



UNIVERSIDADE FEDERAL DE PERNAMBUCO - UFPE
CENTRO DE FILOSOFIA E CIÊNCIAS - CFCH
DEPARTAMENTO DE ANTROPOLOGIA E MUSEOLOGIA – DAM
CURSO DE MUSEOLOGIA

A ESTAÇÃO FERROVIÁRIA: CONHECER PARA PREVERVAR O
PATRIMÔNIO HISTÓRICO E CULTURAL DE NAZARÉ DA MATA -PE.

LEANDRO LUIZ DA PAZ

RECIFE - 2020

LEANDRO LUIZ DA PAZ

**A ESTAÇÃO FERROVIÁRIA: CONHECER PARA PREVERVAR O
PATRIMÔNIO HISTÓRICO E CULTURAL DE NAZARÉ DA MATA -PE.**

Trabalho de Conclusão de Curso submetido à
banca de avaliação, como requisito para
obtenção do grau de bacharel em Museologia
na Universidade Federal de Pernambuco.

Orientador: Prof. Dr. Bruno Melo de Araújo

RECIFE - 2020

LEANDRO LUIZ DA PAZ

**A ESTAÇÃO FERROVIÁRIA: CONHECER PARA PREVERVAR O
PATRIMÔNIO HISTÓRICO E CULTURAL DE NAZARÉ DA MATA -PE.**

Trabalho de Conclusão de Curso submetido à
banca de avaliação, como requisito para
obtenção do grau de bacharel em Museologia
na Universidade Federal de Pernambuco.

Orientador: Prof. Dr. Bruno Melo de Araújo

BANCA EXAMINADORA

Prof. Dr. Bruno Melo de Araújo (Orientador – DAM/UFPE)

PROF.

Prof. Msc. Marcio Romerito da Silva Arcoverde – CODAI/ UFRPE

RECIFE - 2020

DEDICATÓRIA

A Deus, autor e princípio de todas as coisas.

A minha avó, mãe, familiares e amigos.

AGRADECIMENTOS

Aos amigos, aos professores, principalmente ao meu orientador professor Dr. Bruno

Araújo pela paciência para como comigo.

Aos que me incentivaram em momentos difíceis. A todos, que de alguma forma,
contribuíram nessa jornada.

RESUMO

O trabalho teve como objetivo geral: Analisar as propostas apresentadas ao município de Nazaré da Mata, para revitalização do espaço da antiga estação ferroviária, propostas estas elaboradas pela Fundarpe e prefeitura municipal de Nazaré da Mata, no sentido de resgatar e preservar o patrimônio cultural e histórico da cidade. As categorias abordadas na pesquisa foram: as ferrovias no Brasil e em Pernambuco; a malha e estação ferroviária em Nazaré da Mata; a importância da ferrovia como patrimônio cultural. Buscamos refletir a inserção das ferrovias no Brasil e, posteriormente em Pernambuco, no sentido de compreender as dinâmicas produzidas no contexto da cidade de Nazaré. Nesse âmbito, identificamos a potencialidade das materialidades presentes como patrimônio cultural inscritas nas especificidades proporcionadas pela ferrovia instalada. Nossa percepção é fruto de um olhar teórico, proposto em Poulot (2009) e Choay (2006) que nos indicam o patrimônio como valores socialmente construídos. Posteriormente, identificamos as ações de preservação pautadas para o espaço, através de projeto e estudo preliminar para revitalização da Estação ferroviária, buscando compreender de melhor forma os usos possíveis para a preservação deste bem cultural.

Palavras - chave: Ferrovias no Brasil; Nazaré da Mata; Patrimônio Cultural.

ABSTRACT

The work had as general objective: to propose to the municipality of Nazaré da Mata, to analyze the revitalization proposals for the space of the old railway station in order to rescue and preserve the cultural and historical heritage of the city. The categories covered in the research were: the railroads in Brazil and Pernambuco; the network and railway station in Nazaré da Mata; the importance of the railway as a cultural heritage. We seek to reflect the insertion of the railroads in Brazil and, later in Pernambuco, in order to understand the dynamics produced in the context of the city of Nazaré. In this context, we identified the potential of the materialities present as cultural heritage inscribed in the specificities provided by the installed railway. Our perception is the result of a theoretical look, proposed in Poulot (2009) and Choay (2006), which indicate heritage as socially constructed values. Subsequently, we identified the preservation actions based on the space, through a project and preliminary study to revitalize the Railway Station, seeking to better understand the possible uses for the preservation of this cultural asset.

Keywords: Railways in Brazil; Nazaré da Mata; Cultural heritage.

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO.....	8
1. NOS TRILHOS DA HISTÓRIA: AS FERROVIAS NO BRASIL E EM PERNAMBUCO.....	11
1.1. Primeiras ferrovias no Brasil.....	12
1.2- Estradas de ferro em Pernambuco.....	14
1.3. Empresas do sistema ferroviário Brasileiro.....	17
1.4. A rede ferroviária de Nazaré da Mata.....	19
2. A MALHA E ESTAÇÃO FERROVIÁRIA EM NAZARÉ DA MATA.....	23
2.1. A instalação da rede ferroviária.....	23
2.2. O serviço telegráfico.....	26
2.3. Impactos Sociais.....	27
3. A IMPORTÂNCIA DA FERROVIA COMO PATRIMÔNIO CULTURAL....	34
3.1. A ferrovia como patrimônio cultural.....	36
3.2. Projetos em pauta.....	38
4. CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	40
5. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	41
ANEXOS.....	43
APÊNDICES.....	47

INTRODUÇÃO

Ao longo do século XX, a Museologia vem reforçando a sua presença e função social no cenário cultural. Sob a perspectiva dos seus referenciais teóricos e aplicados que enfocam a preservação, pesquisa e comunicação dos bens culturais, promovendo assim protocolos de sistematização determinados elementos valorados pela sociedade. Nomeamos esse movimento como Museologia, que pode ser entendido conservação que consiste em “princípio que repousa essencialmente na ideia de preservação de um objeto ou um lugar”. Desvallées e Mairesse (2010, p. 48).

Mediante a isto, a compreensão que contemplou a para as representações musealizadas o reconhecimento na categoria Documentos. Como tal, foram identificados na qualidade de “testemunhos” (Le Goff, 1984, p. 97) e dotados de valor de prova, resultando-lhes o caráter de documento primário que lhes é próprio, consequentemente, imprimindo relevância a tais fontes de consulta para pesquisas e para a produção do conhecimento:

Os museus conservam testemunhos primários para construir e aprofundar o conhecimento. Princípio: os museus têm responsabilidades específicas para a sociedade em relação à proteção e às responsabilidades de acesso e de interpretação dos testemunhos primários reunidos e conservados em seus acervos. (ICOM-BR, 2009).

O campo museológico, no quadro de uma trajetória na qual o formato dominante foi, por longos tempos, o modelo clássico de Museu respaldado na coleção, no prédio e no público visitante – museu tradicional desenhado como caudatário e resultante, comumente, das decisões tomadas pelas camadas hegemônicas dos grupos sociais construiu mudanças e traçou rumos em direção a percepções mais ampliadas como o chamado museu de território.

A Museologia como campo do saber articulando-se a outros domínios, e do museu, entende o espaço físico estreitamente ligado às tradições culturais definidoras dos agentes locais, os habitantes ou os ativos do lugar, e apoiado na noção de um patrimônio comum, a imagem de pertencimento, o que se associa e permite-se indicar como questão da identidade cultural. Esse novo momento constitui um exemplo expressivo no qual o modelo de Museu atende às demandas socioculturais que se articulam em nível de postura política e de participação cidadã, ocorrendo um movimento de reafirmação do papel social dos Museus, voltado à inserção da história de diversos grupos na função de protagonistas para a elaboração dos espaços musealizados e, ao mesmo tempo, reforçando

a luta pela preservação, procedimentos inspirados em novos formatos interpretativos (LIMA, 2012).

Ao longo dos séculos, os bens imóveis e móveis, incluindo as coleções na segunda categoria, passaram da condição de guardados em âmbito privado e foram transmigrados para a situação de bens sob proteção e tratamento em contexto coletivo e de acesso público. Entrelaçados pelo compasso histórico compuseram interpretações e ações estabelecidas no quadro combinado da Museologia e do Patrimônio. O ponto de união se construiu conforme vários aspectos históricos amalgamados à imagem da Preservação sustentada, por sua vez, pelo procedimento conceitual e prático instaurador da tutela consolidada nos processos de institucionalização, a salvaguarda, desenvolvidos pelos processos da Patrimonialização e da Musealização como representações do poder simbólico (LIMA, 2012, p.43).

Françoise Choay (2006), nos mostra em seu livro: A alegoria do patrimônio, que desde os primórdios a maneira de observar o monumento acarretava o pensamento de grandioso, cuja magnitude e beleza conduzia a durabilidade. O sentido era perpetuar as futuras gerações numa representação de seu poderio e grandiosidade, e o belo seria essencial. Estes monumentos internacionalmente gigantescos se opõem ao técnico.

Choay (2006, p.26) define:

O monumento tem por finalidade, fazer reviver um passado mergulhado no tempo. O monumento histórico relaciona-se de forma diferente na memória viva e com duração. Ou ele é simplesmente constituído em objeto de saber integrado numa concepção linear do tempo, ou então ele pode além disso, como obra de arte, dirigir-se à nossa sensibilidade artística, ao nosso desejo de arte.

Mediante o exposto, o monumento histórico, está relacionado a memória viva de um patrimônio e tem a ver com o tempo. Entendido também como uma obra de arte, servindo para lembrarmos da história dos diferentes povos, cidades, etc.

Para Bittencourt (2009), existem desafios para os museus no século XXI, os museus são vistos como uma espécie de pequenas-imensas janelas onde as pessoas no presente observam o universo, na forma de lugares, tempos e diferentes culturas. Ele aproxima as pessoas, mesmo que não vivam nos mesmos lugares não falem a mesma língua e sequer estejam no mesmo tempo.

O município de Nazaré da Mata- PE, possui até o momento o prédio da antiga estação ferroviária e os galpões onde armazenavam o açúcar, depois de desativado esse meio de transporte, os referidos prédios encontram-se praticamente abandonados.

Mediante ao exposto, a presente pesquisa abordará uma questão relevante para a sociedade nazarena por se tratar de um patrimônio cultural e histórico local.

Atualmente é considerada a Capital Estadual do Maracatu rural e por isso tem um grande destaque no turismo, o município encontra-se inserido no Programa Nacional de Municipalização do Turismo (PNMT). Apresenta diversas construções históricas, como: Igrejas, Engenhos, Espaço Cultural Mauro Mota, Palácio do Bispo Diocesano, Catedral etc., em funcionamento e outros prédios público que necessitam ser restaurados para manter sua representatividade na história (HILTON, 2016).

Nazaré da Mata, “coleciona na sua história um grande acervo patriota, de civismo, de religiosidade, destaques nas artes, nas letras, na economia, na educação” (HILTON, 2016, p.57). Atualmente, continua progredindo, mesmo possuindo poucas indústrias que empregam uma pequena parcela dos seus munícipes. Destaca-se as indústrias Mauricéia (www.guiamais.com.br), um grupo oriundo de Upatininga do município de Aliança, se estabeleceu em Nazaré da Mata desde 1963, as quais detêm padaria abatedores de aves, massas e biscoitos, fabricação de linguiça de frango, ração de animais, atendendo diversas cidades e estados brasileiros. “A Mauricéia é hoje uma das marcas líderes de preferência no mercado da região nordeste e nos grandes centros do país” (HILTON, 2016, p.67).

Os escritos e relatos sobre os transportes em Nazaré da Mata, não são citados em livros que retratam a história do município, fala-se muito sobre a parte, religiosa, educacional, cultural ressaltando o maracatu rural e são omissas com relação ao transporte coletivo para atender a população da cidade. O município é atendido pela empresa de transporte 1002, tele carros e carros particulares, o que nos leva a refletir que o município ao passar do tempo retroagiu nesse setor. No passado o município era atendido por uma ferrovia com grande abrangência tanto no setor de cargas quanto de passageiros. De acordo com Hilton (2016, p. 34), “o transporte ferroviário que teve a sua malha inaugurada em 1882, hoje encontra-se desativada”. A ferrovia citada foi esquecida e isso gerou um grande prejuízo para os nazarenos, porque o meio de transporte ferroviário, além de ter um custo baixo, é mais rápido e oferece aos passageiros uma bela visão paisagística da região. A pesquisa tem como objeto de estudo: a estação ferroviária: conhecer para preservar o patrimônio histórico e cultural de Nazaré da Mata -PE.

