

PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO: MEMÓRIA OU ESQUECIMENTO? ABORDAGEM CONCEITUAL NO PROCESSO DE VALORAÇÃO DO PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO EM PERNAMBUCO.

Maria Emília Lopes Freire*

Fábio Cavalcanti**

Giorge Bessoni***

Marcelo Freitas**¹**

Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional

Superintendência do Iphan em Pernambuco

RESUMO

O patrimônio ferroviário passa pelo processo de valoração cultural demandado pela Lei 11.483/2007, em atenção ao artigo 216 da Constituição Federal de 1988, como portador de referência à memória ferroviária brasileira. Este artigo traz uma reflexão sobre a construção conceitual no processo de valoração do patrimônio cultural ferroviário em Pernambuco, mediante a categoria “memória ferroviária”. Partindo desta categoria – fundamentada nas teorias que tratam das noções de memória social e de lugar de memória – se investiga os limites e as potencialidades da preservação do patrimônio ferroviário, a partir do processo de valoração de um Pátio Ferroviário. Tal espaço, revestido que é de complexa rede de relações, traz novas visões e abordagens sobre a questão da operacionalidade da salvaguarda desse patrimônio. A análise possibilita afirmar que a memória ferroviária abrange todos os suportes e fontes de informações, sobretudo os de ordem documental-bibliográfica, iconográfica, histórica, arquitetônico–urbanística e sociológica.

Palavras-Chave: Memória, Preservação, Ferrovia.

APRESENTAÇÃO

Este artigo se propõe a trazer reflexões sobre o processo de conceituação e aplicação do instrumento da **memória ferroviária** no âmbito da valoração (preservação) do Patrimônio Ferroviário que vem sendo desenvolvida pela Superintendência do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional em Pernambuco / Iphan - PE, a partir da publicação do Decreto nº 6.018, de 22 de janeiro de 2007, e da Lei Federal nº 11.483,

¹ * Graduada em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade Federal de Pernambuco.

Email: melopesfreire@hotmail.com

** Graduado em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade Federal de Pernambuco e mestre em Desenvolvimento Urbano pela UFPE. Email: fcantig@yahoo.com.br

***Graduado em Ciências Sociais pela Universidade Federal de Pernambuco. Email: giorgebessoni@yahoo.com.br

****Graduado em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade Federal de Pernambuco e Mestre em Desenvolvimento Urbano pela UFPE. Email: celopontesf@yahoo.com.br

de maio de 2007. O Decreto suprarreferido regulamenta a Medida Provisória nº 353, e 22 de janeiro de 2007, e dispõe sobre o término do processo de liquidação e a extinção da Rede Ferroviária Federal S.A. – RFFSA. Em seu Art.5º, o Decreto transfere para o Iphan,

“Os bens móveis de valor artístico, histórico e cultural, oriundos da extinta RFFSA, bem como, os convênios firmados com entidades de direito público ou privado que tenham por objeto a exploração e administração de museus ferroviários e de outros bens de interesse artístico, histórico e cultural”.

Por sua vez, a Lei Federal nº 11.483/2007 regulamenta a revitalização do setor ferroviário e encerra o processo de liquidação da extinta RFFSA, empresa que, até então, era a responsável por gerir o transporte ferroviário de carga no Brasil. Esta lei, no que tange ao patrimônio cultural legado pela RFFSA, estabelece que,

“Art. 9º Caberá ao Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - 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”.

§ 2º A preservação e a difusão da Memória Ferroviária constituída pelo patrimônio artístico, cultural e histórico do setor ferroviário serão promovidas mediante:

I - construção, formação, organização, manutenção, ampliação e equipamento de museus, bibliotecas, arquivos e outras organizações culturais, bem como de suas coleções e acervos;

II - conservação e restauração de prédios, monumentos, logradouros, sítios e demais espaços oriundos da extinta RFFSA.”.

Com vistas à preservação do patrimônio ferroviário brasileiro, o Iphan - PE deu início ao processo de valoração cultural com a realização do Inventário de Conhecimento do Patrimônio Ferroviário em Pernambuco oriundo da extinta RFFSA. O Inventário dos bens culturais de natureza material foi parte integrante do trabalho realizado em todo território nacional em decorrência da extinção da RFFSA e das responsabilidades do Iphan desde então. Logo de início ficou clara, para a Superintendência, a importância de se preservar: a visão do sistema ferroviário nacional; exemplares dos pátios ou esplanadas ferroviárias formadoras dos nós de articulação do sistema de transporte; exemplares de ferramentas e maquinário; acervo museológico e; massa do acervo

documental existente na RFFSA com o objetivo de se adotar ações de preservação e divulgação da memória ferroviária brasileira.

