



UNIVERSIDADE FEDERAL RURAL DE PERNAMBUCO
DEPARTAMENTO DE HISTÓRIA
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA
SOCIAL DA CULTURA REGIONAL



USOS, PRESERVAÇÃO E PATRIMONIALIZAÇÃO DAS ESTAÇÕES FERROVIÁRIAS DE PERNAMBUCO



ANDRÉ LUIZ ROCHA CARDOSO

UNIVERSIDADE FEDERAL RURAL DE PERNAMBUCO
DEPARTAMENTO DE HISTÓRIA
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA SOCIAL DA
CULTURA REGIONAL

ANDRÉ LUIZ ROCHA CARDOSO

Usos, preservação e patrimonialização das
estações ferroviárias de Pernambuco

Dissertação apresentada ao
Programa de Pós-Graduação em
História Social da Cultura
Regional da Universidade Federal
Rural de Pernambuco, como
requisito para a obtenção do grau
de mestre.

Orientação: Prof^a. Dr^a. Mariana
Zerbone Alves de Albuquerque.

RECIFE-PE

2021

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação
Universidade Federal Rural de Pernambuco
Sistema Integrado de Bibliotecas
Gerada automaticamente, mediante os dados fornecidos pelo(a) autor(a)

- C268u Cardoso, André Luiz Rocha
 Usos, preservação e patrimonialização das estações ferroviárias de Pernambuco / André Luiz Rocha Cardoso. - 2021.
 141 f. : il.
- Orientadora: Mariana Zerbone Alves de Albuquerque.
 Inclui referências.
- Dissertação (Mestrado) - Universidade Federal Rural de Pernambuco, Programa de Pós-Graduação em História, Recife,
 2021.
1. Estação ferroviária. 2. Patrimônio histórico. 3. Preservação. I. Albuquerque, Mariana Zerbone Alves de, orient. II.
 Título

CDD 981



MINISTÉRIO DA EDUCAÇÃO
UNIVERSIDADE FEDERAL RURAL DE PERNAMBUCO
PRÓ-REITORIA DE PESQUISA E PÓS-GRADUAÇÃO
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA



Usos, preservação e patrimonialização das estações ferroviárias de Pernambuco

ANDRÉ LUIZ ROCHA CARDOSO

APROVADA EM: ____/____/20____

BANCA EXAMINADORA

Prof^a Dr^a. Mariana Zerbone Alves de Albuquerque
Orientadora – Programa de Pós-Graduação em História - UFRPE

Prof^a Dr^a. Ana Lúcia do Nascimento Oliveira
Programa de Pós-Graduação em História - UFRPE

Prof. Dr. Eduardo Romero de Oliveira
Programa de Pós-Graduação em História - UNESP

O trenzinho ia varando o Nordeste, vinha de Natal, atravessando zonas de praia, zonas de mata, cidadezinhas, canaviais, algodoais, queimando ora o carvão de Cardiff, ora a lenha das matas (...)

As estaçõezinhas vinham vindo ligeiras ante os olhos de Lula. Afogados, Boa Viagem, Prazeres, paisagens diferentes, com mocambos nos mangues, habitações lacustres do começo da terra, caranguejos, praias, cajueiros, mangabeiras, cambuim, coco, a igreja dos Guararapes do tempo dos holandeses, Pontezinha: seus melões e sua fábrica de pólvora. Ilha – tão suja de poeira, com tanto peixe e tanta manga. Na gare do Cabo – tarecos, louças de barro, uvas: “Olha uvas! Ninguém quer uvas? Olha uvas!” Mercês, a usina Mercês pegada à estação. Quem vem agora é Mauá: um bondezinho de burro muito vagabundo vai prum engenho de perto. (...) Lá vem Timbó-Açu com sua usina também de açúcar.

(...) Estação de Escada (o condutor zangadíssimo): “Olha pitus! Bolo! Bolo! Óia os bolos! bolo! Rolete de cana! Laranja-cravo! Passe logo, Limoeiro, Limoeiro não – hoje é Barão de Suassuna (...) Passa Frexeiras com sua usina União e Indústria. Aripibu, Aripibu. Ribeirão (que não é preto), Gameleira, Joaquim Nabuco, Santa Fé, Palmares, Piranji, Boa Sorte, Catende, depois de Catende tem Colônia, tem Jaqueira, tem Periperi, tem Maraial, tem Florestal, tem São Benedito, tem Quipapá. Glicério! – o trem vai beber água, meia hora de parada pra se comer no hotelzinho, tomar-se água fria a tostão o copo. Mas tem queijo nessa estação!

(Jorge de Lima)

AGRADECIMENTOS

Trilhar o caminho da construção deste trabalho, desde as origens desta pesquisa até a redação final da dissertação, não foi uma tarefa fácil e que não realizei sozinho. Logo, com imenso prazer e sem querer esquecer nenhum nome, gostaria de registrar meus agradecimentos a todos que contribuíram de alguma maneira para que tudo isso pudesse ser concretizado.

Como cristão, agradeço primeiramente a Deus pela vida e por me possibilitar os meios para a realização deste trabalho.

Sou grato a meus pais, Roberto e Alba, e minha irmã Natália que não apenas me deram todo o apoio desde a seleção para o mestrado, além de me incentivar em todo momento, mas que estiveram comigo nas jornadas exploratórias pelo interior do estado em busca das antigas estações ferroviárias através do Projeto Memória Ferroviária de Pernambuco, iniciado em 2008 e que foi também um dos pontos de partida para este trabalho. À minha noiva Thaynnan agradeço pela compreensão, carinho e incentivo ao longo dessa jornada de mais de dois anos.

Agradeço à professora Mariana Albuquerque por toda a paciência e pela excelente orientação para a construção deste trabalho e de outros que desenvolvemos ao longo do mestrado, continuidade de uma parceria bastante produtiva que se iniciou ainda na graduação. Suas leituras, releituras e observações foram fundamentais para a consolidação deste trabalho.

Agradeço pelas contribuições de Nazaré Reis que foram muito importantes para organizar a história da patrimonialização do trem em Pernambuco.

Agradeço aos colegas de curso pelas boas conversas, ideias e amizades desenvolvidas e aos professores de cada disciplina cursada pelas contribuições na construção do trabalho, através das leituras indicadas.

Por fim, agradeço ao Rafael pelo excelente trabalho na secretaria do PGH. Expresso minha gratidão à coordenação do PPGH bem como à Ruralinda por ser a casa de mais uma etapa de minha formação.

RESUMO

O transporte ferroviário desempenhou papel significativo no desenvolvimento econômico e social de Pernambuco a partir da segunda metade do século XIX até meados do século XX. Ao longo dos mais de 1300 km de trilhos que compuseram a malha ferroviária pernambucana, várias estações ferroviárias foram construídas, servindo a pequenas, médias e grandes cidades da Zona da Mata, Agreste e Sertão, desempenhando funções relacionadas ao embarque e desembarque de passageiros e cargas, integrando a história e as memórias desses lugares. Com a gradativa desativação do transporte ferroviário, essas edificações se consolidaram como os principais elementos do patrimônio ferroviário de Pernambuco. Buscando entender como se dá a preservação destes bens através de novos usos, este trabalho tem como objetivo analisar a relação entre a história, preservação e a refuncionalização das estações ferroviárias de Pernambuco, partindo do processo de patrimonialização da ferrovia no estado.

Palavras-chave: Estações ferroviárias; história; patrimônio; Pernambuco; preservação.

ABSTRACT

Railway transport played a significant role in the economic and social development of Pernambuco from the second half of the 19th century to the middle of the 20th century. Along the more than 1300 km of tracks that made up the Pernambuco rail network, several railway stations were built, serving small, medium and large cities in the Zona da Mata, Agreste and Sertão, performing functions related to the embarkation and disembarkation of passengers and loads, integrating the history and memories of these places. With the gradual deactivation of rail transport, these buildings have consolidated themselves as the main elements of Pernambuco's rail heritage. Seeking to understand how these goods are preserved through new uses, this work aims to analyze the relationship between the history, preservation and the refunctionalization of Pernambuco's railway stations, based on the heritage process of the railway in the state.

Key-words: Railway stations; history; heritage; Pernambuco; preservation.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - Mapa das ferrovias de Pernambuco em 1963	63
Figura 2 - Mapas da Estrada de Ferro Paulo Afonso e Petrolina a Teresina	64
Figura 3 - Linha do tempo com os marcos da história do patrimônio ferroviário de Pernambuco	77
Figura 4 - Comemorações do centenário da primeira ferrovia de Pernambuco em 7 de fevereiro de 1958.	78
Figura 5 - Refuncionalização das estações ferroviárias de Pernambuco (RMR, Agreste e Zona da Mata)	94
Figura 6 - Refuncionalização das estações ferroviárias de Pernambuco (Sertão)	95
Figura 7 - Estação Central do Recife, 2016.	99
Figura 8 - Estação ferroviária de Jaboatão, 2008.....	100
Figura 9 - Estação ferroviária de Vitória, 2008	101
Figura 10 - Estação ferroviária de Pombos, 2018	101
Figura 11 - Estação ferroviária de Gravatá, 2018.....	101
Figura 12 - Estação da Cultura em Bezerros, 2013	102
Figura 13 - Estação ferroviária de Caruaru, 2009	103
Figura 14 - Estação ferroviária de São Caetano, 2010	103
Figura 15 - Estação ferroviária de Tacaimbó, 2009.....	103
Figura 16 - Estação ferroviária de Sanharó, 2009.....	103
Figura 17 - Estação ferroviária de Pesqueira, 2009	103
Figura 18 - Estação de Mimoso, 2009.....	104
Figura 19 - Estação ferroviária de Arcoverde, 2009	104
Figura 20 - Estação ferroviária de Sertânia, 2010	104
Figura 21 - Estação ferroviária de Carnaíba, 2010.....	104
Figura 22 - Estação ferroviária de Henrique Dias, 2013.....	105
Figura 23 - Estação ferroviária de Pinto Ribeiro, 2015.....	105
Figura 24 - Estação ferroviária de Albuquerque Né, 2010	105
Figura 25 - Estação ferroviária de Irajá, 2010	106
Figura 26 - Estação ferroviária de Guaraci, 2010.....	106
Figura 27- Estação ferroviária de Afogados da Ingazeira, 2010.....	106
Figura 28 - Estação ferroviária de Flores, 2009	106
Figura 29 - Estação ferroviária Eng. Cornélio, 2012.....	106

Figura 30 - Estação ferroviária de S. Serafim, 2012.....	106
Figura 31 - Estação ferroviária de Serra Talhada, 2009.....	107
Figura 32 - Estação ferroviária de Felipe Camarão 2012.....	107
Figura 33 - Estação Vidal de Negreiros, 2009.....	107
Figura 34 - Estação ferroviária de Mirandiba, 2015.....	107
Figura 35 - Estação ferroviária de Fernandes Vieira, 2016.	108
Figura 36 – Estação ferroviária de Eng. Arlindo Luz, 2016	108
Figura 37 - Estação ferroviária de Salgueiro, 2014.	108
Figura 38 - Estação ferroviária do Brum, 2020.....	109
Figura 39 - Estação ferroviária de Macacos, 2013	109
Figura 40 - Estação ferroviária de Camaragibe, 2009.....	110
Figura 41 - Estação ferroviária de São Lourenço, 2009	110
Figura 42 - Estação ferroviária de Tiúma, 2009	110
Figura 43 - Estação de Paudalho, 2014	110
Figura 44 - Estação ferroviária de Carpina, 2013.....	112
Figura 45 - Estação ferroviária de Nazaré da Mata, 2011	112
Figura 46- Estação ferroviária de Aliança, 2011.....	112
Figura 47 - Estação ferroviária de Pureza, 2013	112
Figura 48 - Estação ferroviária de Timbaúba, 2011	112
Figura 49 - Estação ferroviária de Rosa e Silva, 2009	112
Figura 50 - Estação ferroviária de Lagoa do Carro, 2009	113
Figura 51 - Estação ferroviária de Campo Grande, 2009.....	113
Figura 52 - Estação de Bom Jardim, 2013.	113
Figura 53 - Estação ferroviária do Cabo, 2016.....	114
Figura 54 - Estação ferroviária de Aripibu, 2013	115
Figura 55 - Estação ferroviária de Ribeirão, 2013.....	115
Figura 56 - Estação ferroviária de Gameleira, 2009.....	116
Figura 57 - Estação ferroviária de Joaquim Nabuco, 2010	116
Figura 58 - Estação ferroviária de Palmares, 2013	116
Figura 59 - Estação ferroviária de Pirangi, 2015	116
Figura 60 - Estação ferroviária de Catende, 2013.....	117
Figura 61 - Estação ferroviária de Jaqueira, 2010.....	118
Figura 62 - Estação ferroviária de Frei Caneca, 2010.....	118
Figura 63 - Estação ferroviária de Maraial, 2010.....	118

Figura 64 - Estação ferroviária de Igarapeba, 2013	119
Figura 65 - Estação ferroviária de São Benedito, 2013.....	119
Figura 66 - Estação ferroviária de Quipapá, 2013.....	119
Figura 67 - Estação ferroviária de Paquevira, 2015	119
Figura 68 - Estação ferroviária de Progresso, 2013	120
Figura 69 - Estação ferroviária de Linda Flor, 2013	120
Figura 70 - Estação ferroviária de Ilha de Flores, 2013.....	121
Figura 71 - Estação ferroviária de Cortês, 2013.....	121
Figura 72 - Estação ferroviária de Canhotinho, 2013	121
Figura 73 - Estação ferroviária de Angelim, 2009	121
Figura 74 - Estação ferroviária de São João, 2016	122
Figura 75 - Estação ferroviária de Garanhuns, 2015.....	122
Figura 76 - Estação ferroviária de Volta do Moxotó, 2009	122
Figura 77 - Estação ferroviária de Petrolina (primeira), 2009	123
Figura 78 - Estação ferroviária de Petrolina (segunda), 2009	123
Figura 79 - Estação ferroviária de Rajada, 2009	124
Figura 80 - Estação ferroviária de Arizona, 2009	124
Figura 81 - Estação ferroviária de Afrânio, 2009	124
Figura 82 - Obras de restauro da estação ferroviária de Moreno em 2020	126
Figura 83 - Estação ferroviária de Belo Jardim revitalizada, 2020.	126

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 - Principais linhas de Pernambuco, extensões e extremos*	68
Tabela 2 - Quantitativo das estações ferroviárias de Pernambuco	69
Tabela 3 - Relação estações existentes X preservadas X refuncionalizadas*	97

LISTA DE ABREVIACOES E SIGLAS

CBTU - Companhia Brasileira de Trens Urbanos

CFN - Companhia Ferroviária do Nordeste

Condepe – Instituto de Planejamento de Pernambuco

Condepe/ FIDEM – Agência Estadual de Planejamento e Pesquisas de Pernambuco

FIDEM – Fundação de Desenvolvimento da Região Metropolitana do Recife

FIAM - Fundação de Desenvolvimento Municipal do Interior de Pernambuco

Fundarpe - Fundação do Patrimônio Histórico e Artístico de Pernambuco

GWBR - *Great Western of Brazil Railway*

IPHAN - Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional

Icomos – *Internacional Council of Monuments and Sites*

Presefer – Projeto de Preservação do Patrimônio Ferroviário de Pernambuco

PRESEFERE – Setor Geral de Preservação do Patrimônio Histórico Ferroviário

PRESERVE - Programa de Preservação do Patrimônio Histórico do Ministério dos Transportes

PPSH – Plano de Preservação dos Sítios Históricos da Região Metropolitana do Recife

PPSHI – Plano de Preservação dos Sítios Históricos do Interior de Pernambuco

RFN - Rede Ferroviária do Nordeste

RFFSA - Rede Ferroviária Federal S/A

SEBRAE – Serviço Brasileiro de Apoio s Micro e Pequenas Empresas.

SENAI - Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial

TICCIH - *The Internacional Committe for the Conservation of the Industrial Heritage*

TLSA - Transnordestina Logística S/A

UNESCO - Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	13
CAPÍTULO 1 - PATRIMÔNIO CULTURAL FERROVIÁRIO, CIDADE E HISTÓRIA: REFLEXÕES TEÓRICO-METODOLÓGICAS.....	20
1.1. <i>História, patrimônio e espaço: abordagem e métodos</i>	20
1.2. <i>Uma busca pela definição de patrimônio cultural</i>	26
1.3. <i>Espaço urbano, cidade e patrimônio industrial</i>	34
1.3.1. <i>O que dizem as cartas patrimoniais?.....</i>	38
1.4. <i>A perda da memória: entre formas e funções.....</i>	40
1.4.1. <i>Memória ferroviária e função patrimonial.....</i>	41
1.4.2. <i>Preservação e função patrimonial.....</i>	46
CAPÍTULO 2 - O VALOR HISTÓRICO DAS ESTAÇÕES FERROVIÁRIAS DE PERNAMBUCO	50
2.1. <i>Estações de memória em cidades marcadas pelos trilhos.....</i>	51
2.2. <i>A formação da malha ferroviária de Pernambuco: origens de um patrimônio em rede</i>	59
2.3. <i>Entre desativações e sucateamento, a patrimonialização.....</i>	70
2.4. <i>A patrimonialização do sistema ferroviário de Pernambuco.....</i>	75
CAPÍTULO 3: OS NOVOS USOS NA HISTÓRIA DAS PRÁTICAS DE PRESERVAÇÃO DAS ESTAÇÕES FERROVIÁRIAS DE PERNAMBUCO	85
3.1. <i>Patrimônio antes e depois do tombamento: Os dilemas da preservação do patrimônio ferroviário de Pernambuco.....</i>	86
3.2. <i>Refuncionalização das estações ferroviárias de Pernambuco</i>	93
3.2.1. <i>Linha Centro.....</i>	98
3.2.2. <i>Linha Norte e ramal de Bom Jardim</i>	108
3.2.3. <i>Linha Sul, ramal de Cortês, ramal de Barreiros e ramal de Garanhuns.....</i>	114
3.2.4. <i>Estrada de Ferro Paulo Afonso e Viação Férrea Federal do Leste Brasileiro (VFFLB) ...</i>	122
3.3. <i>Os novos usos e a preservação do patrimônio ferroviário de Pernambuco.....</i>	124
CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	129
REFERÊNCIAS.....	133

INTRODUÇÃO

Trilhos que marcaram cidades, estações ferroviárias como elementos que guardam memórias e a história de não apenas uma modalidade de transporte, mas de núcleos urbanos que, ao serem incorporados nas rotas do trem de ferro tiveram suas dinâmicas transformadas, tendo como consequência em boa parte dos casos uma experiência de expansão urbana.

Nos muitos trabalhos desenvolvidos, quer na história, na geografia, no urbanismo, ou mesmo na economia, tem se ressaltado a importância da ferrovia para o desenvolvimento econômico e na modificação de relações sociais no Brasil a partir da segunda metade do século XIX. De fato, por meio dos trilhos houve uma considerável melhoria no que concerne às comunicações físicas no Brasil Império e em seguida durante o regime republicano.

Gerando impactos consideráveis sentidos de formas diferentes em vários lugares do Brasil, dadas as suas particularidades, a ferrovia veio a representar o primeiro sistema bem definido de transportes no país, longe de querer dizer com isso que desde cedo houve uma rede unificada, bem desenhada e executada nas conformidades das demandas locais e nacionais que idealmente promoveu conexões dos mais longínquos núcleos urbanos do país.

Na verdade, tratava-se de um meio de transporte sistematizado, com tarifas, pontos de embarque e horários definidos, não excluindo eventuais atrasos e outros problemas, mas ressaltando essa regularidade que, junto a uma idealização do trem como símbolo de progresso, tornou a ferrovia mais que um meio de transporte, mas algo carregado de significados que contribuíram também por induzir a sua boa aceitação pela população.

No ano de 2018 completaram-se 160 anos da inauguração da primeira ferrovia de Pernambuco e o problema que se apresenta surge a partir de uma pesquisa prévia que permitiu identificar o atual panorama do transporte ferroviário em Pernambuco, envolvendo análise bibliográfica e pesquisas de campo. A pesquisa iniciada como “Projeto Memória Ferroviária de Pernambuco” envolveu entre 2008 e 2020 a visita a mais de 70 localidades nos limites de Pernambuco onde um dia passou o trem de ferro.

Foi possível então perceber que os elementos do patrimônio ferroviário estão cravados nos mais diversos centros urbanos de Pernambuco, como na capital pernambucana, e as marcas dessa técnica vão além das formas físicas deixadas como as edificações, trilhos, elementos de sinalização.

Seguindo a tendência do cenário nacional, no qual a ferrovia assumiu um papel secundário na dinâmica nacional de transportes, em um gradativo processo de desvalorização, o patrimônio ferroviário de Pernambuco se formou em paralelo à redução da importância até a quase completa desativação dos serviços de transportes sobre trilhos no estado, constituindo-se historicamente a partir de uma preocupação pela manutenção de uma memória social ligada a uma idealização da ferrovia construída com base na sua contribuição para o desenvolvimento de vários lugares.

Nisto, identificou-se um conjunto de linhas férreas somando mais de 1.300 km, construídas entre 1855 e 1962, com três linhas principais partindo do Recife nas direções noroeste, sudoeste e oeste, e seus respectivos ramais, além de trechos de ferrovias iniciadas fora do estado. Foi ao longo destas linhas que Pernambuco já contou com um número de mais de 130 pontos de embarque e desembarque.

Muito embora, como já citado, haja outras edificações necessárias ao funcionamento da ferrovia, são as estações ferroviárias de passageiros, dentre os elementos do patrimônio ferroviário, os irradiadores de transformações nos núcleos urbanos, agregando em seu conjunto outras construções tais como armazéns, oficinas e vilas ferroviárias.

Perdendo sua função original, os bens do patrimônio ferroviário receberam novos usos que possibilitaram a sua preservação. É necessário levar em conta, porém, que para além do aspecto material presente nas edificações do patrimônio ferroviário estão seus valores históricos, afetivos e de memória, os quais são, por sua vez, frutos das relações sociais que se estabeleceram, permitindo o surgimento destes espaços e também as que se realizaram a partir dos mesmos em consequência de sua nova função.

Será dado então neste trabalho, diante deste imenso patrimônio, enfoque às estações ferroviárias, enquanto principais elementos desse conjunto. Mais especificamente, este trabalho é voltado a analisar a história e a situação das edificações destinadas ao embarque de passageiros que, tendo desempenhado um papel histórico de relevância na transformação do espaço a partir da concentração

de fluxos em várias localidades de Pernambuco, se firmaram como elemento de destaque na paisagem urbana e na história de inúmeras cidades.

Historicamente, as estações serviram como “portas” a diversas localidades do estado, como instrumentos de integração, tendo contribuído dessa forma para promover transformações nos meios urbano e rural de Pernambuco a partir da segunda metade do século XIX. Diante destes pontos de embarque e desembarque, desenvolveram-se povoações, cidades se emanciparam, à medida que por meio dos trilhos novas rotas econômicas se consolidaram com o deslocamento de mercadorias e pessoas.

Sem querer romantizar a relação histórica do trem com o desenvolvimento de vários núcleos urbanos brasileiros, convém ressaltar que durante décadas foi esse meio de transporte o acesso privilegiado aos mais diversos lugares, por intermédio do qual circulavam passageiros, cargas, comunicação e cultura, ao passo que impulsionados pela locomotiva novos costumes se consolidaram.

A vida na estação ferroviária então não se resumia ao embarcar e desembarcar. Esse processo na verdade foi carregado de simbolismo, de maneira que as chegadas e partidas representavam para cidades menores eventos de destaque, marcando inclusive o tempo.

Desde simples paradas caracterizadas por singelas plataformas, cobertas ou não, a edificações ecléticas grandiosas, trazendo um variado conjunto de traços arquitetônicos, mas seguindo alguns padrões de disposição bem como suas dimensões, diretamente relacionadas a demandas específicas, as estações ferroviárias “guardam” os anseios e projetos da sociedade em estabelecer melhores conexões físicas diante da necessidade do deslocamento. Como lugares de sociabilidades, foram atribuídas de valores históricos (cognitivos) e afetivos (memórias individuais e coletivas).

O atual contexto destas edificações, outrora destinadas à movimentação de passageiros e cargas, é bem diversificado no que tange à sua conservação. Diante da gradativa substituição do transporte ferroviário acentuada na década de 1960 com políticas de erradicação de linhas consideradas antieconômicas, as consequências foram estações fechadas e sem sua função original. Esse desuso e sucateamento da ferrovia acentuado na segunda metade do século XX no Brasil, atrelado a fatores de ordem política, cultural e econômica, fez com que o velho trem

de ferro fosse ressignificado e, atribuído de valores patrimoniais, foi incorporado pela sociedade como elemento de memória.

Dessa forma, trilhos, locomotivas, vagões, utensílios e ferramentas empregados em épocas diversas em oficinas, estações, escritórios, praticamente tudo que diz respeito ao aparato técnico necessário ao funcionamento das estradas de ferro vem a ser considerado como passível de tornar-se patrimônio.

Nesse momento então é que surgem as primeiras ações que mostram uma preocupação com a proteção de uma história, mais a frente enunciada como memória. Assim, algumas estações passam a receber novas funções no sentido de garantir a sua preservação.

Estas novas funções, uma ressignificação destes prédios, permitiram em parte a sua preservação ao longo dos anos, ressaltando que em alguns casos o novo uso não se deu de maneira adequada com o que preveem as orientações das entidades patrimoniais. Alguns destes novos usos previamente identificados são: centros culturais, museus, escolas, sedes de prefeituras e instituições sociais, moradias.

Para além do registro ou tombamento, a reutilização adequada destes espaços tem se mostrado como uma alternativa para a preservação das estações ferroviárias ao longo da história do reconhecimento e das práticas de preservação do patrimônio ferroviário. Exemplos como a antiga Estação Central do Recife, abrigando o Museu do Trem ou um caso mais recente como a Estação Ferroviária de Paudalho, abrigando Arquivo Público Municipal, são prova da validade destas práticas de preservação.

Diante disso, chega-se ao problema desta pesquisa: se o reconhecimento e classificação enquanto patrimônio é ou não suficiente para preservar a memória histórica ligada à ferrovia. De antemão identifica-se que a aplicação de novos usos tem contribuído para manter os bens preservados. Assim busca-se entender: Como se estabeleceu a patrimonialização e a preservação das estações ferroviárias de Pernambuco?

Assim, o objetivo deste trabalho é compreender como se estabelecem as políticas e práticas de preservação do patrimônio e da memória ferroviária em Pernambuco. Como objetivos específicos elencam-se: Analisar a relação entre memória e retórica da perda na construção do patrimônio ferroviário de Pernambuco; contextualizar o processo conscientização sobre o patrimônio

ferroviário no estado; elaborar um levantamento dos usos das estações ferroviárias em Pernambuco e compreender as políticas de preservação do patrimônio ferroviário e como elas orientam os usos e intervenções.

Como justificativa para a realização deste trabalho está a necessidade de definições mais precisas através da historiografia sobre o impacto da ferrovia na configuração dos lugares, em outras palavras, entender como a ferrovia se coloca enquanto vetor de mudança no processo histórico de urbanização em Pernambuco. Nesse processo, a estação ferroviária caracteriza-se como o lócus privilegiado dessas mudanças ao passo que, como será apresentado, ela se consolidará como irradiador de transformações no desenho de cidades e na consolidação de novas relações com as populações por elas atendidas.

Essa contribuição a que se propõe esta pesquisa pode dar suporte a processos em curso ou que poderão ser iniciados de tombamento ou valoração das estações ferroviárias em Pernambuco. Também, a análise do processo de classificação como patrimônio de uma estação ferroviária poderá então auxiliar na compreensão sobre a forma como cada grupo elege seu patrimônio, de maneira a perceber a representatividade e os significados assumidos no tempo pelo patrimônio industrial, tipologia patrimonial em que está inserida a ferrovia.

A execução dessa pesquisa justifica-se ainda em seus resultados previstos, como o levantamento das condições de preservação das estações ferroviárias de Pernambuco, considerando seus novos usos e a compreensão do processo de patrimonialização da ferrovia no estado.

Quando se propõe aqui analisar a relação entre a importância da estação ferroviária para a história local e sua patrimonialização, não se quer com isso apontar o valor patrimonial como inerente ao bem. Pelo contrário, a atribuição desse valor representa uma escolha e é sinalizada em um determinado tempo, apontando os anseios dos grupos humanos em um período específico.

Metodologicamente, o ponto de partida é a compreensão do processo de construção de ferrovias em Pernambuco e a posterior transformação de seus elementos em patrimônio, baseando em conceitos trazidos por Milton Santos como técnica, forma e função. Foram analisados fatores econômicos, políticos, sociais e culturais, bem como as motivações a estes atreladas que levaram à construção de estradas de ferro e a conseqüente implantação de estações ferroviárias em Pernambuco, considerando os aspectos mais amplos das localidades e buscando

articular a implantação e funcionamento de estações ferroviárias às transformações no espaço urbano, empregando fontes que dizem respeito aos traçados das linhas, estações e posições quilométricas, tabelas de horário, mapas e iconografia.

Ressalta-se que o recorte de análise deste trabalho foi o das edificações das estações de passageiros, compreendidas como as edificações principais dos conjuntos ferroviários. Isso não quer dizer que os outros elementos não tiveram sua importância no funcionamento das estradas de ferro ou mesmo enquanto patrimônio, mas que as estações são as edificações de maior significado para a população e os elementos de maior presença no meio urbano de Pernambuco.

Enquanto fontes foram utilizados periódicos que, por sua vez, trouxeram dados importantes quanto aos indícios do processo de patrimonialização e dos fatos que implicaram no mesmo, com notícias sobre a inauguração e desativação de trechos ferroviários e estações. Foram consultados referenciais bibliográficos com informações primárias sobre as ferrovias pernambucanas, assim como processos de tombamento e o Inventário do Patrimônio Ferroviário de Pernambuco (IPHAN, 2009).

Para a identificação dos usos atribuídos às estações foram utilizados os resultados de visitas de campo realizadas previamente. As visitas, realizadas no período de 2008 a 2019 se deram no intuito de perceber *in situ* e *in visu* o estado de conservação das edificações, além de compreender os usos adotados, considerando que as mesmas já eram patrimônio declarado por meio do Tombamento Temático do Patrimônio Ferroviário de Pernambuco aberto pelo governo estadual anteriormente e pelo Inventário do Patrimônio Ferroviário de Pernambuco, concluído um ano após o início dos levantamentos de campo.

A partir disso, o presente trabalho foi organizado em três capítulos, sendo o primeiro destinado a uma apresentação dos referenciais teóricos e metodológicos que nortearam o desenvolvimento da pesquisa, tendo como suporte os teóricos da história, da geografia, do urbanismo e do campo do patrimônio cultural.

O segundo capítulo, aponta os caminhos para a compreensão da formação da malha ferroviária pernambucana, relacionando os aspectos sociais e econômicos que orientaram e demandaram a implantação das estradas de ferro no estado. Em seguida é feita uma análise da desvalorização do transporte ferroviário no estado, dentro da lógica nacional, processo que se desenrolou ao longo do século XX. Os dois últimos tópicos do capítulo trazem uma abordagem sobre o processo de

ressignificação da ferrovia enquanto patrimônio em Pernambuco e então é analisada a presença marcante das estações ferroviárias na paisagem dos centros urbanos de Pernambuco.

