

# TERMINAL FERROVIÁRIO DE JARAGUÁ. POTENCIALIDADES, COMPARTILHAMENTOS E CONFLITOS DE GESTÃO

**Sandro Gama de Araújo**

Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional  
Técnico, Arquiteto e Urbanista do IPHAN, lotado na Superintendência Estadual em Alagoas,  
responsável pelas análises de gestão do Patrimônio Ferroviário de interesse histórico da antiga  
RFFSA no Estado desde 2010.  
sandro@iphan.gov.br

## RESUMO

O presente artigo refere-se à gestão do Patrimônio Ferroviário no Estado de Alagoas, em particular nas intervenções e intenções de uso do conjunto do pátio terminal ferroviário de Jaraguá, na cidade de Maceió/AL. Levanta suas potencialidades, parceiros e problemáticas concernentes à aplicação da Lei Federal nº 11483/2007 por parte do IPHAN. Sendo necessário, para tanto, construir um referencial histórico e de inserção do ramal na malha urbana da cidade para compreender os agentes e interesses sobre a área, tratando-se de uma nota prévia realizada por um gestor público.

**Palavras – chave:** Ferroviário – Gestão - Jaraguá

## 1. INTRODUÇÃO

Apesar da importância e relevância do acervo arquitetônico ferroviário no Brasil, apenas em 2008, com a publicação da Lei nº 11483/2008, foi dada incumbência legal a que o IPHAN – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional gerenciasse todo o conjunto de acervos ferroviários de autarquias federais extintas. Anteriormente, a gestão ocorria apenas por processos de Tombamentos<sup>1</sup> e em Bens Tombados, ou por investimentos isolados e pontuais.

Com a vigência da citada Lei, foi dada ao órgão federal de Proteção Cultural responsabilidades sobre vários conjuntos ferroviários em diversos Estados, em particular para aqueles classificados como de interesse histórico, cultural e paisagístico, com totalização ainda incerta, tendo-se inventariado pouco mais de 6.000 imóveis.

---

<sup>1</sup> Nos termos do Decreto-Lei Federal nº 25/1937, que cria o então SPHAN – Serviço de Patrimônio Histórico e Artístico Nacional e institui o instrumento da inscrição de bens culturais em livros de Tombo, ficando o Estado(União) responsável por sua gestão e proteção.

Para o caso de Alagoas, a legislação incidirá sobre quase toda a malha ferroviária do Estado, passando sua Superintendência Estadual a incentivar a distribuição de comodatos de uso, a fiscalizar e a apoiar ações de restauração arquitetônica.

O presente artigo, uma nota prévia realizada por um gestor de políticas públicas patrimoniais sob a forma de depoimento de vivência profissional, apresentará uma análise da gestão do Patrimônio Ferroviário em Alagoas a partir do estudo de caso para as ações planejadas para o conjunto do pátio Terminal Ferroviário de Jaraguá, situado em Maceió, capital do Estado das Alagoas, no Nordeste brasileiro (figura1).

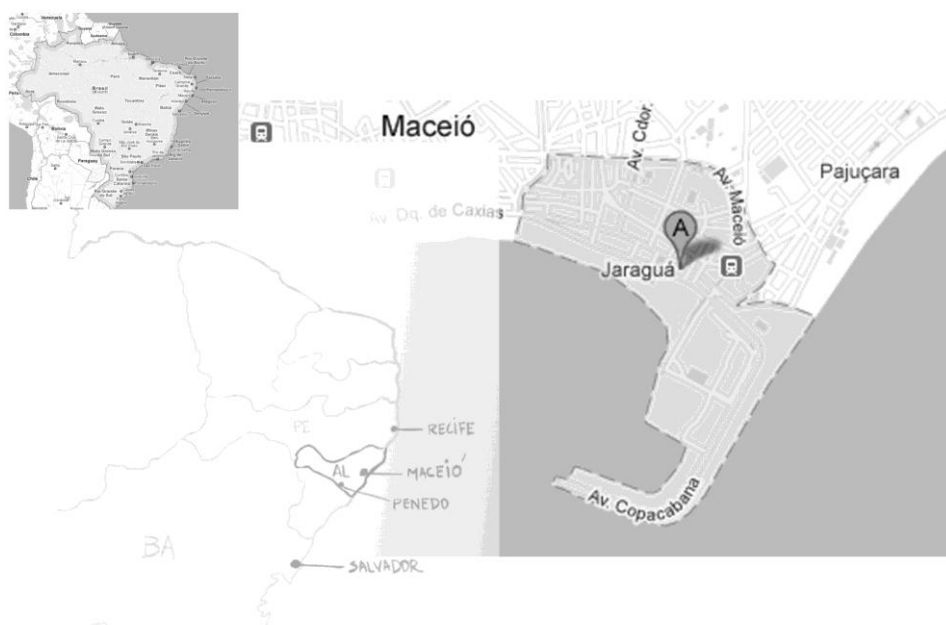


Figura1. Nordeste brasileiro.

## 2.O APITO E O “SUSTO” – as problemáticas da Lei 11.483/2007

*“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.*

*§ 1º Caso o bem seja classificado como operacional, o IPHAN deverá garantir seu compartilhamento para uso ferroviário.*

*§ 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.*<sup>2</sup>

Publicada em 2007, a Lei 11.483 soou aos técnicos da Superintendência Estadual do IPHAN à época como uma “surpresa”, apesar do tema ser recorrente há 10 anos, conforme atesta o site da Instituição<sup>3</sup>.