A pesquisa teve como objetivo geral: analisar o projeto e ante-projeto de revitalização do antigo prédio da estação ferroviária da cidade de Nazaré da Mata – PE,

proposto pela FUNDARPE e Prefeitura Municipal de Nazaré da Mata , através da secretaria de Infra Estrutura , tendo em vista sua real importância, que no passado muito contribuiu para o desenvolvimento econômico, social, cultural e religioso na cidade e região da mata norte, ultrapassando estados como: Paraíba e Rio Grande do Norte. Nazaré da Mata em seu trajeto histórico, traz um legado de fatos e memórias, porém é preciso chegar ao conhecimento e conscientização da população e autoridades. Dentre os objetivos que almejamos como proposta deste trabalho, é que possamos contribuir com a sociedade Nazarena, na conquista de parceiros, empresários, historiadores, ongs e políticos locais, abraçar a ideia para revitalizar o referido prédio, no sentido de resgatar e preservar este patrimônio da cidade. Com esta mobilização, sensibilizaremos a comunidade local, instituições religiosas, filantrópicas e escolares, através de palestras, distribuições de panfletos, visitas ao espaço da estação ferroviária, conscientizando sobre a importância do lugar de cultura e memória dos munícipes. Para complementar construímos os seguintes objetivos específicos: apresentar histórico da rede ferroviária de Nazaré da Mata e o seu potencial museológico; apresentar e discutir o projeto e anteprojeto de recuperação da sede da antiga estação ferroviária propostas em benefício da sociedade nazarena; analisar uma possível inserção de museu Municipal, visando uso a este espaço.

1. NOS TRILHOS DA HISTÓRIA: AS FERROVIAS NO BRASIL E EM PERNAMBUCO

Esse capítulo tem como objetivo traçar uma trajetória das ferrovias em território nacional, apresentando suas primeiras iniciativas de construção e desenvolvimento das linhas férreas, buscando perceber como Pernambuco se insere nesse contexto e consequentemente seus desdobramentos com a criação da estação ferroviária no município de Nazaré da Mata, local que levou a sua participação ao desenvolvimento econômico, social, religioso e cultural na região, estado e país. A Estação ferroviária de Nazaré está ligada a linha férrea tronco norte, sendo a mesma inaugurada em 20 de fevereiro de 1882, é um patrimônio que no momento nos leva a discutir a importância e proposta de revitalização deste lugar de memória, a exemplo de outras estações que hoje encontram-se revitalizadas. Atualmente a estação ferroviária de Nazaré da Mata encontra-

se em estado de abandono e degradação. É necessário a revitalização deste patrimônio, palco de grandes acontecimentos, pois se trata da memória coletiva da cidade. Edificada a mais de cem anos é um testemunho mudo de grande valor deixado pelos antepassados, e servirá de acervo informativo e cultural para as futuras gerações. Por isso a proposta de revitalizar e fazer o resgate histórico da comunidade, despertar o interesse dos nazarenos pelo conhecimento histórico no âmbito estadual e local.

1.1. Primeiras ferrovias no Brasil

O modal ferroviário se faz um dos meios de transporte mais eficientes desde sua criação pós revolução industrial no início do século XIX, foi se desenvolvendo cada vez mais, possibilitando o transporte através de grandes distâncias e de quantidades elevadas de mercadorias, commodities e pessoas. O surgimento da invenção da locomotiva na Europa, precisamente na Inglaterra despertou o interesse por vários empreendedores no mundo. Com a facilidade e rapidez de transportar as mercadorias, vendas de produtos, negociatas, a locomoção das pessoas, chegando o progresso nas suas respectivas regiões. Aqui no Brasil os meios de transportes antes da chegada da malha ferroviária eram feitos por transportes Marítimo, fluvial, ou terrestre lento, através dos lombos dos animais, cavalos, burros, éguas, e as conhecidas carroças de bois. Sendo urgente e necessário o desenvolvimento econômico do país, facilitando a chegada das mercadorias aos consumidores, e com o acelerar dos trens, os interesses do capital econômico crescia. Era o escoar dos produtos, daí os olhares voltados para construção da malha ferroviária. Em Pernambuco a geografia da cana de açúcar protagonizou o traçado do caminho de ferro e favoreceu a engenhos centrais e usinas.

Foi com Irineu Evangelista de Souza (1813-1889), posteriormente conhecido como Barão de Mauá, que se iniciou o processo de implementação das estradas de ferro no Brasil. Em 1852, o mesmo recebeu autorização do Imperador para construir e desbravar uma linha ferroviária no trajeto do Rio de Janeiro até o Porto de Estrela, local situado na Baía de Guanabara, no direcionamento a Petrópolis. O surgimento da ferrovia no Brasil, a princípio no Rio de Janeiro por ordem do imperador Pedro II, mediante a lei n. 101, de 31 de outubro de 1835, fez a grande ligação entre Rio de Janeiro e São Paulo, desbravando outros estados como: Rio grande do sul, Minas e Bahia (BORGES, 2014).

A vontade do imperador não favoreceu grande interesse por parte dos empresários e nobres, pois o retorno era considerado baixo diante do grande investimento. Mediante tal situação o imperador Pedro II promulga em 26 de Julho de 1852, segundo a Lei nº 641, aos que aderirem a lei ficam isentos e tem a garantia de juros no que fora investido, seja de empresas estrangeiras, ao território nacional mediante ao interesse em desbravar as estradas de ferro no Brasil (IPHAN, 2009).

A estrada pioneira no Brasil foi a Estrada de Ferro de Petrópolis inaugurada em 1852, localizada no estado do Rio de Janeiro na cidade de Magé, conhecida como Ferrovia Mauá, por ter sido uma obra financiada do Barão de Mauá, Pernambuco foi o primeiro estado do Nordeste e segundo do Brasil a ter uma estrada de ferro, sendo esta, a ferrovia Recife-Cabo, criada em 1855 e que tinha “em seu percurso as estações de Cinco Pontas, Afogados, Boa Viagem, Prazeres, Ilha e Cabo totalizando 31,5 km de extensão”. (BORGES, 2014, p. 31).

No início do século XX devido a criações de novas linhas férreas públicas e privadas já era possível uma diversidade de rotas muito maior no estado de Pernambuco e fora dele. O objetivo pelo qual levou a intenção do imperador Pedro II a implantá-las em terras Pernambucanas a malha ferroviária deveria fazer a ligação entre o Recife e o rio São Francisco, era o sonho almejado da época, explorando assim as riquezas do rio e o elo para a extensa navegação. Quanto ao percurso do trecho da malha ferroviária entre o Recife e o Cabo de Santo Agostinho, era facilitar a mobilidade das pessoas a capital, fazendo com que a economia desse grande salto, e que posteriormente iria desbravando as demais cidades do interior.

A primeira locomotiva Brasileira recebeu o nome de “Baronesa”, sua primeira seção percorreu 14,5 Km sendo a bitola de 1,68m, fazendo o trajeto entre as cidades do Rio de Janeiro, sendo esta a primeira, seguindo o trajeto a Petrópolis, passando por Porto Estrela, Baía de Guanabara, Raiz da Serra em Magé. Datada a inauguração em 30 de abril de 1858, a inauguração foi um evento de grande euforia na época, tendo como inaugurador o imperador Pedro II, que no momento entregou o título de Barão de Mauá ao construtor e proprietário da estrada Irineu Evangelista de Souza (BORGES, 2014).

Em 30 de abril de 1854, posteriormente a estação de onde teve início deste marco histórico receberá o nome de Barão de Mauá. Após 30 anos de circulação, a locomotiva intitulada por Baronesa, foi removida de circulação, por se tratar da primeira e pioneira

locomotiva a marcar a história da ferrovia em território Brasileiro, tornando-se um monumento de grande importância para a história da malha ferroviária no Brasil, e a mesma deveria ser preservada, vindo a outros trens a substituir. Atualmente a “Baronesa” encontra-se aos cuidados do Centro de Preservação da História Ferroviária, localizado no bairro do engenho de dentro - Rio de Janeiro, tombada pelo Instituto do Patrimônio histórico artístico Nacional (IPHAN, 2009).

Com o sucesso da inauguração da estrada de ferro Mauá, eis que surge o desbravamento da malha ferroviária em outros estados: Recife- São Francisco em 8 de fevereiro de 1858; D. Pedro II em 29 de março de 1858; Bahia- São Francisco em 28 de junho de 1860; Santos- Jundiaí em 16 de março de 1867; Companhia Paulista em 11 de agosto de 1872 (PINTO, 1949, apud BORGES, 2014).

As estradas ferroviárias no Brasil tiveram um potencial muito grande devido as proporções geográficas do país, que colaborou muito para sua implementação inicial no século XIX, onde, o modal rodoviário no aspecto de transporte de grandes volumes de mercadorias era inexistente, fazendo dos modais fluviais e posteriormente ferroviários as únicas opções a serem avaliadas.

1.2. Estradas de Ferro em Pernambuco

O segundo estado brasileiro a receber a malha ferroviária foi o estado de Pernambuco. Sua Inauguração se deu em 8 de fevereiro de 1858. A princípio seu trajeto se fez do Recife a cidade do Cabo, era em total de 31,5 km de extensão, além do uso para as pessoas o mesmo transportava mercadorias. O intuito principal para a exploração em terras Pernambucanas foi de construir a malha ferroviária do Recife ao São Francisco, pois o desejo do imperador era a exploração do local, trazer e facilitar as riquezas do rio São Francisco a território nacional e a Países Europeus. A concessão foi entregue em 13 de outubro de 1853 aos engenheiros Ingleses Edward e Alfredo Mornay, ambos irmãos, sob o decreto de número nº 1246.

Sob o decreto imperial de nº 1246 de 13 de outubro de 1853, concessão e liberação para o trabalho de construção da malha ferroviária com mãos de obra estrangeira e nacional. “A concessão das ferrovias em Pernambuco foi dada através dos irmãos e

engenheiros Edward e Alfred através do Decreto nº 1246 de 13 de outubro de 1853 (BORGES, 2014, p. 30)”.

Art. 1º. Organizar-se-há uma companhia ou sociedade anonyma intitulada Companhia da estrada de Ferro de Pernambuco desde a cidade do Recife até o rio de S. Francisco – com o fim de construir uma estrada de ferro, que deverá partir do porto do Recife e terminar no nível superior daquelle rio acima da cachoeira de Paulo Affonso, em conformidade das condições annexas ao Decreto nº 1030 de 7 de Agosto de 1852 e do contracto celebrado na mesma data entre o Governo de Sua Magestade Imperial e os emprezarios fundadores Eduardo de Mornay e Alfredo de Mornay, com as alterações e additamentos constantes do Decreto e do contracto datados de hoje (sic). (BRASIL, 1853 apud BORGES, 2014, p. 30).

A construção da linha férrea de Pernambuco foi iniciada em 7 de setembro de 1855 com o lançamento da pedra fundamental. Ressalta-se que nesse período aconteceu uma epidemia de cólera-morbo que se alastrou no estado, essa epidemia teve uma proporção tão grande que atrapalhou o andamento das obras, porque a doença atingiu também os operários e engenheiros, chegando inclusive a atingir o engenheiro responsável pela construção da ferrovia, Michael Andrews Borthwick. Além dos problemas citados, outras dificuldades na construção de estrada de ferro, foram a falta de mão de obra especializada, fazendo com que tivessem de trazer de fora do país – Europa e o transporte fluvial (PINTO, 1949 apud BORGES, 2014).

Eram 12 horas do dia 08 de fevereiro de 1858, entre aclamações e benção era inaugurada a linha ferroviária em Pernambuco, com bitola de 1,60 m, no percurso de ferrovia entre as cidades do Recife a Cabo de Santo Agostinho, trecho este de pioneirismo no Brasil a levar passageiros. No trajeto segue as estações: Cinco Pontas, Afogados, Boa Viagem, Prazeres, Ilha e Cabo de Santo Agostinho, no total de 31,5 km de percurso. Aos olhares de todos era grande a expectativa dos que estavam a ver sobre os trilhos de forma serpenteada o percurso ferroviário, trazendo esperanças e avanços para um grande progresso no estado e nação. O trem veio tornar-se o instrumento de grande importância, até chegar ser moda. O custeio das passagens era de quatro mil réis, acesso para primeira classe, um luxuoso caminho ferroviário em Pernambuco, abrindo a mobilização entre o estado e a região nordeste. A construção da estrada de ferro ficou sob a responsabilidade e concessão dada aos engenheiros e irmãos Alfred e Edward Morny, com o nome de “Recife and São Francisco Railway Company (R.S.F), futura Great Western. Entre as pessoas ilustres presentes estavam o Imperador Pedro II, o superintendente da estrada de

ferro Recife ao São Francisco - o senhor J. T. Woord, cumprindo o papel de discursar e saudar o imperador pela grande obra, o então presidente da província, que no momento saudava a rainha Vitória e demais autoridades.

