

PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO DE BEZERROS-PE: POR UMA VISÃO AMPLA COM VISTAS À SUA CONSERVAÇÃO

Julia Grasiella Lima e Silva¹

Laura Alecrim²

RESUMO

O sistema ferroviário funcionou como um eixo estruturante de transformação urbana, mas com desativação da maioria das linhas férreas, esses equipamentos foram abandonados. No Brasil, a discussão para a preservação destes elementos ganhou força com a extinção da Rede Ferroviária Federal S.A. que direcionou ao Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional a responsabilidade de reconhecimento e proteção dos seus bens. Neste contexto, a antiga estação ferroviária do município de Bezerros, em Pernambuco, foi inscrita na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário. Entretanto, a estação está isolada dos demais itens que compõem a rede ferroviária, o que compromete sua compreensão. Esta visão parte do princípio de que o patrimônio ferroviário deve ser compreendido como um sistema, no qual a rede é estruturada por uma lógica funcional. O presente artigo se volta à discussão do patrimônio ferroviário de Bezerros para além da estação, identificando os seus principais elementos e as articulações existentes entre eles e a cidade.

Palavras-chave: patrimônio ferroviário, rede ferroviária, conservação, Bezerros-PE.

ABSTRACT

The railway system functioned as a structuring axis for urban transformation, but after the deactivation of most of the railway lines, this equipment was abandoned. In Brazil, the discussion for the preservation of these elements increased with the extinction of the Rede Ferroviária Federal S.A which directed the responsibility for the recognition and protection of its assets to the Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. In this context, the old railway station in the municipality of Bezerros, in Pernambuco, was inscribed on the Railway Cultural Heritage List. However, the station is isolated from the other items that make up the railway network, which compromises its understanding. This view is based on the principle that the railway heritage must be understood as a system, in which its network is structured by a functional logic. This article focuses on the discussion of Bezerros' railway heritage beyond the station, identifying its main elements and the existing links between them and the city.

Keywords: railway heritage, railway network, conservation, Bezerros-PE.

¹ Arquiteta e Urbanista pelo Centro Universitário UniFAVIP. E-mail: julia.grasiella@hotmail.com.

² Arquiteta e Urbanista e Mestre em Desenvolvimento Urbano pela Universidade Federal de Pernambuco. Doutoranda na Faculdade de Arquitetura da Universidade de Lisboa. Docente nos cursos de Arquitetura e Urbanismo no Centro Universitário UniFAVIP (Caruaru-PE) e no Centro Universitário UniFBV (Recife-PE). laura.alecrim@professores.unifbv.edu.br.

1. Introdução

As heranças arquitetônicas demonstram características da cultura e do estilo de vida das comunidades, agregando valor cultural e possuindo caráter documental. A partir dessa compreensão, a Constituição Cidadã (1988) estabelece o patrimônio cultural, seja ele material ou imaterial, como direito coletivo e preconiza a proteção desses bens como dever conjunto do poder público e da sociedade. Assim, a preservação cumpre um papel fundamental na perpetuação de elementos de importância para a sociedade, como é o caso da herança referente à arquitetura industrial, especificamente os complexos ferroviários.

A antiga estação ferroviária do município de Bezerros, localizada no Agreste Pernambucano, está preservada e inscrita na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário do IPHAN (2015). Atualmente é conhecida como Estação da Cultura e abriga um museu com artefatos que testificam a cultura e a história da população local. O fato de a estação ter um novo uso em pleno funcionamento fez com que a edificação se mantivesse em boas condições e devido a isso, ela é considerada referência para outras cidades (CARDOSO & ALBUQUERQUE, 2020; IPHAN, 2009).

Infelizmente, o que ainda falta é a preservação do restante do conjunto. Atualmente a estação está isolada dos demais itens que compõem a rede e não há, por exemplo, uma integração com a ponte de ferro, com os trilhos e com as placas de sinalização nesse percurso, o que compromete o seu entendimento. Esta visão parte do princípio de que o patrimônio ferroviário não se limita às antigas estações ferroviárias, mas deve ser compreendido como um sistema, no qual a rede ferroviária é estruturada por uma lógica funcional (FREIRE, 2017).

Tendo em vista a importância da preservação para que a arquitetura ferroviária não se perca com o passar dos anos, mas sim perpetue as histórias e a memória coletiva, o presente artigo se volta à discussão do patrimônio ferroviário de Bezerros para além da estação, identificando os seus principais elementos e as articulações existentes entre eles e a cidade.

O artigo está organizado em três seções, além desta introdução e das considerações finais. Inicialmente é discutido, em caráter geral, o entendimento do legado ferroviário enquanto patrimônio e as discussões atuais sobre a relevância e os meios para sua conservação. Em seguida, a discussão se volta para o patrimônio ferroviário de Bezerros. Primeiro são discutidas a sua origem e a situação atual para, finalmente, serem tecidas algumas considerações com vistas à sua conservação.