O Instituto tinha, recém-nomeado técnicos por concurso público, após 20 anos de desmonte de seu quadro funcional. Por uma conta simples, havia sempre a citação em encontros regionais de que o quadro do IPHAN naquele ano ainda era em muito inferior ao de fim dos anos 1980, sendo superior a quantidade de Bens Tombados relativamente àquela década, além de ter sido ampliada, pela constituição de 1988, o conceito de Patrimônio Cultural, ampliando igualmente os Bens Culturais a inventariar, (re)conhecer, fiscalizar, fomentar e proteger<sup>4</sup>.

Quadro agravado pela baixa remuneração frente à especialização que os cargos exigiram, o que gerara cerca de 40% de evasão por pedidos de demissão daqueles concursados.

E o IPHAN passara a gestor de Bens do Patrimônio Ferroviário da RFFSA-Rede Ferroviária Federal S. A., de valor cultural inestimável, aos quais sequer existia conhecimento em sua totalidade para classificação quanto aos valores instituídos pelo artigo legal acima. Desconheciam-se no âmbito da Superintendência Estadual do IPHAN em Alagoas aspectos ou classificações de operacionalidade ou mesmo questões relativas ao fundo de contingenciamento criado pela mesma Lei.

Por um primeiro passo, coube ao IPHAN reconhecê-los como Bens de valor cultural e foram realizados inventários do Patrimônio Ferroviário.

---

<sup>2</sup> Artigo extraído da Lei 11.483/2008.

<sup>3</sup> In: <http://portal.iphan.gov.br/portal/montarPaginaSecao.do?id=15825&retorno=paginalphan>, acessado em 05 de maio.

<sup>4</sup> O conceito de Patrimônio Cultural será ampliado passando a focar além do tradicional patrimônio material, o patrimônio chamado intangível, aquele que não é físico, pode até ser expresso por coisas físicas, mas que tem na simbologia ou tradição imaterial o significado de importância cultural.

No caso da Superintendência Estadual em Alagoas, sua execução foi por contratação de pesquisa<sup>5</sup> a partir de Termo de Referência elaborado pelo Técnico Yuri Batalha, que previu o fichamento de todos os bens imóveis da antiga Rede Ferroviária Federal, nos seguintes aspectos:

- denominação e logradouros com localização geográfica e distância pela linha férrea ao marco zero dos ramais;
- tipo do bem, pela função original ou contemporânea ao levantamento;
- dominial e posse;
- nível de Preservação e estado de Conservação;
- caracterização do bem por material construtivo;
- operacionalidade inexistente, existente ou prevista;
- classificação do Bem por conjunto ou isolado;
- nível de Proteção existente, por instância administrativa;
- existência de interesse de uso, por quem e para qual função;
- descrição de ambiência de implantação.

Reconhecido o valor patrimonial cultural, passou-se a discussão acerca da posse de tais bens, ocorrendo em paralelo demandas municipais pela utilização de tais imóveis, ou pela regularização de usos já existentes.

Nesse ponto a Lei permitia dupla interpretação quanto ao direito de posse ou gestão do Patrimônio inventariado, o artigo 8º diz que ficam transferidos ao DNIT – Departamento Nacional de Infra-estrutura de Transportes:

*"(...)*

*I - a propriedade dos bens móveis e imóveis operacionais da extinta RFFSA;*

*II - os bens móveis não-operacionais utilizados pela Administração Geral e Escritórios Regionais da extinta RFFSA, ressalvados aqueles necessários às atividades da Inventariança; e*

*III - os demais bens móveis não-operacionais, incluindo trilhos, material rodante, peças, partes e componentes, almoxarifados e sucatas, que não tenham sido destinados a outros fins, com base nos demais dispositivos desta Lei.*

---

<sup>5</sup> A contratação ocorreria por licitação pública, tendo sido realizadas pesquisas de levantamentos documentais e bibliográficos, entrevistas e levantamentos fotográficos com sistematização por fichas de catalogação com dados relevantes à gestão dos Bens. Além de tratar individualmente cada edifício, apresenta mapeamento de ramais, estudo histórico de implantação, datações de construção. A empresa contratada foi o IFPP-Instituto para o Fomento de Políticas Públicas, com a participação de arquitetas e arqueólogo e sob a responsabilidade técnica da Sra. Mst. Melissa Mota Alcides.

*IV - os bens imóveis não operacionais, com finalidade de constituir reserva técnica necessária à expansão e ao aumento da capacidade de prestação do serviço público de transporte ferroviário, ressalvados os destinados ao FC, devendo a vocação logística desses imóveis ser avaliada em conjunto pelo Ministério dos Transportes e pelo Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, conforme dispuser ato do Presidente da República. (Incluído pela Lei nº 11.772, de 2008)”*

Ou seja, uma leitura prévia dos artigos dará impressões de que enquanto cabe ao IPHAN “receber e administrar” bens móveis e imóveis de valor patrimonial cultural, o DNIT também será seu proprietário. Esse desconforto jurídico, que será preponderante às ações do estudo de caso que desenvolveremos adiante, ainda deve considerar que a legislação brasileira prevê a participação da SPU – Secretaria de Patrimônio da União – no processo de cessão de propriedade de bens da União.

Note-se, ainda a citação do “FC” no artigo 8º, sigla que significa Fundo Contingente, de natureza contábil, também criado pela respectiva Lei com o objetivo, entre outros, de listar bens não operacionais imóveis, através de uma inventariança instituída, para promover a venda ou classificá-los como operacionais ao sistema férreo.