Várias foram as expectativas e olhares principalmente por parte dos Pernambucanos em ver a grande serpente de ferro mover-se nas linhas da ferrovia, conduzindo a bordo mais de 400 pessoas. O caminho do desenvolvimento abrindo as portas para um futuro promissor. A malha ferroviária favoreceu a aproximação de cidades do interior a capital, e este meio de transporte favoreceu as pessoas a viajarem, tornando o trem presente no dia a dia das pessoas. Isso fez com que o desenvolvimento financeiro econômico, social e cultural desenvolvesse o progresso e prosperidade no Brasil. No âmbito desse progresso da malha ferroviária no Brasil fez com que as regiões e estados Brasileiro fizessem essa integração entre regiões, ajudando na urbanização e industrialização para o crescimento da sociedade Brasileira. O trabalho de construção da malha ferroviária em Pernambuco teve uma duração de quase um século, desbravando o interior do estado, chegando ao sertão de Pernambuco- Recife – São Francisco, numa soma de 1322 km de extensão. (IPHAN, 2009).

Com mais de quatrocentas pessoas a bordo e com a bênção tradicional, no dia 8 de fevereiro de 1858, partiu às 12 horas, sob olhares curiosos e aclamação da população espremida para ver a serpente de ferro mover-se. Era o início da avançada rápida pelo interior, dispensando-se o cavalo, a carroça, a diligência¹⁷ ou as vias fluviais. A partir de então, o passeio de trem tornou-se a atração mais importante da província. (...). O passeio, conforme Mário Sette (1978), “virou moda”, disputava com o Teatro Santa Isabel a atenção da população pernambucana, que tinha uma melhor condição econômica. Os anúncios diziam que nenhum entretenimento se comparava a essa excursão “num cômodo banco de carruagem puxada por locomotiva possante, vendo pelas janelinhas canaviais e cajueiros, praias e coqueirais, mangues e colinas”. Assim era a pomposa estreia dos caminhos de ferro em Pernambuco, que abriam a nova era para a viação e mobilidade urbana no Estado e no Nordeste (BORGES, 2014, p. 31).

Com a vinda dos trens a Pernambuco, quão grande foi o salto e desenvolvimento econômico em nosso estado e país e município. Segundo o inventário do patrimônio ferroviário em Pernambuco, livro I- A malha ferroviária em Pernambuco possui cerca de 1.322 km ao todo, cruzou 60 municípios do estado e se configurou através de aproximadamente 157 conjuntos ferroviários ou esplanadas, e está genericamente distribuída em cinco linhas principais, entre elas:

- 1- Linha tronco Norte- LTN
- 2- Linha tronco centro- LTC
- 3- Linha tronco Sul-LTS
- 4- Estrada de ferro Paulo Afonso-EFPA
- 5- Viação ferroviária federal leste Brasileira- VFFLB.

As três primeiras linhas possuem como ponto de partida ou interseção a cidade capital Pernambucana Recife, enquanto centro comercial e distribuição da produção do estado, seja pela convergência e integração das linhas ferroviárias ou pela intermodalidade dos transportes (Marítimo, fluvial e posteriormente rodoviários).

1.3. Empresas do sistema ferroviário brasileiro

A primeira empresa que operou o sistema ferroviário do Brasil no Rio de Janeiro ficou denominado como: Imperial Companhia de Navegação a Vapor e Estrada de Ferro Petrópolis - 1854.

A segunda empresa foi a companhia E. F. D. Pedro II, em 1858. Esta ferrovia teve um papel importante para história da engenharia no Brasil, precisamente no Rio de Janeiro, pois ultrapassou 412 metros de altitude da serra do mar com aterros e perfurações em túneis, entre eles o túnel grande na extensão de 2.236 m, o maior em território Brasileiro construído em 1864 (BORGES, 2014). A segunda empresa ferroviária em Pernambuco foi a Great Western, que iniciou seus trabalhos no Brasil em 1873 a 1951. O princípio dos trabalhos se deu com a construção da ferrovia Recife-Limoeiro, e demais cidades da região e estados.

A terceira empresa IFE- Inspetoria Federal de Estradas. 1930. Com as exigências do tempo em 1930 na gestão do presidente Vargas, foi iniciado o processo de reorganização as estradas de ferro, através de investimentos, dando tomada de posse, pela administração pública a empresas privadas, mediante compensação uma espécie de arrendamento. Esta mudança se deu pelas dificuldades financeira do país, ficando a administração a cargo da Inspetoria Federal de Estradas- IFE, então ministério da viação e obras públicas, no gerenciamento das ferrovias e rodovias em território federal.

Em 28 de março de 1941 fora criado a Inspetoria do departamento Nacional de Estradas e rodagem DNER, pelo decreto de lei nº 3.155. Com a extinção do Departamento Nacional de Estradas e Rodagens em 1974, é transferido para a secretaria geral do ministério dos transportes entregando a Rede Ferroviária Federal. S.A- RFFSA.

A quarta empresa RFFSA- Rede Ferroviária Federal S.A. 1950 – Nos idos de 1950 foi decidido pelo governo federal a unificação para a parte administrativa entre 18 estradas de ferro que assim pertenciam a união, no total de 37.000km de linhas expandidas pelo país. No dia 16 de março de 1957, perante a lei nº 3.115 cabendo a RFFSA – Rede ferroviária Federal Sociedade Anônima, o desempenho de melhoramento no trajeto das estradas de ferro no intuito de conservação, administração, ampliação, favorecendo as regiões: Nordeste, Sudeste, Centro-Oeste e Sul. Assim em 1969 ficaram agrupadas os sistemas regionais:

- Sistema Regional- Nordeste- Sede em Recife.
- Sistema Regional- Centro- Sede no Rio de Janeiro
- Sistema Regional Centro Sul- Sede em São Paulo
- Sistema Regional Sul- Sede em Porto Alegre.

Com a Desestatização no ano de 1980 a 1992 a RFFSA passa por um declínio, seja técnico operacional e de investimentos, levando assim a sua falência por conta das dívidas contraídas. O governo federal em 22 de fevereiro de 1984, através do decreto de n. 89.396 constitui a Companhia Brasileira de Transporte Urbano- CBTU, que também não obteve êxito. Diante das impossibilidades em financiar investimentos necessários, o governo federal fez a concessão a empresas de iniciativas privadas, perante a lei n.8.031/90. No dia 7 de dezembro de 1999, mediante o decreto de número n.3.277, e resolução nº. 12 de novembro de 1999 declara extinta a rede ferroviária federal. S.A (APU/ Nº 15/ 2018).

De acordo com Monastirsky (2006), as ferrovias contribuíram no desenvolvimento econômico do país, se constituindo como um dos alicerces para integrar as regiões, auxiliando nos processos de urbanização e industrialização dos brasileiros, foi também decisiva nas transformações urbanas das cidades e influenciou a sociedade brasileira.

Em meados do século XX, com investimentos da indústria automobilística, com a utilização das estradas e rodagens e com o crescimento do transporte aéreo crescendo, enquanto os investimentos do setor ferroviários diminuía, culminando com a decadência do setor ferroviários. A RFFSA, é um órgão responsável pela administração do transporte ferroviário nacional decretou falência no final do século XX (BORGES, 2014).

Atualmente encontra-se sob a responsabilidade do DNIT- Departamento Nacional de Infraestrutura de Transporte, com sede em Brasília. Tratando-se na região nordeste de modo específico o Recife, sob a responsabilidade da FTL- Ferrovia Transnordestina Logística, S/A, com sede na cidade de Fortaleza, estado do Ceará. A FTL é concessionária da malha ferroviária do Nordeste, pertencente a extinta rede ferroviária federal S/ A, RFFSA. Conforme o decreto presidencial de 20 de dezembro de 1997, e hoje por força da lei n.11.483, de 31 de maio de 2007, transferida a propriedade ao departamento nacional de infraestrutura de transporte DNIT.

1.4. A Rede Ferroviária de Nazaré da Mata

Um marco do desenvolvimento local foi a instalação da estação ferroviária, aberta ao tráfego pela Great Western, concomitantemente à instalação do serviço de telegrafia, ocorrido em 20 de fevereiro de 1882 (FIDEPE, 1982).

Um fator que certamente muito concorreu para o desenvolvimento comercial foi a construção da estrada de ferro, ramal da estrada Recife-Limoeiro. Esta estrada foi autorizada por decreto do governo imperial n 6746 de 17 de novembro de 1877. A sua construção foi iniciada a 16 de abril de 1881, partindo da Chã de Carpina, sendo concluída e aberta o tráfego a 15 de outubro de 1882. Este trecho tem a extensão de 14.498 mts. e custou a importância de 634.011\$ 540 (seiscentos e trinta e quatro mil e onze contos de réis) (PEDROSA, 1983, p. 81-82).

Destaca-se que a construção dessa estrada de ferro mostrava a importância social econômica do município, ao mesmo tempo que contribuiu para acelerar o crescimento. A estrada trouxe para a região o mais importante meio de transporte, bem como o importante meio de comunicação - telégrafo, ambos empreendimentos considerados fatores decisivos para o progresso da cidade da região (PEDROSA, 1974).

O movimento de transporte de açúcar em carros de bois e em cavalos para os armazéns nas imediações da estação ferroviária, onde o produto aguardava o embarque para Recife, mostrando a importância desse produto nas décadas de 30 e 40. A produção de açúcar foi um fator que muito concorreu para o desenvolvimento socioeconômico de Nazaré da Mata, bem como contribuíram para o desenvolvimento dos meios de transportes e dentre eles a construção de ferrovias nos meados do século XIX, quando foram construídas e exploradas pelos ingleses.

As estradas de ferro expandiram as áreas de cana-de- açúcar, contribuindo decisivamente para interiorizar a produção. Este fato era justificado para diminuir os custos do açúcar, ocorrendo as construções de forma paralela ao litoral, ligando áreas de produção a Recife, de onde era exportado o produto. As áreas de produção eram essencialmente rurais e nelas predominava a monocultura da cana- de- açúcar, o que significa que os trens que partiam do interior estavam sempre carregados, mas relatam que isso não aconteciam na volta dos trens, provocando um desequilíbrio no custo das tarifas, consideradas abusivas pelos pequenos produtores. A história mostra que o que era produzido no interior e transportado por via férrea para o Recife não era compensado em volume de carga nem em valor pelo que recebia utilizando o mesmo meio de transporte (GOMES, 2013).

São conhecidas as negociatas que se fizeram para introduzir na região as estradas de ferro. Firms constituídas na Inglaterra, como sede ali, recebiam concessões para importação de materiais, com isenção de impostos e juros sobre o capital que investiam maiores que em outras partes do mundo. A presença inglesa, que já significava no Recife desde o início do século XIX, agora se interiorizava, e isso se manifestava nos hábitos dos senhores de engenhos e, mais tarde, nos costumes dos usineiros (GOMES, p.p. 44-45).

As terras cruzadas pelas ferrovias se valorizaram e, embora tenha crescido a área de produção do açúcar, foram os latifundiários que mais se beneficiaram, pois os brasileiros que se aliaram as firms inglesas defendiam interesses próprios. Como afirma Benévolo apud Gomes (2013, p. 45), “as estradas de ferro continuaram ligando uma fazenda a outra, costurando os latifúndios com seus fios de aço, dando-lhes força, valor e prestígio”.

As estradas de ferro precederam as usinas e os engenhos centrais e se constituíram nos sintomas evidentes da mudança de escala na economia açucareira. Porém não era acessível ao pequeno proprietário, com as ferrovias entrando em decadência e os

engenhos litorâneos, grandes centros produtores de Pernambuco que usavam a barça para o transporte marítimo até o porto do Recife.

Edifício Isolado da Estação Ferroviária e Armazém de Nazaré da Mata- o conjunto ferroviário foi edificado na penúltima década do século XIX, quando se construiu um ramal ferroviário da empresa inglesa Great Western, 12 km, partindo da estação Recife-Limoeiro, na altura da chã de Carpina para Nazaré, esse ramal foi aberta em 1881, visando não só atender às necessidades de exportação do açúcar produzido no Município, onde se localizavam 73 engenhos, como também a vila de Timbaúba. Fazendo ligação com a estrada de ferro da Paraíba.

O conjunto da Rede Ferroviária situa-se na parte baixa da cidade denominado Praça da Estação, o conjunto é formado pela estação e armazém, implantado nos fins do século já citado, apresenta características típicas das edificações construídas pela Great Western. O prédio da estação conserva sua forma original, com sistema estrutural de alvenaria de tijolos, tem planta de forma retangular.

