

Às dez horas do dia vinte e oito de março de dois mil e doze, na Sede do IPHAN, em Brasília, Distrito Federal, reuniu-se o Conselho Consultivo do Patrimônio Cultural sob a Presidência de Luiz Fernando de Almeida, Presidente do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. Presentes os Conselheiros Angela Gutierrez, Breno Bello de Almeida Neves, Italo Campofiorito, Jurema de Sousa Machado, Luiz Phelipe de Carvalho Castro Andrès, Maria Cecília Londres Fonseca, Nestor Goulart Reis Filho, Synésio Scofano Fernandes, Ulpiano Toledo Bezerra de Meneses – representantes da sociedade civil -, Antônio Menezes Júnior – representante do Ministério das Cidades -, Carla Maria Casara – representante do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis -, Claudia Maria Pinheiro Storino – representante do Instituto Brasileiro de Museus -, Gilson Rambelli – representante da Sociedade de Arqueologia Brasileira -, José Liberal de Castro – representante do Instituto de Arquitetos do Brasil - e Rosina Coeli Alice Parchen – representante do Conselho Internacional de Monumentos e Sítios. Ausentes, por motivos justificados, os Conselheiros Arno Wehling, Marcos Castrioto de Azambuja, Marcos Vinícios Vilaça, Myriam Andrade Ribeiro de Oliveira – representantes da sociedade civil -, Eliezer Moreira Pacheco – representante do Ministério da Educação - e Roque de Barros Laraia – representante da Associação Brasileira de Antropologia. O Presidente abriu a sessão com as seguintes palavras: “Senhores Conselheiros, obrigado pela presença nessa 70ª Sessão do Conselho Consultivo do IPHAN. Tivemos um imprevisto, a Conselheira Jurema Machado, Relatora dos dois primeiros pontos da nossa pauta, precisou acompanhar a filha ao hospital, mas chegará em pouco tempo. Proponho que façamos uma inversão dos pontos de pauta e analisemos, em primeiro lugar, a proposta de tombamento do **Conjunto da Estação Ferroviária de Teresina**. Há somente um inconveniente, o parecer não foi impresso para todos os Senhores Conselheiros, mas acho que não será um problema escutá-lo a partir da leitura do Relator. Queria aproveitar para dar as boas-vindas à Dra. Carla Maria Casara, nova representante do IBAMA neste Conselho. Iniciando, vou fazer uma pequena exposição das nossas iniciativas para proteção do patrimônio ferroviário brasileiro. Os Senhores Conselheiros sabem que depois do processo de extinção da Rede Ferroviária Federal o IPHAN ficou com a incumbência

AM. P. 1



da proteção do patrimônio ferroviário julgado de interesse cultural, de interesse histórico. Todos podem imaginar o volume e o significado desses bens e a dificuldade dessa operação. O IPHAN iniciou o trabalho inventariando os bens imóveis; em um segundo momento estamos começando a trabalhar com os bens móveis e com os bens arquivísticos. A atribuição de valor cultural é o critério usado no processo de liquidação dos bens da Rede Ferroviária Federal para mantê-los na posse do Estado, os demais serão vendidos para pagamento da dívida trabalhista da Rede. O fato de o IPHAN ter atribuído valor cultural a uma estação ferroviária que tem um interesse para determinada comunidade não implica, necessariamente, no seu tombamento federal. Essa declaração poderá fundamentar um tombamento federal, estadual ou municipal. São mais de cinco mil imóveis já arrolados nesse inventário, alguns de extrema importância histórica e mesmo artística. Essa ação não tem lastro do ponto de vista orçamentário; ao fazermos essas declarações de interesse cultural, não há capacidade de intervenção. Então, mais uma vez, reforça a ideia de que ela é um instrumento que pode também potencializar uma política local, municipal ou estadual, de proteção desse patrimônio. Há um outro grande desafio: a gestão desses bens que pelos quais, sob o ponto de vista legal, também ficamos responsáveis. Vemos, como única possibilidade, construirmos um sistema de parcerias, fazendo concessão de uso para estados e municípios. Eventuais possibilidades de cessão para Organizações Não Governamentais ficaram difíceis dentro das novas regulamentações do governo, que estão reformulando as relações das autarquias ou do governo federal com a sociedade civil. Hoje, estamos vivendo um momento em que parte significativa das nossas ações está sendo limitada por essa nova legislação. Em nossa leitura surgirão outras estratégias e outras possibilidades de fazermos esses acordos, esses termos de parceria. Passo a palavra ao Diretor do Patrimônio Material e Fiscalização para fazer uma exposição desse bem cultural, que está sob nosso julgamento.” O Diretor do DEPAM, Andrey Rosenthal Schlee, tomou a palavra para apresentar os seguintes esclarecimentos: “Obrigado. Esse processo de tombamento ilustra muito bem as palavras do Presidente. Nesse sentido ele chega a ser emblemático, porque estamos não só discutindo o tombamento do conjunto de uma estação ferroviária, mas também uma série de encaminhamentos locais que garantirão uma efetiva presença do Patrimônio. Queria destacar exatamente a localização privilegiada da área em

AM. Buzo 2

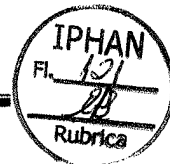
estudo, principalmente por estar entre os dois rios fundamentais, o Parnaíba e o Poti. Podemos destacar outros bens importantes, já tombados pelo IPHAN: a **Ponte João Luís Ferreira, sobre o Rio Parnaíba**, à esquerda, e a **Floresta Fóssil do Rio Poti**, na margem do rio.” O Presidente agradeceu e passou a palavra ao Conselheiro Luiz Phelipe de Carvalho Castro Andrès para apresentação do seu parecer, transcrito a seguir: “Processo nº 1557-T-08 - IPHAN/DEPAM. **“Conjunto da Estação Ferroviária de Teresina. Município de Teresina, Estado do Piauí.” Ilmo Sr. Presidente do IPHAN. Ilmos Srs Conselheiros.** Foi com satisfação que recebi do Sr. Presidente do IPHAN, Dr. Luiz Fernando de Almeida, através da Professora Anna Maria Serpa Barroso, a tarefa de examinar e opinar sobre o processo de tombamento do Conjunto da Estação Ferroviária de Teresina, Município de Teresina, Estado do Piauí e em especial pela oportunidade de estar colaborando na proteção a bens culturais integrantes de obras que marcaram a vida nacional por haverem contribuído diretamente na consolidação do nosso extenso território. O presente processo é o quarto no âmbito do IPHAN, que trata do tombamento do patrimônio ferroviário. Sendo que o primeiro caso registrado foi a aprovação do tombamento do Complexo Ferroviário de São João Del Rei, que há quase três décadas, no ano de 1986, mereceu parecer favorável do então conselheiro almirante Max Justo Guedes. Em novembro de 2005 este Conselho aprovou por unanimidade o parecer de tombamento da ferrovia Madeira Mamoré. Em 2009 veio o tombamento da ferrovia Noroeste do Brasil. É bem verdade que, após a edição da Lei 11.483 de 31 de Maio de 2007 o IPHAN passou a ser responsável por “receber e administrar os bens móveis e imóveis de valor artístico e cultural, oriundos da extinta RFFSA, bem como zelar pela sua guarda e manutenção”, mas isto não implica obrigatoriamente em que o bem passe a ter o mesmo grau de proteção que pode propiciar o instituto do tombamento. Este é o exemplo do caso que trataremos a seguir. Assim é que, após receber o convite para elaborar o parecer, manifestei a necessidade de conhecer de perto o sítio histórico. Prontamente atendido pelo IPHAN, nos últimos dias 22 e 23 de Março, realizei visita a Teresina. Ali fui recebido pela equipe da Superintendência do IPHAN no Piauí, sob a chefia da arquiteta Claudiana Cruz dos Anjos, que nos proporcionou todo o apoio necessário ao êxito da missão. Na oportunidade, além das reuniões com os técnicos, visitei o Pátio Ferroviário bem como todas as áreas urbanas de entorno, guiado pela

AM. Barroso



superintendente e pelo Secretário de Planejamento do Município de Teresina, arquiteto João Alberto Cardoso Monteiro, que por sua vez está a frente de importante projeto municipal de aproveitamento da área do parque ferroviário, em sintonia com as diretrizes do tombamento. Cabe-me aqui, transmitir uma síntese do dossiê, com fidelidade e isenção, aos senhores conselheiros. Este processo está em 3 volumes, possui 195 páginas e foi aberto em 23 de junho de 2008. Aqui encontramos os seguintes itens técnicos exigidos: 1- O processo se origina com a solicitação formal para as providencias de tombamento, que neste caso é o memorando 074/08 Gab/19ª SR/IPHAN datado de 03 de junho de 2008, assinado pela então superintendente arquiteta Diva Maria Freire Figueiredo e dirigido ao Presidente do IPHAN, Luiz Fernando de Almeida, *em regime de urgência*, em decorrência de anuncio de intervenções (como a construção de um grande viaduto) que iriam acarretar a *descaracterização irreversível do pátio ferroviário onde estão inseridos edifícios de interesse para a preservação*; 2- Memorando 020/2008 de 03/06/2008 do presidente do IPHAN solicita imediata abertura do processo à Sra. Gerente de Documentação Arquivística e Bibliográfica, Francisca Helena Barbosa Lima que dá prosseguimento às providencias de rotina; 3- Em 06/06/2008, através do Memo 127/2008 GEDAB/COPEDOC, Francisca Helena Barbosa Lima encaminha o processo de tombamento já numerado em 1.557-T-08 para continuidade da série histórica "processos", constituindo-se em um volume e mais um anexo. Nas páginas subsequentes as primeiras informações sobre o bem que visitei e as quais passo a relatar de forma sucinta para introduzir o assunto: A Estação Ferroviária de Teresina está localizada na área central da capital piauiense nas proximidades do cruzamento de duas avenidas principais, a Av. Miguel Rosa e a Av. Frei Serafim. Duas artérias que são, por sua importância na malha urbana, referencias obrigatórias para moradores e quem quer que visite a cidade. O imponente conjunto é composto pelo edifício principal com área de 790 m², sendo um primeiro Armazém com 277m², um segundo Armazém com 140 m², a Casa do Agente com 116 m² e o anexo da Casa do Agente com 85 m², num total de 1410 m² de área construída. No entanto todo este conjunto está hoje muito valorizado, não só por sua posição privilegiada na malha urbana da capital, mas pelo fato de estar conectado a uma ferrovia ainda ativa, que funciona como um metrô de superfície para transporte da população e cercado por uma grande área verde e livre, em terreno plano, estimada em 10.000

AM. Bruno 4



m2. Todo o complexo aqui ainda sumariamente descrito é tombado a nível estadual através do Decreto 9.710, de 15 de maio de 1997 com aprovação do Conselho Estadual de Cultura o que demonstra o legítimo (e já institucionalizado) anseio, a nível estadual, de proteger este bem. Segue-se um primeiro capítulo sobre o contexto histórico regional e um segundo sobre a história da Estação Ferroviária em particular. O terceiro capítulo faz uma análise formal do conjunto arquitetônico, onde aparece uma referência ao livro do Conselheiro Nestor Goulart Reis Filho, "Quadro da Arquitetura no Brasil", que passo a citar para remarcar as influências no estilo das nossas estações ferroviárias do início do século em que os arranjos e soluções tecnológicas eram importados da Europa. *"As ferrovias traziam, portanto, sobre os trilhos, novos recursos de construção, mas, sobretudo uma nova maneira de construir. De fato os edifícios das estações de estradas de ferro fossem importados ou construídos no local, correspondiam sempre a novos modelos e apresentavam um acabamento mais perfeito que dependia do emprego dos oficiais mecânicos com preparo sistemático. Novas soluções arquitetônicas e construtivas eram difundidas pelo interior, influenciando sobre vários aspectos na arquitetura. Como uma consequência dessas transformações deve ser reconhecido o chalé. Com este modelo pretendia-se adotar as características das residências rurais, construídas em madeira de algumas regiões europeias especialmente a Suíça, o que é indiscutivelmente, uma solução de sentido romântico"*. Seguem-se a descrição do sistema construtivo e mais 16 páginas de uma detalhada documentação fotográfica, onde além de se obter uma completa visão do conjunto ficam evidenciadas as diferenças e benefícios já alcançados em consequência de uma obra de restauração, que foi realizada pela 19ª SR/ IPHAN em 2001. De 09/06/2008 é o Parecer Técnico da lavra da Arquiteta Ana Elisa Finger dirigido ao então diretor do DEPAM, Arquiteto Dalmo Vieira Filho. O parecer, que inclui a definição das poligonais de tombamento e entorno é acompanhado das respectivas plantas de delimitação das áreas e da foto aérea idem. Em 15/03/2010 o parecer foi revisto e atualizado por sua autora, Arquiteta Ana Eliza Finger, que adotou a sugestão do diretor do DEPAM no sentido de considerar também o valor artístico do bem para sua inclusão no livro das Belas Artes. O novo documento reitera e complementa os termos do original com um conjunto de 10 plantas do Levantamento Arquitetônico em escala apropriada, onde se registra de forma primorosa todos os detalhes da

AM. Gouveia 5



obra. Aí estão definidos desde a situação no contexto da malha urbana e do terreno como um todo, até aos mínimos detalhes das dimensões arquitetônicas e aspectos construtivos de cada edificação, com indicação dos materiais. Também estão as plantas que definem os perímetros de tombamento e entorno com curvas de nível. 5- Em 22/03/2010 o memorando 147/2010 assinado por José Rodrigues Cavalcanti Neto da Coordenação Técnica do Patrimônio Ferroviário do IPHAN, encaminha o dossiê de tombamento e o parecer técnico para a procuradoria Federal junto ao IPHAN. 6- Em 09 de Abril de 2010 o Procurador Geral do IPHAN, Antônio Fernando Alves Leal Neri, encaminha o processo para Dra. Genésia Marta Alves Camelo com a solicitação de análise e parecer. 7- Em 30/04/2010, a procuradora Marta Genésia encaminha o competente e detalhado parecer 002/2010 PF/IPHAN/SEDE/GM nos dando conta de que os requisitos técnicos e a correta condução jurídica do Processo estão atendidos, assim como foram devidamente publicados os editais de notificação aos proprietários e as demais comunicações exigidas em lei. Em 12/05/2010 seu parecer é aprovado pelo procurador geral. Na sequencia estão incluídos os avisos de comunicação que foram publicados em jornal de grande circulação, assim como a minuta do Edital de Comunicação, ambos assinados pelo presidente do IPHAN. Seguem-se cópias dos ofícios que dão ciência do tombamento e foram dirigidos respectivamente: ao Exmo. Sr. Prefeito de Teresina, Elmano Férrer de Almeida; ao Exmo. Governador do Estado do Piauí, Dr. Wilson Nunes Martins; à Secretária do Patrimônio da União em Brasília, Senhora Alexandra Reschke; à Superintendente do Patrimônio da União no Piauí, Dra. Ana Célia Coelho Madeira Veras. Aí estão anexadas as folhas do Diário Oficial da União comprovando a publicação em 18/05/2010. Em 20/12/2011 consta o ofício CC/IPHAN assinado pela Prof Ana Maria Serpa Barroso, Secretária Executiva deste Conselho, encaminhando o presente processo para elaboração deste parecer. 8 – O Anexo 1 ao processo nos trás um capítulo sobre os aspectos históricos e características construtivas, cópia dos documentos de cartório sobre a propriedade do terreno pela Rede Ferroviária Federal, acompanhadas das respectivas plantas de localização, cadastrais e indicação das áreas urbanas de entorno. Levantamento arquitetônico realizado em 2008 e um projeto de restauração e adaptação para abrigar a sede da 19ª SR do IPHAN. O terceiro volume contém o Dossiê de Tombamento propriamente dito em 55 páginas que consta dos seguintes itens:

AM Garro

Identificação do Bem, Contextualização Histórica com Antecedentes que falam de Teresina, sua fundação e o desenvolvimento urbano e um capítulo sobre a história das ferrovias no Piauí. O terceiro capítulo do dossiê é específico sobre o conjunto ferroviário de Teresina. O seguinte nos fala das influencias da ferrovia na arquitetura piauiense e em seguida apresenta um descritivo dos usos e estado de conservação atuais. De fato a partir daí estão arrolados de forma bem organizada os argumentos para fundamentar o ato de tombamento. A justificativa de proteção. O dossiê se encerra com o Memorial Descritivo que define a poligonal da área a ser tombada pelo IPHAN, bem como aquele que delimita a área de entorno. Todas estas informações textuais são ilustradas por detalhada coleção de fotografias e mapas fazendo deste dossiê elaborado pelas equipes técnicas da 19ª SR e do DEPAM utilizando pesquisas e levantamentos do Arquiteto Olavo Pereira da Silva Filho, um documento técnico conciso e objetivo. Verifica-se até aqui, portanto que, do ponto de vista formal, os requisitos técnicos, jurídicos e burocráticos exigidos pela regulamentação do IPHAN, mais especificamente pela Portaria nº 11 de 11 de setembro de 1986, foram bem atendidos e estão presentes neste processo. Os antecedentes históricos do caso mostram que no Piauí os primeiros estudos com a finalidade de ligação do Estado com os vizinhos indicaram a opção pelas ferrovias, como meio mais seguro e econômico de transporte. Uma visão de planejamento estratégico de fazer inveja aos dias de hoje, contemplava a ligação entre as cidades de norte a sul do território, conectando as principais cidades e polos produtivos como: Oeiras, Amarante, Floriano, Valença, São Raimundo Nonato, Santa Filomena, Amarração e Parnaíba, através de uma malha ferroviária. Servia então de exemplo a experiência instalada no vizinho Estado do Maranhão. Em 1883 o Engenho Central de Pindaré-Mirim também denominado Companhia Progresso Agrícola do Maranhão, construiu a chamada Ferrovia do Engenho São Pedro com apenas dez quilômetros, com a finalidade de ligar as áreas dos canaviais, na localidade de Santa Filomena até o local do engenho. Todo o equipamento havia sido importado da Inglaterra. Em 1888 com base no êxito deste primeiro trecho foi autorizada a construção de mais 78 km de linhas férreas ligando a cidade de Cajazeiras, (atual Timon, na divisa com o Piauí) à Caxias, situada na margem do rio Itapecuru, trecho inaugurado em 1895. O ramal principal de 350 km, ligando São Luís a cidade de Caxias foi autorizado por decreto da lavra do então governador Benedito Leite,

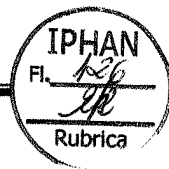
AM Junho

iniciado entre 1905 e 1907 e concluído em 1921 estabelecendo a conexão entre São Luís e Teresina. Exatamente nesta época foram iniciadas as obras da Estação Ferroviária de Teresina, sendo que o edifício da estação foi concluído em 1926, segundo inscrição existente na fachada principal do mesmo. Entretanto outras obras ferroviárias realizadas simultaneamente no estado do Piauí atendiam ao propósito pioneiro de estabelecer uma malha ferroviária ligando não só suas principais cidades, mas também as capitais dos estados vizinhos como Fortaleza no Ceará a exemplo do que fora realizado em direção a São Luís do Maranhão, tendo como ponto de inflexão a estação de Teresina. Assim avançaram as obras de ligação do litoral, a partir do porto de Amarração (atual Luiz Correia nas proximidades de Parnaíba) passando por Campo Maior. No mesmo ano de 1920 estas obras que até então dependiam do governo do Ceará, passaram ao domínio administrativo do Piauí, sob o nome de Estrada de Ferro Central do Piauí. Transtornos diversos causados por problemas difusos, alguns de ordem administrativa e também pela primeira guerra mundial, que desorganizou e encareceu as importações de máquinas e equipamentos, atrasaram os serviços a tal ponto que somente em 1937, este ramal chegou a Piri-piri. A Campo Maior somente em 1962 e a Teresina em 1966. Segundo as informações do dossiê os trens de passageiros ainda rodaram até 1979. De fato a construção de um porto marítimo em Amarração (Luís Correa) e a ferrovia haviam sido dois projetos concebidos para funcionar interligados num contexto de transporte intermodal. Seu funcionamento integrado iria garantir que as mercadorias que chegassem ao porto fossem transferidas de imediato para os vagões dos trens e daí para o abastecimento do interior do Estado e vice-versa com os produtos agrícolas e extrativistas de exportação, como o babaçu e a carnaúba. Entretanto alguma coisa frustrou em grande parte este projeto sensato. O porto marítimo de grande porte previsto para ser construído em Amarração nunca se concretizou, enquanto era substituído precariamente pelo chamado Porto das Barcas em Parnaíba, a segunda cidade do Estado bancava assim os investimentos necessários para sua própria Estação Ferroviária e os trilhos. Este primeiro ramal ferroviário de Parnaíba que chegava até Piri-piri, no entanto foi suficiente para influir decisivamente no desenvolvimento do Estado no primeiro quartel do século vinte. A capacidade de deslocamento de maiores quantidades de carga permitia o rápido escoamento de produtos regionais como a cera de carnaúba, o tucum, peles de

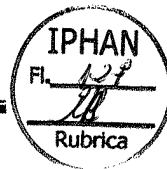
AM. Barros

animais e pedras de ardósia, que os municípios produtores faziam chegar às firmas exportadoras sediada em Parnaíba. Mas a malha ferroviária, fadada a nunca ser concluída, teve seus primeiros trechos sem manutenção e assim foram precocemente caindo em desuso. Logo as dificuldades para o escoamento dos produtos afetaram também o movimento do Porto das Barcas de Parnaíba, que igualmente entrou em declínio de suas atividades, trazendo novo período de estagnação econômica para o Estado. De fato, por este breve relato se percebe a repetição de uma história. No mundo inteiro por onde passaram as ferrovias, a partir dos meados do século dezenove, elas levaram a imagem da “modernidade”, fascinando moradores de cidades antes isoladas pela distancia e dificuldades de comunicação. Também neste caso, o acesso rápido às novidades, trazidas pelos trilhos e a facilidade de deslocamento multiplicou o intercambio cultural e de comercio entre as cidades da região e destas com o resto do mundo através das ligações marítimas, fazendo chegar a longínquos rincões, novas modas e materiais, e até mesmo técnicas construtivas que passaram a influenciar o aspecto das cidades em sua composição arquitetônica mudando significativamente o panorama urbano. Como anota a arquiteta Ana Finger em seu excelente parecer: *“Para Teresina, a única capital nordestina não situada no litoral, a ferrovia significou o acesso ao mar e a inserção de sua produção agrícola e industrial na economia do País, gerando renda e trazendo o desenvolvimento para um Estado castigado pela seca e pelo isolamento econômico.”* E prossegue: *“O conjunto da Estação Ferroviária representa este momento de ânsia pela modernidade. A Estação, concluída em 1926, configura-se como um prédio de grandes dimensões, construído em alvenaria de tijolos, e segue a linguagem adotada para praticamente todas as estações dessa linha construídas no Piauí, inspirada nos “chalets” europeus do período do romantismo. Conta com dois pavimentos e uma torre central, com função de mirante, onde se tem uma larga visão do pátio ferroviário e seus arredores”. “Juntamente com a Estação, os armazéns e a Casa do Agente (que seguem a mesma linguagem arquitetônica) são os únicos remanescentes do antigo conjunto ferroviário, que também contava com oficinas e galpões para depósito de locomotivas”* De fato, segundo o arquiteto Olavo Pereira da Silva Filho: *a estação de Teresina pode ser considerada como um dos mais representativos exemplos da arquitetura ferroviária. A estação aparece registrada em antiga planta datada de*

A.M.B. com uso



1922....A construção segue o puro estilo ferroviário difundido em todo país, com os típicos beirais sobre mão francesa, telha plana, pintura amarela com as esquadrias marrom e balaustradas de madeira cruzada. (Pag 281, Vol II. Arquitetura Urbana. Carnaúba Pedra e Barro na Capitania do Piauí. Informa-nos ainda o parecer técnico de Ana Finger que "com o reconhecimento do valor cultural deste conjunto e com a transferência da responsabilidade por sua conservação para o IPHAN a 19ª SR/IPHAN-PI solicitou o edifício da Estação para a instalação de sua sede, como órgão público ligado à cultura. A transferência ainda não foi efetuada, mas negociações já estão correndo pra a restauração do edifício e sua posterior adaptação para a sede e outras atividades culturais". "Entretanto não apenas o edifício da Estação é considerado de valor cultural, mas todo o conjunto que o compõe, incluindo aí os dois armazéns, a casa do agente e o pátio ferroviário, que apesar de seccionado pelo rebaixamento da linha, ainda conserva uma grande área livre no coração de Teresina que, por sua localização estratégica, deve garantir a complementaridade da proposta de uso cultural para os imóveis da RFFSA". "Assim esta área deverá ter também uma destinação cultural, sendo transformada em parque urbano, na qual se garanta a introdução de um bosque entremeado de novos equipamentos como museu, biblioteca ou similares, que se integrem com os usos dos prédios históricos da ferrovia, mas que se caracterizem por uma baixa taxa de ocupação do pátio garantindo-se uma predominância de verde". As poligonais de tombamento e entorno foram elaboradas pelas equipes técnicas da 19ª SR desde 2008 por ocasião da abertura do processo e indicação para tombamento. A poligonal de tombamento engloba toda a área da esplanada da estação, onde estão inseridos os bens arquitetônicos a serem protegidos, e uma ampla área, mantida desocupada possivelmente em função da previsão de crescimento das atividades ferroviárias e ampliação dos equipamentos ali instalados. Com a decadência precoce do transporte ferroviário esta área permaneceu sob o poder da União, mas não chegou a ser ocupada (com exceção de um pequeno trecho, invadido por construções particulares, que foi excluído da poligonal de tombamento, apesar de mantido como entorno). Atualmente existe um projeto no âmbito municipal que prevê a instalação de equipamentos culturais nesta área, estando inclusive, em harmonia com as diretrizes de ocupação da referida área que foram elaboradas pelo IPHAN/PI e, portanto já aprovado. Já a poligonal do entorno visa proteger a ambiência dos bens,

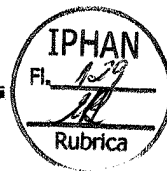


resguardando a escala das edificações em relação ao restante da cidade, funcionando como área de transição ou amortecimento. Nela não estão incluídos, portanto, bens de interesse de preservação ou que componham o conjunto ferroviário. A proposta de tombamento do Conjunto da Estação Ferroviária de Teresina se insere nas estratégias atuais de preservação na medida em que reconhece e protege bens localizados em regiões onde até então o IPHAN teve atuação restrita. Os estudos foram feitos de maneira contextualizada com o momento em que estes bens foram produzidos, entendendo-se como parte de um processo nacional de ocupação e estruturação do território brasileiro e contribuindo para a compreensão destes processos. Ao mesmo tempo em que materializou a chegada da modernidade no sertão nordestino, refletindo um processo que aconteceu em todo o país, o contraste entre a monumentalidade arquitetônica do edifício da Estação, bem como da ponte João Luís Ferreira (já tombada pelo IPHAN), testemunha o contato direto que a ferrovia permitiu entre o interior do país e as tendências mundiais pós-industrialização. Esta ânsia pelo desenvolvimento influenciada e mesmo possibilitada em grande parte pela ferrovia se refletiu no meio urbano e influenciou as construções posteriores através da incorporação de novas linguagens estilísticas e novos materiais construtivos industrializados, modificando sensivelmente a aparência das cidades. E com Teresina não foi diferente. A monumentalidade da Estação Ferroviária tornou-a imediatamente um dos principais referenciais urbanos, e sua técnica e linguagem influenciaram as construções posteriores, que buscaram se aproximar esteticamente dessa através da adoção de elementos construtivos semelhantes, em contraponto com a arquitetura até então produzida e que descendia direto da tradição colonial. Assim é que, representando uma das mais importantes obras de engenharia do início do século, o seu acervo hoje permite caracterizar não só a ocupação daquele território, como também a transferência para a região da mais avançada tecnologia da época, representada pela energia a vapor. Entretanto não se pode perder a oportunidade e aprender com a história. Que grande benefício podemos obter dos nossos bens tombados para além do seu valor material, artístico, do seu valor de anciandade, do seu valor simbólico de testemunho de uma época? Na defesa do tombamento que aqui faço devo citar a importância didática deste bem como lição de história. De fato, além das pesquisas já realizadas, temos todo um campo aberto a estudos que envolvem o

AM. Guimarães

âmbito da História da Ciência, como a história da Tecnologia, através dos exemplares diversos de equipamentos e máquinas pesadas movidas a vapor que foram trazidos de navio dos EUA e da Inglaterra no século XIX. Também poderá vir a ser um laboratório para estudos sobre a história dos meios de transporte e comunicação. De capítulos importantes da história da Engenharia, como da Mecânica dos Solos, uma vez que em condições totalmente adversas, engenheiros da época tiveram que desenvolver soluções muito especiais para fazer instalar os dormentes e trilhos em longas extensões de terras áridas e hostis, realizando impressionantes obras de aterros estabilizados e contenção de taludes, assim como fundações para assentamentos de pesadas estruturas de ferro das pontes e pontilhões ao longo da estrada. É relevante a oportunidade que temos, através deste Conselho Consultivo do IPHAN, de tomar conhecimento de informações privilegiadas, (porque a maior parte dos cidadãos brasileiros não tem acesso a elas) e portanto não devemos perder a oportunidade de fazer uma reflexão crítica sobre episódios como estes que entre outras coisas determinaram um modelo desenvolvimentista equivocado para o país, que abandonou as alternativas de transportes ferroviários, marítimos e fluviais a favor de uma política que privilegiou somente o transporte rodoviário. Ainda na primeira metade do século XIX, países como os do Reino Unido que foram os criadores das ferrovias, França, Alemanha, Bélgica e Itália, adotaram-nas como principal meio de transportes. Foi nos Estados Unidos, porém que sua expansão atingiu níveis mais espetaculares. Em 1840 o país já contava com 4.500 km de trilhos e em 1914, dois anos após a inauguração da nossa heroica Madeira-Mamoré, ultrapassava a marca impressionante de 415 000 km. De fato as ferrovias permitiram a colonização dos territórios do oeste dos Estados Unidos com rapidez e eficiência. Na Índia, o sistema foi implantado em 1853 e em 1910 já somava 51 000 km de linhas. Na Rússia, a construção de vias férreas começou em 1836 e foram essenciais para a colonização da Sibéria. A moderna rede ferroviária da antiga União Soviética tem as linhas mais extensas do mundo como a Transcaucasiana e a Transiberiana que tem 9.313 km. Ou seja, em todo o mundo, países que possuíam uma malha ferroviária não só as mantiveram como as expandiram e aperfeiçoaram a tal ponto que hoje se pode viajar sobre trilhos a velocidades de mais de 360 km horários, (na França, Canadá e Japão), competindo com aviões a preços muito inferiores e com segurança. O impacto das