Afora o reconhecer e o possuir, outra problemática envolve a gestão desse Patrimônio e alguns entendimentos interinstitucionais foram firmados e vêm sendo seguidos:

- se o imóvel, ou móvel, for considerado operacional ao uso ferroviário, mesmo em sendo Patrimônio Cultural, cabe ao IPHAN permitir o uso compartilhado dos mesmos, gerenciando e fiscalizando aspectos de intervenção na arquitetura e conservação;
- se o imóvel, ou móvel, for considerado não-operacional ao uso ferroviário e não for reconhecido pelo IPHAN como Patrimônio Cultural, entra para o Fundo Contingente;
- se o imóvel, ou móvel, for considerado não-operacional ao uso ferroviário e for considerado pelo IPHAN como Patrimônio Cultural, cabe ao IPHAN sua gestão, podendo ceder por comodato a usos que considerem prioritariamente a Memória Ferroviária, depois, o fomento à Cultura e, por fim, usos sociais;
- se o imóvel, ou móvel, for considerado operacional ao uso ferroviário, inexistir interesse enquanto Patrimônio Cultural por parte do IPHAN, sua gestão será do DNIT, ou da concessionária, quando for o caso;
- a SPU será a gerenciadora de todos os processos administrativos relativos à posse dos bens imóveis, que terão registro em Cartório, inclusive quando gerados

comodatados, determinando, nesses casos, os usos dos mesmos enquanto parâmetro jurídico a sua validade. Ainda fiscalizará ações que envolvam comodatados, leilões,....

Sob a forma de depoimento, deve-se esclarecer que esse é o entendimento mais atual acerca da gestão desses bens, mas que nem sempre, nem para todas as demandas ocorreram encaminhamentos seguindo essas diretrizes. Desde 2007, houveram momentos de ajustes burocráticos que acabaram por construir nas instituições envolvidas quase um passo-a-passo de gestão dominial.

Deve-se destacar ainda que para o “quase”, no passo-a-passo acima, será descrita adiante a gestão do Terminal Ferroviário de Jaraguá por parte do IPHAN, que por envolver interesses distintos e similares, a uma mesma área estratégica dentro de uma malha urbana de uma capital, mostrou necessária revisão e ajustes.

### **3. TRILHAR AO ANCORADOURO – Aportar riquezas**

Antes de evoluir à questão do estudo de caso, deve-se considerar breve histórico acerca da formação da malha ferroviária em Alagoas e deve-se creditar à equipe do IFPP - Instituto para o Fomento de Políticas Públicas, em particular a pesquisadora Simone Romão, os levantamentos históricos que o nortearam.

Também, por ser necessário compreender a formação urbana de Maceió, haverá complementação baseada em pesquisas anteriores<sup>6</sup> e, em particular, na tese da professora Verônica Robalinho Cavalcanti(1998), que traçou a evolução urbana de Maceió entre 1800 e 1930.

Maceió ainda é um simples povoado em fins do século XVIII, nasce do pátio de um engenho de açúcar que pouco produzira. Por encontrar-se estrategicamente no trecho de caminhos por onde escoava a produção desse importante produto comercial de dois dos principais vales de rios produtores em direção a um ancoradouro natural,

---

<sup>6</sup> O autor do artigo desde a graduação, quando bolsista do PIBIC/CNPQ/UFAL, desenvolve pesquisas se aprofundando na história da arquitetura e do urbanismo de Maceió, participou de duas publicações em 2010, uma como co-autor do livro *Luigi Lucarini – vida e obra*, acerca da obra do arquiteto italiano em Alagoas entre a década de 1870 a 1912, baseado no relatório de pesquisa de bolsa do PIBIC, desenvolvido sob orientação da professora Maria de Fátima de Mello Barreto Campello, e outra como organizador da publicação *Theatro Deodoro – 100 anos de arte*, um aprofundamento nessa obra específica do arquiteto. Recentemente, desenvolvia a pesquisa para dissertação no Mestrado em Dinâmicas do Espaço Habitado/ FAU/ UFAL, intitulada *Grandjean de Montigny em Maceió/Al: influência na arquitetura da periferia da Corte?*.

denominado pelos indígenas por Jaraguá, terá evolução urbana considerável nos 20 primeiros anos do século XIX.

O núcleo, implantado em trecho elevado de uma planície marítima, terá por limites naturais o planalto da Jacutinga, do qual é sobranceiro, o riacho Massayó serpenteando a planície e separando-o de Jaraguá, formando alagadiços, e a lagoa Mundaú, fim do percurso do rio de mesmo nome, ligada por um canal à lagoa Manguaba.

E é pela existência de várias lagoas<sup>7</sup>, que todo esse território então pertencente à Província de Pernambuco, no Nordeste brasileiro, receberá a denominação de região das Alagoas, com relevante economia baseada no açúcar extraído da cana-de-açúcar. Os vales do rios Paraíba do Meio e Mundaú, com expressiva produção, terão pelas vias fluviais, lagunares e, depois em direção à Europa, Recife ou Salvador, pelo mar, a principal forma de deslocamento, favorecido comercialmente após a abertura dos portos de 1808. O percurso, ao se aproximar de Maceió, passa a ser percorrido por animais, margeando o antigo pátio, passando por uma pinguela sobre o riacho Massayó, chegando à Jaraguá e formando a base das rotas<sup>8</sup> de evolução da ocupação urbana.

Apesar da Vila de Santa Maria Madalena das Alagoas do Sul, ou simplesmente *Vila das Alagoas*, sede da Comarca das Alagoas e capital da Província quando esta é criada em 1817, também situar-se às margens da lagoa Manguaba, próxima ao deságüe das águas do rio Paraíba do Meio e possuir ancoradouro próprio, o chamado dos Franceses, distante cerca de 10 Km de seu núcleo urbano, esse tem apontamento perigoso, existindo maior facilidade ao escoamento por Jaraguá.

