trilhos e outros espaços do mundo do trabalho ferroviário.

As ferrovias quando de sua implantação transformaram paisagens fazendo parte das representações do próprio espaço das cidades. Elas eram representadas de diversas maneiras pelos moradores que tiveram seus hábitos e costumes moldados pela técnica ferroviária. Nesse sentido, a memória de uma cidade se constrói com os vários símbolos que fizeram parte de sua história. As estações ferroviárias, por exemplo, guardam em suas paredes, em suas plataformas, em seus trilhos, o murmurinho das pessoas em dias em que o trem “quando em movimento, produzia um barulho rústico e deixava o ar envolvido por rolos de fumaça escura, enquanto seu estrídulo apito chamava a atenção da população”. (ARAÚJO, 2002, p. 137)

O complexo arquitetônico mais importante da Estrada de Ferro Central do Piauí foi a estação ferroviária de Parnaíba, inaugurada em 1920 e situada na região central da cidade, no cruzamento das atuais avenidas Chagas Rodrigues e Presidente Getúlio Vargas (Antiga rua Grande). Os primeiros trilhos chegaram à cidade depois de implantados no litoral, ligando Amarração a Parnaíba. Nessa cidade, os trilhos se conectavam em um prédio conhecido como Guarita (Atual bairro São Francisco), onde era feito o desvio da estrada de ferro Cocal ou Igarajú e, em seu entorno foram construídos casebres onde morava a maioria dos trabalhadores da ferrovia, além de estabelecimentos comerciais “começando assim um comércio com seus famosos cabarés e cortiços”. (RAMOS, 2008, p. 110-111)

A estação de Parnaíba ainda hoje persiste no cenário social da cidade resistindo às transformações inerentes ao espaço urbano e, ao mesmo tempo permite contar a história local e possibilita entender o processo de desenvolvimento da cidade e sua relação com a

ANPUH-Brasil – 31º Simpósio Nacional de História Rio de Janeiro/RJ, 2021

6

ferrovia. Nas memórias de antigos trabalhadores a estação era caracterizada como espaço múltiplo, onde convergiam para lá muitas pessoas movidas por interesses diversos: aguardar a chegada do trem, trabalhar, observar o movimento dos transeuntes e, principalmente pela curiosidade. Para seu Aluísio da Costa Quaresma, que trabalhou no restaurante do trem no final da década de 1960 até 1980, a estação ferroviária era bastante movimentada: “Era, o movimento era muito grande, gente demais né? esperando a chegada do trem porque nesse tempo vinha muita coisa pra vender [...]”. (QUARESMA, 2009)

Entre a população existiam aqueles que tinham medo da locomotiva que soltava no ar faíscas que muitas vezes provocavam incêndios nas casas próximas aos trilhos de ferro, além de acidentes que vitimavam os transeuntes e os trabalhadores. Francisco Marques (2006) lembra de incêndios que ocorreram em cidades como “Bom Princípio, por exemplo, Bom Princípio foi o lugar que mais queimou casas por aqui. Bom Princípio sempre queimava casa, sempre. Era tal que na hora que o trem passava o povo botava água, ficava com a lata d’água”.

O medo da locomotiva também veio acompanhado pela admiração da população do interior pelo novo meio de transporte que aparecia, pela sua velocidade e segurança em se transportar as mercadorias e os passageiros. Segundo Cecília Nunes, “essas pessoas viam o trem como algo fantástico, maravilhoso, de grande utilidade”, principalmente pelo transporte de mercadorias do extrativismo vegetal. (NUNES, 1996)

Nas narrativas de alguns ferroviários aposentados existem elementos que marcam a memória de um tempo em que o trem mantinha um intercâmbio com diversos povoados e cidades vizinhas, transportando passageiros e mercadorias. O senhor José Ricardo, que trabalhou como assistente de manutenção da estrada de ferro piauiense, ao ser questionado sobre o movimento da estação ferroviária em dia da chegada do trem lembrava que era:

[...] um movimento mais monstro do mundo porque o trem trazia muita coisa né? [...] Vinha gente de todo lugar, vinha gente do, de Piripiri para cá, esses comerciantes vinham fazer tudo compra era aqui, daqui levava pro trem porque o frete era barato né? Acabou-se tudo, acabou com tudo. (SILVA, 2009)

ANPUH-Brasil – 31º Simpósio Nacional de História Rio de Janeiro/RJ, 2021

7

Ao percorrer a estrada de ferro que ligava Parnaíba à Teresina pode se perceber que grande parte dessa estrutura ferroviária está atualmente em péssimo estado de conservação (a maioria das estações encontram-se abandonadas ou foram cedidas às prefeituras para realizarem algum trabalho de revalorização dos espaços) ou foi arrancado todo o material rodante (dormentes, trilhos etc.), sinalizando a desativação do sistema ferroviário no Piauí.

4 Museu do Trem do Piauí como espaço de História Pública

Na Inglaterra dos anos 1970 surgiu o conceito de História Pública que buscava valorizar e permitir o alcance do conhecimento do passado para além dos espaços acadêmicos. Os historiadores por meio de diferentes formas de divulgação “passaram a estimular a consciência histórica para um público amplo, não acadêmico”, (ALMEIDA; ROVAI, 2011, p. 7) permitindo o acesso ao conhecimento histórico através da televisão, do cinema, dos museus, dos arquivos e centros de memória, das fotografias, da internet etc. Nesse sentido, a história pública requer por parte dos historiadores amplo diálogo com diversas disciplinas e acesso a variados recursos de expressão e comunicação.

A História Pública torna-se uma possibilidade adequada de publicização e divulgação dos “lugares de memória” como museus, monumentos e sítios históricos por serem espaços de conservação, preservação e acesso ao conhecimento histórico por apresentarem elementos materiais e imateriais do tempo. Com isso, a história ferroviária piauiense pode ser encontrada em diversos lugares da ferrovia – estações, oficinas, almoxarifado, trilhos etc., por meio da atuação da história pública que visa apresentar o passado ferroviário a um público amplo e não somente acadêmico através do diálogo com profissionais de diferentes áreas do conhecimento e divulgação no Museu do Trem do Piauí, antiga Estação Ferroviária de Parnaíba.

Na estação de Parnaíba foi montado um grandioso pátio de operação que conciliavam diversas funções: operação ferroviária e de caráter administrativo, o que incluía a diretoria e os demais serviços da ferrovia. Nesse sentido, concomitante a estação foram surgindo outras edificações que auxiliavam os trabalhos ferroviários como oficinas

ANPUH-Brasil – 31º Simpósio Nacional de História Rio de Janeiro/RJ, 2021

8

de manutenção, concerto e reforma; almoxarifado, para administração interna; posto telegráfico, comunicação entre as estações; caixas d'água, abastecimento das locomotivas; posto médico, atendimento aos funcionários e passageiros acidentados; vila ferroviária, que servia para dar suporte ao funcionamento e à manutenção das linhas e abrigava os funcionários da via férrea. Alguns dos entrevistados mencionavam as estruturas da ferrovia e da estação de Parnaíba. O senhor Geraldo Alves (2009), que trabalhou na Rede Ferroviária Federal S.A lotado no sexto distrito de Parnaíba como artífice de via permanente, quando questionado sobre a estação afirmava que havia diferentes espaços de trabalho desde a bilheteria para vender as passagens até as oficinas onde ocorriam a manutenção do material rodante da ferrovia.