2. A herança ferroviária enquanto patrimônio

A noção de patrimônio, e o papel que ele desempenha nas sociedades, já foi bastante discutido na literatura. No Brasil, as discussões iniciais datam do início do século XX e tem como marco significativo a criação do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN) em 1937. Entretanto, pode-se afirmar que o conceito atual de patrimônio difere significativamente daquele que estava na origem da criação do órgão nacional de preservação. De um conceito que focava inicialmente apenas nos edifícios considerados excepcionais, tem-se atualmente uma visão mais integradora (FONSECA, 2005; CHUVA, 2012).

De fato, as discussões nacionais estão em consonância com aquelas internacionais. Choay (2006) ressalta que sobretudo a partir da década de 1960 houve uma significativa transformação ao culto dos monumentos, resultando em várias expansões no campo do patrimônio que incluem seus objetos, suas áreas de difusão e seu público. Dentre as expansões discutidas pela autora, nos interessa aqui o que ela chama de expansão tipológica:

[...] impõe-se uma *expansão tipológica* do patrimônio histórico: um mundo de edifícios modestos, nem memoriais, nem prestigiosos, reconhecidos e valorizados por disciplinas novas [...] o aporte mais considerável de novos tipos se deve à transposição do muro da industrialização e à anexação, pela prática conservatória, de edifícios da segunda metade do século XIX e do século XX, que se apoiam, no todo ou em parte, em técnicas de construção novas (CHOAY, 2006, p.209, grifo do autor).

Foi exatamente a expansão do conceito de patrimônio cultural que permitiu a compreensão dos remanescentes industriais enquanto bens a serem conservados. Deste interesse resultou uma série de estudos sobre o tema, com início na Inglaterra ainda na década de 1960 e que se expandiu para outros países nas décadas seguintes. Impulso maior foi dado pela criação, em 1978, do TICCIH - *International Comitee for the Conservation of Industrial Heritage* (Comitê Internacional para a Conservação do Patrimônio Industrial) (KÜHL, 2008; RUFFINONI, 2013).

Dos documentos elaborados em encontros organizados pelo TICCIH, merecem destaque a Carta de Nizhny Tagil (2003) e os Princípios de Dublin (2011). O primeiro traz como contribuição a definição de patrimônio industrial como “os vestígios da cultura industrial que possuem valor histórico, tecnológico, social, arquitetônico ou científico”. Este conceito foi alargado pelo segundo documento, que acrescentou os aspectos imateriais do

patrimônio “incorporado às habilidades técnicas, memórias e na vida social dos trabalhadores e de suas comunidades” (TICCIH, 2011). Ambos os documentos apontam a necessidade de compreender tais vestígios enquanto conjunto, indicando que

a conservação do patrimônio industrial depende da preservação da sua integridade funcional, e as intervenções realizadas num sítio industrial devem, tanto quanto possível, visar a manutenção desta integridade. O valor e a autenticidade de um sítio industrial podem ser fortemente reduzidos se a maquinaria ou componentes essenciais forem retirados, ou se os elementos secundários que fazem parte do conjunto forem destruídos (TICCIH, 2003).

Neste sentido, o termo rede ferroviária é aqui compreendido em consonância com a definição de Freire (2017), que a entende como objeto técnico do espaço geográfico formado pelas articulações, conexões e elementos que fizeram parte do sistema férreo, tais como obras de arte, superestruturas, infraestrutura, leito de linhas, sinalizações e demais componentes. Estes estão entrelaçados espacialmente de maneira funcional, compondo uma trama linear na qual acontecem as relações sociais que estão interligadas ao local. De fato, a compreensão do patrimônio ferroviário perpassa o entendimento de toda a rede ferroviária e por todos os bens que a compõe, independentemente de ser patrimônio edificado, material rodante³, documentos (bibliográfico ou arquivístico) ou bens móveis integrados que fazem parte da composição arquitetônica (IPHAN, 2009).

No Brasil, em se tratando de legislação, para além do Decreto – Lei nº 25, de 30 de novembro de 1937 do IPHAN, que é aplicado apenas nos casos dos bens tombados, é importante destacar a Lei nº 11.483, de 31 de maio de 2007 e a Portaria nº 407, de 21 de dezembro de 2010, do IPHAN, referentes aos bens remanescentes da extinta Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA). Com a extinção da RFFSA, passou a ser atribuição do IPHAN “receber e administrar os bens móveis e imóveis de valor artístico, histórico e cultural, oriundos da extinta RFFSA, bem como zelar pela sua guarda e manutenção” (BRASIL, 2007). O processo de valoração cultural, ou seja, o reconhecimento da importância de sua preservação, foi então regulamentado pela portaria do IPHAN, a partir do qual poderiam ser selecionados os bens representativos do que se chamou de “memória ferroviária”. Foi a partir deste processo que se criou a Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário (IPHAN, 2010).

Como fruto das normativas, o IPHAN realizou em 2008 o inventário nacional dos bens remanescentes RFFSA, como uma forma de aproximação inicial de reconhecimento destes bens que pudesse subsidiar o processo de valoração.

³ Veículo que transita sobre os trilhos da linha férrea (IPHAN, 2009).