Tal preferência contribuirá a que Maceió passe de povoado para Vila em 1816 e, em 1839, torne-se Capital da Província das Alagoas, com Jaraguá fazendo parte de seu

---

<sup>7</sup> Apesar do contato com o mar, as lagoas próximas de Maceió receberão denominação histórica por lagoas, quando na verdade são lagoas. Aqui será adotada a denominação oficial, como lagoas.

<sup>8</sup> Termo comumente utilizado na tese de CAVALCANTI(1998) para marcar enquanto rota de expansão e ocupação urbana. Serão o esteio da atual malha urbana próxima ao núcleo da cidade, ligando-o inclusive aos povoados que formarão por todo o século XX, boa parte dos bairros da Capital.

território, com algumas construções surgidas às margens da pequena via de ligação entre os dois logradouros.

Jaraguá chegará ao século XX ainda denominada em relatórios governamentais como povoado de Maceió, é, porém, o local síntese do desenvolvimento da cidade no século XIX: nasce da atividade portuária, tem edifícios residenciais, comerciais e de serviços em considerável número e de porte construtivo relevante para a época, grande parte voltados à atividade portuária, destacando-se grandes trapiches no lado mar. Foi o destino final das vias mais importantes que hoje formam a malha urbana da cidade.

Recebe em 1879 um pátio terminal da Alagoas Railway Company Limited<sup>9</sup>, depois unificada à Great Western Brazil Railway, com o advento do Decreto nº. 4.111 de 1901<sup>10</sup>. Se o ancoradouro possuía a centralidade que fez surgir toda a base de arruamentos da cidade, movido pelas caminhos do açúcar em direção ao transporte marítimo<sup>11</sup>, agora era também o destino final do trem a vapor (figura 2), que contribuía ainda mais ao crescimento econômico da Capital e permitindo escoamento comercial mais rápido para os engenhos e usinas, que passaram, inclusive, a investir em ramais próprios.



Figura 2. Destino final do trem a vapor.

<sup>9</sup>VIEIRA, L. R.

<sup>10</sup> FARIA, M. S. et FREIRE, M. E. L. et FREITAS, M. P.

<sup>11</sup>Tese defendida pela professora Verônica Robalinho Cavalcanti. In:CAVALCANTI, V. R., 1998.



Com o passar do século XX o povoado integra-se com os arruados da Vila e deixa de ter características residenciais, com a mudança de famílias para bairros mais salubres, afastados da umidade do mar, para edifícios soltos em lotes, contrários aos edifícios e casarões geminados que eram a principal característica arquitetônica do, agora bairro de Jaraguá.

Torna-se predominantemente comercial, com grandes Trapiches, e pela proximidade com o porto, passa a abrigar a zona de prostituição da cidade. Terá por expansão, entre outras rotas, para os vizinhos bairros da Pajuçara, Ponta da Terra e Ponta Verde.

Sua arquitetura antiga é mantida enquanto conjunto, tendo sido Tombada pelo Estado no início da década de 1980 e protegido por Lei municipal na década de 1990.

Por localização, chegará ao fim do século XIX como a principal via de ligação entre o bairro do Centro e os bairros do litoral norte, estes últimos densamente povoados e extremamente valorizados.

#### **4. Ramal Férreo – breve histórico**

*“A província sofreria as influências que o trem levou para as demais regiões onde apareceu: facilitaria o conhecimento da corte e do mundo, a discussão dos temas políticos, sociais, científicos e culturais. A leitura de jornais passaria a ser um hábito obrigatório nas viagens. Maceió aumentará os seus serviços públicos, sua diversões, atraindo a gente do interior, os fazendeiros. Os homens de negócios passarão a viajar com mais freqüência às cidades servidas pelos trens e aos locais vizinhos. As revistas ilustradas completarão uma cultura orientada pelas idéias progressistas. Surgirá um tipo de crônica falada pelos passageiros, pelo pessoal dos trens e pela alegria irreverente de alguns elementos jocosos, que levariam para a ponta dos trilhos, o sal de suas anedotas.*

*Os estudantes, cuja matrícula, sobretudo em Maceió e Bebedouro, cresceu consideravelmente, devem ter imaginado, assistindo à bela paisagem que começa nas lagoas e segue rumo à nascente do Mundaú, que o novo invento tivesse sido feito especialmente para eles. Debruçados nas janelas dos vagões, na viagem para a escola ou para as férias, eles viriam os que iam surgindo ao longo da viagem: mulheres, escravos, mendigos, tropeiros.*

*(...)”<sup>12</sup>*

Apesar de ter, oficialmente, sua estação inaugurada em 1884, a operação da linha férrea até Jaraguá encontrava-se ativa desde 1872.

Os estudos históricos levantados pelo IFPP para o IPHAN, baseados, entre outras, na publicação *Ferrovias em Alagoas*, do historiador Douglas Apratto Tenório, afirmam que

---

<sup>12</sup> IPHAN(2009) apud TENÓRIO...

a primeira concessão de exploração ocorrerá em 1869, por contrato firmado com a Companhia Baiana de Navegação, via a então criada Empresa de Navegação das Lagoas. Deveria aproveitar a pequena malha já existente na cidade e utilizar o potencial inter-modal fluvial e ferroviário, tendo por responsável às adaptações necessárias o representante da empresa, o engenheiro inglês Hugh Wilson.

A idéia era pela exploração desse tipo de transporte em substituição aos tradicionais para escoamento do açúcar, além do transporte de passageiros, obtendo sucesso à intenção e, em 1870, a Lei nº 568 é criada, autorizando o empresário a construir estrada de ferro ligando Maceió à Vila de Imperatriz, atual União dos Palmares, seguindo pelo vale do Mundaú.