Com a lei n.º 11.483, de 31 de maio de 2007, a RFFSA foi extinta e teve o processo de inventário de seus bens, direitos e obrigações iniciado sob a coordenação e supervisão do Ministério dos Transportes, cabendo ao Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – IPHAN receber e administrar os bens de valor artístico, histórico e cultural oriundos da RFFSA. O IPHAN tinha a incumbência de:

I - manifestar-se sobre o valor histórico, artístico ou cultural dos imóveis provenientes da extinta RFFSA; II - receber e administrar os bens móveis e imóveis de valor histórico, artístico e cultural oriundos da extinta RFFSA, bem como zelar pela sua guarda e manutenção, solicitando a sua cessão ou doação à Secretaria do Patrimônio da União caso seja de interesse da autarquia efetuar a gestão patrimonial desses bens; III- estabelecer parcerias com Prefeituras e entidades privadas, mediante convênio, para a implementação de projetos de preservação dos bens imóveis a ele cedidos ou doados; e IV- definir diretrizes, especificações técnicas, exigências e obrigações relativas a obras, serviços de restauração, reforma, reconstrução e manutenção de imóveis de valor histórico, artístico e cultural cedidos à terceiros, e exercer a fiscalização para cumprimento do que for estabelecido através de Termo de Cessão.

Nesse sentido, o IPHAN-PI recebeu da inventariança da extinta Rede Ferroviária Federal S.A o termo de transferência n. 090/2010, do convênio 19/2002 entre RFFSA e a Prefeitura de Parnaíba; o termo de transferência n. 91/2010 dos bens móveis de valor histórico, artístico e cultural, vinculados a unidade regional de São Luís – MA; o termo de

ANPUH-Brasil – 31º Simpósio Nacional de História Rio de Janeiro/RJ, 2021

9

transferência n. 92/2010, do convênio 042/91 e seus termos aditivos 01 e 02, da extinta Rede Ferroviária Federal S.A. e o termo de transferência n. 093/2010 sobre o Termo de Permissão de Uso n. 004020012/94/SR-12 com a Prefeitura de Luís Correia, conforme a Lei n. 11.483, de 31 de maio de 2007, cabendo ao 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”.

De acordo com a Portaria n. 407, de 21 de dezembro de 2010 que dispõe sobre o estabelecimento dos parâmetros de valoração e procedimento de inscrição na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário, visando à proteção da memória ferroviária, em conformidade com o art. 9º da Lei n.º 11.483/2007, o IPHAN inscreveu bens ferroviários das cidades de Teresina, Piracuruca e Parnaíba que foram reconhecidos como detentores de valor artístico, histórico e cultural no Piauí como, por exemplo: Pátio Ferroviário de Teresina, Estação Ferroviária de Teresina, Estação Ferroviária de Piracuruca e Estação Ferroviária de Parnaíba.²

Atualmente, a ferrovia passou a ser patrimônio cultural³ no Piauí ao fornecer novos significados e representações as diversas estruturas construídas e denominar com nomes que faz referência ao mundo ferroviário as avenidas, ruas e praças de várias cidades. Em Parnaíba, um dos exemplos digno de homenagens foi o primeiro diretor da Estrada de Ferro Central do Piauí, o engenheiro Miguel Furtado Bacelar, nascido em 1877 na cidade de Brejo (MA), formou-se em Engenharia pela Universidade Federal do Rio de Janeiro e, atuou como fiscal da antiga construção ferroviária do Estado. Como forma de homenagear as ações deste engenheiro na construção dos primeiros trilhos ferroviários em solo

² IPHAN. Bens do Patrimônio Cultural Ferroviário. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/503>

³ Segundo Gonçalves: Os patrimônios culturais são estratégias por meio das quais grupos sociais e indivíduos narram sua memória e sua identidade, buscando para elas um lugar público de reconhecimento, na medida mesmo em que as transformam em “patrimônio”. Transformar objetos, estruturas arquitetônicas e estruturas urbanísticas em patrimônio cultural significa atribuir-lhes uma função de “representação”, que funda a memória e a identidade. GONÇALVES, José Reginaldo Santos. Monumentalidade e cotidiano: os patrimônios culturais como gênero de discurso. In: OLIVEIRAS, Lúcia Lippi (Org.). *Cidade: história e desafios*. Rio de Janeiro: Ed. Fundação Getúlio Vargas, 2002. p. 121.