O terceiro capítulo foi destinado a discutir esses novos usos, identificando quais são e quais que foram adequados e contribuíram de maneira efetiva para a preservação das antigas estações. Neste capítulo, os novos usos foram enfatizados como prática de destaque no processo de patrimonialização das estações ferroviárias em Pernambuco e como melhor alternativa para a preservação destes bens, ao contribuírem para sua reinserção ativa nas dinâmicas urbanas, sendo apresentado um panorama da situação de conservação das estações ferroviárias de Pernambuco.

Capítulo 1 - Patrimônio cultural ferroviário, cidade e história: reflexões teórico-metodológicas

Qual a importância de uma estação ferroviária para uma cidade? O que a leva ser considerada patrimônio cultural? Como se estabeleceram os novos usos e no que eles contribuem para a preservação desses bens? Essas questões traduzem a busca pelo entendimento sobre como se dá a preservação das estações ferroviárias em Pernambuco, partindo de sua importância no processo histórico de formação de uma cidade, a partir de seus impactos socioespaciais.

Como então uma edificação destinada ao embarque e desembarque se constitui referência no espaço citadino e elemento de memória para um ou mais grupos, assumindo dessa forma novos usos que contribuem com a sua permanência, diante da função de patrimônio que passa a cumprir? Para dar início, faz-se necessário apresentar alguns conceitos e métodos que orientarão a abordagem aqui proposta sobre o patrimônio ferroviário, sua história, função e meios de salvaguarda.

A princípio, patrimônio, cidade e história são conceitos complexos, que exprimem realidades diversas e amplas dimensões do conhecimento, possuindo fortes ligações entre si. Os mesmos são as bases para a construção do presente trabalho, tomados nas seguintes perspectivas: Patrimônio na sua ampla dimensão enquanto patrimônio cultural (considerado nas suas dimensões material e imaterial), a cidade na sua interpretação não apenas enquanto espaço físico, mas como forma de organização humana, produto e meio de relações sociais, e a história nas suas acepções enquanto campo disciplinar, narrativa e tempo decorrido.

1.1. História, patrimônio e espaço: abordagem e métodos

O campo da história na sua relação com o do patrimônio cultural tem sua importância sinalizada na investigação dos bens patrimoniais, contribuindo na seleção e definição de valores e significados que podem apontar para a necessidade de sua preservação.

Chuva (2008) traz que a relação entre estes campos – história e patrimônio - remonta à consolidação de ambos no século XIX, tendo sido a função da história colocada em segundo plano no cenário nacional diante de outros campos que lidam com o patrimônio ao longo do século XX, o que tem mudado consideravelmente a partir da ampliação da noção de patrimônio observada ao longo das últimas décadas do século XX e início do XXI.

A história, que está na essência do campo do patrimônio, outrora relegada ao papel de ferramenta, com a subestimação de seu potencial interpretativo, agora volta à tona nas investigações sobre os bens e os processos de patrimonialização (CHUVA, 2008).

Dessa maneira, ela pode servir na identificação dos processos de reconhecimento e salvaguarda de bens, os quais envolvem escolhas e se dão pela atribuição de um significado construído socialmente e que pode ser identificado e interpretado, no caso das estações ferroviárias – objeto deste trabalho -, por meio da compreensão dos processos históricos nos quais estão inseridas, desde sua construção, operação e relação com cada lugar, a partir do que se apreendem valores históricos, afetivos, dentre outros.

Assim, a investigação sobre este patrimônio pode suscitar novas reflexões diante da importância dos meios de transporte para as transformações sociais e espaciais vivenciadas em Pernambuco entre a segunda metade do século XIX e o início do século XX.

Nesse sentido, o historiador tanto pode analisar a historicidade do bem, tomando este como vestígio do passado, como fonte ou como objeto, e construir uma narrativa que justifique sua incorporação enquanto patrimônio, como pode investigar as próprias práticas de preservação, de acordo com Chuva (2008).

Para este trabalho então serão analisadas a patrimonialização e as práticas de preservação das estações ferroviárias em Pernambuco, buscando compreender a relação entre as estações, seus valores históricos em diferentes contextos urbanos, e então as memórias das quais fazem parte.

Metodologicamente, foram adotadas as duas perspectivas citadas ao passo que, a primeiro momento, se analisaram os processos históricos de formação e operação da malha ferroviária de Pernambuco, com o intuito de compreender o valor histórico das estações ferroviárias em sua inserção na

dinâmica das cidades e as relações sociais ali estabelecidas como fruto da técnica, que contribuíram também para a criação de outros valores patrimoniais.

Em seguida, buscou-se compreender como e quais novos usos se estabeleceram a partir da desativação das estações e como os mesmos puderam contribuir para a preservação destes bens e das memórias atreladas a estes, atendendo a proposta de compreender o papel desses novos usos na salvaguarda destes elementos do patrimônio ferroviário.

Os elementos do patrimônio ferroviário podem ser analisados a partir do que Milton Santos (2006) define como rugosidade, enquanto vestígio do passado ou a reminiscência de outras épocas, enquanto herança física e social, territorialmente localizada, que resta a partir de épocas anteriores. Assim:

O que na paisagem atual, representa um tempo do passado, nem sempre é visível como tempo, nem sempre é redutível aos sentidos, mas apenas ao conhecimento. Chamemos *rugosidade* ao que fica do passado como forma, espaço construído, paisagem, o que resta do processo de supressão, acumulação, superposição, com que as coisas se substituem e acumulam em todos os lugares. As rugosidades se apresentam como formas isoladas ou como arranjos. É dessa forma que elas são uma parte desse espaço-fator. Ainda que sem tradução imediata, as rugosidades nos trazem os restos de divisões do trabalho já passadas (todas as escalas da divisão do trabalho), os restos dos tipos de capital utilizados e suas combinações técnicas e sociais com o trabalho (SANTOS, 2006, p.92).

Dessa forma, o conceito de rugosidade permite entender as estações ferroviárias como uma marca do tempo no espaço que reflete realidades passadas e ao mesmo tempo compõe o presente. Para uma melhor compreensão destas realidades distantes no tempo, levando em consideração a inseparabilidade das dimensões da realidade social (BARROS, 2013), este trabalho caminha nos domínios da história da técnica e da história do patrimônio, ao passo que serão analisadas a ferrovia e sua transformação em patrimônio cultural reconhecido.

Assim, as análises aqui desenvolvidas se aproximam da dimensão da história da cultura material (BARROS, 2013), uma vez que se buscou compreender as demandas sociais que culminaram na definição das funções exercidas pelas estações ferroviárias; em linhas gerais, a primeiro momento a

função desempenhada no embarque e desembarque, enquanto elemento integrante da técnica de transporte ferroviário e em seguida sua função de memória, enquanto bem patrimonial. Isso não impediu que autores mais relacionados a outras dimensões historiográficas tenham sido considerados, como no caso da história cultural e da história social.

Considerou-se que as estações ferroviárias que compõem o patrimônio cultural pernambucano são formas que podem exercer novas funções, com as funções originais influenciando nas posteriores (SANTOS, 2006). A essa variabilidade de funções no tempo, Sandra Pesavento traz que

A passagem do tempo modifica o espaço, onde as práticas sociais do consumo e da apropriação do território não só alteram as formas do urbano como também a função e o uso do mesmo espaço, descaracterizando o passado da cidade (PESAVENTO, 2005, p. 11).

Interpretaremos esse processo de atribuição de uma nova função, ou de manutenção de uma função antiga e adição de nova função pelo conceito de “refuncionalização” em Corrêa (2010), fato que ocorre com diversas estações em Pernambuco, a exemplo da Estação Central na década de 1970. De acordo com Lemos (1981) os elementos da paisagem urbana possuem relação e não podem ser tomados de maneira isolada em sua análise e conservação.

Ainda segundo o mesmo autor, cada cidade possui uma determinada problemática e essa deverá ser levada em conta na escolha do que e como preservar, enquanto significativo (LEMOS, 1981). Logo, essa nova função exprime uma escolha pela permanência e uma determinada função social contextualizada espacial e temporalmente.

Com relação à refuncionalização de edificações enquanto prática de patrimonialização, Choay (2001) traz que “ela deriva do bom senso, mas também de uma sensibilidade inscrita na longa vida das tradições urbanas e dos comportamentos patrimoniais, que por isso varia de país para país” (CHOAY, 2001, p. 222). Assim na aplicação de novas funções às edificações das antigas estações ferroviárias de Pernambuco será possível observar algumas peculiaridades, como o tipo de uso e a forma como foi realizada a requalificação.

Ao trabalhar a importância exercida pela ferrovia na formação e transformação do espaço - e assim compreender o valor histórico do patrimônio

ferroviário -, influenciando na configuração da organização social de núcleos urbanos, será adotada uma compreensão de espaço, enquanto instância social como coloca Milton Santos (2014).

Assim, o espaço “não é estático, mas uma produção humana contínua” (CARLOS, 1992, p. 31). “É um produto social” (CARLOS, 1992, p. 32). Assim ele existe a partir da ação humana, implicando também no moldar das relações sociais. Logo, não será analisada a ferrovia em uma interpretação linear de causa/ efeito, metodologia limitada de acordo com Monastirsky (2013) que

(...) aponta para um determinismo tecnológico e a ferrovia, enquanto uma inovação tecnológica, não pode ser considerada e analisada por ela mesma, isolada de um contexto. Há, portanto, uma via de duas mãos entre a técnica e a sociedade. Um processo de transferências que conduzem às transformações sociais, econômicas e tecnológicas, ou seja, é necessário considerar o transporte – e, neste caso, a ferrovia - como um suporte de ações, que não deve ser descontextualizado das condições políticas, sociais e econômicas. A estrada e os meios de transporte não estão no fundamento da mudança e da riqueza de um dado espaço, mas eles aparecem como inovações e/ou adaptações, quando preexistem os motivos de mudanças. (MONASTIRSKY, 2013, p. 793)

Dessa forma, no sentido de compreender a historicidade das funções exercidas pelos elementos que hoje compõem o patrimônio ferroviário, serão levados em conta os devidos contextos a partir das fontes utilizadas, considerando lógicas internas dos locais em que as estações ferroviárias foram implantadas, atreladas às conjunturas do império e da república (políticas, econômicas e sociais), sob a pressão de lógicas internacionais como a expansão do capitalismo industrial promovida em sua essência pelos britânicos no século XIX. Nessa perspectiva, é conveniente destacar que são também fatores políticos, econômicos, sociais e culturais que levarão à desvalorização da ferrovia (processo que se acentua na segunda metade do século XX) e que conduzirão para os processos de patrimonialização.

Os elementos físicos do espaço, organizados em conjunto, ganham vida por meio dos “processos sociais representativos de uma sociedade em um dado momento. Esses processos, resolvidos em funções, realizam-se através de formas” (SANTOS, 2014, p. 12). Dessa forma, entre esses elementos é possível colocar a ferrovia e com suas estações. Em termos de função, a do transporte é uma dessas e suas implicações nos meios urbano e rural, que

servirão de base para a compreensão do surgimento e da importância histórica das estações ferroviárias.

A função patrimonial será adotada ao compreender as estações ferroviárias enquanto bens representativos do patrimônio cultural de Pernambuco. A estrada de ferro, enquanto estrutura, elemento fixo do espaço, possibilitou a criação de fluxos, ou facilitou a circulação dos já existentes. O conceito de fixos e fluxos é trazido por Santos (2014) como componentes da dinâmica espacial.

Esses fluxos iniciais são baseados em mercadorias e pessoas. Para além dos trilhos, os elementos fixos se caracterizarão por outras formas espaciais, como as estações ferroviárias, que a partir dos fluxos atraem para si bem como criam novas relações sociais e de reprodução do espaço ao longo do tempo.

A existência de fluxos então pressupõe a existência de uma rede, nesse caso a rede ferroviária. A rede, de acordo com a conceituação de Dias (2000) viabiliza a circulação, a comunicação, é mutável e se adequa ao contexto em que se insere; se classifica pelo seu nível de alcance (regional, nacional, etc), tendo como principal propriedade a conexão ou a possibilidade de conexão, por meio da qual ela solidariza ou exclui seus elementos de conexão, que seriam os nós da rede.

A rede ferroviária então teria como nós suas estações, atreladas a cidades que vão influenciar e ser influenciadas pelo funcionamento dessa rede. Os nós dessa rede conformarão em alguns casos centralidades, em relação ao funcionamento do sistema interpretado em sua escala total ou de acordo com dinâmicas já pré-estabelecidas. É o caso de estações como a própria Estação Central do Recife, Carpina ou Caruaru, configuradas enquanto centralidades na rede ferroviária, dentro de uma centralidade já pré-estabelecida, lugares que já se projetavam ou já se haviam consolidado enquanto referências do urbano.

Além disso, o espaço urbano envolve os valores da sociedade, manifestos nas formas espaciais como os monumentos. Cada forma espacial não existe de maneira autônoma, pois se materializa a partir das funções que abriga em si, demandadas pelos processos da sociedade, muitas vezes simbólicas (CÔRREA, 1989).

Esse pressuposto teórico se aplica às estações ferroviárias para esta abordagem, por possibilitar a sua compreensão enquanto testemunhos de uma técnica não mais empregada, o que não quer dizer que esteja superada enquanto mera etapa de um processo evolutivo linear, considerando devidamente os direcionamentos políticos e econômicos que determinaram a desativação das ferrovias. Podem ser consideradas como espaços de memória, sendo a memória segundo Le Goff (2013) um elemento essencial na composição de identidades.

1.2. Uma busca pela definição de patrimônio cultural

O campo do patrimônio cultural tem se ampliado consideravelmente nas últimas décadas. Desde a segunda metade do século XX, tem-se multiplicado o número de patrimônios declarados e reconhecidos, expressos na sua essência material ou imaterial, demarcando as mais diversas identidades, expressando uma relação temporal e espacial dos mais diversos grupos sociais (POULOT, 2006). Poulot (2009) pontua que “o reconhecimento de novos patrimônios” é algo que marca o período principalmente entre as décadas de 1970 e 1980, em favor de novas coletividades.

Essa ampliação no número de bens reconhecidos enquanto patrimônio cultural é reflexo de uma mentalidade que se expressa também na própria Constituição Federal brasileira. Ao se examinarem suas versões de 1937 e 1988, percebe-se essa ampliação. O decreto lei nº 25, disposto na Constituição Federal de 1937 traz como

(...) o patrimônio histórico e artístico nacional o conjunto dos bens móveis e imóveis existentes no país e cuja conservação seja de interesse público, quer por sua vinculação a fatos memoráveis da história do Brasil, quer por seu excepcional valor arqueológico ou etnográfico, bibliográfico ou artístico. (BRASIL, decreto lei n. 25, 1937)

É válido observar que o referido decreto se refere ao patrimônio enquanto “histórico e artístico”. O termo “cultural” só entraria na Constituição de 1988. A respeito do termo cultura, será adotado o conceito tal como elaborado na Antropologia o qual, de acordo com Pesavento (2008) passou a ser utilizado

pela História na sua aproximação com aquela disciplina a partir da segunda metade do século XX, mais precisamente a partir da década de 1960 (PESAVENTO, 2008, p. 94). Dessa maneira

Trata-se, antes de tudo, de pensar a cultura como um conjunto de significados partilhados e construídos pelos homens para explicar o mundo. A cultura é ainda uma forma de expressão e tradução da realidade que se faz de forma simbólica, ou seja, admiti-se que os sentidos conferidos às palavras, às coisas, às ações e aos atores sociais se apresentam de forma cifrada, portando já um significado e uma apreciação valorativa. (PESAVENTO, 2005, p. 15)

Na descrição do que poderia ser reconhecido como patrimônio, a Constituição de 1937 considera bens individuais ou reconhecidos conjuntamente que tenham sido registrados nos livros de Tombo Arqueológico, Etnográfico e Paisagístico; Histórico; das Belas Artes ou no livro das Artes Aplicadas. Ainda de acordo com a mesma Constituição, como observa Meneses (2009), há uma restrição à materialidade dos bens patrimoniais, algo que vem a ser transformado gradativamente e que se reflete quase 50 anos depois na legislação nacional com a publicação da nova Constituição, depois de vários acontecimentos e debates que perpassaram o primeiro governo de Getúlio Vargas, os governos populistas e o período da ditadura militar entre 1964 e 1985, chegando à redemocratização.

Já empregando o termo 'patrimônio cultural', a nova Constituição de 1988, em vigor até os dias atuais, considera os bens de natureza material e imaterial, uma inovação com relação às constituições anteriores. Esses bens

(...) tomados individualmente ou em conjunto, portadores de referência à identidade, à ação, à memória dos diferentes grupos formadores da sociedade brasileira, nos quais se incluem: as formas de expressão; os modos de criar, fazer e viver; as criações científicas, artísticas e tecnológicas; as obras, objetos, documentos, edificações e demais espaços destinados às manifestações artístico-culturais; os conjuntos urbanos e sítios de valor histórico, paisagístico, artístico, arqueológico, paleontológico, ecológico e científico. (BRASIL, 1988, art. 216)

A ampliação ajuda a entender a pluralidade que caracteriza o patrimônio cultural e indica também a complexidade de interpretação desse conceito. Um exercício interessante seria compreender a variabilidade de significado que o termo "patrimônio" experimentou ao longo dos séculos. A princípio o mesmo estaria ligado unicamente à herança familiar ou às relações de parentesco,

caracterizando os bens a serem deixados às gerações seguintes. O termo originário do latim *patrimonium* designaria o que podia ser legado mediante testamento e estava ligado à aristocracia romana, não havendo um patrimônio considerado público (Funari & Peregrini 2006, p. 11).

Choay (2001) aponta para essa resignificação sofrida pelo termo “patrimônio” ao longo da história, ao que ela se refere como “requalificação”, deixando seu emprego original relativo “às estruturas familiares, econômicas e jurídicas de uma sociedade”. Ainda assim, o termo não deixa de expressar a essência da transmissão de valores e reflexos da sociedade concretizados materialmente a serem levados adiante, perpetuados como um indicativo das identidades dos grupos humanos.

É necessário, para compreender o patrimônio cultural, entender a relação entre indivíduo e coletividade, o que torna mais legível essa transformação no significado do termo. Funari & Peregrini (2006) pontuam que uma coletividade não seria um mero conglomerado de indivíduos dispersos e sem relação. Eles possuem relação entre si, em muitos casos com interesses conflitantes, havendo a possibilidade de um indivíduo pertencer simultaneamente a vários grupos e mudar de coletividade ao longo do tempo.

Mas o que isso traz com relação ao patrimônio cultural? É que o mesmo tem seu significado classificado por coletividades e não por vontades individuais, por mais que a seleção de elementos a serem patrimonializados possa seguir a projetos políticos em um dado contexto. Essas coletividades são variáveis, assim como o patrimônio que elas reconhecem. Isso remete novamente à Constituição de 1988 e ao citado interesse dos “diversos grupos formadores da sociedade brasileira”.

A noção de patrimônio que existe hoje no Brasil é também uma herança ocidental, transformada de acordo com as especificidades e contextos locais. A concepção romana de patrimônio difundiu-se pela Europa por meio do Cristianismo e no Renascimento, quando foram ressaltados os valores humanos em detrimento do teocentrismo, em uma busca por inspiração na antiguidade Greco-romana, passando a ser valorizados objetos dessas culturas de tempos remotos.

Surgem então os antiquários (FUNARI & PEREGRINI, 2006). A noção de coletividade ainda era restrita à aristocracia, ainda desde a expansão do

cristianismo, no entanto difundia-se o apego pelo antigo como elemento de uma identidade a se restabelecer. Na Itália surgem as primeiras medidas de conservação, por intermédio do papado, reconhecendo objetos artísticos a serem protegidos e que diziam respeito ao legado da realeza (POULOT, 2009, p. 25). Chega-se então à Revolução Francesa, quando a ideia de patrimônio toma forma em suas bases e que caminham para a sua atual compreensão.

Claro que essa história do patrimônio não pode ser resumida a algumas linhas. O que cabe aqui é delinear sua interpretação e avançar na sua compreensão, sinalizando os momentos decisivos no processo de ressignificação do termo. A França revolucionária do final do século XVIII introduzira uma mudança significativa na organização política e social, com a criação de um Estado Nacional. É lá onde se funda a nação moderna, que mesmo se proclamando como algo não novo, não criado, mas natural, se sustenta na invenção de tradições e símbolos (HOBSBAWN, 1997). A própria organização de uma história e um patrimônio nacional são os exemplos disso.

É lá que o patrimônio é “inventado”, de acordo com Funari & Peregrini (2006), diante da necessidade de se forjar uma nova coletividade que não se identificasse nos valores monárquicos ou religiosos. Era necessário criar uma cidadania, um meio de identificação com os novos valores constituídos, estabelecendo uma língua própria, costumes determinados e uma cultura delineada. Nesse mote evidencia-se o caráter didático assumido pelo patrimônio a partir da Revolução francesa.

O Estado nacional surgiu, portanto, a partir da invenção de um conjunto de cidadãos que deveriam compartilhar uma língua, uma cultura, uma origem e um território. Para isso, foram necessárias políticas educacionais que difundissem, já entre as crianças, a ideia de pertencimento a uma nação. (FUNARI & PEREGRINI, 2006, p. 16)

A função de museu, uma das formas encontradas pelo governo francês para preservar as edificações que compunham o patrimônio, reunia de maneira desordenada fragmentos de um passado que se fazia necessário preservar, por meio dos quais se estabelecia o ensino dos valores do Estado nacional, função educativa essa primeiramente executada nos espaços escolares dessa nova França.

Em paralelo a isso se estabeleciam na França revolucionária, diante da destruição de bens que se remetiam aos valores da monarquia e do clero destituídos, medidas de preservação, ao que Choay (2001) classificará como “conservação primária”, no intuito de proteger os bens patrimoniais para enfrentar o “vandalismo ideológico”, uma reação da opinião pública contra a cultura elitista e seus valores, na busca pelo estabelecimento da igualdade também na dimensão cultural (CHOAY, 2001, p. 110).

Na história da ideia de patrimônio destaca-se a figura de Alexandre Lenoir e seu museu histórico organizado a partir da disposição sistemática desses elementos provenientes da nobreza e do clero em depósito, onde ocorre uma transformação interpretativa. Ao expor esses bens e atribuir-lhes um caráter pedagógico, Lenoir promove uma resignificação dos objetos acumulados, atribuindo-lhes outro valor, o histórico, em detrimento do financeiro. Nesse mesmo contexto estabelecem-se valores universais que irão guiar a proteção dos bens patrimoniais: valor cognitivo ou educativo, econômico, artístico e, na base de todos, o valor nacional (CHOAY, 2001, p. 117).

O objetivo desse breve percurso pela França revolucionária é destacar onde se firma a noção de patrimônio que fornece as bases para a noção de patrimônio cultural no Brasil. Com os elementos já apresentados é possível traçar uma compreensão acerca do patrimônio cultural. Uma possível definição de patrimônio, que considera um valor estabelecido, um significado a um objeto ou prática; que leva em consideração o aspecto da transmissão e que se reporta a uma coletividade, sinalizando sua identidade. Diante disto,

O patrimônio define-se, ao mesmo tempo, pela realidade física de seus objetos, pelo valor estético – e, na maioria, às vezes, documental, além de ilustrativo, inclusive de reconhecimento sentimental – que lhes atribui o saber comum, enfim, por um estatuto específico, legal ou administrativo. Ele depende da reflexão erudita e de uma vontade política, ambos os aspectos sancionados pela opinião pública; essa dupla relação é que lhe serve de suporte para uma representação da civilização, no cerne da interação complexa das sensibilidades relativamente ao passado, de suas diversas apropriações e da construção de identidades. (POULOT, 2009, p. 13).

Ou seja, o patrimônio se define a partir do hoje, dos novos valores que lhe são atribuídos diante de uma demanda social e seu reconhecimento depende não só de uma ampla e criteriosa investigação científica, ou a partir

de uma ação direta do Estado, mas é validada pelo reconhecimento da sociedade. De fato, ao contrário do que se deveria, o patrimônio é ainda, em boa parte dos casos, indicado pelo Estado, mas isso é algo que tem se transformado positivamente nas últimas décadas, deve-se admitir.

De acordo com Meneses (2009), antes da Constituição de 1988, era o tombamento um ato instituidor de valor cultural, algo que na verdade deve ser sinalizado pela sociedade. O Estado pode indicar o que deve ser preservado, no entanto lhe cabe, de maneira mais razoável, o papel de regulador e agente de promoção dos bens e de sua proteção.

Voltando a Poulot (2009), o patrimônio não seria o passado “resgatado”, diante do que uma realidade passada é impossível de ser restabelecida e o passado em seu aspecto físico ser mantido em sua plenitude. Não seria então uma representação mimética, mas uma construção, uma seleção e uma narrativa do passado. Seus objetivos estão em “certificar a identidade e em afirmar valores”, logo o patrimônio é vivo (POULOT, 2009, p. 12).

Semelhantemente e por influência francesa, a ideia de patrimônio cultural se desenvolve no Brasil mediante a necessidade de criação de uma identidade e uma unidade territorial, a partir do século XIX com a transferência da corte e o processo de independência e mais a frente com a implantação do regime republicano, conduzido por uma idealização realizada pela instituição de símbolos e valores nacionais.

É possível sinalizar como momento de intensificação dessa influência francesa a transferência da Família Real portuguesa para o Brasil em 1808. Trazendo não só a burocracia estatal em sua essência, a transferência da corte promoveu a intensificação das referências culturais francesas no Brasil, manifestas na arte, nos costumes e nas instituições como escolas e museus. O Brasil escravista e agrário encontrava-se em uma espécie de divisão de domínios, pode-se dizer, no nível cultural e econômico, respectivamente por franceses e ingleses.

Desde o século XVIII embarcações inglesas faziam circular muitas mercadorias pela colônia, boa parte delas como contrabando. As embarcações francesas, por outro lado, eram acusadas de fazer circular ideias perigosas, derivadas da Revolução Francesa, e que poderiam incentivar a sublevação de escravos contra seus senhores e de colonos contra sua metrópole. (...) A Inglaterra, que escoltou os

portugueses na travessia do Atlântico, ficou com a parte econômica, e a França, com a parte cultural. (OLIVEIRA, 2008, p. 31)

Ainda de acordo com Oliveira (2008), foi necessário marcar uma descontinuidade na transição colônia – império. Isto se deu através da cultura. Não apenas nos marcos jurídicos, na organização de uma burocracia estatal própria, mas na criação e difusão de símbolos que pudessem promover uma unidade territorial.

Nesse sentido, a Academia Imperial de Belas-Artes e o Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro desempenharam papel de destaque, sendo responsáveis pela “invenção” do Brasil, marcada nas artes, nas pesquisas históricas a respeito de uma origem brasileira e na definição dos limites e das riquezas naturais (OLIVEIRA, 2008). Não se pode deixar de citar também a literatura romântica e o relato dos viajantes como elementos de destaque na constituição de um imaginário imperial.

Novas rupturas seriam incrementadas na virada do século. O apego aos elementos naturais, o pensamento higienista do século XIX que via na mistura de raças o motivo do “atraso” brasileiro e a valorização das características europeias como símbolos de progresso, iriam se transformar na transição do regime imperial ao republicano e após a I Guerra Mundial, quando os valores europeus foram questionados.

Ligado a um contexto de agitação política e social do início do século XX, se desenvolve o movimento modernista que, embora tomasse referências na Europa, voltava-se à valorização de elementos da cultura brasileira. A arquitetura, campo em consolidação a essa época, de acordo com Chuva (2009), traz o neocolonialismo na busca pela valorização de traços luso-brasileiros nas edificações, com grande influência de Lúcio Costa, figura que promovera uma relação de continuidade entre a arquitetura colonial e o modernismo, também sinalizando uma busca pelo aspecto “original” do Brasil.

A valorização de uma cultura popular traduzida em “folclore” também sinalizava essa busca pelas origens no início do século XX. No bojo dessa construção de novas tradições para a identidade nacional, destacam-se nomes como o de Mário de Andrade e Rodrigo Melo Franco de Andrade. Começam a se firmar as primeiras políticas de preservação de um patrimônio nacional.

Nesse contexto é criado o SPHAN em 1937, antecessor do IPHAN, principal órgão de preservação do patrimônio nacional (OLIVEIRA, 2008). Com

a presença massiva de arquitetos nos quadros do referido órgão, foi nos bens edificados que o órgão se voltou, constituindo um gigante grupo de exemplares da arquitetura, principalmente barroca, tombados.

Embora ainda consideradas, como se pode observar no Anteprojeto de Mário de Andrade (ANDRADE, 2002), as manifestações culturais ditas imateriais não foram privilegiadas, pois prevaleciam os elementos materiais. Dessa maneira, o foco do patrimônio no Brasil vai sendo deslocado ao longo do século XX “da pedra e do cal”, dos bens imóveis, para a imaterialidade dos bens e das manifestações que passam a ser identificadas como elementos representativos de uma identidade. Ressalta-se, porém, que este processo levou décadas, desde a criação do SPHAN na década de 1930 aos dias atuais e não teve um final.

Materialidade e imaterialidade como complementares e não opostos (MENESES, 2009) é algo que é alcançado no bojo da virada antropológica, uma perspectiva essencial para o entendimento do patrimônio cultural, logo do patrimônio cultural ferroviário. O enfoque ao intangível, elemento fundamental das diversas manifestações culturais que experimentam de uma maior aceitação principalmente a partir das últimas décadas do século XX, reflete as modificações do conceito de patrimônio e sua ampliação.

Contudo, de acordo com Chuva (2008), essa transformação se dá dentro de um projeto de político, onde a constituição da unidade nacional promovida pelo Estado deixa o aspecto de uma nação indivisível para abraçar uma diversidade cultural e promover o controle de mais grupos e interesses pelo Estado, já que sua chancela acaba por atribuir novos valores para as práticas desses grupos (CHUVA, 2008).

A compreensão de patrimônio cultural, nesse sentido mais abrangente, permite entender que o patrimônio ferroviário, os elementos da técnica de transporte sobre trilhos atribuídos de valores patrimoniais – sejam estes cognitivos, afetivos, dentre outros –, trazem sua essência não apenas na sua materialidade cuja concretização pode ser entendida como o resultado de processos históricos. “É no processo de produção e no saber a ele associado que se encontra o valor de patrimônio” (CHUVA, 2008).

Nessa perspectiva então, o patrimônio ferroviário envolve valores elaborados em determinados contextos sociais e econômicos, com base no

funcionamento da técnica, ou seja, na operação do transporte ferroviário e que gerou formas físicas que marcaram o espaço. Chega-se aos trilhos, aos elementos de sinalização e às edificações que se colocam em destaque, como a estação ferroviária, elemento enfocado neste estudo.

1.3. Espaço urbano, cidade e patrimônio industrial

O patrimônio cultural abrange as mais diversas manifestações da ação humana em seus reflexos ditos materiais e imateriais. No entanto, a patrimonialização dos elementos do transporte sobre trilhos e a própria definição de patrimônio ferroviário dentro da tipologia do patrimônio industrial é algo recente. Promovendo transformações no espaço urbano através do desenvolvimento de novas técnicas de produção e circulação, o período das revoluções industriais foi de grande complexidade.

Tendo promovido significativas mudanças nas relações sociais e espaciais, afetou de maneira considerável cidades e a própria noção de urbano. Processo que se inicia na Europa, tendo a Grã-Bretanha como seu principal agente e cenário, a industrialização pode ser vista como uma das principais manifestações do capitalismo e logo se espalhou por outros territórios. Suas consequências se estendem aos dias atuais, traduzidos em impactos culturais, não apenas físicos das formas herdadas pelos processos fabris e correlacionados.

Como frutos desse período estão o espaço urbano e a então reformulada cidade capitalista, bem como os vestígios dos processos de industrialização que caracterizam o patrimônio industrial. Assim como seus inícios são frutos de um conjunto de mudanças e de condições combinadas, não houve um término nos seus efeitos.