Porém, em 1879, por decreto Imperial de nº 5717 a posse da estrada de ferro Maceió – Imperatriz é repassada aos empresários Moitinho e Leão, concessão adquirida em 1884 pela The Alagoas Railway Company, com traçados alterados dentro de Maceió.

Em 1893 o primeiro ramal para o interior, até Lourenço de Albuquerque, encontra-se pronto, a partir do qual surgirão, no início do século XX dois outros ramais, um em direção à fronteira pernambucana e outro até Palmeira dos Índios e Porto Real do Colégio.

Em 1901 todas as vias férreas do Nordeste são arrendadas à Great Western Brazil Railway – G.W.B.R.

A linha férrea, outrora importante via de escoamento, será desativada no início da década de 1990, motivada por questões econômicas, momento que acelerou seu sucateamento e quase fazendo ruir todo um rico conjunto de pátios ferroviários, peças, trilhos, maquinários e mobílias.

Prosseguirá com o uso ferroviário pequeno trecho intermunicipal, com o transporte de passageiros até a estação Maceió, ficando o trecho desta até Jaraguá desativado e, em 1998 a Rede Ferroviária do Nordeste, encampada pela RFFSA da Great Western, em 1950, é leiloada.<sup>13</sup>

O pátio de Jaraguá (figura 3), um terminal ferroviário ligado originalmente ao ancoradouro, depois ao porto construído na década de 1940, chega ao século XXI em

---

<sup>13</sup> NUNES, Ivanil.

abandono, com um conjunto anteriormente à 2007 leilado, mas ainda permitindo visualização enquanto conjunto e restando sobre propriedade da União:

- uma pequena estação ferroviária;
- um galpão de grandes dimensões e semi-arruinado<sup>14</sup>, possivelmente com uso como depósito de mercadorias;
- um galpão de grande dimensão com três corpos e caixa externa em alvenaria, interior com estrutura e coberta em ferro fundido – um dos 3 exemplares restantes na cidade com esse tipo de material construtivo, originalmente funcionara como oficina de trens e vagões;
- dois galpões de estocagem, os antigos Trapiches da G.W.B.R., com grande dimensão.

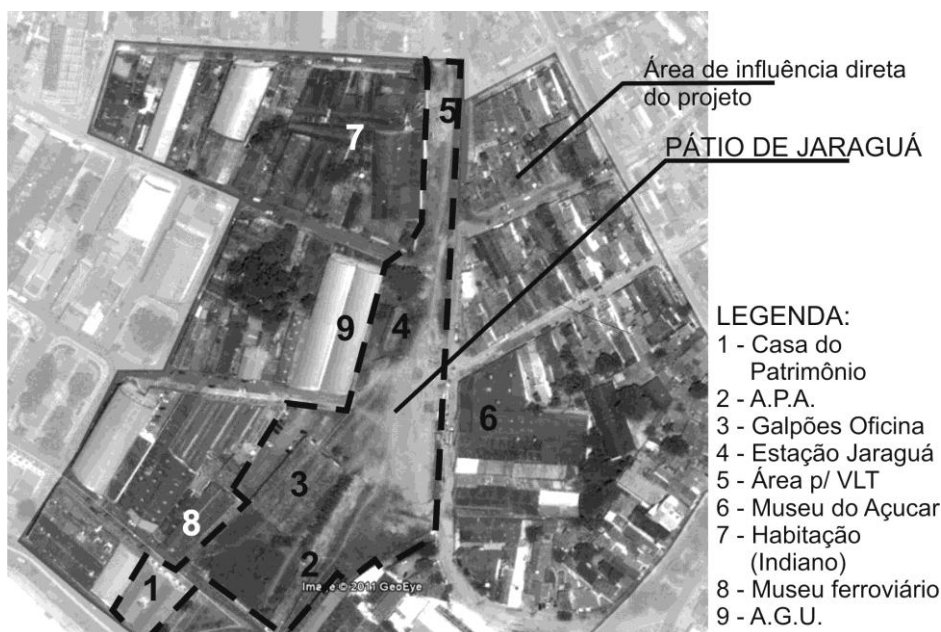


Figura 3. Pátio de Jaraguá

A partir de 2008, o IPHAN passará a investir em Bens do antigo pátio ferroviário de Jaraguá, apostando em investimentos que contribuam com a requalificação urbana daquele bairro histórico e utilizando-se de rubrica financeira legal instituída pelo Governo Federal Para que o IPHAN execute ações de manutenção e recuperação.

<sup>14</sup> Já restaurado pelo IPHAN, conforme será descrito abaixo.

## 5. AO HISTÓRICO, O IPHAN

Com o “susto” já citado acima, o IPHAN partiu para sistematização de ações possíveis e necessárias ao Patrimônio Indentificado.

Apostou-se, como também já afirmado, na firmação de comodatos de uso com Municípios, já utilizado esse instrumento com as Prefeituras de Palmeira dos Índios, Quebrangulo e Paulo Jacinto, estando em vias de análise casos de solicitações emitidas pelos Municípios de São José da Laje e Viçosa.

Enquanto padrão de considerações exigidas para comodato e gestão têm-se adotado por diretrizes:

- A importância histórica não deverá está centrada na existência da estação de trem, mas no conjunto ferroviário que compõe o lugar da ação ferroviária no passado: estação, plataforma de embarque, banheiros, caixa d'água, vila operária, pátio de trilhos, oficinas,....;
- O uso tem que ser compartilhado ao uso ferroviário e usos desse tipo têm prioridade na sessão a ser concedida;
- Usos culturais dos edifícios em cada município devem ser incentivados e definidos quando da cessão, não permitindo desvirtuamento no prazo do comodato;
- A cessão será dada quando houver comprometimento documental pela restauração e conservação daqueles bens por todo o prazo do comodato – o IPHAN passará a fiscalizador da conservação e do comodato, em parceria com a SPU;
- A SPU será envolvida diretamente nesse processo. Os usos definidos serão parâmetros legais aos Termos a registrar em cartório, não podendo existir desvirtuamento sem as autorizações necessárias;
- Bens classificados pelo IPHAN como de interesse histórico e operacionais ao uso ferroviário devem ser conservados e qualquer alteração a ser executada deverá, antes, passar por orientações e autorizações do IPHAN.

