

FACULDADE DAMAS DA INSTRUÇÃO CRISTÃ
CURSO DE ARQUITETURA E URBANISMO
ALYNE SANTOS DE OLIVEIRA

DIRETRIZES PARA IMPLANTAÇÃO DE CIRCUITO
CULTURAL FERROVIÁRIO EM PAUDALHO-PE

RECIFE
NOVEMBRO/2011

FACULDADE DAMAS DA INSTRUÇÃO CRISTÃ
CURSO DE ARQUITETURA E URBANISMO
ALYNE SANTOS DE OLIVEIRA

DIRETRIZES PARA IMPLANTAÇÃO DE CIRCUITO
CULTURAL FERROVIÁRIO EM PAUDALHO-PE

Trabalho de Conclusão de Curso desenvolvido pela aluna
Alyne Santos de Oliveira, orientada pela Prof^a. Mércia
Carréra de Medeiros, apresentado ao curso de Arquitetura e
Urbanismo da Faculdade Damas da Instrução Cristã.

RECIFE
NOVEMBRO/2011

Oliveira, Alyne Santos de
Diretrizes para implantação de circuito cultural ferroviário em
Paudalho - PE / Alyne Santos de Oliveira – Recife: O Autor, 2012.

132 folhas : il., fig.

Orientador(a): Mércia Carréra
Monografia (graduação) – Faculdade Damas da Instrução
Cristã. Trabalho de conclusão de curso, 2011.

Inclui bibliografia e anexos.

1. Arquitetura 2. Patrimônio 3. Patrimônio Ferroviário 4. Circuito
Ferroviário 5. Paudalho (PE)

I. Título.

711 CDU (2.ed.)
711.4 CDD (22.ed.)

Faculdade Damas
2012- 102

*A minha **família**, pelo apoio contínuo em minha formação.*

*A todos os **paudalhenses**, em especial os que lutam pela preservação de suas culturas.*

AGRADECIMENTOS

A Deus, por todas as graças a mim concedidas, em especial as que culminaram em minha formação profissional.

A Instituição Damas, colégio e faculdade, que me deram a base de conhecimento necessária para a realização desse sonho.

A Prof^a. Orientadora Mércia Carréra, por abraçar esse trabalho e não medir esforços para contribuir no seu desenvolvimento e aperfeiçoamento, sempre com desprendimento e o entusiasmo que lhe é peculiar.

Aos professores do curso de Arquitetura e Urbanismo da Faculdade Damas da Instrução Cristã, que somaram conhecimentos para a minha formação como arquiteta e urbanista.

A todos os meus familiares, em especial a minha tia Lindalva Oliveira, pela atenção, orientação e apoio constante ao longo do desenvolvimento desse trabalho.

Aos amigos Mályson César e Érica Pais Barreto, que caminharam comigo neste anos de curso.

A todos os paudalhenses, pela colaboração em especial nas entrevistas, pesquisas e informações pertinentes ao trabalho.

Maria Louca

*Lá se vai à louca
Deslizando nos trilhos de aço
Sobe a serra vencendo o cansaço
Seu apito é um grito de dor*

*Maria fumaça
Eu queria contar sua história
Teu passado de luta e glória
Que o tempo consigo levou*

*No meio das campinas
Maria fumaça
Tocando o teu sino
Orgulhosa passa*

*Lenha na caldeira
E o maquinista saldando a paisagem
Telegrafista mandando mensagem
Mais um apito, mais uma estação*

*Fazendo barulho
Lá se foi a Maria fumaça
Levou consigo alegria da praça
E para trás deixou a solidão*

