



PatryTer

ISSN: 2595-0169

revistapatryter@gmail.com

Universidade de Brasília

Brasil

Cardoso, André Luiz Rocha; Albuquerque, Mariana Zerbone Alves de
Patrimônio ferroviário e urbanização em Pernambuco, Brasil

PatryTer, vol. 3, núm. 6, 2020, pp. 66-80

Universidade de Brasília

Brasil

DOI: <https://doi.org/10.26512/patryter.v3i6.26961>

Disponível em: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=604065750007>

- Como citar este artigo
- Número completo
- Mais informações do artigo
- Site da revista em redalyc.org

UABM [redalyc.org](https://www.redalyc.org)

Sistema de Informação Científica Redalyc

Rede de Revistas Científicas da América Latina e do Caribe, Espanha e Portugal

Sem fins lucrativos acadêmica projeto, desenvolvido no âmbito da iniciativa
acesso aberto

Patrimônio ferroviário e urbanização em Pernambuco, Brasil

André Luiz Rocha Cardoso¹

Mariana Zerbone Alves de Albuquerque²

Resumo: Este artigo foi desenvolvido com base nas pesquisas executadas por meio do Projeto Memória Ferroviária de Pernambuco a partir de 2008. Partindo da consulta a mapas, revisão bibliográfica, além de visitas aos locais das antigas estações ferroviárias construídas em Pernambuco entre 1858 e 1963, as referidas pesquisas possibilitaram a compreensão das estações como os mais representativos bens do patrimônio ferroviário, dentre outros elementos importantes para o funcionamento das linhas férreas. Compreendendo estas edificações como espaços de memórias, centrais no funcionamento das linhas e consequentemente nas relações sociais, o objetivo deste artigo é tecer algumas contribuições para a identificação do valor histórico das estações ferroviárias em sua relação com as cidades, partindo dos seus impactos nos processos de urbanização, apontando sua importância, atual situação de conservação e seus novos usos como alternativa para sua preservação.

Palavras-chave: patrimônio ferroviário; urbanização; Pernambuco.

Patrimonio ferroviario y urbanización en Pernambuco, Brasil

Resumen: Este artículo fue desarrollado en base en la investigación realizada a través del Proyecto de Memoria de Ferrocarril de Pernambuco desde 2008. A partir de la consulta de mapas, referencias bibliográficas y fuentes digitales, además de visitas a los sitios de las antiguas estaciones de ferrocarril construidas en Pernambuco entre 1858 y 1963, estas investigaciones hicieron posible la comprensión de las estaciones como los activos más representativos del patrimonio ferroviario, entre otros elementos de importancia para el funcionamiento de los ferrocarriles. Entendiendo estos edificios como espacios de memorias, centrales en el funcionamiento de las líneas y, en consecuencia, en las relaciones sociales, el objetivo de este artículo es hacer algunas contribuciones para la identificación del valor histórico de las estaciones de ferrocarril en su relación con las ciudades, comenzando por sus impactos en los procesos de urbanización, señalando su importancia, la situación actual de conservación y sus nuevos usos como alternativa para su preservación.

Palabras-clave: patrimonio ferroviario; urbanización; Pernambuco.

Railway heritage and urbanization in Pernambuco, Brazil

Abstract: This article was developed based on the research carried out by the Rail Memory Project of Pernambuco. Based on maps, bibliographical references and digital sources, besides visits to the sites of the old railway stations built in Pernambuco between 1858 and 1963, these investigations made possible the understanding of the stations as the assets most representative in the railway heritage, among other elements of importance for the functioning of the railways. Understanding these buildings as memory spaces, central in the functioning of the lines and, consequently, in social relations, the objective of this paper is to make some contributions to the identification of the historical value of the railway stations in their relationship with the cities, based on their impacts on urbanization processes, pointing out their importance, current conservation situation and its new uses as an alternative for its preservation.

Keywords: railway heritage; urbanization; Pernambuco.



DOI: [10.26512/patryter.v3i6.26961](https://doi.org/10.26512/patryter.v3i6.26961)

Como citar este artigo: Cardoso, A. L. R.; Albuquerque, M. Z. A. (2020). Patrimônio ferroviário e urbanização em Pernambuco, Brasil. *PatryTer – Revista Latinoamericana e Caribenha de Geografia e Humanidades*, 3 (6), 66-80. DOI: [10.26512/patryter.v3i6.26961](https://doi.org/10.26512/patryter.v3i6.26961).

Recebido: 30 de agosto de 2019. **Aceite:** 28 de outubro de 2019. **Publicado:** 01 de setembro de 2020.

¹ Mestrando em História pela Universidade Federal Rural de Pernambuco (UFRPE). ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-7073-1605>. E-mail: andrecardoso.hist@gmail.com

² Professora do Departamento de História da Universidade Federal Rural de Pernambuco (UFRPE). ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-0617-0540>. E-mail: mzerbone@hotmail.com

1. Introdução

A historiografia tem trabalhado o transporte ferroviário no Brasil a partir de períodos social e economicamente contextualizados e que apontam a princípio para um momento de auge, iniciado na segunda metade do século XIX e que se estendeu até o início do século XX. Alguns autores se referem a este período como de “surto” de ferrovias, quando várias linhas foram construídas principalmente nas porções sul, sudeste e nordeste do país, atendendo a exigências do capital, no intuito de responder não apenas às demandas internas de transporte, mas como reflexo da expansão do capitalismo industrial, demarcando a posição do Brasil como exportador de produtos agrícolas e terreno para a especulação de investidores estrangeiros. A mudança de foco político e econômico em meados do século XX, o que favoreceu um crescimento do setor rodoviário e o gradativo desinvestimento em estradas de ferro, dentre outros fatores, no país, tiveram como consequência a desvalorização do transporte sobre trilhos e a desativação de várias linhas, processo que se agravou entre as décadas de 1960 e 1980 com a erradicação de diversos ramais e desativação de trens de passageiros. Chegando à década de 1990, quando ocorre a privatização da malha da extinta Rede Ferroviária Federal S/A (RFFSA), composta por ferrovias de todo o país, encampadas a partir da década de 1950 pelo Governo Federal, o foco do transporte sobre trilhos estava praticamente todo voltado para as cargas, restando poucos trens de passageiros de longas distâncias e os trens urbanos em boa parte das regiões metropolitanas. Esse processo gerou um grande número de bens sem uso, dentre os quais as estações ferroviárias, que passaram a ser incorporadas como elementos de memória, constituintes do patrimônio cultural.

Em Pernambuco, entre 1858 e 1963 mais de 130 pontos de embarque, entre estações e paradas ferroviárias foram abertas, atendendo às demandas e peculiaridades de várias localidades, desempenhando importante papel no processo histórico da sua formação, marcando paisagens urbanas e rurais. O desuso das estações, em consequência da gradativa desativação do serviço ferroviário no estado, fez surgir a problemática de como estas edificações deveriam ser interpretadas e reinseridas na dinâmica espacial urbana, pondo em discussão seu valor histórico. Diante deste cenário, foi desenvolvido a partir de 2008 por André Cardoso (um dos autores deste artigo) o Projeto Memória Ferroviária de Pernambuco¹, caracterizado como um projeto de pesquisa, com a finalidade de compreender a formação e a

representatividade do patrimônio ferroviário no estado, além de reconhecer sua historicidade e a atual situação de conservação dos bens que o compõem, contribuindo com a preservação e difusão da memória e do patrimônio ferroviário de Pernambuco. Com base nas pesquisas desenvolvidas a partir do referido projeto foi possível identificar as estações como os mais representativos bens do patrimônio ferroviário, em meio a uma série de outros elementos de grande importância para o funcionamento integral da malha ferroviária.

O trabalho de pesquisa até então realizado partiu de algumas curiosidades e questionamentos sobre o que representou o transporte ferroviário para Pernambuco ao longo dos séculos XIX e XX, questão sobre a qual refletiremos mais a frente, na perspectiva temporal do desenvolvimento urbano do estado. O Projeto também se propunha a identificar, na dimensão temporal, como se desenrolaram os processos de implantação de ferrovias no estado com base na pesquisa documental, através de fontes primárias como a documentação das empresas, a legislação e os periódicos que ajudam a compreender esses diferentes momentos e sua historicidade, a iconografia e o contato com relatos orais de personagens que vivenciaram períodos de maior atividade da malha ferroviária em Pernambuco, tendo presenciado também seu declínio, tais como passageiros e trabalhadores ferroviários.