A pesquisa teve como objetivo identificar e localizar o acervo cultural em questão, diagnosticando o grau de conservação. Para tal foram realizadas pesquisas históricas e iconográficas, visitas de campo e entrevistas com ferroviários e comunidade local. Diante da complexidade e da extensão do patrimônio ferroviário, o inventário foi realizado por meio das seguintes etapas: Inventário dos **Pátios Ferroviários** - edificações, trilhos, maquinaria, elementos ferroviários de comunicação e sinalização; Arrolamento dos **Bens Móveis e Integrado**; Arrolamento da **Documentação Bibliográfica e Arquivística** existente no acervo da RFFSA em Pernambuco; Arrolamento qualitativo das **Obras de Arte** (pontes, pontilhões, viadutos, túneis, girador, dentre outros); Arrolamento qualitativo dos **Trechos Ferroviários** com maior expressão histórica e os representativos da engenharia ferroviária; Arrolamento qualitativo do **Material Rodante**. Esse Inventário apontou para a existência de 156 pátios ferroviários localizados em 64 municípios do Estado. Com sua conclusão, o Iphan - PE passou a dispor de informações capazes de fornecer os subsídios básicos necessários para ações de valoração e proteção. Com a gama de informações geradas pelas pesquisas empreendidas, considera-se necessário, no sentido de efetivar a preservação do patrimônio ferroviário, aprofundar o processo de valoração cultural fundamentado na legislação federal vigente. Como o inventário consistiu numa primeira aproximação, com vistas a subsidiar o processo de valoração desse patrimônio, mostrou-se ser uma segunda etapa importante – a ser executada – a identificação e a construção de bases conceituais que definam e delimitem a memória ferroviária e sua operacionalização, o que permite fundamentar os critérios de valoração do patrimônio ferroviário.

A partir do contexto atual de preservação do patrimônio ferroviário, o Iphan - PE buscou produzir e construir reflexões sobre o conceito de memória ferroviária e os critérios possíveis e viáveis de valoração desse acervo patrimonial. São essas reflexões que se buscam trazer nesta comunicação, como contribuição, a partir de um estudo de caso concreto, para a memória ferroviária. Dessarte, este trabalho se

fundamenta nos Pareceres Técnicos produzidos pelo Grupo de Trabalho designado pelo Iphan - PE para analisar o valor cultural do Pátio Ferroviário das Cinco Pontas².

Esse processo de valoração, em conjunto com as ações efetivas de preservação e proteção, impõe questões centrais sobre as quais esse artigo se propõe refletir: Qual o destino dos bens ferroviários culturais existentes? Qual seria o critério de valoração desse patrimônio: memória ou esquecimento?

A MALHA FERROVIÁRIA EM PERNAMBUCO: ESTRADA DE FERRO RECIFE AO SÃO FRANCISCO E O PÁTIO FERROVIÁRIO DAS CINCO PONTAS

A implantação das estradas de ferro no Brasil passa pelo entendimento do processo político-econômico do País e por questões técnicas, geográficas e estratégicas, ligadas à Segurança Nacional. É certo que o processo de implantação e evolução das ferrovias está diretamente ligado ao desenvolvimento econômico das regiões por onde passaram seus trilhos. Destaca-se o papel do capital privado, interno e externo, sobretudo o inglês, que promoveu, principalmente na região Nordeste, a construção das ferrovias. Também é incontestável a forte presença do Governo Federal nesse processo, seja financiando a criação dessa rede de transporte, seja incentivando as concessões e, posteriormente, encampando-as com o objetivo de reorganizar o sistema ferroviário brasileiro de forma a torná-lo atrativo para a iniciativa privada, fato que não aconteceu.

Vários estudos e planos nacionais de viação foram elaborados e sempre apontaram a importância política e estratégica das estradas de ferro na direção de formarem uma grande rede de escoamento da produção para os portos marítimos e fluviais e destes para o mercado externo. Nesses planos, as linhas férreas tinham também como objetivos integrar e povoar o território, bem como fomentar a segurança nacional. Nesse sentido, foram implantadas muitas ferrovias, dentre elas a Estrada de Ferro Recife ao São Francisco, que partia da capital pernambucana para alcançar o Rio São Francisco na altura da cidade de Paulo Afonso/BA como forma de escoar a produção das terras férteis do sul do Estado. A construção da Estrada de Ferro Recife ao São

² Integram esse GT os autores deste artigo, com a colaboração técnica de Aline Figueirôa, Rosane Piccolo e Lucas Neves, particularmente no que tange aos aspectos históricos e arquitetônicos que configuram a memória ferroviária que o Pátio representa. O historiador Adler Homero, do Iphan, colaborou no tocante às estratégias territoriais, particularmente a relação do Forte das Cinco Pontas com o Pátio.

Francisco foi concedida a Eduardo e Alfredo de Mornay pelo Decreto nº 1030, de 1853. O tráfego ferroviário foi liberado em 1858, no trecho inicial do Recife ao Cabo de Santo Agostinho, sendo a primeira estrada no Brasil a ser construída com capital inglês pela companhia “Recife and São Francisco Railway Company”, sediada em Londres.

Pernambuco foi o primeiro estado do Nordeste e o segundo do Brasil a ter uma estrada de ferro, com construção iniciada em 07 de setembro de 1855; o objetivo era desaguar a produção do rio São Francisco no porto do Recife. À época, existia no Brasil apenas a Ferrovia Mauá, com 16 km, inaugurada um ano antes, empreendimento de Irineu Evangelista de Souza – o Barão de Mauá. No entanto, pode-se considerar que a Estrada de Ferro do Recife ao São Francisco foi a primeira ferrovia de caráter nacional a ser construída no Brasil, considerando que a Estrada de Ferro Mauá era uma linha municipal (BENÉVOLO, pág. 281). O primeiro trecho da Estrada foi inaugurado em 8 de fevereiro de 1858, data em que correu o primeiro trem, transportando mais de quatrocentas pessoas da Estação de Cinco Pontas à Vila do Cabo. A estação central inicial, denominada **Estação das Cinco Pontas**, foi construída provisoriamente na esplanada do Forte das Cinco Pontas, velho fortim holandês que também teve o nome de Frederick Hendrik. A estação foi edificada nos terrenos pertencentes à “Empresa Locomotora Pernambucana”, que ainda mantinha ali o barracão para guardar os lastros de carga e a cocheira dos burros, porquanto era pressuposto que uma estação de tal ordem deveria ocupar um local mais próximo ao centro da cidade e ao porto.