Com relação ao Terminal Ferroviário de Jaraguá, o final do ano de 2007 marcou o início da atuação da Superintendência naquele conjunto, aproveitando-se de idéia anterior do corpo de funcionários do Instituto, que sabiam da disponibilidade dos dois

galpões componentes do antigo trapiche da G.W.B.R. para adaptar sede administrativa. Encontravam-se sem uso e pertencem à União.

Assim, foi contratado projeto executivo de restauração e adaptação para sede da Superintendência Estadual, nos moldes da recém criada idéia de Casa do Patrimônio, centro cultural voltado à educação patrimonial, também contratada a obra.<sup>15</sup>

O projeto, de cerca de 1750m<sup>2</sup>, permitiu à Superintendência fazer funcionar sua sede administrativa (figura 4) com espaços expositivos permanentes e temporários, além de biblioteca especializada em Patrimônio Cultural e auditório para 45 lugares, com investimento final, envolvendo mobiliário, de quase R\$ 2.000.000,00.



Figura 4. Superintendência do IPHN, sede administrativa.

Tem sido palco para lançamento de livros, exposição locais e nacionais, reuniões de movimentos sociais envolvidos com a Cultura, apoio a congressos e eventos de enfoque patrimonial, além de ter instalada a exposição *A Invenção da Terra – coleção Tânia de Maia Pedrosa*, de arte popular em todo um segundo piso entre outras exposições temporárias selecionadas por edital.

---

<sup>15</sup> Por problemas contratuais, a obra só fora concluída em 2010, após nova licitação.

A lógica de projeto foi manter a caixa volumétrica histórica do edifício e suas características estilísticas, construindo dentro de seu vazio interno um novo edifício demarcado com elementos construtivos contemporâneos. Externamente, a caixa histórica foi restaurada, inclusive retomado o uso de telhas de cerâmica e aberturas originais.

No final do ano seguinte, por solicitação do Governo do Estado que estava por desalojar o APA - Arquivo Público de Alagoas<sup>16</sup>, o IPHAN sugeriu instalação no galpão mais arruinado do conjunto e investiu pouco mais de R\$850.000,00 para reverter, dentro das Teorias do Restauro, esse quadro.

Inaugurado desde 2010, além de espaços para consultas, guarda e de áreas administrativas, foi preparado ambiente para receber laboratório de restauração de papéis e criado um átrio coberto de acesso para exposições, além de vasto estacionamento e área descoberta para eventos.

Mas restavam no aguardo de ações dois outros edifícios e todo um pátio de manobras e o IPHAN partiu para um macro planejamento de ações para a área que considera por potenciais:

- A área e os imóveis encontram-se protegidos por Tombamento Estadual e por Lei Municipal, enquanto conjunto arquitetônico;
- Entre edifícios que faziam parte do conjunto e leiloados há vários anos: Museu Pierre Chalita, e antiquário;
- Entre edifícios componentes do pátio ferroviário, existem dois equipamentos culturais implantados pelo IPHAN: a Casa do Patrimônio e o APA;
- Há interesse divulgado amplamente na imprensa e confirmado pela CBTU – Companhia Brasileira de Trens Urbanos em estender o VLT àquela parte da cidade;
- Encontra-se no limite entre a área Zona Comercial e de Serviços mais tradicional da cidade e sua chamada “área nobre”, possui, assim, centralidade na malha urbana da cidade, sendo a principal rota de ligação entre essas áreas e a zona litorânea norte, sendo passagem quase

---

<sup>16</sup> Possui relevante acervo documental histórico, com documentos desde o século XVIII.

obrigatória entre os bairros mais valorizados da cidade, o bairro do Centro e as praias do litoral sul do Estado;

- Possui em seu conjunto, ainda de posse da União três galpões e uma estação, todos reconhecidos oficialmente pelo IPHAN como patrimônio cultural ferroviário. Além de vasta área com uma malha típica de pátio terminal ferroviário, com trilhos para manobras.

Assim entendido, o IPHAN passou a considerar os potenciais parceiros ao processo:

- Prefeitura de Maceió;
- Governo do Estado;
- DNIT- Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes;
- CBTU;
- UFAL – Universidade Federal de Alagoas, pelo interesse de implantar na área o Museu de História Natural, com artefatos de arqueologia;
- ABRASEL – Associação Brasileira de Bares e Restarantes, inicialmente interessada em implantar uma cozinha escola utilizando mão de obra local;
- CAU- Conselho da Arquitetura e Urbanismo, com interesse em um dos imóveis para sua sede;
- PFAL - Procuradoria Federal em Alagoas/AGU- Advocacia Geral da União, por possuir interesse em restaurar galpão para instalar sua sede;
- TRANSNORDESTINA, por ser a concessionária dos bens operacionais do pátio;
- Cooperativa dos Usineiros do Estado de Alagoas, por possuir imóveis sem uso no entorno do projeto;
- Grupo Carlos Lira, por possuir interesse em outorga onerosa de uso em pequena área;
- Grupo Leão e CIA LTDA, por possuir imóvel em arruamento defronte à Casa do Patrimônio;
- proprietário do imóvel da antiga Produtos de Coco Indiano, abandonado e limítrofe à área;
- Jorge Tenório, colecionador de peças relevantes de Nelson da Marinheira, artesão falecido que esculpia mobiliários com formas fitomorfas, gerando Escola na cidade de Boca da Mata/AL, com possibilidades de investimentos via emenda parlamentar do senador João Tenório;

- Maracatu Baque Alagoano, entre outros possíveis grupos culturais atuantes no bairro.