A.M. Damasco



ferrovias nas sociedades que as adotaram foi semelhante a uma revolução social. Aí os agricultores, industriais, comerciantes e viajantes puderam dispor de um transporte terrestre pouco susceptível às variações climáticas e que era ao mesmo tempo barato e capaz de movimentar volumes crescentes de mercadorias e passageiros. Somente o Brasil, não obstante a visão pioneira do Barão de Mauá, abandonou esta modalidade de transporte e ainda, se deu ao luxo de decretar a **erradicação** de vários componentes de seu parque ferroviário, um dos mais caros equipamentos de infra estrutura instalada que chegou a possuir. Decisões como estas tomadas ha décadas, do meio rodoviário como quase a única alternativa de transporte, hoje estão influenciando negativamente a vida de milhões de cidadãos, infernizando suas vidas nos congestionamentos insanos e absurdos das grandes cidades, produzindo uma onerosa e trágica mortandade nas estradas e encarecendo o custo de vida para toda a população, pois tudo em nosso país se transporta por rodovias, o meio de transporte que é dez vezes mais caro do que os demais. Consideramos oportuno firmar o reconhecimento de que o estudo destas obras e o abandono dos nossos poucos caminhos de ferro, acarretando o seu declínio precoce, poderá ensejar um melhor entendimento não somente sobre a formação do território brasileiro, mas, sobretudo da nossa contraditória realidade econômica atual. A epopeia de construção das ferrovias e depois de como foram criminosamente sucateadas constituirá vasto campo de pesquisas e temática de livros, teses, documentários, vídeos, filmes e sempre será uma imprescindível fonte para compreensão do país. Enfim, a Estação Ferroviária é um legado que transcende em muito o patrimônio material que aqui se propõe tomar. Na verdade o sentido mais amplo de se proteger do desaparecimento esta porção material é que ela se constitui em poderoso símbolo e testemunho de um feito épico. A construção de caminhos de ferro em terrenos hostis, em meio à caatinga e cerrado, no período que vai da segunda metade do século XIX às primeiras duas décadas do século XX, se tornou uma das grandes realizações na conquista do território e como tal ela é rica para a história do Brasil. No caso particular das ferrovias é possível, através da observação do seu desenho no mapa atual, ampliar a compreensão acerca dos limites que determinaram a linha de nossas fronteiras. Sua construção, além dos evidentes benefícios econômicos e sociais, deu origem direta a vários núcleos urbanos e assegurou a presença do brasileiro em seu território interior. É válido

ainda reiterar neste parecer o que já afirmáramos antes. Aqui também as obras do homem sobre a terra não só se tornaram como repositórios de conceitos tecnológicos, sociais, antropológicos e disponíveis ao melhor entendimento de nossa cultura, mas como arquivos, onde os estudiosos poderão ler a trajetória da brava gente sertaneja, da parcela que coube aos habitantes das vastíssimas extensões do meio norte na ocupação do território. À luz desta documentação fica evidente as fortes razões pelas quais a Estação Ferroviária de Teresina se afirma também como símbolo de uma das mais importantes conquistas tecnológicas do início do século em nosso país. Reconhecer a importância e valor desta obra é, portanto, contribuir para a sua proteção e assim fazendo, cumprir uma obrigação constitucional de defesa da cultura do país. Mas é igualmente importante que as novas gerações de brasileiros ao admirarem o belo edifício preservado saibam também entender a forte simbologia do que ele representa. De que no passado outros tantos anônimos brasileiros, pensaram o país de forma inteligente, e o projetaram economicamente viável e justo. E que não só o projetaram, mas enfrentaram desafios inauditos e realizaram as obras, construíram onde foi mais difícil construir. Mas que em algum momento seu projeto pioneiro foi abortado por um conjunto de interesses e decisões estapafúrdias que precisam ser analisadas e estudadas para que se possa aprender com as lições da história e evitar a repetição de erros de dimensões continentais. Acervos como o da Estação Ferroviária de Teresina. Estado do Piauí, não só tem relevância para o Estado do Piauí como para toda a nação. E concluindo assim, sou de parecer favorável ao tombamento como patrimônio cultural do Brasil, para que seja inscrito nos Livros de Tombo Histórico e de Tombo das Belas Artes, denominando-se **“Conjunto da Estação Ferroviária de Teresina. Município de Teresina, Estado do Piauí”**. Esta é a avaliação que submeto aos demais conselheiros. São Luís do Maranhão, em 24 de Março de 2012. Luiz Phelipe de Carvalho Castro Andrès, Conselheiro do Conselho Consultivo do IPHAN.” O Presidente agradeceu e deu início aos debates concedendo a palavra ao Conselheiro Breno Neves para a seguinte manifestação: “Gostaria de cumprimentar o nosso Conselheiro Relator por essa belíssima página de brasilidade. Realmente, ele não só conseguiu transmitir os fundamentos do tombamento de um bem, como nos descreveu tudo que aconteceu nesses anos de perda da nossa malha ferroviária. Eu, como antigo advogado e Diretor da Companhia Vale do Rio Doce,



muito participei da existência e do funcionamento de ferrovias, seja em Minas, seja no Maranhão, e senti como era importante essa forma de transporte, hoje em dia um pouco perdida em nosso país. Parabéns pela belíssima página que nos trouxe." O Presidente passou a palavra a Conselheira Claudia Storino para a seguinte manifestação: "Igualmente, gostaria de dar os parabéns ao nosso Conselheiro Relator. É sempre um prazer escutar os pareceres dos processos que analisa, sempre poeticamente colocados com muita sensibilidade. Entretanto, queria externar minha preocupação: como seria possível o IPHAN proteger esse patrimônio ferroviário, sabemos que é uma tarefa hercúlea e importantíssima. Estou totalmente de acordo. A perda da referência da importância da rede ferroviária no país inteiro, o desmonte da rede, todos sabem, foi intencional. Considero que além do tombamento das estações, dos conjuntos, certamente muito importante, talvez pudéssemos pensar também na difusão desse conhecimento, desses caminhos, de todos os elementos que existem pelos caminhos implantados com tanta dificuldade. De certa forma, tombando o imóvel, ainda que seja importante e adequado o tombamento, tratamos de um ponto focal que se ligava a outros pontos e a outras localidades. Então, poderíamos pensar numa rede de memória de patrimônio. Toda vez que penso na Rede Ferroviária, penso numa rede de memória, porque é o que nos compete aqui. Dentro dessa lógica da preservação dos imóveis existe a questão da especulação, porque representam grandes extensões no meio de áreas urbanas. Existem os caminhos em grande parte abandonados, e os imóveis dentro dos centros urbanos são alvo de grande especulação imobiliária. Então, acho que o valor de memória desses imóveis emblemáticos, a maioria deles, é fundamental no processo de ocupação dos territórios e de criação dos bairros e das localidades, é o motivo da sua preservação. Sei que o IPHAN está trabalhando nisso, fico pensando se há um meio de enfrentar um pouco a essa especulação. Queria também informar ao Conselho que o Museu do Trem está sendo alvo de enorme pressão. Na época da construção do Estádio do Engenhão foi uma dificuldade muito grande conseguir manter o Museu do Trem. Este Conselho tombou recentemente os **Acervos móvel e imóvel do antigo Centro de Preservação da História Ferroviária do Rio de Janeiro**. A Superintendência do IPHAN no Rio de Janeiro está trabalhando fortemente, mas é uma luta de Davi contra Golias, porque o Comitê Olímpico é internacional. Compareci a reuniões em que diziam: 'é tombado, mas destombar é

fácil'. Existe a ideia de destombar, remover o acervo e demolir. Está sendo travada essa luta no Rio de Janeiro. Considero o tombamento dessa área fundamental, embora não tenhamos conseguido a área toda." O Presidente tomou a palavra para os seguintes comentários: "Obrigado Conselheira pelas considerações absolutamente pertinentes. Vou fazer algumas observações sobre isso. Houve uma discussão muito grande dentro da Instituição sobre a sua capacidade de abordar e de conseguir fazer uma política de preservação desse patrimônio ferroviário. Muita gente, internamente, achava que a Instituição não deveria desenvolver uma política tão ampla sobre o patrimônio ferroviário, tal como fizemos. Acho que se o IPHAN se omitisse nessa política e nessa discussão parte significativa desse patrimônio ferroviário seria perdida. Fui bastante favorável e acabei tomando a decisão de manter essa abordagem e essa política, porque julgo que o patrimônio ferroviário poderá ser um enorme instrumento de criação de um sistema brasileiro, um sistema nacional de proteção, pela capilaridade que ele tem no país, pela abordagem que, na maior parte das vezes, vai ser transversal, multidisciplinar, e, principalmente, pelo potencial que o patrimônio ferroviário tem de qualificação urbana das cidades. São muitas as áreas centrais, que atraem interesses imobiliários, e a posição do IPHAN de atribuir-lhes valor cultural é a possibilidade de que realmente cumpram um papel de qualificação. E nós passamos a atuar em paralelo ao processo de valoração dessas áreas, em processos de negociação, estimulando interesses adequados. O caso atual é um exemplo de entendimento com a Prefeitura de Teresina para estabelecimento de um grande parque, um parque urbano, um parque com dimensão que a cidade anda não tinha. Então, vejo o patrimônio ferroviário para além do seu valor cultural, como um enorme instrumento de qualificação das cidades brasileiras, e a dimensão dessa qualificação, no meu ponto de vista, deve se desenvolver nos processos de negociação que fazemos de forma paralela a esse processo de valoração. O comentário sobre a ideia de que todo esse patrimônio se constitua em redes é fundamental, é determinante. Em uma das ações que estamos desenvolvendo, os inventários são feitos por redes, não são inventários por município, por unidade da Federação, são inventários pelas redes, é a ideia dos itinerários culturais. Junto a isso, criamos um grupo de trabalho dentro do Governo Federal juntando ao IPHAN o Ministério do Turismo, o Ministério do Planejamento e o Ministério dos Transportes para viabilizar alguns desses trechos que têm potencial

de se reestruturar como pontos turísticos. Há muitos interesses municipais, muitos interesses locais pensando em viabilizá-los. Nós estabelecemos essa estrutura dentro do Governo para tentar apoiá-los. A retomada de algumas ligações entre cidades com esses trens turísticos tem tido sucesso, tanto sob a administração da iniciativa privada, quanto sob a administração do poder público. Então, essa é uma direção também. O caso do Museu do Trem é um caso emblemático, talvez seja o acervo mais precioso que possuímos, o mais emblemático: o acervo da primeira ferrovia brasileira. Houve um enorme embate nosso na época da construção do Estádio Engenhão, quando pretenderam derrubar o Museu. O processo de tombamento do Museu do Trem, na verdade, é o ápice dessa resistência. Para a construção do Engenhão, assinamos com o Governo do Estado de um Termo de Ajuste de Conduta com a finalidade de viabilizar a restauração do acervo, acordo que não foi cumprido. Agora, com as novas discussões sobre a adequação do Engenhão, como um dos núcleos das Olimpíadas de 2016, isso voltou a ser colocado, a ideia nossa é resistir, a ideia nossa é usar também esse potencial para poder revitalizar e reabrir o Museu, que está fechado. É um enorme desafio para o IPHAN e para o IBRAM. É nossa intenção fazer a transferência desse museu para o IBRAM, que também tem dificuldade, sob o ponto de vista gerencial, de recebê-lo. Quero lembrar também um problema muito sério. Quando o desmonte da Rede Ferroviária Federal foi aprovado, a lei estabeleceu cargos, estruturas para que a Secretaria do Patrimônio da União e o Ministério dos Transportes fizessem a gestão desse processo, mas não estabeleceram esses cargos para o IPHAN. Criamos uma Coordenação de Patrimônio Ferroviário, com ônus para a estrutura do Departamento de Patrimônio Material, que teve de ceder um cargo para a criação dessa coordenação, ou seja, essa ação de tamanho potencial e desafio foi incluída nas políticas desta Instituição sem uma estruturação operacional específica. Isso se repete no caso do IBRAM, são 17 museus da rede, e somente um deles tem gestão que não está terceirizada. É preciso refazer, repactuar essa gestão, mas é impossível realizar, de fato, sem uma estrutura operacional que possa substituir e garantir uma utilização condizente com o papel que esse acervo pode exercer no patrimônio cultural brasileiro. São esses os desafios; é essa a direção que nós tomamos. Perdão por fazer esse comentário no meio da manifestação dos Senhores Conselheiros." O Conselheiro Synésio Scofano Fernandes pediu a palavra para as

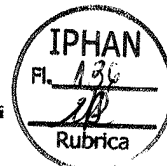
AM. Scofano 17

seguintes observações: "Inicialmente, quero mais uma vez parabenizar o nosso Relator, como já foi dito, pela brilhante peça que todos nós apreciamos, pela beleza, pela profundidade com que ele expõe os temas. Considero questão da preservação do patrimônio ferroviário nosso como da mais absoluta urgência e importância. Ela se confunde mesmo com a destinação do nosso IPHAN. O IPHAN tem a missão, que no meu ponto de vista transcende mesmo a percepção que inicialmente temos, que é do levantamento do bem cultural, do estabelecimento de políticas visando preservá-lo e evitar a sua degradação. Penso que o IPHAN é um elemento fundamental para preservar os resquícios da história objetiva, como dizia Michael Korda. A história objetiva, na verdade, evanesce no momento mesmo em que acontece. É a preservação do bem cultural, de certa maneira, que sustenta no tempo algum testemunho daquilo que aconteceu. E a história mesmo que se constrói, que se escreve, é a história subjetiva, baseada nesses testemunhos que existem. E o interessante é que a história acontece por essa reconstrução interpretativa do passado, em função desses resquícios que são preservados, e o IPHAN desempenha um papel fundamental nessa preservação. Estamos acabando agora um projeto sobre os nossos fortes, e me permito avançar. Estamos com um levantamento de mais de 1100 fortes, resquícios de fortes para defender o território brasileiro, espalhados em todo o território nacional. Essa riqueza, que serve a diferentes interpretações, merece também um esforço para seu resgate. Então, parabeno o nosso Relator e acho que o IPHAN desempenha, nesse aspecto, um papel fundamental na preservação de resquícios para a história objetiva, e de elementos para a construção da nossa história subjetiva. Muito obrigado." O Presidente agradeceu e passou a palavra à Conselheira Angela Gutierrez para os seguintes comentários: "Queria, em primeiro lugar, cumprimentar nosso Conselheiro Relator pela primorosa relatoria. Estou me sentindo na obrigação de dar um depoimento rápido porque, há anos, ocupo um espaço exatamente como esse, através de um Instituto Cultural que presido. Tomei posse, entre aspas, de um espaço completamente degradado no centro de Belo Horizonte, massa falida da Rede Ferroviária Federal. Fizemos um trabalho extremamente cuidadoso, oneroso e demorado para conseguir recuperar os dois prédios e instalar o Museu de Artes e Ofícios, que os Conselheiros conheceram na ocasião da 56ª reunião deste Conselho, que está dignamente aberto ao grande público. Então, tenho um

Alm. Barros

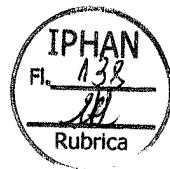


depoimento para dar que vai deixá-los bastante desconfortáveis com relação ao tombamento, tão necessário, desses imóveis da rede. Não basta fazer tudo que fizemos em Belo Horizonte para garantir nada, o imóvel está lá, está recuperado, tem uma destinação cultural, que não é passível de dúvida nenhuma, e a pressão continua, é uma pressão constante. Temos que matar ali dois leões por dia. É pressão até do poder público, por incrível que pareça. A pressão continua até para que o Museu seja transferido dali, as ponderações são as mais incríveis. 'Tombado por quê? Por quem? Isso é massa falida da rede ferroviária federal'. Então, é uma situação impressionante. Nós temos uma área de estacionamento sobre a qual já estou cansada, exausta de explicar todas as vezes que vêm essas propostas indecorosas. Explico que aquela área é necessária porque há deficientes físicos, crianças, escolas, idosos que têm dificuldade de locomoção. Tenho que responder, exaustivamente, aos seguintes argumentos: 'Um estacionamento para um museu no centro da cidade? É muito valorizado isso aqui'. Agora, com a Copa do Mundo, acho que esse tipo de proteção não resolve nada, gente! Desculpem a franqueza e o pé-no-chão, mas tenho vivido isso. Então, há uma guerra constante, apesar do nosso Conselho, do poder do IPHAN, fica sempre a questão que colocam: 'Tombado por quem, por quê? Não dá para destombar isso, e se achar outro lugar para esse museu, você muda?' Então, acho que é preciso pensar, é muito importante o tombamento, o IPHAN é inquestionável, o que meu companheiro Conselheiro acabou de falar da sua importância e tudo mais, mas acho que ainda é pouco, alguma coisa mais deve ser feita, ou então, será preciso colocar um guerreiro com uma metralhadora na frente de cada um desses espaços tombados para ver se eles passam a ser, pelo menos, respeitados." O Presidente tomou a palavra para a seguinte manifestação: "Obrigado, Conselheira. Acho que uma das grandes questões enfrentadas na implantação do Museu de Artes e Ofícios, na Estação Central de Belo Horizonte, é um exemplo de uma das dimensões que nós enfrentamos. É a conciliação de um interesse cultural e da implantação de uma instituição cultural, no caso o Museu de Artes e Ofícios, em área que permanece sob operação. Na Lei de Liquidação da Rede há uma distinção muito grande daquilo que é ou não operacional. Havia uma tendência, que fundamentou a nossa posição e está prevalecendo, de que a nossa declaração atinge também os bens operacionais. No entanto, no caso dos bens operacionais, essa declaração, necessariamente deve