Ainda como proposta do projeto está o reconhecimento dos bens oriundos da malha ferroviária pernambucana e que hoje compõem o patrimônio ferroviário de Pernambuco, declarado ou não através de processos de tombamento e valoração por meio dos órgãos de preservação do patrimônio cultural como o Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – IPHAN e a Fundação do Patrimônio Histórico e Artístico de Pernambuco – Fundarpe. Dessa maneira, com visitas aos locais das antigas estações, oficinas, vilas ferroviárias, obras de arte e trechos de linha, foi possível compreender a situação do patrimônio ferroviário de Pernambuco e construir material para promover a memória do transporte ferroviário em Pernambuco, publicado na *internet* e que teve como desdobramentos, inclusive, o suporte ao projeto expográfico e na elaboração de conteúdo do Museu do Trem do Recife, reinaugurado em dezembro de 2014.

No desenvolvimento do presente artigo iniciamos algumas reflexões acerca da história da técnica do transporte ferroviário e sua relação com os processos de urbanização em Pernambuco a partir do século XIX, entendendo como a ferrovia contribuiu para a formação de cidades e ampliação

do tecido urbano no estado, se caracterizando como elemento de destaque no desenvolvimento econômico e nas transformações sociais e espaciais vivenciadas em vários lugares até meados do século XX. Em seguida, trouxemos algumas reflexões sobre o destaque das estações ferroviárias dentre os elementos que compõem o patrimônio ferroviário de Pernambuco. Por fim, apresentamos algumas questões relacionadas a atual situação de conservação das estações ferroviárias e os novos usos a estas atribuídos como uma alternativa que, em muitos casos, tem contribuído para garantir a sua preservação, mantendo-as vivas com novas funções.

Como referencial teórico e metodológico, este artigo se apoia no conceito de espaço urbano caracterizado pelo conjunto de diferentes usos agrupados da terra, que se mostra fragmentado, mas se consolida de maneira articulada, reflexo das ações sociais, sempre em mudança; ações presentes e passadas, mas que moldam o espaço físico (Corrêa, 1989). Consideramos que o espaço urbano envolve os valores da sociedade, manifestos nas formas espaciais a exemplo dos monumentos. Estas formas, historicamente elaboradas, condicionam também a sociedade e suas relações de produção, representando vestígios de processos formadores de uma sociedade a partir do que são atribuídos de valor histórico (Oliveira, 2017). 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 (Corrêa, 1989).

Tendo isso em vista, entende-se como necessária a conservação da paisagem urbana de maneira integrada, visto que, de acordo com Lemos (1981) os elementos que compõem o espaço urbano possuem relação e não podem ser tomados de maneira isolada em sua análise e conservação. Para abordar as novas funções assumidas pelos bens que compõem o patrimônio ferroviário, utilizamos a ideia de refuncionalização trazida por Corrêa (2010). Dessa forma, compreendemos que o patrimônio ferroviário, classificado como patrimônio industrial pelo *The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage [TICCIH]* (2003), fruto de uma técnica que trouxe profundas transformações no desenho das cidades – o transporte ferroviário –, colocando-se de forma destacável no processo de urbanização de vários lugares, precisa ser estudado de uma forma mais ampla, relacionando seu surgimento e funcionamento com o processo de estruturação dos lugares, em uma análise interdisciplinar, como afirma Kühl (2010).

Referenciando-se nos princípios apontados pelas cartas patrimoniais, tomando os monumentos

como inseparáveis de sua história e de seu meio de localização (Icomos, 1964), que sua conservação se dá através de valores construídos (Unesco, 1994), a metodologia da pesquisa se baseia em um levantamento de informações das estações ferroviárias, quase todas desativadas entre as décadas de 1960 e 1990, de modo a compreender seu contexto de implantação, funcionamento e atual estado de conservação, procedendo-se com a consulta a mapas, referências bibliográficas e fontes digitais, complementadas com visitas aos locais das antigas estações e a realização de registros fotográficos.

2. Ferrovia e urbanização em Pernambuco

As diversas mudanças em termos políticos, econômicos e sociais que se deram ao longo do século XIX contribuíram de sobremaneira para que se concretizassem grandes transformações no espaço urbano brasileiro. A busca pela modernização da sociedade, de fortes raízes coloniais, de base escravista, refletiu diretamente na reconfiguração de cidades. Essa modernização, ligada a uma vontade em aproximar-se do que se tinha por belo ou como padrões mais elevados da civilização, implicaram em intervenções e na busca por atração de investimentos que promovessem uma caracterização dos principais centros urbanos do Império, à moda europeia. Ainda mais, a necessidade de se estabelecer melhores meios de deslocamento e comunicações entre os pontos internos ao território nacional, o que aponta para os projetos políticos de busca pela unidade nacional (Lima, 2009), decorreram na concepção de que a importação de técnicas seria sinônimo do progresso, muito embora o Brasil continuasse voltado ao exterior na perspectiva econômica de exportação de produtos agrícolas. Atreladas então ao processo de industrialização, novas técnicas foram introduzidas, modificando relações sociais e as perspectivas de tempo e espaço. Na perspectiva de Santos (2006) técnica é o meio que permite a interação entre o homem e a natureza. Dentre estas técnicas está a ferrovia, que, impulsionada por demandas criadas pela nova lógica do capital, ou pela modificação de demandas já existentes em nível regional, promoveu consideráveis mudanças na paisagem urbana e rural no Brasil. Os trilhos conduziram a uma ampliação do tecido urbano e consolidação de laços mais firmes entre o interior e o litoral em Pernambuco.

Conduzido por forças externas a uma readequação na sua dinâmica econômica, a partir da década de 1850 o Governo Imperial criou

incentivos para a construção de estradas de ferro em solo brasileiro. Muito embora outras tentativas tenham sido esboçadas em busca de atrair capitais para a construção de estradas de ferro no Brasil, somente a partir da “Lei ferroviária” de 1852 (decreto nº 641 de 26 de junho de 1852) é que os primeiros empreendimentos do gênero lograram êxito. Incentivos fiscais e concessões de juros são apenas algumas das vantagens providenciadas e que deram início a esse momento que Melo (2016) dentre outros autores classificou como a “revolução dos transportes”, momento em que a técnica de transporte sobre trilhos roubou a cena e serviu como vetor de urbanização em várias cidades de diversas províncias brasileiras, a exemplo do Rio de Janeiro e Pernambuco, onde foram dados os pontalões iniciais desse processo,

Aos poucos os trilhos foram sendo implantados, ligando cidades, pequenas e médias povoações, havendo até linhas particulares, como é o caso das ferrovias de usinas de açúcar implantadas já ao final do século XIX. Em Pernambuco, as primeiras linhas tiveram sua construção iniciada entre 1855 e 1881. Depois da inauguração da Estrada de Ferro Petrópolis, empreendimento do Barão de Mauá, em 1854 no Rio de Janeiro, foi aberta ao tráfego a primeira etapa da *Recife and São Francisco Railway*, entre o Recife e a vila do Cabo, em 1858 (Pinto, 1949). A empresa britânica implantara seus trilhos em uma das áreas da província pernambucana mais povoada por engenhos de açúcar, o que não era à toa. O modelo econômico agro-exportador pesou sobre o traçado das linhas férreas pernambucanas.