De fato, a revolução industrial não foi um episódio com um princípio e um fim. Não tem sentido perguntar quando se "completou", pois sua essência foi a de que a mudança revolucionária se tornou norma deste então. Ela ainda prossegue; quando muito podemos perguntar quando as transformações econômicas chegaram longe o bastante para estabelecer uma economia substancialmente industrializada, capaz de produzir, em termos amplos, tudo que desejasse dentro dos limites das técnicas disponíveis, uma "economia industrial amadurecida" para usarmos o termo técnico. (HOBBSAWN, 1977, p. 45)

Aqui, parte-se da ideia de cidade a partir das revoluções industriais. Segundo Carlos (1992, p. 56), a cidade não surge do aumento da população da “vila”, de sua ampliação de área, mas a partir de condições históricas específicas, com diferenciações espaciais, enquanto espaço de “expressão mais contundente do processo de produção da humanidade” (CARLOS, 1992, p. 25).

Ela não é algo definitivo (CARLOS, 1992, p. 57). Ou seja, ela está em constante transformação, em seu aspecto físico e nas relações sociais que a definem e que organizam seus espaços internos. Lugar centralizador, onde se concretizam as mais complexas relações da sociedade, expressas pelas formas concretas e conduzidas por símbolos e valores. Suas origens, funções e formas se dão de acordo com contextos sociais, políticos e econômicos específicos, analisados dentro de um contexto local e global.

Ao propor formas de estudar a história do urbano, Sandra Pesavento aponta a cidade como “temporalidade que encontra forma e sentido no espaço, ou espaço que abriga múltiplas temporalidades e sentidos” (PESAVENTO, 2005, p. 10). A historiadora do urbano também observa a cidade como “materialidade erigida pelo homem”, sendo justamente a partir dessa materialidade que se percebe o urbano. Mas ela não coloca este como único elemento a caracterizar a cidade, mas sim a sociabilidade e por se tratar de uma composição “sempre renovada de relações sociais” (PESAVENTO, 2007, p. 14).

Nesse sentido, a industrialização foi um dos fatores consideráveis na modificação e surgimento de novas cidades que, obviamente, dadas as especificidades de cada lugar, não produziu cidades industriais homogêneas. Mumford (1998) aponta para um crescimento demográfico considerável e um grande deslocamento de populações das áreas rurais para as cidades ao longo do século XIX, um crescente processo de urbanização e de transformação nas relações espaciais que segundo o mesmo autor, de uma forma ou de outra alcançou todo o mundo.

À afirmação de Lewis Mumford pode se adicionar a observação de que talvez não todo o mundo, mas na Europa e suas regiões de mais direta influência como no continente americano. As modificações nas relações de

produção e o desenvolvimento de novas técnicas de transporte foram significativas para essas mudanças.

O crescimento urbano, em verdade, tivera por ponto de partida causas industriais e comerciais, antes mesmo que se firmasse a revolução paleotécnica. Em 1658, Manchester tinha perto de 6000 pessoas; em 1760, entre 30000 e 45000. Birmingham tinha 4000, na primeira data, e quase 30000 em 1760. Em 1801, a população de Manchester era de 72275 e, em 1851, de 303382. Mas, tão logo a concentração de fábricas estimulou o crescimento de cidades, o aumento desses números tornou-se espantoso (MUMFORD, 1998, p. 492)

Transpondo o cenário europeu, ainda se destacam chaminés, trilhos, elementos de sinalização, conjuntos residenciais direcionados para suporte ao trabalho que passam a interferir nas composições urbanas, ditando novas formas de organização. Cidades industriais ou cidades ferroviárias, existindo em função de uma técnica, passam a se destacar no espaço, servindo de referência econômica, centralizadoras de serviços, contribuindo para transformar seu entorno e gerar regionalizações. A introdução de novas técnicas de produção fez surgir novos elementos físicos que passaram a integrar o espaço urbano.

A ferrovia, por sua vez, desde sua implantação contribuiu decisivamente para o transporte de valores e modo de vida urbano. Compreendendo a ferrovia como um elemento do tecido urbano, ou seja, uma extensão sua, nos remetemos à noção de urbano como fruto do capitalismo industrial, na perspectiva de Lefebvre (1998).

Em outras palavras, a interpretação de espaço urbano ou a cidade se dará enquanto o conjunto de diferentes usos da terra justapostos entre si, fragmentado e articulado, constituído em função das ações da sociedade, presentes e passadas, as quais produzem vestígios que compõem o espaço, de acordo com Corrêa (1989). São estas formas espaciais pautadas na mutabilidade das ações sociais de que são fruto e remetem a determinados momentos da história. Sua influência condiciona a sociedade na sua organização.

A relação entre espaço urbano e ferrovia reside também em que as referidas ações se realizam por meio de técnicas que, de acordo com Santos (2006), são meios de interação entre o homem e a natureza, por meio da qual

aquele produz o espaço. O transporte ferroviário então, tomado como uma técnica de característica urbana, atravessa áreas urbanas e rurais e influencia na sua transformação e aproximação.

Assim, os períodos industriais, no plural já observando que a industrialização se deu em tempos e maneiras diferentes em cada lugar (OLIVEIRA, 2017), geraram uma série de vestígios que a partir da década de 1960 na Inglaterra tornaram-se interesse de preservação por parte de alguns grupos, algo que se difundiu por outros países, em um momento marcado historicamente pelo reconhecimento de novos patrimônios.

De acordo com Kühl (2010) as primeiras iniciativas de preservação desses bens remontam o século XIX, no entanto só com a intensificação de estudos relacionados a uma arqueologia industrial na década de 1950 e a demolição de prédios representativos da industrialização na Inglaterra, ocorreram avanços nas discussões que conduziram a sistematização dessa nova tipologia patrimonial então.

Os debates ao longo da segunda metade do século XX foram se intensificando, de maneira que em 1978 foi criado o *The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage (TICCIH)* – Comitê Internacional para a Preservação do Patrimônio Industrial, reconhecido pelo Conselho Internacional de Monumentos e Sítios (ICOMOS), vinculado a Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura (UNESCO). Somente em 2004 foi criada sua representação no Brasil.

O referido comitê tem por finalidade promover a articulação entre pesquisadores e cientistas dos mais diversos campos, de modo a promover a investigação e a preservação dos elementos que compõem o patrimônio industrial. Considerando que o patrimônio industrial é bem mais do que os reflexos de processos de industrialização iniciados na Europa no século XVIII e encravados fisicamente nas paisagens espalhados pelo globo terrestre, faz-se necessário que haja uma interdisciplinaridade no seu tratamento (KÜHL, 2010), visto que esses vestígios são marcas expressas não só por meio da arquitetura moderna, mas em objetos, nas relações espaciais, nas memórias.

É necessário, porém, para definir critérios prévios de identificação do patrimônio industrial, proceder com investigações histórico-arqueológicas capazes de identificar o significado que trazem esses vestígios no contexto em

que estão inseridos e de quando foram concebidos em sua função original. Enquanto patrimônio urbano, muitos desses bens servem de base para a compreensão dos processos históricos de formação de diversas cidades, ao passo que compõem identidades urbanas diversas.

1.3.1. O que dizem as cartas patrimoniais?

Ao longo do século XX, em função da globalização do conceito de patrimônio, documentos internacionais foram estabelecidos em reuniões diversas envolvendo várias nações para definir meios norteadores de políticas de salvaguarda dos patrimônios nacionais e mundiais. São estes as cartas patrimoniais, cujo caráter orientador de práticas de proteção de bens de valor patrimonial se constitui enquanto medida de proteção, com critérios variáveis temporal e territorialmente. Ou seja, elas não são definitivas pois novas cartas surgem em função de novas necessidades e há uma atualização das orientações (GRANATO; RIBEIRO; ARAÚJO, 2018, p. 209).

A Carta de Atenas¹ foi a primeira estabelecida em nível mundial, no ano de 1931, tendo sido concretizados inúmeros outros documentos não apenas em nível nacional, mas em cada nação, contando com a participação de acadêmicos, especialistas, líderes políticos, dentre outros. Contribuindo para a divisão dos patrimônios por tipologias, cartas específicas foram estabelecidas para dar conta de patrimônios diferentes, como é o caso do patrimônio industrial, tipologia na qual se insere o patrimônio ferroviário.

Os bens do patrimônio ferroviário são compostos pelos mais diversos elementos físicos, relacionados a particularidades históricas de vários lugares, comportando uma dimensão imaterial que vai desde o saber-fazer às memórias de indivíduos que de alguma forma se relacionaram com a referida técnica de transporte. Sua identificação como tal deve-se aos avanços na discussão sobre o patrimônio industrial resultante em declarações internacionais que contribuem para a realização de ações de preservação deste patrimônio e trazem

¹ A Carta de Atenas, concebida no ano de 1931 pela Sociedade das Nações, é considerada o primeiro documento em nível internacional com recomendações para a preservação de monumentos edificados. No ano de 1933 foi publicada a segunda Carta de Atenas, com recomendações para o urbanismo.

orientações gerais sobre como proceder na identificação e intervenções em seus bens.

Considerando a Carta de Veneza (1964) que é um marco no tratamento da conservação e restauro de monumentos e sítios históricos, destacam-se a Carta de Nizhny Tagil, de 2003 e os Princípios conjuntos do ICOMOS–TICCIH (Conselho Internacional de Monumentos e Sítios – Comitê Internacional para a Conservação do Patrimônio Industrial) para a Conservação de Sítios, Estruturas, Áreas e Paisagens de Patrimônio Industrial ou os Princípios de Dublin, de 2011. No Brasil, a Carta Manifesto de 2003, produzida em São Paulo e que antecede a Carta de Nizhny Tagil (2003), foi elaborada pelos membros do Comitê Provisório pela Preservação do Patrimônio Industrial no Brasil.

De acordo com a Carta de Tagil (2003), primeiro documento de relevância internacional para tratar deste patrimônio, considera-se que

O patrimônio industrial compreende os vestígios da cultura industrial que possuem valor histórico, tecnológico, social, arquitetônico ou científico. Estes vestígios englobam edifícios e maquinaria, oficinas, fábricas, minas e locais de processamento e refinação, entrepostos e armazéns, centros de produção, transmissão e utilização de energia, meios de transporte e todas as suas estruturas e infraestruturas, assim como os locais onde desenvolveram atividades sociais relacionadas com a indústria, tais como habitações, locais de culto ou educação. (TICCIH, 2003)

A carta traz ainda que a arqueologia industrial é um método interdisciplinar responsável pelo estudo das dimensões material e imaterial desta tipologia patrimonial. Os Princípios de Dublin (2011) se configuram como um complemento às orientações trazidas por Tagil (2003) e destacam as “dimensões imateriais plasmadas no saber-fazer, nas memórias ou na vida social dos trabalhadores e das suas comunidades” que são elementos essenciais desse patrimônio (TICCIH, 2011).

Convém ressaltar alguns aspectos enfatizados por estes documentos: o reconhecimento de valores patrimoniais inerentes aos bens do patrimônio industrial; a importância do levantamento e investigações históricas que deem bases para intervenções de conservação e restauro, bem como contribuam para a levar adiante o conhecimento em suas mais variadas dimensões atreladas a esses bens e a importância de novos usos ou manutenção de usos compatíveis com a manutenção da integridade dos bens, assim como a

comunicação da história desses bens e o envolvimento da sociedade na sua preservação.

A respeito da investigação histórica dos elementos do patrimônio da industrialização

O conhecimento aprofundado da história industrial e socioeconômica de uma cidade, de uma região ou de um país, assim como dos seus vínculos com outras partes do mundo, é necessário para compreender o valor patrimonial das estruturas ou dos sítios industriais. Estudos de contexto industrial único, estudos tipológicos ou regionais, realizados numa perspectiva comparativa, voltados para sectores ou tecnologias industriais importantes, são muito úteis para avaliar o valor patrimonial inerente a estruturas individuais, sítios, áreas ou paisagens. Estes estudos devem ser acessíveis e pesquisáveis pelo público, por acadêmicos assim como por gestores. (...) O patrimônio industrial constitui uma fonte de aprendizagem que precisa ser comunicada nas suas múltiplas dimensões. Ele ilustra aspectos importantes da história local, nacional e internacional e as interações através dos tempos e das culturas (TICCIH, 2011).

Logo, é necessário que se investiguem os contextos nos quais surgem os bens, seus usos ao longo do tempo em sua relação com a história do local em que se situa, em que se manifesta. Devem ser compreendidos como parte de um todo, inseridos num dado contexto temporal e espacial. Entende-se que esses patrimônios, embora diante do processo de globalização (que tende a uma padronização de costumes e valores), estão ligados com um lugar determinado e carregam significados que dependem desse meio, muito embora seja fruto de um processo de escala internacional, como a industrialização. Essa relação histórica com o local pode ser demarcada pelos seus impactos e pelas múltiplas relações desenvolvidas entre o bem e a sociedade, inclusive pelo cumprimento de uma função simbólica, como a de concretização de memórias.

1.4. A perda da memória: entre formas e funções

Observa-se que o patrimônio ferroviário de Pernambuco, antes mesmo de sua consolidação como tal já nos anos 2000, a partir da declaração dos órgãos de preservação do patrimônio cultural atuantes no estado, Fundarpe e Iphan, respectivamente por meio do tombamento temático e com a responsabilização e inventário em 2009, já se fazia presente no cotidiano de

muitas cidades pelo reconhecimento da sociedade. A assunção de novas funções pelas edificações do sistema ferroviário pernambucano, a partir de sua desativação para o serviço ao qual foram projetadas se coloca como evidência de um processo de constituição de uma memória, a memória ferroviária.

Antes de voltar-se para o significado da memória ferroviária, vale ressaltar que ela é, antes de mais nada, o instituidor do que deveria ser preservado e da relação entre a sociedade e os bens do dito patrimônio ferroviário de Pernambuco. E que é a preocupação com a perda dessa memória em criação que vai motivar a busca por soluções como a refuncionalização para a manutenção desses bens. Para além de outras questões por trás do processo, as quais faz-se necessário mencionar, tais como a busca por soluções práticas para edificações então ociosas que durante anos cumpriram uma função de importância para cada cidade.

1.4.1. Memória ferroviária e função patrimonial

As discussões sobre a memória, o patrimônio e seus usos sociais vêm se intensificando nas últimas décadas. A ampliação e a crescente reivindicação por novos patrimônios, como suportes e vetores de diversas memórias, apontam para uma maior preocupação e uma sede pelo passado. Essa é uma característica da atual época e uma forma por meio da qual a sociedade contemporânea lida com seu passado. Essa maneira é apenas uma dentre outras que cada sociedade elabora para relacionar-se com o passado, num dado tempo e espaço, um indício dentro do que o historiador François Hartog (2006) convencionou por regime de historicidade.

Ainda de acordo com Hartog vivemos o regime presentista, em que há uma tensão entre “a amnésia e a vontade de nada esquecer” (HARTOG, 2006, p. 271), uma constante refabricação e revisitação do passado para dar sentido a um presente que logo se escoia onde, segundo José Reginaldo Gonçalves o patrimônio “não é mais como algo situado num tempo e num espaço distante e inalcançável, mas também como um processo presente, incessante, conflituoso, interminável de reconstrução” (GONÇALVES, 2015, p. 220).

E as primeiras práticas de preservação de elementos que hoje constituem o patrimônio ferroviário de Pernambuco entre as décadas de 1950 e 1970 situam-se justamente numa transição entre regimes de historicidade, onde o regime presentista começava a se estabelecer, enquanto que o regime anterior, que se voltava ao futuro, o regime moderno de historicidade, ia cedendo espaço (HARTOG, 2006, p 270). Segundo Hartog

O século XX é o que mais invocou o futuro, o que mais construiu e massacrou em seu nome, o que levou mais longe a produção de uma história escrita do ponto de vista do futuro, conforme aos postulados do regime moderno de historicidade. Mas, ele é também o século que, sobretudo no seu último terço, deu extensão maior à categoria do presente: um presente massivo, invasor, onipresente, que não tem outro horizonte além dele mesmo, fabricando cotidianamente o passado e o futuro do qual ele tem necessidade. Um presente já passado antes de ter completamente chegado (HARTOG, 2006, p. 270).

Quanto ao regime moderno, onde se tomam as primeiras iniciativas de preservação de uma história da ferrovia como mencionado, José Reginaldo Gonçalves (2015) o caracteriza a partir da “retórica da perda”, conceito que segundo ele exprime uma relação de preocupação da sociedade com o passado, diante de uma ameaça de extinção pré-existente, indicando a necessidade de que um determinado elemento deveria ser preservado. O declínio em curso da retórica da perda é assinalado pelo regime presentista (GONÇALVES, 2015, p. 220). Mas vale ressaltar que é algo ainda em aberto, não totalmente encerrado.

Com relação ao regime presentista, o historiador Jacques Le Goff fala de uma sede por memória, ao comentar sobre a “exaltação da memória coletiva” refletida na exploração comercial do passado (LE GOFF, 2013, p. 432). Mas como definir então essa memória?

O próprio Le Goff traz que a ela seria, antes de mais nada, uma capacidade psíquica por meio das quais “o homem pode atualizar impressões ou informações passadas” (LE GOFF, 2013, p. 387). Colocando-a como elemento identitário, o mesmo autor acrescenta que uma das propriedades fundamentais da memória é a comunicação que, com o passar do tempo atualizou-se, seja pelo meio oral ou escrito.

Logo, percebe-se que a memória não é uma reprodução fiel do que foi, mas uma reorganização voluntária ou não, consciente ou não, de aspectos do passado e sua própria transmissão (condição essencial para sua existência) não se faz de maneira totalmente integral e imparcial.

Nesse sentido, a própria história (a produção historiográfica) pode ser um mecanismo criador de memórias; é o que traz Eric Hobsbawm quando diz que a história “não é o que foi conservado na memória popular, mas o que foi escrito, descrito, popularizado e institucionalizado por quem estava encarregado de fazê-lo” (HOBSBAWN, 1997, p 21). O patrimônio, por sua vez, pode ser um suporte para a comunicação de memórias.

A elaboração ou exaltação de uma memória é uma forma de exercer poder, segundo Jacques Le Goff (2013). Memórias podem ser organizadas para atender a diversos fins e uma relação de domínio e poder pode se estabelecer através da posse do controle de uma narrativa oficial ou amplamente aceita na sociedade.

Sejam as memórias exaltadas pela implementação de um monumento ou mesmo por sua retirada, seja pela preservação de um edifício ou por sua demolição, elas são elaborações, assim como a memória ferroviária não é um dado já definido, mas fruto de uma construção. Sendo assim, uma memória coletiva ou um patrimônio, tradições inventadas (HOBSBAWN, 1997) pela sociedade.

Assim, chega-se à memória ferroviária. De não simples definição, no que pode-se concordar com Lucina Matos que aponta para uma dificuldade em explicar origens e justificativas para o apego ao trem pela sociedade (MATOS, 2010, p. 87) com base nos impactos gerados pela ferrovia na memória coletiva. Não se descarta que é esse apego ao trem parte do que é a memória ferroviária.

De acordo com Prochnow (2014), que realizou uma consulta a teses e dissertações, o conceito “memória ferroviária” tem sido pouco trabalhado na academia e foi “organizado e oficializado” mais recentemente como um meio para a legitimação do próprio patrimônio ferroviário por parte dos órgãos de preservação como o IPHAN, não surgindo a partir de uma prática social, mas com um caráter administrativo (PROCHNOW, 2014, p. 71).

Matos (2010, p 92) acrescenta que “a legislação transformou a memória ferroviária em “coisa” gerenciável”, apontando para o mesmo processo indicado por aquele autor que é a instrumentalização de um conjunto de relações afetivas e cognitivas – a memória ferroviária, como convencionado – mas de difícil apreensão para poder dar suporte às políticas de preservação de bens culturais ligados à estrada de ferro.

A memória ferroviária então passa a ser empregada como ferramenta para a preservação dos bens ligados ao patrimônio ferroviário. Ela se transforma e não necessariamente dialoga com a memória tal como enunciada pelos seus estudiosos no campo da história, sendo inclusive muitas vezes confundida com os próprios bens materiais a que justifica.

Surge de uma necessidade em tornar palpável um valor patrimonial, atribuindo-lhe status jurídico e assim consolidando medidas de preservação, seguindo a tradição brasileira de proteção a bens culturais. Prochnow (2014) então coloca que a utilização do conceito para a valoração dos bens ferroviários se dá em função da limitação das tradicionais formas de valorização, quer pela monumentalidade, ou pela excepcionalidade dos bens. Assim “memória ferroviária” garantiria a preservação da particularidade do patrimônio ferroviário (PROCHNOW, 2014, p. 69). É aí onde a “memória ferroviária” se consolida ou se organiza, dando as bases para razões de preservação nem sempre comuns a outros bens semelhantes.

Entendendo “memória ferroviária” enquanto uma categoria de análise, Matos (2010) afirma que

a memória ferroviária é cada um dos enunciados estabelecidos pelos grupos e a sua soma total, significando: o conjunto de representações materiais e simbólicas intimamente relacionadas ao universo ferroviário, extrapola o contexto do material compreendendo tudo aquilo que encerra, imbuído ou repleto de sentimentos dos indivíduos e, por isso, impossível de ser aprisionada em um corpo/objeto físico. (MATOS, 2010, p. 99)

A definição da autora é bastante abrangente e tenta sinalizar a relação complementar entre a materialidade e a imaterialidade que no patrimônio ferroviário se mostra ainda mais complexa. Por outro lado, Prochnow (2014), ao tentar refazer o percurso do conceito até chegar a sua forma empregada pelos órgãos de preservação aponta que o termo “memória ferroviária” já era

empregado na perspectiva de lamentação pela perda do transporte sobre trilhos. Isso aponta para uma memória romantizada elaborada a respeito da ferrovia, movida por saudosismo, que recria o auge das ferrovias como uniforme e positivo na maioria de seus aspectos.

Prochnow (2014) também traz que o conceito era empregado para caracterizar as paisagens vistas pela janela do trem e o movimento das estações ferroviárias e que a origem do conceito se dá a partir da Lei n 10.233 que trata da reestruturação dos transportes e então a partir da Lei nº 11.483, de 2007 que extingue a Rede Ferroviária Federal S/A - RFFSA; é quando o termo passa a ser empregado pelo IPHAN, mas desatrelado então de uma memória do trabalho na ferrovia (PROCHNOW, 2014, p. 67, 73).

Dessa forma o conceito surge pela junção entre memória e ferrovia em sua própria história ou todos os elementos que a fizeram existir (PROCHNOW, 2014, p. 69) e é ativado de formas diferentes em função de interesses e demandas de um determinado grupo (PROCHNOW, 2014, p. 73). A esse respeito pode-se falar, em linhas gerais, em uma memória ferroviária evocada pelos órgãos de preservação, de caráter administrativo, e outra evocada de forma mais nostálgica por aqueles que vivenciaram a experiência, que compõem movimentos de preservação ou mesmo aqueles que ouviram relatos ou foram influenciados de alguma outra forma e se tornaram adeptos do “culto ao trem”, empregando o termo de Dilma Andrade de Paula (2000, p. 17) que parece muito bem explicar a admiração pelas ferrovias.

Reforçando a importância da noção de “memória ferroviária” para entender as práticas de preservação do patrimônio ferroviário, seja ela como for interpretada, acrescenta-se a afirmação de Prochnow (2014) ao concluir que

Levando-se em consideração que existem —tempos históricos plurais, seria a memória ferroviária aquilo que representaria o fim do tempo histórico da ferrovia? Cremos que sim, pois a extinção da ferrovia acaba com o seu passado, e o progresso técnico torna anacrônico o seu prosseguimento. O fim da ferrovia é o fim de todas as relações sociais estabelecidas em cada ponto da rede. E essas relações foram rompidas desde a década de 1960, quando se iniciou o desmonte do setor ferroviário e das várias linhas existentes. De lá para cá se passaram já cinquenta anos, quase duas gerações que não tiveram em suas vidas relação alguma com esse passado, a não ser uma experiência visual negativa do abandono dos imóveis ferroviários. O campo de experiência não tem mais caráter prático, não resultará, após a extinção da ferrovia, em algo utilizável; e o

horizonte de expectativa somente pode retomar, pela memória, aquilo que a ferrovia foi, ou seja, o futuro depende da retomada desse passado. Mas, qual passado? (PROCHNOW, 2014, p. 74)

A memória ferroviária viria então a orientar qual seria esse passado, a organizá-lo, no que é possível concordar com Prochnow (2014) ao mencionar um passado presente e futuro tomando por base a experiência de trabalho dos próprios ferroviários, sendo o primeiro passado relacionado à experiência de quem viveu ligada às relações sociais promovidas pela ferrovia e que já não mais existem e o segundo um passado do que “poderia ter sido”, dentro de um otimismo nostálgico, mas que não existe (PROCHNOW, 2014, p. 74).

1.4.2. Preservação e função patrimonial

Enquanto objeto ou justificativa de uma preservação está a memória ferroviária; e os elementos físicos da malha ferroviária – dentre os quais as antigas estações - vão assumindo novos usos que os mantêm presentes assim como parte da história que representam. Por vezes, a partir das novas funções que se estabelecem, recebem um novo status com sua requalificação ou simplesmente são mantidos de pé.

Mas o que seria preservar? E preservar para quem e para que? É necessário definir. O termo vai assumir diferentes formatos, seja para os órgãos de preservação, embasados pelas discussões e acordos internacionais que tratam de conceitos tais como autenticidade e conservação, pelas prefeituras, pelas empresas ferroviárias e de transporte, ou pela interpretação popular que em parte vivenciou o meio de transporte e que ainda sonha em ver funcionando. No entanto preservar sempre tem em comum o significado de manter a salvo, resguardar, proteger.

Retomando a definição do que é preservação, uma questão preliminar levantada é que a representatividade dos bens culturais implica maneiras de melhor transmiti-los às gerações futuras (e podemos acrescentar, de serem vivenciadas no presente) e seriam essas maneiras a preservação, conservação, restauração (PINHEIRO; GRANATO, 2012). Dessa forma, tratando-se de bens edificados e, portanto, de essência material, de acordo com Pinheiro e Granato (2012), preservar

consiste em qualquer ação que se relacione à manutenção física desse bem cultural, mas também a qualquer iniciativa que esteja relacionada ao maior conhecimento sobre o mesmo e sobre as melhores condições de como resguardá-lo para as futuras gerações. Inclui, portanto, a documentação, a pesquisa em todas as dimensões, a conservação e a própria restauração, aqui entendida como uma das possíveis ações para a conservação de um bem. (PINHEIRO; GRANATO, 2012, p. 31)

Uma das maneiras para promover a preservação é a reutilização de bens que perderam sua função original. No caso dos bens do patrimônio ferroviário, em que a operação do meio de transporte muitas vezes (mas não em todos os casos, uma vez que não é patrimônio só o que está desativado) deixou de existir, em função da representatividade do bem foram sendo então aplicadas novas formas de uso para atender às demandas de uma preservação que se colocava como cada vez mais necessária.

Essa necessidade pode ser analisada à luz de várias questões, sejam elas de razão afetiva/ cognitiva (na perspectiva do patrimônio cultural) ou puramente de caráter urbanístico em sua essência, elas tem forte conexão com a presença física dos bens no meio urbano.

Esse pode ser um ponto de partida sobre as questões de preservação dos bens do patrimônio ferroviário de Pernambuco, sua existência física e não apenas a relação mais subjetiva com os elementos, no caso aqui tratado as estações ferroviárias. Gonçalves (2015) apontou que, nos últimos tempos, um maior número de autores se voltou a analisar e evidenciar a materialidade de objetos e espaços para além do que meros “suportes”, “mas como meios de produção de formas de autoconsciência individual e coletiva.” (GONÇALVES, 2015, p. 222).

Assim, o aspecto material é também vetor e não apenas resultado das práticas sociais (MENESES, 1983 apud REDE, 2012, p. 147). Rede (2012) pontua que estes elementos materiais possuem capacidade de agência em desencadear efeitos na vida social e a patrimonialização é um desses efeitos.

Tratando da relação entre historiografia e cultura material, Rede (2012) traz que há um problema que não está apenas na dualidade “material-imaterial”, mas na própria interpretação que se estabeleceu ao longo da história, colocando o segundo aspecto (imaterial) como mais importante que o

primeiro na pesquisa histórica. No entanto, é preciso considerar que o elemento material orienta os sentidos e que “a matéria também atua socialmente” (REDE, 2012, p. 145).

Considerar o aspecto físico do patrimônio ferroviário e sua implicação no esquecimento ou não é então algo fundamental. Seja sua conservação, seja seu abandono, há um impacto físico precedente e concomitante. Se ele é lembrado, não é apenas pela relação afetiva, é porque tem algo sem uso que “atrapalha” ou sinaliza um algo que “faz falta” à cidade e aos cidadãos.

Nesse caso, as antigas estações de passageiros mais se evidenciam ao permanecerem presentes no meio urbano. Dessa maneira, a materialidade do patrimônio ferroviário corrobora para a elaboração das relações das pessoas com seus bens e sustentam essas relações na maioria das vezes, sejam elas de memória, cognitivas, que podem ser sinalizadas nos valores atribuídos ao bem.

Assim, “a materialidade, pela sua própria fisicidade, age como estruturante da ação humana” (REDE, 2012, p. 145). Como uma dessas ações, elencamos o ato de eleger e proteger patrimônios. É onde entram os novos usos e quando se estabelece então uma nova função a que chamaremos função de patrimônio ou função patrimonial, intencionalmente ou não definida pelos novos usos e ações outras de preservação. E nisso entende-se que não é apenas o Estado (como bem indica a Constituição Federal de 1988) quem preserva ou define o que é patrimônio com os processos de tombamento ou registro, é o que se observa ao longo da história do patrimônio ferroviário de Pernambuco com os novos usos.

A ideia de “função patrimonial” diz respeito à posição ocupada por um determinado elemento como bem do patrimônio cultural, a partir de determinados objetivos e motivações que justificam sua criação e apropriação como tal. Essa função indica sua relevância ou impacto para a sociedade, tem relação direta com a sua história e se traduz nos valores patrimoniais que lhes são atribuídos em um dado momento. A função patrimonial de um bem estaria diretamente ligada ao “encargo” de preencher uma lacuna dentro de uma necessidade de memória e de história, em função de determinados interesses e demandas da sociedade.

Seria a mudança de função de uma determinada forma. No patrimônio ferroviário de Pernambuco a princípio, seus elementos compunham uma rede e exerciam uma função enquanto partes de um sistema organizado de transporte. Com a desativação das linhas e o seu gradativo desuso e abandono, fatores políticos, econômicos e sociais geraram uma necessidade de se preservar esses bens que passaram a exercer uma função de patrimônio, ou uma função patrimonial que pode ser esmiuçada de modo a identificar as contradições na sociedade que a geraram.

Entre as razões para a atribuição de uma função patrimonial aos elementos ferroviários podemos citar a já mencionada preservação da memória ferroviária, de uma paisagem urbana marcada pelos trilhos ou até a preservação enquanto indício de um processo de industrialização (elemento da cultura industrial) - a base da definição de patrimônio industrial.

Também por fatores menos convencionais que ainda carecem de serem melhor explorados como “reserva de terra” para especulação imobiliária ou elemento para amenização de ânimos em favor da escolha pela desativação de vias férreas como explorado por Prochnow (2014) pontuando que “o mesmo Estado que sucateia e privatiza é aquele que desenvolveu uma política pública para a sua preservação” (PROCHNOW, 2014, p. 67), ao tratar a elaboração do explanado conceito de memória ferroviária. É assim também a representação de uma relação de poder, a partir de uma intenção de preservar uma determinada memória em favor de um esquecimento.