ANPUH-Brasil – 31º Simpósio Nacional de História Rio de Janeiro/RJ, 2021

10

piauiense passou a ser nome da praça em frente ao edifício da estação da EFCP, agraciado com um busto.



Figura 1: Busto do diretor Miguel Furtado Bacelar localizado na Praça Miguel Furtado Bacelar, na cidade de Parnaíba-PI. Fonte: Acervo Particular da Autora (2009).



Figura 2: “A Central do Piauí à memória de seu primeiro diretor Eng. Miguel Furtado Bacelar na administração de quem foram assentados os primeiros 147 km de caminhos de ferro em terras do Piauí. Homenagem da Administração Eng. Alberto Tavares Silva (1953). Fonte: Acervo Particular da Autora (2009).

Na Estação Ferroviária de Parnaíba pode ser encontrado um aparato completo que auxiliava os operários e passageiros da ferrovia como uma estação de passageiros, pátio de manobra, inspetoria de transportes e comunicação, arquivo, almoxarifado, posto médico, tipografia e uma oficina de manutenção das linhas férreas, da locomotiva, dos vagões, locomoveis, gôndolas, trolleys etc. Nesse lugar de memória atualmente está sendo utilizado como Museu do Trem do Piauí, inaugurado em 2002. Esse museu foi criado através do convênio N.º 19/2002, formalizado em 20 de junho de 2002 entre a Rede Ferroviária Federal S. A. e a prefeitura de Parnaíba para a utilização em caráter precário dos bens móveis de propriedade da RFFSA “para fins exclusivamente sociais, turísticos ou

ANPUH-Brasil – 31º Simpósio Nacional de História Rio de Janeiro/RJ, 2021

11

culturais” que integravam o acervo de bens históricos, localizados no Escritório da RFFSA em São Luís-MA.⁴

O que faz parte do Museu do Trem do Piauí é a estação de passageiros, com duas plataformas, rampas e gradis com portões, o pátio interno com as diversas linhas férreas; o pátio onde funcionava a Inspetoria de Telégrafo e Iluminação; o prédio onde funcionou a tipografia; a Caixa d’água, que abastecia as locomotivas, com imóvel contínuo, e o espaço do velho curral, onde desembarcava o gado transportado pelo trem. Dentro do museu pode ser encontrado um acervo de fotografias que retratam a história inicial da ferrovia, o primeiro engenheiro (Miguel Furtado Bacelar), as primeiras locomotivas da estrada, as vestimentas e materiais de manutenção dos operários etc.



Figura 3. Alguns dos materiais identificados no Museu do Trem do Piauí, antiga Estação Ferroviária de Parnaíba. Fonte: Acervo Particular da Autora (2009).

O Museu do Trem do Piauí não atendia a muitas recomendações do Instituto Brasileiro de Museus - IBRAM e normas da lei 11904/2009 (Estatuto de Museus) acerca

⁴ CONVÊNIO 19/2002, Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima – em liquidação.

ANPUH-Brasil – 31º Simpósio Nacional de História Rio de Janeiro/RJ, 2021

12

da criação de museus e, por isso, era necessário realizar estudo de inventário do acervo e construção do plano museológico, buscando cadastrar o museu no IBRAM. Diante disso, foi realizado estudo entre os anos de 2015 e 2017 que resultou no inventário do acervo do Museu do Trem do Piauí, apresentado pelo pesquisador Antonio Liuésjhon dos Santos Melo⁵ e outro estudo entre os anos de 2017 e 2019 de criação do plano museológico pelo pesquisador Helder José Souza do Nascimento⁶, ambos apresentados ao Programa de Pós-graduação em Artes, Patrimônio e Museologia. Com isso, esses estudos contribuíram significativamente para o conhecimento do acervo museológico do Museu do Trem do Piauí, bem como, com o processo de reconhecimento desse espaço enquanto lugar de memória e cultura da cidade de Parnaíba.