Figura 1 – Mapa das ferrovias de Pernambuco



Fonte: Fundarpe. (2018). *Catálogo do Museu do Trem*. Recife: Secult-PE/ Fundarpe, 45. (Editado pelos autores)

com destaque para a atração de investimentos estrangeiros mobilizados por companhias que se firmam, principalmente na Inglaterra, para explorar concessões ferroviárias no Brasil. A esse respeito, Melo (2008) traz que

A hegemonia inglesa não deve ser tratada senão como expansão do capitalismo em busca de mercado consumidor para seus produtos de bens de capitais, bem como da expansão do capital financeiro através dos investimentos em ferrovias, serviço de abastecimento de água e iluminação pública, urbanização, portos, bancos, companhias de navegações, de minas, etc. O Brasil tinha se tornado um campo próspero para os investimentos ingleses. (Melo, 2008, p. 43)

As três principais linhas construídas na referida província no século XIX, a *Recife and São Francisco Railway*, a Estrada de Ferro do Recife ao Limoeiro e a Estrada de Ferro Recife a Caruaru (ao final da década de 1880 já se chamava Estrada de Ferro Central de Pernambuco), com seus primeiros trechos inaugurados respectivamente em 1858, 1881 e 1885, seguiam a orientação da zona portuária, partindo do Recife, no leste, nos sentidos sudoeste, noroeste e oeste, conforme a figura 1.

A figura 1 traz um mapa com as ferrovias que integraram a malha da antiga Rede Ferroviária Federal S/A – RFFSA em Pernambuco, representando trechos ferroviários inaugurados entre 1858 e 1962. A partir do mesmo mapa é possível perceber a extensão das linhas para além dos limites de Pernambuco, podendo-se dizer que a consolidação de uma rede de ferrovias no estado

só ocorreu no início do século XX, quando a *Great Western of Brazil Railway* tornou-se a empresa responsável pelas principais linhas de longa distância e ramais pernambucanos, abrangendo ainda linhas do Rio Grande do Norte, Paraíba e Alagoas. Dessa maneira, a Estrada de Ferro Central de Pernambuco passou a chamar-se Linha Centro, a *Recife and São Francisco* junto com sua continuação, a Estrada de Ferro Sul de Pernambuco, passou a chamar-se Linha Sul; por fim a Estrada de Ferro Recife ao Limoeiro, já construída e administrada pela *Great Western* desde a década de 1870, passou a chamar-se Linha Norte. Na figura 1, é possível perceber a Linha Centro entre Recife e Salgueiro, sendo esta a maior estrada de ferro construída até então dentro dos limites de Pernambuco. Na mesma figura percebe-se a Linha Norte iniciando-se em Recife e entrando no estado da Paraíba, alcançando a cidade de Itabaiana em uma bifurcação. E a Linha Sul, partindo de Recife e adentrando o estado de Alagoas. As demais linhas incorporadas nos limites pernambucanos foram classificadas como ramais. Na rota dos trilhos estavam centros comerciais do interior e centros produtores de açúcar e algodão. Muito embora houvesse outros gêneros produzidos, como o café que em outras regiões assumiria notável protagonismo, os dois produtos citados anteriormente são mais relevantes em função do volume de sua produção e consequente destaque para a economia de boa parte dos centros urbanos de Pernambuco. O mapa ainda traz, em recorte, o trecho que chegou a ser construído da Estrada de Ferro Petrolina a Teresina, mais tarde incorporado pela Viação Férrea Federal do Leste Brasileiro – VFFLB, e cortava o extremo oeste de Pernambuco, entre os municípios de Petrolina e Afrânio.

Com relação ao processo de urbanização, é interessante observar que estas ferrovias trouxeram novos elementos físicos aos núcleos urbanos. Além dos trilhos, que redefiniram traçados urbanos, ocuparam ou criaram novas vias de circulação, a construção de edificações de apoio aos serviços do transporte ferroviário teve por consequência não apenas a transformação do aspecto físico das paisagens urbanas, mas promoveu mudanças nas relações indivíduo – espaço, à medida que novas centralidades se constituíram, novos equipamentos com novas funções que geraram novos fluxos, costumes e demandas.

Partindo da compreensão de urbano em Lefebvre (1998), enquanto tendência e organização social fundada no capitalismo industrial, observa-se que o processo de urbanização não seria apenas o adensamento de construções, mas a mudança para um modo de vida, o modo de vida urbano.

Dessa maneira, a ferrovia não apenas é um indutor do adensamento populacional, o que em muitos casos fugiu à regra, quando analisamos o caso de estações implantadas em lugares mais ermos e que mesmo com a construção de uma vila ferroviária, não houve um considerável crescimento e complexificação; é também um vetor de modificações sociais e culturais.

À medida que o trem chegou, além de novas construções, novas relações de produção se conformaram. Novas funções de trabalho e até uma mobilidade social com base na especificação técnica de novas formas de trabalho, muito bem evidenciada por Melo (2008). Além dos serviços ligados em sua essência à produção agropecuária, tem-se a partir de então as funções desempenhadas na construção, manutenção e operação ferroviárias. Surgem as chamadas “cidades ferroviárias”, termo empregado por Monastirsky (2013). Não apenas cidades essencialmente surgidas em função da ferrovia, mas também aquelas que passaram a desempenhar papel importante no funcionamento das novas redes de transporte. Há uma ampliação do tecido urbano através dos processos de industrialização e urbanização (Lefebvre, 1998), sendo por meio dos trilhos ampliado o domínio das grandes cidades, observando-se um processo aparentemente contraditório de descentralização e ampliação dos laços de dependência entre núcleos urbanos. Nessa relação com a estrada de ferro, é possível identificar em Pernambuco alguns pontos que se destacam no processo de urbanização atrelado aos trilhos: As cidades terminais ou com “pontas de linha”, as cidades de entroncamento, as cidades referência no reparo de material rodante, as cidades de concentração de demanda de embarque e desembarqueⁱⁱ.

Lefebvre (1998) traz que alguns elementos na história do urbano assumiram o papel de uma centralidade. Essa centralidade não se coloca apenas a partir do desenho urbano; na verdade este se dá em consequência muitas vezes do que se coloca por central. Corrêa (1989) traz que o lugar central se consolida geralmente a partir da existência de um fluxo de circulação ou transporte e que para além de um lugar definido geograficamente, a apropriação por parte da população é que vai torná-lo central. Nesse sentido, ao concentrar os fluxos de transporte, uma estação ferroviária assume esse papel.

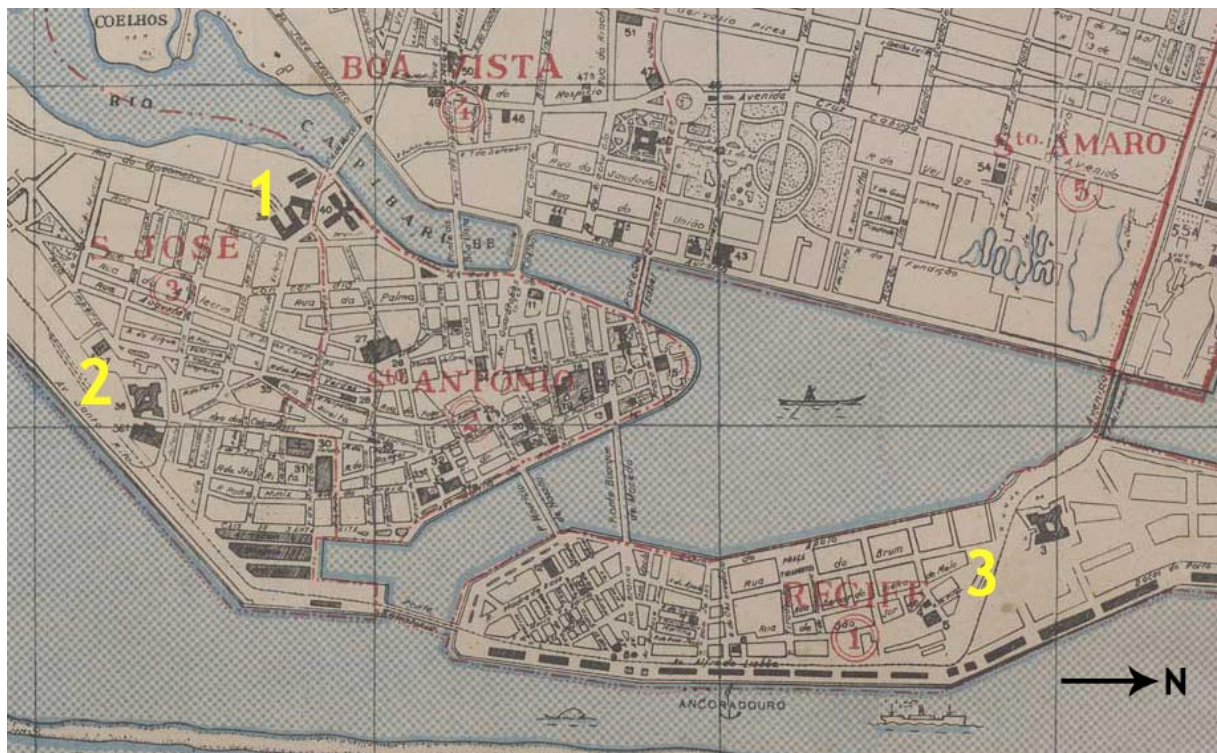
A localização dos terminais ferroviários dentro das grandes cidades fez-se o mais próximo possível um do outro e próximos ainda, quando foi o caso, do terminal marítimo. (...) Próximas a estes terminais, vão se localizar aquelas atividades, muitas delas então nascentes ou em ampliação,