Arelado a essa função patrimonial está o novo uso, uma vez que “a preservação da memória ferroviária parte e se concretiza somente quando há projetos de uso e de gestão do espaço” (PROCHNOW, 2014, p. 72). A refuncionalização enquanto caminho e característica do próprio processo de patrimonialização transforma os velhos pontos de embarque em museus, centros culturais, escolas, sede de órgãos da administração pública, fundações ou movimentos da sociedade civil e é o que observamos enquanto primeiras e mais exitosas medidas de proteção do patrimônio ferroviário de Pernambuco ao longo de sua história. Deste modo, é preciso compreender as relações entre valor histórico e patrimonialização.

Capítulo 2 - O valor histórico das estações ferroviárias de Pernambuco

O impacto do transporte ferroviário em Pernambuco é algo que se fez sentir não apenas no desenho dos espaços urbanos, nas relações econômicas ou nas relações sociais, como bem explanado pelo professor Josemir Camilo de Melo (2008), ao promover mobilidade social e o incremento de funções que exigiam uma determinada especialização, além de contribuir para o aumento na utilização de mão de obra assalariada na província no século XIX, consequência das exigências da Inglaterra em extinguir a escravidão e que se refletiram na Lei Ferroviária de 1852, como será apresentado.

O ponto de partida da história do transporte ferroviário em Pernambuco se dá em um momento de transformações na estrutura política brasileira e nas relações sociais, o período oitocentista. A busca pelo progresso e a aposta em novas tecnologias propiciam elementos importantes do cenário de lançamento dos primeiros trilhos. A precariedade e limitação dos meios de transporte que aqui existiam, se colocados diante da necessidade de uma transformação para atender às novas demandas do capital é um outro fator de grande importância que irá possibilitar essa posição de destaque ao transporte ferroviário.

Não apenas promovendo a expansão e surgimento de cidades, mas também enquanto “fazedores de desertos”, nas palavras de Estevão Pinto (1949), os trilhos pernambucanos têm suas próprias contradições. Experimentando de um rápido crescimento e um auge, passará por desgastes já no início do século XX, em meio a jogos políticos e econômicos, culminando na sua gradativa desvalorização, assumindo um papel secundário no contexto dos transportes de passageiros e cargas no Brasil. Os resultados se mostram na desativação e sucateamento de várias instalações de um imenso patrimônio, reconhecido a partir de então por seu valor histórico, arquitetônico e afetivo, sintetizados em uma memória ferroviária.

De pontos de embarque, centralidades no espaço urbano, nós de um patrimônio em rede que se expande para além de limites citadinos, as estações ferroviárias permanecem enquanto formas físicas no espaço assumindo novas funções. Lugares de referência historicamente definidos no espaço urbano,

assumiram papel de destaque no processo de patrimonialização da ferrovia em Pernambuco.

2.1. Estações de memória em cidades marcadas pelos trilhos

A história de implantação e funcionamento do transporte ferroviário em Pernambuco, que teve como marco inicial a inauguração da primeira ferrovia em 1858, entre o Recife e o Cabo (PINTO, 1049), deixou marcas na história, na cultura e, naturalmente, no espaço de diversas cidades na zona da mata, agreste e sertão do estado.

Dentre os muitos elementos que compõem o patrimônio ferroviário de Pernambuco, outrora um sistema de grande funcionalidade, destacam-se as estações ferroviárias. Construídas em variados estilos arquitetônicos, mas com várias semelhanças diante da função que exerciam, reuniam em seu entorno as demais instalações necessárias ao funcionamento da estrada de ferro, como oficinas, garagens, armazéns, vilas ferroviárias e estruturas para o transbordo de cargas.

A estação se consolida como um espaço de memórias nas cidades pernambucanas à medida que o transporte ferroviário vai perdendo seu espaço. Continuando presente no espaço urbano (nos casos em que não foram demolidas), mesmo com a redução e a completa extinção do tráfego ferroviário, a estação torna-se suporte de uma memória coletiva a partir da função que exercera. Essa memória, ou esse conjunto de memórias, são construções acerca de um determinado tempo passado.

Junto aos demais elementos fixos edificados que compunham as linhas férreas, a estação passou a marcar profundamente cidades e povoações pernambucanas a partir da segunda metade do século XIX, figurando entre os edifícios de uso público de maior relevância, marcando a paisagem urbana, consolidando-se como nova centralidade.

Observando que o espaço de uma cidade é composto por elementos diversos, os quais são resultado e meio de relações sociais as mais diversas possíveis, é possível compreender que a paisagem urbana é

A expressão da “ordem” e do “caos”, manifestação formal do processo de produção do espaço urbano, colocando-se no nível do aparente e do imediato. O aspecto fenomênico coloca-se como elemento visível, como a dimensão do real que cabe intuir, enquanto representação de relações sociais reais que a sociedade cria em cada momento do seu processo de desenvolvimento. Consequentemente, essa forma apresentar-se-á como histórica, especificamente determinada, logo concreta. (CARLOS, 1992, p. 36)

Dessa maneira, os elementos do patrimônio ferroviário, com destaque para as estações ferroviárias, se apresentam de maneira aparentemente estática na paisagem urbana, mas são frutos de relações específicas, em determinadas temporalidades de surgimento. Traduzem o referido “caos” do urbano quando, ao lado de outros elementos que o compõem e sugerem esse movimento sempre constante do processo de produção do espaço. Assim interpretados, podem trazer ao historiador respostas para questionamentos sobre a história das cidades.

Assim, é possível perceber a paisagem como uma categoria não estática, mas dinâmica e em constante transformação no tempo. Tendo por base a subjetividade e a complexidade das relações humanas, os elementos da paisagem urbana assumem funções variáveis no tempo. Em primeiro momento, as estações ferroviárias passaram a integrar a paisagem das cidades pernambucanas cumprindo sua função original de atender a demandas do transporte sobre trilhos, de passageiros e cargas.

Em outras palavras, as estações são elementos fixos constituídos em função de determinados fluxos, referindo-se aos conceitos de Santos (2006). Com a gradativa desativação do serviço ferroviário, se tornaram rugosidades (SANTOS, 2006), marcas do tempo no espaço. Esses fixos, formas espaciais determinadas, se consolidam como vestígios de momentos específicos da história.

Nessa compreensão, a técnica (SANTOS, 2006) não mais empregada ou modificada em função de novos arranjos sociais, culminou no acúmulo de muitas edificações que antes serviam ao antigo sistema de transportes e que, portando valores atribuídos pela sociedade, precisariam assumir novas funções de modo a se adequar às novas dinâmicas urbanas.

Então caracterizadas como patrimônio cultural, novos desafios se impõem para a sua manutenção no espaço urbano. Fato é que, arruinadas ou

preservadas, integram a paisagem das cidades pernambucanas, traduzem o acúmulo de tempos presentes no urbano, se oferecendo ao historiador como caminhos de leitura do processo de produção do espaço e das diferentes formas de organização das sociedades no tempo.

Vale ressaltar que a estação não é aqui tratada apenas como uma construção “vazia” de significados, sua própria materialidade é vetor de relações sociais. É inclusive a partir dos mesmos que ocorre sua patrimonialização. É necessário, porém, defini-la para então explorar os sentidos a ela atribuídos. Antes de mais nada,

O termo “estação” identifica não somente o local em que se fazem o embarque e desembarque de passageiros e cargas e onde se efetuam despachos e se cobram passagens e fretes, como os armazéns, plataformas, pátios e linhas situadas até os sinais extremos de entrada ou de partida de trens, e ainda a esplanada onde existam instalações destinadas às operações de manobras e serviços de circulação e de utilização de trens e de material rodante. (RFFSA, 1971, p. 20).

A definição técnica acima, proveniente do manual “Instruções para os serviços de transportes”, de 1971, que orientou a operação de trens da Rede Ferroviária do Nordeste - RFN, já traz uma noção da complexidade que envolve a noção da estação ferroviária.

Embora datada, a definição trazida pelo referido manual pouco ou nada mudou em mais de um século e meio desde a implantação da primeira ferrovia brasileira. Fisicamente, a estação prevê uma esplanada, área formada pelas adjacências da edificação principal da estação, reunindo outros elementos como oficinas e armazéns em alguns casos. (RFFSA, 1979, p. 28).

Dessa forma, muitas dessas estações exigiam uma maior área de instalação, em função de sua maior demanda ou movimento, com uma esplanada maior e mais complexa, como é o caso da estação de Caruaru, inaugurada em 1895, no Agreste pernambucano, ou Ribeirão, inaugurada em 1860, na Mata Sul. Ou mesmo o exemplo da Estação Central do Recife, com pátios extensos e várias edificações.

Ainda de acordo com o referido manual da RFFSA, a estação

(...) É o lugar em ponto conveniente de uma via férrea, em que se encontram as instalações onde se desenvolvem as relações entre a empresa ferroviária e o público, e onde se realizam as operações

acessórias do tráfego e o controle de trânsito, e também, a utilização do material rodante e trens. (RFFSA, 1971, p. 26)

O termo “conveniente” sugere uma determinada demanda a ser atendida pela estação, seja mais diretamente vinculada ao próprio funcionamento da linha férrea, como uma estação para abastecimento, ou a uma demanda de transporte, instalada em um núcleo urbano ou em uma área de produção para a realização de certos fluxos como escoamento de produção ou matéria-prima.

O mesmo termo – conveniente - já sugere seus sentidos para a população. Ao ser o local de aproximação entre empresa e público, como descrito, integra um cenário onde ocorrem diversas trocas e subjetivas relações sociais, potencializando-as.

É na estação onde se reproduzem chegadas, partidas, despedidas, encontros, realização de atividades comerciais muitas vezes não formais, dentre outras, que irão impulsionar o estabelecimento de relações afetivas e diferentes memórias por parte da população. A edificação principal, destinada ao embarque de passageiros, recorte deste trabalho, de portes variados, atribuídas da função de acesso ao meio de transporte sobre trilhos, acabaram por se caracterizar enquanto “portas” de comunicação entre vários lugares dentro de uma rede de trilhos.

Durante a implantação dos primeiros quilômetros de trilhos em Pernambuco como se pode perceber na obra de Pinto (1949), era o trem muitas vezes o único meio de transporte sistematizado, servindo como mais rápida e segura ligação entre os territórios mais distantes e a capital e outros centros urbanos de destaque irradiadores não apenas do controle político, que fazem das ferrovias vetores a conduzir não apenas passageiros e cargas, mas que por meio de suas estações consolidam fluxos de cultura, de informações e circulação econômica, com as mensagens telegráficas, jornais e correspondências.

Formas espaciais historicamente elaboradas, enquanto elementos fixos dentro de uma rede de transportes através das quais fluxos de cargas e passageiros passaram a se estabelecer, as estações são em sua materialidade espaços fruto e meio de relações sociais, marcando a paisagem das cidades, e que vão se configurando também como lugares de memória nas cidades cortadas pelos trilhos, fato que se deu de várias formas.

Identificam-se casos diversos dentre as mais de cem estações ferroviárias construídas em Pernambuco. Na dinamicidade da história, é importante observar que os contextos de implantação e funcionamento de cada estação são variáveis no tempo, em função de transformações no cenário econômico, político e social.

Muitas estações ferroviárias construídas em Pernambuco serviram como vetores de urbanização, ao passo que, para além das edificações de serventia ao funcionamento da ferrovia, estabelecimentos comerciais, outros edifícios públicos, bem como residências, foram atraídos e se fixaram nas suas adjacências.

Assim, cidades surgem em função das ferrovias e outras também cortadas pelos trilhos, de uma forma ou de outra, mais ou menos intensamente foram transformadas a partir da chegada da estrada de ferro. Para nomear esses casos, Monastirsky (2013) emprega o termo “cidades ferroviárias”.

A seguir, serão então apresentados alguns desses casos em Pernambuco. Alguns desses exemplos bastante abordados na historiografia do transporte ferroviário no estado permitem uma melhor compreensão desses processos: a estação ferroviária do Cabo, as linhas e estações em Recife, a estação de Jaboatão, a estação de Palmares e a estação de Carpina.

A estação ferroviária do Cabo, inaugurada em sua primeira versão em 1858 pela *Recife and São Francisco Railway* (MELO, 2016) e substituída por uma nova estrutura no ano seguinte, ainda operacional no ano de 2020, contribuiu para que se operassem consideráveis transformações no espaço urbano local. Assim

A chegada da estação de trens marca não apenas o aparecimento de uma nova tipologia construtiva no núcleo urbano do Cabo de Santo Agostinho, mas a sensível modificação da dinâmica cotidiana proporcionada pela nova tecnologia, percebida tanto no aumento do fluxo de visitantes e na conseqüente importância comercial adquirida pela localidade, como na relação mais direta (e rápida) com a capital. (FERREIRA DA LUZ; OLIVEIRA, 2017, p. 169)

No exemplo da cidade do Cabo de Santo Agostinho, ao sul de Recife, onde foi instalado o terminal da primeira sessão da *Recife and São Francisco Railway* (PINTO, 1949), passou a reunir em seu entorno também vila ferroviária

e oficinas, modificando bruscamente o aspecto do entorno e possibilitando novas relações sociais para uma povoação essencialmente rural.

Um outro exemplo, Recife, foi uma cidade profundamente marcada pelos trilhos, onde várias estações ferroviárias foram implantadas, atendendo a demanda de passageiros e cargas. Ao longo da segunda metade do século XIX, além das linhas férreas de longa distância (para a Zona da Mata e Agreste), várias outras destinadas ao transporte de pessoas entre o centro político e econômico da cidade e seus arredores ou arrabaldes, foram construídas, contribuindo de sobremaneira para a sua expansão e a aproximação de áreas de povoados formadas em antigos engenhos de açúcar, que pouco a pouco foram sendo incorporadas enquanto partes do Recife, em um processo que Castro (2013) classificará como “associação ganglionar”.

Ao analisar a expansão da cidade do Recife, Castro (2013) afirma que não ocorrera uma ampliação unilateral do tecido urbano, mas uma junção de várias expansões em processo. Nesse sentido, os rios desempenharam a princípio um papel de extrema importância, enquanto melhores meios de comunicação entre as áreas mais extremas do entorno da cidade, como é possível observar a partir do estudo de Carvalho (2010). A ferrovia então, a partir da década de 1850, vai começar a assumir esse papel de destaque no que tange aos transportes, gradualmente.

Com relação às ferrovias de longa distância na capital pernambucana, entre 1858 e 1888 foram inauguradas as estações iniciais da *Recife and São Francisco Railway*, da Estrada de Ferro Recife a Caruaru e da Estrada de Ferro Recife ao Limoeiro (PINTO, 1949), com relativa proximidade entre as três.

Sendo respectivamente instaladas as duas primeiras no bairro de São José e a última no bairro do Recife, servindo a linhas distintas, suas posições geográficas e função em relação à estrada de ferro da qual cada uma fazia parte provocou mudanças no entorno, contribuindo para o adensamento de atividades econômicas no centro.

Ainda por atenderem a ferrovias que possuíam longo alcance, acabavam por ser o ponto de embarque e desembarque de passageiros e cargas de lugares diversos de Pernambuco e posteriormente, a partir de fins do século XIX e início do XX, de passageiros de outras províncias, a partir da expansão do ramal da Recife ao Limoeiro para a Paraíba e da Estrada de Ferro

Sul para Alagoas. As ferrovias então contribuem, a partir das estações iniciais instaladas no Recife, para reforçar a posição da capital pernambucana enquanto centro urbano de destaque na porção norte do país.

Um caso mais próximo a Recife é o de Jaboatão, que recebeu os trilhos da Estrada de Ferro Recife a Caruaru em 1885 (PINTO, 1949). Logo o trecho Recife – Jaboatão se consolidou como rota de um dos principais de trens de subúrbio ligados à capital, com demanda crescente, a partir de dados de tráfego e dos horários constantemente transformados e acrescidos, representados em edições do Diário de Pernambuco analisadas entre 1885 e 1900 (CARDOSO, 2018).

No início do século XX, a *Great Western of Brazil Railway* – GWBR centraliza em Jaboatão escritórios e oficinas para o material rodante (locomotivas, carros e vagões ferroviários), construindo ainda centro social, escola técnica e vilas ferroviárias, fator de grande peso para a consolidação de uma cidade por essência ferroviária (PINTO, 1949).

É interessante observar que a rota de trens entre Recife e Jaboatão é uma das que se consolidaram ainda na virada do século XIX ao XX e que hoje se configura como uma permanência histórica, dadas as suas devidas proporções e ainda constitui percurso de trens urbanos de passageiros na atual Região Metropolitana do Recife, onde circulam os trens do metrô, com algumas estações que mantiveram a localização geográfica das antigas.

No interior, algumas estações assumiram a função de “ponta de linha”, termo empregado para designar as estações finais de uma estrada de ferro. Um exemplo bastante trabalhado na historiografia ferroviária em Pernambuco é da estação de Una, atual Palmares, na Zona da Mata. Tendo recebido os trilhos da *Recife and São Francisco Railway* no ano de 1862, configurando-se como ponto final da linha, recebeu investimentos para a construção de oficinas, armazéns, vila ferroviária, agregando outros valores urbanos, além de centralizar em suas plataformas o escoamento de boa parte da produção de açúcar da região (PINTO, 1949).

Tudo isso contribuiu para que a povoação de Una crescesse consideravelmente, como relatam Pinto (1949) e Melo (2016), emancipando-se de Água Preta, não muito tempo depois. Outro fator que contribuiu para o fortalecimento de Una foi o início das obras e operação da Estrada de Ferro Sul

de Pernambuco, partindo da mesma estação, com destino a Garanhuns (MELO, 2016).

Na Linha Norte, há o exemplo de Carpina, primitiva “Chã do Carpina” e “Floresta dos Leões”, que recebeu os trilhos da Estrada de Ferro Recife ao Limoeiro no ano de 1881, enquanto distrito da cidade de Paudalho (PINTO, 1949). Curiosamente, e não apenas em função da ferrovia, mas sendo esta um fator de grande importância para tanto, Carpina experimentou de grande crescimento enquanto bifurcação da linha, para onde saíam os trens para Limoeiro, posteriormente ampliado para Bom Jardim e os que seguiam para o primitivo Ramal de Nazaré da Mata, prolongado até a Paraíba, onde se ligou à Estrada de Ferro Conde D’Eu, formando a ligação ferroviária entre o Recife e as cidades do estado Paraibano.

A partir disso é possível identificar algumas tipologias funcionais de estações, que nem sempre serão fixas, em função de ampliações ou extinção de linhas. A dinâmica de cada estação tem muito a ver com a posição exercida na rede.

A partir dos exemplos tratados anteriormente são percebidas algumas dessas funções. É caso das estações terminais ou estações “pontas de linha”, estações intermediárias ou estações de bifurcação. Palmares, por exemplo, foi ponta de linha durante algum tempo como apresentado, o que contribuiu para o crescimento da povoação que se tornou cidade. Com a ampliação da linha, tornou-se estação intermediária.

Estações de bifurcação tornaram-se estações intermediárias, como é o caso de Carpina que, com a desativação do ramal de limoeiro já na década de 1960, manteve-se como estação intermediária na Linha Norte que seguia para a Paraíba. Assim, em diferentes situações, as estações marcaram o passado de várias cidades e, com a carga de uma história de plena atividade, marcam também o presente.

Pesavento (2007) traz que o urbano é percebido por sua materialidade, mas que são as relações sociais que lhes dão sentido. Assim, a história por trás de cada estação possibilita uma relação de memória no presente, a qual também dá sentido ao urbano.

A presença de um elemento da ferrovia no espaço urbano comunica uma determinada memória. Le Goff (2013) traz que a principal característica da

memória é a comunicação, por meio da qual ela existe e se atualiza. Assim, a presença física de um elemento do patrimônio ferroviário como a estação ferroviária, com base na sua importância histórica enquanto acesso ao meio de transporte, serve como suporte para que memórias coletivas sejam levadas adiante.

A patrimonialização através da definição de novos usos às estações ferroviárias de Pernambuco também teve como consequência a preservação de uma memória, a memória ferroviária que, de acordo com Prochnow (2014) é acionada de maneiras variadas por diferentes grupos em função de seus interesses.

A estação é referenciada pelo público não apenas como o local de trabalho do ferroviário, mas como um ponto de referência para a cidade, o mencionado “lugar dos encontros” onde o trem era mais um elemento da trama urbana que ficou para trás, interpretado pela população ora como “etapa superada” em uma suposta “linha evolutiva dos meios de transporte”, ora com o saudosismo das viagens e até mesmo com o tom de revolta e vontade pela reativação do transporte sobre trilhos. Não se nega haver também certas indiferenças na relação de parte do público com a estação, mas sempre predomina a consideração por sua preservação.

Assim, as estações são patrimônios tomados por seu valor individual em cada cidade e também na perspectiva do todo, em nível regional, uma vez que são elementos de um patrimônio conectado, nós de um patrimônio em rede.

2.2. A formação da malha ferroviária de Pernambuco: origens de um patrimônio em rede

Para elaborar uma compreensão mais completa da chegada da tecnologia ferroviária, entender o que ela representou para Pernambuco e assim entender a origem das estações ferroviárias no estado e então identificar as condições em que se iniciou seu processo de patrimonialização, serão acionados alguns dos conceitos já apresentados como de forma, função, fixos, fluxos e rede.

Como ponto de partida, faz-se necessário uma análise referente ao século XIX, quando surgem as primeiras ferrovias no país, período de muitas transformações percebidas no Brasil como um todo e vivenciadas na província pernambucana, que se traduziram na adoção de novas técnicas as quais foram determinantes nas mudanças ocorridas não apenas na paisagem de cidades e povoações, mas que promoveram novas interações ou relações sociais, criando novos hábitos, reformulando costumes, modificando a cultura.

Um século em que se encontram três formas de governo, no início enquanto colônia, condição que toma novos rumos com a vinda da Família Real portuguesa em 1808; depois na condição de Império, com uma série de continuidades do antigo regime e por fim o período republicano, também polemicamente iniciado, de acordo com Carvalho (1987).

É possível falar em transformações na economia que evidenciam a adesão do recém-formado Império brasileiro ao capitalismo, mas sem tantas alterações na relação com os países europeus, consolidados numa posição de hegemonia econômica, a exemplo da Inglaterra e França. Nas palavras de Furtado (1969), a colônia representava “uma grande plantação de produtos tropicais, estava ligada às economias da Europa numa relação de dependência”.

Diante disso, numa tentativa de “modernização”, tomando esse termo no contexto do século XIX como a busca pela aproximação do modelo europeu, quando se importam técnicas industriais, as ferrovias representaram nesse contexto um elemento de destaque, induzindo industrialização e urbanização em muitas áreas do território brasileiro.

A industrialização, iniciada na Inglaterra no século XVIII, dadas as devidas proporções e condições de tempo, se expande gradativamente pelas demais nações europeias e por colônias e nações recém-formadas no continente americano, trazendo como novidade o advento da máquina a vapor, tecnologia a princípio empregada nas bombas de água utilizadas na drenagem das minas de carvão desde pelo menos o século XVII na Inglaterra (SIQUEIRA, 2013) e que passa por aprimoramentos e adaptações, de modo que sob os mesmos princípios básicos, contribui dando corpo a uma verdadeira revolução também nos meios de transporte.

Surgem as locomotivas a vapor, tornando ainda mais complexa a paisagem fabril da Inglaterra oitocentista, viabilizando fluxos de grandes volumes de carga e pessoas por terra, dando ainda mais suporte para o processo em curso de modificação dos meios de produção. Eric Hobsbawn, historiador inglês, afirma que o transporte ferroviário, enquanto fruto da Revolução Industrial, possibilitou seu sucesso, servindo ainda enquanto meio da expansão capitalista para territórios economicamente periféricos.

É o caso do Brasil que promoverá a importação de ferrovias para o escoamento de sua produção agrícola. Assim temos um ponto de partida, a importação de uma técnica, a ferrovia, para o Brasil. Técnica, por sua vez, adaptada às particularidades do recém-criado Império brasileiro.

Com o capitalismo, novas necessidades surgem, ao passo que outras são redesenhadas, como a de produzir e a de consumir. Da mesma forma a necessidade de deslocamento, ou de transportar. A tração animal, largamente empregada desde os tempos mais remotos da história da humanidade, cede lugar a novos meios de transporte em que máquinas geram o impulso necessário ao deslocamento, então mais veloz e de maior capacidade de carga. Assim, as estradas de ferro trouxeram uma nova perspectiva para os transportes, possibilitando mais velocidade e um maior volume de cargas transportadas.

De acordo com Siqueira (2013), ainda na primeira década do século XIX as primeiras locomotivas a vapor passaram a circular em ferrovias de minas, e um pouco mais a frente, entre as décadas de 1820 e 1830, iniciaram as viagens comerciais na Inglaterra. Os britânicos se consolidaram como os “criadores do trem de ferro” e a Inglaterra o berço dos primeiros empreendimentos ferroviários que dentro de pouco tempo tomaram o mundo.

Ainda nos anos de 1830 alguns planos de transporte já demonstravam o interesse do governo imperial brasileiro na recente inovação britânica. Um aspecto destacado por Brasileiro *et al.* (2001) como basilar na política de empreendimentos voltados à infraestrutura de transportes no Brasil imperial foram as concessões a investidores privados. Isso se deve, como coloca Melo (2016), também ao fato de que boa parte do capital no Brasil estava preso ao tráfico de escravos que por sua vez se mostrava lucrativo, ao passo que limitava as possibilidades de investimentos em obras públicas de grande porte.

Esse destaque das concessões se mostra na Lei de 29 de agosto de 1828, editada apenas seis anos após a Independência, e na Lei Feijó de 1835 (BRASILEIRO *et al.*, 2001). A mesma, porém, não teve êxito. Depois de algumas tentativas de esboço de planos ferroviários, o Decreto nº 641, de 26 de junho de 1852 possibilitou as condições necessárias para que as primeiras linhas férreas fossem exploradas no Brasil.

O primeiro empreendimento então foi do Barão de Mauá, inaugurado em 30 de abril de 1854, a Estrada de Ferro Petrópolis, no Rio de Janeiro. E então, em 1858, a segunda ferrovia do Brasil foi aberta em solo pernambucano, fruto de uma concessão a investidores britânicos. Certo é que essa “mania ferroviária” (MELO, 2000, p. 22) iria proporcionar uma verdadeira “revolução dos transportes”, ou a “*railroadization*”, trazendo um termo muito bem empregado por Ana Célia Castro (1979 *apud* PAULA, 2001, p. 3), referindo-se a explosão de empreendimentos ferroviários ocorrida no Brasil, vivenciada em várias províncias brasileiras na segunda metade do século XIX.

Assim governos e entes privados buscaram na segunda metade do século XIX implantar ferrovias de longa distância, urbanas e industriais (a exemplo das usinas de açúcar) promovendo consideráveis transformações no espaço físico e nas relações sociais. Pernambuco, que possuía precárias estradas de rodagem e alguns trechos navegáveis de rios principalmente na Zona da Mata, de acordo com o que traz Pinto (1949) e Carvalho (2010), recebeu vários quilômetros de trilhos. E Recife, capital e já importante centro econômico da região, consolidou-se como centro irradiador dessas vias férreas.

É importante ressaltar que a implantação dessas estradas de ferro envolveu processos não homogêneos, mas semelhantes em sua maioria, baseados em fluxos pré-existentes muitas vezes, como na função de estabelecer ligações entre as áreas portuárias e as regiões interioranas das províncias. Assim, a segunda metade do século XIX se caracteriza como uma primeira fase na história dos transportes ferroviários em Pernambuco. É quando as estações ferroviárias surgem enquanto novidade no espaço urbano brasileiro, logo se integrando às paisagens locais.

Essas linhas surgem enquanto um conjunto de elementos fixos no espaço, dentre os quais as estações ferroviárias, compondo redes que,

seguindo a conceituação proposta por Dias (2000), a princípio são independentes (ou desarticuladas) entre si e que irão se ligar, formando redes regionais, como ocorre em Pernambuco apenas no início do século XX.

Dando sequência, seguir-se-á o caminho inverso, mostrando a rede conjunta e em seguida abordando cada linha individualmente. Observando o mapa a seguir, elaborado pelo autor com base nas informações de Pinto (1949), Melo (2016) e do IPHAN (2009), é possível uma melhor compreensão dos traçados das ferrovias pernambucanas de longa distância.

Figura 1 - Mapa das ferrovias de Pernambuco em 1963



Fonte: Mapa elaborado pelo autor.

O mapa (figura 1) representa as ferrovias que foram construídas em Pernambuco entre 1855 e 1963 e que na segunda metade do século XX passaram a compor a malha da Rede Ferroviária Federal S/A. De acordo com o IPHAN (2009), são essas linhas que compõem o patrimônio ferroviário de Pernambuco.

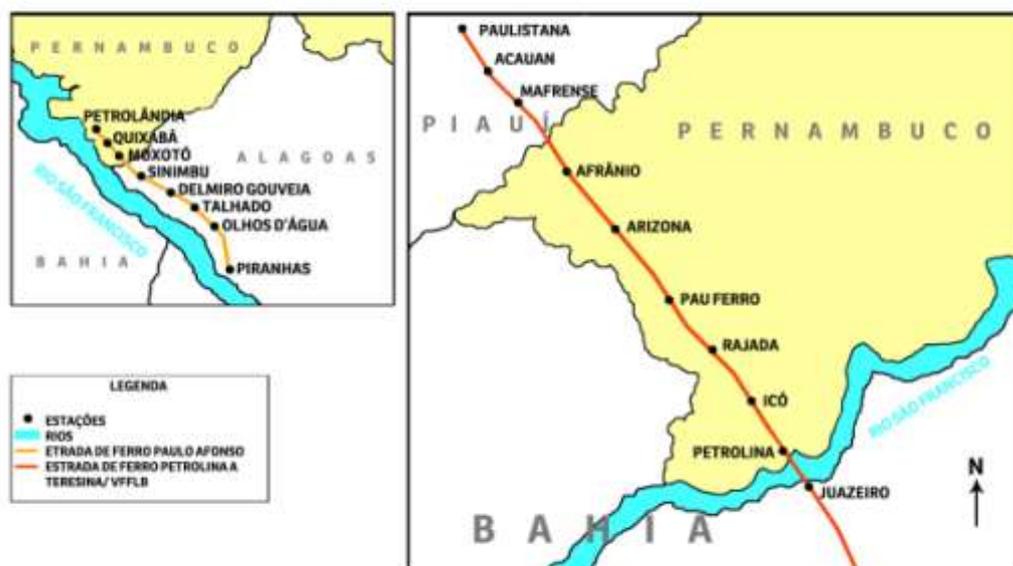
Observando a figura 1 é possível perceber as três maiores ferrovias de Pernambuco partindo do Recife nas orientações noroeste, oeste e sudoeste. O mapa também traz algumas das principais estações e cidades cortadas pelas linhas, onde é possível perceber estações terminais, como Salgueiro e Garanhuns; de bifurcação, como Ribeirão e Carpina e estações intermediárias como Gravatá ou Serra Talhada, dentre outras.

É interessante observar que as linhas férreas pernambucanas só vieram a ter uma administração unificada no início do século XX. Ainda assim, algumas linhas permaneceram sem ligação com Recife; é o caso da Estrada de Ferro Paulo Afonso, inaugurada em 1881, com a proposta de estabelecer uma conexão ferroviária entre os trechos navegáveis do Rio São Francisco (BONFIM, 2007), situada entre os sertões de Pernambuco e Alagoas, integrando assim uma rede de transporte baseada na integração entre o transporte aquaviário e ferroviário.