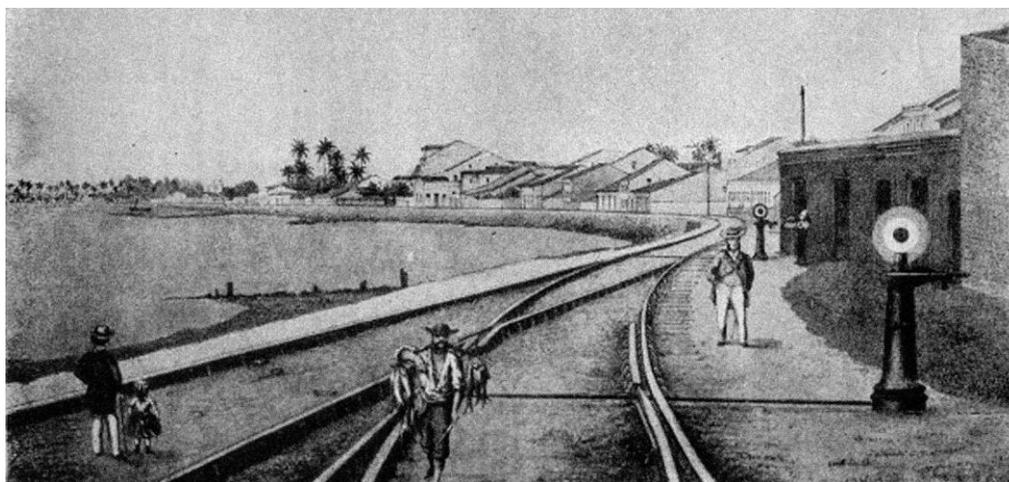


Imagem 01: Pátio Ferroviário das Cinco Pontas. Litografia de F.H. Carls, 1878. Fonte: Museu da cidade do Recife.

Segundo Cunha (1909, p. 573), a Estrada de Ferro Recife ao São Francisco partia da região onde já existia o Forte das Cinco Pontas, e seguia a margem esquerda da bacia do segundo braço do Rio Capibaribe, atravessando-o nas proximidades da estação de Afogados em uma planície, quase ao nível do mar, coberta de mangues e areia. Os produtos transportados de maior relevância eram o açúcar e os cereais (milho, feijão, arroz e farinha de mandioca), além do movimentado transporte de passageiros, que trazia uma renda considerável para a companhia.

Muitos edifícios necessários para viabilizar a operação ferroviária no Pátio das Cinco Pontas foram sendo construídos, como armazéns, guaritas, caixas d'água, areeiro, linhas e desvios, dentre outros. Já para o transporte de passageiros, existia a estação principal e sua gare, localizadas próximas ao Forte das Cinco Pontas. O Pátio Ferroviário das Cinco Pontas é considerado local estratégico para a operação ferroviária devido à sua posição geográfica, próximo ao Porto do Recife, grande exportador de mercadorias à época. Com o passar do tempo, foram sendo construídas edificações no pátio ferroviário de forma a atender à logística da operação ferroviária diante da crescente demanda de transporte de cargas e de passageiros, como linhas férreas, desvios, balança, oficinas de eletrotécnica e mecânica, posto telegráfico, armazéns, alojamento de maquinista, oficina da eletrotécnica, vilas, oficina de reparo de material rodante (os reparos mais pesados e as montagens das locomotivas eram realizados nas oficinas situadas nos pátios ferroviários em Jaboatão dos Guararapes e de Edgard Werneck em Recife).



Imagem 02: Vista panorâmica do Pátio Ferroviário das Cinco Pontas, Recife / PE. Fonte: RFFSA, s/ d.

Pode-se afirmar existir uma tipologia de pátios ferroviários, que compreende as edificações e estruturas acima expostas, de acordo com a demanda de carga e de passageiros da região. Dos pátios ferroviários originais das primeiras ferrovias do Brasil, o das Cinco Pontas é o que se encontra atualmente mais íntegro e ainda mantém a ligação como o porto do Recife, apesar das modificações ocorridas ao longo dos anos. Ele constitui com o porto uma paisagem cultural característica das cidades, sobretudo litorâneas, onde se implantou esse modo de produção.

DO LUGAR DE MEMÓRIA A MEMÓRIA FERROVIÁRIA

Sabe-se que, no Brasil, sob a influência inglesa no modelo de transporte de carga e de passageiros, implantou-se um extenso, complexo, diverso e, ao mesmo tempo, único *modus operandi* ligado ao contexto das ferrovias. De várias maneiras, ora fundaram, ora implementaram-se em cidades e territórios específicos, seguindo planejamento próprio a esse meio de transporte, estações, prédios para armazenagem da carga, oficinas e, nos locais concentradores de maior movimento e volume de carga e passageiros, o que se conhece atualmente como pátios ou complexos ferroviários.