voltadas para o mundo exterior à cidade (...): A localização junto aos terminais de transporte era essencial, significando diminuição de custos. (Corrêa, 1989, pp. 38-39)

É para lá que se deslocam vendedores, trabalhadores ferroviários, passageiros. Atividades comerciais e industriais se voltam para próximo de onde são implantados pontos de embarque e desembarque e essas áreas, então centrais, passam a ser compreendidas dessa forma na perspectiva interurbana também, uma vez que povoações e outras cidades passam a se comunicar com essas áreas, consolidadas como citado por demandas econômicas e sociais, mas também culturais. Corrêa (1989) coloca que os transportes interurbanos e também intra-urbanos se focam nessas áreas. Observamos essas relações na área central do Recife, conforme a figura 2.

consolidando formas e dinâmicas até hoje bastante aparentes na cidade. Analisando o mesmo mapa percebe-se a proximidade entre as estações iniciais e sua aproximação com as áreas de porto, o que aponta para certa “disputa” pela área central recifense por parte das companhias responsáveis pela construção de cada linha. Além das linhas de longa distância, estradas de ferro destinadas ao tráfego considerado urbano no século XIX, isto é, entre o referenciado centro e seus arredores, serão implantadas rasgando velhas ruas e transformando a dinâmica de transporte da cidade, que se volta dos rios aos trilhos, gradativamente. Dessa maneira a ferrovia contribuiu para a conformação de centralidades, para onde muitas vezes se volta o foco da vida social. As chegadas e partidas, os horários do relógio nas plataformas e as badaladas de sinos anunciando embarques passam a marcar o tempo. O espaço muda no entorno da estação.

Figura 2 – Planta da cidade do Recife e arredores



Fonte: Acervo digital da Biblioteca Nacional. (1952) Recife: I.G.B. S/A.

Indicadas pelos números no mapa (figura 2) estão as estações ferroviárias Central (1), Cinco Pontas (2) e Brum (3). Estações iniciais das linhas de longa distância, foram implantadas nos contornos do que seria a área central do Recife na segunda metade do século XIX, o perímetro que abarca os bairros de São José, Recife e Boa Vista. Em seu entorno outros estabelecimentos comerciais e de serviços relativos ao transporte e armazenamento de cargas instalaram-se,

3. Estações ferroviárias: Elementos de destaque do patrimônio ferroviário

O conceito de patrimônio é fruto da sociedade no tempo e, conseqüentemente, tem passado por transformações, desde o período revolucionário francês quando inicialmente firmou suas bases que nos chegam como referenciais aos dias atuais. Então, vinculado à formação dos primeiros Estados Nacionais, no qual

desempenhou papel pedagógico fundamental na constituição de uma identidade que unisse sob os mesmos símbolos grupos populacionais, sob a regência do Estado, a inserção do termo ‘cultural’ levou tempo e pode ser sinalizada a partir da segunda metade do século XX, com uma ampliação no número de patrimônios reconhecidos e uma ampliação do foco para a imaterialidade presente dos bens de declarado valor patrimonial. Podemos, então, partir da ideia de patrimônio cultural “como o conjunto de artefatos materiais e práticas imateriais que são selecionados por determinada comunidade ou grupos sociais com o objetivo de representar sua identidade coletiva” (Pacheco, 2017, p. 12), que se firma com a adoção da perspectiva antropológica do conceito de cultura. Assim, esses elementos continuam a ser marcas de uma identidade, não mais única, mas plural, abarcando uma diversidade de bens e abrindo espaço para o reconhecimento da representatividade de outros grupos. A própria perspectiva de reconhecimento de bens edificados se transforma, com maior enfoque aos elementos imateriais, às práticas, às memórias e às oportunidades de conhecimento que podem ser proporcionadas pelo bem.

Outra reflexão ligada ao conceito de patrimônio cultural e que aponta para a valoração é a participação do Estado no seu reconhecimento que, de acordo com Meneses (2009), deve estar no incentivo e na regularização, não como o único indicador do que é patrimônio e do que deve ser preservado, passando a população a ocupar o protagonismo de reconhecimento dos bens. Ainda de acordo com Meneses (2009), ao abordar a questão dos valores patrimoniais, está a importância de se considerar cada bem na esfera local, observando a relação destes com aqueles que o vivenciaram e que estão em seu entorno. Identificam-se possíveis valores patrimoniais que vão desde o valor histórico, ao valor pragmático (Meneses, 2009). Araújo (2019) coloca a questão do valor como central na discussão sobre patrimônio cultural, visto que cada bem é atribuído de valor (es) patrimonial (is), ganhando significado como patrimônio por meio desse valor, a partir de determinado olhar da sociedade. Dessa forma

Compreende-se os valores a partir do ato de atribuição feito pelo homem, da sua compreensão material e simbólica do mundo e, a partir disso, sua avaliação sobre o que deve ser preservado ou não. Nessa análise, objetos só adquiririam valor para o homem quando incorporados à sua vida social, na qual os objetos seriam “humanizados”. Não estamos dizendo que objetos não existem para além dos homens, mas

só passam a ser/ter significados quando são espacialmente e temporalmente localizados, pois o processo de significação é dependente do humano. (Araújo, 2019, p. 70)

Assim, o patrimônio é escolha e implica a construção de valores que podem coexistir. Essa escolha diz respeito a uma ressignificação da existência de um determinado elemento material ou imaterial da ação humana. Esses valores são socialmente construídos, como o valor histórico ou de memória, definido por Meneses (2009), com base no sentimento de pertencimento elaborado entre a sociedade e um bem, sendo um valor afetivo; ou o valor cognitivo que, ainda segundo o mesmo autor, indica a capacidade de produção de conhecimento a partir de um bem. Para o presente caso podemos apontar a possibilidade para a produção de conhecimento histórico, distinguindo então memória e História. Assim, aos elementos do patrimônio ferroviário podemos atribuir os mencionados valores, dentre tantos outros possíveis, que pautam seu reconhecimento e consequentemente ações e práticas de preservação.