Apesar dos avanços, ainda há muito a se fazer no que diz respeito a uma política de orientação para a preservação e intervenções no patrimônio ferroviário. Não se trata da criação de um regulamento enrijecido, mas sim, diretrizes norteadoras que apontem para uma metodologia bem direcionada, como afirma Freire (2017, p.102):

Embora sejam percebidos sensíveis avanços em relação ao reconhecimento do patrimônio ferroviário como bem cultural no Brasil, a exemplo da realização de inventário e a publicação de Lei no 11.483/2007, ainda existe necessidade de superar questões de ordem teórica-conceitual e metodológica, de maneira promover uma efetiva preservação dos bens de uma rede ferroviária.

Por exemplo, Freire (2017) aponta que apesar do processo de valoração pretender identificar a chamada memória ferroviária, todos os parâmetros de valoração estão voltados às questões materiais do bem, deixando de fora os aspectos imateriais indicados, por exemplo, pelos Princípios de Dublin. Além disso, Prochnow (2014) aponta ainda que provavelmente o principal valor considerado para o reconhecimento do bem foi o que ele chamou de valor de gestão. Isso porque o autor identificou que o principal motivo para a inclusão dos bens na lista foi a existência de um prévio acordo de gestão e uso com outros entes, ficando o reconhecimento de outros valores, tais como cultural e histórico, em segundo plano.

Em relação ao inventário, Freire (2017) destaca que o reconhecimento, na grande maioria dos estados brasileiros, focou nos objetos isolados. Entretanto, a autora aponta a iniciativa pernambucana⁴ que adotou metodologia diferente daquela organizada em âmbito nacional a fim de “(i) ajustar a abordagem metodológica de maneira a compreender os conjuntos e suas interações; (ii) incluir o inventário dos bens móveis e integrados; e (iii) incluir o arrolamento do acervo documental produzida pela RFFSA e companhias antecessoras” (FREIRE, 2017, p.85).

Em âmbito estadual, diversos itens referentes ao patrimônio ferroviário ainda estão em processo de tombamento pela Fundação do Patrimônio Histórico e Artístico de Pernambuco (FUNDARPE). Trata-se do “Tombamento Temático do Patrimônio Ferroviário Edificado no Território do Estado de Pernambuco” (FUNDARPE, 2006, p.01). Inicialmente este processo incluía apenas edificações, em um total de 54, mas foi depois ampliado de modo a incluir outros tipos de bens, tais como pontes, pontilhões e viadutos (FUNDARPE, 2014).

⁴ Para mais detalhes sobre este processo ver Freire et. al. (2012).

3. O patrimônio ferroviário de Bezerros: origem e situação atual

Segundo o Inventário realizado pelo IPHAN, a Estrada de Ferro Central se instalou em Pernambuco às margens do Rio Capibaribe, com início no Recife, a partir de onde foi sendo ampliada para outros municípios (**Figura 01**). A rede ferroviária de Pernambuco chegou a cerca de 1.322 quilômetros de extensão e percorria 60 cidades (IPHAN, 2009). Com a sua instalação foi possível agilizar o deslocamento entre as cidades, tanto de pessoas, como de produtos agrícolas que passaram a ser transportados com mais facilidade. A linha ferroviária se tornou um eixo estruturante de transformação urbana, atuando no desenvolvimento dos municípios. Em 1885 foi feita a instalação dos trilhos em Bezerros, como parte da Linha Tronco Centro. A estação ferroviária foi inaugurada dez anos depois (MAIOR, 2018).

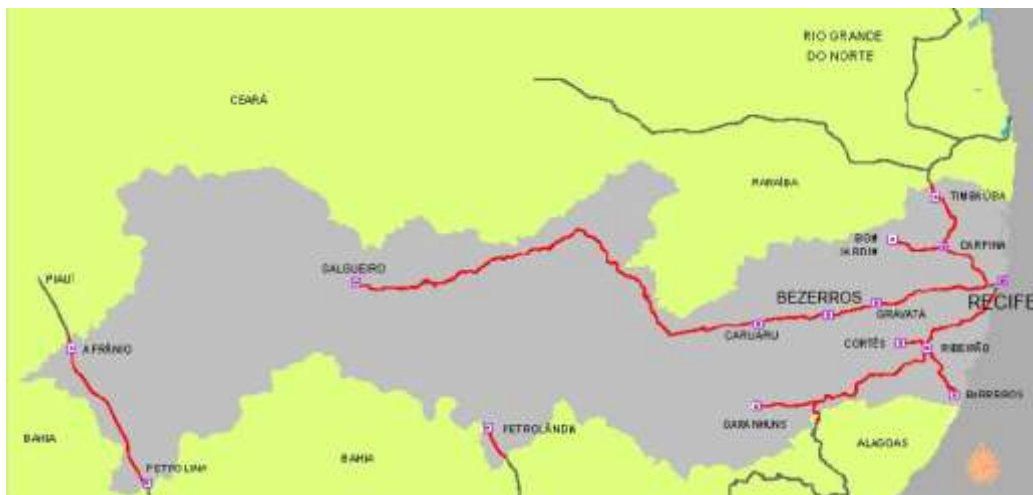


Figura 1 - Percurso da rede ferroviária de Pernambuco
Fonte: IPHAN (2009) / editado pelas autoras.

