

Uma história da patrimonialização e das políticas de preservação do patrimônio ferroviário de Pernambuco

A history of patrimonialization and policies for the preservation of Pernambuco's railway heritage

Enviado em: 05-06-2021

Aceito em: 30-12-2022

André Luiz Rocha Cardoso¹

Resumo

Na segunda metade do século XX, a malha ferroviária de Pernambuco passou por um processo de sucateamento e desativações, seguindo a tendência nacional. É justamente nesse contexto que toma forma o processo de patrimonialização da ferrovia no estado, quando diversas iniciativas são postas em prática em favor da proteção de uma memória ferroviária sob risco de se perder. Dessa maneira, a partir dessas ações, vai se desenhando a compreensão de um patrimônio ferroviário pernambucano que se consolida nos anos 2000. Partindo disto, o presente artigo tem por objetivo analisar o processo de patrimonialização da ferrovia no estado de Pernambuco, sinalizando alguns marcos temporais desse processo, mostrando a ressignificação de seus elementos e então a origem das políticas de preservação voltadas ao patrimônio ferroviário no estado.

Palavras-chave: Ferrovia; Patrimônio; Pernambuco.

Abstract

In the second half of the 20th century, the Pernambuco railway network went through a process of scrapping and deactivations, following the national trend. It is precisely in this context that the process of railroad heritage in the state takes shape, when several initiatives are put into practice in favor of the protection of a railway memory at risk of being lost. In this way, based on these actions, an understanding of a Pernambuco railroad heritage that consolidates in the 2000s is being outlined. of this process, showing the redefinition of its elements and then the origin of preservation policies aimed at the railway heritage in the state.

Key-words: Railway, Heritage, Pernambuco.

¹ Historiador, Coordenador de Ação Educativa do Museu do Trem do Recife, Mestre em História pela Universidade Federal Rural de Pernambuco (UFRPE). E-mail: andrecardoso.hist@gmail.com

Introdução

O presente artigo é parte dos resultados da pesquisa de mestrado² desenvolvida pelo seu autor e publicada em 2021, que estudou o processo de patrimonialização dos elementos que fizeram parte da malha da Rede Ferroviária Federal S/A (RFFSA) em Pernambuco e traz algumas contribuições para a compreensão da história das políticas e ações voltadas à preservação do patrimônio ferroviário pernambucano. Assim, este trabalho vem a se somar às diversas pesquisas desenvolvidas nos últimos anos, voltadas à interpretação do patrimônio industrial brasileiro, buscando entender a sua historicidade no intuito de contribuir com a identificação das práticas que o constituíram.

A criação de novos patrimônios, ou a patrimonialização, envolve os processos de seleção e atribuição de valores. Tais valores patrimoniais não são inerentes aos bens, mas atribuídos a eles pela sociedade. São construções sociais que emergem em determinados contextos históricos. Assim, um objeto, edificação ou mesmo uma manifestação cultural ganha um novo sentido a partir dos seus significados originais, passando a representar uma memória ou uma identidade coletiva.

Diante disso, é possível pontuar que o patrimônio ferroviário de Pernambuco não foi desde sempre, ou mesmo desde a primeira política de preservação, compreendido como tal. Sua noção se forma em um dado período marcado pelo que José Reginaldo Gonçalves (2015) chamou de “retórica da perda”, que expõe uma determinada preocupação da sociedade com o passado representado por patrimônios que, por sua vez, se encontram diante de uma suposta ameaça de extinção e, portanto, precisam ser preservados. Apesar de considerada em declínio por Gonçalves (2015), a retórica da perda continuou presente na formação de novos patrimônios ao longo da segunda metade do século XX, como o ferroviário.

2 Dissertação de mestrado intitulada “Usos, preservação e patrimonialização das estações ferroviárias de Pernambuco”, publicada em 2021, desenvolvida no Programa de Pós Graduação em História da Universidade Federal Rural de Pernambuco (PGH-UFRPE).

O patrimônio ferroviário está inserido na tipologia de patrimônio industrial, que compreende os vestígios dos processos de industrialização, da chamada cultura industrial (TICCIH, 2003). Até pouco tempo, essa tipologia patrimonial não recebia tanta atenção por parte de pesquisadores e órgãos de preservação. As discussões sobre a mesma são recentes no Brasil e, mesmo no contexto internacional, só tomaram forma na década de 1950. Ainda assim, somente em 2003 foi publicada³ a primeira carta patrimonial com diretrizes específicas para os bens culturais que remontam os processos de industrialização (OLIVEIRA, 2017).

No Brasil, ao longo do século XX, iniciativas diversas foram empreendidas reconhecendo aos poucos os bens dessa tipologia patrimonial, com a preservação de elementos isolados, o restauro e a reutilização de edificações remanescentes dos processos industriais e o estabelecimento de algumas políticas públicas voltadas à sua proteção, como processos de tombamento e a criação de museus.

Tais ações foram tomadas mesmo sem uma definição objetiva dessa nova tipologia patrimonial, seguindo as diretrizes patrimoniais gerais já existentes. Apesar disso, estas iniciativas contribuíram para que suas bases fossem estabelecidas, como um processo de amadurecimento (que ainda está em curso), ao lado de um trabalho de intelectuais que já ao final do século XX defendiam a sua proteção, conforme aponta Oliveira (2017).

É também nesse momento, mais especificamente ao longo da segunda metade do século XX, que se forma o patrimônio ferroviário pernambucano e se desenvolvem as primeiras práticas pela preservação de seus bens. E quando aqui se fala que este é o momento em que o patrimônio se forma, isso não quer indicar o processo de implantação das ferrovias, mas sim o processo de patrimonialização das estradas de ferro em Pernambuco. E então, é a desativação das antigas estradas de ferro e o desuso de seus elementos o cenário no qual emergem as primeiras noções de uma memória ferroviária a ser protegida da ação do tempo no estado (CARDOSO, 2021).

3 A Carta de Nizhny Tagil, pelo TICCIH (*The International Committee for The Conservation of the Industrial Heritage*)

Em Pernambuco, a partir da década de 1950, algumas ações direcionadas à preservação de uma história ou de uma memória ferroviária começam a ser desenvolvidas (CARDOSO, 2021). Este início coincide justamente com o agravamento do processo de desvalorização do transporte ferroviário e que culminou gradativamente, ao longo das décadas seguintes, na desativação de ramais ferroviários e no sucateamento de edificações que marca a desarticulação do sistema ferroviário pernambucano, atrelado ao sistema ferroviário nacional, sob responsabilidade da RFFSA (PAULA, 2001).