Partindo-se da busca pelo dominial, movidos pelo impasse gerado pela Lei 11483/2007, O IPHAN vem realizando reuniões intersetoriais com a SPU, DNIT, TRANSNORDESTINA e CBTU das quais pode-se resumir:

- a TRANSNORDESTINA investiu recursos no ramal até 2010 quando uma catástrofe natural destruiu grande parte do mesmo. A concessão, porém, é até a estação Maceió, antes de Jaraguá, mas o IPHAN, por considerar relevante o uso ferroviário, não se opõe a que as composições cheguem ao porto, apenas deseja que um dos ramais seja desviado para a lateral de um dos galpões ainda a restaurar. Na negociação, o IPHAN está interessado em ceder a antiga estação para a concessionária;
- o DNIT não se opõe à intenção do IPHAN, apenas cobra a utilização ferroviária pela concessionária até porto;
- a CBTU possui licença de operação até a estação Maceió e deseja ampliar o percurso do VLT – Veículo Leve sobre Trilhos até Jaraguá, o IPHAN determinou a área para implantar a nova estação e o projeto, quando concluído será analisado pelo IPHAN, antes da implantação;

Com relação à operacionalidade para TRANSNORDESTINA deve-se revelar curiosidade e equívoco da Inventariança do FC ao determinar às áreas naquele pátio: o imóvel mais relevante para o IPHAN do conjunto é tratado como sendo três, dois galpões laterais e uma coberta entre eles; é de fato uma só arquitetura e projeto! Um desses “galpões” é considerado operacional, o outro não, e esse não tem parcela de solo, que fora lançado ao FC para leilão<sup>17</sup> ! O galpão “voando” sobre um solo que não é seu?

Destaca-se, também, considerando a potencialidade do lugar, que nos últimos anos há divulgação na mídia local do interesse em utilizar o ramal para três tipos de equipamentos: uma locomotiva a vapor, para passeios turísticos<sup>18</sup>, o VLT, já com ramal inicial em funcionamento até a Estação Maceió e o trem de cargas da

---

<sup>17</sup> O IPHAN articulou a retirada dessa parcela de solo (construído) do FC e sessou seu leilão.

<sup>18</sup> Após a implantação do VLT, a CBTU desistiu do projeto, doando a locomotiva à cidade de Piranhas/AL, motivado pelo interesse daquele município, fomentado pelo IPHAN, em retomar trecho de ramal para passeios turísticos, envolvendo visitas à sítios pré-históricos da região.



TRANSNORDESTINA, existindo acordo entre essa e a CBTU determinando horários diferenciados para os dois tipos de composição.

Entre os parceiros do setor privado, as reuniões resultaram:

- no interesse demonstrado pela Cooperativa do Açúcar e Alcool de Alagoas em utilizar galpões limítrofes ao pátio, sem uso, para implantar o Museu do Açúcar, com projeto em execução; além de ter interesse em ceder por comodato outro galpão para que a PFAL ali instale sua sede;
- no interesse demonstrado pelo Grupo Leão e Cia em ceder por comodato ao IPHAN os dois galpões defronte à Casa do Patrimônio para implantação de um museu ferroviário que permita a implantação, nos finais de semana de um trem turístico que religue o ramal ao da Usina Sinimbú, do Grupo, onde há restauração de pátio ferroviário em andamento. Uma composição a vapor pertencente à Usina faria o percurso;
- no interesse do Grupo Carlos Lira em investir recursos no projeto, motivado por uma outorga onerosa de uso de área vizinha à atual sede da companhia, para ampliação da mesma e exploração por 20 anos, voltando, depois ao domínio da União;
- no interesse de grupo imobiliário em investir em habitação no antigo terreno da Produtos de Coco Indiano, também limítrofe ao pátio e situada em zona de proteção Ambiental do bairro, que permite adensamento vertical até 4 pavimentos;
- a TRANSNORDESTINA estuda a possibilidade de retomar as obras de recuperação de todo o ramal do interior do Estado, destruído em 2010.

E com relação aos demais parceiros:

- a Prefeitura desenvolverá estudo para prever legalmente o impacto ou não de mais um pavimento na área para habitação citada acima; além de sugerir um novo sistema viário que passe pelo pátio;
- A UFAL está celebrando com o IPHAN Termo de Cooperação Técnica que permita a implantação do Museu de História Natural em um dos edifícios do conjunto; o projeto encontra-se em elaboração; parte do edifício ainda abrigará a coleção do artesão de Boca da Mata e uma pequena sede para ensaios do Maracatu Baque Alagoano.

- A CBTU contratou execução de projeto para a estação do VLT no bairro, com a sugestão do IPHAN de estender percurso para o porto de Maceió, para uma estação menor que permita o ingresso de turistas por navios;<sup>19</sup>
- o Governo do Estado pretende implantar em área próxima um porto digital para desenvolvimento de tecnologias de softwares.

A construção de toda essa discussão e andamentos perpassou por problemas de gestão e de discussão de dominial. Diversos eram os interesses na área desde o setor privado ao setor público e igualmente diversas eram as intenções.

O IPHAN visto inicialmente com antipatia por parte dos agora parceiros reverteu o quadro, abandonando partes do ante-projeto original, reformulando-o constantemente à medida que reuniões locais, regionais e de âmbito nacional esclarecessem o posicionamento de acordo com as diretrizes acima.