Wanderley (1996) relata que o trem passava em Bezerros quatro vezes por dia e registra em seu livro *Ontem e Hoje: no País dos Papangus*, as relações sociais na estação ferroviária. Dentre elas, o autor aponta espera dos parentes na plataforma, os pequenos mercadores vendendo seus doces, os taxistas aguardando os passageiros, entre outras. Ele também explica que era através do trem que os bezerrenses tinham acesso aos jornais importantes como a Folha da Manhã e o Diário de Pernambuco, que vinham do Recife.

Com o aumento da oferta de serviços para atender as novas demandas locais, as pessoas começaram a ocupar o entorno da linha ferroviária e surgiram as residências e comércios nas proximidades. Com o surgimento do transporte rodoviário, optou-se pela desativação das linhas ferroviárias em muitas cidades brasileiras, incluindo o trecho de Bezerros: “com a construção da BR-232, inaugurado inicialmente o trecho Bezerros/Recife,

no final do governo Cordeiro de Farias [1955-1958], acelerou ainda mais o processo de transporte rodoviário, tornando-se obsoleto o ferroviário” (WANDERLEY, 1996, p. 24). E, assim, em meados da década de 1960 esse modal de transporte entrou em decadência. Como consequência, a maior parte das redes ferroviárias foi sucateada, colocando essa vasta herança em risco, mesmo com um grande potencial a ser utilizado.

Atualmente ainda é possível perceber qual era o percurso que o trem fazia em Bezerros. Percebe-se uma relação direta entre a linha ferroviária e o Rio Ipojuca, paralelos na maior parte do caminho. Isso se deve ao fato do cultivo e produção de alimentos ser feito na zona ribeirinha do Rio Ipojuca, bem como a facilidade de transporte deles. Para uma melhor compreensão do conjunto, o percurso da linha férrea, que tem cerca de dois quilômetros, foi setorizado em sete áreas diferentes, conforme exposto na **Figura 2**, em função das suas características específicas.

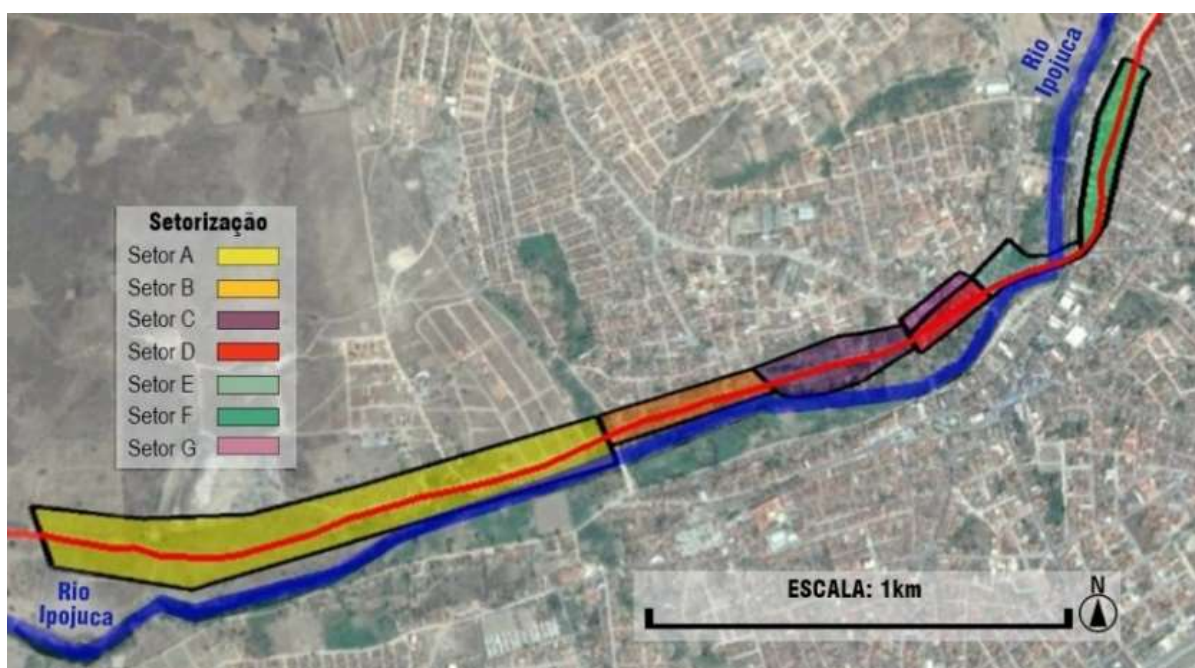


Figura 2 - Mapa da linha ferroviária de Bezerros (em vermelho) e indicação dos setores definidos neste estudo.