Beatriz Kühl aponta para uma efervescência nas discussões sobre a preservação das estruturas ligadas à ferrovia na década de 1970 em nível internacional, em função das transformações nos sistemas de transporte sobre trilhos que conduziram ao abandono e destruição de várias estruturas (KÜHL, 2018). Em Pernambuco, a partir da mesma década, as ações de preservação também se intensificam, vão se multiplicando e dando novos contornos ao patrimônio ferroviário nas décadas seguintes.

Partindo disto, este artigo fará uma apresentação objetiva das origens da malha ferroviária de Pernambuco. Em seguida serão apontados alguns fatores que corroboraram para o seu declínio. Por fim, contextualizadas dentro do processo de desativação gradual da ferrovia, serão apresentadas as práticas e as políticas de preservação consideradas no presente estudo como marcos que são chave para o entendimento do processo de patrimonialização da ferrovia no estado.

As origens do patrimônio ferroviário de Pernambuco

O patrimônio ferroviário de Pernambuco tem origem na malha ferroviária que foi operada pela Rede Ferroviária Federal S/A (RFFSA) e que se formou gradativamente pela fusão das linhas construídas por companhias diversas a partir da década de 1850, não incluindo as demais linhas, tais como as ferrovias urbanas e privadas. Como pode ser observado na figura 1, as linhas principais seguem a orientação litoral-interior, partindo de Recife e seguindo

para as regiões da zona da mata, agreste e sertão, bem como para outros estados vizinhos (IPHAN, 2009).



Figura 1: Mapa da malha ferroviária de Pernambuco em 1963. Fonte: CARDOSO, 2021.

Das linhas apresentadas na figura 1, a mais antiga é a Linha Tronco Sul, ou Linha Sul, que parte de Recife e segue no sentido sudoeste, atravessando a zona da mata e entrando no estado de Alagoas. Originou-se a partir da junção da *Recife and São Francisco Railway* e da Estrada de Ferro Sul de Pernambuco. A primeira teve seu trecho inicial inaugurado em 1858, entre Recife e o Cabo, e foi a segunda ferrovia aberta no país (PINTO, 1949). As ramificações que podem ser observadas entre Ribeirão - Cortês e Ribeirão - Barreiros são ferrovias de menor extensão construídas entre o final do século XIX e o início do século XX que foram incorporadas como ramais da Linha Sul já na década de 1910 (PINTO, 1949). O trecho entre Paquevira e Garanhuns, concluído em 1887, ficou como ramal depois que foi construída uma ligação para Alagoas em 1894 (CARDOSO, 2021).

O segundo tronco ferroviário mais antigo do estado é a Linha Tronco Norte, ou Linha Norte. Originada a partir da Estrada de Ferro Recife ao Limoeiro, construída pela *Great Western of Brazil Railway*, parte do Recife no sentido noroeste, cruzando a zona da mata norte e seguindo para o estado da Paraíba. De maneira semelhante ao que ocorreu com o Ramal de Garanhuns na Linha Sul, o trecho entre Carpina e Limoeiro da linha principal tornou-se ramal depois que a ramificação de Nazaré da Mata, inaugurada em 1882, foi expandida para a Paraíba. Posteriormente, na década de 1930, a linha foi

ampliada de Limoeiro para Bom Jardim, cidades no agreste pernambucano (EDMUNDSON, 2016).

O maior tronco ferroviário pernambucano é a Linha Tronco Centro, ou Linha Centro, que teve sua origem na Estrada de Ferro Recife Caruaru, depois Central de Pernambuco, com seu primeiro trecho inaugurado em 1885 (PINTO, 1949). Sua construção foi gradativa e seu ponto final só foi alcançado em 1962, quando foi inaugurada a estação terminal de Salgueiro, não se ligando com outras ferrovias de outros estados, mas tendo conexão com os demais troncos ainda em seus quilômetros iniciais, nas imediações de Recife (IPHAN, 2009).

Além destas ferrovias, a linha da Estrada de Ferro Paulo Afonso que tinha seu início em Alagoas e terminava no município pernambucano de Petrolândia e a Estrada de Ferro Petrolina a Teresina que foi interligada e incorporada pela Viação Férrea Federal do Leste Brasileiro, também atravessaram partes do estado. Construídas, respectivamente, a primeira na década de 1880 e a segunda entre as décadas de 1920 e 1930, embora não tivessem ligação com Recife, foram posteriormente incorporadas pela RFFSA (IPHAN, 2009).

As linhas que partiam de Recife e suas conexões faziam parte da concessão feita à *Great Western of Brazil Railway* no início do século XX, momento de unificação da rede (PINTO, 1949). Em 1950 a companhia inglesa foi encerrada, sendo criada a estatal Rede Ferroviária do Nordeste (RFN) que passou a controlar quase a totalidade das ferrovias de Pernambuco, Alagoas, Paraíba e Rio Grande do Norte (CARDOSO, 2021). Das linhas pernambucanas, apenas a ferrovia de Petrolina não integrou a RFN. Ainda na mesma década, em 1957, é criada a RFFSA que incorpora a RFN através da Lei Nº 3.115 de 16 de março de 1957.

Em meio aos diversos impactos proporcionados pela construção e operação das estradas de ferro pernambucanas é possível destacar a expansão do tecido urbano, a formação de novas cidades, transformações nas relações de trabalho, na cultura e as modificações significativas na lógica do transporte de passageiros e mercadorias entre a capital do estado e as cidades do interior.

Desativações

Ao longo do século XX, um processo se desencadeou motivado por vários fatores, de ordem política e econômica: a gradual desativação e consequente sucateamento da malha ferroviária de Pernambuco. Por ter relação direta com a patrimonialização da ferrovia no estado, é de grande importância que tal processo possa ser compreendido. À medida que os trechos ferroviários foram sendo desativados, dezenas de edificações tornaram-se obsoletas, ao perderem sua função original. Muitas delas foram arruinadas e demolidas, trechos ferroviários foram invadidos ou depredados. A infraestrutura que em muitos casos possuía mais de um século em atividade foi sendo esquecida (CARDOSO, 2021).

Muito mais do que edificações abandonadas, era um meio de transporte de grande potencial para as cidades por ele cortadas que era posto em cheque, trazendo diversas consequências negativas para trabalhadores ferroviários e passageiros que perdiam uma acessível opção de deslocamento. Além do mais, um patrimônio que carregava memórias diversas e uma parte importante da história do estado que era colocado de lado.