A história no trajeto da linha se dava numa ligação do Brum no Recife até Pureza, entre os estados de Pernambuco e Paraíba, cuja abertura se deu em 1881 até 1883, pela então empresa Great Western (G. W) no Brasil. Pois a mesma desfrutava do termo de concessão entre as estações ferroviárias - Recife/ Limoeiro. O percurso estendia-se até Pilar, a antiga estação ferroviária Conde D'Eu e posteriormente era incorporada a Great Western nos idos de 1901, assim unificando a malha ferroviária da cidade do Rio Grande do Norte e da estação ferroviária sentido Natal a Nova Cruz (GIESBRECHT, 2013).

Para o grande desbravamento nesse território era urgente e preciso que a Great Western construísse nos idos de 1904 um percurso de 45km, intitulada linha parte norte. No caminhar dos anos a Great Western foi vendida a então rede ferroviária do Nordeste. Em algumas partes da malha ferroviária não era pertencentes a G.W, como por exemplo o trajeto do Rio grande do Norte, que em 1957 era incorporada a RFN. Rede Ferroviária Federal S/A.

O Percurso da malha ferroviária em Nazaré da Mata no trajeto de Norte a Sul, partindo da cidade do Recife até o Rio Grande do Norte- Natal, podemos e ressaltamos aqui a então existência de pequenas estações, entre elas a da cidade de Tracunhaém, engenho Junco e usinas a saber: Usina Paulista(ou Timbó), Matari, no direcionamento a cidade de Goiana. A real situação da estação ferroviária de Nazaré a mesma encontra-se

em péssimas condições e desprezo, descaso total para o patrimônio do povo Nazareno, uma vez que a malha ferroviária e estação estão presentes nas lembranças vivas na mente e história do seu povo.

A Autorização de Permissão de Uso-APU- Nº 15/2018, o referido documento: trata-se de um acordo entre a Ferrovia Transnordestina Logística (FTL), S.A. A FTL é uma concessionária da Malha Ferroviária do Nordeste, pertencente à extinta Rede Ferroviária Federal S/A, RFFSA, conforme Decreto Propriedade de 20 de dezembro de 1997, e hoje, por força da lei n. 11.483 de 31/05/2007, transferida a propriedade ao Departamento Nacional de Infraestrutura de Transporte-DNIT. Cabendo a prefeitura de Nazaré da Mata proceder, às suas expensas, a implantação de projetos culturais direcionado a população local, nas dependências da estação e Armazém Ferroviário do município, inserida na faixa de domínio da FTL. Dentre as cláusulas, enfatizamos a cláusula terceira que trata do prazo e duração dessa permissão foi outorgada pela FTL e reciprocamente aceita, enquanto perdurar o Contrato de Concessão entre a FTL e a UNIÃO, ficando pactuado que o prazo de uso da área em questão, é o mesmo prazo da Concessão da FTL, qual seja, até 2027, podendo ser renovado, caso há renovação do referido contrato. No momento desse acordo o município de Nazaré da Mata tem como representante do executivo o Sr. Inácio Manoel do Nascimento.

Devido a liquidação da Rede Ferroviária Federal S.A.- RFFSA, a concessão de exploração dos ramais e dos bens móveis e imóveis da RFFSA está sob responsabilidade de empresas privadas. Considerando a indefinição quanto ao destino a ser dado às construções remanescentes do período áureo das estradas de ferro e a necessidade urgente de salvaguardar este inestimável acervo, a Diretoria de Patrimônio Histórico de Pernambuco FUNDARPE, propôs a abertura do Processo de Tombamento do Patrimônio Ferroviário edificado ainda existente no estado de Pernambuco (FUNDARPE/2001).

Ao observarmos o trajeto histórico da malha ferroviária no Brasil e Pernambuco, destacamos a grande importância na história e cultura em nosso país e estado. Trilhos estes que levaram o desenvolvimento e progresso por onde passava, transformando vilas, cidades e povoados, fazendo integração entre pessoas e desbravando novos horizontes. Eis a grande necessidade de preservação das nossas ferrovias, é o resgate da história, a conscientização, valorização e identidade, de que os trens estão nas lembranças e historicidade de um povo. E com o patrimônio preservado, conduziremos todos a conhecer, valorizar sua história e cultura para manterem vivas nas próximas gerações.

2. A MALHA E ESTAÇÃO FERROVIÁRIA EM NAZARÉ DA MATA

2.1. Instalação da rede Ferroviária.

A cidade de Nazaré da Mata, desde sua origem em meados do séc. XVIII, teve destaque e como a principal fonte de riqueza, a monocultura da cana de açúcar, foi a base e o esteio para a economia local. Abrangendo o território nazareno os distritos circunvizinhos e dentre eles a saber: Aliança, Carpina, Vicência, Tracunhaém, Buenos Aires, que atualmente tornaram-se cidades. Em um trecho publicado na revista Nazareth Autônoma de 1933, o jornalista J. M. Vieira de Melo, assim ressalta em relação a base econômica de Nazaré. Antes de 1929, quando o nosso município possuía 3 usinas de açúcar, 320 engenhos que cultivavam esta monocultura e 70 propriedades pequenas, era o comércio muito ativo da região (MELO, 1933).

Nesse contexto, outro fato importante que levou para o impulso do desenvolvimento econômico foi a vinda da malha ferroviária na região da mata norte do estado. A chegada da linha férrea para Nazaré, não se deu com tanta facilidade, pois este meio de transporte além de um grande custo empreendedor e desafiador no desbravamento em terras, era almejado e disputado por todos. O então governador da província de Pernambuco, reprovou um dos projetos que foram expostos para a construção da malha ferroviária nesta região: “ O presidente da província de Pernambuco, reprovou o projeto apresentado pelo engenheiro Manoel Buarque de Macedo e o Bacharel Bento José da Costa Júnior, para a construção da linha férrea Recife – Limoeiro, com ramal para Nazareth, por não obedecerem a lei nº. 836” (DIÁRIO/PE, 1870).

Com fortes influências políticas e por se tratar de uma cidade referencial na região da mata norte, possuindo grande número de engenhos e um poder econômico considerável, foi construída a malha ferroviária em solo Nazareno.

Assim cita o Diário de Pernambuco: Lei nº.836

O Barão de Villa Bella, presidente da província de Pernambuco: Faço saber a todos os seus habitantes ,que a Assembléia Legislativa Provincial decretou e sancionei a resolução seguinte: art. 1º. fica o Presidente da Povíncia autorizado a contractar com o Barão do Livramento, ou com quem melhorar garantias, oferecer a construção de uma estrada de ferro desta cidade a Villa do Limoeiro com dois ramaes para Nazareth e Victória, passando pelos povoados: Caxangá, S. Lourenço da Matta, Villa do Pão d’Alho, povoação de Tracunhãem.¹(DIÁRIO/PE, 1870).

Era grande o movimento de transporte de açúcar em carros de bois e em cavalos para os armazéns nas imediações da estação ferroviária, onde o produto aguardava o embarque para o Recife. A produção do açúcar foi um fator que muito concorreu para o desenvolvimento socioeconômico de Nazaré da Mata, e para o impulso desse desenvolvimento veio a construção de ferrovias em meados do século XIX, quando as mesmas foram construídas e exploradas pelos ingleses. As estradas de ferro expandiram as áreas de cana- de- açúcar, contribuindo decisivamente para interiorizar a produção. Este fato era justificado para diminuir os custos do açúcar, ocorrendo as construções de forma paralela ao litoral, ligando áreas de produção a Recife, de onde era exportado o produto. As áreas de produção eram essencialmente rurais e nelas predominava a monocultura da cana- de- açúcar, o que significa que os trens que partiam do interior estavam sempre carregados, mas relatam que isso não aconteciam na volta dos trens, provocando um desequilíbrio no custo das tarifas, consideradas abusivas pelos pequenos produtores. A história mostra que o que era produzido no interior e transportado por via férrea para o Recife não era compensado em volume de carga nem em valor pelo que recebia utilizando o mesmo meio de transporte (GOMES, 2013).

São conhecidas as negociatas que se fizeram para introduzir na região as estradas de ferro. Firms constituídas na Inglaterra, como sede ali, recebiam concessões para importação de materiais, com isenção de impostos e juros sobre o capital que investiam maiores que em outras partes do mundo. A presença inglesa, que já significava no Recife desde o início do século XIX, agora se interiorizava, e isso se manifestava nos hábitos dos senhores de engenhos e, mais tarde, nos costumes dos usineiros (GOMES, 2013, p. p. 44-45).

As terras cruzadas pelas ferrovias se valorizaram e, embora tenha crescido a área de produção do açúcar, foram os latifundiários que mais se beneficiaram, pois os brasileiros que se aliaram as firms inglesas defendiam interesses próprios. Com afirma Benévolo apud Gomes (2013, p. 45), “as estradas de ferro continuaram ligando uma

¹Respeitando a ortografia da época.

fazenda a outra, costurando os latifúndios com seus fios de aço, dando-lhes força, valor e prestígio”.

A construção da estrada de ferro em Nazaré foi autorizada por decreto e concessão do governo imperial, nº. 6746 de 17 de novembro de 1877, linha tronco norte, estrada Recife Limoeiro, partindo da chã do Carpina. Foi iniciada a 16 de abril de 1881, sendo concluída no ano seguinte, cujo tráfego foi aberto em 15 de setembro de 1882. O trecho até o entroncamento com a estrada de Limoeiro em Carpina, com extensão de 14.498m. custou a importância de 639.011\$540 (Seiscentos e trinta quatro mil e onze contos e quinhentos quarenta réis). Construída pela empresa Inglesa Great Western (PEDROSA, 1983).

A construção do percurso de ferro nos mostra a importância social e econômica que o município e região já possuía nessa época, levando o aceleramento e desenvolvimento financeiro. Nesse âmbito a estação ferroviária de Nazaré como as demais cidades e estados, fora criada para atender as necessidades dos munícipes e região, fazendo conexão entre as estradas de ferro, cortando cidades circunvizinhas e além estados como por exemplo Paraíba, Rio Grande do Norte e Fortaleza. Com o aceleramento no campo econômico vieram também outros benefícios, tornando-se uma constante na dinâmica social, econômica, cultural e nas relações, entre eles a saber: acessos a médicos na capital, cinemas, modas, artes, literatura, cultura sócio – religiosa. Interessante e ressaltamos aqui que o transporte ferroviário facilitou a integração da região em relação as tradicionais festas culturais e religiosas nas redondezas. Por exemplo: Festa de Nossa Senhora do Bom Despacho em Lagoa Seca – hoje Upatininga, Romarias a São Severino dos Ramos- cidade do Paudalho, festa de Reis em Carpina, Natal, ano novo, carnaval, levando a confiança da população passando a noite nas festas e depois dos festejos pegar o trem no raiar do dia.

O Diário de Pernambuco registrou eventos religiosos e festas dos padroeiros na região. A matéria publicada em 20 de novembro de 1887 fala que terá um acréscimo de horário de trem para os devotos que quisessem trafegar de Nazaré para a festa de Nossa Senhora do Rosário na vila de Tracunhaém. “Além dos trens ordinários da respectiva tabela, no dia 27 do corrente, haverá mais um entre Nazareth e Tracunhãem, às 5 horas da tarde, regressando para Nazareth as 11 horas da noite. Assim satisfazendo os romeiros que quiserem ir à festa de Tracunhãem”.

Reafirmando que este fato histórico foi considerado um marco do desenvolvimento local com a instalação da estação ferroviária, aberta ao tráfego pela Great Western, concomitantemente à instalação do serviço de telegrafia, ocorrido em 20 de fevereiro de 1882 (FIDEPE, 1982).

Um fator que certamente muito concorreu para o desenvolvimento comercial foi a construção da estrada de ferro, ramal da estrada Recife-Limoeiro. Esta estrada foi autorizada por decreto do governo imperial n 6746 de 17 de novembro de 1877. A sua construção foi iniciada a 16 de abril de 1881, partindo da Chã de Carpina, sendo concluída e aberta o tráfego a 15 de outubro de 1882. Este trecho tem a extensão de 14.498 mts. e custou a importância de 634.011\$ 540 (seiscentos e trinta e quatro mil e onze contos de réis). (PEDROSA, 1983, p. 81-82).

Destaca-se que a construção dessa estrada de ferro mostrava a importância social econômica do município, ao mesmo tempo que contribuiu para acelerar o crescimento. A estrada trouxe para a região o mais importante meio de transporte, bem como o importante meio de comunicação - telégrafo, ambos empreendimentos considerados fatores decisivos para o progresso da cidade da região (PEDROSA, 1974).

2.2.O serviço telegráfico.