Fonte: Google Earth / editado pelas autoras

Os setores A e B, a oeste, e o setor F, a leste, possuem apenas trilhos dentre os elementos componentes do patrimônio ferroviário (**Figura 3**). A distinção entre os setores A e B foi feita aqui com base tanto nas características da ocupação do solo como na situação na qual se encontram os trilhos. O setor A é o que está mais afastado do centro do município. É uma área desprovida de saneamento básico e a forma de ocupação sugere uma baixa densidade populacional. Não há calçamento em toda extensão e os trilhos, quando existentes,

estão em sua maioria cobertos por terra. Já o setor B é marcado pela forte presença de residências, que em sua maioria são casas geminadas. Nessa área a linha está aparente, mas não há nenhum tratamento (**Figura 4**). Do lado leste, o setor F a predominância é também de uso residencial e os itens remanescentes do conjunto ferroviário restringem-se a alguns trechos com trilhos, em sua maior parte enterrados, embora boa parte tenha sido retirada ilegalmente.



Figura 3 - Trilhos parcialmente expostos em primeiro plano e poucas residências ao fundo
Fonte: Júlia Lima e Silva (2018)



Figura 4 - Residências e trilhos expostos na pavimentação em paralelepípedos.
Fonte: Júlia Lima e Silva (2018)

O setor D e G apesar de estarem paralelos possuem características diferentes, isso se deve ao fato de estarem em níveis distintos. O setor G, mais elevado, possui igreja, bares, escola, o que faz dele uma parte bem movimentada durante o dia. Em determinados pontos deste setor é possível observar o setor D, no qual passa a linha ferroviária. Este setor possui duas placas “pare, olhe, escute” (**Figura 5**), porém uma está amassada e a frase está apagada, enquanto a outra está escondida pela copa de uma árvore. Há também construções irregulares, como uma cobertura de madeira para abrigo de mototáxis e um quiosque de alimentação. Em determinados pontos, o espaço livre público funciona durante a semana no período diurno como estacionamento de caminhões (**Figura 6**).



Figura 5 - Placa indicativa do trem (à direita). Os trilhos encontram-se sob o asfalto.
Fonte: Júlia Lima e Silva (2018)



Figura 6 - Espaço livre público com trilhos expostos, geralmente utilizado como estacionamento de caminhão.
Fonte: Júlia Lima e Silva (2018)

O setor C é uma área predominantemente residencial, com algumas edificações de uso misto. Essa área possui diversas edificações com fachadas históricas, das quais algumas casas ainda preservam a platibanda decorada, outras estão visivelmente abandonadas. Esse setor é de grande relevância, pois nele se encontra o maior número de itens que fazem parte do conjunto ferroviário de Bezerros, que inclusive foram inseridos no inventário realizado pelo IPHAN em 2009. São eles: a estação, o depósito de inflamáveis e sanitários, a garagem de *troller* motor e ferramentas, o pátio e a cisterna. Além desses itens catalogados pelo inventário, também é importante considerar a presença da placa: “pare, olhe, escute”, localizada nas encruzilhadas, conhecida como Cruz de Santo André.

A Estação Ferroviária de Bezerros era um dos equipamentos mais importantes para a época, pois além de servir como abrigo entre viagens, também funcionava como depósito e armazém. Na década de 1980, após sua desativação (SETUR, 2013) passou um período fechada até na década de 1990 recebeu uma intervenção para abrigar a biblioteca municipal e um museu de artefatos. Em 2006 sofreu outra intervenção, desta vez para comportar a Secretaria de Turismo e dois museus. Atualmente ela é preservada e usada como referência para outras cidades, como afirma o IPHAN (2009):

Enquanto exemplos positivos destacam-se no Estado, a revitalização e restauração da Estação de Bezerros, que em parceria com a RFFSA, Prefeitura e o IPHAN, foi instalado um centro cultural e o Museu da Cidade de Bezerros, muito bem estruturado e com manutenção satisfatória [...] (IPHAN, 2009, v. 01, p. 39)



Figura 7 - Estação Ferroviária, atual Estação da Cultura
Fonte: Júlia Lima e Silva (2018)



Figura 8 - Parte do acervo do Museu Maria Dulce Gomes, instalado na Estação da Cultura
Fonte: Júlia Lima e Silva (2018)

Conhecida como Estação da Cultura ou Espaço Cultural do Papangu (**Figura 7**), a edificação continua em boas condições. É utilizada para abrigar o Memorial do Papangu⁵, a sede da Secretária de Turismo e Cultura e o Museu Maria Dulce Gomes da Silva, que reúne peças que fizeram parte da história do povo bezerrense em diferentes épocas. Dentre as peças expostas, merece destaque o acervo da Rede Ferroviária Federal (RFFSA), como por exemplo lanterna, freio, banco de estação, chave de boca, bilheteira, carimbador de bilhetes, placa de locomotiva, placa de trânsito, telefone, aparelho de telégrafo e balança (**Figura 8**). O pátio em frente à estação, continua sem uso. Quanto ao entorno da Estação da Cultura, percebe-se a carência de mobiliário urbano, havendo apenas alguns improvisados pelos moradores. Além de apresentar alguns pontos de comércio informal com infraestrutura inadequada.

O antigo depósito de inflamáveis e sanitários atualmente serve como apoio de uma lanchonete construída posteriormente pela prefeitura municipal, ele foi cedido através de contrato com prazo determinado. A garagem de *troller* motor e ferramentas hoje tem uso residencial. A cisterna é utilizada pelos funcionários da Estação da Cultura quando está faltando água encanada.