*No meio das campinas
Maria fumaça
Tocando o teu sino
Orgulhosa passa*

Pena Branca e Xavantinho

RESUMO

Este trabalho aborda a temática do patrimônio e busca contribuir cada vez mais com a preservação da identidade histórica e cultural da humanidade, especialmente os moradores de Paudalho, município da Zona da Mata Norte de Pernambuco em que se contextualiza a proposta de Diretrizes para Implantação de Circuito Cultural Ferroviário. Paudalho apresenta um rico acervo ferroviário e arquitetônico, mas essas edificações estão abandonadas e sofrendo grandes descaracterizações, resultando em algumas perdas irreversíveis. Objetiva, de um modo geral, sugerir diretrizes para a implantação de circuito cultural ferroviário em Paudalho-PE e, especificamente, identificar e diagnosticar esse patrimônio, propor novos usos a algumas edificações do trecho e incentivar e inserir a população nesses novos equipamentos. As propostas serão fundamentadas a partir de princípios de intervenção em monumentos históricos disseminados por Camillo Boito e serão compatibilizadas com projetos que já estão sendo implantados no município pela gestão local para o objeto em estudo. Está organizado, além da introdução e das considerações finais, em quatro capítulos, a saber: 1) Aportes teóricos sobre cultura, patrimônio e turismo; 2) Experiências com circuitos turísticos; 3) Caracterização do município de Paudalho-PE e 4) Diretrizes para implantação de circuito cultural ferroviário de Paudalho-PE. Apesar de algumas lacunas contidas nele, busca oferecer contribuição para o município e sensibilizar os questionamentos de sua temática.

Palavras-Chave: Patrimônio; patrimônio ferroviário; circuito ferroviário.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

FIGURA

FIGURA 01: Ilustração do percurso do Trem do Forró	43
FIGURA 02: Trem saindo do Marco Zero	45
FIGURA 03: Trem nas ruas de Recife	45
FIGURA 04: Trem parado em estação	45
FIGURA 05: Trem e passageiros	45
FIGURA 06: Concentração a espera do trem.....	45
FIGURA 07: Animação a espera do trem	45
FIGURA 08: Trio de forrozeiros no trem.....	46
FIGURA 09: Dança em vagão de trem	46
FIGURA 10: Passageiros e dançarinos	46
FIGURA 11: Estação do forró.....	46
FIGURA 12: Pátio de festas no Cabo de Sto. Agostinho.....	46
FIGURA 13: Quadrilha em pátio de festas	46
FIGURA 14: Slogan do Trem do Forró	47
FIGURA 15: Ilustração do Percurso do Trem da Serra do Mar Paranaense.....	48

FIGURA 16: Construção da ferrovia Paranaguá.....	49
FIGURA 17: Maria Fumaça da Serra.....	49
FIGURA 18: Trem em ponte de ferro na Serra.....	50
FIGURA 19: Antiga estrada de ferro Paranaguá.....	50
FIGURA 20: Ponte na ferrovia da Serra	50
FIGURA 21: Vista da ponte de ferro da Serra	50
FIGURA 22: Estrada de ferro Paranaguá.....	51
FIGURA 23: Trem da Serra do Mar Paranaense.....	51
FIGURA 24: Paisagem no entorno da Serra	51
FIGURA 25: Serra do Mar Paranaense	51
FIGURA 26: Túnel da Roça - Paraná.....	51
FIGURA 27: Túnel do Diabo - Paraná.....	51
FIGURA 28: Estação Curitiba.....	52
FIGURA 29: Estação Piraquara	52
FIGURA 30: Estação Morrentes	52
FIGURA 31: Estação Paranaguá.....	52
FIGURA 32: Ilustração do Percurso do Trem da Vale	53