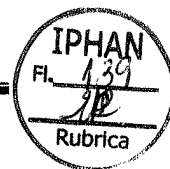


ter prosseguimento imediato com processo de tombamento que, sob o ponto de vista legal, nos dá poder de fazer esses enfrentamentos. No caso do Engenhão, ainda que houvesse uma pressão absolutamente forte para mudança do Museu do Trem daquela localidade, ele não foi transferido, mas não cumpriram o Termo de Ajuste de Conduta. As pressões são muito fortes. O que fazemos, em essência, é uma disputa de valores com a sociedade, é uma disputa onde temos alguns instrumentos sob o ponto de vista do enfrentamento no campo jurídico e usamos esses instrumentos. Então, para nós, nessa dimensão do interesse cultural dos bens que são operacionais, o processo de tombamento é fundamental e, necessariamente, precisa ser encaminhado de maneira bastante urgente.” O Conselheiro Nestor Goulart Reis pediu a palavra para as seguintes considerações: “Senhor Presidente, Senhores Conselheiros. Não me espanto que tenham falado todos os mineiros. Minas é o estado modernizado pelas ferrovias, ligado, integrado pelas ferrovias. Penso que teria talvez se esfacelado, não fossem as ferrovias. Em um período em que eu estava em tempo integral na Universidade, fiz um estudo sobre estações ferroviárias no Estado de São Paulo. Comecei a chamar a atenção para a importância desse tipo de patrimônio que, até então, era desprezado. Comecei pela área de escolas. Não surpreendentemente, colegas muito ilustres estavam com intervenções nas escolas existentes e fui chamado para fazer um estudo para preservação das historicamente relevantes. Em seguida, por um problema de obras que iam ser feitas em ferrovias, fiz um estudo sobre trinta e tantas estações ferroviárias no Estado de São Paulo. Estou tentando consolidar esse material, toma trabalho e custo, já me comprometi a transferi-lo para a Superintendência do IPHAN em São Paulo. Vou recolher o material para que não se perca. Sinto-me muito ligado a esse tema e assim queria, de início, cumprimentar o Relator; tirando a parte que cita um Conselheiro aqui, o restante está muito bom, e cumprimentar a Presidência por essa política. Gostaria de explicar a questão ferroviária, mas em um sentido geral. Tem muito que ver com o patrimônio dos séculos XIX e XX, que foi praticamente desconhecido pelo IPHAN durante um certo período. Focalizaram a parte da arquitetura moderna, mas retroagiam até o começo do século XIX, que é uma parte fundamental, é a parte da formação do Estado nacional, sobre a qual estou me preocupando muito em escrever. Gostaria de destacar também que, no caso do Piauí, tenho uma relação afetiva, porque o

primeiro artigo importante que li foi o *Piauí e sua arquitetura*, que envolvia o urbanismo. Não tive a sorte de visitá-lo, é um dos poucos Estados brasileiros que não conheço, mas que estudo há muitos anos, com muito prazer. Esta política que está sendo implantada me parece muito correta. Como todos sabem, desde que me formei, dedico-me ao estudo da história da urbanização no Brasil. Não apenas à história do urbanismo, mas também à história da urbanização. Tenho texto em preparo para esclarecer isso, que a história do urbanismo, com um sentido geral, começa apenas em 1926, com a publicação do primeiro volume do livro de Pierre Lavedan. Sua continuação, no segundo volume, ocorre depois da 2ª Guerra, em 1956, época em que estava me formando. Tive a surpresa de ver no ano seguinte, quando começava a estudar a história do urbanismo no Brasil, pensando que estava entrando em um campo largamente tratado por muitos autores, que era uma das poucas pessoas no mundo a me interessar sobre este assunto. Isso não me traz mérito algum, apenas é a questão de que outros problemas no Brasil chamavam mais atenção. Em Buenos Aires, meu colega Jorge Hardoy percorreu exatamente o mesmo caminho, o que, portanto, não é surpreendente. Mas, com a leitura da urbanização, com essa visão de processo social, nós temos uma questão mais geral no trato da história que o Conselheiro Synésio Scofano Fernandes abordou. É que ao fazer a história da urbanização, na verdade, fazemos uma história sobre certas questões gerais da formação do próprio país. Não vamos nos valer da linha de estudo e propostas de tombamento das obras monumentais, as obras ligadas às expressões de poder. Para o estudo da urbanização, mais importante do que isso é a história da própria sociedade, da sua configuração no espaço. Por um lado, com as obras da vida comum, de produção e consumo do cotidiano. O Conselheiro Ulpiano Bezerra de Meneses já fez um belo artigo em um dos números da *Revista do Patrimônio*, em que essa questão é abordada com muita clareza metodológica. O estudo do patrimônio de uma sociedade envolve o estudo da sua formação. Mas essa diretriz envolve, uma valorização das casas comuns, que só começaram a ser valorizados pelo ICOMOS nos anos 70. Então, quando nós, jovens, fizemos estudos neste sentido, muito influenciados por Luís Saia, por exemplo, os artigos que chocaram muita gente porque não focalizávamos a arquitetura monumental, não estávamos preocupados com o tombamento das obras relacionadas às famílias tradicionais, porque estávamos ignorando aquele tipo de história que se produziu no



século XIX e na primeira metade do século XX, de valorização das famílias hegemônicas, estávamos fazendo a história do povo brasileiro. Mas, nesse meu último livro, com três volumes, procuramos abordar essa questão mais geral de que a urbanização não existe sem serviços. No campo, é possível recorrer à natureza para se apoiar no cotidiano. A vida urbana é caracterizada exatamente pela divisão de trabalho, pelos seus problemas, pela dependência vital dos serviços urbanos e, principalmente na sociedade moderna contemporânea, dos serviços urbanos de infraestrutura. E as ferrovias no século XIX e na primeira metade do século XX são elemento estrutural da vida urbana e do próprio país. Portanto, a preservação desse patrimônio não é uma simples opção. Ela é central em nosso trabalho, ela é a estrutura, a história da urbanização e, portanto, a história do país no século XIX e na primeira metade do século XX. Ao publicar um trabalho em um certo momento, um relatório sobre as nossas ferrovias, fiquei muito tentado de abrir, como epígrafe, citando a canção em que Milton Nascimento lamenta os trilhos que foram arrancados, porque se arrancou uma parte da história daquela cidade, junto com os trilhos. Podemos discutir o sentido estratégico da opção rodoviária ou ferroviária, mas, em termos de história dessas comunidades, as ferrovias são centrais. São um outro aspecto do patrimônio, que era ignorado. Então, não se trata de uma simples opção política. Essa opção política marca uma vertente nova, e temos que pensar na importância da infraestrutura nas as grandes obras de saneamento, etc. que estruturaram nossas cidades. Não se pode fazer história de Santos sem os canais, Santos não existiria sem os canais. As nossas grandes cidades do litoral foram saneadas desse modo. Essas questões precisam começar a ser enfrentadas. Essas não são obras com preocupações estéticas, com objetivo principal estético. Ainda que elas tenham tido tratamento estético, mas não há de ser o mesmo ao qual nós estávamos nos referindo até então no Serviço do Patrimônio. Há um detalhe, no caso que é fundamental: as ferrovias, por serem construídas e motivarem o crescimento urbano, criaram espaços livres nas cidades, e a tradição das nossas cidades, diferentemente das européias, no início da República, o nosso capitalismo era tão rastaquera, que vivia muito mais de capitalismo mercantil do que industrial. Os líderes políticos saíram correndo para se apropriar dos espaços de propriedade das Câmaras Municipais. Os únicos espaços livres em nossas cidades foram os inundáveis. Até em Natal o problema é o mesmo. Em São Paulo, o parque D. Pedro



Il e o Anhangabaú, no centro, sobraram porque inundavam, infelizmente continuam inundando. Mas a ferrovia vem e abre espaços livres. É fundamental que eles sejam mantidos livres nessas cidades, que eles não sejam apropriados pelo mercado como aqui já foi mencionado. É claro que há pressão, mas a questão do tombamento dessas áreas, da preservação com o tombamento ou não, envolve uma política desse tipo. E, na medida em que eram bloqueadas, as ferrovias funcionavam como rios, esquadrejavam as nossas cidades. As ferrovias funcionavam como rios dentro das cidades: elas dividiam, fragmentavam as cidades. No momento em que elas são modificadas, esses espaços ganham uma dimensão especial porque passam a ser acessíveis, às vezes, por todos os lados. Eles são preciosos, são espaços de interesse público. Então, terminaria por uma única ressalva de que, ao se fazerem processos como esses, que considero exemplares, estamos experimentando, e portanto estamos construindo uma prática e um saber sobre esse processo. É relevante pensarmos assim, mas a única questão que fica é a necessidade de deixar explicitado que qualquer edificação que se pretenda realizar lá dentro deve ser submetida ao IPHAN. A coisa mais fácil para um prefeito que tem uma verba é construir em cima de um jardim. Em Santo André, todas as áreas livres de todos os loteamentos foram legalmente transferidas pela Prefeitura para outras finalidades. Ultimamente, o argumento fundamental são os conjuntos habitacionais. Ou seja, o que era de acesso público, passa a ser de acesso privado. É claro que há interesses econômicos atrás da construção desses conjuntos, não se pode dizer que não há. Mas serve de cortina para permitir avanços nos termos que aqui foram mencionados. Parece-me que sendo espaços livres, com a dignidade com que foram feitos no passado, mesmo que não haja tombamento, se há uma cessão, se o IPHAN tem esse poder, é fundamental que haja uma cláusula especificando: 'Construiu, vai ter que demolir às suas custas'. Porque não há prefeito que não queira ocupar um espaço livre na área central da cidade; sempre há um talentoso que vai fazer alguma coisa maior, fora o mau gosto. Citaria o ex-Presidente da Republica, Jânio Quadros, que tinha todo o perfil do provinciano, tanto que, vindo a Brasília, ficou pouco tempo, conseguiu ser deposto rapidamente por falta de percepção da dimensão política do país. Ele, quando foi Prefeito de São Paulo, colocou em todas as praças postes iluminados com três cores: rosa, azul e verde. Eram hediondos. Ele considerou um sucesso. Então, quando se faz todo um esforço

como esse de valorização desse patrimônio, como muito bem destacou o Relator, devemos lembrar que as pessoas na época procuraram dar um tratamento homogêneo a esses espaços e às outras edificações. Qualquer intervenção tem que ser muito respeitosa. Tenho certeza que os bons arquitetos do Piauí, como de todos os Estados, poderão ser contratados para fazer bons projetos nessas intervenções, que sejam aprovados. O meu medo é do indivíduo que dá a sua contribuição pessoal. Vi isso ocorrer em um documentário de televisão. Uma senhora, nos Estados Unidos, que teve a sorte de comprar uma linda casa projetada por Frank Lloyd Wright, vai mostrando a casa inteira e, tudo correto, no fim o repórter diz: 'Mas, e isso aqui?' Era uma coisa horrível que tinha sido feita em um detalhe. Ela disse: 'Ah, aqui eu quis dar a minha contribuição pessoal'. Então, com medo que alguém queira contribuir pessoalmente para melhorar uma obra do Frank Lloyd Wright, ou de Oscar Niemeyer, no Brasil, e, sobretudo o interesse mercantil de arranjar desculpas para ali se instalar, é importante que existe uma cláusula especificando as responsabilidades. Cito um caso agora, em São Paulo, para lembrar. A Prefeitura de São Paulo cedeu uma área no Ibirapuera para campos de futebol a estudantes de Direito. Agora, poder manter este clube, fizeram um acordo com uma empresa permitido a construção de um shopping dentro do Ibirapuera, na área que era para os estudantes de Direito, que poderiam jogar futebol perfeitamente do outro lado da cidade. Então, os estudantes de Direito de São Paulo acabam sendo uma fachada atrás da qual vêm aqueles famosos interesses imobiliários que estão simplesmente se defendendo. Mas nós aqui somos responsáveis por defender o país. Essas áreas são altamente visadas, realmente. Agora, queria cumprimentar a Presidência. Acho que o IPHAN deve manter uma política desse tipo. O Relator explicou muito claramente e, felizmente, os nossos piauienses estão na frente. Espero que seja um exemplo para os outros Estados mas me preocupo em respaldar isso em caráter mais permanente. Obrigado." O Presidente tomou a palavra para agradecer e apresentar os seguintes esclarecimentos: "Conselheiro, mesmo nos processos de transferência de patrimônio, onde não há um tombamento federal, há uma cláusula na cessão de uso garantindo a necessidade da aprovação do IPHAN para qualquer transformação, qualquer projeto, qualquer mudança que se pretenda realizar." O Conselheiro Antônio Menezes Júnior pediu a palavra para a seguinte manifestação: "Fica difícil fazer meu questionamento agora, depois das belas palavras que unem

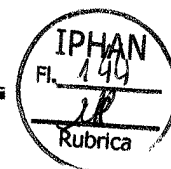
historicidade, sensibilidade, que vem do meu amigo Conselheiro Luiz Phelipe Andrès e das recomendações e avaliações do Conselheiro Nestor Goulart Reis. Porém, por dever de ofício, o Ministério das Cidades precisa pontuar aquilo que nos preocupa diante dos problemas e potencialidades que as áreas centrais urbanas impõem a qualquer ato dos poderes federais, estaduais e municipais, em nome de algum objetivo maior, enfim, em função de interesses de mercado ou de objetivos sociais mais amplos, prover moradia ou áreas de lazer, além da tão fundamental preservação de um elemento e de todos os seus significados. É nesse contexto que surgiu o Estatuto das Cidades. Preocupado com as áreas centrais, pergunto ao Conselheiro Luiz Phelipe Andrès e ao DEPAM também em que medida essa poligonal do tombamento está dialogando, está compatível, está dentro dos princípios que norteiam o ordenamento dessa área central de Teresina. Enfim, se podemos fazer algum tipo de colaboração positiva à preservação de bens culturais brasileiros devemos chamar a atenção para a necessidade de que os nossos atos preservacionistas, em nome da história e da simbologia, sejam efetivamente perenes diante do poder legal da municipalidade. Gostei muito daquela proposta do tratamento dos espaços públicos, mas considerando ser uma área central, salta aos olhos esses interesses, e surge a curiosidade de saber qual é a relação de convergência, qual é o padrão de convergência em torno do projeto para essa área. Evidentemente que quanto mais livre é mais interessante para preservação da visibilidade, dos aspectos visuais. Não é um questionamento em relação ao tamanho, mas apenas um pedido de esclarecimento para saber se esse aspecto foi avaliado pelo IPHAN.” O Presidente retomou a palavra para a seguinte complementação: “Conselheiro, não sei se compreendi exatamente. A pergunta é se há compatibilidade com um eventual uso de área verde, de lazer, com a legislação urbanística local? Sim, há. As tensões que têm havido com relação à existência de áreas desse porte, com relação principalmente às nossas discussões com o Ministério das Cidades, é a possibilidade que essas áreas também sejam reconvertidas para implantação de programas habitacionais, alguns do próprio Ministério das Cidades, já que são áreas Federais. A possibilidade de implantação de conjuntos para moradores de baixa renda em áreas em que se minimiza o valor da terra dentro dos centros urbanos facilita esse tipo de empreendimento. Por outro lado, na medida em que não for declarado o seu interesse cultural, elas serão



vendidas, como ocorreu em uma área muito grande no Cais da Estelita, no Recife. Sempre pondero nas minhas discussões com o Ministério das Cidades que não conseguiremos enfrentar o problema da oferta de moradia para população de baixa renda, o problema da oferta de moradia sob o ponto de vista social mais amplo, se não desenvolvermos programas onde não haja um condicionamento dessa oferta de moradia à existência de áreas livres. Precisamos, não temos e precisamos ter programas cuja oferta de moradia esteja vinculada a áreas construídas, a áreas que estão em processo de pouca valorização imobiliária. Mas ainda há uma predominância de interesse em nossos programas habitacionais nas áreas vazias, sob o ponto de vista do Estado. Não estou discutindo a legitimidade, sou absolutamente favorável, mas penso que não há possibilidade real de programas que enfrentem essa dimensão da política habitacional e da política urbana no Brasil, se não houver uma abordagem mais ampla do que a existência de espaços vazios em áreas centrais, o que é cada vez mais difícil de se encontrar. Faço esse comentário no sentido de dialogar também com o comentário do Conselheiro. Não sei se o relator quer fazer algum outro comentário.” O Diretor do Departamento do Patrimônio Material e Fiscalização, Andrey Rosenthal Schlee, pediu a palavra para apresentar os seguintes esclarecimentos: “Deve ficar claro que a proposta apresentada foi construída pelo IPHAN com a participação do Estado e do Município. Por isso ela chega com o propósito do tombamento, e também apresentando uma destinação da área que está sendo chamada de área vazia, a partir de novos significados simbólicos.” O Conselheiro Luiz Phelipe Andrès tomou a palavra para a seguinte observação: “Também me chamou a atenção. É impressionante que uma área tão privilegiada, no centro da cidade, não tenha sofrido um assédio terrível como esse que a Conselheira Angela Gutierrez descreveu. Mas observei que ela é envolta por duas zonas militares, ali ninguém chega. Foi isso que manteve afastada a especulação imobiliária. É o guerreiro citado pela Conselheira Angela Gutierrez que tem a metralhadora e protegeu bem a área da especulação imobiliária. Outro aspecto, citado pelo Diretor do DEPAM, é que o processo de tombamento vem sendo conduzido com a integração dos poderes locais, em harmonia com as diretrizes do IPHAN. Então, foi muito bem e harmoniosamente feito.” O Conselheiro Liberal de Castro pediu a palavra para apresentar os seguintes comentários: “Antes de tudo, quero externar minhas