O setor E é também é uma área de muita importância, pois é nela que está localizada a ponte de ferro (**Figura 9**) e é a área em se tem a vista para o Rio Ipojuca. A ponte pode ser vista de diversos ângulos da cidade, sendo um ponto focal relevante para a paisagem da cidade. Esse trecho se encontra desocupado, tendo poucas residências em frente à linha. Há cerca de 15 anos, quando a ferrovia já havia sido desativada, a ponte ainda servia como passagem para pedestres, atuando como uma importante ligação à Praça dos Tamarindos, no centro.



Figura 9 - Vista da ponte de ferro e do Rio Ipojuca
Fonte: Júlia Lima e Silva (2018)



Figura 10 - Trilhos pendurados próximo a ponte
Fonte: Júlia Lima e Silva (2018)

⁵ O termo papangu refere-se à pessoa que no carnaval usa túnica comprida colorida e máscara com objetivo de se disfarçar completamente e brincar com as pessoas nas ruas sem se identificar. Trata-se de uma tradição centenária do Carnaval de Bezerros (WANDERLEY, 1996).

De acordo com os relatos dos moradores⁶ percebe-se que com a deterioração e falta de manutenção do entorno, a vitalidade do lugar foi significativamente reduzida, afastando ainda mais as pessoas de circularem por ela. Além de correr o risco de ser alvo da crescente criminalidade, as pessoas corriam o risco de cair, pois apesar de sua estrutura ser de boa qualidade, o piso não garantia uma boa estabilidade e existem partes sem proteção lateral. Ainda de acordo os moradores, com as últimas enchentes, as águas levaram parte da área que dava acesso à ponte de ferro, fator este que contribuiu de maneira definitiva para o seu total abandono e desativação, acelerando a sua degradação (**Figura 10**).

De acordo com o zoneamento do Plano Diretor de Bezerras (2007), parte dos remanescentes ferroviários está situada em zonas especiais, nas quais os parâmetros urbanos reguladores não são pré-estabelecidos, necessitando de regulamentos especiais. O percurso estudado está inserido na zona especial de uso sustentável (ZEUS). Por ser também uma área de importância ambiental, o Plano Diretor a entende como uma área que não pode receber mudanças, portanto, “só é permitido obras de reforma e manutenção, sem acréscimo de área construída” (BEZERROS, 2007, p. 56). Subentende-se que essa regularização tem o objetivo de conter a descaracterização da área e evitar que o patrimônio, em especial o ambiental, se torne alvo da especulação imobiliária. Apesar disso, observa-se que o Plano Diretor não aborda a temática específica do patrimônio ferroviário nestas zonas. O prédio da antiga estação, atual Estação da Cultura, está localizada na Zona Especial de Interesse Cultural (ZEIC), formada por um conjunto de edificações de interesse cultural e histórico de grande relevância para a memória arquitetônica do município.

O inventário realizado em 2009 pelo IPHAN demonstra um grande avanço para a proteção do patrimônio ferroviário de Bezerras. Como afirma Kühl (2008), o inventário é um instrumento fundamental para destacar a importância da preservação desses bens. Entretanto, apesar da visão ampla resultante da metodologia empregada para sua elaboração como discutido anteriormente, elementos aqui considerados relevantes como a ponte de ferro e as placas de sinalização não foram incluídas no mesmo. Além disso, dos itens elencados no inventário apenas a estação ferroviária foi valorada e incluída na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário.

⁶ Relatos através de entrevistas realizadas no âmbito desta pesquisa.

4. O patrimônio ferroviário de Bezerros: caminhos para sua conservação

Para o estudo do patrimônio ferroviário é imprescindível ter uma visão ampla do conjunto e fazer intervenções urbanas de maneira integrada, conciliando as peculiaridades de cada área, de modo que a intervenção seja direcionada de maneira adequada para cada uma delas. Conforme apontado anteriormente, é importante ter uma visão sistêmica (FREIRE, 2017) para que os elementos integrantes do patrimônio ferroviário sejam reconectados e de modo que a rede ferroviária e seus elementos voltem a fazer parte da vida cotidiana da cidade. É importante salientar que o objetivo da conservação não deve ser museificação do lugar, mas proporcionar as pessoas espaços públicos de qualidade que valorizem e respeitem seus aspectos sociais, culturais e econômicos.

No caso em questão, a antiga estação ferroviária de Bezerros abriga dois museus que a mantém funcionando diariamente, o que pode ser visto inicialmente como um ponto positivo. Porém, ela está isolada dos demais itens que compõem o complexo ferroviário. Isto é, não existe uma integração entre a ponte de ferro e entre os trilhos, que estão de certa forma apagados na cidade. O ideal seria recuperar a ponte de ferro e reestabelecer uma conexão entre ela e a Estação da Cultura, integrando ainda os trilhos e os demais itens ferroviários. Dessa forma, valorizaria as atividades realizadas na estação e permitiria uma melhor compreensão destes remanescentes.