No sentido de ampliar o acesso ao conhecimento da história ferroviária no Piauí, o Museu do Trem do Piauí com seu acervo permanente em exposição recebe visitas de diversos públicos – estudantes dos ensinos infantil, fundamental, médio e superior, pesquisadores de diferentes áreas das ciências humanas e da educação, além de turistas provenientes do país e do exterior e, para isso, foi realizado “inventário de todos os objetos e coleções que compõem o acervo”, bem como, “a criação de um número de tombo e de registro para cada peça; a marcação da numeração dos objetos e melhores condições para uma boa gestão e planejamento eficaz das atividades do museu”. (MELO, 2017, p. 72)

O museu do trem do Piauí como espaço de cultura tem permitido a sua inserção desde 2014 na programação da Semana Nacional de Museus coordenado pelo Instituto Brasileiro de Museus (Ibram), promovendo diversas atividades como, por exemplo, visitas guiadas com “roteiro sobre a memória da estrada de ferro do Piauí, através do acervo do único museu ferroviário do alto nordeste, percorrendo a locomotiva, casa de passageiros e estação do Floriópolis”, exibição de documentário, apresentações musicais etc. Além disso, o espaço vem sendo procurado por educadores de diversas áreas que promovem ações de

⁵ Ver: MELO, Antonio Liuésjhon dos Santos. **Documentação museológica: inventário do acervo do Museu do Trem do Piauí.** 2017, 83f. Dissertação (Mestrado Profissional em Artes, Patrimônio e Museologia). Parnaíba, Universidade Federal do Piauí.

⁶ Ver: NASCIMENTO, Helder José Souza. **O processo de elaboração do Plano Museológico Participativo do Museu do Trem do Piauí.** 2019, 116f. Dissertação (Mestrado Profissional em Artes, Patrimônio e Museologia). Parnaíba, Universidade Federal do Piauí.

ANPUH-Brasil – 31º Simpósio Nacional de História Rio de Janeiro/RJ, 2021

13

educação patrimonial com projetos que envolvem estudantes dos ensinos fundamental, médio e superior. Um desses projetos foi realizado pela educadora Maria Dalva Cerqueira, cujo objetivo do projeto foi: “promover vivências, pesquisas e valorização de bens culturais de natureza material e imaterial referentes à memória e identidade cultural da sociedade parnaibana, bem como conhecer a história e as memórias do conjunto do patrimônio ferroviário existente na cidade”. (CERQUEIRA, 2017, p. 102)

Diante dessas ações, o museu do trem do Piauí assume papel importante como espaço de atuação dos historiadores por contribuir na divulgação da História local para o grande público, principalmente da história das ferrovias no Piauí através de exposições contínuas do acervo, de eventos culturais, das pesquisas promovidas por pesquisadores de diversas instituições de ensino superior e, principalmente através da divulgação do acervo histórico do museu por meio de sites como, por exemplo, das plataformas Mundos do Trabalho Piauí e do Museu do Trem do Piauí.⁷

5 Considerações finais

Diante disso, podemos perceber que existe muito a ser desvendado da história e memória ferroviária piauiense. A ferrovia no Piauí representou em seu período áureo, na segunda metade do século XX um sistema de grande utilidade, principalmente nas cidades do interior situadas na região norte do Estado como Parnaíba, Cocal e Piracuruca. Nessas cidades podem ser encontradas pessoas que trabalhavam na estrada de ferro ou que conviveram em seu dia a dia com a locomotiva a passar próximo as suas casas ou utilizado para transporte de passageiros e mercadorias. Além disso, grande parte das estruturas da ferrovia Central do Piauí encontra-se abandonada, necessitando de ações concretas de preservação para que não ocorra o esquecimento da importância que foi para o desenvolvimento das cidades da região norte do Estado.