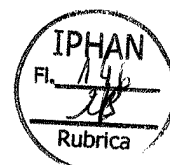
Am. Sumon

congratulações ao Conselheiro Relator pelo parecer, principalmente porque ontem à noite me informou que ainda ia redigi-lo! Como percebo, o Conselheiro preparou um prodígio. Assim, minhas palavras fazem primeiro um elogio ao parecer. Segundo, amplio os elogios ao nosso Presidente, que, alertado de certos fatos, considerou os interesses do IPHAN, buscando deter um problema sério, como é o uso inadequado de áreas urbanas, como esta ora posta em discussão, bem como enfrentando pressões que buscam usá-las inadequadamente. Trata-se de pressões de mercado, provocadas pela valorização imobiliária das cidades. O mercado em Belo Horizonte não é o mesmo que em Teresina. Em Belo Horizonte, a pressão é muito maior. Em São Paulo, mais ainda. Há uma hierarquia urbana nas pressões. O Conselheiro Nestor Goulart Reis, em seus comentários, referiu-se a trechos urbanos devolutos, que se transformaram em valiosas áreas públicas. No Brasil, o primeiro deles, se não me engano, foi o Passeio Público do Rio de Janeiro. Era um alagado, a Lagoa do Boqueirão, que foi aterrada na segunda metade do século XVIII. Em Fortaleza, um grande espaço central ficou por bom tempo desocupado porque nele estava instalado o Paiol da Pólvora da Fortaleza da Assunção. A população passava distante, por temor. Quando removeram o paiol para outro local, em 1854, a área baldia foi cedida à Municipalidade, que posteriormente a transformou no Passeio Público fortalezense. Outro problema também em discussão envolve o que eu chamaria esquiteamento urbano. No caso de Teresina, fica muito claro quando se observa o desenho inicial, que não previa o trem. A ferrovia foi lançada tardiamente, mas, como ainda não havia ocupação urbana densa, ficou localizada num trecho da Cidade, hoje bastante central. Em 1852, se não me engano, o Conselheiro Saraiva fundou Teresina, assim denominada em homenagem à Imperatriz Teresa Cristina. Na época, ou pouco depois, talvez admitissem a implantação de uma futura estrada de ferro, entre Timon e Caxias, no Rio Itapecuru, de onde prosseguiria até São Luís, recobrando o velho caminho de ligação com a Bahia. Embora constituísse um trecho curto, deveria ser complicado nele instalar uma estrada de ferro em virtude das dificuldades de transporte de máquinas pesadas. Certamente para contornar o problema e beneficiar diretamente o Piauí, a ferrovia foi iniciada na cidade da Parnaíba, embora o delta do rio não possibilitasse acesso direto de navios, que deveriam ancorar mais longe, ao largo, na enseada de Amarração, a qual era um pedaço de praia, de uns 15 a 20 quilômetros, que pertencia ao Ceará, trocado em

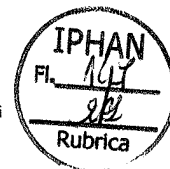


1880 por uma área piauiense enorme, onde estão as nascentes do rio Poti. No caso dos terrenos da estação ferroviária em processo de tombamento, o IPHAN manteve-se alerta, já que havia pressão para ocupar essa ampla área central de modo inadequado. O crescimento urbano para leste, além do rio Poti, criou uma zona nova, digamos, a mais nobre da Cidade, alheia à área de ocupação ferroviária. Embora Teresina mostre uma economia um tanto precária, quando comparada com outras capitais, mas, ainda assim, há fortes pressões imobiliárias. O Conselheiro Nestor Goulart Reis Filho referiu-se ao mercado de trabalho dos arquitetos do Piauí. Creio que dificilmente seriam convidados para realizar projetos de grande porte nessas áreas ora interditas. Os projetos viriam de São Paulo ou talvez até do exterior. Esta matéria, porém, constitui problema nosso, da nossa profissão de arquitetos. Não é assunto pertinente ao IPHAN. Era isto o que eu queria dizer. Obrigado.” O Presidente tomou a palavra para agradecer e, após indagar se havia outras manifestações, colocou em votação a proposta contida no Processo nº 1.557-T-08 (Processo nº 01450.008735/2008-10) acolhida por todos os Conselheiros, ficando tombado, por unanimidade, o **Conjunto da Estação Ferroviária de Teresina**, no Estado do Piauí, e aprovada a sua inscrição no Livro do Tombo Histórico e no Livro do Tombo das Belas Artes. Prosseguindo, passou a tratar das propostas de rerratificação do tombamento dos centros históricos de São Luiz, no Estado do Maranhão, e São Cristóvão, no Estado de Sergipe, concedendo a palavra ao Diretor do Patrimônio e Material para os esclarecimentos transcritos a seguir: “Vamos apresentar, em sequência, dois processos de rerratificação de tombamento de São Luís do Maranhão, e São Cristóvão, em Sergipe, mas são processos diferenciados. Tratarei primeiro de São Luís. Queria chamar a atenção que a presença do IPHAN, desde a década de 1950, tem sido constante em São Luís. Nessa década ocorreram três tombamentos isolados, todos eles inscritos no Livro do Tombo das Belas Artes. A partir de 1974, foi delimitada a primeira área de proteção da cidade no Processo nº 454-T-57, com o tombamento do **Conjunto Arquitetônico e Paisagístico de São Luís**, no Estado do Maranhão, inscrito no Livro do Tombo Arqueológico, Etnográfico e Paisagístico e no Livro do Tombo das Belas Artes. Posteriormente, a inscrição de São Luís na Lista do Patrimônio Mundial da UNESCO foi feita com uma outra delimitação, maior do que a área protegida pelo IPHAN. O que estamos apresentando decorre do compromisso assumido pelo Estado

Brasileiro, a partir do momento da inscrição de São Luís na Listagem do Patrimônio da Humanidade, de zelar por esse patrimônio como um todo. Portanto, estamos apresentando a proposta de ampliação da área tombada para torná-la equivalente à área que foi sugerida e acolhida pela UNESCO. Como sempre, acompanha o processo um estudo de diretrizes para gestão da área, que dizem respeito à questão das tipologias arquitetônicas, da morfologia, da manutenção do traçado urbano, e diretrizes para inserção de novos elementos na área preservada. Em São Cristóvão a situação é diferente, porque a área delimitada como Patrimônio Mundial é muito restrita. O que estamos fazendo é uma rerratificação, em função da necessidade de incorporar uma visão maior do que, de fato, é o sítio urbano, e mais do que isso, inclusive, há um problema institucional. Passamos a delimitar a área tombada a nível nacional. A atuação do IPHAN começa na década de 40, trabalhando com bens isolados, em geral bens com valor artístico e conjuntos religiosos. Em 67, temos o tombamento do **Conjunto Arquitetônico, Urbanístico e Paisagístico constituído pela Cidade de São Cristóvão**, mas ocorreu a perda do processo, que nos obrigou a reconstruí-lo, delimitando a área e submetendo aos Senhores Conselheiros, inclusive a discussão dos valores. Essa reconstituição foi feita a partir da própria evolução dos conceitos de patrimônio cultural e do atual entendimento do patrimônio cultural, incorporando a ideia da cidade como um todo, ou seja, não apenas a cidade alta e o núcleo central da Praça da Matriz, mas a relação das três áreas: a cidade alta; a área de interligação entre a cidade alta e a cidade baixa, com um conjunto de ladeiras importantes, significativo; e a cidade baixa, com o núcleo ferroviário. Mais do que isso, o uso simbólico dessas áreas pela população, com as procissões, e a relação com o rio. Da mesma forma que em São Luís do Maranhão, temos a subdivisão em áreas do ponto de vista da gestão. Temos o núcleo da cidade alta, que engloba o centro e a praça principal da Matriz, tratado como Patrimônio da Humanidade, e depois a ligação, por intermédio das ladeiras, da cidade alta e da cidade baixa, e o núcleo da cidade baixa, com a ferrovia. Os valores são os mesmos do primeiro processo, porque puderam ser resgatados a partir das atas." O Presidente agradeceu e passou a palavra à Relatora, Conselheira Jurema Machado para a leitura dos dois pareceres, também na sequência. A Conselheira Relatora esclareceu que, no seu entendimento, não caberia, nesses dois pareceres, fazer uma descrição detalhada dos valores dos bens, uma vez que já estavam protegidos,



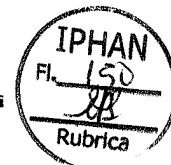
e se concentrou na descrição daqueles valores que deveriam estar representados nesse novo perímetro. Prosseguindo, passou à apresentação dos pareceres, transcritos a seguir: **“Parecer relativo ao Processo de Tombamento 01504.001375/2009-25 de Rerratificação do tombamento do Conjunto arquitetônico, urbanístico e paisagístico constituído pela cidade de São Cristóvão, em Sergipe, tombado originalmente sob o numero 0785-T.** São Cristóvão foi tombada pelo IPHAN em 1967 e inscrita no livro de Tombo Arqueológico, Etnográfico e Paisagístico. Antes outros onze bens haviam sido tombados individualmente pelo IPHAN, a sua maioria entre 1941 e 1942, a saber: Igreja e Convento de São Francisco; Igreja Matriz de Nossa Senhora das Vitórias; Igreja do Rosário dos Homens Pretos; Igreja e Convento do Carmo e a Igreja da Ordem Terceira (Nosso Senhor dos Passos); Convento e Igreja de Santa Cruz; sobrados de balcão corrido da Praça da Matriz, da Praça de São Francisco e da Rua Messias Prado; Igreja e Antiga Santa Casa de Misericórdia e Igreja do Amparo dos Homens Pardos. Em 2010, a *Praça de São Francisco na cidade de São Cristóvão* foi inscrita na lista do Patrimônio da Humanidade da UNESCO. **Antecedentes e documentação** - • Os estudos para a rerratificação do tombamento iniciaram-se em 2009 e utilizam como principais fontes o *Plano Urbanístico de São Cristóvão*, desenvolvido pela Faculdade de Arquitetura da UFBA nas décadas de 1970/80; os resultados do *Inventário Nacional de Bens Imóveis e Sítios Urbanos*, iniciado em 1999 e o estudo *Evolução Urbana de São Cristóvão* (2006) desenvolvido no âmbito do Programa de Especialização em Patrimônio do Iphan (PEP) pela arquiteta Andréa Romão. • O parecer jurídico da Procuradoria confirma a presença de elementos suficientes para a fundamentação do mérito da rerratificação e orienta sobre como proceder à Notificação dos proprietários: por Edital, seguida de comunicação à Secretaria de Patrimônio da União, ao Governo Estadual e à Prefeitura de São Cristóvão, o que foi feito em 10/06/2010. • Não se registraram impugnações à rerratificação do tombamento por parte de nenhum dos entes referidos. • O processo seguiu, então, para minha análise, contendo os elementos necessários ao conhecimento do bem e das condições administrativas que dão suporte à proposta de à rerratificação. **Evolução urbana de São Cristóvão e a fundamentação para ampliar a área tombada** - Com população de 77.030 mil habitantes (IBGE 2010), o município tem economia baseada na agricultura, com



cultivos predominantes de frutas e feijão, além da pecuária de bovinos e piscicultura. Desde 1980, instalou-se, na divisa entre São Cristóvão e Aracaju, o campus da Universidade Federal de Sergipe (UFS), fator de relativa dinamização da cidade. A documentação refere-se ao momento atual (2009) como sendo de *estagnação econômica e urbana de São Cristóvão com conseqüente diminuição da pressão pela renovação dos imóveis*. Ainda assim, o município de São Cristóvão, antiga capital de Sergipe e sede da UFS, destaca-se no cenário político e simbólico do estado, marco da conquista do território pelos portugueses frente aos indígenas e seus aliados franceses. O sítio urbano atual resulta da terceira tentativa de instalação da representação do império português na região. A primeira localização, provavelmente na barra do rio Poxim, foi abandonada por oferecer pouca segurança, fator essencial num território ameaçado constantemente por invasões francesas e holandesas. A segunda, às margens do rio Pitanga, foi abandonada por questões de insalubridade. O terceiro local, onde está hoje a cidade, foi escolhido pela posição estratégica para a defesa, pela proximidade de terras agricultáveis e pelas possibilidades de entradas de embarcações que deram origem a portos às margens do rio Paramopama. Esse sítio começou a ser ocupado entre 1603 e 1607, datação constantemente evocada para qualificar São Cristóvão como a quarta cidade mais antiga do país. Invasões holandesas, entre 1637 e 1645, deixaram a cidade em ruínas após sucessivos combates. Esse período coincide com os últimos anos da anexação de Portugal ao reino espanhol, ou seja, à União Ibérica, que perdurou entre 1580 a 1640. O fim do século XVII foi marcado pelos esforços de recuperação da cidade, com destaque para obras da Matriz e dos Conventos do Carmo e de São Francisco, cuja conformação definitiva só iria se definir ao longo do século XVIII. Além disso, já é evidente no período a conformação dos acessos entre *cidade alta* e *cidade baixa*, com as primeiras ladeiras ligando a cidade alta ao antigo Porto de São Francisco. Estava, portanto, configurado o desenho urbano em acrópole, com os poderes civil e religioso no alto e uma *cidade baixa* onde a população mais pobre habitava as áreas vizinhas aos portos. Em finais do século XVIII, a *cidade alta* está densamente ocupada, com as três grandes praças destacando-se em meio às faixas de vegetação natural. Mais tarde, as transformações políticas e administrativas que resultaram da chegada da Família Real (1808) e da Independência (1822) tiveram impactos importantes, a começar pela emancipação da Capitania de Sergipe,