O Diário de Pernambuco através do SERVIÇO TELEGRÁFICO, publica em 16 de setembro de 1882. ADMINISTRAÇÃO DOS CORREIOS DE PERNAMBUCO, 14 de setembro de 1882. FAÇO PUBLICO QUE: “No dia 17 do corrente mez em diante, as malas para as agências dos correios de Tracunhãem e Nazareth, passam a ser expedidas diariamente, sendo correspondências recebidas até às 4 horas da tarde. O administrador, Affonso do Rego Barros” (DIÁRIO/PE, 1882).

O serviço telegráfico veio inovar setores no campo social, comunicativo, econômico e de transporte. Este meio de comunicação foi desenvolvido para abranger novos meios de sinais instantâneos nas linhas férreas, garantindo maior segurança no transporte. A telegrafia se dava no receber e transmitir mensagens, através de um próprio código, feito em alfabeto, serviço que fora utilizado pelos correios e rádios amadores.

Fatos curiosos e históricos que aqui ressaltamos, com a chegada do trem e com progresso da região, foram atraídos para a região imigrantes Italianos do sul da península, e pessoas advindas de outros estados se estabeleceram em solo Nazareno. Alguns se

dedicavam ao comércio que florescia, outros as oficinas de ferreiros, mecânica e caldeiraria, trabalhos que foram progredindo à medida que os engenhos evoluíam, para a motorização a todo vapor. Enfatizamos aqui a existência de alguns descendentes daquelas famílias: Os Perrellis, os Lapendas, Os Spinellis, Os Calábrias, os Orenegos. Houve alguns que se tornaram senhores de engenhos. Maranhão (1977, p. 59), a revista de história municipal relata: “com a vinda do trem, o comércio de Nazaré e demais cidades teve um grande surto de desenvolvimento, contavam-se muitas lojas de tecido, e armarinhos, farmácias, estivas, ferragens, sapatarias [...]”.

A cidade de Nazaré, viu e ouviu orgulhosamente o apito do trem em 15 de setembro de 1882, com distância de 73 Km da capital. Foi a confiança e esperança no progresso que levou a cidade ao crescimento econômico, comercial e populacional. Nazaré a partir daquele dia escrevia sua nova história. A inauguração da linha férrea e estação ferroviária foi marcada com grande emoção, através de lutas e conquistas. Entre as autoridades presentes, estava o povo a espera da locomotiva, tão sonhada por todos. Foi um dia marcado por muitos festejos e alegrias.

2.3. Impactos Sociais.

Com a chegada do trem em Nazaré, a vida cotidiana e rotineira da cidade foi sendo modificada. A estação ferroviária tornou-se por um bom tempo lugar atrativo de partidas e chegadas, tornando-se um referencial. Após ouvirmos alguns dos antigos moradores da cidade de Nazaré e ex- funcionários que trabalharam na antiga estação ferroviária ,pudemos coletar informações que nesta trajetória e importante mudança da vida cotidiana, pessoas simples vendiam na estação e vagões dos trens suas guloseimas, tais como, bolo, doces, amendoins, cocadas, balas de confeitos. Também haviam serviços simples de engraxates, levando a vaidade dos homens por lustrosos sapatos feitos em couro. Nas locomotivas os vagões eram divididos pelas 1ª e 2ª classe, e posteriormente os vagões eram cheiros de açúcar bruto, vindo dos engenhos e produtos da região, para serem transportados ao Recife.

O autor da revista de história municipal de Nazaré, relata que:

O açúcar produzido naqueles engenhos, era na sua maior parte transportados para os armazéns da cidade. Na época da moagem, as ruas ficavam atulhadas de animais. Essa base econômica apoiada, principalmente no açúcar produzido por aqueles grande números de banguês, a cidade apresentava uma grande atividade nas oficinas de construção de alambiques de cobre, reparos de moendas, tachas de cozimento e outros acessórios (MARANHÃO 1977, p. 58).

Atualmente ainda existem próximos a estação ferroviária alguns edifícios que foram no passado armazéns, local de vendas de açúcar. Lembrando que eram milhares de sacos de açúcar que nos armazéns aguardavam embarque por via férrea para capital.

A estação ferroviária de Nazaré, foi palco para grandes acontecimentos em nossa história. Por este lugar de memória coletiva, passaram pessoas simples e ilustres. Homens e mulheres que trabalharam e construíram a Nazaré que hoje temos, local que presenciou dores e alegrias, conquistas e desafios, pontualidades, a ânsia por esperas e inquietos atrasos.

Nos seus relatos históricos, Pedrosa (1983), nos mostra que um dos acontecimentos importantes para a história do povo Nazareno, foi a chegada do trem e que facilitou para que a isso ocorresse, a presença de Joaquim Nabuco em Nazaré. É que com a campanha abolicionista, a cidade de Nazaré abraçou a esta causa, uma vez que a mesma possuía grande número de engenhos e neles existiam pessoas que foram escravizadas. Alguns senhores de engenhos aderiram a esta campanha.

Assim relata Pedrosa:

O espírito de humanidade e o sentimento de caridade se manifestaram de muitas maneiras. Nos cartórios desta comarca encontram-se numerosas escrituras e concessão de cartas de alforrias, no período de 1860 a 1888. Os proprietários rurais libertavam seus escravos, velhos e moços, e até crianças, homens ou mulheres, sem nenhuma remuneração as vezes. Era o sentimento de gratidão que ditava esta atitude. (PEDROSA, 1983, p. 111).

Na efervescência da campanha política que levou Joaquim Nabuco ao parlamento, e o mesmo sabendo que cidadãos Nazarenos o apoiavam nesta luta, vem Joaquim Nabuco a Nazaré agradecer ao povo desta localidade o apoio recebido. Chega Joaquim Nabuco a Nazaré de trem, desce na estação ferroviária, recebido por inúmeras pessoas, entre aclamações e êxitos de alegria, faz seu discurso em um imponente sobrado no centro da cidade, para agradecer tão afetuoso apoio.

Nesse contexto:

Tempo depois ele voltou a Nazaré para agradecer a sua eleição. No livro de visitas do centro recreativo e literário deixou escritas estas palavras: “Cada Vez que me acho de novo entre o povo Nazareno, é uma data em minha vida. Que fiquemos um e outro sempre fiéis aos grandes ideais da liberdade Pernambucana é o meu ardente desejo.” – Quando Joaquim Nabuco acompanhado de José Mariano veio a Nazaré para falar na campanha política, se hospedou no engenho Babilônia, indo para a cidade em carro de boi. Falou ao povo da janela de um prédio que existia na praça da catedral, cuja fachada revestida de azulejo, foi derrubada por incúria do poder público. (PEDROSA, 1983, p.112).

Na sucessão de acontecimentos para a história do povo Nazareno, foi que em 1918, foi criada a diocese de Nazaré, sendo a mesma como sede diocesana. Assim o mesmo autor relata que o dia 2 de março de 1918, foi um dia de movimentação diferente e de intenso júbilo para a comunidade Nazarena. Uma multidão integrada por Pessoas de todas as classes sociais acorrera a gare da estação ferroviária, para receber a Exma., Rvdma. Dom Sebastião Leme, Arcebispo de Olinda e Recife, que estava a chegar no trem “Inter estadual das 10 horas” segundo a expressão da época. S.Exa. vinha visitar a cidade e reunir as lideranças locais, afim de tratar da criação da diocese, e traçar programas referentes ao levantamento de meios financeiros para constituição do patrimônio exigido para a criação do referido empreendimento.

A Posse do primeiro Bispo é descrita no livro os 80 anos do colégio Santa Cristina uma história de educação e fé, escrito pela professora Marliete Pessoa,

Naquele 19 de outubro de 1919 a cidade estava revestida de orgulho, riso e dignidade para ir ao encontro do seu bispo. O imponente, elegante, vaidoso e inteligente Dom Ricardo Vilella, deixa o vagão a ele destinado para a viagem, e acena para os seus diocesanos, que aguardam com uma calorosa recepção na gare da estação da via férrea. (PESSOA, 2003, p. 29).

O importante Jornal do município - Gazeta de Nazaré, registra estes acontecimentos. A saber trecho da matéria em 19 de outubro de 1919- Ano III- Nº 139. A chegada, a posse e as festividades que seriam celebradas pelo Bispo Diocesano. Apresentando o seguinte programa: o Sr. Bispo Dom Ricardo Vilella, virtuosíssimo bispo desta diocese, o qual aqui chegará hoje 19 do corrente, dia em que nossa urbis deve amanhecer festivamente ornamentada, para receber tão grande ilustre sacerdote e pastor apostólico. Uma comissão deverá hoje ter ido recebido ao entrar em território deste

município. Virá o ilustre diocesano no inter - estadual, que aqui passará às 10 horas e às 9 achar-se-á em Carpina a dita comissão. (...)

(...) O discurso de boas-vindas ficará em nome da comissão constitutiva do patrimônio do bispado, todas as classes e do povo que ali, com associações religiosas à frente, devem ter reunido na gare da estação, para recepcionarem o nosso primeiro bispo. E será no momento da chegada do comboio Scindido o ar com estrepitosa e grande salva de 21 tiros e girândolas, sinos repicarão. A banda de música 5 de novembro, e da Usina Alliança que chegará pelo trem número 12, estarão postadas na gare às 10 horas, romperão uma empolgante marcha e logo se formará luzido prestito em demanda ao palácio episcopal. (...). (GAZETA, 1919, N° 139).

Gazeta de Nazaré, 25 de outubro de 1919, Ano III, N° 140. (...) ao soltar na gare desta cidade, era incontável a multidão que aguardava a chegada de S. Exc. Revma. que foi recebido pela comissão composta dos seguintes cidadãos: Dr. Benjamim Azevêdo - prefeito municipal, Tenente Lyra Flôr- Delegado de Polícia, Dr. Olívio Montenegro-Promotor Público, Dr. Athur de Moura, Dr. Fernando Ferreira e João Veiga(...) Comissões, Associações religiosas e as bandas musicas 5 de Novembro desta cidade, 6 de Março de Areias e a 8 de dezembro da Usina Alliança. (GAZETA, 1919, N° 140).

Com a chegada do primeiro bispo a cidade de Nazaré, uma de suas preocupações era a formação no campo educacional e amparo a pobreza. Em 1923 foi fundado o importante e referencial colégio Santa Cristina, administrado pelas religiosas da instrução Cristã, Congregação de origem Belga. Em 26 de agosto de 1922 nos relatos do diário de fundação e documentação preciosa e histórica do colégio Santa Cristina em Nazaré, relata a reverenda Madre Loyola Steyaert: “às sete horas, parto para Nazareth, com Madame Maria Alphonse. Às 10 horas chegávamos ao nosso destino, o automóvel de Sua Ex.^a esperava-nos na estação. O secretário do senhor bispo estava lá para nos receber” (PESSOA, 2003, p. 35).

Sábado 02 de dezembro de 1922, “desde às 6 horas da manhã um carro bagageiro, em duas viagens sucessivas, levou tudo a estação ferroviária, acompanhado de nossos funcionários, que transportavam a bagagem nas duas viagens especiais que deveriam chegar na terça feira em Nazareth.” (PESSOA, 2003, p. 39).

Ao observarmos os artigos de jornais, diários e livros, vimos quanto o trem era presente na vida das pessoas e a estação ferroviária, como um referencial. Um fato que chamou atenção é que um artigo publicado em outubro de 1919, comunica um enlace

matrimonial e que os noivos pegaram um trem na estação para a cidade de Santa Rita na Paraíba.

Casaram-se nesta cidade no dia 29 de outubro os jovens Manoel de Brito Alves e a senhorita Isabel Motta da Silva. Filha do capitão Antonio Philippe da Silva e sua gentil consorte D. Beroniza Motta da Silva. O ato cívico que teve lugar em casa dos pais da contraente foi presidido pelo Juiz municipal Dr. Timoleão Maranhão e o religioso na catedral(...), os noivos receberam inúmeras felicitações, tomaram no dia 30 o trem de 10 horas para Santa Rita Parayba, onde foram residir (GAZETA, 1919).

Em 18 de outubro de 1924 a Gazeta de Nazaré publica respectivos horários de trens. “Desde quinta –feira última, que trafega entre Nazareth e Recife o trem de subúrbio de S. Lourenço. Parte desta cidade às 4 e 50 da manhã, e chega a noite às 8.30. Nos domingos parte às 8 e 58 e chega às 9 da noite. Do Brun parte nos domingos às 18 horas e nos dias úteis às 17 e meia.”