É importante ressaltar que o desmonte do sistema de transporte ferroviário ocorrido em Pernambuco, que se agrava nas últimas décadas do século XX, não foi algo isolado da realidade brasileira. No cenário nacional a ferrovia foi perdendo espaço e os fatores que explicam isso são vários, dentre os quais se destaca a ausência de investimentos para renovação e modernização de antigos traçados ferroviários em função da prioridade atribuída ao transporte rodoviário (PAULA, 2021). De natureza política e econômica, tais fatores desencadearam os problemas enfrentados pelo setor ferroviário.

Uma das consequências disso foi o sucateamento da ferrovia, uma vez que a falta de políticas nacionais e em nível regional efetivas para construção de um planejamento de mobilidade integrada levou o país a uma dependência das rodovias e o abandono de boa parte da infraestrutura ferroviária. O país se

transformava e a sua malha ferroviária, então sem as adequações necessárias, não acompanhava a totalidade das transformações nas dinâmicas de transporte.

Muitas das antigas demandas que justificavam a existência de algumas ferrovias foi modificada. Ainda assim, não se pode atribuir o declínio ferroviário unicamente à deficiência dos traçados. Esse é um erro que tem sido recorrente em muitas pesquisas, em diversas áreas do conhecimento segundo Paula (2001, p. 6), o de colocar a culpa do travamento no setor ferroviário nacional na inadequação dos traçados das linhas. Na verdade, a falta de atualização nas ferrovias nacionais é mais uma consequência do que uma causa. Até mesmo a modificação da política econômica nacional que se volta ao mercado interno pode reforçar esse argumento (PAULA, 2001, p. 6), considerando que boa parte das linhas foram projetadas como corredores de exportação de determinadas mercadorias.

Uma macro análise permite a seguinte leitura: No século XIX imperavam os interesses capitalistas britânicos que encontraram solo fértil no Brasil para a venda da tecnologia ferroviária, ao passo que o país possuía grande necessidade de integrar seus territórios. A ferrovia foi vista como uma solução (LIMA, 2009). Diante da expansão ferroviária que tomava conta gradualmente de todos os continentes, a ferrovia logo passou a ocupar as regiões produtoras das principais riquezas, integrando então diversas rotas econômicas nacionais. Assim, observa-se uma vultuosa expansão das estradas de ferro por todo o país até o início do século XX (SIQUEIRA, 2013).

A partir desse momento então, a lógica de progresso é alterada. As ferrovias passam a perder sua força porque o progresso rodoviário “entrava na moda”, ditado principalmente pelos Estados Unidos. A rodovia passava a ser então o novo símbolo de “progresso”. Semelhante ao trem de ferro do século XIX, a rodovia passava a ser narrada como tradução do novo moderno. Isso é evidenciado no lema “governar é abrir estradas” pregado pelo presidente Washington Luís já na década de 1920 (OKUMURA, 2018).

O objetivo dessa breve análise não é apontar um vilão e um mocinho, mas de apresentar que a lógica do capital também dita a organização do

sistema de transportes. E assim, sendo levado de um canto a outro pelas ondas modernizadoras das potências econômicas mundiais, o Brasil deixou de se aproveitar de uma infraestrutura pré-estabelecida (a ferroviária), ao invés de integrá-la à também importante estrutura rodoviária.

Fato é que esse processo de desmonte da malha ferroviária nacional pode ser analisado sob óticas diversas. É certo que as ferrovias foram projetadas de modo a atender às demandas do capital, visando principalmente o lucro através do escoamento da produção econômica dentro do modelo agroexportador para as regiões portuárias, mas ao mesmo tempo elas se consolidaram ao longo dos anos como um meio de transporte barato, rápido e seguro para boa parte da população, passando a cumprir uma importante função social.

Aos poucos, a política rodoviarista ganha espaço e se acentua principalmente entre as décadas de 1950 e 1960. A desativação de linhas férreas e a sua substituição por rodovias é pregada como meio necessário para o progresso econômico e social do país, algo que se reflete nas ações do Plano de Metas no Governo Kubitschek, entre 1956 e 1960 (OKUMURA, 2018). Assim, há uma participação do Governo Federal no processo gradual de sucateamento de várias ferrovias que compunham a malha ferroviária nacional. Dilma Andrade de Paula (2001), ao analisar as ações do Governo Federal que concorreram para o declínio do transporte sobre trilhos, coloca que

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, 2001, p. 9)

Alguns outros fatores também afetaram negativamente na receita econômica das companhias que muito dependiam dos insumos estrangeiros e exportação, como os efeitos das duas Guerras Mundiais. Estevão Pinto (1949), por exemplo, traz que ao longo da Primeira Guerra Mundial, grandes dificuldades foram enfrentadas pela *Great Western of Brazil Railway*, responsável pelas ferrovias pernambucanas e de outros estados nordestinos.

Os conflitos em curso resultaram em queda nas exportações e ao mesmo tempo em dificuldades para aquisição de materiais para a manutenção dos veículos ferroviários e das linhas.

Em 1950 então, a *Great Western* passa a sua malha ao Governo Federal, como citado anteriormente, que cria a RFN. A RFFSA é criada em 1957 como uma política de reestruturação do sistema ferroviário, passando a gerenciar cerca de 37 mil quilômetros de estradas de ferro por todo o país, como pontua Freire (2017, p. 175). O período de criação da Rede é o mesmo no qual se iniciam estudos para a erradicação dos trechos de ferrovias considerados antieconômicos, a partir de análises com critérios questionáveis segundo Paula (2001), já que

(...) 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)

No ano de 1966, foi criado o Grupo Executivo para Substituição de Ferrovias e Ramais Antieconômicos (GESFRA), tendo como consequência a erradicação de mais de 4.000 km de ferrovias por todo o país durante o período da Ditadura Militar entre 1965 e 1985, de acordo com Paula (2001). Dentro da política de erradicação, não apenas ramais inteiros foram extintos. Até nas linhas que continuavam ativas, estações foram desativas, trazendo impactos negativos para os passageiros que, pelo menos entre 1858 e 1940, representaram 30% da demanda das ferrovias nacionais, de acordo com Siqueira (2013).

Em Pernambuco, ainda na década de 1960, os ramais de Carpina a Bom Jardim na Linha Norte, Ribeirão a Cortês e Paquevira a Garanhuns na Linha Sul e a Estrada de Ferro Paulo Afonso foram classificados como antieconômicos e então erradicados (CARDOSO, 2021). Nas décadas de 1970 e 1980 foi a vez de alguns dos trens de passageiros de longa distância, que faziam percursos intermunicipais e interestaduais, a exemplo do Recife – Fortaleza (Expresso Asa Branca), Recife – Maceió, Recife – Natal e também o

Recife – Salgueiro, o qual atendia as populações de mais de 20 municípios de várias regiões do estado, possuindo mais de 40 estações ao longo de sua extensão, quantitativo reduzido para 26 já em 1983, conforme matéria do Diário de Pernambuco publicada em 29 de maio de 1983.