Outro caso é a Estrada de Ferro Petrolina a Teresina, depois incorporada pela Viação Férrea Federal do Leste Brasileiro. Construída na década de 1920, partindo de Petrolina e objetivando alcançar a capital piauiense - o que não se concretizou -, ligou-se em 1941 com uma ferrovia proveniente da Bahia, a Viação Férrea Federal do Leste Brasileiro – VFFLB, integrando-a (IPHAN, 2009). Destas, apenas a segunda não foi incorporada pela GWBR no início do século XX, sediada em Recife, como se verá mais a frente. A figura 2, a seguir, apresenta o traçado dessas duas ferrovias no sertão pernambucano.

Figura 2 - Mapas da Estrada de Ferro Paulo Afonso e Petrolina a Teresina

TRAÇADOS E ESTAÇÕES DA ESTRADA DE FERRO PAULO AFONSO E ESTRADA DE FERRO PETROLINA A TERESINA/VFFLB EM 1951



Fonte: Elaborado pelo autor.

maioria desarticuladas, ou, redes independentes. Já seguindo o princípio da ligação

interior – litoral, tendo como base o fluxo da exportação agrícola, com o deslocamento das produções para os portos, a *Recife and São Francisco Railway* foi criada para assumir a concessão de exploração de uma ferrovia que ligasse a capital pernambucana ao Rio São Francisco, constituindo uma rede entre as povoações, engenhos e mais tarde usinas da atual zona da mata sul do estado.

Segundo Melo (2016), teria sido a *Recife and São Francisco* a primeira ferrovia de real viabilidade econômica a ser construída no Brasil, por motivo de atravessar uma região de intensa produção açucareira, à qual viera a se integrar para proporcionar o seu deslocamento. Os fluxos de carga (principalmente o açúcar) e pessoas justificavam melhor a sua instalação. A afirmação de Paula (2001) acaba reforçando essa conclusão, ao citar que a Estrada de Ferro Mauá atravessava uma área de acesso complicado e de poucos lucros.

A primeira ferrovia pernambucana então teve sua construção iniciada em 1855. Os trabalhos de construção do primeiro trecho não avançaram muito principalmente em função de epidemias de cólera que assolaram a capital na década de 1850, dizimando inúmeros trabalhadores estrangeiros e nacionais (PINTO, 1949). Em 08 de fevereiro de 1858 foi então inaugurada a primeira seção dessa ferrovia, entre Recife e a Vila do Cabo. Sua expansão se deu gradativamente no rumo sudoeste, alcançando Escada em 1860 e Una, atual cidade de Palmares, em 1862, seu ponto terminal (PINTO, 1949).

Novos objetivos em função de mudanças nos interesses econômicos fizeram com que a estrada não mais avançasse na sua jornada com destino ao Rio São Francisco. Ainda assim, entre 1882 e 1887, foi executada e aberta ao tráfego a Estrada de Ferro Sul de Pernambuco, também conhecida como prolongamento da Recife ao São Francisco, tendo como ponto terminal a cidade de Garanhuns, na região do atual agreste pernambucano.

Cerca de 20 anos após a inauguração da *Recife and São Francisco* em seu primeiro trecho, foi iniciada a construção da segunda ferrovia pernambucana, a Estrada de Ferro Recife ao Limoeiro, executada pela companhia inglesa *Great Western of Brasil Railway*, criada em 1873 em Londres, e que iniciou os trabalhos de construção da linha no ano de 1879 (PINTO, 1949). O objetivo era ligar a capital pernambucana com a cidade de

Limoeiro, atendendo e dinamizando o fluxo de produções de açúcar e algodão entre a atual zona da mata norte e agreste setentrional de Pernambuco.

Começando ao norte do bairro do Recife, a linha seguiu no sentido noroeste, tendo o primeiro trecho inaugurado em 1881, entre Recife e Carpina. Em 1882 alcançou seu objetivo, Limoeiro, com um ramal para Nazaré da Mata. É interessante que, com o prolongamento do ramal de Nazaré para Aliança e Timbaúba, onde chegou em 1888, o trecho entre Carpina e Limoeiro foi assumindo posição secundária.

Mudanças nos objetivos econômicos fizeram com que a prioridade fosse a conexão entre essa estrada de ferro e a Estrada de Ferro Conde D'Eu, vinda da Paraíba, o que se concretizou na primeira década de século XX. Esse fato contribuiu para que se consolidasse uma das principais ligações ferroviárias interestaduais de Pernambuco. O trecho entre as estações de Carpina e Bom Jardim ficou como ramal, sendo ampliado de Limoeiro até Bom Jardim na década de 1930 (PINTO, 1949).

Companhias de propriedade do Governo Imperial também lançaram seus trilhos em Pernambuco. Além da já mencionada Estrada de Ferro Sul de Pernambuco, entre Palmares e Garanhuns, foi criada a Estrada de Ferro Recife a Caruaru que, iniciando os trabalhos de construção de sua linha no ano de 1881 (PINTO, 1949), em 1885 inaugurou o primeiro trecho entre Recife e Jaboatão, com 17 km de extensão.

Mudando de nome para Estrada de Ferro Central de Pernambuco - EFCP ainda na década de 1880, esta ferrovia constituiu uma rede na qual passaram a circular fluxos de comunicação, produções agrícolas e pessoas entre os municípios dos atuais agreste e sertão de Pernambuco.

Gradativamente sendo ampliada, a linha alcançou Vitória de Santo Antão no ano de 1886, chegando a Gravatá em 1894, com um intervalo de quase 10 anos de pesados trabalhos no intuito de vencer a Serra das Russas, na subida do Planalto da Borborema, em um trecho de cerca de 25 km entre Pombos e Gravatá, onde foi preciso construir várias obras de arte, como túneis e viadutos de difícil execução pelo acidentado relevo da região. De acordo com Pinto (1949) foram construídos 21 túneis, reduzidos posteriormente a 14 por facilidade, bem como vários viadutos de estrutura metálica. Em 1895 então, os trilhos chegaram a Caruaru, importante centro comercial da região.

Não apenas estas linhas foram construídas em Pernambuco. Ferrovias particulares, principalmente de engenhos e usinas sucroalcooleiras, foram implantadas atendendo aos fluxos da matéria prima e produção destas unidades fabris, em conexão com as linhas principais já citadas, por onde seriam escoadas para a capital pernambucana. De acordo com dados apresentados por Siqueira (2013), estima-se um somatório de mais de 1800 km de trilhos de ferrovias particulares construídos em Pernambuco até a primeira metade do XX, com predominância na Zona da Mata.

As linhas da *Recife and São Francisco Railway*, da Estrada de Ferro Recife ao Limoeiro e da Estrada de Ferro Central de Pernambuco - EFCP vieram a compor os principais eixos ferroviários pernambucanos, consolidando-se como linhas tronco no século XX. A GWBR, responsável pela construção da Estrada de Ferro Recife ao Limoeiro, assumiu a concessão das linhas entre 1901 e 1912, dentro da proposta de formar uma rede unificada de ferrovias. Assim, linhas construídas e operadas por empresas diferentes passaram a ter uma única administração, sendo quase todas interligadas entre si, formando uma rede mais ampla.

A GWBR, unificando a rede entre Alagoas, Pernambuco, Paraíba e Rio Grande do Norte realizou várias intervenções em solo pernambucano como a padronização da bitola² das linhas em 1 m. A designação das linhas mudou: O tronco ferroviário entre Recife e Alagoas, formado pela *Recife and São Francisco* junto com a Estrada de Ferro Sul, passou a chamar-se Linha Sul.

O trecho da antiga Estrada de Ferro Sul entre Paquevira e Garanhuns ficou como ramal, assim como a Linha Ribeirão – Barreiros e o trecho Ribeirão - Cortês. Estes dois últimos eram linhas de menor extensão incorporadas pela GWBR no início do século XX.

A Estrada de Ferro Recife ao Limoeiro ficou como Linha Norte, entre Recife e a Paraíba. O trecho entre Carpina e Limoeiro ficou como ramal, prolongado, como dito, até Bom Jardim na década de 1930. Por fim, a Estrada de Ferro Central de Pernambuco passou a chamar-se Linha Centro, sendo ampliada pela GWBR até Afogados da Ingazeira. Daí então, seu

² Bitola é a nomenclatura atribuída à distância entre os trilhos de uma ferrovia. De acordo com Melo (2016), a *Recife and São Francisco Railway* utilizava bitola de 1,60 m, diferindo das demais linhas que empregavam a bitola métrica ou de 1 m.

prolongamento na década de 1950 e início dos anos 1960 foi realizado pela RFN e RFFSA.

Até o início do século XX havia apenas ligação entre a *Recife and São Francisco* e a Estrada de Ferro Sul de Pernambuco, já que a Estação de Palmares era comum às duas linhas (MELO, 2016). Foi então executada a Ligação Norte, em 1908, conectando a Linha Centro de Pernambuco com a Recife ao Limoeiro e a Ligação Sul em 1939, entre a Linha Centro e a Linha Sul, além de viadutos ligando as duas linhas no bairro de São José em Recife. Essas ligações foram fundamentais para a consolidação da Estação Central como a principal estação de passageiros do estado.

Tabela 1 - Principais linhas de Pernambuco, extensões e extremos*

Linha	Trecho**	Extensão (km)	Inauguração do ponto final (em Pernambuco)	Responsável pela Implantação
Linha Sul	Cinco Pontas (Recife) – Água Vermelha (Canhotinho)	221,51	1894	<i>Recife and São Francisco Railway</i> / Estrada de Ferro Sul de Pernambuco
Ramal de Garanhuns	Paquevira (Canhotinho) – Garanhuns	56,3	1887	Estrada de Ferro Sul de Pernambuco
Ramal de Cortês	Ribeirão – Cortês	28,65	***	***
Ramal de Barreiros	Ribeirão – Barreiros	55,3	***	Companhia Geral de Melhoramentos de Pernambuco
Linha Norte	Brum (Recife) a Rosa e Silva (Timbaúba)	128,89	1900	GWBR
Ramal de Bom Jardim	Carpina a Bom Jardim	53,23	1937	GWBR
Linha Centro	Recife a Salgueiro	607,42****	1962	Estrada de Ferro Recife a Caruaru/ EFCP/ GWBR/ RFN/ RFFSA
Estrada de Ferro Paulo Afonso	Piranhas (Alagoas) a Petrolândia	31,4 *****	1883	Estrada de Ferro Paulo Afonso
Estrada de Ferro Petrolina a Teresina	Petrolina a Afrânio	139,3	1926	Estrada de Ferro Petrolina a Teresina
Total: 1.322 km				

*Tabela criada com base nos dados apresentados por PINTO (1949) e pelo IPHAN (2009)

**Entre parênteses, município de localização da estação. As demais se localizam em municípios de mesmo nome.

***Informações não determinadas com exatidão.

**** Da Linha Centro, o trecho de cerca de 200 km entre Afogados da Ingazeira e Salgueiro não foi executado pela GWBR.

***** Trecho dentro de Pernambuco. De acordo com o IPHAN (2009), entre Jatobá e Petrolândia. Dentro de Pernambuco, a Estação de Volta é a primeira, no município de Petrolândia.

A tabela 1 sintetiza as principais linhas férreas de Pernambuco e suas extensões. De acordo com as informações acima, percebe-se a Linha Centro como a de maior extensão em Pernambuco, com seu ponto final em Salgueiro. As linhas Norte e Sul tiveram suas extensões apresentadas dentro dos limites de Pernambuco, uma vez que ambas compunham a ligação entre Pernambuco e os estados da Paraíba (Linha Norte) e Alagoas (Linha Sul). Com exceção da Estrada de Ferro Petrolina a Teresina, as demais ficaram sob domínio da GWBR até 1950, encampada pelo governo federal neste ano, vindo a constituir a RFN, componente da RFFSA, criada em 1957.

Tabela 2 - Quantitativo das estações ferroviárias de Pernambuco

Situação das estações	Linha Norte		Linha Centro	Linha Sul				Estrada de Ferro Paulo Afonso	Estrada de Ferro Petrolina a Teresina/VFFLB	Total
	Principal	Ramal Bom Jardim		Principal	Principal	Ramal Cortês	Ramal Barreiros			
Existentes	13	4	35	17	4	1	4	1	2	86
Ruínas	5	1	5	14	0	3	0	1	2	31
Inexistentes	1	2	3	0	0	1	0	1	1	9
Demolidas	0	1	6	6	1	0	0	0	0	14
Não localizadas	5	0	2	0	1	3	0	0	1	12
Total	24	8	51	37	6	8	4	3	11	152

Fonte: Inventário do Patrimônio Ferroviário de Pernambuco, IPHAN (2009).

A tabela 2, extraída do Inventário do Patrimônio Ferroviário de Pernambuco (IPHAN, 2009), traz o quantitativo das estações ferroviárias de Pernambuco e sua situação em 2009. Foram contabilizados mais de 150 pontos de embarque, no entanto boa parte demolida ou arruinada. Os números negativos se dão em função das desativações e demolições promovidas pela

RFFSA ao longo da segunda metade do século XX, dentro de um processo de desvalorização da ferrovia que será tratado no próximo tópico.

Assim, pode-se concluir que, a organização do sistema ferroviário de Pernambuco, origem do patrimônio ferroviário do estado, se dá pela organização de redes a princípio desarticuladas entre si, constituídas em função de determinados fluxos, contribuindo para dinamizá-los e promover o surgimento de outros. São estes fluxos de informação, de costumes e do próprio modo de vida urbano.

Essas redes, constituídas de elementos fixos no espaço que compunham as ferrovias, dentre os quais se destacam as estações, são interligadas quase que em sua totalidade fisicamente. Suas formas físicas então empregadas na função do transporte, receberam outras funções (ou usos) gradativamente a partir de sua desativação, como será explanado, tendo em comum a função de patrimônio.

2.3. Entre desativações e sucateamento, a patrimonialização

Um processo levado a efeito de forma gradual marca a história do transporte ferroviário em Pernambuco e sua compreensão faz-se necessária para entender o processo de patrimonialização da ferrovia no estado; trata-se da desativação e sucateamento da malha ferroviária pernambucana. Com o encerramento do tráfego ferroviário, foi se ampliando o número de estações ferroviárias sem uso, muitas abandonadas à ruína e outras demolidas. Os nós da rede de ferrovias perdem sua função original, tornando-se obsoletas.

Trata-se de algo não isolado, visto que foi vivenciado em boa parte das linhas férreas dos demais estados brasileiros; também não foi um fenômeno repentino, mas que envolveu uma série de fatores, sendo fruto da opção feita pela priorização do transporte rodoviário, da consequente ausência de investimentos significativos na manutenção e modernização dos traçados das antigas linhas férreas.

Além desses fatores, podem ser acrescentados como causas do sucateamento a ausência de políticas nacionais e regionais efetivas de transporte formuladas sob a ótica de uma integração de modais e ainda a

modificação ou extinção de alguns fluxos que davam sentido ao funcionamento de muitas ferrovias.

Grosso modo, este processo pode ser compreendido dentro de uma nova lógica de “progresso” na qual o transporte rodoviário é colocado no papel principal como símbolo de uma nova “modernidade” como fora o trem no século XIX, o que deveu-se a crescente influência estadunidense (OKAMURA, 2018). Isso é evidenciado no lema “governar é abrir estradas” pregado pelo presidente Washington Luís já na década de 1920.

O “rodoviarismo” ganha força entre as décadas de 1950 e 1960 e, com o impulso da indústria automobilística, o discurso em desativar as ferrovias enquanto ação necessária para o avançar econômico e social do país é reforçado ao lado de ações como a massiva pavimentação de rodovias introduzida no Plano de Metas no Governo Kubitschek entre 1956 e 1960 (OKAMURA, 2018). A participação do Governo Federal no gradativo sucateamento de várias linhas da malha ferroviária nacional pode ser compreendido na seguinte análise:

Permitindo o sucateamento das ferrovias, o governo brasileiro incentivava, ao mesmo tempo, o transporte rodoviário. O golpe de misericórdia foi desferido quando as ferrovias começaram a perder seus passageiros e suas cargas. A justificativa oficial passou a ser da ineficiência, do déficit e da dispendiosidade na recuperação do sistema (...). (PAULA, Dilma Andrade de, 2001, p. 9)

No documentário “Condenados pelo progresso”, de 1962, elaborado pelo Instituto Nacional de Cinema Educativo vinculado ao então Ministério da Educação e Cultura, uma evidência à época do papel do cinema na formação da opinião pública, destaca-se o discurso do Governo Federal de desvalorização da ferrovia em vários trechos, que sinalizam uma inviabilidade econômica de ramais ferroviários classificados como antieconômicos e uma suposta solução:

A verdade é clara e a Rede Ferroviária Federal quer que seja conhecida de todos: Renda pequeníssima, elevadas despesas de conservação, trilhos leves desgastados e quebrados, tráfego extremamente reduzido e descontínuo, péssimas condições técnicas em planta e perfil, grandes números de obra de arte avariadas calçadas com dormentes e de estabilidade comprometida. Elevada porcentagem de dormentes podres. A concorrente, a rodovia ao lado, sempre presente (...). É o progresso que se opõe a esta espera inútil do segundo e último trem do dia que nada leva e nada traz, senão a

grande e salvadora mensagem a ser imediatamente cumprida:
Extinguir os ramais antieconômicos para servir ao Brasil.
(CONDENADOS pelo progresso, 1962)

É importante ressaltar que os problemas de infraestrutura e demanda apresentados no documentário são também consequência da queda dos investimentos no modal ferroviário, no que é inegável o foco para o transporte rodoviário, defendido então como mais viável. Não se excluem, no entanto, problemas financeiros e administrativos das companhias e suas respectivas linhas, que não explicam isoladamente ou justificam a desativação e erradicação de ferrovias.

Um argumento levado a efeito também diz respeito ao traçado destas muitas linhas férreas, construídas entre a segunda metade do século XIX e início do século XX que supostamente já não atendiam satisfatoriamente aos fluxos estabelecidos; algo que é passível de se considerar até certo ponto, mas ainda sim é uma análise limitada à determinada perspectiva econômica e principalmente política. Segundo Paula (2001, p. 6), atribuir a estagnação do setor ferroviário no país à inadequação de traçados é um erro que tem sido repetido por estudiosos do transporte ferroviário de várias áreas do conhecimento.

A forma como essas redes de trilhos se desenvolveram diz respeito a demandas temporalmente demarcadas e a sua não atualização é mais consequência do que causa. Ao modelo agroexportador já mencionado estavam atreladas boa parte das linhas pernambucanas. A oscilação desses produtos no mercado afetava diretamente as receitas das linhas com os fluxos prejudicados, ocasionando dificuldades financeiras às companhias.

Outro fator diz respeito à inversão da economia nacional para o mercado interno, levada a efeito também com os avanços na industrialização no Brasil e com o incremento de investimentos estrangeiros na década de 1940, reduzindo o foco para a exportação (PAULA, 2001, p. 6).

Os períodos de crise, porém, estavam também ligados a fatores internacionais, como o período da 1ª Guerra Mundial que, segundo Pinto (1949) trouxe grandes dificuldades à GWBR, principalmente na recomposição do material rodante e queda nas exportações. Esses fatores contribuíram para

a dificuldade enfrentada por algumas companhias como a GWBR, que entrega sua rede de linhas férreas ao Governo Federal em 1950.

Ainda na década de 1950 como tentativa de reestruturar o sistema de transporte, o governo federal cria a RFFSA (1957), com o objetivo de assumir uma malha ferroviária de aproximados 37 mil quilômetros de trilhos espalhados pelas diversas regiões do país, de acordo com Freire (2017, p. 175). É nesse momento, entre 1950 e 1960, que se estabelecem as políticas de erradicação de linhas classificadas como antieconômicas. Essa classificação se dava por uma avaliação com critérios limitados, analisados por Paula (2001). Segundo ela:

O critério de viabilidade de uma ferrovia, em termos puramente contábeis, era medido pelo volume de carga transportado, assim, para que uma ferrovia pudesse apresentar resultados financeiros favoráveis ela deveria ter, no mínimo, um total de 420 mil t Km/ ano. (...) Caso apresentasse índices diferentes dessa base a empresa seria deficitária e caso não houvesse interesses estratégicos, ela seria considerada antieconômica e, portanto, presente na lista de extinção recomendada. Portanto, cálculos de impacto social e da relação custo-benefício não eram computados. Aparentemente, as desativações eram comandadas por uma inflexível lógica contábil econômica. Sabemos, no entanto, que as forças econômicas não se desenvolvem num vácuo, elas atendem, sobretudo, a interesses políticos determinados. (PAULA, Dilma Andrade de, 2001, p. 7)

Assim, em 1966 é criado o Grupo Executivo para Substituição de Ferrovias e Ramais Antieconômicos – GESFRA e, de acordo com Paula (2001) houve uma redução de mais de 4.000 km na malha ferroviária nacional no período 1965-1985 durante a Ditadura Militar. A autora também pontua que não apenas as linhas completas eram extintas, mas várias estações ferroviárias em linhas ativas foram fechadas.

Matéria publicada na edição de 16 e 17 de julho de 1966 do Diário de Pernambuco aponta para a preocupação da população que ficaria sem o trem, ao saber dos estudos para a erradicação da linha entre Ribeirão e Cortês na Mata Sul de Pernambuco. Intitulada “Retirada dos trens ilharia município de Cortês”, a mesma traz:

Muito alarde tem se feito do ramal de Cortês como anti-econômico. Todavia este alarde, esta condição de deficitário, jamais pôde ser compreendida pelos habitantes de Cortês. O trem sempre anda superlotado. Muito dificilmente se consegue um lugar para sentar nas composições de passageiros. A procura de lugares é maior do que a

oferta da RFN. Nos dias de domingo então é um Deus nos acuda. Lotação triplicada. Mesmo porque o único meio de transporte coletivo de que dispõe a população é o trem. (RETIRADA dos trens ilharia município de Cortês, 1966, Caderno 3, p. 6)

Segundo Siqueira (2013) e Melo (2008) que estudaram o desenvolvimento e impactos da ferrovia em Pernambuco entre 1858 e 1940, o transporte de passageiros teve sempre importante contribuição na receita das ferrovias no estado, ainda assim equivalendo em média a números de cerca de 30%, enquanto que os outros 70% baseavam-se no transporte de mercadorias, dados estes trazidos por Siqueira (2013).

O fechamento das estações e a erradicação de trechos trouxeram consequências então ao deslocamento de boa parte da população. Os fluxos então estabelecidos vão sendo alterados, assim como, forçados a uma dependência do modal rodoviário.

Em Pernambuco as primeiras desativações ocorrem a partir da década de 1960. Foram incluídas nos programas federais de erradicação de ramais antieconômicos. Os ramais de Carpina – Bom Jardim, Ribeirão – Cortês e Paquevira – Garanhuns foram extintos ainda na década de 1960.

Entre as décadas de 1970 e 1980 foram desativados os trens de passageiros de longa distância intermunicipais e interestaduais nas linhas tronco, como Recife – Maceió, Recife – Natal e o Recife – Salgueiro, este o de maior distância dentro de Pernambuco, que atendia a mais de 20 municípios entre a zona da mata e o sertão do estado, com mais de 40 estações ao longo de seu trajeto.

Matéria do Diário de Pernambuco de 29 de maio de 1983 aponta para um número de 26 estações já fechadas na Linha Centro (Recife – Salgueiro), que continuaria com trens de passageiros até o final daquela década. A mesma matéria registra que quando a linha atingiu seu ponto extremo na cidade de Salgueiro em 1962, estavam em funcionamento 42 estações, (DIÁRIO DE PERNAMBUCO, 1963). Ou seja, em cerca de 20 anos mais de 60% das estações deixaram de servir aos passageiros de diversas cidades e povoações.

Mantiveram-se apenas trens para as cidades de Ribeirão, Vitória e Carpina, também desativados entre o final da década de 1980 e início dos anos 1990, já sob a administração da Companhia Brasileira de Trens Urbanos,

companhia ficou responsável pelos trens urbanos que pertenciam a RFFSA a partir na década de 1980.

O transporte de cargas sobre trilhos permaneceu ativo na década de 1990 entre todos estados do Nordeste. Com a privatização da RFFSA na mesma década, a partir do Plano Nacional de Desestatização, este serviço assim como a malha ferroviária foram passados à iniciativa privada.

A partir de 1997, os trens de carga entre os estados do Maranhão, Piauí, Ceará, Rio Grande do Norte, Paraíba, Pernambuco e Alagoas ficaram sob responsabilidade da Companhia Ferroviária do Nordeste – CFN, com base em leilão aberto em julho de 1997, ficando responsável por uma malha com extensão de 4.534 km (IPHAN, 2009).

O serviço ferroviário de cargas nas últimas décadas do século XX se voltou ainda mais ao transporte de produtos em grandes distâncias, carecendo cada vez menos de estações abertas, com apenas algumas exceções para apoio e transbordo.

Assim, ressalta-se que a desativação do transporte de passageiros a longa distância, um fluxo basilar na manutenção das estações ferroviárias, trouxe um impacto negativo para sua existência e, ao mesmo tempo, promoveu um impulso para ações preservacionistas de suas estruturas.

À medida que trechos eram extintos ou estações eram desativadas e transformadas apenas em paradas, a manutenção desses antigos nós da rede (os pontos de embarque) se tornava escassa. Formas espaciais justificadas pelo fluxo ferroviário, principalmente de passageiros, as estações perderam sua função original, sendo então patrimonializadas. Isto será analisado sob a perspectiva da retórica da perda.

2.4. A patrimonialização do sistema ferroviário de Pernambuco

Quando se fala em patrimonialização, fala-se em uma construção ou transformação de algo em bem patrimonial. Refere-se à ressignificação de algo que passa a representar uma memória ou uma identidade coletiva. Esse processo então se realiza através da atribuição de valores que, como já tratado, não são intrínsecos ao bem, mas afixados a partir de um determinado

contexto social, em determinada temporalidade, atendendo a demandas específicas. Fala-se então em determinadas historicidades.

Assim, não é possível afirmar uma ideia única de patrimônio ferroviário em Pernambuco desde sempre. É necessário identificar os sentidos dessas ações de preservação e entendê-las no seu tempo. A desativação gradual do transporte ferroviário em Pernambuco, quase totalmente restrito a partir da década de 1990 ao transporte de passageiros na Região Metropolitana do Recife, é um aspecto comum a todas as iniciativas ao longo da segunda metade do século XX.

Além de gerar ociosidade às estações ferroviárias, impulsionou o desenvolvimento de ações e discursos pela preservação dessas rugosidades enquanto testemunhos de uma história a ser protegida. Em outras palavras foi o impulso à patrimonialização dos elementos do patrimônio ferroviário, tendo por base a sua história e impactos sociais e espaciais.

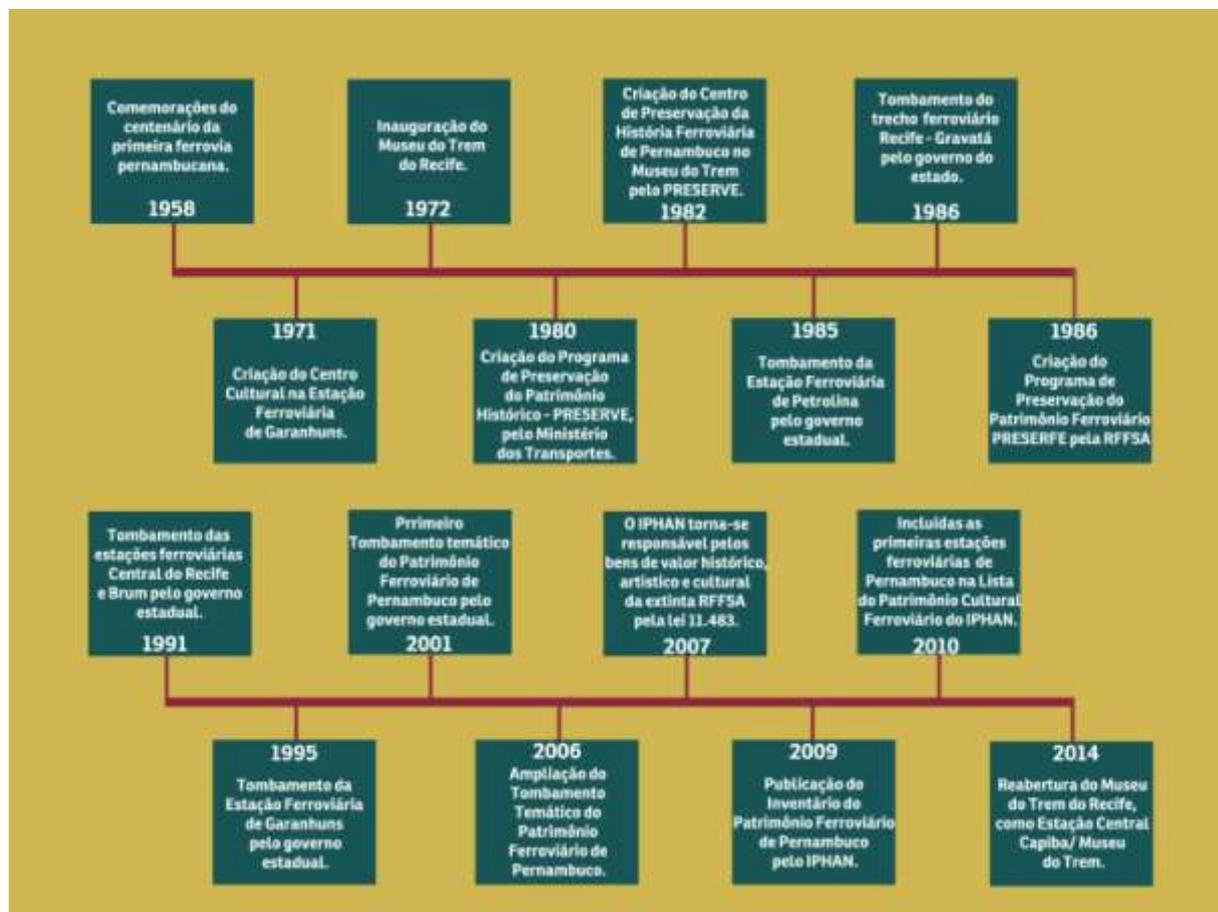
Essa nova interpretação também ocorre de maneira gradual, consolidando-se entre as décadas de 1950 e 2000. E são os antigos pontos de embarque os que mais receberam essas ações de patrimonialização. Os nós da rede passam a exercer uma nova função, a de patrimônio. Essa atribuição de novas funções para as antigas estações, além de se apresentar como vestígio de uma patrimonialização, se mostrará como alternativa à preservação desses bens.

Contudo, a concretização de políticas públicas melhor definidas de preservação desses bens em Pernambuco pode ser localizada entre as décadas de 1980 e 2000, como será apresentado. Assim, a construção do então patrimônio ferroviário no estado perpassa ações isoladas e é um processo que se desenrola no bojo das discussões nacionais sobre patrimônio, atende a demandas locais, e recebe influência mais recentemente das discussões em nível internacional sobre o patrimônio industrial, que começam a ganhar corpo a partir dos anos 1950 na Inglaterra (KÜHLL, 2010).

Em Pernambuco pode ser apontado como marco dessa atribuição de valor patrimonial ao transporte ferroviário as comemorações do centenário de inauguração da primeira ferrovia do estado, em 1958. De modo a melhor situar essas principais ações, as mesmas foram sintetizadas em uma linha do tempo

(ver figura 3) que reúne as ações desenvolvidas em nível federal, estadual e municipal, partindo de 1958 até a reabertura do Museu do Trem em 2014.