Atualmente, enquanto os projetos pontuais estão em elaboração, o IPHAN com o apoio da sua Coordenação Técnica do Patrimônio Ferroviário/DEPAM – Departamento de Patrimônio Material vem engendrando esforços junto a entes de caráter nacional, como o DNIT, o Ministério dos Transportes, a ANTT – Agência Nacional de Transportes Terrestres e a TRANSNORDESTINA, de forma a definir sua atuação no investimento que pretende para Jaraguá. A perspectiva volumétrica da figura 5 é esclarecedora à atual fase do ante-projeto e é esclarecedora quanto ao que se pretende.

---

<sup>19</sup> Maceió a cada ano torna-se destino preferencial a todos os percursos de navios de turismo pelo Nordeste brasileiro, chegando a aportar em um só dia cerca de 5.500 passageiros, o acesso ao porto fica próximo à Casa do Patrimônio e defronte ao pátio.

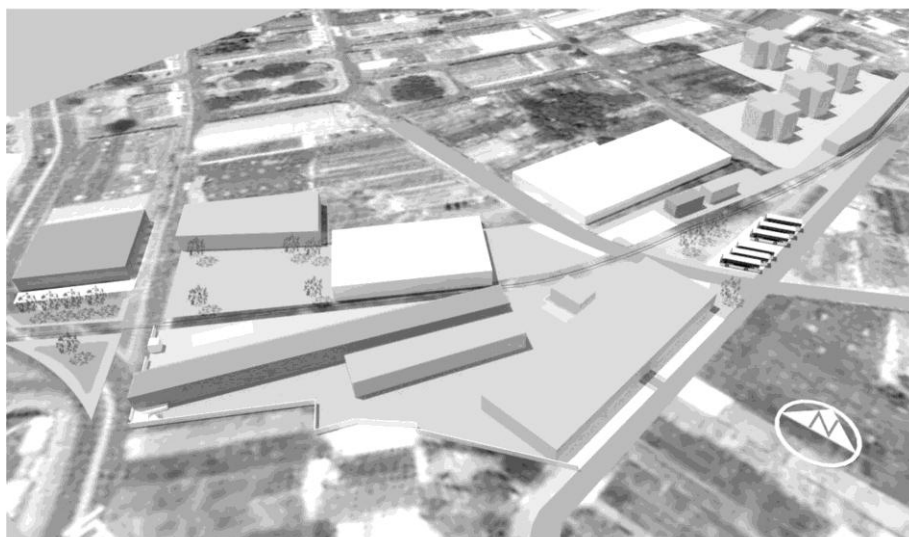


Figura 5. Perspectiva volumétrica do Pátio do Jaraguá.

Enquanto resultado, espera-se a implantação a médio e longo prazo de todo um complexo multicultural que ao mesmo tempo margeie o pátio ferroviário e permeie através dele, requalificando toda uma importante área histórica da cidade, revalorizando, ao mesmo tempo, importante conjunto arquitetônico de interesse histórico.

## REFERENCIAIS BIBLIOGRÁFICOS

AMORIM, V. L. B.(org). **Luigi Lucarini**: vida e obra. Maceió: Grafmarques, 2010

ARAÚJO, S. G. de. **Mirar a cidade**: visões sobre as praças Mal. Floriano Peixoto e Mal. Deodoro da Fonseca no início do século XX. Maceió, 2002. 73 p. Monografia (Conclusão de Graduação) Departamento de Arquitetura e Urbanismo, UFAL.

\_\_\_\_\_ (org). **Theatro Deodoro – 100 anos de arte**. Maceió: Grafmarques, 2010

CAVALCANTI, V. R. **La production de l'espace à Maceió: 1800-1930**. Paris, 1998. Tese (Doutorado). Institut d'Étude du Développement Economique et Social, Université du Paris I.

COSTA, C.; CABRAL, T. (org.) **Indicador Geral do Estado de Alagoas**. Maceió: Typographia Commercial, 1902.

COSTA, C.. **Maceió**. 2.ed. Maceió: Sergasa, 1981.

FABRIS, A. (org). **Ecletismo na arquitetura brasileira**. São Paulo: Nobel-Edusp, 1987.

FARIA, M. S. et FREIRE, M. E. L. et FREITAS, M. P. **Os caminhos do açúcar em Pernambuco: reflexões sobre a relação espacial e operacional da ferrovia com a usina de açúcar**. In: <http://www.arquitetura.eesc.usp.br/sspa/arquivos/pdfs/papers/01539.pdf>

IPHAN. **Inventário de conhecimento do Patrimônio Ferroviário da extinta RFFSA no Estado de Alagoas**. Documento. ALCIDES, M. M.(org.) Maceió: IFPP, 2008

NUNES, I. **Ferrovia Brasileira, concessão pública para uso privado**. Revista Gerenciais. V.5 n.2. São Paulo. In: <http://www.revistagerenciais>.

VIEIRA, L. R.. **Caminhos ferroviários: um balanço da historiografia ferroviária brasileira**. Revista Brasileira de História & Ciências Sociais, Vol. 2 Nº 4, Dezembro de 2010. In: [http://www.rbhcs.com/index\\_arquivos/Artigo.Caminhosferrovi%C3%A1rios.pdf](http://www.rbhcs.com/index_arquivos/Artigo.Caminhosferrovi%C3%A1rios.pdf).

<http://portal.iphan.gov.br/portal/montarPaginaSecao.do?id=15825&retorno=paginalpha>  
n, acessado em 05 de maio.

[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_Ato2007-2010/2007/Lei/L11483.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2007-2010/2007/Lei/L11483.htm)