Na década de 1980 é inaugurado o sistema do Metrô do Recife e é criada a Companhia Brasileira de Trens Urbanos que herda os trens urbanos operados pela RFFSA⁴, que permanece operando o serviço de cargas no estado até a década de 1990 quando este serviço é entregue à iniciativa privada, sob responsabilidade da Companhia Ferroviária do Nordeste (CFN), vencedora do leilão aberto em julho de 1997 (IPHAN, 2009). Entre o fim da década de 1980 e os anos 1990, permaneceram ativos os trens de subúrbio que circulavam pela Região Metropolitana do Recife e para alguns municípios da Zona da Mata, tais como Carpina, Vitória e Ribeirão, todos desativados até 1997.

O século XXI se inicia com o transporte ferroviário de passageiros de Pernambuco restrito às linhas da CBTU em operação na Região Metropolitana do Recife. Até o serviço de cargas foi gradativamente sendo descontinuado nas linhas tronco e no início da década de 2010 praticamente toda a infraestrutura destas ferrovias foi abandonada pela concessionária responsável, a antiga Companhia Ferroviária do Nordeste (CFN), que mudou sua razão social para Ferrovia Transnordestina Logística S/A.

A gradativa desativação de trechos e estações gerou um grande número de edificações ociosas nos centros urbanos e nas zonas rurais de diversos municípios. O transporte de passageiros dava sentido ao funcionamento das estações e foi encerrado (CARDOSO, 2021). Já o transporte de cargas, que se manteve ativo durante alguns anos mais, se voltava ao deslocamento de cargas apenas para longas distâncias, fazendo com que fossem menos necessários pontos de apoio operacional intermediários. Esse processo foi então um dos principais impulsionadores às ações preservacionistas observadas, desenvolvidas quase que ao mesmo tempo.

4 (CÔRTEZ, 2004)

Para não descarrilar, o trem se torna patrimônio

Impulsionando a patrimonialização, diversas ações são realizadas ao longo da segunda metade do século XX. Ressalta-se que a nova interpretação dos bens da ferrovia como patrimônio se desenvolve gradualmente e parte das relações construídas entre a população e a estrada de ferro ao longo de décadas. Novas funções vão sendo atribuídas às antigas edificações ferroviárias, com a finalidade de mantê-las “vivas” (CARDOSO, 2021). A retórica da perda, conceituada por Gonçalves (2015) dá os contornos para o processo de patrimonialização em curso.

As comemorações realizadas em 1958 pela RFN, em função do centenário de inauguração da primeira ferrovia de Pernambuco podem ser classificadas como marco inicial nesse processo de atribuição de valores patrimoniais aos bens do transporte sobre trilhos no estado. Sistematizando os marcos temporais desse processo que foram identificados ao longo da pesquisa, segue-se a tabela 1, elencando as principais ações empreendidas pelo poder público a partir da década de 1950 até o ano de 2022, respectivamente a década das comemorações do centenário da primeira ferrovia do estado e o ano de comemoração do 50º aniversário do Museu do Trem do Recife.

Tabela 1 - Marcos históricos das políticas de preservação do patrimônio ferroviário de Pernambuco⁵

Ano	Ação
1958	A RFN promove comemorações pelo centenário da primeira ferrovia de Pernambuco, incluindo uma exposição no Arquivo Público e desfile de locomotivas.
1971	Reformada, a estação ferroviária de Garanhuns torna-se um centro cultural.
1972	Inauguração do Museu do Trem do Recife pela RFFSA, por meio de uma parceria com o Instituto Joaquim Nabuco de Pesquisas Sociais.
1980	É criado o Programa de Preservação do Patrimônio Histórico dos Transportes (Preserve) pelo Ministério dos Transportes.

⁵ Os fatos foram listados com base no trabalho desenvolvido por Cardoso (2021), com atualizações realizadas ao longo da construção do presente artigo.

1982	O Museu do Trem do Recife é reestruturado e transformado no Centro de Preservação da História Ferroviária de Pernambuco pelo Preserve.
1985	A primeira estação ferroviária de Petrolina é tombada pelo Governo de Pernambuco.
1986	O trecho ferroviário Recife – Gravatá é tombado pelo Governo de Pernambuco.
1986	A RFFSA cria o Setor de Preservação do Patrimônio Histórico Ferroviário (Preserfe), em substituição ao Preserve.
1991	O Governo de Pernambuco abre o processo de tombamento da Estação Central do Recife e da Estação ferroviária do Brum, na capital do estado.
1995	É aberto o processo de tombamento da Estação Ferroviária de Garanhuns pelo Governo de Pernambuco. O tombamento foi concluído e homologado em 2015.
2001	Abertura do Tombamento Temático do Patrimônio Ferroviário Edificado de Pernambuco pelo governo estadual.
2006	O edital do Tombamento Temático do Patrimônio Ferroviário pernambucano é ampliado para os todos bens edificados da antiga RFFSA.
2007	O Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN) torna-se o responsável pelos bens da extinta RFFSA que carreguem algum valor histórico, artístico ou cultural, por meio da Lei Federal nº 11.483 de 2007.
2009	O IPHAN publica o Inventário do Patrimônio Ferroviário de Pernambuco, reunindo em três volumes um conjunto detalhado de informações dos bens espalhados pelo estado.
2010	Incluídas as primeiras edificações ferroviárias de Pernambuco na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário do IPHAN.
2014	Reestruturado, o Museu do Trem do Recife é reaberto como Estação Central Capiba/ Museu do Trem, gerenciado pela Fundarpe.
2016	A antiga oficina da RFFSA, em Jaboatão dos Guararapes, é recuperada e passa a sediar escola técnica do SENAI.
2016	Aberto o processo de tombamento da Estação Ferroviária de Pesqueira, pelo Governo de Pernambuco.
2021	O exame técnico para o Tombamento do Patrimônio Ferroviário de Pernambuco, aberto é 2001, é retomado pela Fundarpe.
2022	Ano do 50º aniversário de inauguração do Museu do Trem. O Museu é fechado para reforma estrutural.