Importante pontuar que o tratamento dos remanescentes ferroviários só fará sentido se trabalhados em conjunto com planejamento urbano da cidade. Para a valorização do local se é necessário propor novos usos compatíveis com o contexto de cada setor, levando em consideração o espaço livre público, incluindo no plano de requalificação as calçadas e as fachadas das edificações, sem deixar que se perca sua autenticidade. Em se tratando do contexto urbano, algumas ações contribuem para a valorização das áreas livres públicas, que podem incluir a recuperação e tratamento dos trilhos ferroviários. Todo perímetro precisa de uma limpeza para retirar a vegetação que cresceu devido à falta de manutenção. Nos locais onde não for possível desenterrar os trilhos, pode-se indicar por meio de pintura no piso ou outra estratégia o local onde se localizavam os trilhos. Nos casos em que, por motivos diversos, for necessário colocar revestimento sobre os elementos remanescentes, o ideal é optar por piso de fácil retirada, como placas de concreto ou blocos de intertravado. Se futuramente algum trem for reativado, o transtorno para recuperar os trilhos será atenuado ao se utilizar estas táticas. Em geral, os trilhos devem ser trabalhados de maneira integrada ao

local, sendo incorporados aos demais equipamentos da área contribuindo para o desenvolvimento de uma paisagem em harmonia.

Em relação ao processo de identificação de bens culturais, é importante revisar o Inventário do Patrimônio Ferroviário em Pernambuco a fim de incluir elementos que não foram considerados anteriormente, como as quatro placas “pare, olhe, escute” e a ponte de ferro. Do ponto de vista legal, para além da continuidade de iniciativas em âmbito nacional e estadual, já discutidas anteriormente, é imprescindível a inclusão de premissas de preservação do patrimônio ferroviário no Plano Diretor. Isto deverá ser levado em conta na próxima atualização do Plano Diretor de Bezerros, cuja revisão estava prevista para 2017, mas ainda não aconteceu. Em sua revisão deve-se ponderar melhor sobre esse patrimônio da cidade, considerando o mesmo como elemento estruturador que tem potencial para ser utilizado a favor do desenvolvimento da cidade, articulando a preservação do conjunto ferroviário a política urbana municipal.

Outras ações visuais e arquitetônicas podem somar para o resgate da memória coletiva e organização do espaço urbano como por exemplo: o controle de gabarito do entorno, que pode ser realizada através da revisão do Plano Diretor da cidade, evitando que futuramente as edificações sejam verticalizadas exageradamente, prejudicando o *skyline* e o significado do lugar.

Por fim, o aspecto socioeducativo também é primordial na requalificação do espaço coletivo. Algo que pode ser feito por meio da criação de uma equipe/associação de bairro com reuniões regulares para participação ativa da comunidade em todas as fases da intervenção. Além da realização de oficinas para educação patrimonial e elaboração de cartilhas educativas para serem distribuídas nas escolas e afins com o objetivo de promover não só a conservação do patrimônio material, mas também o patrimônio imaterial bem como seus elementos tangíveis e intangíveis.

4. Considerações Finais

O patrimônio ferroviário é representativo das mudanças ocorridas nas cidades brasileiras no início do século XX. No caso de cidades interioranas, como o caso de Bezerros aqui apresentado, o crescimento da malha ferroviária tem íntima ligação com sua própria formação urbana de sua área central. Com a ascensão do transporte rodoviário e a desativação da maioria das linhas férreas, esses equipamentos foram sucateados e em alguns locais atuam

como elementos de segregação, mesmo tendo o potencial de ser um instrumento de integração entre os espaços da cidade.

Apesar da crescente discussão, nacional e internacional, sobre a importância de se preservar o legado ferroviário, Rufinoni (2013, p.190) ressalta que a efetiva prática neste sentido ainda não está consolidada “seja devido às características arquitetônicas da maioria dos edifícios industriais, em geral pouco apreciadas, seja em razão do caráter de conjunto que não se compreende bem”. Freire (2017) aponta que a maioria das iniciativas ainda são direcionadas a casos isolados e que muitas vezes elas acontecem somente na iminência da perda. É necessário o desenvolvimento de ações e estratégias que sejam capazes de prevenir, antecipadamente, estas destruições.

As reflexões aqui apresentadas visam contribuir para uma efetiva preservação do patrimônio ferroviário de Bezerros. Partimos do pressuposto que o valor deste patrimônio reside não apenas na estação, elemento que de fato se encontra devidamente preservado, mas por todo o conjunto ferroviário da cidade, que em grande maioria está abandonado. Da análise desenvolvida foi possível perceber que apesar do descaso e abandono, os principais elementos componentes deste sistema ainda estão presentes. Com o devido tratamento, eles poderão voltar a ser compreendidos enquanto elementos de um único sistema e assim poderão ser apreendidos e apreciados pela população.

É importante pontuar que, embora o estudo tenha sido destinado apenas à Bezerros, a compreensão de tal patrimônio pode ainda ser articulada com elementos de outras cidades, em especial aquelas da Linha Tronco Centro de Pernambuco e suas interligações com outras redes no Brasil.