Tais complexos eram construídos em lugares estratégicos de acordo com razões de ordem econômica (de produção), técnica, social ou política. Frequentemente estes fatores eram determinantes, simultaneamente, o que permite entender tais áreas, realmente, como “complexos”, que eram interligados pela linha férrea que formavam o sistema ferroviário Brasileiro. Poderiam ser aproveitados locais que tinham sido utilizados historicamente como caminhos, portas de entrada e saída de cidades, espaços de escoamento de produção por se situarem em espaços privilegiados, localização geográfica que possibilitava a construção e o assentamento de trabalhadores. Isso mostra a imbricada rede de aspectos que caracterizam os pátios e os complexos ferroviários no Brasil. Um complexo ferroviário é formado por compartimentos e elementos, como armazéns, equipamentos de sinalização e telecomunicação, casa de telégrafo, restaurante, posto médico, escola, rotunda, oficinas, vilas, estações e outros que traduzem uma funcionalidade produtiva, uma rede de relações de trabalho e um campo de relações e controle social. Neste espaço atribui-se destaque, em termos sociológicos, às vilas ferroviárias: locais de moradia de trabalhadores e diretores das ferrovias, onde as relações de vizinhança e a hierarquia social se intercalam às relações de trabalho e de produção. São inspiradas nos modelos de vilas destinadas a abrigar trabalhadores das indústrias. Por este motivo, falar em patrimônio ferroviário consiste, de certa maneira, em falar de patrimônio industrial. Essas vilas são marcadas pela distribuição espacial singular das residências e suas características arquitetônicas, mostrando, de modo evidente, diferenças sociais entre os trabalhadores braçais e os dirigentes das ferrovias, como se pode ver em Paranapiacaba (Santo André-SP) – um exemplo bem preservado de unidades de moradia – e em Vila Belga (Santa Maria-RS).

Diante disso, pode-se afirmar que, de fato, as vilas ferroviárias são espaços em que se dá algo mais do que simplesmente a estratégia de funcionamento logístico. Nessas vilas funciona um mecanismo de controle social, no sentido em que elas auxiliam a situar no espaço dos complexos ferroviários os trabalhadores e os chefes, os mais pobres e os mais ricos. Esse mecanismo se expressa desde a construção mesma – arquitetura – das casas dos que trabalham no complexo até a disposição delas no espaço – urbanismo. Pode-se perceber que as casas dos diretores e de cargo mais elevado são arquitetonicamente mais elaboradas e mais amplas, além de estarem situadas em local no terreno de maior destaque – no caso do Pátio das Cinco Pontas, na frente d’água. As casas dos trabalhadores de cargo mais baixo, por sua vez,

situam-se mais distantes do rio, próximas umas às outras e distantes daquelas, o que lhes confere a relação e a organização de “vila”. Por sua vez o trem de passageiros era muito popular nas regiões por onde passavam. O apito do trem na época das locomotivas a vapor anunciava sua partida e sua chegada às estações, mesmo que atrasado, algumas vezes. Posteriormente, as locomotivas foram substituídas por locomotivas a diesel, que trouxeram a buzina pneumática. Os maquinistas, os condutores, os guardas freios e os folguistas sabiam da importância de suas funções junto à população e aos clientes.

A concepção territorial de um pátio ferroviário está diretamente relacionada a construção de grandes vazios e implantação dos edifícios de forma esparsa devido a necessidade de existir espaços (“vazios”) para realizar as operações de descarga, carga e de formação dos trens de acordo com o destino de cada vagão que constitui a composição ferroviária. Os trens (entenda-se aqui a composição ferroviária formada por locomotivas, vagões e carro de passageiro) eram formados de acordo: com o número de vagões e carros de passageiros a serem tracionados, o que condicionava o número de locomotivas necessárias; o destino das cargas; e ainda, o tipo de linha onde a composição iria trafegar isto é a curvatura, rampa, bitola e etc. Depois da formação do trem o setor responsável na RFFSA dimensionava a equipe necessária a operar a composição ferroviária (maquinista, auxiliar de maquinista, guarda-freios, foguista e etc.), e ainda, determinava onde seria o abastecimento do trem de acordo com a peso do trem e a distância a ser percorrida. Para o abastecimento das locomotivas se utilizava inicialmente a lenha, água e areia, depois se passou a usar apenas óleo diesel e areia, esta última utilizada para vencer as grandes rampas existentes na linha como forma de aumentar a aderência das rodas ao trilho e assim vencer a inclinação das rampas existentes nas estradas. Quanto à tripulação era necessário se programar a troca da mesma, haja vista que o mesmo trem podia levar dias para chegar ao destino final e assim era imprescindível realizar a troca da tripulação.



Imagem 03: Trem passando sob túnel em Pernambuco. Fonte: Acervo da RFFSA, s/d.

Esse conjunto de elementos pode ser caracterizado considerando o tipo de bens que o compõem, seja o material rodante, os pátios, o acervo edificado, os equipamentos de sinalização e comunicação e o acervo documental. O primeiro pelas máquinas, locomotivas, vagões, estradas de ferro, pontes, pontilhões, túneis, sinais e todos os instrumentos e equipamentos relacionados à operação do sistema; o segundo, pelos bens imóveis constituídos pelas estações ferroviárias, nas suas mais diversas dimensões, casas dos agentes, armazéns, castelos, caixas d'água, oficinas, escolas, centro recreativos, vilas e similares. Neste caso, se enquadram também os bens móveis e integrados, por se constituírem parte da tipologia arquitetônica da edificação, como as mãos francesas, os lambrequins, escadas, vitrais e algumas esquadrias diferenciadas, ou por se constituírem elementos ferroviários de sinalização e de comunicação, e ainda elementos integrantes da superestrutura e infraestrutura ferroviária.

Patrimônio e memória esses que se relacionam à história do desenvolvimento industrial em escala mundial, que reproduziu em todas as partes do planeta um determinado modo de viver e trabalhar que mudaria completamente as relações

sociais, bem como as condições técnicas e econômicas das condições de produção até então estabelecidas.