desligando-a da Bahia e, em 1855, pela mudança da capital para Aracaju. No período, registram-se esforços de modernização da infraestrutura urbana de São Cristóvão no intuito de não perder sua condição de capital, em especial abastecimento de água e ligações com a *cidade baixa* que se firmava como eixo de crescimento da cidade. Nos primeiros anos do século XX, observa-se a retomada do crescimento urbano com a instalação da primeira fábrica de tecidos, em 1911, e com a chegada da linha férrea, em 1913, quando São Cristóvão passa a se situar na rota entre Aracaju e a Bahia. Nos anos 1950 registram-se avanços modestos, com as presenças de sistemas de correios, casas bancárias e iluminação elétrica. Já na década de 1970, São Cristóvão se vê na condição de cidade dormitório, com expansão urbana acompanhando linearmente o trajeto das rodovias. É justo então que se iniciam esforços de valorização do patrimônio como elemento estruturador do processo de desenvolvimento urbano, com vistas à sua conservação e à sua apropriação como recurso turístico. Em 2010, a inscrição da *Praça de São Francisco* na Lista do Patrimônio Mundial certamente representou etapa importante na estratégia de consagrar esse papel relevante ao patrimônio. Tanto é assim, que as análises feitas pelo ICOMOS antecedendo a aprovação da candidatura enfatizaram a necessidade de se suplantar as fragilidades da gestão urbana e de maior envolvimento da comunidade nas políticas de preservação. **Porque estender o tombamento** - A motivação para a ampliação da área tombada encontra respaldo no processo de evolução urbana aqui sucintamente descrito, agregando-se aquilo que a documentação defende como sendo um *olhar interdisciplinar* sobre as formas de uso e apropriação do espaço urbano e, ainda, a relação da cidade com o sítio natural. A implantação em sistema de acrópole - *cidade alta e cidade baixa* - registrada desde os primórdios da ocupação é um dos mais importantes valores a preservar, não suficientemente representado no tombamento de 1967, que focalizava sobretudo os edifícios e praças monumentais. Registre-se também que o processo de tombamento de 1967 encontrava-se, segundo informação à página 152 do processo, extraviado, o que não possibilitou, ao longo de anos, aferir a delimitação precisa do perímetro tombado e acabou por favorecer a adoção de uma área de controle do IPHAN restrita apenas à cidade alta. Durante a preparação da candidatura à Lista do Patrimônio Mundial tal lacuna foi observada, condição que tornou ainda mais relevante a explicitação, e agora a ampliação, da área

efetivamente tombada. **Voto** - Pelo exposto, voto pela rerratificação do tombamento do *Conjunto arquitetônico, urbanístico e paisagístico constituído pela cidade de São Cristóvão, em Sergipe* e sua inscrição no livro de *Tombo Histórico* e no Livro de *Tombo Arqueológico, Etnográfico e Paisagístico*, conforme perímetro e entorno constantes às paginas 145, 146, 147 e 148 do Processo. É o meu parecer. Jurema Machado, Brasília, 28 de março de 2012.” **“Parecer relativo ao Processo de Tombamento 0454-T-57 de Rerratificação do Tombamento do Conjunto Arquitetônico e Paisagístico da Cidade de São Luís - Estado do Maranhão.** Trata-se da rerratificação do tombamento do *Conjunto Arquitetônico e Paisagístico da Cidade de São Luís*, tombado em nível federal conforme Processo 0454-T-57 e inscrito nos livros de *Tombo Arqueológico Etnográfico e Paisagístico* e no Livro de *Tombo das Belas Artes*. A área é objeto de Tombamento Estadual, conforme Decreto nº 11.591/1990 e foi inscrita na lista do *Patrimônio Mundial* da UNESCO em 1997. Nela situa-se grande número de tombamentos individuais, tanto federais quanto estaduais. **Antecedentes e documentação** - • Os estudos para a rerratificação do tombamento do Conjunto Arquitetônico e Paisagístico da Cidade de São Luís iniciaram-se quando da elaboração do dossiê de candidatura à lista de Patrimônio da Mundial da UNESCO, que havia adotado como pressuposto que a proteção deveria se estender a toda malha seiscentista; • A documentação que compõe o processo contempla os documentos que fundamentaram a proposta de inclusão na lista de Patrimônio Mundial (1996/1997); informações dos inventários de bens imóveis, móveis e integrados (IPHAN, 1997 a 2000); levantamentos fotográficos e urbanísticos (IPHAN/MA, 2004 a 2005). • O parecer jurídico da Procuradoria defende a existência de elementos suficientes para a fundamentação do mérito do tombamento, além de orientar sobre como proceder à Notificação dos proprietários: por Edital, seguida de comunicação à Secretaria de Patrimônio da União, ao Governo Estadual e à Prefeitura de São Luís, o que foi feito em 14/04/2011 e em 25/04/2011, respectivamente. • Não se registraram impugnações ao tombamento por nenhum dos entes referidos. • O processo seguiu, então, para minha análise, contendo todos os elementos necessários ao conhecimento do bem e das condições administrativas que dão suporte à proposta de tombamento. **Por que rerratificar o tombamento de São Luís.** O tombamento do *Conjunto Arquitetônico e Paisagístico da Cidade de São Luís* se deu em etapas sucessivas, partindo de



uma ótica de monumentos isolados (*Academia Maranhense de Letras, Sobrados da Avenida D. Pedro II nº 199 a 2005, e Fonte do Ribeirão*); posteriormente conjuntos arquitetônicos e paisagísticos (*Largo do Desterro, Praça Bendito Leite e, Praça João Lisboa*) e, finalmente, um grande conjunto urbano. A rerratificação proposta equipara o perímetro do conjunto protegido em nível federal com aquele reconhecido pela UNESCO como Patrimônio Mundial. Mais do que uma medida de coerência, a proposta é meritória por si: • São Luís é reconhecida como a única cidade brasileira a ter sua planta previamente traçada (engenheiro-mor Francisco Frias, 1612) em malha urbana ortogonal, posicionada no sentido dos pontos cardeais e com ruas de igual largura, malha urbana que se encontra excepcionalmente preservada até o presente. • O perímetro rerratificado deve corresponder ao traçado projetado por Frias, além de permitir observar a superposição dos diversos passados de São Luís: os primórdios seiscentistas – sítio original, fortificações francesas; a cidade portuguesa no século XVII; o esplendor oitocentista como capital da Província do Grão Pará e a homogênea e aristocrata metrópole comercial do século XIX. Além disso, deve ser suficiente para representar a permanência de vínculos entre elementos materiais e espirituais, abrigando práticas comunitárias, crenças e festas religiosas, além das técnicas construtivas, padrões de habitação, assentamentos e uso de solo, São Luís, o maior conjunto urbano da arquitetura civil dos séculos XVIII e XIX, representa hoje um gigantesco desafio para as políticas de preservação no país. O IPHAN vem, por anos a fio, respondendo com medidas de conservação emergencial aos casos de imóveis em vias de arruinamento, sem contar, tanto por parte do Estado quanto do Município, com medidas de inserção do centro histórico em uma estratégia de desenvolvimento urbano sustentável e compatível com o acervo ali presente. Os salvamentos são necessários e inadiáveis, mas não passam de medidas para que se tenha a chance de, de fato, iniciar o real processo de preservação. Tal processo será aquele capaz de dar vitalidade à área, reinserindo-a no cotidiano da cidade, seja pela reintrodução da moradia e dos usos a ela relacionados, seja induzindo usos capazes de dar continuidade e visibilidade aos valores histórico-culturais que motivaram sua preservação. Diante da proposição do novo perímetro, entendo que não deve ser objeto de preocupação a ampliação ainda maior dos compromissos do IPHAN em um contexto tão complexo como o de São Luís. Isso porque, na prática, o IPHAN já vem atuando em área que extrapola o

AM. B. Barros

perímetro tombado até então, se não por outras razões, mas para responder, no mínimo, ao compromisso do Brasil frente ao tratado internacional que é a Convenção do Patrimônio Mundial de 1972. **Voto** - Pelo exposto, voto pela rerratificação do tombamento do Centro Histórico de São Luís, Estado do Maranhão, no **Livro do Tombo Arqueológico, Etnográfico e Paisagístico** e no **Livro do Tombo das Belas Artes**, conforme perímetro descrito às fls. 249 e 249v do Processo. É o meu parecer. **Jurema Machado**, Brasília, 28 de janeiro de 2012." O Presidente agradeceu e concedeu a palavra ao Conselheiro Gilson Rambelli para a seguinte manifestação: "Vou falar a respeito de Sergipe, de São Cristovão, como sergipano, e dizer que considero fundamental a inclusão da cidade baixa nesse processo, não só para a continuidade do que se iniciou com o tombamento da praça, com o seu reconhecimento como Patrimônio Mundial, mas também da inclusão da parte baixa da cidade, pela importância que ela tem na sua história e pelo que representa para a população atual. Vim com a Superintendente do IPHAN em Sergipe, Teresinha Oliva, que está presente e conversamos sobre a importância disso, inclusive para alavancar essa percepção da sociedade sobre a importância do espaço como um todo. Então, gostaria de parabenizar a Relatora pelo parecer e dizer que será muito importante para Sergipe, sobretudo para São Cristóvão, que carece de um olhar mais aprofundado das políticas públicas para essa questão da preservação do patrimônio cultural. Muito obrigado." O Presidente agradeceu e passou a palavra ao Conselheiro Luiz Felipe Andrès para a seguinte manifestação: "Só para cumprimentar a Conselheira Jurema Machado pelo seu parecer e dizer que essa rerratificação vem em boa hora, porque São Luís tinha três áreas, a área que foi originalmente tombada pelo IPHAN; a área estadual, que é bem mais ampla; e depois, quando veio a definição da UNESCO que adotou a planta original do Frias, ficou muito difícil trabalharmos com essa diversidade. A rerratificação consolida a área de proteção federal coincidindo com a área definida pela UNESCO. É importantíssimo. Obrigado." O Presidente agradeceu e concedeu a palavra ao Conselheiro José Liberal de Castro para a seguinte reflexão: "É apenas uma reflexão. Muitos problemas, como percebemos, vêm pondo em xeque a legislação patrimonial. Há forças maiores, assunto já muito comentado aqui. No caso de São Luís, a situação é mais complicada porque não decorre de pressões de grupos empresariais. Procede de relações diretas com o uso do solo na parte tombada, uso

sujeito a mudanças impostas por novas referências. Por novos valores sociais. No centro tombado, nem a malha viária nem as casas de morada permitem usar o automóvel sem problemas. E todos desejam possuir carros e mantê-los junto de si. Depois que construíram a ponte José Sarney, São Luís começou a fugir para as praias. Todos os investimentos, todos os hotéis, todos os edifícios de apartamentos estão na orla marítima. Tão logo dispõem de meios, os moradores antigos abandonam o centro, que se esvazia, trocado pelas praias. Não se consegue manter obra de arquitetura sem uso ou com uso inadequado. A tentativa de instalar a Universidade na Praia Grande pode resultar em redundância, pois os estudantes também querem ter os seus carrinhos e não há onde circular nem, muito menos, estacionar. O caso de São Luís é bastante complicado. O centro tem ruas muito estreitas, mais estreitas que em outras cidades. No passado, foi aberta uma via central ampla, quando alargaram a antiga rua do Egito. Poucos foram os ganhos, particularmente se postos em confronto com a visível destruição da parte do tecido urbano atingida. Estas considerações em nada envolvem o parecer da Relatora, a quem quero apresentar minhas congratulações por seu trabalho conciso, no qual expôs objetivamente a questão. Parabéns." O Presidente agradeceu e tomou a palavra para agradecer e apresentar os seguintes comentários: "Considero que os maiores desafios enfrentados pelo IPHAN para a preservação do patrimônio cultural brasileiro estão nas grandes cidades brasileiras, nos centros históricos do Recife e de Salvador, e particularmente em São Luís. Temos ainda uma singularidade em São Luís, não foi só um abandono econômico, uma falta de dinâmica econômica no Centro Histórico, mas também um abandono institucional. Há também uma característica, a pequena presença de edificações religiosas que, no caso de Salvador, mantiveram de certa maneira o interesse sobre o local. São Luís não tem uma arquitetura religiosa muito presente no centro histórico, onde predomina a arquitetura civil. Houve um abandono institucional, as instituições do Estado, da Prefeitura saíram do centro histórico. Então, há uma dimensão dentro do processo de uso, também simbólica. Em geral, os centros históricos eram os lugares do poder, essa situação se manteve em algumas cidades. O problema de São Luís, para nós, é um problema de discussões de valores, de mobilização da sociedade, mas também de inexistência de interlocutores e de outros agentes que possam compartilhar com o IPHAN uma ação um pouco mais efetiva. Foi dentro dessa

AM Barroso

leitura que optamos por empregar em São Luís a mesma estratégia, adotada em cidades menores, de implantar uma universidade federal no centro da cidade, imaginando estabelecer uma nova dinâmica de uso, imaginando a possibilidade de que alunos e professores possam ter outros tipos de interesse na sua relação com o centro. Hoje, nas parcerias com o Ministério da Educação, a nossa obra é mais ousada - um investimento de cerca de R\$ 20 milhões na recuperação de várias edificações em área que não é da Praia Grande. Temos feito uma outra ação importante também em São Luís, porque o Estado do Maranhão está vivendo um processo de enorme desenvolvimento econômico, foi descoberto gás no interior do estado, há implantação de grandes estruturas da maior refinaria de petróleo do Brasil, há também o desenvolvimento da indústria de celulose e a expansão das atividades de mineração na Serra de Carajás, que têm um impacto direto em São Luís. Essa expansão implica na duplicação da estrada de ferro de Carajás a São Luís, e no processo de licenciamento ambiental, com essa nova dimensão, que é a dimensão da análise do impacto cultural. Temos feito um processo de negociação com essas grandes empresas, numa estratégia de provocar um impacto positivo em São Luís, incentivando a implantação de alguns equipamentos culturais sob a guarda dessas empresas. A Fundação Vale vai fazer um grande centro cultural em São Luís, no núcleo da Praia Grande. Estabelecemos com a Petrobrás uma ação para proteger uma tecelagem do século XIX, em São Luís, vizinha da universidade, para que a empresa instale um centro de referência na área de arqueologia e uma pactuação com a universidade para a implantação do curso de graduação de arqueologia e de outras especialidades, inclusive museológicas. Então, a estratégia nossa em São Luís ultrapassa um investimento na conservação dos bens culturais, é uma estratégia visando alavancar e convencer outros agentes para uma ação conjunta de dinamização da área. Claro há um grande desafio, por ser o maior centro urbano protegido pelo IPHAN. Essa extensão do tombamento é necessária, sob o ponto de vista legal. Em visita anterior a São Luís, enfrentamos vários proprietários que estavam demolindo os seus imóveis para construção de garagens. Provavelmente os Senhores Conselheiros devem ter visto isso na imprensa. Um deles foi preso pela Polícia Federal, fazia muito tempo que uma destruição de patrimônio cultural brasileiro não era punida por ação do IPHAN. Foi educativo, estancou esse processo. Imaginamos que agora, com essa atuação e com a

presença de outros parceiros, consigamos modificar essa situação. Existe a possibilidade dos sítios históricos ou dos patrimônios protegidos serem incluídos na Lista do Patrimônio em Perigo, por decisão do Comitê do Patrimônio Mundial. Mais do que uma punição, é parte de uma estratégia dos países visando mobilizar a sociedade, mobilizar as instituições para situações de risco do seu patrimônio. Julgo que São Luís seria um exemplo dos efeitos que uma decisão nesse sentido poderia, talvez, despertar e alavancar os interesses da sociedade brasileira e do Estado Brasileiro para essa situação realmente muito difícil." O Conselheiro José Liberal de Castro pediu a palavra para o seguinte comentário: "A cidade de Veneza é habitada em boa parte por estudantes de arquitetura. A Faculdade tem 5000 alunos. A maioria mora na própria cidade. Todos acham tudo bom. Ninguém se queixa de nada. Ninguém pensa em andar de carro. É impressionante como o problema da circulação motorizada ainda não foi resolvido no Brasil. Aqui todos querem ter automóvel. Isto me deixa preocupado. Nada tem a ver com educação patrimonial." O Presidente agradeceu e passou a palavra à Conselheira Jurema Machado para os seguintes comentários: "Acho muito importante a complementação e o esclarecimento do Presidente do IPHAN. Concordo também com as ponderações do Conselheiro Liberal de Castro. Mas a situação que se observa no Centro Histórico de São Luís se repete na maior parte dos centros históricos, essas falências, esses esvaziamentos não são um destino inexorável das áreas centrais, resultam de decisões, na maior parte das vezes. Nada determina fatalmente a decadência de todo centro histórico, o seu esvaziamento e abandono. Naturalmente a tecnologia, os hábitos, as formas de apropriar a cidade mudam, mas elas não estão condenadas ao abandono por lei da natureza. Observamos que resultam muitas vezes de decisões, na sua maior parte decisões do próprio poder público. Podemos citar o caso de Salvador, com um anel viário pensado para excluir o centro histórico da vida da cidade. Em certo momento, como no caso de São Luís, ficará esvaziado, o poder público sairá de lá. Excluídas reações episódicas ou circunstanciais, não se vê uma decisão dos governos estadual e municipal assumindo um compromisso com a área. Estive certa vez em São Luís em momento de campanha para eleição do prefeito, e foi muito emblemática a imagem de um dos candidatos, na televisão. Com os casarões de São Luís atrás, especialmente as lindas fachadas em azulejo como cenário, ele descrevia sua trajetória de administrador público desenvolvida