FIGURA 33: Vagão Café de Ouro Preto.....	54
FIGURA 34: Interior do Vagão Café de Ouro Preto.....	54
FIGURA 35: Vagão dos Sentidos	54
FIGURA 36: Interior do Vagão dos Sentidos	54
FIGURA 37: Vagão Oficina de Vídeo	54
FIGURA 38: Interior do Vagão Oficina de Vídeo	54
FIGURA 39: Vagão Café de Mariana.....	55
FIGURA 40: Interior do Vagão Café de Mariana.....	55
FIGURA 41: Vagão Sonoro Ambiental	55
FIGURA 42: Interior do Vagão Sonoro Ambiental	55
FIGURA 43: Vagão Biblioteca de Ouro Preto.....	55
FIGURA 44: Interior do Vagão Biblioteca	55
FIGURA 45: Trem da Vale	56
FIGURA 46: Maria Fumaça do Trem da Vale.....	56
FIGURA 47: Identificação de Paudalho em contexto Regional	61
FIGURA 48: Acervo Arqueológico de Miritibe - Paudalho	62
FIGURA 49: Capela de Santa Tereza do antigo Engenho Pau d’alho	63

FIGURA 50: Árvore Pau d'algo.....	63
FIGURA 51: Casa Grande do Engenho Mussurepe.....	64
FIGURA 52: Usina Mussurepe - Paudalho	64
FIGURA 53: Entorno do Engenho Mussurepe - Paudalho	64
FIGURA 54: Cultivo as margens do rio Capibaribe - Paudalho	65
FIGURA 55: Estação Paudalho.....	67
FIGURA 56: Rua Senador Pinheiro Ramos - Paudalho.....	67
FIGURA 57: Avenida Raul Bandeira - Paudalho	67
FIGURA 58: Rua do centro histórico de Paudalho.....	68
FIGURA 59: Pátio em centro histórico de Paudalho	68
FIGURA 60: Traçado do centro histórico de Paudalho	68
FIGURA 61: Topografia acidentada de Paudalho.....	69
FIGURA 62: Entorno do vale do rio Capibaribe.....	69
FIGURA 63: Relevo acidentado e ocupação de lotes - Paudalho	69
FIGURA 64: Casas em comunidades rurais - Paudalho	69
FIGURA 65: Ruas do centro histórico de Paudalho	70
FIGURA 66: Gabarito do centro histórico de Paudalho	70

FIGURA 67: Caracterizações dos padrões urbanos do núcleo principal de Paudalho.....	70
FIGURA 68: Pôr-do-sol sob o rio Capibaribe em Paudalho.....	71
FIGURA 69: Área de extração de argila em Paudalho	72
FIGURA 70: Olaria em Paudalho	72
FIGURA 71: Cine teatro demolido em 1972	73
FIGURA 72: Teatro Municipal de Paudalho	73
FIGURA 73: Prédio da Farmácia demolido em 1982	73
FIGURA 74: Fórum Municipal de Paudalho	73
FIGURA 75: Fachada Frontal de Mosteiro - Paudalho.....	74
FIGURA 76: Fachada Lateral de Mosteiro - Paudalho.....	74
FIGURA 77: Ponte de Itaíba - Paudalho.....	74
FIGURA 78: Detalhe Ponte de Itaíba - Paudalho	74
FIGURA 79: Sobrado na Praça Pedro Coutinho - Paudalho.....	74
FIGURA 80: Casario na Praça do Rosário - Paudalho	74
FIGURA 81: Tipologia Vernacular Tradicional	75
FIGURA 82: Tipologia Vernacular Contemporânea	75
FIGURA 83: Tipologia Neoclássica - Paudalho	75

FIGURA 84: Casario na Praça do Rosário - Paudalho	75
FIGURA 85: Tipologia Eclética - Paudalho	75
FIGURA 86: Paço Municipal em tipologia Eclética.....	75
FIGURA 87: Tipologia Moderna - Paudalho.....	76
FIGURA 88: Casa em tipologia Moderna - Paudalho	76
FIGURA 89: Capela N. S. do Desterro - Paudalho.....	76
FIGURA 90: Capela N. S. do Rosarinho - Paudalho	76
FIGURA 91: Igreja do Divino Espírito Santo - Paudalho.....	76
FIGURA 92: Igreja do Rosário - Paudalho	76
FIGURA 93: Procissão de São Sebastião - Paudalho	77
FIGURA 94: Apresentação de frevo - Paudalho.....	77
FIGURA 95: Desfile de fantasias carnavalescas.....	77
FIGURA 96: Parque de Eventos Beira Rio - Paudalho.....	77
FIGURA 97: Croqui da Estação de Pirassirica	80
FIGURA 98: Esplanada de Pirassirica	81
FIGURA 99: Caixa d'água de ferro	81
FIGURA 100: Estrada de Pirassirica - Paudalho	82