O reconhecimento das estruturas ligadas ao processo de industrialização como patrimônio remontam a década de 1950, de acordo com Kühl (2010) na Inglaterra. Dentre essas se incluem os elementos componentes do patrimônio ferroviário. A ampliação do conceito de patrimônio, também atrelado à preocupação com a perda de elementos representativos de períodos determinados da história da humanidade nesse sentido, diante dos processos acelerados de urbanização e transformação dos meios de produção no pós-Guerra, que acabaram por conduzir ao abandono de estruturas industriais, contribuíram para fomentar as discussões que criaram um nova tipologia patrimonial, a do patrimônio industrial. Essas discussões geraram alguns documentos orientadores à prática de reconhecimento e preservação destes bens, tendo como destaque a Carta de *Nizhny Tagil* (2003), gerada pelo Comitê Internacional para a Preservação do Patrimônio Industrial (TICCIH) que define o patrimônio industrial:

O patrimônio industrial compreende os vestígios da cultura industrial que possuem valor histórico, tecnológico, social, arquitectónico ou científico. Estes vestígios englobam edifícios e maquinaria, oficinas, fábricas, minas e locais de processamento e de refinação, entrepostos e armazéns, centros de produção, transmissão e utilização de energia, meios de transporte e todas as suas estruturas e infra-estruturas, assim como os locais onde se desenvolveram actividades sociais relacionadas com

a indústria, tais como habitações, locais de culto ou de educação. (Ticcih, 2003, p. 3)

Ligada ao processo de industrialização também no Brasil, transformação essa no modo de produção que não se deu de maneira homogênea em todo o mundo, mas em determinados períodos em cada lugar de acordo com Oliveira (2017), a estrada de ferro é um dos principais componentes do patrimônio industrial brasileiro. Em Pernambuco, tendo funcionado como o principal meio de comunicação física para diversos lugares, tanto para os núcleos urbanos mais distantes quanto aos mais próximos dos centros irradiadores como Recife, no sentido econômico e cultural, a ferrovia impulsionou diferentes sociabilidades nas suas estações de embarque e desembarque. Diante de sua função, estas edificações assumiram uma centralidade, tornando-se um referencial no meio urbano, constituindo-se como lugares de memória e ao mesmo tempo de história (Pesavento, 2008), dentro de uma relação identitária com a população de cada lugar, que se constitui no embarque e desembarque, mas vai além da função de transporte. De acordo com a historiadora Sandra Pesavento:

Os lugares de memória de uma cidade são também lugares de história. História e memória são, ambas, narrativas do passado que presentificam uma ausência, reconfigurando uma temporalidade escoada. São representações que dão a ver um “acontecido” que, a rigor, não é mais verificável ou sujeito à repetição. Mas o tempo passado não é irrecuperável, uma vez que, através do imaginário, se faz presente no espírito, dando-se a ler e ver através de discursos e imagens. Uma cidade é, pois, detentora de história e memória, assim como também o é desta comunidade simbólica de sentido a que se dá o nome de identidade. (Pesavento, 2008, p.4)

Seguindo esse entendimento, a estação ferroviária é uma base material para o conhecimento histórico e para a produção de memórias de determinadas comunidades. Dessa maneira, em muitos casos ainda são reconhecidas por sua função original, mesmo nas localidades em que a desativação do serviço ferroviário tenha ocorrido há décadas, de forma que até as gerações mais novas, não tendo vivenciado o funcionamento da técnica de transporte ferroviário, pautam suas representações e percepções nas memórias dos mais antigos. Relatos de viagens, acidentes, despedidas, as comemoradas chegadas, as brincadeiras arriscadas nas plataformas e nos pátios das estações, o comércio pelas janelas, o toque dos sinos nas chegadas e partidas, barulhentos carrinhos de bagagem, o apito na curva, os ruídos do telégrafo.

Tudo isso e muito mais se incorpora às memórias e às descrições das percepções a partir das velhas plataformas de embarque, não querendo dessa maneira romancear essas relações, mas pontuando questões que mais se evidenciam nos relatos de quem viu e quem usou o trem. Podendo-se inclusive a isso relacionar-se o que Monastirsky (2013) trouxe como “mitificação da ferrovia”, com relação à interpretação da técnica ferroviária na sua chegada no século XIX e como a população a recebe, diante das representações construídas pelo governo que colocaram os trilhos como símbolo de progresso, no sentido de promovê-la no imaginário social. A população então, percebeu-se participante desse avanço, diante da presença e do acesso a essas novas estruturas e ao meio de transporte (Monastirsky, 2013). As estações então, assim como outros elementos do espaço das cidades, foram incorporados pela população como pontos de ancoragem de memória, termo empregado por Pesavento (2008). Essa relação remete a uma determinada característica da dinâmica urbana. De acordo com Monastirsky:

Figura 3 – Estações ferroviárias de Joaquim Nabuco, Carpina, Caruaru, São João e Arcoverde em Pernambuco



Fonte: André Cardoso (2010, 2012, 2009, 2016, 2009).

A peculiaridade do espaço urbano, neste sentido, (que) decorre de um fluxo bilateral de informações entre a cidade e o cidadão. De um lado as emoções, sentimentos e experiências que o indivíduo tem com o espaço, pois este se apresenta como suporte da sua vida pessoal, e por outro lado, a produção de múltiplas ordens e signos decorrentes da conjuntura econômica, cultural, social e política que a cidade vivencia. (Monastirsky, 2013, p. 783)

A partir dessa interpretação, cada estação ferroviária será compreendida e apropriada pela população de acordo com os contextos sociais e econômicos de seu funcionamento. Não é possível restringir a um determinado momento, sendo diversas as temporalidades, assim como as representações construídas e os efeitos gerados sobre a população.

Mas, permanece a pergunta: Por que seriam as estações o principal elemento do patrimônio ferroviário? Poderia ser apenas um ponto de vista, mas para além das relações mencionadas, o destaque assumido pelas estações dentro do patrimônio ferroviário de Pernambuco se faz pela sua considerável multiplicidade em tamanhos e em estilos arquitetônicos, como pode ser observado na figura 3, bem como na sua função desempenhada dentro do sistema, seja uma estação de pequeno, médio ou grande porte, situada numa bifurcação, como terminal ou apenas intermediando algum trecho. Assim, o porte de cada estação, bem como os elementos anexos, tais como armazéns e oficinas, serão definidos com base na importância desempenhada dentro do funcionamento do sistema. E todos esses elementos construtivos e funcionais também corroboram para a construção de seu valor histórico.

Nesse sentido é possível enfatizar a importância de se analisar as estações ferroviárias, nas suas relações não apenas em nível regional, mas local. Independente do papel assumido na execução de sua função, as relações espaciais e sociais que se desenvolveram em cada lugar são diferentes, considerando aspectos econômicos, políticos, culturais, a dimensão temporal ou, mais especificamente, as historicidades e as condições geográficas. Em outras palavras, deslocando-se da perspectiva que marca as políticas de preservação do patrimônio cultural no Brasil entre as décadas de 1920 e 1980, a qual enfatizava o aspecto material, a “pedra e o cal”, está também na imaterialidade do bem a construção do seu valor, visto que é algo de caráter subjetivo, a significação do bem está ancorada em uma materialidade.

No entorno das estações, novos núcleos urbanos surgiram ou se dinamizaram, expandindo-

se ou mantendo-se com poucas alterações, na menor proporção dos casos. Dessa maneira, as estações tornaram-se, na maioria das vezes, centrais no processo de urbanização de várias localidades pernambucanas, muitas vezes diante da chegada do trem, combinada com outros fatores, como a modernização da produção açucareira, também na segunda metade do século XIX, na zona da mata (Eisenberg, 1977). Esse foi um outro fator a colocar a estação em posição de destaque. Lefebvre (1998) pontua a praça do mercado, depois a igreja e a prefeitura como os lugares para onde se voltavam as atenções em cada cidade. Poderíamos então inserir a estação ferroviária nesta lista de elementos, a partir do século XIX. O pátio da estação está relacionado em sua concepção territorial “a construção de grandes vazios e implantação dos edifícios de forma esparsa” Freire (*et al.*, 2012, p. 9). Trazem para perto de si, além de construções relacionadas diretamente com a ferrovia, habitações, estabelecimentos comerciais, pousadas. Nesse sentido, a estação passa a ser um elemento gerador e concentrador. Nas visitas de campo realizadasⁱⁱⁱ a uma parte dos 156 pátios ferroviários identificados em Pernambuco pelo IPHAN^{iv}, foi possível observar sempre a presença de outras edificações de grande importância ao funcionamento da ferrovia, sempre ligadas a uma determinada estação. Oficinas e vilas ferroviárias, como é o caso de Jaboatão dos Guararapes na Região Metropolitana do Recife ou Palmares, na Zona da Mata Sul, onde, no entorno das estações ferroviárias foram implantadas estas e outras edificações. Atualmente, em estados de conservação bem diversificados, as estações destacam-se na paisagem de muitas localidades.