Apesar de já se registrarem algumas iniciativas a partir da década de 1950 que esboçam um princípio para as ações preservacionistas, somente a partir da década de 1970 e, com mais concretude, a partir da década de 1980 se observam ações mais abrangentes. Dessa maneira, a patrimonialização da ferrovia em Pernambuco se desenrola ao longo da segunda metade do século XX, em diálogo com as questões voltadas ao patrimônio histórico em nível nacional, caminhando de acordo com as demandas locais. Só mais recentemente, já no século XXI, os debates sobre o patrimônio industrial, que começam a ganhar corpo a partir dos anos 1950 na Inglaterra (KÜHLL, 2018), também passam a influenciar os órgãos gestores do patrimônio cultural no Brasil.

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*, conforme mencionado anteriormente. 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 precedente às inúmeras desativações. Alguns anos antes, em 1954, a Revista da Semana faz menções às comemorações do centenário da ferrovia no Brasil, envolvendo eventos festivos por todo o país. Em Pernambuco houve uma exposição das novas locomotivas diesel-elétricas adquiridas pela RFN e algumas solenidades. E então, quatro anos depois, no centenário da ferrovia pernambucana, os primeiros passos da patrimonialização.

O jornal Diário de Pernambuco, nas edições dos dias 5, 7 e 8 de fevereiro de 1958 traz informações sobre como ocorreram as comemorações pelo centenário da primeira ferrovia pernambucana. Houve uma missa na Matriz de São José e também um desfile de locomotivas (figura 4). O Instituto Histórico Arqueológico e Geográfico de Pernambuco (IAHGP) inaugurou uma placa em comemoração ao centenário que foi colocada na Estação de Cinco Pontas, em Recife, pátio de onde partiu o primeiro trem pernambucano em 8 de fevereiro de 1858.



Figura 2: Comemorações do centenário da primeira ferrovia de Pernambuco, em 07 de Fevereiro de 1958. Fonte: Acervo de João Carlos Vasconcelos.

Arquivo Público Estadual promoveu uma exposição com documentos e peças da ferrovia. Foi mencionada a criação de um museu para guardar peças antigas e outros vestígios que servissem para contar a história da ferrovia em Pernambuco. As peças, interpretadas na época como parte da história da ferrovia em Pernambuco, foram incorporadas como parte do acervo do Museu do Trem a partir de 1972, uma vez que a iniciativa de criar o museu ao final dos anos 1950 não vingou. A figura 3 (a e b) traz duas imagens do Arquivo Público, extraídas da pesquisa de Raquel Barbosa da Silva⁶, que mostram a exposição comemorativa montada.

Apenas na década de 1970, dentro do contexto de intensificação do processo de desativação das linhas, sobre a prerrogativa de uma história que estava a se perder, novas iniciativas são postas em prática e o patrimônio ferroviário de Pernambuco começou a se desenhar, mas ainda muito distante

6 SILVA, Raquel Barbosa da. **O PRESERVE e os Museus: Análise da preservação do patrimônio ferroviário musealizado brasileiro**. Dissertação (Mestrado em Museologia e Patrimônio) – Programa de Pós-Graduação em Museologia e Patrimônio, Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro; Museu de Astronomia e Ciências Afins, Rio de Janeiro, p. 124, 2017.

da forma como é compreendido atualmente. Em 1971, a Estação de Garanhuns foi reformada. A maior parte do prédio foi conservada com algumas alterações estruturais como o fechamento da área de embarque para a transformação em um auditório.

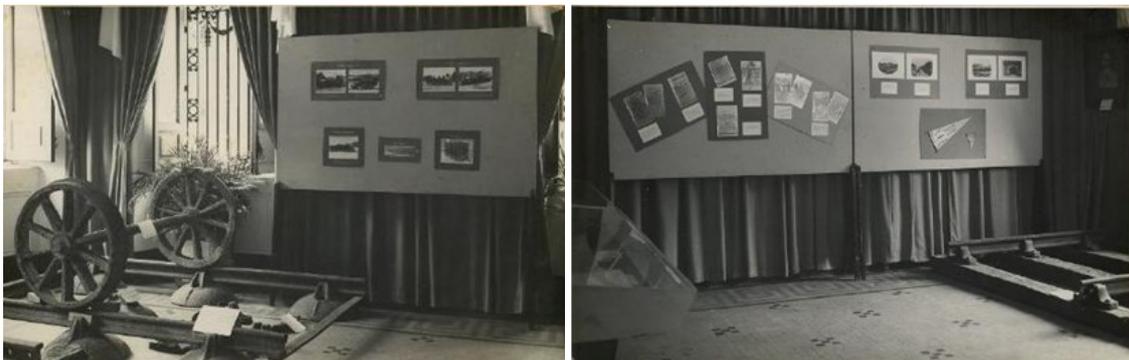


Figura 3: Imagens da exposição comemorativa do centenário da primeira ferrovia de Pernambuco no Arquivo Público Estadual. Fonte: SILVA, 2017.

A antiga estação final do ramal Garanhuns, desativado na década anterior, passou a abrigar um centro cultural (DIÁRIO DE PERNAMBUCO, 1971). Outros movimentos semelhantes por parte de prefeituras ocorreram posteriormente, mas a pesquisa permitiu identificar o caso de Garanhuns como o primeiro exemplo de reutilização e preservação de uma edificação desativada da ferrovia, colocando-se como um dos marcos no processo de patrimonialização da estrada de ferro no estado.

Em 1972, o Museu do Trem do Recife é inaugurado na Estação Central, dividindo espaço com o movimento de trens da principal estação ferroviária de Pernambuco. De acordo com Bemvenuti (2017), o período que se inicia ao final da década de 1960 e vai até a década de 1970 marca o início da musealização da ferrovia no Brasil, justamente em um momento de crescentes desativações de trens e extinção de ferrovias inteiras. Por iniciativa de Emerson Jatobá, chefe da Divisão Nordeste da RFFSA, com o apoio do sociólogo Gilberto Freyre, é fechada uma parceria fundamental para a concretização do Museu entre a companhia ferroviária e o Instituto Joaquim Nabuco de Pesquisas Sociais que organiza a exposição, fato que foi anunciado em matéria do Diário de Pernambuco de 21 de janeiro de 1972 com o título “Trem é assunto de

Museu”. O museu, lugar onde se “guardam coisas antigas” era o destino da ferrovia, na percepção do senso comum.



Figura 4: Fachada do Museu do Trem, preparada para seu aniversário de 50 anos, em 2022.
Fonte: CARDOSO, 2022.