Foram inúmeros acontecimentos ocorridos na estação ferroviária de Nazaré, que marcou o tempo áureo deste importante meio de transporte. Salientamos aqui a chegada da Veneranda imagem de Nossa Senhora de Fátima vinda de Portugal na década de 1950, sendo esta transportada por via férrea. (GAZETA, 1952, ano 35, Nº 30). Em 1958 a sociedade musical 5 de novembro - A Revoltosa, ganha ao concurso promovido pela rádio Clube e vence o prêmio de melhor banda de musical do interior do estado de Pernambuco. O troféu foi conduzido por via férrea e grande parte da comunidade Nazarena aguardava na gare da estação ferroviária, trazendo assim orgulho para a população (GAZETA, 1958, ano 41, Nº 42). Incontáveis são os testemunhos de pessoas que tiveram sua ligação com a estação ferroviária. Pessoas que utilizaram este meio de transporte, e que ali trabalharam, guardam em sua memória lembranças vivas da infância, Juventude, namoros, amizades que ali foram construídas.

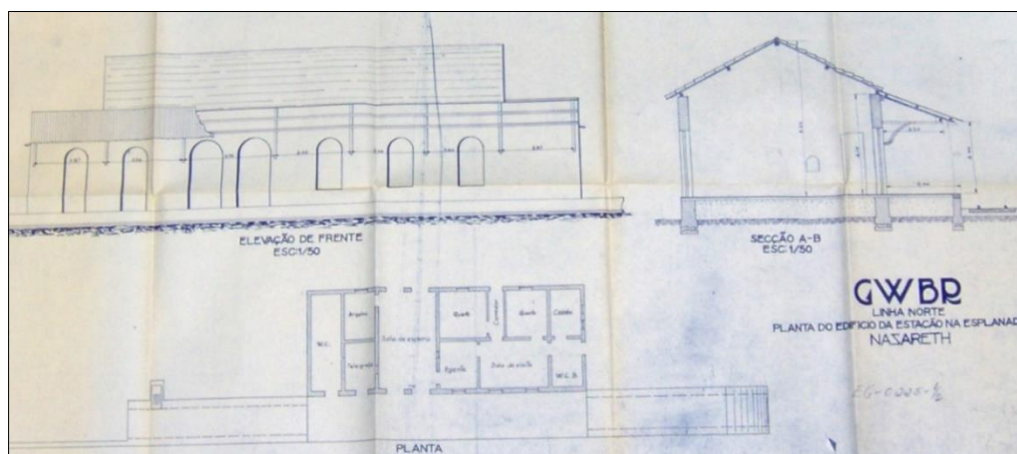
O conjunto da rede ferroviária situa-se num largo denominado praça da estação, cujo terreno tem cotas baixas com relação ao centro da cidade. A estação ferroviária de Nazaré foi inaugurada em 20 de fevereiro de 1882 com serviço de telégrafo (Segundo Cyro Diocleciano Pessoa Jr. No seu livro; Estudo Descritivo das Estradas de Ferro do Brasil, 1886).

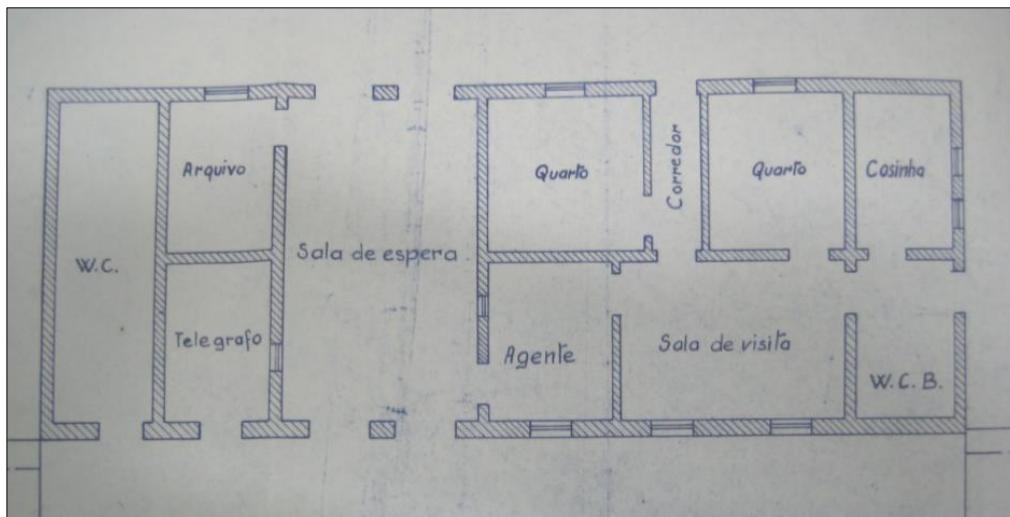
Atualmente o bairro da estação recebe o nome Avenida Mauro Mota, exímio escritor que amou a Nazaré da Mata. O edifício da estação tem planta retangular,

distribuída em um único nível, apresenta sistema construtivo em alvenaria, revestimento em reboco e tinta, barramento texturizado a meia altura, ao longo das suas quatro fachadas. A cobertura apresenta duas águas, estrutura em madeira, caibros roliços, recobrimento em telha canal e lambrequins sustentada por mãos Francesas em ferro. Os vãos das alturas são originalmente em arcos plenos, porém a maioria foi vedada com alvenaria, e outros dois vãos novos foram abertos em verga reta. Das esquadrias originais resta apenas uma janela em madeira na fachada posterior. O piso na plataforma de embarque e no interior da estação é cimentado, o número tombo da placa da RFFSA encontrado no prédio da estação e Inventário do Patrimônio Ferroviário em Pernambuco se dá em 1242047. (IPHAN, 2009).

Através de informações coletadas e pesquisas realizadas no inventário do patrimônio ferroviário em Pernambuco, assim está descrita a planta da estação ferroviária de Nazaré, datada em: 30 de dezembro de 1941. A saber: Plataforma, Telégrafo, 2 quartos, Cozinha, Sala de espera, Agente, Sala de Visita, Arquivo, 2WC, Bilheteria e corredor. No seu contexto original a estação possuía 8 Janelas, 1ª largura 0,74 e comprimento 1,09 m; 2ª largura 1,05 comprimento 2,04 m; 3ª largura 1,06 e comprimento 2,04 m e outras 5 janelas com medidas iguais largura 1,04 e comprimento 2,204 m; com 4 Portas, três com medidas iguais, largura 1,38 e comprimento 2,90 m e 1. com largura 1,27 e comprimento 2,90.

Imagem 1 e 2 - G.W.B.R. – Linha Norte – Planta do Edifício da Estação na Esplanada de Nazareth – Escalas {Elevação de Frente/Secção A-B: 1/50 / Planta: 1/100}.





Fonte: Fundação do Patrimônio Histórico e Artístico de Pernambuco – FUNDARPE Estações Ferroviárias (Estado de Pernambuco) Pasta 03.

Em Nazaré da Mata, nas proximidades do contexto arquitetônico e conjunto ferroviário entre: Estação ferroviária, linha férrea e armazéns de açúcar, está localizado o rio Tracunhaém, importante rio para a região da Mata Norte.

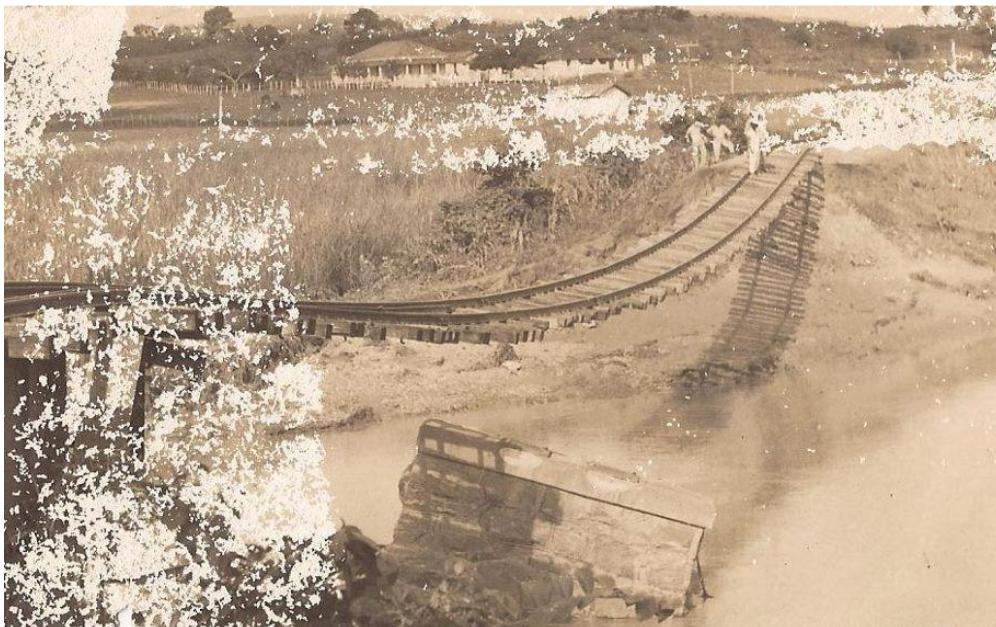
O rio Tracunhaém está ligado a acontecimentos e memória coletiva do seu povo, como relata Maranhão:

A cidade de Nazaré é banhada pelo rio Tracunhaém, que corre na sua extremidade mais baixa, bem próxima a estação ferroviária da antiga G.W.B.R., a uma altitude de 39 metros acima do mar. Uma avenida de aclive suave se prolonga até o centro, onde a altitude chega a 60 metros, numa extensão de cerca de (1) quilômetro. O rio, antes da implantação das usinas de açúcar, era piscoso, proporcionando meio de vida a vários pescadores que vendiam o pescado na cidade. Eram procurados pela delícia de seus banhos, os seus vários poços: da Tacha, da Raiz, das Pedras, da Ponte, das Laranjeiras, do Major e outros. Na época das cheias a concorrência era grande e cada qual que procurasse exibir suas habilidades natatórias. Os meninos mais afoitos pulavam da ponte G.W.B.R. e desciam pela correnteza do rio, até poços mais distantes. Nas épocas de nível normal das águas predominavam as brincadeiras de Galinha gorda, Saltos, braçadas, coices e outras. Houve cheias em que as águas se avolumaram tanto que quase “lavavam” a ponte da rodagem próxima a estação da G.W.B.R. (MARANHÃO, 1977, p. 91).

No ano de 1964, houve uma grande cheia no rio Tracunhaém que levou estrutura do pontilhão, deixando os trilhos da malha ferroviária suspensos no ar, como mostra o

registro fotográfico. Outra enchente que também marcou na história do bairro da estação foi a cheia na década de 1970 que inundou toda aquela localidade, há relatos de mortes.

Imagem 3. Grande cheia que inundou parte do Bairro da Estação, levando o pontilhão e deixando os trilhos suspensos. Dec. De 1970.



Fonte: Acervo: Leando Luizda Paz.

3. A IMPORTÂNCIA DA FERROVIA COMO PATRIMÔNIO CULTURAL

A malha ferroviária no Brasil teve sua grande contribuição para o progresso e cultura em nossa nação. Foi através deste importante patrimônio que foi dado impulso a comunicação e transporte ao povo brasileiro, deixando marcas profundas em nossa sociedade, com grandes reflexos no campo geográfico, arquitetônico, áreas urbanas de várias cidades, comércio e relações humanas em geral. Os trens estão presentes na memória e lembranças dos que um dia assim o vivenciaram. O patrimônio cultural ferroviário está ligado a história de nossa nação. É necessário a junção de lutas para a preservação desse bem que compõem este importante patrimônio, conscientizando as futuras gerações que o conjunto ferroviário é carregado de simbologia e elementos que nos inspiram. Não podemos resumir o grande valor do patrimônio ferroviário em antigos prédios de estações ferroviárias, mas todo seu contexto cultural e histórico que se

perpetuam através da população e de maneira especial pelos ex-funcionários, que estes trazem consigo memórias, histórias e vivências dos tempos áureos da extinta rede ferroviária federal. O grande legado dessas composições está ligado entre questões afetivas de passageiros, paisagem, acontecimentos e por onde era percorrido os trens. Os trens estão vivos na viva lembrança do povo brasileiro.

Diante da grande importância de preservação a memória cultural, social da rede ferroviária no Brasil, fez-se necessário traçar em determinação a legalidade junto ao IPHAN, de acordo com a lei datada em 31 de maio de 2007 de N. 11.483/2007, a responsabilidade em preservar os bens ferroviários, advindos da extinta RFFSA. No art. 9. da citada lei está descrito: “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, ampliação em equipamentos de museus, bibliotecas, arquivos e outras organizações culturais, bem como de suas coleções e acervos. Conservação, restauração de prédios, monumentos, logradouros, sítios e demais espaços advindos da RFFSA.