4. Novos caminhos: a refuncionalização como alternativa

Assumindo esse papel de destaque conferido a partir das relações sociais da qual é fruto e ao mesmo tempo meio de realização, a partir da desativação gradativa dos trens de passageiros, as estações ferroviárias, em seu abandono, logo evidenciaram o desuso da técnica ferroviária em várias regiões do país. O declínio do transporte ferroviário ocorrido ao longo do século XX no Brasil se deu em meio ao contexto da valorização do transporte rodoviário em detrimento de outros modais. A desativação de várias linhas e a redução de tráfego em outras tantas, processo intensificado entre as décadas de 1960 e 1980, teve como consequência o acúmulo de edificações e outras estruturas ligadas ao funcionamento das linhas férreas inutilizadas. Em

Pernambuco, ao longo de suas linhas férreas, com extensões que somadas ultrapassam os 1300 km de trilhos^v (Iphan, 2009), o impacto das mudanças nas políticas econômicas e voltadas ao setor de transportes se fez sentir a partir da desativação de vários trechos ou subutilização de outros. Ligadas à política de erradicação de ramais considerados antieconômicos, foram desativados trechos entre Ribeirão e Cortês, Ribeirão e Barreiros e Paquevira e Garanhuns, na Mata Sul e Agreste Meridional. Entre a Zona da Mata Norte e Agreste Setentrional o ramal Carpina a Bom Jardim também teve suas atividades encerradas. Todos os trechos citados já se encontravam listados, com desativação prevista no Decreto nº 58.341, de 3 de maio de 1966.

Ao longo das décadas de 1970 e 1980, foram desativados vários trens de longo percurso em Pernambuco. Dentre esses o Recife – Salgueiro, Recife – Fortaleza e Recife – Maceió, três das principais rotas da regional nordeste da RFFSA. Cumprindo funções ligadas ao transporte ferroviário, apenas restaram algumas estações no suporte aos serviços de carga, como foi o caso da Estação de Belo Jardim, no Agreste de Pernambuco, que se manteve em atividade para estes fins na década de 1990. É importante ressaltar que algumas estações foram fechadas antes mesmo da desativação dos trens de passageiros, principalmente as localizadas em zonas rurais mais distantes, com menor densidade de fluxo. Ao final da década de 1990, praticamente todas as estações construídas até a década de 1960 e que serviram à RFFSA no Nordeste já haviam sido total ou parcialmente desativadas.

Órgãos governamentais que possuem atribuições específicas com a salvaguarda do patrimônio cultural vêm desenvolvendo políticas de preservação ao longo dos anos para promover a salvaguarda destes bens em Pernambuco. É o caso do IPHAN, em nível federal, e da Fundarpe, em nível estadual. Enquanto patrimônio federal, oriundo da extinta RFFSA, coube ao IPHAN, por meio da Lei 11.483, de 31 de maio de 2007, a responsabilidade de proteger os bens provenientes deste conjunto que guardem valor histórico, artístico e cultural. Em 2010 foi então criada pelo Instituto a Lista do Patrimônio Cultural 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, observamos que o número é mínimo, sendo em Pernambuco um total menor que 20 estações ferroviárias, dentre as edificações registradas (Iphan, 2015). Não poderíamos, no entanto, deixar de fazer referência ao Inventário do Patrimônio Ferroviário de Pernambuco, concluído por este órgão em 2009, que reúne informações sobre os bens móveis e imóveis oriundos da ferrovia no estado.

Em nível estadual, a Fundarpe abriu o processo de tombamento temático do patrimônio ferroviário no ano de 2001, sendo ampliado em 2006 com o segundo edital, que passou a abranger todo o patrimônio ferroviário de Pernambuco, em sua diversidade de elementos (Fundarpe, 2014). Os órgãos citados têm, dentre outras, a função de deliberação e orientação na salvaguarda deste patrimônio, tomando como referência a orientação

Figura 4 – Estação ferroviária do Cabo de Santo Agostinho, Região Metropolitana do Recife



Fonte: André Cardoso (2009).

das cartas patrimoniais. Definem pré-requisitos que devem ser seguidos para garantir a preservação do bem. Logo, os usos dados aos bens do patrimônio ferroviário devem seguir essas orientações. Como há muito que preservar, é necessária a articulação das ações dos agentes sociais envolvidos, desde os órgãos ligados diretamente à preservação do patrimônio cultural à sociedade civil, seja no fomento ou na orientação, com políticas locais ou regionais para garantir a preservação desses bens, pondo em discussão estes usos. Para além do registro ou tombamento, a (re) utilização destes espaços tem se mostrado como uma opção interessante e bastante proveitosa.

A figura 4 mostra a Estação Ferroviária do Cabo de Santo Agostinho, inaugurada no final da década de 1850 pela *Recife and São Francisco Railway*, estando situada ao final da primeira etapa desta que foi a primeira estrada de ferro construída em Pernambuco. Com apenas algumas alterações na sua estrutura original, é uma das, se não a mais antiga estação ferroviária do Brasil em atividade. Desde sua inauguração, com apenas algumas interrupções, a estação do Cabo continuou ativa a partir da década de 1980 por parte da Companhia Brasileira de Trens Urbanos. Ainda no início de 2020, a estação recebia os veículos leves sobre trilhos – VLT da mencionada companhia que fazem o percurso Cajueiro Seco – Cabo. O caso da Estação do Cabo é único no estado entre as estações construídas até a criação da RFFSA em 1957. Dentro da Região Metropolitana do Recife, as estações construídas até esse período, localizadas nos eixos do Metrô, que teve seu primeiro trecho inaugurado em 1985, foram demolidas e substituídas por novas estações nos padrões do novo sistema de transporte metropolitano sobre

trilhos.

Permanecendo nos núcleos urbanos como rugosidades, conceito que Santos (2006) elabora para classificar as estruturas remanescentes de outras épocas e que se fazem presentes no espaço, não apenas como estruturas que restaram, mas heranças físicas e sociais. Nas palavras do próprio geógrafo “as rugosidades não podem ser apenas encaradas como heranças físico-territoriais, mas também por heranças socioterritoriais ou sociogeográficas” (Santos, 2006), ou seja, marcadas por relações passadas e presentes que permitem a sua permanência, enquanto elemento de memória preservado ou não. Pesavento (2005), ao tratar dos desafios postos ao historiador que se propõe à investigação do passado do meio urbano, traz que o transcorrer do tempo modifica o espaço e suas formas, “onde as práticas sociais do consumo e da apropriação do território não só alteram as formas do urbano como também a função e uso do mesmo espaço, descaracterizando o passado da cidade” (Pesavento, 2005, pp. 11–12). Nesse entendimento, tendo como base o raro exemplo do Cabo, representado na figura 4, poucas estações mantêm sua função original, que garantia a sua permanência e relativa conservação. A desativação de muitas destas estações e a necessidade de sua reinserção nas dinâmicas urbanas como elemento ativo é um dos grandes desafios gerados no processo de declínio da ferrovia e no surgimento do patrimônio ferroviário, frente à necessidade de sua preservação.

A figura 5 relaciona algumas estações ferroviárias de Pernambuco dentre as que receberam um novo uso que contribuiu com sua preservação, casos que serão comentados mais a frente. Essa questão dos novos usos como

Figura 5 – Algumas estações refuncionalizadas em Pernambuco

Estação	Município	Inauguração	Década de desativação	Função atual
Angelim	Angelim	1887	1960	Escola
Arcoverde	Arcoverde	1912	1980	Centro cultural
Bezerros	Bezerros	1895	1980	Centro cultural/ museu
Bom Jardim	Bom Jardim	1937	1960	Sede da prefeitura municipal
Brum	Recife	1881	1930	Memorial de Justiça
Central	Recife	1888	1980	Museu do Trem
Garanhuns	Garanhuns	1887	1960	Centro cultural
Gravatá	Gravatá	1894	1980	Loja de artesanato
Palmares	Palmares	1862	1980	Centro cultural
Paudalho	Paudalho	1881	1980	Arquivo Público
Serra Talhada	Serra Talhada	1957	1980	Centro cultural/ museu
Sertânia	Sertânia	1933	1980	Sede de secretaria municipal
Tacaimbó	Tacaimbó	1896	1980	Escola

Fonte: os autores (2019).