Em 1980, o Ministério dos Transportes, responsável pela RFFSA, cria o Programa de Preservação do Patrimônio Histórico dos Transportes (Preserve), voltado à preservação da história dos meios de transporte no país e que passa a coordenar o Museu do Trem do Recife junto a outros centros de preservação da memória ferroviária pelo Brasil (LEWINSKY, 2017). Como ação de destaque do Preserve em Pernambuco está a criação do Centro de Preservação da História Ferroviária de Pernambuco a partir do Museu do Trem.

Também no início da década de 1980 se realizavam algumas iniciativas de destaque pela preservação dos elementos históricos da ferrovia por parte do Governo de Pernambuco. De acordo com Nazaré Reis (2018)⁷, a Fundação de Desenvolvimento Municipal do Interior de Pernambuco (FIAM) realizou um levantamento das estações ferroviárias localizadas no interior do estado em 1980, uma ação dentro do Plano de Preservação dos Sítios

⁷ De acordo com informações fornecidas por Nazaré Reis durante apresentação realizada no 1º Encontro de Gestão do Patrimônio Ferroviário de Pernambuco, realizado no Museu do Trem do Recife em agosto de 2018.

Históricos do Interior de Pernambuco (PPSHI)⁸. Não muito tempo depois, alguns exames técnicos foram promovidos pela Fundação do Patrimônio Histórico e Artístico de Pernambuco (Fundarpe) e em 1985 a primeira estação ferroviária de Petrolina, no sertão do estado, uma edificação da década de 1920, foi tombada. Este é o primeiro tombamento de um elemento da ferrovia pelo Governo Estadual (FUNDARPE, 2014, p. 82).

Seguindo o primeiro tombamento estadual, no ano de 1986 ocorre uma ação de destaque. Desta vez a proteção não foi destinada a um bem isolado, mas a um trecho ferroviário. O Governo do Estado decretou o tombamento do trecho ferroviário da Linha Centro de Pernambuco compreendido entre Recife e Gravatá, com mais de 80 km de extensão.

O tombamento se realizou tomando por base a complexidade dos elementos de engenharia ferroviária presentes no trecho, que contava com diversas estruturas metálicas além de outras obras de arte especiais de difícil execução construídas entre Pombos e Gravatá no Agreste do estado para atravessar a Serra das Russas, como os túneis abertos no final do século XIX e os viadutos de concreto construídos na década de 1940. Assim, o trecho foi considerado como bastante representativo e de grande importância para a preservação da memória do transporte ferroviário no estado (FUNDARPE, 2014, p. 87).

Durante a década de 1990, marcada pela privatização da RFFSA, ocorre a abertura do processo de tombamento da Estação Central do Recife e da Estação do Brum, ambas localizadas na capital pernambucana, em 1991. Quatro anos depois, em 1995, a Estação de Garanhuns também tem seu processo de tombamento aberto pelo Governo Estadual. Destes processos, até

8 O PPSHI teve sua primeira parte publicada em 1982. Foi uma iniciativa criada com a finalidade de relacionar os bens patrimoniais a serem preservados das cidades do interior de Pernambuco. Foi elaborado em complemento ao Plano de Preservação dos Sítios Históricos da Região Metropolitana do Recife (PPSH/ RMR), de 1978. O PPSHI foi complementado pelo Inventário de Proteção do Acervo Cultural de Pernambuco – IPAC/ PE (1983), (RAMOS, 2006, pp. 285, 287, 288).

o fechamento deste artigo apenas o de Garanhuns foi finalizado e deferido já em 2015⁹.

A década de 2000 foi marcante para o patrimônio ferroviário. Uma série de medidas foram adotadas, ao passo que várias outras estruturas também perderam seu uso. Logo ao início da década, a arquiteta Nazaré Reis (2020)¹⁰ menciona a criação de um movimento específico voltado à preservação do patrimônio ferroviário, o Grupo de Trabalho para a Preservação do Patrimônio Ferroviário de Pernambuco. O Grupo envolvia vários órgãos estaduais e federais: A Fundarpe na coordenação, a Fundação de Desenvolvimento da Região Metropolitana do Recife (FIDEM) e a Empresa Pernambucana de Turismo (EMPETUR), vinculados ao Governo Estadual; a RFFSA, o Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN) e a Universidade Federal de Pernambuco (UFPE) através do Departamento de Arquitetura e Urbanismo (DAU) e a disciplina de Intervenção em Sítios Históricos por parte do Governo Federal.

Buscando elaborar estratégias e ações para a preservação do patrimônio ferroviário edificado, o Grupo criou o Programa de Preservação do Patrimônio Ferroviário de Pernambuco (PRESEFER). De acordo com Nazaré Reis (2018), o Programa atuou em várias frentes, desde o levantamento de informações acerca dos bens à elaboração de propostas de revitalização. Assim, o PRESEFER elaborou 19 estudos preliminares para a requalificação de conjuntos ferroviários das linhas Norte, Sul e Centro, mas que não foram implementados.

O Tombamento Temático Estadual e a Lei 11.483, de 31 de Maio de 2007

Em paralelo a diversas ações isoladas de prefeituras que passaram a ocupar e a cuidar de várias edificações do patrimônio ferroviário, ao mesmo

9 As informações relativas à abertura e deferimento dos processos de tombamento de bens culturais pelo Governo do Estado de Pernambuco foi consultada através do portal da Secretaria de Cultura do Estado.

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

tempo em que várias outras continuavam sem uso e até em estado de ruína, ações de maior alcance foram efetivadas como políticas públicas por parte dos governos estadual e federal pela preservação do patrimônio ferroviário ainda na década de 2000. A Fundarpe e o IPHAN, os principais órgãos de preservação atuantes no estado, foram os responsáveis por estas medidas, com destaque para o Tombamento Temático do Patrimônio Ferroviário de Pernambuco e o Inventário do Patrimônio Ferroviário de Pernambuco.

O primeiro edital do Tombamento Temático do Patrimônio Ferroviário foi aberto em 2001. No texto da proposta de tombamento é evidenciada a preocupação com a extinção dos bens em questão, logo uma referência ao receio de sua perda, dialogando com o que traz Gonçalves (2015).

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).

É o que confirma a arquiteta Nazaré Reis (2020) quando menciona que a proposta de tombamento surge em meio às incertezas da destinação desses bens com a privatização, de que pudessem ser negociados ou mesmo descaracterizados pelo uso inadequado. A Fundarpe, ao ser acionada pela FIDEM em função desse risco, decidiu pela definição de um tombamento que protegesse algumas dessas edificações espalhadas pelo estado. Assim, os estudos desenvolvidos anteriormente através do PPSHI, junto a uma listagem da própria RFFSA, serviu para definir a relação dos bens a serem protegidos pelo tombamento.