Mediante a privatização da rede ferroviária federal e extinção da mesma, surge a necessidade em preservar este importante patrimônio cultural, implicando ao IPHAN em elaborar um discurso conceituando a importância e memória cultural ferroviária. O referido órgão em 2010, segundo a portaria do IPHAN de N. 407, exprime a necessidade de um gerir coletivo, dando atribuições entre Estados, Municípios e Sociedade Civil. Na conscientização do dever de memória coletiva, o patrimônio cultural ferroviário abrange a totalização da adesão em sociedade. E dentre estas lutas e conquistas estão as associações de ferroviários, ongs e amigos do trem que conseguiram e preservam a memória ferroviária, mostrando as práticas históricas culturais, em atribuir valores, proteger e fazer conhecer a memória da referida instituição, pois tudo que está ligado a rede ferroviária há lugar de memória.

A memória do patrimônio cultural ferroviário está ligada a diversos lugares, significando a sua real importância em valores: Artístico, Histórico, Paisagístico, Arquitetônico, Cultural, Belas Artes e Memória. Segundo o escritor Dominique Poulot, em seu livro- Museu e Museologia, do desenvolvimento a inclusão social, assim nos diz:

Ao lado das exigências relativamente do sucesso de suas exposições, avaliando em termos de números de visitantes, ou de recursos coletados, outras demandas são formuladas aos museus, e no que se refere à contribuição para o reordenamento do território, para o rápido crescimento do turismo, para a redução das desigualdades culturais e para a integração social. [...] o desígnio da inclusão social está presente, daí em diante, na agenda de tais reabilitações de terrenos vagos, assim como de forma mais geral na agenda de numerosos estabelecimentos ‘históricos’ apesar dos protestos daqueles que temem a substituição dos objetos específicos da instituição, por questões políticas e sociais. A eventual reinvenção do museu e espaços culturais como agente de mudança social parece uma tábua de salvação. (POULOT, 2013, p.113).

Mediante ao olhar de Poulot, trazemos o olhar perspectivo e teórico de Francoise Choay que nos diz em seu livro “A alegoria do patrimônio”:

A especificidade do monumento deve-se precisamente ao seu modo de atuação sobre a memória. Não apenas ele trabalha e a mobiliza pela mediação da afetividade, de forma que lembre o passado, fazendo-o vibrar como se fosse presente. Mas esse passado invocado, convocado, de certa forma encantado, não é um passado qualquer: ele é localizado e selecionado para fins vitais, na medida em que pode, de forma direta contribuir para manter e preservar a identidade de uma comunidade étnica ou religiosa, nacional, tribal ou familiar. (CHOAY, 2001, p.18).

A sociedade deve se conscientizar em lutar para preservar seu patrimônio, uma vez que este trabalho realizado em preservação gera desenvolvimento através de dar vida e usos a estes imóveis, para a desenvoltura local e regional, dar identidade do lugar a população, com suas tradições, histórias, hábitos, comidas e etc. O patrimônio cultural ferroviário está ligado a identidade de muitos municípios brasileiros, e este trabalho liga a identidade e continuidade ao interesse coletivo. O patrimônio cultural ferroviário traz testemunhos de atividades exercidas e que possuem consequências históricas, vestígios culturais, tecnológicos, econômico, arquitetônico, social. É urgente a responsabilidade compartilhada na preservação do patrimônio cultural ferroviário, dando atribuições, ações e objetivos.

3.1. A ferrovia como patrimônio cultural.

Diante da importância e necessidade em preservar a memória cultural ferroviária, sociedade civil, Ongs e associações se unem para salvar guardar a memória. Tomemos por exemplo algumas das estações ferroviárias no Brasil e de modo particular em

Pernambuco. Hoje, alguns destes espaços tornaram-se centros educacionais, museus, bibliotecas, arquivos públicos. Pousadas, trens turísticos, etc.

Entre as estações ferroviárias estão: A estação da luz em São Paulo- hoje Museu da Língua Portuguesa. Em Minas Gerais na cidade São João Del Rei é preservado a história da antiga estrada de ferro oeste de minas. Recife- Estação Central do Recife, está abrigado o museu do trem. Em algumas cidades do interior de Pernambuco por onde era percorrido os trens, há lutas e resistências para a preservação do mesmo, entre eles: Estação Ferroviária da cidade de Salgueiro- está o museu do Cangaço, resgatando sua história e cultura local, Estação Ferroviária de Gravatá- hoje abriga a Associação dos Artesãos de Gravatá. Estação Ferroviária de Garanhuns- hoje abriga o Centro Cultural Alfredo Leite. Estação Ferroviária de Paudalho- abriga o arquivo público municipal. Para finalidade turística tomemos por exemplo os trens turísticos de passageiros das cidades de São João Del Rei, Rio Grande do Sul- Bento Gonçalves e no Nordeste o percurso ferroviário entre as cidades de Cabedelo e Santa Rita na Paraíba, o trem do forró da cidade do Recife ao Cabo de Santo Agostinho.

Trazendo a realidade da estação ferroviária de Nazaré da Mata hoje podemos assim ver, que com o passar do tempo, o bairro da estação foi crescendo e aqui destacamos as comunidades ligadas a este setor a saber: Alto da Boa Vista- Popularmente conhecido como Alto da Santa, Loteamento Pedregulho, Rua do Cajueiro, Vila Madalena e Avenida Mauro Mota. Há um olhar discriminatório de algumas pessoas por se tratar e combater neste local o crime e a comercialização de drogas entre criminosos. Porém reiteramos o valor de famílias simples, comerciantes e trabalhadores que ali residem e lutam por seu sustento e direito à cidadania. Infelizmente a estação ferroviária de Nazaré encontra-se em total situação precária de abandono, não tombada pelo IPHAN e FUNDARPE, chegando a se tornar um ponto de consumo de drogas, lugar para vândalos fazerem suas necessidades fisiológicas e prostituição. Ao lado da estação está localizada a praça Benjamim da costa Azevedo, onde se aglomera um ponto de Kombeiros e bem próximo um local para depósito de lixo comunitário.

Fazer usos destes espaços muitas vezes não é fácil, pois há um alto custo financeiro a ser investido, é um desafio e ao mesmo tempo uma necessidade para preservação, mantendo assim a identidade, memória e cultura dos munícipes. Com a revitalização e usos destes espaços, virá a consistir e proporcionar o olhar e aparato cultural, turístico, a segurança e lazer para os que assim usufruírem. A preservação

patrimonial cultural se dá na compreensão de um tempo de contribuição para a edificação daquela localidade, logo o fortalecimento a memória e identidade da comunidade. Através destes elementos vem a expressão de sua valorização. É reconhecer como o modal ferroviário desempenhou no decorrer de sua história, gerando transformação na cidade e região, causando impactos através da chegada de um novo elemento que foi a ferrovia.

3.2.Projetos em pauta.

Tendo em consideração ao peso histórico e cultural da Estação Ferroviária de Nazaré da Mata, com potencialidade em ser instalado no local, lugar reservado as manifestações culturais e históricas num ambiente participativo e atraente, levando o aprendizado a produção de conhecimentos ,salvar guardando a memória local, é que a prefeitura municipal de Nazaré e FUNDARPE propõem a sociedade projeto e estudo preliminar de arquitetura para o prédio da referida estação. Em 17 de outubro de 2013 foi enviado pela chefe de unidade de planejamento e obras da FUNDARPE, a secretaria de cultura de Nazaré da Mata o ESTUDO PRELIMINAR DE RESTAURAÇÃO E ADAPTAÇÃO AO NOVO USO DA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE NAZARÉ DA MATA. O estudo foi elaborado pela unidade de planejamento e obras da diretoria de preservação cultural da FUNDARPE, visando a captação de recursos para implantação de um centro cultural no referido edifício. O estudo preliminar está adaptado na seguinte divisão: Sala multiuso, administração, lanchonete, depósito, recepção, banheiros com adaptação as pessoas com deficiência, 4 portas de acesso e corredores.

Ressaltamos que em junho de 2013 houve uma grande mobilização da Ong Amigos do trem, Clube de Engenharia e Sindicato dos Metroviários(SINDMETRO) a organização, promovendo caminhadas pelos trilhos da linha férrea de Nazaré vindo a mobilizar a sociedade civil, estudantes e autoridades, em propor a reativação dos trens de passageiros na zona da mata norte Pernambucana, visando a grande quantidade de pessoas que se deslocam diariamente para capital- Recife, indo trabalhar e estudar e outras diversas situações. O movimento também aconteceu em 2014, contou com o apoio do professor e ex-vereador Salustiano Pereira de Araújo Neto conhecido como (Professor Bira), vários alunos da Universidade de Pernambuco(UPE- Campus Mata Norte), aderiram e participaram das caminhadas, assim como o professor universitário de

Geografia Jorge Araújo, o ex-prefeito de Nazaré da Mata Jaime Correia, o Major George Borba, os movimentos artísticos e literários de Nazaré da Mata, além das cidades do Paudalho e Carpina mostraram total interesse e apoio ao projeto por parte do poder público.

Em 16 de Julho de 2019, houve uma reunião na escola de referência Maciel Monteiro, articulada pelo secretário de governo municipal o coronel Arlindo, juntamente com o prefeito do município Dr. Inácio Manoel do Nascimento a participação de secretários e representação da sociedade civil, mostrando o interesse do poder público em revitalizar o prédio da antiga estação ferroviária. Na ocasião foi proposto em tornar o referido espaço no museu municipal. Foi registrado em ata a presença de 26 pessoas, também presenciou a reunião o senhor André Cardoso, historiador e diretor regional da Ong Amigos do trem. Foi solicitado do prefeito municipal a secretaria de Infraestrutura, junto ao secretário Obede Luiz e do Arquiteto Urbanista Elton César da Silva Gomes, o projeto para reformar e revitalizar o antigo edifício da estação ferroviária. Em 12/11/19 se deu o trabalho de conclusão da planta.

O projeto tem como proposta tornar o antigo prédio da estação ferroviária num espaço museu, lugar e propriedade dos cidadãos com um olhar de valorização e experiência cultural, oferecendo lazer, atividades aos munícipes e visitantes, tornando um lugar para aprender, ensinar e conhecer sua história municipal e cultural, promovendo assim conhecimentos aos habitantes. Preservando a estrutura física do espaço, abrigará acervos relacionados a história e cultura do município, no dinamismo museológico haverá oficinas, aulas, intervenções culturais, unificando ações que ali ocorrerão. Uma das propostas apresentadas é reciclar o que si tem, preservando a originalidade do prédio, com sua volumetria externa e interna. A proposta de revitalização da estação ferroviária mostra integrar o espaço em abertura a comunidade, fazendo esta ligação, oferecendo atividades educacionais, culturais e lazer. Na descrição do referido projeto está apresentado: Salas para circulação aos visitantes, reserva técnica, banheiros com acessibilidade as pessoas com deficiência, sala de administração e área externa para manifestações culturais.

A proposta de revitalização para a antiga estação ferroviária de Nazaré da Mata, suprirá uma das grandes necessidades do município, em proporcionar um local diferente para atividades relacionadas a cultura e história da população, tornando um ambiente que atrairá e acolherá as atividades dos munícipes. Implantar na estação ferroviária um museu em um bairro periférico da cidade, tornará o mesmo em lugar de referência e dignidade,

pois ganhará vida e preencherá o presente vazio de abandono e esquecimento, implicará também que a comunidade local seja percebida não apenas como um lugar que sedia um monumento, porém no complemento de uma estrutura que será útil a todos.

4. CONSIDERAÇÕES FINAIS

O presente trabalho trouxe uma análise das propostas elaboradas pela FUNDARPE e pela Prefeitura Municipal de Nazaré da Mata, afim de revitalizar o antigo prédio da estação ferroviária local. O projeto e anteprojeto visavam a necessidade em propor aos munícipes um lugar voltado ao desenvolvimento de atividades culturais, favorecendo a população como um espaço acolhedor, formativo às intervenções culturais, resgatando sua história no dinamismo em atividades para a população, dada a importância de seu valor cultural e histórico fazendo-se necessário a preservação e contexto sobre a memória ferroviária.

Nesse sentido, ao observarmos as propostas apresentadas, vemos que o lugar escolhido para revitalização, preserva a valorização do patrimônio cultural e histórico da cidade de Nazaré da Mata, garantindo a população a sua identidade local, tendo em vista que o referido prédio se encontra num bairro periférico da cidade. Foram necessário, para a realização deste trabalho, buscas e pesquisas em documentos históricos como : antigos Jornais do estado de Pernambuco, Jornais, livros, revistas, registros fotográficos da cidade de Nazaré da Mata, visitas a repartições como o Departamento estadual do IPHAN, Arquivo público do Estado, Biblioteca Pública do Estado, FUNDARPE, Biblioteca Pública Municipal de Nazaré da Mata, obtendo dados consistentes sobre as etapas do trajeto ferroviário na cidade de Nazaré Mata, e o fortalecimento ao grau do conhecimento.