possibilidade para a preservação dos bens do patrimônio ferroviário de Pernambuco foi um dos fatores que motivaram no ano de 2018 a realização, pela Estação Central Capiba/ Museu do Trem do Recife, equipamento cultural da Fundarpe, do 1º Encontro de Gestão do Patrimônio Ferroviário de Pernambuco, durante a 12ª Semana do Patrimônio Cultural de Pernambuco. Com a proposta de reconhecer e aproximar os diversos atores responsáveis por ações de salvaguarda desse patrimônio, bens imóveis em sua maioria dentre os quais a maior parte são as antigas estações ferroviárias, o evento reuniu gestores municipais e representantes da sociedade civil. Como resultados do evento foi proposta a criação de uma rede entre estes equipamentos e a formalização de um grupo de trabalho que, com o apoio do Iphan e da Fundarpe, pudesse oferecer as orientações necessárias a fim de que novas iniciativas pudessem ser colocadas em prática e as que já estivessem em curso pudessem encontrar possibilidades para superar dificuldades enfrentadas na manutenção e gerenciamento desses bens do patrimônio ferroviário. Dessa forma, o evento contribuiu com a abertura de espaço para uma questão sempre presente que remete, de certa forma, ao conceito de refuncionalização, como mostra Corrêa (2010), ao discutir sobre as variações entre formas e funções no espaço urbano. Referenciando Milton Santos, ele traz que forma e função são indissociáveis, necessitando-se mutuamente para se realizarem. Podemos considerar que os bens imóveis do patrimônio ferroviário, para que sejam

preservados, precisam ter um uso, adequado às orientações dos órgãos de preservação como consta na Carta de Nizhny Tagil (2003):

Os sítios mais importantes devem ser integralmente protegidos e não deve ser autorizada nenhuma intervenção que comprometa a sua integridade histórica ou a autenticidade da sua construção. 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, p. 8)

Em Pernambuco, a partir da pesquisa de campo, foi possível identificar alguns usos mais comuns atribuídos aos edifícios das antigas estações, havendo uma grande incidência de usos ligados ao patrimônio cultural, em outras palavras, usos com a finalidade de difusão do próprio patrimônio cultural: centros culturais, museus, memoriais, centros de artesanato. Nesse sentido, é perceptível a tendência de criação de museus. Uma interpretação desse fato pode ser a rápida associação entre uma edificação antiga, que não mais cumpre com sua função original, ao que deve ser destinada a uma função de dar corpo a memórias coletivas. Seria talvez isso um reflexo da necessidade de memória colocada por Le Goff (2013), quando a coloca como “um elemento essencial do que se costuma chamar de identidade,

Figura 6 – Estação Central do Recife, sede do Museu do Trem



Fonte: André Cardoso (2017).

individual ou coletiva, cuja busca é uma das atividades fundamentais dos indivíduos e das sociedades de hoje, na febre e na angústia” (Le Goff, 2013, p. 435)? Dentre tantas, citamos a Estação Central do Recife (figura 6), inaugurada em 1888 pela Estrada de Ferro Recife a Caruaru, sede do Museu do Trem desde 1972, um dos mais antigos centros de preservação da memória ferroviária do Brasil. Quando o Museu do Trem foi criado, a Estação Central ainda abrigava a função do embarque e desembarque de passageiros, serviço desativado em 1983. Ainda no Recife, a Estação do Brum, inaugurada pela *Great Western* em 1881, que passou a funcionar como sede do Memorial de Justiça, vinculado ao Tribunal de Justiça de Pernambuco.

Na Zona da Mata Norte pernambucana está o Arquivo Público Municipal de Paudalho, inaugurado em 2014, nova função da antiga Estação ferroviária de Paudalho, inaugurada em 1881 pela *Great Western*. Na Mata Sul, a Estação ferroviária de Palmares, sede da Casa da Cultura Hermilo Borba Filho. A mesma foi uma das principais estações da Linha Sul de Pernambuco, tendo sido inaugurada como terminal da *Recife and São Francisco Railway* em 1862, servindo também a partir da década de 1880 como ponto inicial da Estrada de Ferro Sul de Pernambuco. Diante de sua importância, em seu entorno constitui-se uma grande complexo ferroviário, abarcando armazéns, oficinas, vila ferroviária e até escola para os ferroviários (Pinto, 1949).

No Agreste de Pernambuco a Estação de Bezerros, inaugurada pela Estrada de Ferro Central de Pernambuco em 1895, abriga a função de museu da cidade, museu do papangu (manifestação cultural local) e escola de música. A Estação de Gravatá, inaugurada em 1894 pela Estrada de Ferro Central de Pernambuco, tornou-se “Estação do Artesão”, onde artesões locais comercializam e expõem suas produções. A Estação de Garanhuns, inaugurada pela Estrada de Ferro Sul de Pernambuco em 1887, é sede do Centro Cultural Alfredo Leite. No Sertão, a Estação de Arcoverde, aberta pela *Great Western* em 1912, é hoje “Estação da Cultura”, ocupada por artistas locais, ganhou vida com a ocupação de suas instalações por exposições e outras ações culturais. Também no Sertão, a Estação Ferroviária de Serra Talhada, inaugurada pela Rede Ferroviária do Nordeste na década de 1950, abriga em seu armazém o Museu do Cangaço.

Alguns outros usos foram identificados ligados ao cumprimento de funções administrativas municipais, como a Estação de Sertânia, inaugurada em 1937 pela *Great Western* no Sertão de Pernambuco, sede de uma secretaria da prefeitura

local, ou a Estação de Bom Jardim, inaugurada também em 1937 pela *Great Western*, atual sede da prefeitura municipal, no Agreste de Pernambuco. Outras estações como Angelim, inaugurada pela Estrada de Ferro Sul de Pernambuco em 1887 e Tacaimbó, inaugurada em 1896 pela Estrada de Ferro Central de Pernambuco, ambas na região Agreste do estado, abrigam em suas dependências escolas municipais. Havendo muitos outros casos, os que aqui foram referenciados permitem ter uma dimensão do que coube a essas edificações, dentro do contexto de cada local. É importante destacar que esses usos não são fixos, ocorrendo até alguns abandonos após a adoção de um novo uso. Este é o caso da Estação de Pombos, no Agreste de Pernambuco, inaugurada em 1886 pela Estrada de Ferro Recife a Caruaru que, na década de 1980 sediava um centro cultural, encontrava-se fechada e deteriorada até o fechamento deste artigo. Também foi possível identificar estações servindo de moradia, como as estações de São Lourenço da Mata e Tiúma, na Região Metropolitana do Recife, inauguradas em 1881 pela *Great Western*.

5. Conclusão

Com base no que foi exposto, é possível concluir que apesar da quase completa desativação do transporte ferroviário em Pernambuco, as estações ferroviárias, incorporadas pela sociedade na condição de patrimônio cultural, são elementos bastante representativos em vários lugares. Historicamente constituídas como espaços de encontros, locais onde se moldaram diferentes relações sociais e que se colocam hoje como testemunhos de uma técnica que contribuiu de forma decisiva não apenas para o desenvolvimento econômico do estado, mas como modificador e difusor de novos hábitos e costumes, incorporados pela cultura local. Dessa forma, com base nas pesquisas, foi possível identificar que boa parte das estações recebeu um novo uso, contribuindo com sua preservação.

Claro que há ainda outras discussões ligadas a esta reflexão: há critérios específicos, definidos por órgãos reguladores e princípios ligados à conservação de bens patrimoniais que devem orientar quaisquer novos usos e quaisquer intervenções ou ocupações. Apesar dos novos usos identificados, nem todos seguem essas orientações; seriam usos incompatíveis ou não totalmente adequados à preservação do bem, sendo esta uma outra discussão muito rica a ser explorada. Vale ressaltar que uma parte dessas edificações encontra-se fechada ou arruinada. À medida que a utilização controlada desses bens é estimulada,

ampliam-se as possibilidades de sua proteção. Porém, há contextos específicos em cada localidade, assim os valores patrimoniais, inclusive o histórico, podem se alterar, da mesma forma como haverão variações na apropriação do bem por parte da população.