⁷ Para acessar as plataformas Mundo do Trabalho Piauí acesse: <http://www.mundosdotrabalho.com.br/> e Museu do Trem do Piauí, acesse: <http://museudotremdopiaui.com.br>

ANPUH-Brasil – 31º Simpósio Nacional de História Rio de Janeiro/RJ, 2021

14

No sentido de ampliar o acesso ao conhecimento da história ferroviária piauiense, o Museu do Trem do Piauí assume importância enquanto espaço de salvaguarda, preservação e divulgação dessa história. Isso ocorre mediante atuação de profissionais de diferentes áreas tanto da educação quanto do turismo que promovem projetos culturais e de educação patrimonial. Os historiadores, por exemplo, desenvolvem projetos de pesquisa sobre a história e memória das ferrovias e, sobretudo promovem ações de incentivo a preservação do patrimônio ferroviário com a participação de estudantes de instituições públicas e privadas.

Referências

- ALMEIDA, Juniele R; ROVAI, Marta Gouveia de Oliveira (Orgs). **Introdução à história pública**. São Paulo: Letra e Voz, 2011.
- ALVES, Geraldo Graças. **Entrevista concedida a Lêda Rodrigues Vieira**. Parnaíba, 10 mar. 2009.
- ARAÚJO, Maria Elita Santos de. **Parnaíba: o espaço e o tempo**. Parnaíba: SIEART, 2002.
- CERQUEIRA, Maria Dalva Fontenele. A educação patrimonial na sala de aula: relato de experiência sobre a realização do projeto *Mais cultura nas escolas* na Escola Municipal Borges Machado, no Piauí. **Cultura histórica & patrimônio**. Alfenas-MG, v. 4, n. 1, 2017.
- DE AMARRAÇÃO a Piracuruca. **O Piauí**. Teresina, ano 34, n. 708, 22 nov. 1923. p.1.
- GARRIDO, Joan del Alcàzar i. As fontes orais na pesquisa histórica: uma contribuição ao debate. **Revista Brasileira de História**. São Paulo, v. 13, n. 25-26, set. 1992 / ago. 1993.
- MARQUES, Francisco de Sousa. **Depoimento concedido a Lêda Rodrigues Vieira**. Cocal, 22 dez. 2006.
- MELO, Antonio Liuésjhon dos Santos. **Documentação museológica: inventário do acervo do Museu do Trem do Piauí**. 2017, 83f. Dissertação (Mestrado Profissional em Artes, Patrimônio e Museologia). Parnaíba, Universidade Federal do Piauí.

ANPUH-Brasil – 31º Simpósio Nacional de História Rio de Janeiro/RJ, 2021

15

NASCIMENTO, Helder José Souza. **O processo de elaboração do Plano Museológico Participativo do Museu do Trem do Piauí**. 2019, 116f. Dissertação (Mestrado Profissional em Artes, Patrimônio e Museologia). Parnaíba, Universidade Federal do Piauí.

NUNES, Maria Cecília de Almeida. O trem de ferro no imaginário popular piauiense. **Espaço e Tempo**. Teresina, v.4, p.96-100, dez. 1996.

QUARESMA, Aluísio da Costa. **Entrevista concedida a Lêda Rodrigues Vieira**. Parnaíba, 11 mar. 2009.

RAMOS, José Nicodemos Alves. **Parnaíba de A a Z: Guia afetivo**. Brasília: MultCultural Arte e Comunicação, 2008.

SILVA, José Ricardo da. **Entrevista concedida a Lêda Rodrigues Vieira**. Parnaíba, 24 fev. 2009.

VIDAL, F. B. Considerações em torno da validade atual da discussão sobre as desigualdades regionais no Brasil. **Observa Nordeste**, Recife, 19 jun. 2007. 43 p. Disponível em: <http://www.fundaj.gov.br/geral/observanordeste/fvidal2.pdf> Acesso em: 14 jun. 2009.