Figura 3 - Linha do tempo com os marcos da história do patrimônio ferroviário de Pernambuco



Fonte: Elaborada pelo autor

As primeiras ações, ou, pode-se dizer, intenções, se identificam durante as comemorações do centenário da primeira ferrovia de Pernambuco, a *Recife and São Francisco Railway*. As comemorações ocorrem diante de um cenário de transição na ferrovia pernambucana, com a recém-criada RFN e RFFSA, momento de alguns investimentos na melhoria do sistema, mas também uma fase pré-desativações.

As edições do Diário de Pernambuco de 5, 7 e 8 de fevereiro de 1958 trazem alguns detalhes das comemorações que envolveram missa na Matriz de São José, um desfile de locomotivas (figura 8), inauguração de uma placa

comemorativa na estação de Cinco Pontas do Instituto Histórico Arqueológico e Geográfico de Pernambuco – IHAGP. No Arquivo Público Estadual realizou-se uma exposição com documentos e peças da ferrovia e mencionou-se a criação de um museu para guardar peças antigas colocadas como parte da história da ferrovia no estado.

Figura 4 - Comemorações do centenário da primeira ferrovia de Pernambuco em 7 de fevereiro de 1958.



Fonte: Acervo pessoal de João Carlos Vasconcelos.

O mencionado museu não foi criado, mas outras ações se seguiram. Ligadas ao receio da perda, em meio às desativações, surgem as primeiras iniciativas de preservação, junto às quais uma história ferroviária e uma memória ferroviária a se preservar. São as antigas estações os focos dessas primeiras iniciativas, recebendo novos usos.

O reconhecimento desse patrimônio em rede vai se desenhando através de ações isoladas. Em 1971, a Estação de Garanhuns foi reformada e, com algumas alterações estruturais, passou a abrigar um centro cultural (DIÁRIO DE PERNAMBUCO, 1971). No ano seguinte, em 1972, é inaugurado o Museu do Trem, centro de referência na preservação da história da ferrovia no estado,

“Trem é assunto de Museu”, anunciava matéria de 21 de janeiro de 1972 do Diário de Pernambuco, momento em que se formalizava a parceria

entre a RFFSA e o Instituto Joaquim Nabuco de Pesquisas Espaciais que ficaria com a responsabilidade de organizar a exposição. O museu, compreendido pelo senso comum como “lugar de coisas antigas”, ou espaço dedicado exclusivamente ao passado seria então o novo lugar para a ferrovia que já não mais representava o novo.

Bemvenuti (2017) sinaliza que o período compreendido entre o final da década de 1960 e década de 1970 marca o início da musealização da ferrovia no Brasil. O que coincide com o avançar no processo de sucateamento, uma vez que é neste período que se firmam as políticas de erradicação de trechos, ramais e estações avaliados como anti-econômicos. Assim, o Museu do Trem foi um dos primeiros do gênero no Brasil.

Para abrigar suas instalações foi escolhido como local a principal estação ferroviária de passageiros do estado, a Central do Recife, que com a inauguração do Museu em outubro de 1972 passou a exercer a dupla função, estação e museu. Um diálogo entre presente e passado, concretizado em uma exposição de elementos antigos da ferrovia, refletindo o regime moderno de historicidade na qual se operam essas primeiras ações preservacionistas, dentro de uma retórica da perda (GONÇALVES, 2015).

De mãos dadas com o processo de desativação de linhas férreas, diversas iniciativas de preservação de bens classificados como históricos, ligados aos sistemas ferroviários, começam a se operar em nível nacional como a criação de museus ferroviários em São Paulo e no Rio Grande do Sul entre 1965 e 1976 (BEMVENUTTI (2017). É o que também ocorre em Pernambuco. O estabelecimento de uma função patrimonial aos bens ferroviários se concretiza com os projetos de reutilização.

Na década de 1980, o Ministério dos Transportes cria o Programa de Preservação do Patrimônio Histórico – PRESERVE, destinado a coordenar e promover a preservação dos elementos históricos dos sistemas de transporte no Brasil, que fica responsável pela gestão do Museu do Trem do Recife, bem como por outros centros de preservação da memória ferroviária no país (LEWINSKY, 2017). Assim, em 1982 o Museu do Trem na Estação Central é transformado no Centro de Preservação da História Ferroviária de Pernambuco – CPHFPE.

Em 1980, porém, identifica-se uma proposta pelo governo estadual de Pernambuco por parte da Fundação de Desenvolvimento Municipal do Interior de Pernambuco – FIAM, com o levantamento das estações ferroviárias no interior, a partir do Plano de Preservação dos Sítios Históricos do Interior de Pernambuco – PPSHI, de acordo com Nazaré Reis (2018)³.

Com sua primeira etapa publicada em 1982, o PPSHI foi uma iniciativa para abranger os bens a serem preservados das cidades do interior do estado, em complemento ao Plano de Preservação dos Sítios Históricos da Região Metropolitana do Recife- PPSH/ RMR, este elaborado em 1978. Complementando o PPSHI havia ainda Inventário de Proteção do Acervo Cultural de Pernambuco – IPAC/ PE (1983), (RAMOS, 2006, pp. 285, 287, 288).

Ainda na década de 1980, a FUNDARPE elaborou os pareceres técnicos dos primeiros tombamentos estaduais de bens do patrimônio ferroviário. O primeiro deles foi o do conjunto arquitetônico da estação ferroviária de Petrolina, com tombamento aberto em 1984 e homologado no ano seguinte. (FUNDARPE, 2014, p. 82).

Em 1986 foi protegido por tombamento o trecho ferroviário Recife – Gravatá, da antiga Estrada de Ferro Central de Pernambuco, em função da riqueza em obras de engenharia de difícil execução para a implantação dos trilhos, compreendendo túneis, viadutos e pontes metálicas FUNDARPE, 2014, p. 87).

A década de 1990 é marcada pelo tombamento da Estação Central do Recife (1991), a Estação do Brum (1991) e a Estação de Garanhuns (1995) em nível estadual pelo governo estadual. Já nos anos 2000, de acordo com Nazaré Reis (2020)⁴, é criado o Grupo de Trabalho para a Preservação do Patrimônio Ferroviário de Pernambuco, encabeçado pela FUNDARPE, Fundação de Desenvolvimento da Região Metropolitana do Recife - FIDEM, Empresa Pernambucana de Turismo - EMPETUR, RFFSA, IPHAN e a Universidade Federal de Pernambuco – UFPE, por meio do Departamento de Arquitetura e Urbanismo com a cadeira de Intervenção em Sítios Históricos.

³ Informações fornecidas por Nazaré Reis em mesa redonda realizada no 1º Encontro de Gestão do Patrimônio Ferroviário de Pernambuco, em Recife, agosto de 2018.

⁴ Informações fornecidas por Nazaré Reis em entrevista realizada virtualmente em setembro de 2020.

O mencionado grupo promoveu a criação do PRESEFER, Programa de Preservação do Patrimônio Ferroviário de Pernambuco, prevendo, de acordo com Nazaré Reis (2018), o levantamento de informações dos bens, busca pela proteção legal, assessoria e implantação de projetos de revitalização.

Nazaré Reis (2020) conta que o resultado final do PRESEFER foi a elaboração de 19 estudos preliminares, praticamente transformados em pré-projetos de requalificação para 19 conjuntos ferroviários de Pernambuco, divididos entre as linhas tronco Norte, Sul e Centro.

Na Linha Centro os projetos se voltaram para cidades depois de Caruaru porque, de acordo com Nazaré Reis (2020), no início dos anos 2000 o governo do estado estava trabalhando na duplicação da BR-232 até Caruaru, havendo então uma perspectiva de trabalhar a preservação das estações e outros os conjuntos urbanos, o que não se concretizou.

Ainda na primeira década do século XX órgãos públicos responsáveis pela regulação e salvaguarda do patrimônio cultural, desenvolveram políticas mais amplas de reconhecimento e defesa, definindo o patrimônio ferroviário pernambucano. Nesse sentido, é possível pontuar como principal política de reconhecimento do patrimônio ferroviário em Pernambuco, por parte do próprio Governo do Estado, a abertura dos processos de tombamento temático do patrimônio ferroviário.

O primeiro tombamento temático realizou-se no ano de 2001 através do governo do estado, com parecer técnico da FUNDARPE. Tendo por base o Decreto 6.239 de 1980, o qual regulamenta a Lei nº 7.970 de 1979 que institui o tombamento em nível estadual, a solicitação também se processa em função do que se observa enquanto receio da perda desses elementos (GONÇALVES, 2015), o que é evidenciado no próprio texto da proposta:

Recentemente, com a liquidação da Rede Ferroviária Federal S.A. - RFFSA, a concessão de exploração dos ramais e dos bens móveis e imóveis da RFFSA está sob responsabilidade de empresas privadas. Considerando a indefinição quanto o destino a ser dado às construções remanescentes do período áureo das estradas de ferro e a necessidade urgente de salvaguardar este inestimável acervo, a Diretoria de Patrimônio Histórico da FUNDARPE, vem propor a abertura' do Processo de Tombamento do Patrimônio Ferroviário edificado ainda existente no estado de Pernambuco, composto das estações e edificações de apoio, cuja relação segue anexo. (PROPOSTA de tombamento do patrimônio ferroviário de Pernambuco, 2001).

A preocupação com a proteção dos elementos do sistema ferroviário de Pernambuco ainda existentes de acordo com a proposta de tombamento era a concessão à iniciativa privada para a exploração do transporte de cargas em Pernambuco que pouco se utilizou dos bens imóveis, como as estações e armazéns.

A esse respeito pode-se contrapor o argumento de que até então a maior parte das desativações e demolição de estações ocorrera por parte da própria RFFSA. Ainda assim, a alegada ameaça de uma perda destes elementos toma o papel principal como impulsionador de uma patrimonialização.

Nazaré Reis (2020) traz que a origem do tombamento temático partiu desse receio de que todos esses bens fossem vendidos e assim utilizados de modo inadequado. Ela conta que na época – entre o fim dos anos 1990 e início dos anos 2000-, a arquiteta da RFFSA Maria Emília Lopes, preocupada com essa questão, dirigiu-se à FIDEM, na época presidida por Amélia Reynaldo que acionou a FUNDARPE. Deste diálogo tomou-se como resolução a elaboração de um tombamento temático. A pesquisa desenvolvida anteriormente por meio do PPSHI serviu de base para enumerar os imóveis, complementada por uma lista de imóveis proveniente da RFFSA.

Uma análise do processo de tombamento também torna claro que o mesmo já tem como um dos pontos de partida a importância histórica exercida pelo transporte ferroviário no desenvolvimento do estado e sua marcante presença nos centros urbanos. Assim, se evidencia por parte dos órgãos sempre o valor histórico em função dos fluxos de passageiros e cargas que caracteriza o sistema ferroviário e o impacto físico no espaço promovido pelos trilhos e as antigas estações.

Classificado como o primeiro no estado, o tombamento temático do patrimônio ferroviário aberto em 2001 envolvia edificações dentre as quais predominavam as estações. A listagem mencionada no processo abarcava 45 estações, 3 armazéns, 4 casas de mestre de linha e 1 escritório⁵. Número muito aquém do que foi a rede de ferrovias pernambucana.

⁵ Números constantes na Proposta de Tombamento do Patrimônio Ferroviário de Pernambuco de 2001.

Dessa forma, o tombamento foi ampliado em 2006 com a publicação de novo edital, considerando a amplitude do patrimônio ferroviário, passando a incluir os demais elementos edificados e bens móveis em sua totalidade (FUNDARPE, p. 63, 2014).

Segundo o processo de desmobilização da RFFSA, somente em 2007 o Governo Federal, através do IPHAN define uma política voltada ao patrimônio ferroviário nacional. Sendo um patrimônio originalmente de posse da União, ficou sob a responsabilidade do IPHAN, por meio da Lei 11.483, de 31 de Maio de 2007, a proteção dos bens provenientes deste conjunto que guardem valor histórico, artístico e cultural. Segundo a mesma Lei

A preservação e a difusão da Memória Ferroviária constituída pelo patrimônio artístico, cultural e histórico do setor ferroviário serão promovidas mediante: I - construção, formação, organização, manutenção, ampliação e equipamento de museus, bibliotecas, arquivos e outras organizações culturais, bem como de suas coleções e acervos; II - conservação e restauração de prédios, monumentos, logradouros, sítios e demais espaços oriundos da extinta RFFSA. (BRASIL, 2007).

Surgida em determinado contexto de liquidação da RFFSA, a referida Lei de 2007 é também parte desse processo não linear de patrimonialização da ferrovia no Brasil. Já se tinham vários exemplos e práticas de proteção do patrimônio ferroviário no Brasil, como os já citados em Pernambuco e que mostraram certo diálogo com o que depois trouxe a Lei.

Ao atribuir a responsabilidade ao IPHAN, a Lei contribuiu para unificar as diretrizes e trazer uma especificidade de valoração, como aponta Prochnow (2014), trazendo o termo “memória ferroviária”, algo que indica também (no patrimônio ferroviário) a ampliação conceitual de patrimônio que se desenvolvera nas últimas décadas, considerando a imaterialidade relacionada aos bens.

A partir disso, um trabalho de grande importância no sentido de reconhecer os bens do patrimônio ferroviário foi o Inventário do Patrimônio Ferroviário, consolidado em 2009 como realização do IPHAN. No ano seguinte foi então criada pelo Instituto a Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário que em 2015 contava com a inscrição de 639 bens de todo o país.

Esses bens entram na lista a partir da avaliação técnica do Instituto. No entanto, ainda em 2015 o número de bens era mínimo, sendo em Pernambuco

um total menor que 20 estações ferroviárias, dentre as edificações registradas (IPHAN, 2015).

Fica evidente, no entanto, e não apenas para o patrimônio ferroviário que, a declaração de valor e o registro de uma função patrimonial aos bens não é suficiente para a sua preservação. Os bens que receberam novos usos, sendo transformados em museus, centros culturais, escolas, bibliotecas, dentre outros, são os que tiveram sua salvaguarda garantida.

Capítulo 3: Os novos usos na história das práticas de preservação das estações ferroviárias de Pernambuco

Várias ações individuais levadas a efeito por prefeituras, organizações não governamentais e entes privados contribuíram para que vários elementos edificados do patrimônio ferroviário fossem protegidos. É o caso de algumas estações ferroviárias como a de Bezerros, no Agreste pernambucano, hoje Estação da Cultura; a estação de Paudalho, restaurada e transformada em 2014 no Arquivo Público Municipal, ou mesmo a estação ferroviária de São João, no Agreste de Pernambuco, transformada em biblioteca.

Essas são apenas algumas iniciativas que não se restringiram às edificações das estações, mas também a armazéns como em Carnaíba, Sertão de Pernambuco, transformado em Escola de Música ou as estruturas das oficinas de Jaboatão, que passaram a abrigar uma das escolas técnicas do SENAI - Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial.

Fato é que a preservação destes bens edificados exige, para além de uma requalificação, que os mesmos sejam atribuídos de uma função adequada que os mantenha presentes na dinâmica espacial - a qual está sempre em transformação - e possibilite a difusão dos valores atribuídos. Para o caso das estações ferroviárias de Pernambuco, patrimonializadas oficialmente pelos órgãos de preservação ou mesmo antes pela ressignificação e atribuição de valores a partir da população, os novos usos se fazem essenciais para garantir a sua salvaguarda, uma vez que o serviço ferroviário que justificava a existência das mesmas foi interrompido quase que em sua totalidade ao longo dos últimos 30 anos.

Assim, novos usos se estabeleceram sinalizando a função patrimonial dos antigos pontos de embarque. Dessa forma, é importante refletir sobre quais foram e como esses novos usos, chamadas de refuncionalizações com base em Correa (2010), contribuíram para a preservação da memória ferroviária no estado, seja este conceito como constituído a partir da década de 2000 com base no discurso dos órgãos de preservação, seja nas décadas anteriores quando simbolizava a história do transporte e os objetos relacionados, seja na sua humanização ao incluir gradativamente as memórias individuais e coletivas

de passageiros e trabalhadores, bem como os sentidos por estes atribuídos aos bens materiais em uma relação de complementaridade.

É importante ressaltar que nem todos os novos usos que se estabeleceram contribuíram para que se fizesse uma preservação, uma vez que alguns destes usos tão somente possibilitaram que os bens se mantivessem de pé, sendo que descaracterizados e inacessíveis ao público como o foram em períodos anteriores diante dos embarques e desembarques, função que historicamente lhe rendeu um significado especial como patrimônio. Logo, não será necessário entrar em uma discussão aprofundada sobre o conceito de autenticidade para entender isso, mas sim a relação entre o significado do preservar, entendendo seus reflexos para uma coletividade na proteção de uma dita memória ferroviária.

3.1. Patrimônio antes e depois do tombamento: Os dilemas da preservação do patrimônio ferroviário de Pernambuco

O tombamento se consolidou na história das práticas de preservação do patrimônio no Brasil desde os inícios do SPHAN, atual IPHAN, na década de 1930 quando foi criado. O foco nos elementos edificados das primeiras ações de salvaguarda gerou um grande número de tombamentos a partir de uma determinação do que seria o patrimônio nacional. Assim, o tombamento continua assumindo um papel de destaque na proteção de bens culturais. A partir disso suscitam-se duas questões, tomando por base o caso das estações ferroviárias de Pernambuco.

A primeira questão diz respeito à interpretação do tombamento como ato instituidor de patrimônios e que restringe à realização deste ato a seleção de bens relacionados à memória das coletividades que compõem a sociedade brasileira. Antes mesmo de um tombamento, os antigos pontos de embarque e desembarque já podiam ser (e em muitos casos já eram) interpretados como patrimônios, não por meio de uma história única de caráter nacional, mas por memórias em escala local, do valor histórico destes bens no contexto de cada cidade, o que levou à algumas intervenções para a proteção de sua integridade física.

A função patrimonial vem antes mesmo de um ato jurídico como o tombamento. Inicia-se com a atribuição de valores, processo que caracteriza o reconhecimento de determinado bem por parte da sociedade. Assim, o patrimônio ferroviário se consolidou como tal por suas especificidades antes mesmo de ser declarado em uma subtipologia do patrimônio industrial. Assim, seu reconhecimento em Pernambuco através dos tombamentos e registros veio a se somar, dando suporte às ações de preservação que se consolidam através de projetos de reutilização das antigas estações, considerando as memórias a elas atreladas.

A segunda questão diz respeito justamente à necessidade de se estabelecerem novos usos adequados à preservação da memória ferroviária nas antigas estações, uma vez que o tombamento por si só não garante a proteção, mas o que irá tornar possível a salvaguarda são ações de ocupação desses bens com funções adequadas que permitam serem protegidos os valores pelos quais foram classificados como patrimônios e que possibilitem uma apropriação dos bens por parte das populações de seu entorno.

A patrimonialização das estações ferroviárias em Pernambuco, que a princípio se deu partindo de projetos de requalificação, aponta para determinadas escolhas, não uma imitação do passado, como traz Poulot (2009), ao falar sobre o que é o patrimônio. Sua preservação faz com que passem a compor uma narrativa do passado.

Ele é determinado em um dado regime de historicidade (HARTOG, 2006) e dessa forma, como já explorado, é possível identificar a partir dos processos de patrimonialização, os sentidos atribuídos aos bens em cada momento e como a partir disso a sociedade se relaciona com o passado, assim construindo um determinado presente. Então, antes mesmo da oficialização por meio dos órgãos de preservação, as próprias reutilizações dos antigos bens já representava uma forma de patrimonialização.

Mesmo compreendendo a importância das estações ferroviárias enquanto patrimônio cultural, uma vez que são locais de memórias, de valor histórico e cognitivo, é possível questionar se a atribuição de uma função de patrimônio a estes bens ao longo da história se deu de maneira a realmente manter vivos estes e outros valores ou se ocorreu no sentido de, a partir da patrimonialização, preencher uma lacuna deixada pela desativação do

transporte sobre trilhos ou mesmo pela dificuldade de se dar conta de seus vestígios materiais que passaram a marcar as paisagens urbanas e que, sem o serviço ferroviário, perderam seu real sentido.

Fato é que, antes mesmo de um ato oficializando a condição de patrimônio das estações ferroviárias de Pernambuco, como o Inventário de 2009 produzido pelo IPHAN, ou mesmo a abertura do tombamento temático pelo governo de Pernambuco em 2001, ampliado em 2006, boa parte destas edificações já era reconhecida como tal, uma vez que os novos usos embasados por uma memória ou uma história a se preservar possibilitou que as mesmas continuassem a existir enquanto elementos integrantes da história de cada localidade.

Como rugosidades (SANTOS, 2006), os antigos pontos de embarque passaram a ser interpretados como importantes a serem mantidos no espaço urbano, uma opinião que nem sempre representou a totalidade, mas que quase sempre foi defendida por uma maior parcela da população que talvez não saiba o sobre os conceitos acadêmicos de patrimônio, mas que entende de sua forma a importância de manter protegidos elementos que fazem parte de sua história. Uma forma peculiar de consciência histórica e, como já apontado, uma forma particular de se relacionar com seu passado.

Retomando o que traz Peregrini e Funari (2006), os patrimônios são definidos por coletividades, que lhes dão sentido, sendo criados em determinados momentos históricos. Esses grupos partilham de ideais semelhantes ou com pontos em comum e atribuem novos significados ao que é selecionado como bem. Essa seleção vai depender, como trouxe Poulot (2009), não apenas de uma reflexão erudita ao lado de uma vontade política, mas da chancela da opinião pública. Assim, é necessário perceber que a atribuição de um novo uso com a então requalificação de uma estação ferroviária deve ser realizada em diálogo com a população e deve ter continuidade dessa mesma forma.

Essas afirmações possibilitam entender a importância da validação social para construção de patrimônios, o que é reforçado pela Constituição Federal de 1988 e também ratificado por Meneses (2009), quando este afirma que a seleção e definição de patrimônios deve passar pelo reconhecimento e crivo da população, principalmente daquela parcela que se relaciona mais

diretamente com os bens em questão. Os atos do Estado tendem então a regularizar e a dar as condições necessárias para a preservação dos bens.

Dessa forma, pessoas comuns e representantes de grupos juridicamente organizados ou representantes das administrações municipais conduziram projetos de reutilização das antigas estações antes mesmo da orientação dos órgãos de preservação, ou mesmo do reconhecimento por parte destes de uma memória ferroviária a ser preservada, uma vez que esta, como já apresentado, é recente em sua definição, assim como as definições do patrimônio industrial no Brasil.

Sobre essas formas diferentes de interpretação do patrimônio ferroviário, é possível considerar o que traz Choay (2001), ao tratar da preservação do patrimônio industrial, quando afirma que esses elementos “(...) têm, antes de tudo, um valor afetivo de memória para aqueles que, por muitas gerações, tinham neles seu território e horizonte e que se esforçam para que não lhes sejam subtraídos.” (CHOAY, 2001, p. 220).

São estes personagens os remanescentes passageiros do antigo sistema de trens, os trabalhadores ferroviários e moradores do entorno das estações, talvez até os que não tenham estabelecido um contato mais direto com a técnica quando em atividade. Por outro lado, há aqueles para quem essas estruturas “têm um valor de documento sobre uma fase da civilização industrial” (CHOAY, 2001, p. 220). Em geral, estes últimos os estudiosos do patrimônio. É necessário então considerar ambos posicionamentos, em especial aqueles em uma relação mais próxima fisicamente, para que se estabeleçam os projetos de reutilização.

É importante observar também que algumas das estações ferroviárias de Pernambuco não tiveram projetos de reuso e permaneceram fechadas ou com funções inadequadas à sua preservação. Chegam então os atos de oficialização da patrimonialização por parte do Estado já citados, os inventários, tombamentos ou valorações, mas que por si só não dão conta da salvaguarda dos bens, havendo a necessidade de uma fiscalização e de uma orientação mais próxima dos órgãos responsáveis diretamente pela preservação do patrimônio cultural.

Alguns exemplos nesse sentido foram percebidos nos últimos anos como o caso da estação ferroviária de Jaboatão, que teve parte de sua

plataforma demolida para a ampliação de uma via local, mesmo depois de já integrar o tombamento temático iniciado pelo governo do estado e que, mesmo não tendo sido concluído, por estar em processo já garante a proteção jurídica dos bens a que diz respeito.

Mais recentemente uma edificação no Ramal de Bom Jardim foi demolida, a estação ferroviária de Lagoa Comprida, que já recebera novo uso sediando a Escola Municipal Severino Chaves da Silva. A escola passou por melhorias, mas o patrimônio ferroviário foi deixado de lado, em um ato contraditório de desrespeito ao patrimônio cultural em um estabelecimento de ensino. A estrutura da estação, que já contava com algumas descaracterizações a partir de acréscimos em alvenaria, foi totalmente posta abaixo, sendo erguida uma nova edificação em seu lugar.

Isso remete a outra questão: as intervenções para atender de uma melhor maneira às necessidades da população não exigem necessariamente a extinção de patrimônios. Adaptações e adequações são possíveis e fundamentais. Uma combinação de fatores, no entanto, pode explicar os problemas ocorridos: falta de conhecimento, ausência de fiscalização ou de uma presença mais forte dos órgãos de preservação junto aos municípios, falta de vontade das gestões em preservar os bens, dentre outros.

As recomendações voltadas para o patrimônio industrial também trazem contribuições nesse sentido, ao deixarem claro que não basta tomar para preservar, mas até mesmo, em casos que for possível, manter o uso original, ou possibilitar que novos usos sejam definidos de maneira a proteger as memórias relacionadas ao bem e os valores que lhes foi atribuído. Assim

A adaptação coerente, assim como a reutilização, podem constituir formas apropriadas e econômicas de assegurar a sobrevivência de edifícios industriais, e devem ser encorajadas mediante controles legais apropriados, conselhos técnicos, subvenções e incentivos fiscais. (TICCIH, 2003)

Logo, não é qualquer uso o adequado à preservação de bens do patrimônio industrial, como as estações ferroviárias. Para garantir sua salvaguarda, o Estado deve criar meios de incentivo para que novos usos coerentes com cada estrutura possam ser desenvolvidos, levando em consideração a atividade desenvolvida ali, para que então sejam desenvolvidos

projetos de requalificação e refuncionalização. De acordo com Pinheiro & Granato (2012) como meio para preservar, além das ações que se relacionam com a manutenção física do bem está também a pesquisa sobre como melhor proteger e guardar o elemento patrimonializado para as futuras gerações. (PINHEIRO; GRANATO, 2012, p. 31)

Com relação à aplicação de novas funções em edificações patrimonializadas, Choay (2001) pontua que

a reutilização, que consiste em reintegrar um edifício desativado a um uso normal, subtraí-lo a um destino de museu é certamente a forma mais paradoxal, audaciosa e difícil da valorização do patrimônio. Como o mostraram repetidas vezes, sucessivamente Riegl e Giovannoni, o monumento é assim poupado aos riscos do desuso para ser exposto ao desgaste e usurpações do uso: dar-lhe uma nova destinação é uma operação difícil e complexa, que não deve se basear apenas em uma homologia com sua destinação original. Ela deve, antes de mais nada, levar em conta o estado material do edifício, o que requer uma avaliação do fluxo dos usuários potenciais. (CHOAY, 2001, p. 219)

Dessa forma, os usos precisam ser estabelecidos com base em critérios bem definidos pelos órgãos de preservação. Devem ser estudadas as condições do bem. No entanto, ainda assim, considerando a reutilização como um novo desafio, de acordo com o que traz Choay (2001), é este um desafio necessário à concretização da proteção de um bem. Obviamente, melhor reintegrar a estação ferroviária ao movimento da sociedade de uma forma ativa, do que tê-la restaurada e cristalizada de uma maneira que torna ainda mais difícil a sua apropriação e manutenção ou mesmo mantê-la arruinada, ao bel prazer do tempo e de outras ações de vandalismo para além da própria negligência do estado.

Os estudos, assim como os inventários – inclusive recomendados pelo TICCIH já na Carta de Tagil de 2003 – são estabelecidos englobando as estações ferroviárias em Pernambuco a partir da década de 1980, intensificando-se nos anos 2000, como visto. Os mesmos contribuem para não somente identificar quais e quantos são os bens existentes, mas dá os subsídios para que os órgãos de preservação possam orientar quaisquer novos usos.

Com relação às referidas refuncionalizações das estações ferroviárias que não seguiram as recomendações dos órgãos de preservação, apenas

contribuíram para manter as edificações de pé, porém com descaracterizações no seu aspecto físico e a restrição de acesso, por serem usos de cunho privado, como o residencial. Obviamente que a memória ferroviária está não apenas na estética da estação, mas nas memórias coletivas que foram geradas a partir da mesma. Contudo, deve-se pontuar que elementos físicos estão fortemente ligados com a manutenção destas memórias.

No caso de uma estação, a sua plataforma, a cobertura da área de embarque ou o dístico com seu nome são alguns destes elementos dentre tantos outros que, em conjunto, são fundamentais para a manutenção da memória ferroviária. Quanto a isso, a própria Carta de Tajil (2003) traz que

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

A mesma carta traz ainda um trecho que reforça a importância de se estabelecerem usos adequados à preservação do patrimônio industrial. As estações ferroviárias de Pernambuco então, quase que em sua totalidade desprovidas de sua função original e ainda representando um patrimônio de grande importância pode contribuir em sua preservação com benefícios para o bem estar da população em seu entorno.

Adaptar e continuar a utilizar edifícios industriais evita o desperdício de energia e contribui para o desenvolvimento econômico sustentado. O patrimônio industrial pode desempenhar um papel importante na regeneração econômica de regiões deprimidas ou em declínio. A continuidade que esta reutilização implica pode proporcionar um equilíbrio psicológico às comunidades confrontadas com a perda súbita de uma fonte de trabalho de muitos anos. (TICCIH, 2003)

A respeito desta citação, pode-se colocar que, a partir da desativação do transporte ferroviário em Pernambuco, muitas estações e pátios inteiros entraram em gradativa ociosidade ao longo das últimas décadas do século XX. Os impactos disso foram inúmeros, desde o desemprego de pessoas que atuavam diretamente na ferrovia ou que exerciam atividades econômicas ligadas ao transporte sobre trilhos, como o comércio no entorno das estações, até mesmo à ausência de um meio de transporte regular para muitas

localidades que tiveram sua conexão com outros lugares prejudicada, tendo como exemplo o povoado de Russinha, em Gravatá que, com a desativação da sua estação e a diminuição dos trens de passageiros, ficou praticamente isolada como narrado em edição do Diário de Pernambuco de 30 de maio de 1975.

Ao falar dos desafios da refuncionalização do patrimônio industrial, Choay (2001) traz que “essa reconversão de edifícios, alguns dos quais pertencentes à história da técnica, liga-se, ao mesmo tempo, a uma conservação histórica e a uma sadia economia logística.” (CHOAY, 2001, p. 2019). Assim, a atribuição de novos usos às estações ferroviárias contribui a utilização de estruturas já existentes para a implantação e disponibilização de determinados serviços e atividades.

Reutilizadas de forma que estejam preservadas, as estações ferroviárias podem tornar-se indutoras de avanços econômicos. A refuncionalização adequada, como será apresentado, trouxe benefícios não apenas na preservação do patrimônio, antecedendo muitos tombamentos, mas com o oferecimento de serviços importantes à população de várias localidades tais como a organização de escolas, bibliotecas e centros culturais nos antigos prédios destinados anteriormente ao embarque e desembarque na ferrovia.