Esse *modus operandi* de desenvolver e construir cidades deixou marcas na *urbis* contemporânea, em parcelas significativas da cidade, parecendo na expectativa de ser redimensionado no sistema de valores da atualidade, compatibilizando-se a um novo ritmo e velocidade.

Para compreender a complexidade de relações materiais e imateriais, no que tange aos processos de construção das ferrovias, dos complexos ferroviários e dos pátios ferroviários, a discussão que aqui se pretende percorrer é acerca da memória ferroviária, que passa pela reflexão do conceito de **lugar de memória**, onde o processo histórico de longa duração acabou por tipificar uma **memória social** que trata da categoria ferroviária em si, mas também da memória social da cidade inscrita no movimento autofágico do desenvolvimento urbano, em que a cidade se constrói sobre si mesma. Por outro lado, a identidade ferroviária dependeu da criação de uma **memória coletiva** cuja evolução justapôs e sobrepôs, até hoje, hábitos sociais correspondentes aos momentos históricos de seu desenvolvimento.

O conceito de *lugar de memória* surge a partir de discussão desenvolvida na França, cujo historiador Pierre Nora foi o precursor. Um lugar de memória existe a partir do *desejo dos homens e/ou com o passar do tempo*; refere-se e necessita tanto de um suporte material quanto de um abstrato, ou simbólico; é aquilo que restou e se perpetua de um outro tempo; é um registro e também aquilo que o transcende, pois seu sentido simbólico está inscrito no próprio registro.

O lugar de memória com um espaço que ao longo dos séculos guarda material orgânico e sedimenta-se em camadas passíveis de leitura geológica, podemos generalizar dizendo que os Pátios Ferroviários, no contexto dos complexos Ferroviários possuem uma memória estratificada representativa de cada uma de suas épocas. Cronologicamente, uma de suas leituras possíveis refere-se à ordem de aparecimento dos elementos estruturais e infra-estruturais necessários ao funcionamento de um Pátio. E a cada uma dessas fases históricas correspondem também funções específicas que se complexificam conjuntamente ao processo de desenvolvimento das cidades.

Segundo Nora (1981), a sociedade necessita destes lugares porque não possui mais meios de memória no atual momento histórico-cultural, tendo em vista que a evolução urbana a descaracteriza à medida que destrói seus lugares.

Para Delgado (2006), a memória não apresenta definição conceitual: refere-se à construção de identidades e ao fortalecimento de consciências individuais e coletivas; ainda, a vivência cotidiana conforma a memória durante a existência e ordena as significações das experiências; reflete o passado no ato da verbalização e do estudo no tempo presente; reencontra e reconhece espaços e lugares; necessita de um suporte para vir à tona através da recordação, seja este suporte material ou subjetivo.

Pressupõe-se então que conceito de “lugar” está diretamente implicado com o de memória, podendo ser entendido como o resultado de práticas sociais distintas e do sentimento de pertença que lhe é inerente. É uma representação à medida que é real e o ultrapassa, ganhando diversos níveis de compreensão e afetividade, ao passo que é compreendido pelos indivíduos no decorrer do percurso histórico, podendo ser potencializado ou diminuído, conforme a existência ou não de ações para a sua preservação e promoção.

No que toca a um tipo específico de memória cujo acesso pode se dar através dos relatos orais³ dos funcionários da Rede Ferroviária Federal S. A. – RFFSA, e pode-se compreender não somente aspectos do funcionamento de um Pátio Ferroviário em determinados momentos de sua evolução, mas também perceber como a vida cotidiana destes trabalhadores e suas histórias de vida se confundem com a própria história da RFFSA.

Neste aspecto, a História Oral insere no momento em que incide sobre a memória do lugar. Por serem construídas na coletividade vivida pelo sujeito, as memórias então narradas dotam de sentido a vida social.

A História Oral, ao fazer a intermediação entre a micro e macro-história, permite a análise das vivências em relação às estruturas da sociedade. Estabelecem-se pontes entre a História contada e as manifestações políticas, econômicas e sociais em que o sujeito se insere, para então analisar a narrativa propriamente dita, a partir do presente do depoente.

³ Cujas histórias de vida estão registradas na obra em cinco volumes intitulada *Um trem de histórias: registro e disseminação dos saberes e ofícios da Rede Ferroviária do Nordeste*, realizado pelo Iphan/PE no ano de 2010³,



Imagem 04: Trecho em construção da Rede Ferroviária em Pernambuco. Fonte: Acervo da RFFSA, s/d.

A constituição e manutenção de uma memória coletiva, a partir da conjunção daquilo que foi contado, resultam em novas maneiras de apreensão e compreensão *daquilo que não mais ali está*:

“Os traços do passado lá estão, na sua materialidade, na sua presença visual e passível de reproduzir uma experiência sensível, mas é pelo olhar de quem rememora que se pode dar a ver uma ausência, converter o velho em antigo, ou seja, fazer de um espaço, transformado, destituído e mesmo vazio, uma construção no tempo portadora de vida, porque é reconhecida como tal. É só pelos olhos da memória que é possível ver, mesmo na ausência, material do traço ou resto do passado, a presença daquilo que já foi. Neste sentido, ao passar por uma rua, ou parar diante de um prédio, é possível enxergar não a concretude daquilo que se oferece à vista, mas a presença daquilo que não mais ali está.” (PESAVENTO, 2002, p.27).