Por fim, acreditamos que este trabalho será útil e venha a ser um ponto de partida para aqueles que desejarem se aprofundar sobre a importância cultural e histórica da malha ferroviária em Nazaré da Mata -PE. Para isto se faz necessário o conhecimento e envolvimento da comunidade, na comunhão com o poder público e empresários a unirmos pela preservação da estação ferroviária, dando a devida utilização a este importante lugar de memória.

5. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BORGES, B. A. B. **Patrimônio Ferroviário e autenticidade: Avaliação do Conjunto Ferroviário de Caruaru**. Recife: O Autor, 2014.

CHOAY, F. **A alegria do patrimônio**. 3 ed. São Paulo: UNESP, 2006.

DESVALÉES, A. & MAIRESSE, F. **Terminologia museológica**. Projecto Permanente de Investigación. Rio de Janeiro: ICOFOM/ICOFOM-LAM/Tacnet Cultural, 2000. 1 CD-ROM.

Documento de Autorização de Permissão de Uso-APU- Nº 15/2018.

Documento de abertura do processo de tombamento do Patrimônio ferroviário edificado do Estado de Pernambuco. FUNDARPE, 2001.

FIDEPE. **Fundação de Informações para o Desenvolvimento de Pernambuco**. Coordenador Francisco de Paula Barreto Filho. Recife, 1982.

GOMES, G. **Engenhos e arquitetura**. Recife: FUNDAJ, Editora Massangana, 2013.

HILTON, A. **Nazaré da Mata: a sua história, o seu povo, a sua cultura**: um roteiro da mudança administrativa, social e cultural -Recife: Libertas, 2016.

MARANHÃO, A, SARAIVA. de A. **Revista de história municipal**. FIAM- Fundação de Desenvolvimento Municipal do interior de Pernambuco. Centro de estudos de história municipal: Recife, 1978.

MONPETIT, R. **Exposer le savoir et savoir exposer**: les champs disciplinaires de la muséologie. In: COLLOQUE MUSEOLOGIE E CHAMPS DISCIPLINAIRES: exposer le savoir et savoir exposer. 1990, Québec. Actes. Québec: Musée de la Civilization. 1990. p. 11- 12.

PESSOA, M. L. 1933. **Os 80 anos do Colégio Santa Cristina**: uma história de educação e fé. Nazaré da Mata - PE, 2006.

PEDROSA, P. **Introdução a História de Nazaré da Mata**. Curso de Mestrado em História Disciplina de Técnica e Método de Pesquisa Histórica. Universidade Federal de Pernambuco. Recife, 1974.

_____. **Nazaré Terra da Gente.** Biblioteca pernambucana de história municipal-Centro de estudos de história municipal: Recife, 1983.

POULOT, Dominique. **Museu e Museologia.** Belo Horizonte: Autêntica Editora, 2013.

ANEXOS

Anexo 01. Sociedade Musical 05 de Novembro, em frente à estação ferroviária de Nazaré, por ocasião ao recebimento do troféu vencedor na categoria de melhor banda musical do estado de Pernambuco em 1958.



Fonte: Arquivo da Sociedade Musical 05 de Novembro - Banda Revoltosa.

Anexo 02. Estação ferroviária de Nazaré da Mata – Dec. 1960.



Fonte: Acervo: Leandro Luiz da Paz.

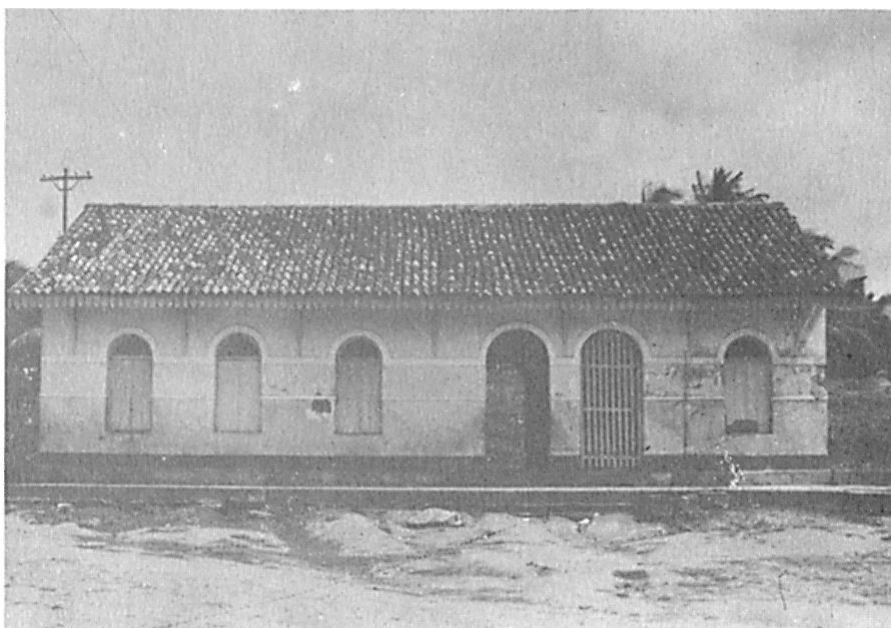
Anexo 03. Fachada da Estação ferroviária de Nazaré da Mata.



Estação Ferroviária de Nazaré da Mata: fachada voltada para a linha férrea, notando-se a substituição do telhamento da cobertura da plataforma por amianto.

Fonte: Plano de preservação dos sítios históricos do Interior-/PPSHI- 1982.

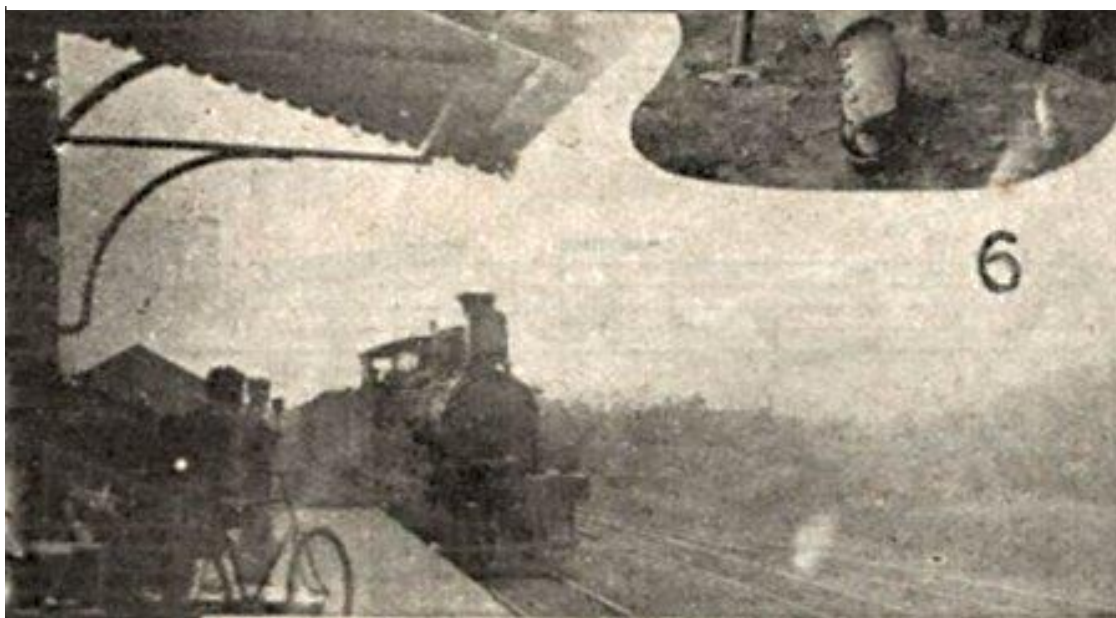
Anexo 04. Fachada da Estação Ferroviária de Nazaré da Mata 02.



Estação Ferroviária de Nazaré da Mata: fachada voltada para o Largo da Estação, vendo-se o arremate do beiral em lambre-quim de madeira, ainda íntegro.

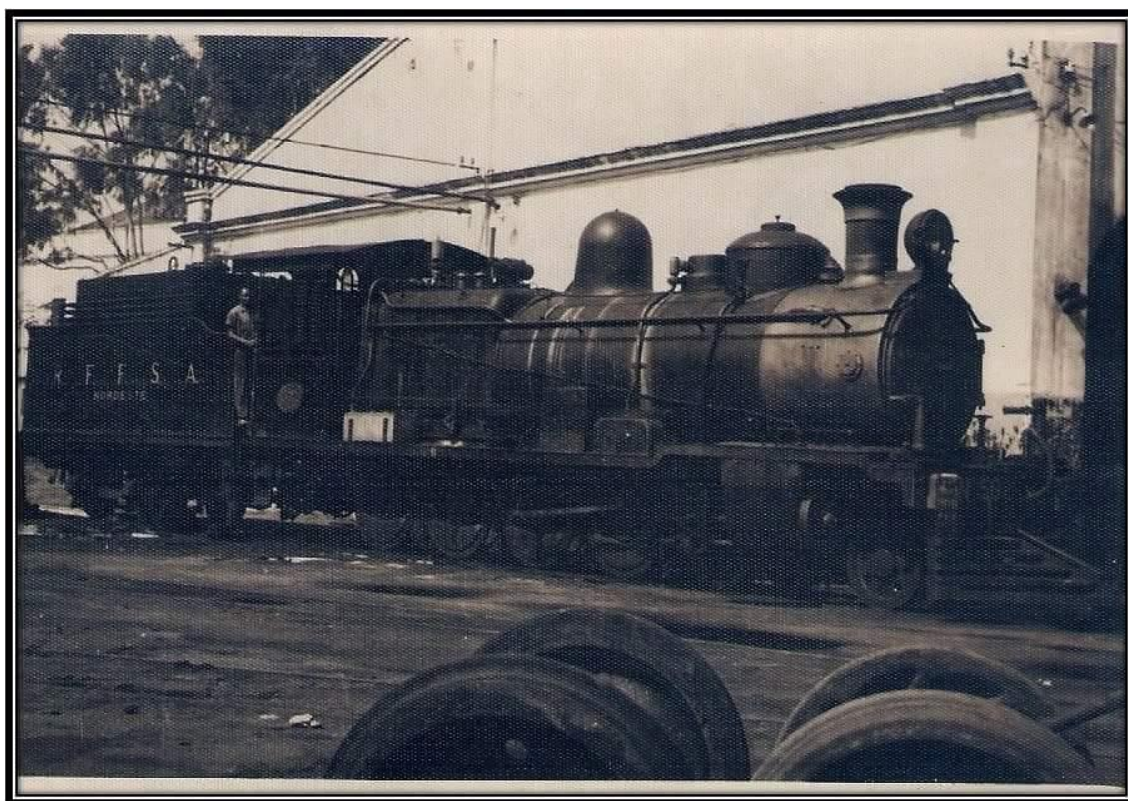
Fonte: Acervo: Leandro Luiz da Paz.

Anexo 05. Em 1916, o trem parte da estação ferroviária de Nazaré para o Recife.



Fonte: Revista: O Malho, 11/03/1916.

Anexo 06. Locomotiva- Maria Fumaça em revisão, nas proximidades da estação ferroviária de Nazaré em 1950.



Fonte: Acervo Leandro Luiz da Paz.

Anexo 07. Praça da Estação Ferroviária de Nazaré, em 1980.



Fonte: Acervo: Mair Melo de Andrade.

Anexo 08. Fachada lateral da estação ferroviária de Nazaré, vendo-se os lambrequins em madeira, mãos francesas em ferro, portas e janelas em madeira. Dec.1990.



Fonte: Inventário Turístico de Pernambuco- INVTUR-PE, 1990.

APÊNDICES

Apêndice 01. Vista lateral da antiga estação ferroviária de Nazaré- 2013.



Fonte: Acervo: Leandro Luiz da Paz.

Apêndice 02. Lateral da estação ferroviária de Nazaré, detalhes dos lambrequins em madeira e mãos francesas em ferro. 2013.



Fonte: Acervo: Leandro Luiz da Paz.

Apêndice 03. Vista lateral da estação ferroviária de Nazaré. 2013.



Fonte: Acervo: Leandro Luiz da Paz.

Apêndice 04. Vista lateral da estação ferroviária de Nazaré. 2013.



Fonte: Acervo: Leandro Luiz da Paz.

Apêndice 05. Vista lateral da estação ferroviária de Nazaré. 2013.



Fonte: Acervo: Leandro Luiz da Paz.

Apêndice 06. Vista da malha e estação ferroviária de Nazaré.2013.



Fonte: Acervo: Leandro Luiz da Paz.