3.2. Refuncionalização das estações ferroviárias de Pernambuco

Analisando a forma como os elementos da ferrovia tornaram-se patrimônio em Pernambuco e, assim, como foram protegidos, percebe-se a atribuição de vários novos usos, os quais antecipam muitas vezes processos de tombamento e outros mecanismos jurídicos de salvaguarda. Dessa forma, foi possível mapear no estado quais e onde esses novos usos foram aplicados. É importante ressaltar que alguns desses usos foram alterados ao longo do tempo, havendo também alguns casos em que as antigas estações receberam novos usos, mas que posteriormente não tiveram a articulação necessária entre as comunidades e o poder público para continuar e assim manter preservado o bem.

Figura 5 - Refuncionalização das estações ferroviárias de Pernambuco (RMR, Agreste e Zona da Mata)



Fonte: Elaborado pelo autor.

Figura 6 - Refuncionalização das estações ferroviárias de Pernambuco (Sertão)



Fonte: Elaborado pelo autor.

Observando os mapas das figuras 5 e 6 é possível identificar que as iniciativas de refuncionalização das antigas estações tem certo predomínio na Linha Centro de Pernambuco, havendo alguns casos na Linha Sul e em seus ramais e alguns mais na Linha Norte. Dentre as estações mapeadas, uma não recebeu um novo uso, mas encontra-se preservada, estando ainda em atividade, que é a estação ferroviária do Cabo, curiosamente uma das mais antigas e de mais tempo em atividade no Brasil. A refuncionalização é uma alternativa que não exclui a utilização da estação em seu uso original, mas que se coloca como primordial para aquelas que já não recebem trens, conclusão que pode ser tirada com base nas recomendações das cartas patrimoniais.

Entre os novos usos, é possível propor sua classificação em grupos para melhor identificá-los com base na atividade realizada. Para realizar essa classificação foi tomada como referência a obra de Choay (2001), adaptando-se as nomenclaturas dos grupos – culturais, utilitários e comuns (CHOAY, 2001, p. 221) – às particularidades da refuncionalização das estações ferroviárias pernambucanas como identificadas e representadas nos mapas.

O grupo 1, dos usos ou funções culturais, abarcou as estações refuncionalizadas enquanto museus, instituições educacionais, bibliotecas e

centros culturais; o grupo 2, correspondente às funções utilitárias abarcará os usos como sedes de órgãos da administração pública e de organizações da sociedade civil e o grupo 3 das funções comuns, como moradias, comércio e escritórios de empresas privadas. A nomenclatura aqui proposta não exclui a possibilidade de atividades distintas serem realizadas em uma mesma estação, no entanto a classificação foi estabelecida com base na função ou uso predominante, conforme será melhor explanado.

As funções culturais, reunidas no grupo 1, são as mais comuns, nos quais os antigos pontos de embarque tornaram-se museus ou centros culturais, e em que a refuncionalização também rendeu usos educacionais, quando algumas das estações transformaram-se em escolas municipais ou bibliotecas. Esse grupo corresponde a mais da metade dos casos de refuncionalização das estações ferroviárias no estado e estão presentes desde os princípios da patrimonialização do transporte ferroviário em Pernambuco, muitas vezes colocado como principal possibilidade para promover a salvaguarda dos bens.

O grupo 2, das funções utilitárias, abarca as refuncionalizações das antigas estações voltadas à administração pública ou sedes de organizações da sociedade civil, uma vez que parte das mesmas tornou-se sede de prefeituras ou secretarias municipais, ou mesmo de associações comunitárias. Por outro lado, os usos por particulares, embora em menor número, estão presentes, reunidos no grupo 3, das funções comuns. Dentre estes podemos destacar as estações que se tornaram residências ou que passaram a sediar algum empreendimento de cunho privado.

Partindo disso, é necessário discutir o conceito de preservação, tomando como referência para defini-la o que traz Pinheiro & Granato (2012), considerando ainda a existência material a partir de Rede e a precedência de um projeto citada por Prochnow (2014) como necessária para que se concretize a preservação de uma memória ferroviária. Dessa forma, preservar envolve processos que buscam manter algo protegido em sua integridade. No caso de bens edificados, a própria ação de sua materialidade no espaço urbano vai implicar a tomada de decisões que em muitos casos irão corroborar para uma preservação que, por sua vez, estará atrelada à uma memória a ser preservada que, sendo oficializada ou não, será essencial para a construção do valor patrimonial.

De um total de 152 estações ferroviárias que foram erguidas em Pernambuco, de acordo com o IPHAN em 2009, número que se manteve sem muitas alterações na última década, considerando que apenas duas demolições ocorreram (estação de Lagoa Comprida, Bom Jardim, refuncionalizada como escola e demolida para a reconstrução da escola e a estação Barreiros, demolida sem motivo identificado), a maioria recebeu novos usos de acordo com a tabela 3. É importante ressaltar que, na tabela foram contabilizados os usos administrativos, culturais, educacionais e, entre os usos particulares, foram considerados os usos por estabelecimentos comerciais e moradias.

Tabela 3 - Relação estações existentes X preservadas X refuncionalizadas*

Tronco	Total de estações	Estações refuncionalizadas	Preservadas
Tronco Norte (Linha Norte e ramal de Bom Jardim)	32	9	2
Tronco Centro (Linha Centro e conexões)	51	18	17
Tronco Sul (Linha Sul e ramais)	55	18	12
Estrada de Ferro Paulo Afonso	3	1	1
Estrada de Ferro Petrolina a Teresina/VFFLB	11	4	4
Total	152	50	36
*Tabela elaborada com base nos dados extraídos a partir dos levantamentos de campo e dados do IPHAN (2009).			

Fonte: Elaborada pelo autor.

Entende-se que as edificações que receberam novos usos voltados à difusão cultural, à administração pública ou mesmo funções de cunho educativo, possibilitaram melhores resultados no que se pode considerar

preservação efetiva. Mas, a que corresponderia essa preservação? É o processo de salvaguarda que contribui para não apenas manter a integridade física da edificação, ou mesmo da paisagem na qual ela está inserida, mas que contribui para a preservação da memória ferroviária de uma forma mais ampla, com o acesso sem restrições à população que passa a ter a oportunidade de participar e vivenciar o bem.

Não seria apenas manter a estação de pé ou existindo em meio às novas dinâmicas urbanas. Seria isso e mais ainda, fazer com que o bem se torne um elemento chave para a preservação das memórias individuais e coletivas atreladas ao meio de transporte sobre trilhos. Isso pressupõe uma ação educativa que mantenha as pessoas próximas do bem, cientes e ao mesmo tempo participantes de sua importância.

Dessa forma, é possível elencar os usos culturais como mais efetivos. Não apenas por se tratar de um espaço para difusão cultural, ou mesmo para a preservação de uma memória histórica como as estações que foram transformadas em museus, mas pela possibilidade da vivência que é estendida à comunidade junto ao bem.

A seguir será apresentado um panorama, por linha, com informações obtidas da situação de cada estação que ainda existe, seja em bom estado de conservação ou mesmo em ruína.

3.2.1. Linha Centro

A Linha Centro reúne o maior número de estações em Pernambuco, em função da sua extensão e então do número de localidades pelas quais seus trilhos passam. A maior parte de seus pontos de embarque recebeu usos culturais, começando pela própria estação Central do Recife (figura 7), inaugurada no ano de 1888, que sedia o Museu do Trem desde 1972. Cumprindo uma função totalmente voltada à memória ferroviária, foi revitalizada entre 2008 e 2011, reabrindo no ano de 2014 com a nova versão do museu que é um dos mais tradicionais centros de preservação da memória ferroviária do Brasil.

Figura 7 - Estação Central do Recife, 2016.



Imagem: André Cardoso (Arquivo pessoal)

Inaugurada em 1885, no primeiro trecho aberto da Linha Centro quando ainda era a Estrada de Ferro Recife a Caruaru, a estação de Jaboatão (figura 8) é hoje a mais antiga da linha dentre as que ainda existem. Apesar de localizar-se no centro da cidade, permanece sem uso e arruinada após entrar em abandono com o encerramento de suas atividades. Em seu entorno estão outras edificações ligadas à ferrovia que foram erguidas entre o final do século XIX e a primeira metade do século XX, tais como as oficinas (refuncionalizadas como escola técnica do SENAI), clube ferroviário, escola técnica ferroviária (hoje escola técnica estadual) e vilas ferroviárias, elemento identificados em parte pelo IPHAN (2009).

Figura 8 - Estação ferroviária de Jaboatão, 2008

Imagem: André Cardoso (Arquivo pessoal)

A estação seguinte, Moreno, esteve durante vários anos fechada, encontrando-se em processo de restauro no ano de 2020 para ser transformada em “Estação da Cultura”. Junto com a estação Central, é uma das duas estações da linha situadas na Região Metropolitana do Recife que estão sendo preservadas.

Na Zona da Mata a estação de Vitória de Santo Antão (figura 9) foi preservada, recebendo usos pela prefeitura local, enquanto que a estação de Pombos (figura 10), a qual outrora funcionou como o Centro Cultural Luiz de Souza, após sua desativação em 1983, mas que em 1990 já abrigava usos inadequados, sediando oficina de móveis e carros, de acordo com carta do leitor Alcindo de Souza publicada no Diário de Pernambuco em edição de 6 de agosto de 1990. Identificou-se que os estes usos inadequados permaneceram até recentemente e hoje a estação encontra-se fechada e em estado precário de conservação.

Figura 9 - Estação ferroviária de Vitória, 2008



Figura 10 - Estação ferroviária de Pombos, 2018



Imagens: André Cardoso (Arquivo pessoal)

Figura 11 - Estação ferroviária de Gravatá, 2018



Imagem: André Cardoso (Arquivo pessoal)

A região agreste conta com um grande número de estações preservadas na rota da Linha Centro. A estação de Gravatá (figura 11) abriga a “Estação do Artesão”, loja de artesanatos; em Bezerros está a “Estação da Cultura” (figura 12), abrigando um espaço voltado para o Papangu, uma das principais

manifestações culturais locais, museu da cidade com peças reunidas a partir da doação de pessoas da comunidade, contando ainda com alguns elementos da ferrovia e um espaço destinado a aulas de música.

Figura 12 - Estação da Cultura em Bezerros, 2013



Imagem: André Cardoso (Arquivo pessoal)

Em Caruaru (figura 13) a estação encontra-se preservada e em uso pela prefeitura. Em 2020 foi anunciada a requalificação completa do pátio ferroviário para usos turísticos e culturais. Também preservada pela prefeitura, a estação de São Caetano (figura 14) tem seu pátio utilizado para a realização de grandes eventos. Tacaimbó, estação seguinte (figura 15), última inaugurada pela Estrada de Ferro Central de Pernambuco em 1896, foi refuncionalizada como escola municipal, encontrando-se também em bom estado de conservação.

A estação ferroviária de Belo Jardim, no agreste pernambucano, foi recuperada recentemente, após anos encontrando-se fechada. Com a conclusão dos serviços promovida pela prefeitura, o projeto foi entregue ainda em 2020 como “Espaço Cultural Nelson Ramalho”. Encontram-se também preservadas com usos pelas prefeituras locais as estações de Sanharó (figura 16) e Pesqueira (figura 17), todas construídas na primeira década do século XX já pela Great Western.

Figura 13 - Estação ferroviária de Caruaru, 2009



Figura 14 - Estação ferroviária de São Caetano, 2010



Imagens: André Cardoso (Arquivo pessoal)

Figura 15 - Estação ferroviária de Tacaimbó, 2009



Figura 16 - Estação ferroviária de Sanharó, 2009



Imagens: André Cardoso (Arquivo pessoal)

Figura 17 - Estação ferroviária de Pesqueira, 2009



Imagem: André Cardoso (Arquivo pessoal)

Na última estação localizada no agreste, Mimoso, nos limites do município de Pesqueira, funciona a Fundação Possidônio Tenório de Brito (figura 18), reunindo biblioteca e outros serviços para a população local. A estação seguinte, Arcoverde (figura 19), inaugurada em 1912, foi ocupada e recuperada por artistas locais, sendo transformada em Estação da Cultura. Entre Arcoverde e Serra Talhada apenas duas estações foram preservadas com novos usos: Sertânia (figura 20), sediando a Secretaria de Cultural do município, contando ainda com o “Armazém das Artes” no antigo armazém da estação e Carnaíba (figura 21), funcionando como biblioteca e com escola de música em seu armazém. As demais se encontram abandonadas.

Figura 18 - Estação de Mimoso, 2009



Figura 19 - Estação ferroviária de Arcoverde, 2009



Imagens: André Cardoso (Arquivo pessoal)

Figura 20 - Estação ferroviária de Sertânia, 2010



Figura 21 - Estação ferroviária de Carnaíba, 2010



Imagens: André Cardoso (Arquivo pessoal)

As estações de Henrique Dias, Pinto Ribeiro e Albuquerque Né (fig. 22-24), zona rural de Sertânia encontram-se sem uso, em precário estado de conservação. Em Iguaraci, a estação localizada na sede do município, bem como a estação de Irajá na zona rural também se encontram abandonadas (figs. 25 e 26). A mesma situação é a da estação de Afogados da Ingazeira e Flores. As estações de Engenheiro Cornélio e São Serafim (figs. 29 e 30), respectivamente na zona rural dos municípios de Triunfo e Calumbi encontram-se arruinadas. Diferente, no entanto é a situação da estação de Carnaíba, que teve seu conjunto totalmente revitalizado e, com os usos já mencionados, teve todas as intervenções executadas de maneira adequada à preservação dos bens ferroviários.

Figura 22 - Estação ferroviária de Henrique Dias, 2013



Figura 23 - Estação ferroviária de Pinto Ribeiro, 2015



Imagens: Paulo Renato (Arquivo pessoal)

Figura 24 - Estação ferroviária de Albuquerque Né, 2010



Imagem: André Cardoso (Arquivo pessoal)

Figura 25 - Estação ferroviária de Irajá, 2010



Figura 26 - Estação ferroviária de Iguaraci, 2010



Imagens: André Cardoso (Arquivo pessoal)

Figura 27- Estação ferroviária de Afogados da Ingazeira, 2010



Figura 28 - Estação ferroviária de Flores, 2009



Imagens: André Cardoso (Arquivo pessoal)

Figura 29 - Estação ferroviária Eng. Cornélio, 2012



Figura 30 - Estação ferroviária de S. Serafim, 2012



Imagens: André Cardoso (Arquivo pessoal)

Serra Talhada e Salgueiro são as últimas estações da Linha Centro preservadas. As estações de Felipe Camarão, Vidal de Negreiros, Mirandiba (fig. 32 a 34), Fernandes Vieira e Arlindo Luz (figs. 35 e 36), localizadas em zonas rurais, encontram-se em precário estado de conservação, já sem portas e janelas, nem mesmo telhado.

Em Serra Talhada (figura 31), o armazém da estação foi transformado no Museu do Cangaço, enquanto que o prédio principal sedia a “Estação do Forró”. Já a estação de Salgueiro (figura 37), inaugurada no início da década de 1960 e sendo a de aspecto construtivo mais diferenciado dentre todas as estações da linha, teve seu armazém transformado em centro cultural. A estação, no entanto, que há alguns anos era sede do SEBRAE – Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresas, hoje se encontra sem uso, porém conservada razoavelmente.

Figura 31 - Estação ferroviária de Serra Talhada, 2009



Figura 32 - Estação ferroviária de Felipe Camarão 2012



Imagens: André Cardoso (arquivo pessoal)

Figura 33 - Estação Vidal de Negreiros, 2009



Imagem: IPHAN, 2009

Figura 34 - Estação ferroviária de Mirandiba, 2015



Imagem: André Cardoso (arquivo pessoal)

Figura 35 - Estação ferroviária de Fernandes Vieira, 2016.



Figura 36 – Estação ferroviária de Eng. Arlindo Luz, 2016



Imagens: André Cardoso (Arquivo pessoal)

Figura 37 - Estação ferroviária de Salgueiro, 2014.



Imagem: André Cardoso (Arquivo pessoal)

3.2.2. Linha Norte e ramal de Bom Jardim

As estações da Linha Norte e ramal de Bom Jardim foram todas construídas pela Great Western. O ramal de Bom Jardim foi extinto ainda na década de 1960, já a Linha Norte de onde parte aquele esteve em funcionamento até a década de 2010, sendo a última linha de Pernambuco em

atividade ferroviária para além da Região Metropolitana do Recife. Apesar do recente uso, a maior parte de suas estações encontra-se em condições inadequadas.

No Recife existe a estação do Brum (figura 38), localizada no bairro do Recife e que foi a estação inicial original da linha inaugurada em 1881 no trecho que se situava entre o bairro do Recife e Camaragibe, seguindo o traçado da atual Avenida Norte. Encontrando-se em ótimo estado de conservação, sedia o Memorial de Justiça do Tribunal Judiciário de Pernambuco – TJPE. Desse antigo trecho inicial da ferrovia, além da estação Brum existe apenas a estação de Macacos (figura 39), localizada próximo à mata de Dois Irmãos e que hoje, precariamente conservada, serve como moradia.

Figura 38 - Estação ferroviária do Brum, 2020



Figura 39 - Estação ferroviária de Macacos, 2013



Imagens: André Cardoso (Arquivo pessoal)

A estação seguinte é Camaragibe (figura 40), localizada no bairro de Alberto Maia, inaugurada em 1906 com a abertura do novo trecho da linha partindo de Coqueiral (Linha Centro). Apesar de alguns projetos de requalificação sinalizados pela prefeitura em 2018, a estação encontra-se em lamentável estado de abandono, arruinada, sem telhado, portas ou janelas, situação que já perdura há décadas.

As estações de São Lourenço e Tiúma (figs. 41 e 42) hoje são utilizadas como moradia. A primeira, localizada no centro da cidade de mesmo nome, apesar de um pouco descaracterizada, encontra-se em estado de conservação regular, enquanto que a segunda localizada na zona rural de São Lourenço

guarda boa parte dos seus traços originais, inclusive os dísticos com o nome da estação nas fachadas nas laterais, em estado de conservação regular.

No município de Paudalho, apenas uma pequena parada no distrito de Mussurepe continua existindo, com sua coberta metálica original e a própria estação de Paudalho (figura 43), restaurada e entregue em 2014 como o Arquivo Público Municipal. Inaugurada em 1881, tendo sido uma das mais importantes estações da linha, o que está refletido em amplo pátio com várias linhas, é um dos poucos exemplos de preservação efetiva na Linha Norte, além da estação do Brum.

Figura 40 - Estação ferroviária de Camaragibe, 2009



Figura 41 - Estação ferroviária de São Lourenço, 2009



Imagens: André Cardoso (Arquivo pessoal)

Figura 42 - Estação ferroviária de Tiúma, 2009



Figura 43 - Estação de Paudalho, 2014



Imagens: André Cardoso (Arquivo pessoal)

A estação seguinte, Carpina (figura 44), outrora importante estação de bifurcação para o ramal de Bom Jardim e destino final dos últimos trens de passageiros que circularam na linha que vinham de Recife, tem uso particular como lan-house e moradia. Apesar do uso inadequado, a estação encontra-se em estado regular de conservação.

As estações seguintes, de Nazaré da Mata, Aliança, Pureza e Timbaúba (figs. 46 a 48) se encontram em estado precário de conservação. A primeira, embora conserve telhado e parte das portas e janelas, está fechada há décadas. Aliança, situada à entrada da cidade, está arruinada. Localiza-se em uma área afastada, tomada pela vegetação, já sem portas, janelas ou telhado. Na zona rural de Timbaúba, a estação de Pureza também se encontra em precário estado de conservação, mas mantendo esquadrias e cobertura e seu amplo pátio com 5 linhas que servia para acesso à Usina Cruanji.

A estação de Timbaúba, uma das mais importantes da linha, conta com um amplo pátio, plataforma para o embarque de grãos, garagens para veículos de manutenção, casas, além do próprio prédio da estação que encontra-se também fechado, em um mau estado de conservação. A última estação da linha, Rosa e Silva (figura 49), nos limites do município de Timbaúba também é reflexo do mau estado de conservação das estações desta ferrovia. Estando completamente arruinada e tomada pela vegetação.

Figura 44 - Estação ferroviária de Carpina, 2013



Figura 45 - Estação ferroviária de Nazaré da Mata, 2011



Imagens: André Cardoso (arquivo pessoal)

Figura 46- Estação ferroviária de Aliança, 2011



Figura 47 - Estação ferroviária de Pureza, 2013



Imagens: André Cardoso (arquivo pessoal)

Figura 48 - Estação ferroviária de Timbaúba, 2011



Imagem: André Cardoso (arquivo pessoal)

Figura 49 - Estação ferroviária de Rosa e Silva, 2009



Imagem: IPHAN, 2009.

Saindo para o ramal de Bom Jardim, há apenas três estações de pé: Lagoa do Carro (figura 50), a primeira após Carpina, sendo utilizada hoje como moradia, com algumas descaracterizações e em razoável estado de conservação; Campo Grande (figura 51), também com modificações em sua estrutura, sediando uma escola municipal e a estação terminal de Bom Jardim (figura 52), sediando a prefeitura local. Em Bom Jardim há ainda a edificação da antiga oficina, hoje com outros usos, e até 2019, próximo à estação, havia o armazém em uso pela prefeitura e demolido arbitrariamente pela mesma.

Figura 50 - Estação ferroviária de Lagoa do Carro, 2009



Figura 51 - Estação ferroviária de Campo Grande, 2009



Imagens: IPHAN, 2009.

Figura 52 - Estação de Bom Jardim, 2013.



Imagem: André Cardoso (Arquivo pessoal)

3.2.3. Linha Sul, ramal de Cortês, ramal de Barreiros e ramal de Garanhuns

A Linha Sul, formada pela junção de três ferrovias, sendo duas em solo pernambucano e uma no estado de Alagoas possui também um grande número de estações, sendo o tronco ferroviário de Pernambuco com o maior número de ramais – três: Cortês, Barreiros e Garanhuns. Até a cidade do Cabo ainda há atividade nesta ferrovia. A partir da cidade do Cabo sentido Maceió, o movimento de trens se encerrou em 2010, quando ainda era operada pela Ferrovia Transnordestina Logística, transportadora de cargas.

Ainda na região metropolitana do Recife, a já mencionada estação do Cabo (figura 53) integra a Linha Sul, tendo sido a edificação erguida em 1860, dois anos após a inauguração da linha. Ainda em atividade, com alguns acréscimos na sua estrutura, é uma das mais antigas estações ferroviárias do Brasil em atividade e a única em Pernambuco dentre as que foram construídas entre 1858 e 1960 com atividade ferroviária.

Figura 53 - Estação ferroviária do Cabo, 2016



Imagem: André Cardoso (arquivo pessoal)

A próxima estação ainda de pé é Aripibu (figura 54). Localiza-se nos limites do município de Ribeirão, nas terras do povoado da antiga usina de mesmo nome, já desativada. Em 2019, a estação era legalmente ocupada por uma família de um antigo ferroviário que foi responsável pela estação durante anos.

A estação seguinte, Ribeirão (figura 55), fica localizada no centro da cidade de mesmo nome. Foi uma das mais importantes da Linha Sul, localizando-se na saída para os ramais de Barreiros e Cortês. Possuindo amplo pátio, contando ainda, para além do prédio principal, com casas de ferroviários e garagens para veículos de manutenção, a estação encontra-se em estado precário de conservação. Ao que tudo indica, já sediou um centro cultural após sua desativação. Hoje uma parte da edificação é utilizada como bar, havendo ainda outra parte arruinada. Ainda no final da década de 1990 a estação recebia os trens que vinham do Recife, operados pela CBTU.

Figura 54 - Estação ferroviária de Aripibu, 2013



Figura 55 - Estação ferroviária de Ribeirão, 2013



Imagens: André Cardoso (Arquivo pessoal)

Em Gameleira (figura 56), a estação ferroviária é utilizada como moradia e foi praticamente “engolida” por outras edificações que foram construídas coladas às suas fachadas laterais. Seu estado de conservação é precário. Situação oposta à estação de Joaquim Nabuco (figura 57), utilizada pela prefeitura local que se encontra em bom estado de conservação, localizada no centro da cidade.

Em Palmares, a estação ferroviária transformou-se na Fundação Casa da Cultura Hermilo Borba Filho (figura 58). A edificação datada de 1862 foi uma das principais estações da Linha Sul, ponto terminal da antiga Estrada de Ferro Recife ao São Francisco e inicial da Estrada de Ferro Sul de Pernambuco. Além da estação, várias outras edificações ligadas à ferrovia foram edificadas na cidade e ainda resistem ao tempo, tais como armazéns, garagens para auto de linha, ruínas das oficinas, escola e casas de ferroviários. A estação encontra-se em bom estado de conservação.

Figura 56 - Estação ferroviária de Gameleira, 2009 de **Figura 57 - Estação ferroviária de Joaquim Nabuco, 2010**



Imagem: IPHAN, 2009.



Imagem: André Cardoso (arquivo pessoal)

Figura 58 - Estação ferroviária de Palmares, 2013 de **Figura 59 - Estação ferroviária de Pirangi, 2015**



Imagens: André Cardoso (Arquivo pessoal)

Ainda nos limites do município de Palmares está a estação de Pirangi (figura 59) que, embora fechada, aparentemente sendo utilizada de armazém

por uma residência que localiza nas suas proximidades, conserva quase a totalidade de seus traços originais, tais como plataforma, coberta da área de embarque, dísticos com o nome nas fachadas laterais, portas e janelas e até a cor amarelada empregada nas estações que foram operadas pela RFFSA. Atendia ao povoado da usina de mesmo nome, a qual encontra-se desativada há anos.

Funcionando como centro cultural, a estação de Catende (figura 60) fica localizada no centro da cidade e ao lado do que restou da usina de mesmo nome, a qual foi durante décadas a uma das principais do estado, mas que foi extinta. Imortalizada no poema “Trem de Alagoas” de Ascenso Ferreira, a estação de Catende encontra-se em bom estado de conservação.

Figura 60 - Estação ferroviária de Catende, 2013



Imagem: André Cardoso (arquivo pessoal)

No município de Jaqueira, localizam-se as estações de Jaqueira (sede do município) (figura 61) e Frei Caneca (zona rural) (figura 62). A primeira possui uso pela prefeitura, estando em bom estado de conservação. A segunda mantém seus traços originais, muito embora esteja fechada, apresentando vários sinais de desgaste em sua estrutura. Seguindo a linha sentido Alagoas,

a estação de Maraial (figura 63) encontra-se preservada pela prefeitura local como secretaria municipal de cultura.

Figura 61 - Estação ferroviária de Jaqueira, 2010



Figura 62 - Estação ferroviária de Frei Caneca, 2010



Imagens: André Cardoso (arquivo pessoal)

Figura 63 - Estação ferroviária de Maraial, 2010



Imagem: André Cardoso (arquivo pessoal)

No município de São Benedito do Sul, a estação de Igarapeba (figura 64) se encontra em precário estado de conservação, sem uso. Por outro lado, a estação de São Benedito do Sul (figura 65), encontra-se preservada com uso pela prefeitura local.

Figura 64 - Estação ferroviária de Igarapeba, 2013



Figura 65 - Estação ferroviária de São Benedito, 2013



Imagens: André Cardoso (arquivo pessoal)

As duas últimas estações ainda existentes na Linha Sul são Quipapá (figura 66) e Paquevira (figura 67). A primeira, no município de mesmo nome, é uma estação de grande porte, assim como Palmares e Ribeirão, encontrando-se fechada e em mau estado de conservação. Ao que indica a pintura em sua fachada, chegou a ser utilizada como apoio à operação ferroviária da Companhia Ferroviária do Nordeste – CFN, que mudou de nome para Ferrovia Transnordestina Logística S/A, a FTL. A segunda, localizada no município de Canhotinho, no distrito de Paquevira, encontrando-se em situação semelhante à de Quipapá, fechada e mal conservada. Foi uma estação de grande importância na linha, servindo de bifurcação para o ramal de Garanhuns até a década de 1960, quando este ainda era ativo.

Figura 66 - Estação ferroviária de Quipapá, 2013



Figura 67 - Estação ferroviária de Paquevira, 2015



Imagens: André Cardoso (arquivo pessoal)

A situação das estações dos ramais que partiam da Linha Sul é bem diversa. Começando pelo ramal de Barreiros, do qual não sobrou nenhuma estação. Das oito que havia, a última ainda existente em 2009 era a estação terminal de Barreiros. Não foi definida com exatidão a época de demolição da mesma que em 2009 já estava em precário estado de conservação, de acordo com o IPHAN (2009).

Do ramal de Cortês, ainda existem as estações de Progresso, Linda Flor, Ilha de Flores e a terminal Cortês (figs. 68 a 71). As duas primeiras são utilizadas como moradia, sendo que Progresso encontra-se mais descaracterizada, com portas e janelas fechadas em alvenaria e não apresenta mais os dísticos nas fachadas laterais. As estações de Ilha de Flores (zona rural de Cortês) e Cortês conservam dísticos, plataforma e se encontram em bom estado de conservação. A primeira funciona como escola, ao lado da Usina Pedrosa. A segunda (figura 23), no centro da cidade de Côrtes, está sem uso, embora sob responsabilidade da pela prefeitura. Recentemente foi colocado um carro de passageiros cedido pela CBTU à prefeitura diante da plataforma da estação, utilizado como bar.

Figura 68 - Estação ferroviária de Progresso, 2013



Figura 69 - Estação ferroviária de Linda Flor, 2013



Imagens: André Cardoso (arquivo pessoal)

Figura 70 - Estação ferroviária de Ilha de Flores, 2013



Figura 71 - Estação ferroviária de Cortês, 2013



Imagens: André Cardoso (arquivo pessoal)

No ramal de Garanhuns todas as quatro estações encontram-se em bom estado de conservação. Partindo de Paquevira, a primeira estação é Canhotinho (figura 72), utilizada como secretaria de cultura pela prefeitura. A estação seguinte, Angelim (figura 73), é sede da Escola Municipal Miguel Calado, com alguns acréscimos na sua estrutura. As duas últimas estações do ramal de Garanhuns, São João (figura 74) e Garanhuns (figura 75), funcionam respectivamente como biblioteca municipal e centro cultural. Em bom estado de conservação, ficam localizadas nos centros de suas respectivas cidades.

Figura 72 - Estação ferroviária de Canhotinho, 2013



Imagem: André Cardoso (arquivo pessoal)

Figura 73 - Estação ferroviária de Angelim, 2009



Imagem: IPHAN, 2009

Figura 74 - Estação ferroviária de São João, 2016



Figura 75 - Estação ferroviária de Garanhuns, 2015



Imagens: André Cardoso (arquivo pessoal)

3.2.4. Estrada de Ferro Paulo Afonso e Viação Férrea Federal do Leste Brasileiro (VFFLB)

Das duas ferrovias iniciadas fora de Pernambuco, mas que cruzam os limites do estado, a Estrada de Ferro Paulo Afonso e a antiga Estrada de Ferro Petrolina a Teresina (que nunca chegou a Teresina), posteriormente incorporada à Viação Férrea Federal do Leste Brasileiro, algumas estações ainda restam. Das três estações que faziam parte da linha de Paulo Afonso dentro de Pernambuco, apenas uma ainda existe, Volta do Moxotó (figura 76), no município de Jatobá, que está preservada, sendo utilizada pela prefeitura local como centro cultural.