O tombamento envolvia 45 estações, 3 armazéns, 4 casas de mestre de linha e 1 escritório¹¹ e em sua proposta inicial considerou a importância

11 Números que constam na Proposta de Tombamento do Patrimônio Ferroviário de Pernambuco de 2001.

histórica que o transporte sobre trilhos, por meio da malha da RFFSA, exerceu para o desenvolvimento do estado. Considerando a complexidade e o número ainda maior de componentes que formavam a estrutura ferroviária do estado, o edital inicial do Tombamento Temático foi substituído em 2006, sendo ampliado e passando a abarcar todos os bens edificados e móveis (FUNDARPE, p. 63, 2014).

No ano seguinte, em 2007, o Governo Federal atribuiu ao IPHAN a responsabilidade pela gestão e proteção dos bens provenientes da então extinta RFFSA que portassem algum declarado valor histórico, artístico e cultural. A Lei 11.483, de 31 de Maio de 2007, trouxe essa definição com as novas incumbências do maior órgão de preservação do patrimônio cultural do país que precisou iniciar um processo de reconhecimento e identificação desse imenso patrimônio. Assim foi iniciado um grande trabalho de pesquisa que reuniu informações diversas da história, uso e estado de conservação de cada um dos bens. O resultado foi a publicação do Inventário do Patrimônio Ferroviário de Pernambuco em 2009, que passou a se constituir como uma importante fonte de informações para pesquisas e para propostas de intervenção. Em 2010 foi então criada a Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário do IPHAN, incluindo os bens valorados em nível nacional, mas que abrange um número mínimo de bens em Pernambuco (IPHAN, 2015).

O Tombamento Temático e as ações de reconhecimento do IPHAN mostram a consolidação da patrimonialização da ferrovia em Pernambuco e, embora ainda careçam de maiores avanços interpretativos para lidar com as especificidades do patrimônio industrial ferroviário, caminham para atender a “falta de um programa específico e princípios de atuação para esse tipo de legado, que, no presente, segue a normativa geral sobre patrimônio histórico” (KÜHL, 2018, p. 55).

E o percurso continua...

Em 2014, depois de um longo período de fechamento, o Museu do Trem do Recife é reaberto. Ocupando a Estação Central, sua casa desde 1972, sua

gestão ficou sob a responsabilidade do Governo Estadual que, através da Fundarpe reestruturou a instituição, fazendo sua ampliação com uma nova exposição de longa duração, a “Chegada e Partida: A memória do Trem em Pernambuco”, assinada pelo museólogo Aluizio Câmara¹². Com uma nova proposta e sua reabertura, o Museu voltou a ser um meio de aproximação entre a população e a memória ferroviária.

No início da década de 2010, houve uma ampliação importante na tipologia de bens da ferrovia preservados e reutilizados. O Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial (SENAI) assumiu as edificações que integravam as oficinas da RFFSA no município de Jaboatão dos Guararapes, na Região Metropolitana do Recife. O complexo, consolidado no início do século XX conforme relata Pinto (1949), foi uma grande referência na manutenção de vagões e locomotivas. Desativado desde pelo menos a década de 1990, foi quase totalmente recuperado, sob o acompanhamento técnico do IPHAN, sendo preservados os espaços, edificações e maquinários e passou a sediar nova unidade do SENAI com diversos cursos. A nova escola técnica nas oficinas foi inaugurada em 2016.

A recuperação das oficinas de Jaboatão e sua reutilização pelo SENAI é um acontecimento importante na história das práticas de preservação do patrimônio ferroviário de Pernambuco por representar a primeira iniciativa concreta voltada à preservação de estruturas destinadas à manutenção de material rodante, ampliando o foco para além das estações ferroviárias, a exemplo do tombamento estadual de 1986, voltado ao trecho Recife – Gravatá. Infelizmente, por razões desconhecidas, o SENAI havia fechado a unidade e repassado o espaço à prefeitura local, conforme identificado em visita realizada pelo autor do artigo em 7 de dezembro de 2022.

No ano de 2021, o exame técnico que irá subsidiar o processo do Tombamento Temático do Patrimônio Ferroviário de Pernambuco foi retomado com o objetivo de que o processo seja concluído. Assim, foi iniciada pela Fundarpe a pesquisa que inclui também visitas técnicas para identificação dos bens e seu atual estado de conservação. Para que a sociedade civil pudesse

12 Informações do portal da Secretaria de Cultura do Estado de Pernambuco.

ser envolvida na identificação dos bens, foi iniciado o Inventário Participativo do Patrimônio Ferroviário de Pernambuco, buscando reunir informações através de formulários eletrônicos sobre como a população se relaciona com o patrimônio ferroviário no estado, quais suas memórias e quais seus anseios pela preservação das edificações. Em 2022, o processo estava em curso, contando com o apoio do Museu do Trem do Recife que no mesmo ano comemora seu 50º aniversário de inauguração¹³.

Deve-se ressaltar que o Tombamento, ao ser concluído, não se encerra com o decreto de sua homologação, mas apenas é o início de uma nova etapa de acompanhamento e desenvolvimento de novas propostas para a conservação do patrimônio ferroviário. O incentivo à adoção de novos usos em parceria com a sociedade civil, em acordo com as normas de preservação voltadas ao patrimônio industrial ferroviário, são o caminho para garantir a gestão desses bens e sua conservação de forma democrática.

É importante se destacar também uma maior participação da sociedade civil na preservação do patrimônio ferroviário e da memória ligada ao trem de ferro no estado, a exemplo das ações desenvolvidas pela ONG Amigos do Trem no trecho ferroviário da Serra das Russas, entre os municípios de Pombos e Gravatá, com um trabalho voluntário pela conservação e proteção de antigos trechos (DANTAS, 2022). Inclusive, tal participação da sociedade civil é um movimento importante e que precisa ser incentivado e melhor investigado por pesquisas futuras.

Por fim, é importante destacar que olhar para a história da patrimonialização do trem de ferro em Pernambuco e assim analisar as políticas de preservação do patrimônio ferroviário no estado é uma forma de se compreender os caminhos que foram tomados pelo transporte sobre trilhos no estado. Este exercício permite também que se identifiquem os avanços na compreensão dos significados que a ferrovia assumiu ao longo do tempo e a evolução das ferramentas interpretativas de seus bens que perpassam o aspecto material e tem uma base imaterial muito ampla e diversificada.