Pelo exposto, podemos conjecturar que os Pátios Ferroviários, no contexto dos complexos ferroviários constituem lugares de memória à medida que são referência para as pessoas que ali conviveram e, em sentido mais amplo, em sua relação com a história de formação das cidades. A especificidade e centralidade dos complexos engendravam uma série de práticas e rotinas de trabalho, que por sua vez resultaram em dinâmicas sociais únicas, vindo a criar toda uma sorte de elementos que constituem o universo da Memória Ferroviária, aqui entendido como:

“[...] todos os suportes e fontes de informações sobre o contexto ferroviário brasileiro, sobretudo os de ordem documental-bibliográfica, iconográfica, histórica (incluindo fontes de história oral e ruínas de testemunhos), arquitetônico-urbanística (tanto no plano interno a cada complexo ferroviário – organização espacial – quanto em relação à implantação na paisagem da cidade) e sociológica (relações de produção, de trabalho, de vizinhança – micro e macrossocial – de parentesco)”. (IPHAN, 2010a, p. 56).

No que tange ao conceito de *memória coletiva*, adota-se como suporte a reflexão desenvolvida pelo sociólogo francês Maurice Halbwachs, para quem a construção das memórias se dá através da participação dos indivíduos em grupos sociais determinados, delimitados espacial e temporalmente, cujas memórias participam de um contexto social onde se está contido e que é pretérito. Além disso, para aquele autor *“[...] a memória é adquirida na medida em que o indivíduo toma como sua as lembranças do grupo com o qual se relaciona, [havendo] um processo de apropriação de representações coletivas por parte do indivíduo em interação com outros indivíduos”*. (SANTOS, 1998, p.5-6).

Para Halbwachs, a memória se apoia mais no vivido do que no aprendido e, antecedendo as conclusões de Nora, também necessita de lugares para sua construção e manutenção, onde cada mudança nestes lugares modifica a memória dos grupos, quiçá também da cidade.

Neste universo de entendimento, compreendemos que a ampliação do conceito de patrimônio para a Memória Ferroviária possibilita uma nova visão, onde a simples preservação de bens e valores culturais isolados torna-se insuficiente para compreender seu contexto sócio-cultural.

Este entendimento coaduna com a Carta de Nizhny Tagil sobre a proteção ao Patrimônio Industrial:

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

Considerando-se os aportes relativos à memória e ao Patrimônio Industrial conseguimos ampliar nosso horizonte de compreensão, a partir da análise do Pátio Ferroviário das Cinco Pontas e seus sentidos para a memória ferroviária e para memória urbana da cidade do Recife.



Imagem 05: Trem partindo do pátio das Cinco Pontas com faixa comemorativa onde está escritório da “Estrada de Ferro Recife S. Francisco”. Fonte: Acervo da RFFSA, s / d.

Com base nesse estudo, pode-se compreender que a memória ferroviária consiste então em todos os suportes e fontes de informações sobre o contexto ferroviário brasileiro, sobretudo os de ordem documental-bibliográfica, iconográfica, histórica (incluindo fontes de história oral e ruínas de testemunhos), arquitetônico-urbanística (tanto no plano interno a cada complexo ferroviário – organização espacial, quanto em relação à implantação na paisagem da cidade) e sociológica (relações de produção, de trabalho, de vizinhança – micro e macrossocial – de parentesco).

SIGNIFICÂNCIA DO PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO

Podemos então considerar que a valoração do Patrimônio Ferroviário Brasileiro passa por um processo de evidenciar sua complexidade e relevância, em nível nacional, a partir da operacionalização das bases conceituais do que seja Memória Ferroviária.

Declarar a significância do Pátio Ferroviário das Cinco Pontas passa então por compreender esses espaços como lugares de memória no contexto da ferrovia, na perspectiva de um potencial legado para a recente história social brasileira. Recente porque parcela dos construtores desse patrimônio estão vivos e vivificam, por rememoração, as relações sociais nele estabelecidas em seu processo de desenvolvimento, de fins do século XIX a meados do século XX.

A significância de um Pátio Ferroviário é a resultante dos valores consubstanciados nos atributos materiais, porque portadores de sentidos e significados para as gerações que construíram e vivenciaram esse patrimônio, bem como para uma parcela dos que hoje o recebem. Por outro lado, o reconhecimento desse sistema de valores passa pela compreensão da “substância” desses lugares como “pátio”, enquanto categoria espacial e como “pátio ferroviário”, enquanto um atributo que o caracteriza no contexto das funções da cidade.

Portanto, soma-se ao já exposto que a significância desse espaço está diretamente relacionada ao **entendimento dos Pátios Ferroviários no âmbito de uma complexa rede articulada**, onde os vazios configurados pela malha e pelas edificações se constituem em seu elemento fundante.

Dessa forma, podemos entender que um Pátio Ferroviário é configurado pelos edifícios que o delinham, que lhe dão forma, e que definem o seu agenciamento e as relações que se dão entre os seus elementos, concebendo que essas relações fazem parte de uma estrutura, constituindo um sistema.

Podemos então definir que o pátio ferroviário resulta da correspondência entre as “propriedades sociais do espaço” e as “propriedades espaciais da sociedade”⁴, se compreendermos que o espaço assim definido estabelecia uma determinada lógica comportamental e que por sua vez essa mesma sociedade reorganizou e redefiniu o espaço da cidade em função de um novo mecanismo de relacionar-se com o outro, no tempo e no espaço: a ferrovia.

A partir disso, podemos dizer que existe uma “dimensão sintática” do espaço, no que corresponde ao arranjo das estruturas edificadas na configuração de um pátio ferroviário, e uma “dimensão semântica”, no que corresponde às relações sociais que se estabeleceram e constituíram de valor e memória o lugar em questão.