Figura 76 - Estação ferroviária de Volta do Moxotó, 2009



Imagem: IPHAN, 2009

No trecho da Estrada de Ferro Petrolina a Teresina em solo Pernambucano ainda encontram-se de pé as estações de Petrolina (figs. 77 e 78), tanto a antiga como a edificação construída posteriormente, conhecida como “nova estação”, nas proximidades da antiga. A primeira é tombada pelo Governo de Pernambuco. Ambas, apesar de preservadas e reutilizadas, receberam uma função no mínimo curiosa. A estação antiga é sede de uma funerária e a nova funciona como velório. Uma referência à morte da ferrovia? Ironias a parte, a crítica é válida e necessária, pois são usos que apenas mantiveram preservadas as edificações, apesar de restritivos e de não promoverem uma aproximação efetiva da população aos bens.

Figura 77 - Estação ferroviária de Petrolina (primeira), 2009



Figura 78 - Estação ferroviária de Petrolina (segunda), 2009



Imagens: IPHAN, 2009

Ainda em Petrolina, zona rural, existe a estação de Rajada (figura 79), em precário estado de conservação, com promessa de uma possível restauração no ano de 2020. Já no município de Afrânio localizam-se as duas últimas estações em Pernambuco: Arizona (figura 80), na zona rural do município, funcionando como sede de uma associação comunitária e Afrânio (figura 81), na sede do município, com uso pela prefeitura local, ambas em bom estado de conservação.

Figura 79 - Estação ferroviária de Rajada, 2009



Figura 80 - Estação ferroviária de Arizona, 2009



Imagens: IPHAN, 2009

Figura 81 - Estação ferroviária de Afrânio, 2009



Imagens: IPHAN, 2009

3.3. Os novos usos e a preservação do patrimônio ferroviário de Pernambuco

O levantamento das estações apresentado apresentou a situação das que ainda existem, no entanto boa parte dos antigos pontos de embarque que existiram em Pernambuco não foi mencionada pelo fato de ter sido demolida. De alguns nada mais se encontra, de outros, restos de alvenaria ou mesmo os vestígios das plataformas de embarque, que resistem ao tempo dentro de canaviais, caatinga ou em meio aos adensamentos urbanos. Um último

vestígio, remetendo ao ato de embarcar que dá suporte às memórias relacionadas às mencionadas edificações do patrimônio ferroviário.

As estações preservadas assumiram novas funções. Com exceção da estação ferroviária do Cabo que se manteve em funcionamento, novas atribuições possibilitaram a proteção de outras destas edificações a partir de uma ressignificação promovida a partir de sua valoração enquanto bens passíveis de serem preservados como patrimônio cultural.

Enfatizada na Carta de Tagil (2003), a reutilização das edificações que compõem o patrimônio industrial deve obedecer a critérios específicos que, em suma, dizem respeito à manutenção da sua integridade funcional e, com necessárias adaptações a um novo uso, deve ser feita a preservação de suas características que façam referência ao antigo uso. Os órgãos locais de preservação então ficam com a responsabilidade de orientar essas reutilizações.

É admissível que não haja nada de aparentemente novo nesse ponto, no entanto, cabe a partir do que foi colocado, refletir sobre o porquê da popularidade de determinados usos, de sua relação com a memória das coletividades que com o bem se relacionam. É também necessário pensar sobre como essas memórias podem ser difundidas através da preservação de determinado bem. Apesar de esta última já ser uma questão que se volta para a gestão dos bens preservados, ela pode ajudar a compreender o que “deu certo” no sentido de uma preservação efetiva dos bens refuncionalizados do patrimônio ferroviário pernambucano.

É certo que assim como outros patrimônios, os elementos da ferrovia têm sido ameaçados pela expansão desordenada das cidades. O objetivo aqui não é o de endossar o discurso da retórica da perda (GONÇALVES, 2015), mas enfatizar algumas ameaças que rondam patrimônios reconhecidos pela sociedade. Não só estações, mas trechos inteiros de trilhos são arrancados ou invadidos, além de outras edificações descaracterizadas ou colocados abaixo, enfatizando a importância da atribuição de novos usos que possam contribuir para a preservação das memórias locais.

A refuncionalização das estações ferroviárias em Pernambuco é uma prática que perpassa toda a história da preservação do patrimônio ferroviário no estado. Dentre esses, os usos culturais predominam, como museus e

centros culturais. Desde a criação do Museu do Trem do Recife na Estação Central em 1972, o estabelecimento de centros culturais tem sido colocado como a principal possibilidade de se preservar os elementos da ferrovia.

Dois projetos mais recentes reforçam isso, como o do restauro da Estação Ferroviária de Moreno (figura 82), ainda em execução no ano de 2020, e a estação restaurada de Belo Jardim (figura 83). Por quê? A atribuição dessas funções pode apontar para um reconhecimento da importância dos bens ou da necessidade de um local para vivenciar a cultura. Ou mesmo reforçar a relação entre estas edificações com determinadas memórias urbanas a serem mantidas, sendo o viés cultural visualizado como mais efetivo para tanto.

Figura 82 - Obras de restauro da estação ferroviária de Moreno em 2020



Fonte: Reprodução/ You Tube – Secretaria de Cultura de Pernambuco.

Figura 83 - Estação ferroviária de Belo Jardim revitalizada, 2020.



Imagem: Gleitson Rodrigues.

Assim, na história de cada lugar, os antigos centros de embarque e desembarque, tornam-se espaços reservados para a memória não apenas do transporte sobre trilhos, mas da cidade como um todo. A forma física se mantém, como edificação da ferrovia, assumindo uma nova função, dentro de uma nova relação com o espaço urbano, não mais aquela a partir dos momentos de chegadas e partidas. Aliás, são esses momentos que contribuem para consolidar a edificação como parte do patrimônio cultural.

Ao analisar a situação das estações ferroviárias de Pernambuco, percebe-se que a maior parte das que estão preservadas não apenas receberam novos usos, mas sua localização foi um fator importante. Trata-se de estações situadas em áreas urbanas mais ou menos adensadas. É fato que mesmo estações em centros urbanos bastante adensados não tiveram até então o mesmo destino, como é o caso de Camaragibe e Jaboatão, mas a proximidade das pessoas e a conseqüente maior e mais forte atuação do poder público e da sociedade civil se dá nas áreas de maior fluxo de pessoas.

Por outro lado, é interessante observar que muitas estações situadas em pequenos povoados, parte dos quais vinculados a antigas usinas de açúcar hoje não mais ativas, ainda resistam ao tempo. Estações como Aripibu, Pirangi, Linda Flor, Ilha de Flores e Frei Caneca na Mata Sul, Pureza na Mata Norte, ou mesmo na região do agreste como é o caso da estação de Mimoso em Pesqueira ou foram reutilizadas ou permanecem fechadas, mas ainda mantendo certa integridade física, tendo resistido mesmo diante das políticas de erradicação que se definiram na década de 1960.

Como apresentado, a memória ainda é um elemento importante do processo de preservação, ao partir da relação das pessoas com cada bem, o modo como identificam cada elemento como referência identitária. Logo, pode ser acionada não só para identificar os valores patrimoniais específicos de uma estação, mas para dar corpo para o desenvolvimento de ações que aproximem a população do bem, mantendo-o preservado e acessível, promovendo a apropriação por parte das pessoas da comunidade em que está inserido, antes de mais nada.

Para dar efeito a essa preservação, os novos usos foram de grande importância, caracterizando-se como uma forma de patrimonialização. Bens então inutilizados de sua função original passaram a figurar nos centros

urbanos não mais em uso por passageiros, mas por alunos ao se tornarem escolas, por visitantes ao se tornarem centros culturais, dentre outras funções.

Convém destacar o êxito dos usos culturais, marcada por sua forte presença nas estações ferroviárias localizadas em todas as regiões do estado. Além do sucesso do tradicional Museu do Trem, função da Estação Central do Recife, pode ser mencionado o Memorial de Justiça na Estação do Brum, a Estação da Cultura em Bezerros e Arcoverde, os centros culturais em que se transformaram as estações de Garanhuns e Palmares, dentre tantos outros como elencado anteriormente. Usos que contribuíram para a preservação das edificações e da então memória ferroviária que está relacionada às mesmas.

Considerações finais

Antes de trazer as considerações finais, cabe ressaltar que quando aqui se menciona o termo “preservar”, não significa necessariamente uma defesa acrítica de toda a malha ferroviária sem considerar os reais motivos de uma patrimonialização e seus múltiplos contextos. Não significa também desconsiderar os fatores que levaram ao desuso do transporte ferroviário no Brasil. Ao pontuar as considerações finais, se leva em conta que o que aqui está sendo tratado é um patrimônio já definido previamente pelos órgãos de preservação e em boa parte validado pela população, o que implica no ato de preservar. Mas, preservar como? Foram então aqui apontadas algumas alternativas em diálogo com as normativas estabelecidas para o patrimônio industrial, levando em consideração também os contextos locais em que seus bens estão inseridos.

O patrimônio ferroviário como apresentado, pelo seu caráter urbano possui uma relação muito grande com a história das cidades. Elementos consolidados através da história das transformações no meio urbano e então das memórias coletivas como bens patrimoniais, as estações ferroviárias, como nós de uma rede, promoveram a transformação de relações sociais e espaciais.

Vestígios de um importante processo da transformação do espaço, sua história conduzida e integrada por memórias urbanas contribuiu para sua patrimonialização. Compreendida como patrimônio industrial, sua valoração, contudo, vai além do que vestígios de processos de industrialização. Aliás, sua apreensão pelo valor afetivo vem mesmo antes de sua compreensão como elementos de uma industrialização e ainda se mostra mais forte como justificativa para sua preservação.

A história da patrimonialização da ferrovia em Pernambuco, como visto, mostra que este processo se deu de mãos dadas com as desativações e escanteamento gradual do modal ferroviário no Brasil. À medida que a desativação do serviço ferroviário avançou, atrelada à atribuição de valores aos bens do transporte sobre trilhos com base na sua história e nas memórias coletivas e individuais, veículos, ferramentas e utensílios do uso cotidiano na

operação ferroviária foram transformados em símbolos de um momento da história.

Em ociosidade, bens móveis e imóveis assumiram uma nova função enquanto patrimônios, fazendo surgir uma nova problemática, a da preservação. Dentre estes bens, as estações ferroviárias por sua posição de destaque no urbano, fisicamente e dentro das relações sociais estabelecidas dentro do espaço citadino, tornam-se os elementos mais representativos de um patrimônio que foi sendo gradativamente construído e apreendido, o patrimônio ferroviário.

Ao longo da segunda metade do século XX, várias antigas estações foram demolidas após serem desativadas pela própria RFFSA. Hoje então nos lugares onde se localizavam acham-se apenas restos de alvenaria ou mesmo os traços das plataformas de embarque, resistindo ao tempo. Isso é mais um aspecto que evidencia a gradativa conscientização acerca do patrimônio ferroviário, que nem sempre foi considerado como tal e que, embora seja necessário reforçar as discussões sobre o mesmo, houve notáveis avanços nas últimas duas décadas.

É necessário considerar que esse processo de patrimonialização, como qualquer outro, envolveu e envolve escolhas do que preservar e de como preservar. Assim, muitas vezes se realiza de forma arbitrária, ao considerar os bens em sua importância no macro, deixando de levar em consideração a importância do bem para cada lugar. Assim, o entendimento do valor de patrimônio muitas vezes se limita ao que é indicado pelo corpo técnico dos órgãos de preservação.

Outro ponto a considerar, não excluindo os demais profissionais que lidam com o campo do patrimônio cultural, é que se faz necessário reforçar a importância do trabalho dos historiadores na contribuição para a consolidação das memórias coletivas que giram em torno da ferrovia.

Trabalhos historiográficos que contribuam para registrar e interpretar as experiências de vida e a partir disso as memórias de ferroviários e passageiros, explorar a história das cidades com base no meio de transporte sobre trilhos, a importância e os fluxos a partir de uma estação ferroviária no meio urbano, ou mesmo o estudo sobre as práticas de patrimonialização do trem podem ser

grandes contribuições para o desenvolvimento de ações e políticas de curto e longo prazo voltadas para a defesa deste patrimônio.

Assim, a história permite relacionar o significado destes bens de maneira contextualizada no tempo, mostrando o que representaram, o que hoje trazem de significados e como podem ser melhor preservados ao se buscarem formas de uma melhor integração sua no meio social e a promoção da apropriação de uma maneira mais efetiva por parte da população.

Alguns fatos ocorridos recentemente, tais como a demolição de estruturas ligadas ao patrimônio ferroviário, como é o caso do Pátio Ferroviário das Cinco Pontas no Recife, que ficou conhecido como “Estelita”, mostram que apesar de todos os estudos mostrando o valor histórico, setores de grande força como o imobiliário acabam sobrepondo seus interesses sobre o bem comum. No caso citado, a memória ferroviária foi desconsiderada e aquele espaço não foi oficializado como de memória.

Outros casos como a demolição do armazém da estação de Bom Jardim, demolição de parte da plataforma da estação de Jaboatão ou mesmo a remoção de um pontilhão tombado no município de Gravatá, refletem a necessidade de um maior diálogo e recursos para fiscalização por parte dos órgãos de preservação, de modo a evitar lamentáveis ocorrências como estas. É necessário considerar que os bens citados já são considerados patrimônios pelos órgãos de preservação, porém a sua preservação não foi efetivada.

Os novos usos e quaisquer outras medidas de proteção precisam seguir orientações específicas de modo a serem adequados à preservação de cada estação, mas ao mesmo tempo é necessário que se criem outros meios para a requalificação dos bens que ainda encontram-se ociosos, como serem definidas políticas de incentivo mais efetivas para que outros bens possam ser preservados.

É visto que boa parte dos novos usos se deu de maneira adequada às orientações patrimoniais e também se realizaram de maneira exitosa em todo o estado de Pernambuco. Com destaque para os usos culturais, dezenas de estações ferroviárias foram protegidas e mantidas acessíveis ao público com exposições, apresentações, cursos e outras atividades culturais.

Como um patrimônio que se formou em rede, a atividade turística se oferece como alternativa a ser somada na busca pela preservação do

patrimônio ferroviário. Apesar da necessidade de ser vista criticamente como argumenta parte dos defensores do patrimônio cultural, ela pode ser controlada (o que não é uma novidade nas discussões sobre a proteção dos bens patrimoniais) de modo a contribuir para a preservação de cada bem, gerando emprego e renda para cada localidade, sem tornar-se predatória e também sem afastar da comunidade o bem, ou mesmo deixar de lado seus significados para a população que vive em seu entorno.

Dentre outras possibilidades, a ativação de antigos trechos de ferrovias com trens turísticos culturais é uma atividade que tem contribuído de alguma maneira para a preservação da memória ferroviária. Antigas estações, trechos e maquinário são empregados em sua função original, apesar de ser em outro sentido, tornando a experiência da preservação ainda mais completa, uma vez que uma das características do patrimônio ferroviário é o movimento, a circulação característica de um meio de transporte de massa.

Ainda com relação ao uso, é válido reforçar que antes mesmo do uso turístico ou da completa refuncionalização das antigas estações, a reativação para o transporte regular de passageiros ainda é a principal possibilidade. Garantir a preservação das estações e trechos de ferrovia, mantendo a atividade ferroviária. Exemplos precisam ser multiplicados, como o da própria estação ferroviária do Cabo, ou de estações do sistema de trens urbanos de Maceió, que passaram por adaptações e modernizações que não tiveram impacto negativo na sua estrutura original e hoje continuam em atividade.

É claro que, para que estações se mantenham ativas, ou mesmo para que antigos trechos sejam reativados para o transporte regular de passageiros e cargas ou mesmo para a implantação de trens turísticos, há grandes custos, que demandam grandes investimentos. Há uma série de questões políticas, sociais e geográficas que acabam sendo colocadas como entraves demandadas por cada região. Dessa forma, isso exige uma articulação gerenciada pelo poder público de modo a suprir necessidades de transporte, difundir a cultura local e ao mesmo tempo estar promovendo a preservação do patrimônio ferroviário.

REFERÊNCIAS

ALVES, Cleide. Palmares revisitada com exposição de fotos em museu. **Jornal do Comércio**, Recife, 23 de ago de 2018. Disponível em: <<https://jc.ne10.uol.com.br/canal/cidades/geral/noticia/2018/08/23/palmares-revisitada-com-exposicao-de-fotos-em-museu-351795.php>>. Acesso em: 20 de set. de 2020.

ALVES, Edenevaldo. Gonzaga Patriota destina R\$ 500 mil em emendas para prefeitura de Petrolina (PE) reformar antiga Estação Ferroviária de Rajada. **Edenevaldo Alves**, Petrolina, 15 de junho de 2020. Disponível em: <<https://www.edenevaldoalves.com.br/gonzaga-patriota-destina-r-500-mil-em-emendas-para-prefeitura-de-petrolina-pe-reformar-antiga-estacao-ferroviaria-de-rajada/>> Acesso em: 21 nov. de 2020.

ANDRADE, Mário. **Anteprojeto para a criação do Serviço do Patrimônio Artístico Nacional**. In: Revista do Patrimônio, n. 30, 2002.

BARROS, José D'Assunção. **O campo da história: Especialidades e abordagens**. 9 ed. Petrópolis: Vozes, 2013.

BONFIM, Luiz Ruben Ferreira de A. **Estrada de Ferro Paulo Afonso: Sua origem**. V. 2. Paulo Afonso: Graf Tech, 2007.

BRASIL. **Constituição Federal de 1988**. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicaocompilado.htm> Acesso em: 19 Jun. 2018.

BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. **Recurso especial nº 1.768.558-PE (2018/ 0246680-0)**. Recorrente: Ministério Público Federal, Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. Recorrido: Município de Jaboatão dos Guararapes. Relator: Ministro Sérgio Kukina. Brasília, 7 de dezembro de 2018. Disponível em: <<https://stj.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/871232807/recurso-especial-resp-1768558-pe-2018-0246680-0>> Acesso em 15 Set de 2020.

BRASILEIRO, Anísio, et al. **Transportes no Brasil: História e reflexões**. Recife: Editora Universitária da UFPE, 2001.

CARTÃO postal de nossa cidade em fase final de requalificação. Prefeitura de Belo Jardim. **Facebook**. 10 de julho de 2020. 47s. Disponível em: <<https://www.facebook.com/PMBJOficial/videos/cart%C3%A3o-postal-de>

nossa-cidade-em-fase-final-de-

requalific%C3%A3%C3%A7%C3%A3o/661370344591235/> Acesso em 10 nov. de 2020.

CARVALHO, José Murilo de Carvalho. **Os bestializados**: O Rio de Janeiro e a República que não foi. 3 ed. São Paulo: Companhia das Letras, 1987.

CARVALHO, Marcus J.M. **Liberdade**: Rotinas e rupturas do escravismo no Recife (1822 – 1850). 2 ed. Recife: Editora Universitária da UFPE, 2010.

CARLOS, Ana Fani. **A cidade**. São Paulo: Editora Contexto, 1992

CASTRO, Josué de. **Um ensaio de geografia urbana: A cidade do Recife**. Recife: Editora Massangana, 2013.

CHOAY, Françoise. **A alegoria do patrimônio**. São Paulo: Estação Liberdade/ Editora UNESP, 2001.

CHUVA, Márcia Regina Romeiro. Práticas de tombamento: a invenção do patrimônio histórico e artístico nacional. (Cap. 4) In: **Os Arquitetos da Memória: Sociogênese das Práticas de Preservação do Patrimônio Cultural no Brasil (anos 1930-1940)**. Rio de Janeiro: Editora UFRJ, 2009.

_____, Márcia. **O ofício do historiador**: sobre ética e patrimônio cultural. Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. In: OFICINA DE PESQUISA: a pesquisa histórica no IPHAN, 1., 2008, Rio de Janeiro. Anais... Rio de Janeiro: Copedoc/ IPHAN, 2008. p. 27-44.

COMEÇA requalificação do Pátio da Antiga Estação Ferroviária de Caruaru (PE). **IPHAN**, 2020. Disponível em: < <http://portal.iphan.gov.br/pe/noticias/detalhes/5778/comeca-requalificacao-do-patio-da-antiga-estacao-ferroviaria-de-caruaru-pe>> Acesso em: 19 nov. de 2020.

CONSERVAÇÃO e restauro – Estação Ferroviária de Moreno. Prefeitura Municipal de Moreno. **You Tube**. 19 ago. 2020. 6min20s. Disponível em: < <https://www.youtube.com/watch?v=4WQ-MAU-hog&t=137s> > Acesso em 12 nov. de 2020.

CORRÊA, Roberto Lobato. **O espaço urbano**. São Paulo: Ática, 1989.

_____. **Inovações espaciais urbanas** – Algumas reflexões. In *Cidades*, 7 (11). Presidente Prudente: Grupo de Estudos Urbanos, 149-159, 2010.

CÔRTEZ, Eduardo. **Da Great Western ao Metrô do Recife**. Recife: Persona, 2003.

COMITÊ Provisório pela Preservação do Patrimônio Industrial no Brasil. **Carta Manifesto de 2003**. São Paulo, 2003. Disponível em: <<https://ticcihbrasil.com.br/cartas/carta-manifesto-2003/>> Acesso em: 25 out. 2019

EDMUNDSON, William. **A Gretoeste: A História da Rede Ferroviária Great Western of Brazil**. João Pessoa: Ideia, 2016.

FERREIRA DA LUZ, Jonh Kennedy; OLIVEIRA, Ana Lúcia do. **Entre o engenho e a ferrovia: Uma história do centro do Cabo de Santo Agostinho, do surgimento à consolidação**. Revista Rural & Urbano, Recife. v. 02, n. 02, p. 162-178, 2017.

FREIRE, Maria Emília Lopes. **Patrimônio ferroviário: a preservação para além das estações**. Tese (Doutorado) – Universidade Federal de Pernambuco, Centro de Artes e Comunicação. Desenvolvimento Urbano, 2017.

GONÇALVES, José Reginaldo Santos. **O mal-estar no patrimônio: Identidade, tempo e destruição**. Estudos Históricos Rio de Janeiro, vol. 28, no 55, p. 211-228, janeiro-junho 2015,

FUNARI, Pedro Paulo; PELEGRINI, Sandra C. A. **Patrimônio histórico e cultural**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 2006.

FUNDARPE. **Patrimônios de Pernambuco: Materiais e Imateriais**. 2 ed. Recife: Fundarpe, 2014.

FURTADO, Celso. **Formação Econômica do Brasil**. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1969.

GRANATO, Marcus; RIBEIRO, Emanuela Sousa; ARAÚJO, Bruno Melo de. Cartas Patrimoniais e a Preservação do Patrimônio Cultural de Ciência e Tecnologia. **Informação & Informação**, [S.l.], v. 23, n. 3, p. 202-229, dez. 2018.

HOBBSWAN, Eric. **A era das revoluções (1789-1848)**. Rio de Janeiro: Paz & Terra, 1977.

ICOMOS. **Carta de Veneza**. ICOMOS, Veneza, 1964. Disponível em: <<http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Carta%20de%20Veneza%201964.pdf>> Acesso em: 15 mai. 2019.

ICOMOS. **Princípios conjuntos do ICOMOS--TICCIH para a Conservação de Sítios, Estruturas, Áreas e Paisagens de Patrimônio Industrial**. ICOMOS/TICCIH: Dublin, 2011. Disponível em: <<http://ticcih.org/wp-content/uploads/2017/12/Princi%CC%81pios-de-Dublin.pdf>> Acesso em: 25 out. 2019.

IPHAN. **Inventário do Patrimônio Ferroviário/ PE**. Recife: IPHAN, 2009.

_____. **Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário**. Disponível em: < http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Lista_patrimonio_cultural_ferrovi%C3%A1rio_dez_2015.pdf> Acesso em: 19 Jun 2018.

_____. **Manual Técnico do Patrimônio Ferroviário**. Disponível em: < http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Manual_tecnico_patrimonio_ferrovuario.pdf> Acesso em: 19 Jun. 2018.

_____. **Patrimônio Ferroviário**. Disponível em: < <http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/127>> Acesso em: 19 Jun 2018.

KÜHL, Beatriz M. **Preservação do patrimônio arquitetônico da industrialização**: Problemas teóricos de restauro. Cotia: Ateliê Editorial, 2008.

_____. **Patrimônio industrial**: algumas questões em aberto. Revista Arq.urb, São Paulo, número 3, 2010.

LEFEBVRE, Henri. **O Marxismo**. 5 ed. São Paulo: Difel, 1979.

_____. **A revolução urbana**. Belo Horizonte: Editora da UFMG, 179, 1998.

LE GOFF, Jacques. **Memória**. In: História e memória. 7 ed. São Paulo: Editora da Unicamp, 2013.

LEWINSKI, Cinara Isolde Koch. **O que é o Preserve/fe ? E como se constituiu o Centro de Preservação da História Ferroviária do Rio Grande do Sul na década de 1980?**. Mosaico – Volume 8 – Número 12 – 2017. DOI: 10.12660/rm.v8n12.2017.65462

LE MOS, Carlos A. **O que é patrimônio histórico?** Brasiliense: São Paulo, 1981.

MELO, Josemir Camilo de, **Modernização e mudanças**: Um trem inglês nos canaviais do Nordeste (1852 – 1902). Tese e Doutorado em História. PPGH/ Universidade Federal de Pernambuco, UFPE, 2000.

_____. **Ferrovias e Mobilidade Social no Nordeste (1850 – 1900)**. Campina Grande: EDUFCEG, 2008.

_____. **A Primeira Ferrovia Inglesa no Brasil: The Recife – São Francisco Railway**. Recife: CEPE, 2016.

MENESES, Ulpiano Toledo Bezerra de. **O campo do Patrimônio Cultural**: uma revisão de premissas. In: FÓRUM NACIONAL DO PATRIMÔNIO CULTURAL, 1., 2009, Ouro Preto. Anais...Brasília: IPHAN, 2012. v. 2, t. 1, p. 25-39. Disponível em: < <http://www.iphan.gov.br/baixaFcdAnexo.do?id=4181> >. Acesso: 03 jun. 2018.

PINTO, Estevão. **História de Uma Estrada de Ferro do Nordeste**. Rio de Janeiro: José Olympio, 1949.

POULOT, Dominique. **Uma história do patrimônio no ocidente**. São Paulo: Estação Liberdade, 2009.

RAMOS, Ana Catarina Peregrino Torres. **Práticas de atuação na preservação de bens culturais**. Revista Clio Arqueológica, n. 21, v. 2, 285-298, 2006.

RFFSA. **Instruções para os serviços dos transportes**. Recife: Imprensa Universitária da UFPE, 1971.

SANTOS, Milton. **A Natureza do Espaço**. 4 ed. São Paulo: Edusp, 2006.

_____. **Espaço e Método**. 5 ed. São Paulo: Edusp, 2014.

SIQUEIRA, Tagore Villarim de. **Expansão e estagnação do transporte ferroviário no Nordeste brasileiro no período (1858 – 1940)**. Recife: Editora Universitária da UFPE, 2013.

TICCIH. **Carta de Nizhny Tagil sobre o patrimônio industrial (2003)**. Assembleia Geral do Comitê Internacional para a Conservação do Patrimônio Industrial, Julho de 2003. Disponível em < <http://ticcihbrasil.com.br/cartas/carta-de-nizhny-tagil-sobre-o-patrimonio-industrial/>> Acesso em: 10 Dez 2018.

VAVÁ Rufino assina ordem de serviço para restauração Estação Ferroviária. **Prefeitura de Moreno**, 2018. Disponível em: <<http://moreno.pe.gov.br/portal1/index.php/ultimas-noticias/539-vava-rufino-assina-a-ordem-de-servico-para-restauracao-estacao-ferroviaria>>. Acesso em: 20 de set de 2020.

Fontes

Filme

CONDENADOS pelo progresso. Direção: Carlos Alberto de Souza Barros. Rio de Janeiro: Instituto Nacional de Cinema Educativo, 1962. Disponível em: <<https://www.youtube.com/watch?v=Y0tQp2yR9c0>> Acesso em: 25 out 2019.

Periódicos

EXPOSIÇÃO comemorativa no Arquivo Público Estadual. Diário de Pernambuco, Recife, n. 28, p. 6, 5 de fevereiro de 1958. Disponível em:

<http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=029033_13&Pesq=ferruvia&pagfis=46005> Acesso em: 2 set. 2020.

DESFILE de velhas locomotivas hoje, no centenário da RFN. Diário de Pernambuco, Recife, n. 30, p. 18, 7 de fevereiro de 1958. Disponível em: <http://memoria.bn.br/docreader/DocReader.aspx?bib=029033_13&pagfis=46061> Acesso em: 25 ago. de 2020.

NESTA data há um século deu partida o trem do Cabo. Diário de Pernambuco, Recife, n. 31, p. 22, 8 de fevereiro de 1958. Disponível em: <http://memoria.bn.br/docreader/DocReader.aspx?bib=029033_13&pagfis=46083> Acesso em 2 set. de 2020.

RFN transforma estações em paradas e economiza. Diário de Pernambuco, Recife, n. 159, p. 5, 13 de julho de 1966. Disponível em: <http://memoria.bn.br/docreader/DocReader.aspx?bib=029033_14&pagfis=44064> Acesso em: 2 set. de 2020.

RETIRADA dos trens ilharia município de Cortês. Diário de Pernambuco, Recife, n. 162 a, p. 6, 16 e 17 de julho de 1966. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/029033_14/44138> Acesso em: 25 out 2019.

CULTURA (informativo da inauguração do Centro de Cultura de Garanhuns). Diário de Pernambuco, Recife, n. 59, 15, 13 de março de 1971. Disponível:

<http://memoria.bn.br/docreader/DocReader.aspx?bib=029033_15&pagfis=13329> Acesso em: 1 set. de 2020.

POVO quer uma variante para a BR 232. Diário de Pernambuco, Recife, n. 143, p. 5, 30 de maio de 1975. Disponível em: <http://memoria.bn.br/docreader/029033_15/70626> Acesso em 20 ago. de 2020.

MONUMENTO abandonado. Diário de Pernambuco, Recife, n. 197, p. a-6, 6 de agosto de 1990. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/029033_17/91744> Acesso em: 19 nov. de 2020.

Legislação

BRASIL. **Decreto nº 641**, de 26 de junho de 1852. Disponível em: <<https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-641-26-junho-1852-558790-publicacaooriginal-80365-pl.html>> Acesso em: 25 out 2019.

BRASIL, **Decreto 1.030**, de 7 de Agosto de 1852. Disponível em: <<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-1030-7-agosto-1852-559373-publicacaooriginal-81569-pe.html>> Acesso em: 04 jul. 2018.

BRASIL. **Decreto-Lei 25**, de 30 de novembro de 1937. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Decreto-Lei/Del0025.htm> Acesso em: 25 out. 2019.

BRASIL. **Lei nº 1.154**, de 5 de julho de 1950. Disponível em: <<https://www2.camara.leg.br/legin/fed/lei/1950-1959/lei-1154-5-julho-1950-363512-publicacaooriginal-1-pl.html#:~:text=Autoriza%20o%20Poder%20Executivo%20a,Limited%22%20e%20d%C3%A1%20outras%20provid%C3%AAs>> Acesso em 19 set. de 2020.

BRASIL. **Decreto nº 42.380**, de 30 de Setembro de 1957. Disponível em: <<https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1950-1959/decreto-42380-30-setembro-1957-381143-publicacaooriginal-1-pe.html>> Acesso em: 22 set. 2020.

BRASIL. **Lei nº 2.543**, de 14 de julho de 1955. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/1950-1969/L2543.htm> Acesso em: 20 set. de 2020.

Processos de tombamento

FUNDARPE. **Processo de tombamento temático do patrimônio ferroviário de Pernambuco**. Referência: 2001_0020_PFPE. Fundarpe, 2001.