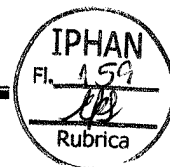
M. B. ...

fora do centro histórico da cidade, mas usava as fachadas de azulejos para dizer que era um cidadão de São Luís, enraizado na cidade, embora no seu currículo todas as ações provocaram o esvaziamento do centro histórico. Recentemente a Prefeitura firmou um acordo com o BID, que envolve transporte, sistema viário e desenvolvimento, nenhuma ação para o centro histórico, a não ser ações, vamos dizer, retóricas - treinamentos, capacitações - aquela cereja do bolo que deve ser colocada nos financiamentos internacionais, mas nenhuma ação concreta. Então soluções arquitetônicas para a questão do estacionamento, soluções do sistema viário, soluções de reintrodução de usos são possíveis, é uma questão de escolha. Recentemente aventou-se a possibilidade, não sei como ficou, de uma nova ponte, uma ponte monumental que pressupõe a existência de dinheiro, vindo de algum lugar. O Presidente do IPHAN citou os grandes investimentos que estão no entorno e até no próprio Município, neste momento. Ou seja, acho que vale a pena pensar nessa questão do Patrimônio Mundial em Perigo e em outras formas de pressão, para que acordem os demais poderes no sentido de preservar a cidade." O Presidente agradeceu e indagou se algum Conselheiro desejava fazer outros comentários. Não havendo outras manifestações, colocou em votação a proposta contida no Processo nº 785-T-67 (Processo nº 01504.001375/2009-25), acolhida por todos os Conselheiros presentes, ficando aprovada, por unanimidade, a rerratificação do tombamento do **Conjunto Arquitetônico, Urbanístico e Paisagístico constituído pela cidade de São Cristovão**, no Estado de Sergipe, e com a sua inscrição no Livro do Tombo, Arqueológico, Etnográfico e Paisagístico e no Livro do Tombo Histórico. Prosseguindo, colocou em votação a proposta contida no Processo nº 454-T-57 (Processo nº 01504.001375/2009-25) acolhida por todos os Conselheiros presentes, ficando aprovada, por unanimidade, a rerratificação do **Conjunto Arquitetônico e Paisagístico da Cidade de São Luis**, no Estado do Maranhão, e a sua inscrição no Livro do Tombo Arqueológico, Etnográfico e Paisagístico e no Livro do Tombo das Belas Artes. Em seguida, o Presidente suspendeu os trabalhos da 70ª reunião do Conselho Consultivo do Patrimônio Cultural, para reinício na parte da tarde. Às quinze horas do dia vinte e oito de março de dois mil e doze, na Sede do IPHAN, em Brasília, foram retomados os trabalhos da 70ª reunião do Conselho Consultivo do Patrimônio Cultural sob a presidência de Luiz Fernando de Almeida, Presidente do Instituto do Patrimônio

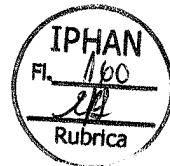
Histórico e Artístico Nacional. Presentes os Conselheiros Angela Gutierrez, Breno Bello de Almeida Neves, Italo Campofiorito, Jurema de Sousa Machado, Luiz Phelipe de Carvalho Castro Andrès, Maria Cecília Londres Fonseca, Nestor Goulart Reis Filho, Synésio Scofano Fernandes, Ulpiano Toledo Bezerra de Meneses – representantes da sociedade civil -, Antônio Menezes Júnior – representante do Ministério das Cidades -, Carla Maria Casara – representante do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis -, Claudia Maria Pinheiro Storino – representante do Instituto Brasileiro de Museus -, Gilson Rambelli – representante da Sociedade de Arqueologia Brasileira -, José Liberal de Castro – representante do Instituto de Arquitetos do Brasil - e Rosina Coeli Alice Parchen – representante do Conselho Internacional de Monumentos e Sítios. Ausentes, por motivos justificados, os Conselheiros Arno Wehling, Marcos Castrioto de Azambuja, Marcos Vinícios Vilaça, Myriam Andrade Ribeiro de Oliveira – representantes da sociedade civil -, Eliezer Moreira Pacheco – representante do Ministério da Educação - e Roque de Barros Laraia – representante da Associação Brasileira de Antropologia. O Presidente retomou os trabalhos e passou a tratar do Regimento Interno do Conselho Consultivo do Patrimônio Cultural com as seguintes considerações: “Na cópia da minuta distribuída aos Senhores Conselheiros, fiz uma proposta de redação em cima da discussão que tivemos na última reunião sobre a sustentação oral. O Procurador-chefe substituto do IPHAN argumentou que a sustentação oral deveria ser garantida, e que essas sustentações obrigatoriamente apresentadas por escrito, com antecedência. Então, a redação do inciso XII do artigo 4º que inicialmente estabelecia: *‘Avaliar a pertinência de pedido de sustentação oral desde que protocolado antes do início da reunião, podendo deferi-lo ou não, justificando nesse último caso a recusa,’* foi substituído por: *‘Avaliar a pertinência de pedido de sustentação oral, desde que protocolado o pedido com a sustentação por escrito com cinco dias de antecedência do início da reunião, podendo deferi-lo ou não, justificando nesse último caso a recusa.’* Essa foi a alteração a partir de ponderações dos Senhores Conselheiros.” O Conselheiro Breno Neves pediu a palavra para a seguinte manifestação: “Senhor Presidente, com essa modificação as coisas tornaram-se mais claras, porque eu já estava preocupado. Só pediria que ouvíssemos também o Procurador para verificarmos se está concordando, porque da redação anterior constava sustentação oral, sem definição do objeto, de algo que

se pressupõe haver anteriormente, e esse algo, nos tribunais, é sempre um recurso. Nos tribunais, o interessado dá entrada do recurso no prazo legal e depois, quando há o julgamento, faz a sustentação oral. Então, agora concordo com esse acréscimo, a argumentação, por escrito, é apresentada com até cinco dias de antecedência da data da reunião.” O Procurador Chefe pediu a palavra para a seguinte considerações: “Não sei se entendi bem. O Conselheiro Breno Neves conversou comigo e admitiu que a sustentação pressupõe algo a ser sustentado, só seria cabível a sustentação na hipótese de haver uma impugnação prévia. Mas não seria um excesso de formalismo exigir de quem deseja recorrer de uma decisão do Conselho que apresente a argumentação por escrito, para que possa defendê-la verbalmente no plenário? É uma decisão do Conselho, mas acho que não há impedimento para a manifestação de eventuais interessados.” O Presidente tomou a palavra para apresentar o seguinte comentário: “Sinto que, na verdade, a ideia dessa regulamentação surgiu para nos precaver de situações muito tensas, que já ocorreram no passado. Não estamos falando de manifestação dentro da normalidade, de alguém comparecer para opinar sobre algo; estamos falando, de uma situação de contestação, importante na verdade, desde que esteja calcada em argumentação previamente apresentada.” O Conselheiro Breno Neves pediu a palavra para a seguinte complementação: “E isso já aconteceu em uma reunião do Conselho no Rio de Janeiro, nós ainda não tínhamos essa regulamentação. Acredito que nas reuniões anteriores não era permitida essa manifestação. Agora, se vamos aceitá-la, devemos solicitar que o pedido de sustentação oral deva referir-se a algo que anteriormente tenha sido trazido à Presidência e aos membros do Conselho.” O Procurador-Chefe do IPHAN pediu a palavra para apresentar a seguinte sugestão: “Proponho que, invés de usar a palavra sustentação, utilizemos manifestação oral, porque manifestação não indica que, necessariamente, deva haver a apresentação prévia de um arrazoado.” O Presidente passou a palavra ao Conselheiro Nestor Goulart Reis para a seguinte manifestação: “Queria discordar radicalmente. Já tivemos pessoas que vieram aqui, cantaram e dançaram. A questão técnica tem que ser apresentada por escrito; se há uma impugnação, a pessoa expõe os seus argumentos, é a sustentação oral perante os Conselheiros para desburocratizar o processo de decisão. Agora, a pessoa que recorre deve apresentar previamente uma argumentação por escrito; o que se julga é a fundamentação do recurso, contra

ou a favor. Não podemos julgar manifestações orais. A manifestação oral é para reforço da posição, é para que a pessoa tenha presença física entre nós. Não podemos encaminhar processos baseados em manifestações orais, senão pareceria aqueles processos de contrato de trabalhador rural da reforma agrária do Sr. João Goulart, que podia ser por escrito ou oral. A questão em pauta é a seguinte: a pessoa tem um interesse contra ou a favor de um tombamento, de registro, e recorre de decisão que está, por escrito, em processo; o recurso também se faz por escrito; o que se faz verbalmente é a sustentação oral perante o Conselho. Agora, não é a manifestação oral que vai ser julgada. Burocraticamente, trata-se de fazer provas, nós estamos provando que sim ou que não, e a decisão tem que ser registrada em ata e em cima de documentação constante em processo. A manifestação oral é apenas um procedimento democrático de convencimento. Acho indispensável que a redação defina claramente do que se trata.” O Conselheiro Breno Neves pediu a palavra para seguinte observação: “Os Conselheiros que estavam no Rio de Janeiro e participaram de uma Audiência Pública convocada pelo Ministério Público Federal, como o Senhor Presidente está sabendo, ouviram Procuradoras dizerem que, no Serviço Público, o processo deve ter folhas numeradas. Então, obedecendo às normas do Direito Administrativo, no meu entender, é o que devemos fazer também. Não podemos aceitar demonstrações nas reuniões do Conselho, como aconteceu anteriormente, sem que estejam previstas e devidamente registradas nas atas incluídas nos processos, de acordo com as exigências do Direito Administrativo para a formalização dos processos. Devemos procurar que esse inciso esteja redigido dentro dessas normas. Se vamos examinar um recurso, o recurso normalmente é contrário, quem está a favor não fará objeções, esse recurso apresentado previamente, por escrito, deverá conter os argumentos, expostos verbalmente na sustentação oral.” O Presidente tomou a palavra para os seguintes comentários: “Temos competência para editar o regimento, para alterá-lo e aperfeiçoá-lo, visando explicitar determinada posição que está dando margem a uma compreensão equivocada do que era a nossa pretensão. Proponho a seguinte redação: ‘Avaliar a pertinência de pedido de sustentação oral, desde que protocolado o pedido com argumentação por escrito em até cinco dias antes do início da reunião, podendo deferir-lo ou não, justificando, nesse último caso, a recusa.’” O Conselheiro Ulpiano Bezerra de Meneses tomou a palavra para manifestar seu apoio à proposta,



observando que a redação poderia ser aperfeiçoada. Concluídos os debates sobre a minuta apresentada, o Presidente retomou a palavra para a seguinte comunicação: “O outro assunto diz respeito a pedido do Ministério Público Federal de que o Conselho Consultivo do Patrimônio Cultural passe a contar com a presença de um representante da Câmara Técnica do Ministério Público de Patrimônio e Meio Ambiente, nas reuniões do Conselho Consultivo do Patrimônio Cultural. O Ministério Público pede que fique explícito o direito do seu representante a voz, sem direito a voto. O Ministério Público Federal argumenta que essa tem sido a praxe nos Conselhos Federais, seu representante obteria mais informações sobre diversos processos, quando houver uma correlação com suas ações. Quero submeter esse pedido à consideração dos Senhores Conselheiros, gostaria de ouvi-los, embora seja uma atribuição do Executivo decidir quem participa deste Conselho. Na minha leitura, essa presença poderá ser positiva para o Conselho. Estamos vivendo um momento em que temos enfrentado uma série de problemas, uma série de ações que, penso, poderiam ser minimizadas; ainda que seja uma presença formal, não seria um membro pleno do Conselho. Mas quero ouvir a palavra dos Senhores Conselheiros.” O Conselheiro Synésio Scofano Fernandes pediu a palavra para a seguinte manifestação: “Senhor Presidente, sou contrário. Oponho-me a esse ponto de vista, porque essa presença inibirá os Conselheiros e proporcionará ao Ministério Público uma possibilidade de interferência em nossos trabalhos. Não compete ao Ministério Público trabalhar na geração dos fatos, ele aprecia os fatos após ocorridos, aqui nós estamos gerando os fatos. Cabe ao Ministério Público apreciar o resultado da geração desses fatos que são deliberados neste Conselho. Então, como ele participará da elaboração das nossas decisões, com direito a manifestar-se, e depois irá julgá-las? Considero muito ruim para nós.” O Conselheiro Breno Neves pediu a palavra para as seguintes considerações: “Presidente, acompanho o raciocínio do Conselheiro Synésio Scofano Fernandes. Acho que o Conselho é plenamente competente para exercer as suas atribuições e deve permanecer assim. Posteriormente, suas ações poderão ser revisadas pelo Ministério Público ou por outros órgãos competentes.” O Presidente tomou a palavra para esclarecer que a proposta do Ministério Público não era de compartilhamento das decisões. O Conselheiro Breno Neves questionou o uso da palavra pelo representante do Ministério Público, sugerindo o amadurecimento dessa ideia, porque foi colocada



sem conhecimento prévio dos Conselheiros. A Conselheira Cecília Londres tomou a palavra para destacar o caráter público das reuniões, observando que esse tipo de manifestação é completamente diferente. O Procurador-Chefe Substituto tomou a palavra para a seguinte observação: "Estamos falando de bens que transcendem o interesse individual, são bens que têm interesse difuso e coletivo. Mas acho, pelo que vi na Audiência Pública feita no Rio de Janeiro, que o Ministério Público deseja conhecer como funciona o Conselho e não interferir nas suas reuniões." O Conselheiro Ulpiano Bezerra de Meneses tomou a palavra para as seguintes considerações: "Com perspectiva jurídica, no campo justamente das funções do Ministério Público, acho que ele não terá capacidade decisória como têm os Conselheiros, então a competência do Conselho está preservada. Talvez seja muito interessante, porque teríamos também uma função pedagógica junto ao Ministério Público. Sempre imaginei que o Ministério Público seria o braço armado, juridicamente armado, dos órgãos de proteção. Está ocorrendo o contrário, estamos sempre visados pelo Ministério Público, e só temos uma relação mais direta quando estamos colocados no lado fraco da questão. Portanto, acho que seria uma boa oportunidade de saberem como trabalhamos, com essas dificuldades, inclusive." O Conselheiro Antônio Menezes tomou a palavra para fazer o seguinte comentário: "É um testemunho, Senhores e Senhoras, a respeito do que pude observar no Conselho Nacional de Política Cultural, onde a Procuradoria-Geral da República, por meio de um Procurador, participa das reuniões de maneira positiva. Há uma postura colaborativa do Procurador, do ponto de vista da identificação de situações problemáticas, de situações potencialmente conflituosas. Então, no Conselho Nacional de Política Cultural temos há dois anos essa presença bastante enriquecedora, bastante positiva. Esse é um testemunho pessoal. Acredito que a vinda de agente do Ministério Público para um colegiado como este pode ensejar uma interação maior. Acho que este Conselho está sentindo dificuldade nesse diálogo no âmbito jurídico. Particularmente, na minha área, nos programas que apoiam o desenvolvimento urbano de cidades, temos dificuldades com os próprios colegas da Advocacia-Geral da União, que, em nosso caso, não têm tido uma postura colaborativa do ponto de vista da formulação daquilo que ampara a política pública, ao contrário do que vejo nos belíssimos e muito bem fundamentados pareceres dos colegas do IPHAN. Portanto, a minha posição é favorável, num