REFERÊNCIAS

BEZERROS. **Lei Complementar nº. 15 de 19 de dezembro de 2007**. Alterado pela Lei complementar nº 037 de 02 de Julho de 2013. Institui o Plano Diretor de desenvolvimento integrado do município dos Bezerros. Bezerros: Prefeitura do Município de Bezerros, 2007

BRASIL. Constituição (1988). **Constituição da República Federativa do Brasil**. Brasília, Senado Federal: Centro Gráfico, 1988.

BRASIL. **Decreto-Lei nº 25 de 30 de novembro de 1937**. Organiza a proteção do patrimônio histórico e artístico nacional. Brasília, 1937. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/del0025.htm Acesso em: 09 out. 2018.

BRASIL. **Lei nº 11.483 de 31 de maio de 2007**: Dispõe sobre a revitalização do setor ferroviário, altera dispositivos da Lei no 10.233, de 5 de junho de 2001, e dá outras providências. Brasília: Congresso Nacional. 2007

CARDOSO, André Luiz. ALBUQUERQUE, Mariana Zerbone Alves. Patrimônio ferroviário e urbanização em Pernambuco, Brasil. **Revista Latino-americana e Caribenha de Geografia e Humanidades**, v.3, n.6, setembro 2020, p.66-80.

CHOAY, Françoise. **A alegoria do patrimônio**. 4ª ed. São Paulo: Estação Liberdade / Editora UNESP, 2006.

CHUVA, Márcia. Por uma história da noção de patrimônio cultural no Brasil. **Revista do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional**, Brasília, n. 34, 2012, p.147-165.

FREIRE, Maria Emília Lopes; CAVALCANTI, Fábio; BESSONI, Giorgi.; FREITAS, Marcelo. **Patrimônio ferroviário: Memória ou esquecimento? Abordagem conceitual no processo de valoração do Patrimônio Ferroviário em Pernambuco**. In: The International Committee for the conservation of the Industrial Heritage, 2012, São Paulo.

FREIRE, Maria Emília Lopes. **Patrimônio Ferroviário: A preservação para além das estações**. 2017. 264f. Tese de Doutorado – UFPE, Recife, 2017.

FONSECA, Maria Cecília Londres. **O patrimônio em processo: trajetória da política federal de preservação no Brasil**. 2ª ed. Rio de Janeiro: Editora UFRJ, MinC – Iphan, 2005.

FUNDARPE - Fundação do Patrimônio Histórico e Artístico de Pernambuco. **Editais Substitutivo de Tombamento**. Diário Oficial do Estado de Pernambuco. Recife, 23 out. 2016.

FUNDARPE – Fundação do Patrimônio Histórico e Artístico de Pernambuco. **Patrimônios de Pernambuco: Materiais e Imateriais**. 3ª ed. Recife: FUNDARPE, 2014.

IPHAN - Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. **Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário: Bens declarados valor histórico, artístico e cultural**. 2015. Disponível em: http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Lista_patrimonio_cultural_ferrovi%C3%A1rio_dez_2015.pdf. Acesso em: 09 out. 2018.

IPHAN - Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. **Inventário do Patrimônio Ferroviário em Pernambuco**, v. 1 e 2 Recife: Iphan-PE, 2009.

KÜHL, Beatriz Mugayar. **Preservação do Patrimônio Arquitetônico da Industrialização**. Cotia: Ateliê, 2008.

MAIOR, Ronaldo J. Souto. **Bezerras seus fatos e sua gente**. 25 fev. 2018. Entrevista concedida a Júlia Grasiella em 25 fev. 2018

NORAT, R. C. C.; RIBEIRO, R. T. M. Intervenções de reabilitação de áreas históricas: questões conceituais e teóricas. **Revista Capital Científico - Eletrônica**, v. 12, n. 2, p. 141-156, 2014.

PROCHNOW, Lucas Neves. **O Iphan e o patrimônio ferroviário: a memória ferroviária como instrumento de preservação**. Mestrado Profissional em Preservação do Patrimônio Cultural, Rio de Janeiro, Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, 2014.

RUFINONI, Manoela Rossinetti. **Preservação e restauro urbano: intervenções em sítios históricos industriais**. São Paulo: Fap-Unifesp / Edusp, 2013.

SETUR (Secretaria de Turismo e Lazer). Governo Do Estado de Pernambuco. **Inventário de Atrativos Culturais do Estado de Pernambuco: Polo Agreste, Volume II**. Recife, 2013.

TICCIH - The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage. **Carta de Nizhny Tagil sobre Patrimônio Industrial**. 2003. Disponível em <http://ticcih.org/wp-content/uploads/2013/04/NTagilPortuguese.pdf>. Acesso em: 11 nov. 2018.

TICCIH - The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage. **Os Princípios de Dublin**. 2011. Disponível em <http://ticcih.org/wp-content/uploads/2017/12/Princi%CC%81pios-de-Dublin.pdf>. Acesso em: 14 nov. 2018.

WANDERLEY, Paulo Rocha. **Ontem e Hoje: no País dos Papangus**. 1.ed. Bezerros: IGAL – Indústria Gráfica Andrade Ltda, 1996.