A “dimensão sintática” pode ser abarcada a partir de um mapa mental de seu funcionamento, intuindo-se que a disposição relativa de cada um dos elementos corresponde a uma necessidade de relação entre as partes, concebendo-se então um todo indissociável. Argumenta-se aqui, entretanto, que o todo não é apenas o conjunto

⁴ Segundo a teoria da sintaxe espacial, na perspectiva de entender a configuração urbana e os fenômenos espaciais, especialmente nas relações entre espaço público e privado (HILLIER & HANSON, 1984).

das partes, mas essencialmente o que as partes, em conjunto, são capazes de “configurar”.

Desta maneira, se intui que a essência desses lugares – Pátio - está no vazio, conformado pelos edifícios e equipamentos que lhe dão sentido. E que esse vazio consubstancia a memória desse lugar pelo que aconteceu no entre “coisas”, permeado pelas linhas férreas e vencido pela velocidade cadenciada do trem, portando cargas e pessoas, transportando memória social.

Assim, a “dimensão semântica” resulta diretamente da forma em como os atributos materiais foram “animados”, ou seja, vivenciados e carregados de memória, e no caso em questão, de uma memória social do trabalho da era industrial.

A formatação do espaço ocupado pelo Pátio Ferroviário das Cinco Pontas sempre teve relação, desde sua origem, com a importância daquele espaço vazio, podendo-se instituir que esse modelo se reproduziu em todo o território nacional, onde o vazio não resultava de resquício de planejamento urbano, mas da consciência de sua forma-função. Neste caso, o espaço dotado de sentido ao longo das décadas transformou-se em um lugar cujas referências da experiência de vida e da organização espacial obediente a uma ordem econômica construíram uma memória específica.

Conclui-se parcialmente então que a significância de um pátio ferroviário pode ser entendida pela sua dimensão sintática, pela integridade funcional e inteligibilidade dos elementos materiais que o configuravam e que permanecem consistindo na forma, a função para o qual fora concebido, observando-se os esquemas de circulação e produção; e por sua dimensão semântica, pelo sistema de valores que podem ser identificados no presente, relacionando-se à memória coletiva, emanando do lugar autenticidade na medida em que seja percebido como expressando um verdadeiro processo histórico de construção de um sistema ferroviário no contexto das cidades.

Desse modo, entende-se que a significância de um Pátio Ferroviário no contexto do patrimônio ferroviário nacional, na verdade, diz respeito à importância de se compreender a sociedade pós-industrial a partir do paradigma ferroviário, estabelecendo-se um sistema de valores reconhecíveis em seus atributos dependendo, para tanto, de serem visualizados por um olhar renovado. Isso porque a recente “descoberta” da importância do patrimônio industrial, e a complexidade de seu

entendimento, impulsionam a reflexão para além dos horizontes formais das belas artes ou da história factual.

Dessa forma, pode-se verificar um conjunto de valores imbricados, como o valor histórico, o valor arquitetônico, o valor arqueológico, valor paisagístico, valor de uso e valor de raridade. Valores esses que não existem separadamente, não obedecendo a uma lógica cartesiana de qualificação e, nesse sentido, impossível de se aferir isoladamente às partes. Isso porque as unidades não fazem sentido separadamente, visto que traduzem uma lógica maior, a de múltiplas relações num conjunto de equipamentos que constituíam um complexo ferroviário. Sendo assim, temos:

- O **valor histórico** remete ao processo de desenvolvimento econômico, social, urbano e tecnológico vivido pela cidade em seus períodos históricos. Este valor também permite a vinculação com o contexto ferroviário e produtivo em escala regional e nacional.
- O **valor arquitetônico** pelo conjunto tipológico de “Pátio Ferroviário” característico do sistema ferroviário implantado no Brasil, especificamente de edifícios construídos para o trabalho e para a moradia, diretamente relacionados ao espaço de produção.
- O **valor arqueológico** pelos vestígios e objetos reveladores da cultural material pós-industrial que podem ser encontrados, bem como espalhados nos acervos, nos museus, nos arquivos, como potenciais reveladores de uma história menos linear e mais complexa de atores sociais diretamente vinculados ao seu processo.
- O **valor paisagístico**, na qualidade de serem espaços eminentemente construídos como “vazios”, preenchido por uma lógica funcional que dá sentido e condições de funcionamento ao sistema ferroviário, podendo-se falar numa paisagem urbana industrial que expressa a memória da ferrovia.
- O **valor de uso**, quando se verifica a continuidade de seu funcionamento como pátio de operações ferroviárias, da malha ou do sistema, que pode subsistir até hoje com funções relacionadas à manutenção da ferrovia.
- O **valor de raridade**, pelas especificidades tipológicas que podem ser identificadas nos edifícios e maquinário, nas obras d’arte característico da

engenharia ferroviária e especialmente nas relações específicas, como no tipo pátio-porto, vinculado historicamente às estruturas urbanas das principais cidades brasileiras.

- O **valor de memória**, que perpassa e dá sentido aos demais valores, pois ordena e permite a releitura dos diversos vestígios (materiais e imateriais) presentes, estabelecendo nexos entre o passado, o presente e o futuro, possibilitando o reconhecimento dos espaços perdidos e reconectando seus elementos fragmentados.