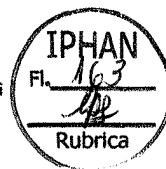
A.M. Guimarães



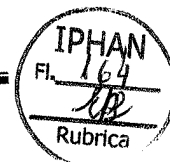
primeiro momento, em relação a essa participação, na perspectiva da minha experiência em um organismo público.” O Presidente agradeceu e passou a palavra à Conselheira Carla Maria Casara, solicitando a sua opinião que considerava significativa por estar fundamentada na sua experiência com o CONAMA. A Conselheira tomou a palavra para apresentar as seguintes observações: “Realmente, fiquei muito preocupada, porque, principalmente em relação às licenças ambientais, temos muitos problemas com o Ministério Público. Os Conselheiros podem constatar, inclusive pelo que é divulgado na imprensa. Como o Conselheiro Breno Neves sugeriu, acho que poderíamos amadurecer um pouquinho essa questão. Refletir sobre o que eles nos trarão. O que será acrescentado ao Conselho nesse momento? As coisas não estão funcionando? Talvez seja conveniente convidá-los para uma próxima reunião, mas participar aqui realmente me deixa muito preocupada.” O Presidente agradeceu e passou a palavra ao Conselheiro Nestor Goulart Reis para a seguinte manifestação: “Na mesma linha. Em todas as Superintendências do IPHAN que visito, o Superintendente me tem dito que 70% do seu tempo é gasto respondendo a questões levantadas pelo Ministério Público. Acho que a solução de promovermos algum diálogo pode ser positiva, acredito que não estamos, portanto, confundindo a Procuradoria com o Ministério. No caso do Estado de São Paulo, quando um representante do Ministério Público para essa área discorda de uma decisão dos órgãos municipais ou estaduais, tem ocorrido ele entrar com um recurso e obrigar a reabertura de processos que já foram julgados pelo Conselho, sempre encontrando uma forma de reabrir questões. Acompanhei algumas, absolutamente inaceitáveis do nosso ponto de vista técnico, estritamente técnico. No caso de empreendimentos imobiliários de maior porte, depoimentos de empresários são assustadores, porque eles levam quatro anos para aprová-los. No caso de uma cidade média, importante, no Estado de São Paulo, um arquiteto falecido recentemente, do melhor nível, fez um projeto extremamente cuidado, protegeu as nascentes, reservou áreas verdes nas condições necessárias, depois de concluído foi todo aprovado. Um ano depois, muda o representante do Ministério Público na cidade, ele suspendeu as vendas e anulou as vendas feitas no ano anterior, de empreendimento aprovado pelo seu colega antecessor. Há uma tendência perigosa de quererem substituir o Legislativo ou o Executivo. É um engano sobre a finalidade social deles. Um colega nosso fez um projeto para uma



estação do metrô. Existe um túnel preparado na Avenida Paulista, foi exigida modificação no teto da estação para inviabilizar um projeto que a qualquer momento poderia ser realizado. Um canal inteiro no meio da Avenida Paulista que estava pronto para ser concretado, lá está até hoje com as suas escoras porque, pessoalmente, o procurador era contra. Então, nós temos visto essas questões. Os Superintendentes passam um tempo enorme do seu trabalho mensal e das suas equipes respondendo às perguntas, em alguns casos absolutamente insustentáveis. São questões que tecnicamente foram examinadas por muitas pessoas, não são poucas. Se colocamos uma pessoa aqui dentro para acompanhar os trabalhos, quando votarmos de um jeito, essa pessoa pode discordar e no dia seguinte entrar com um recurso contrário, como ficamos? Creio que há necessidade de um diálogo, sem dúvida nenhuma, mas, por exemplo, no caso do Meio Ambiente o que se vê é um amorismo total. Um pesquisador brasileiro me disse: 'O que impressiona nas discussões do Meio Ambiente é que quase 90% das pessoas são amadoras, não são profissionais e estão pelo Brasil afora discutindo questões sem nenhuma formação profissional'. As pessoas têm opiniões pessoais sobre as coisas mais sérias, na área do patrimônio idem. Um indivíduo é contra a construção de edifícios altos em São Paulo. São muitos, assim como são contra os automóveis. Só esquecem de dizer que nós temos um dos piores sistemas de transporte público do Brasil ou do mundo, e que veículos com aquelas características são usados para transportar porcos, não seres humanos. Querem que as pessoas deixem de andar em automóveis para andar em ônibus. Mas não são ônibus, são chassis de caminhões com carroceria de ônibus. As pessoas não entram na questão de que o sistema de transporte público não é organizado. Não discutamos aqui as razões mas não é possível fazer legislação indireta. Esse é o meu receio. O que tenho visto e acompanhado é muito pouco consistente, porque o indivíduo que não tem formação profissional resolve intervir amadoristicamente no julgamento dos Conselhos, manda reabrir processo já votado. Recentemente em São Paulo dois Conselhos votaram, dois Conselhos arquivaram o mesmo processo de uma empresa economicamente inviável, uma empresa capitalista falida e a única solução encontrada pelo interessado foi usar a legislação de patrimônio para ver se conseguia resolver o seu problema. Então, ele volta com o processo. Estamos vendo esses casos em quantidade. Assusta muito o perfil amadorístico dessas relações. Imagino que se



nós fizermos, como foi sugerido, reuniões de diálogo, talvez amadureçamos com a criação de alguns canais regulares de relacionamento. Se um único Superintendente tivesse se queixado comigo, sem ser provocado, eu até entenderia. Mas não há estado que eu visite sem ouvir do Superintendente referência ao tempo consumido para atender e responder a essas questões. Não é possível administrar desse modo. A aproximação é necessária. A questão levantada pelo Presidente é inteiramente procedente. É preciso uma aproximação. Mas não sei se a aproximação é trazer uma pessoa para participar das reuniões do Conselho. Dialogar sobre temas pré-fixados talvez seja um caminho. Se levarmos um ano ou dois dialogando, talvez possamos encontrar canais mais adequados. Todo diálogo é benéfico. A forma do diálogo pode ser preocupante. Como o Presidente acabou de dizer, muito oportunamente, se fizermos mais ou menos como está no regimento, essa questão pode ser adiante enfrentada, a partir de um diálogo que crie condições. Somos nós mesmos que votamos, o Presidente traz uma emenda, nós votamos e o assunto está resolvido. Agora, resolver hoje uma coisa que não estava prevista, que pode ter consequências complicadas, da minha parte, a pouca experiência que tenho no assunto me assusta muito. Então, estaria apoiando a primeira observação do Presidente, é uma questão nova, vamos deixar para depois, sem tirá-la de pauta. A observação da Conselheira procede, o diálogo é ótimo, pensar no futuro também pode ser muito bom, do jeito que está. Do meu lado, me sentiria muito inseguro neste momento. Obrigado.” O Presidente agradeceu e passou a palavra ao Conselheiro Synésio Scofano Fernandes para fazer as seguintes ponderações: “A percepção desse regimento é bem nítida. O artigo 3º diz: ‘Compete ao Conselho Consultivo do Patrimônio Cultural examinar, apreciar e decidir sobre questões relacionadas a tombamentos, a registros de bens culturais de natureza imaterial, a saídas temporárias do país de bens culturais protegidos por lei, e opinar acerca de outras questões relativas ao patrimônio cultural brasileiro’. Será que os integrantes deste Conselho, pessoas com experiências as mais variadas, algumas delas com formação profunda em determinadas questões, como constatamos em nossas reuniões, será que essas pessoas que aqui estão não têm competência para decidir sobre os problemas aqui colocados? Qual é a atribuição do Ministério Público? Nem sei exatamente quais são as atribuições do Ministério Público, mas de certo a competência dos seus membros não é superior à experiência que cada dos



Senhores Conselheiros têm. Por que, então, não está o Ministério Público colocado como uma das instituições previstas no Regimento Interno do IPHAN para indicar um representante aqui? Seria legitimado assim. O Decreto que fixou a composição do Conselho, estabeleceu uma vaga para o Ministério Público? Aí ele seria legitimado pelo Conselho, mas não um observador *ad hoc* de tudo que é falado aqui, que é discutido aqui, que são questões ainda deliberativas e podem ser utilizadas, dependendo do interesse pessoal. Também tenho visto, exatamente, pessoas que não são preparadas para tratar de assuntos específicos darem opinião sobre os mais variados assuntos e imporem seu ponto de vista. Ora, o Conselho vai abrir mão de uma questão fundamental, que é a geração e a deliberação de ideias da sua competência? O Presidente tomou a palavra para a seguinte manifestação: "Obrigado Conselheiro. Quero agradecer a manifestação de todos. O Conselheiro Antônio Menezes Júnior pediu a palavra para o seguinte questionamento: "O inciso I do artigo 7º define como atribuição do Secretário do Conselho a elaboração da pauta da reunião. Parece-me que é um verbo impróprio, quem define a pauta de reunião é quem convocou a reunião, portanto, o Presidente." O Presidente tomou a palavra para concordar propondo a seguinte redação: encaminhar a pauta elaborada de acordo com a definição dos assuntos pelo Presidente? Acho que esse é um assunto que precisamos, dentro do IPHAN, prosseguir nesse processo de reflexão. Acho que as falas dos Senhores Conselheiros contribuíram nessa direção. Uma das nossas ideias é fazer um seminário sobre a nossa relação com o Ministério Público na Superintendência da Bahia, no meio do ano. Considero também que chegamos a um pacto sobre nosso regimento, vou encaminhá-lo para publicação, a inexistência desse regimento nos fragilizava muito, ele vai nos fortalecer." Prosseguindo, o Presidente passou a tratar da aprovação da ata da 68ª reunião do Conselho Consultivo, sobre a qual apresentou os seguintes esclarecimentos: "Senhores Conselheiros, redigi o encaminhamento da nossa discussão sobre o Maracanã, para o qual gostaria de ter o aval dos Senhores Conselheiros, porque interrompemos a nossa reunião para almoço, quando discutimos esse encaminhamento. A redação desse encaminhamento foi concluída em reunião ontem à noite nos termos propostos pelo nosso Procurador-Chefe, ontem em reunião com a presença da nossa Secretária que ficou incumbida de inseri-lo na minuta agora em votação. Quero ler esse encaminhamento para os Senhores Conselheiros, porque talvez nem



todos tenham recebido o seguinte texto: "Em seguida, o Presidente retomou a palavra a fim de propor o seguinte encaminhamento para os debates referentes à revitalização do Estádio Mário Filho (Maracanã). Observou que, conquanto os Conselheiros reconheçam não caber ao Conselho Consultivo deliberar sobre intervenções em bens tombados, diante das falas dos membros do Conselho quanto à motivação da posição assumida pela Superintendência do IPHAN no Rio de Janeiro, sugeriu o não encaminhamento de qualquer proposta tendente ao cancelamento do tombamento daquele Estádio à instância competente, registrando-se na Ata daquela reunião uma posição de censura à Superintendência pelos fundamentos utilizados em seu parecer." Foi essa a proposta de encaminhamento. Os Senhores Conselheiros estão de acordo? Os Senhores Conselheiros estão de acordo com toda a minuta da Ata da nossa 68ª reunião? O Conselheiro Breno Bello de Almeida Neves tomou a palavra para a seguinte manifestação: "Fiz uma leitura atenta de toda a Ata, porque essa me preocupa muito. Com referência às atas anteriores, eu tinha plena confiança na Secretaria do IPHAN, muitas vezes não precisava fazer esse exame detalhado. Concordo plenamente com a minuta, já encaminhei as minhas observações, eram apenas questões redacionais. E quanto a esse parágrafo que está sendo proposto, não tenho nada a opor." O Presidente agradeceu e passou a palavra ao Conselheiro Liberal de Castro discordou da palavra revitalização, porque revitalização é uma contradição do que estava ocorrendo. O Presidente concordou, sugerindo a palavra intervenção, aceita por todos os Conselheiros. Colocada em votação, a ata da 68ª reunião do Conselho Consultivo do Patrimônio Cultural, após as modificações solicitadas pelos membros do Conselho, foi aprovada por unanimidade. Prosseguindo, o Presidente concedeu a palavra à Conselheira Carla Maria Casara para a seguinte manifestação: "Gostaria de agradecer, primeiro, o convite que recebi do Presidente do IBAMA para fazer parte deste Conselho, agradecer a todos os Conselheiros, acho que tenho muito a aprender aqui, e também agradecer as palavras de boas-vindas do Presidente no início da manhã. Estou à disposição, no IBAMA, para qualquer questão referente à área ambiental. Obrigada." O Presidente tomou a palavra para a seguinte intervenção: "Nós é que agradecemos Conselheira, temos certeza de que é absolutamente estratégica, para a evolução das políticas públicas brasileiras, essa proximidade entre as políticas de patrimônio cultural e de meio ambiente." O



Conselheiro Breno Neves pediu a palavra para a seguinte manifestação: "Presidente, quero fazer aqui uma observação. Gostaria de agradecer sempre a oportunidade e a presteza com que o secretariado do Conselho atende os Conselheiros, principalmente a nós, que estamos no Rio de Janeiro, e por toda a eficiência do trabalho que tem sido produzido." A Conselheira Rosina Parchen pediu a palavra para apresentar a seguinte sugestão: "Gostaria de propor ao IPHAN, considerando a riqueza de nossas reuniões, com os pareceres, com as apresentações e os depoimentos, que tudo isso fosse gravado não só em áudio, mas em vídeo, porque acho que são tão ricos os debates, são tão ricas as apresentações, que a imagem seria fundamental, não só a gravação oral." O Presidente agradeceu e passou a palavra à Conselheira Cecília Londres para os seguintes comentários: "Queria endossar as palavras do Conselheiro Breno Neves. Acho que realmente todo esse trabalho de preparação do material para as reuniões é fundamental para sua rentabilidade. Todos sentimos que saímos sempre muito enriquecidos, todos nós. E quanto à sugestão da Conselheira Rosina, senti o mesmo em relação ao trabalho do Conselheiro Nestor Goulart com a publicação dos pareceres. Desde que passei a ler as atas das reuniões do Conselho, percebi a riqueza do conhecimento ali acumulado, nos pareceres e nas discussões. Talvez realmente fosse interessante pensar num aproveitamento maior desse conhecimento que é gerado no Conselho Consultivo, talvez seja um desafio pensarmos em linguagens que façam chegar esse conhecimento de forma mais acessível a uma população mais ampla, a um público mais amplo. Acho que nós temos atualmente tantos meios para fazer isso, para que não fiquem guardados nos arquivos, nas gavetas, acessível apenas àqueles que participaram, àqueles que eventualmente, por uma necessidade de trabalho, se aproximam dessas informações. Enfim, endosso plenamente a sugestão da Conselheira Rosina Parchen. Obrigada." O Presidente agradeceu e encerrou a sessão da qual, eu, Anna Maria Serpa Barroso, lavrei a presente ata, que assino com o Presidente e os membros do Conselho.

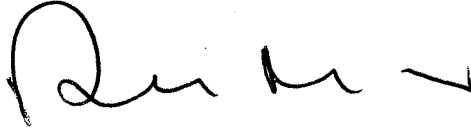

Luiz Ferrnando de Almeida


Anna Maria Serpa Barroso

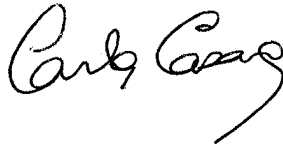
Angela Gutierres

Antônio Menezes Júnior

Breno Bello de Almeida Neves



Carla Maria Casara



Claudia Maria Pinheiro Storino

Gilson Rambelli

Italo Campofiorito



José Liberal de Castro



Jurema de Sousa Machado



Luiz Phelipe de Carvalho Castro Andrés



Maria Cecília Londres Fonseca

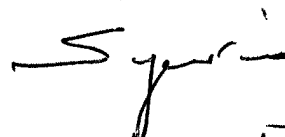


Nestor Goulart Reis Filho

Rosina Coeli Alice Parchen



Synésio Scofano Fernandes



Ulpiano Toledo Bezerra de Menezes