6. Referências bibliográficas

- Araújo, B. M. (2019). *Entre objetos e instituições: Trajetória e constituição dos conjuntos de objetos de C&T das engenharias em Pernambuco*. Tese de Doutorado, UNIRIO, Rio de Janeiro, RJ, Brasil.
- Brasil. (1966). *Decreto nº 58.341, de 3 de maio de 1966*. Dispõe sobre a erradicação dos ramais classificados como antieconômicos da Rede Ferroviária Federal S/A. Brasília, DF. Recuperado em 20 agosto, 2019 de <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1960-1969/decreto-58341-3-maio-1966-398851-publicacaooriginal-1-pe.html>.
- Corrêa, R. L. (1989). *O espaço urbano*. São Paulo: Ática.
- Corrêa, R.L. (2010). *Inovações espaciais urbanas – Algumas reflexões*. *Cidades*, 7 (11), 149-159.
- Eisenberg, P. (1977). *Modernização sem mudança: A indústria açucareira em Pernambuco (1840-1910)*. Campinas: Paz e Terra.
- Freire, M. E. et al. (2012). *Patrimônio ferroviário: Memória ou esquecimento? Abordagem conceitual no processo de valoração do patrimônio ferroviário em Pernambuco*. Recuperado em 9 maio, 2019, de https://www.academia.edu/24928599/patrim%3%94nio_ferrovi%3%81rio_mem%3%93ria_o_u_esquecimento_abordagem_conceitual_no_processo_de_valor%3%87%3%83o_do_patrim%3%94nio_ferrovi%3%81rio_em_pernambuco.
- Fundarpe. (2014). *Patrimônios de Pernambuco: Materiais e imateriais*. Recife: Fundarpe.
- Fundarpe. (2018). *Catálogo do Museu do Trem*. Recife: Fundarpe.
- Icomos. (1964). *Carta de Veneza*. Veneza. Recuperado em 15 maio, 2019, de <http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Carta%20de%20Veneza%201964.pdf>.
- Iphan. (2009). *Inventário do Patrimônio Ferroviário de Pernambuco*. Vol. 2. Recife: IPHAN.
- Kühl, B. M. (2010). Patrimônio industrial: Algumas questões em aberto. *Revista Arq.urb*, 3 (1), 23 - 30. Recuperado em 10 maio, 2019, de <http://www.ufjf.br/lapa/files/2008/08/kuhl2.pdf>.
- Le Goff, J. (2013). *História e Memória*. Campinas: Editora da Unicamp.
- Lefebvre, H. (1998). *A revolução urbana*. Belo Horizonte: Editora da UFMG.
- Lemos, C. A. (1981). *O que é patrimônio histórico?*. São Paulo: Brasiliense.
- Lima, P. L. (2009). *Ferrovia, sociedade e cultura, 1850 – 1930*. Belo Horizonte: Argumentum.
- Melo, J. C. (2008). *Ferrovias e mobilidade social no Nordeste (1850 – 1900)*. Campina Grande: Editora da UFCG.
- Melo, J. C. (2016). *A primeira ferrovia inglesa no Brasil: The Recife – São Francisco Railway*. Recife: Cepe.
- Meneses, U. (2009). O campo do patrimônio cultural: Uma revisão de premissas. *Conferência no I Fórum Nacional do Patrimônio Cultural : Sistema Nacional de Patrimônio Cultural : desafios, estratégias e experiências para uma nova gestão*, Ouro Preto, MG, Brasil. Brasília, DF : IPHAN, 25-39. Recuperado em 10 maio, 2019, de http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/MENESES_Ulpiano_O-campo-do-patrimonio-cultural---uma-revisao-de-premissas.pdf.
- Monastirsky, L. B. (2013). Estação ferroviária: “lugar-de-memória” das cidades brasileiras. *Revista Espaço & Geografia*, 16 (2), 781 - 804. Recuperado em 15 maio, 2019, de <http://www.lsie.unb.br/espacoegografia/index.php/espacoegografia/article/view/277>.
- Oliveira, E. R. de. (2017). A cultura industrial como herança: Questões sobre o reconhecimento de um patrimônio da industrialização “tardia” no Brasil. *Oculum Ensaios*, 14 (2) , 311 - 330. Recuperado em 15 maio, 2019, de <http://periodicos.puc-campinas.edu.br/seer/index.php/oculum/article/view/3897>.
- Pacheco, R. de A. (2017). O patrimônio histórico: objeto de pesquisa do historiador. *História Unicap*, 4 (7), 6 - 14. Recuperado em 12 maio, 2019, de <http://www.unicap.br/ojs/index.php/historia/article/view/971/0>.
- Pesavento, S. (2005). Cidade, espaço e tempo: Reflexões sobre a memória e o patrimônio urbano. *Revista do Laboratório de Ensino e Pesquisa em Antropologia e Arqueologia da Universidade Federal de Pelotas (LEPAARQ-UFPEL)*, 2 (4), 9 - 18. Recuperado em 13 maio, 2019, de <https://periodicos.ufpel.edu.br/ojs2/index.php/lepaarq/article/view/893>.
- Pesavento, S. (2008). História, memória e centralidade urbana. *Revista Mosaico*, 1 (1), 3 - 12. Recuperado em 5 maio, 2019, de

- <http://seer.pucgoias.edu.br/index.php/mosaico/article/view/225>.
- Pinto, E. (1949). *História de uma estrada de ferro do Nordeste*. Rio de Janeiro: José Olympio.
- Biblioteca Nacional Digital. *Planta da cidade do Recife e arredores*. (1952). Recife, I.G.B. S/A., 1 mapa, col., 61 x 87 cm. Escala 1:20.000. Recuperado em 8 maio, 2019, de http://objdigital.bn.br/objdigital2/acervo_digital/div_cartografia/cart212508/cart212508.jpg.
- Santos, M. (2006). *A natureza do espaço*. São Paulo: Edusp.
- The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage [Ticcih] (2003). *Carta de Nizny Tagil*. Tagil. Recuperado em 10 maio, 2019, de <https://ticcihbrasil.com.br/cartas/carta-de-nizhny-tagil-sobre-o-patrimonio-industrial/>.
- Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura [Unesco]. (1994). *Conferência de Nara*. Recuperado em 10 maio, 2019, de <http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Conferencia%20de%20Nara%201994.pdf>.

Estrada de Ferro Paulo Afonso e da Viação Férrea Federal do Leste Brasileiro, ferrovias com seus pontos iniciais respectivamente nos estados de Alagoas e Bahia, mas que adentravam os limites de Pernambuco.

Notas

ⁱ O Projeto Memória Ferroviária de Pernambuco foi iniciado em setembro de 2008 e consiste em uma ação contínua de pesquisa e difusão da história do transporte ferroviário em Pernambuco, estado da região Nordeste do Brasil. Foi iniciado e é desenvolvido pelo autor André Luiz Rocha Cardoso e tem como objetivo contribuir para a preservação da memória e do patrimônio ferroviário pernambucano. Os três principais eixos do Projeto são: visita aos locais em que hajam vestígios do patrimônio ferroviário de Pernambuco, para a sua identificação e registros fotográficos; pesquisa documental em fontes primárias e secundárias que tragam elementos que possibilitem a compreensão da história do transporte ferroviário no estado e divulgação dos resultados, por meios digitais e também por trabalhos acadêmicos. A pesquisa desenvolvida, dentre outras contribuições, deu bases para a elaboração da exposição de longa duração “Chegadas e Partidas: A memória do trem em Pernambuco”, da Estação Central Capiba/ Museu do Trem do Recife, aberta ao público em dezembro de 2014.

ⁱⁱ Não queremos com isso restringir a relação entre a ferrovia e o processo de urbanização a apenas esses formatos ou modelos, nem tampouco dizer que não houve casos em que essas características se sobrepuseram.

ⁱⁱⁱ As visitas de campo realizadas pelo autor a partir de 2008, por meio do Projeto Memória Ferroviária de Pernambuco.

^{iv} (Freire *et al.*, 2012)

^v Levando em consideração as linhas Centro, Sul, e Norte, bem como seus ramais, junto aos trechos da