Em síntese, o conjunto de valores aqui atribuídos ao contexto do pátio e do patrimônio ferroviário como um todo se deve aos aspectos suscitados pela Memória Ferroviária. Pode-se afirmar, pela argumentação aqui empreendida, que os valores apresentados podem ser percebidos e reconhecidos em qualquer escala territorial onde se encontre implantado o sistema ferroviário brasileiro.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Os conceitos de memória, lugar de memória e memória coletiva nos fornecem instrumentos teóricos para se compreender a formação, a consolidação de uma Memória Ferroviária no tempo e no espaço. Essa memória de modo algum deve ser entendida de forma homogênea; ela varia de acordo com as localidades onde se situa os períodos históricos que atravessa e as funcionalidades determinadas por cada contexto ferroviário. Essa heterogeneidade cumpre uma função social de atender a uma demanda econômica, de escala industrial, inserida num modo de produção que delineou classes sociais próprias do contexto ferroviário. Essas classes desenvolveram, por sua vez, costumes peculiares, símbolos e linguagens que denotam uma identidade social e cultural que convive com outras identidades urbanas e rurais.

Neste sentido, a Memória Ferroviária sugere ao pesquisador e ao gestor público que a metodologia da História Oral se coloca como alternativa para a apreensão de histórias de vida e memórias sociais ligadas à dinâmica da RFFSA, e juntamente com as metodologias de coleta de dados existentes – inventários, registros, pesquisas documentais, levantamentos –, propicia uma aproximação maior com as diversas

formas de representação social que essa memória produz. É dessa forma que se operacionaliza as bases conceituais que constituem a Memória Ferroviária, no âmbito do processo de valoração do patrimônio ferroviário.

A partir desse processo de valoração do patrimônio ferroviário em Pernambuco, pode-se perceber o quanto a Memória Ferroviária é determinante para a preservação dos aspectos culturais e históricos desse contexto, que perpassa o patrimônio industrial brasileiro. Essa memória permite expressar os processos históricos de implantação dos elementos, da organização funcional, da organização espacial, da configuração da paisagem e da logística de operação ferroviária.

A construção do conceito de memória ferroviária é fundamental para o processo de valoração do patrimônio ferroviário, dando suporte ao reconhecimento dos bens, por meio dos seus atributos que lhe conferem identidade, como meio de não só preservar bens materiais para a posteridade, mas essencialmente pela capacidade de restabelecer na memória coletiva da sociedade pós industrial, as conexões da história social do trabalho.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

AUGÉ, Marc. **Não-lugar**: Introdução a uma antropologia da supermodernidade. São Paulo: Papirus, 1994.

BENEVOLO, Ademar. **Introdução a História Ferroviária do Brasil – Estudo Social Político e Histórico**. Recife: Edição Folha da Manhã, 1953.

CASTRO, Adler Homero Fonseca de. **Pátio das Cinco Pontas: breves considerações**. Recife: Iphan, 2010.

CONSTANTINO, Núncia Santoro de. **Teoria da história e reabilitação da oralidade: convergência de um processo**. In: ABRAHÃO, Maria Elena Menna Barreto (org.). **A aventura (auto)biográfica: teoria e empiria**. Porto Alegre: EDIPUCRS, 2004. 600 p.

CUNHA, Ernesto Antonio Lassance. **Estudo Descritivo da Viação Férrea do Brasil**. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1909.

CUNHA, Ernesto Antonio Lassance. **Viação férrea do Brasil**. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1909.

INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL. **Inventário do Patrimônio Ferroviário em Pernambuco**. Recife: Iphan, 2009.

INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL. **Parecer Técnico Sobre o Pátio Ferroviário de Cinco Pontas, Recife-PE**. IPHAN, 2010.

INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL. **Parecer Técnico Complementar Pátio Ferroviário das Cinco Pontas: significância cultural e preservação da memória ferroviária.** IPHAN, 2011.

INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL. **Um trem de histórias:** registro e disseminação dos saberes e ofícios da Rede Ferroviária do Nordeste – Módulo Pernambuco. Recife: IPHAN, 2010.

LANG, Alice Beatriz da Silva Gordo. **História Oral:** muitas dúvidas, poucas certezas e uma proposta. In: MEIHY, José Carlos Sebe Bom (org.). (Re) Introduzindo a História Oral no Brasil. São Paulo: Xamã, 1996.

MENESES, José Newton Coelho. **História e turismo cultural.** Belo Horizonte: Autêntica, 2004.

NORA, Pierre. **Entre memória e história:** a problemática dos lugares. São Paulo: Revista do Programa de Estudos Pós-Graduados em História e do Departamento de História da PUC-SP, 1981.

PESAVENTO, Sandra Jatthy. **Memória, História e cidade:** lugares no tempo, momentos no espaço. In: UNIVERSIDADE FEDERAL DE UBERLÂNDIA. Uberlândia: Revista do NEHAC – Núcleo de Estudo em História Social da Arte e da Cultura, 2002.

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

SANTOS, Myrian Sepúlveda dos. **Sobre a autonomia das novas identidades coletivas: alguns problemas teóricos.** São Paulo: Revista Brasileira de Ciências Sociais, 1998. Disponível em: http://www.scielo.br/scielo.php?pid=S0102-69091998000300010&script=sci_arttext. Acesso em 04 de abril de 2008.

THE INTERNATIONAL COMMITTEE FOR THE CONSERVATION OF THE INDUSTRIAL HERITAGE (TICCIH). **Carta de Nizhny Tagil sobre o Patrimônio Industrial.** Nizhny Tagil, 2003. Disponível em: <http://www.mnactec.cat/ticcih/pdf/NTagilPortuguese.pdf>. Acesso em 11 de outubro de 2010.