13 Informações do portal da Secretaria de Cultura do Estado de Pernambuco.

A atribuição de novos usos às edificações da ferrovia, a criação de um museu regional de grande relevância, a definição de tombamentos isolados e por conjuntos sinalizam o movimento de construção não linear de um patrimônio, o ferroviário. É necessário que as políticas não sejam apenas pautadas na ameaça da extinção dos bens, mas sejam alicerçadas na crença de seu potencial e na sua importância para a história do estado e individualmente de cada município, cada povoado cortado pelos trilhos que, de uma forma ou de outra, foram influenciados pelo sistema de transporte ferroviário.

Referências

BEMVENUTI, Alice. **Aspectos históricos da musealização do patrimônio industrial ferroviário brasileiro**. Assis, Faces da História, v.4, n.1, 2017

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 04 set. 2022.

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: 04 jun. 2022.

CARDOSO, André Luiz Rocha. **Usos, Preservação e Patrimonialização das Estações Ferroviárias de Pernambuco**. Dissertação (Mestrado em História) – Programa de Pós Graduação em História Social da Cultura Regional, Universidade Federal Rural de Pernambuco. Recife, p. 141, 2021

CÔRTEZ, Eduardo. **Da Great Western ao Metrô do Recife**. Recife: Persona, 2004.

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: 04 jun. 2022.

DANTAS, Rafael. **Voluntários preparam caminho para passeio de trem na Serra das Russas**. Revista Algomais. Recife, 29 de novembro de 2021. Disponível em: <https://algomais.com/voluntarios-preparam-caminho-para-trem-na-serra-das-russas/>. Acesso em: 19 dez. 2022.

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: 04 jun. 2022.

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

ESTAÇÃO Central Capiba/ Museu do Trem. Portal Cultura PE (Página da Secretária de Cultura do Estado de Pernambuco). Espaços culturais. Disponível em: <<http://www.cultura.pe.gov.br/pagina/espacosculturais/museudotrem/>> Acesso em: 04 jun. 2022.

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: 04 jun. 2022.

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.

FUNDARPE da continuidade à pesquisa para tombamento do patrimônio ferroviário do Estado. Disponível em: <<http://www.cultura.pe.gov.br/canal/patrimonio/fundarpe-inicia-pesquisa-para-tombamento-do-patrimonio-ferroviario-de-pernambuco/>> Acesso em: 04 jun. 2022.

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

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

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.

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

IPHAN. **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: 04 de jun. de 2022.

IPHAN. **Manual Técnico do Patrimônio Ferroviário.** Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Manual_tecnico_patrimonio_ferroviario.pdf> Acesso em: 04 jun. 2022.

IPHAN. **Patrimônio Ferroviário.** Disponível em: <
<http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/127>> Acesso em: 04 jun 2022.

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

JABOATÃO terá Escola Técnica do SENAI com mais de 100 cursos. Disponível em
<https://www.diariodepernambuco.com.br/noticia/vidaurbana/2016/04/jaboatao-tera-escola-tecnica-do-senai-com-mais-de-100-cursos.html>. Acesso em: 19 dez. 22.

KÜHL, Beatriz M. **Preservação do patrimônio arquitetônico da industrialização:** Problemas teóricos de restauro. Cotia: Ateliê Editorial, 2018.

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.

LIMA, Pablo Luiz de Oliveira. **Ferrovia, Sociedade e Cultura (1850 – 1930).** Belo Horizonte: Argumentum Editora, 2009.

MELO, Josemir Camilo de. **Ferrovias e Mobilidade Social no Nordeste (1850 – 1900).** Campina Grande: EDUFCG, 2008.

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://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/4%20-%20MENESES.pdf> >. Acesso em: 03 jun. 2022.

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 04 jun. de 2022.

OKUMURA, Stella Harumi. **Além da indústria automobilística:** políticas de incentivo às rodovias do governo Washington Luís ao primeiro choque do petróleo (1926-1973). 7ª Conferência Internacional de História Econômica e IX Encontro de Pós Graduação em História Econômica, 2018. Disponível em: <
[http://www.abphe.org.br/uploads/Encontro_2018/OKUMURA.%20AL%20AL%20C3%89M%20DA%20IND%20C3%9ASTRIA%20AUTOMOBIL%20C3%8DSTICA_POL%20C3%8DTICAS%20DE%20INCENTIVO%20C3%80S%20RODOVIAS%20DO%20GOVERNO%20WASHINGTON%20LUIS%20C3%8DS%20AO%20PRIMEIRO%20C3%8DHOQUE%20DO%20PETR%20C3%93LEO%20\(1926-1973\)\(1\).pdf](http://www.abphe.org.br/uploads/Encontro_2018/OKUMURA.%20AL%20AL%20C3%89M%20DA%20IND%20C3%9ASTRIA%20AUTOMOBIL%20C3%8DSTICA_POL%20C3%8DTICAS%20DE%20INCENTIVO%20C3%80S%20RODOVIAS%20DO%20GOVERNO%20WASHINGTON%20LUIS%20C3%8DS%20AO%20PRIMEIRO%20C3%8DHOQUE%20DO%20PETR%20C3%93LEO%20(1926-1973)(1).pdf)> Acesso em: 04 jun. 2022.

OLIVEIRA, Eduardo Romero de. **A cultura industrial como herança: Questões sobre o reconhecimento de um patrimônio da industrialização “tardia” no Brasil.** In *Oculum Ensaios*, 14 (2) . Campinas: PUC – Campinas, 311 – 330, 2017.

PAULA, Dilma Andrade de. **As ferrovias no Brasil: Análise do processo de erradicação de ramais.** In: II Congreso de Historia Ferroviária – Aranjuez, 2001. Disponível em: <<http://www.docutren.com/HistoriaFerroviaria/Aranjuez2001/pdf/22.pdf>> Acesso em: 4 jun 2022.

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

PROCESSOS de Tombamento. Portal Cultura PE (Página da Secretária de Cultura do Estado de Pernambuco. Disponível em: <http://www.cultura.pe.gov.br/pagina/patrimonio-cultural/acervo/processos-de-tombamento/> Acesso em: 04 jun. 2022.

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

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: 04 jun. 2022.

SILVA, Raquel Barbosa da. **O PRESERVE e os Museus: Análise da preservação do patrimônio ferroviário musealizado brasileiro.** Dissertação (Mestrado em Museologia e Patrimônio) – Programa de Pós-Graduação em Museologia e Patrimônio, Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro; Museu de Astronomia e Ciências Afins, Rio de Janeiro, p. 124, 2017.

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 < <https://www.redalyc.org/pdf/3517/351732195011.pdf> > Acesso em: 04 jun. 2022.