FIGURA 101: Pontilhão para passagem de ferrovia.....	82
FIGURA 102: Capela Pirassirica - Paudalho	82
FIGURA 103: Vilarejo Pirassirica - Paudalho	82
FIGURA 104: Casarão abandonado em Pirassirica	82
FIGURA 105: Tipologias de casas em Pirassirica	82
FIGURA 106: Caixa d'água.....	83
FIGURA 107: Vista lateral da caixa d'água de ferro	84
FIGURA 108: Reservatório de água	84
FIGURA 109: Pilares e alvenaria de vedação.....	84
FIGURA 110: Ransomes & Rapier London	84
FIGURA 111: Parte inferior do reservatório.....	84
FIGURA 112: Piso no interior da edificação	84
FIGURA 113: Croqui da Parada de Mussurepe.....	85
FIGURA 114: Esplanada de Mussurepe	86
FIGURA 115: Paisagem no entorno da parada	86
FIGURA 116: Pousada rural próxima a Mussurepe.....	87
FIGURA 117: Estrada de Mussurepe - Paudalho	87

FIGURA 118: Rio no entorno da esplanada Mussurepe	87
FIGURA 119: Vilarejo Mussurepe - Paudalho	87
FIGURA 120: Casarão abandonado em Mussurepe	87
FIGURA 121: Bica da Usina Mussurepe - Paudalho	87
FIGURA 122: Parada de Mussurepe	88
FIGURA 123: Encontro de moradores na parada	89
FIGURA 124: Parada de Mussurepe e Moradores	89
FIGURA 125: Espaçamento de pilares na parada	89
FIGURA 126: Detalhe na estrutura da coberta	89
FIGURA 127: Detalhe fixação do pilar no piso	89
FIGURA 128: Piso em paralelepípedo	89
FIGURA 129: Croqui da Parada de São Severino	90
FIGURA 130: Esplanada de São Severino	91
FIGURA 131: Igrejas e barracas no entorno	91
FIGURA 132: Balneário próximo a São Severino	92
FIGURA 133: Acesso a São Severino - Paudalho	92
FIGURA 134: Celebração na Igreja de São Severino	92

FIGURA 135: Fiéis da romaria de São Severino	92
FIGURA 136: Comércio em São Severino	92
FIGURA 137: Pontilhão em São Severino.....	92
FIGURA 138: Parada de São Severino	93
FIGURA 139: Plataforma da Parada de São Severino.....	94
FIGURA 140: Marcação de piso na base cimentada.....	94
FIGURA 141: Vegetação na plataforma cimentada.....	94
FIGURA 142: Trilhos fixados no piso	94
FIGURA 143: Antiga plataforma de São Severino.....	94
FIGURA 144: Antiga parada de São Severino.....	94
FIGURA 145: Croqui da Estação de Paudalho	95
FIGURA 146: Esplanada de Estação de Paudalho.....	96
FIGURA 147: Estação de Paudalho	97
FIGURA 148: Armazém - Paudalho	97
FIGURA 149: Trem de cargas na esplanada.....	97
FIGURA 150: Casas da turma.....	97
FIGURA 151: Igreja de Santa Tereza - Paudalho	97

FIGURA 152: Praça de Santa Tereza - Paudalho	97
FIGURA 153: Estação de Paudalho	98
FIGURA 154: Fachada frontal da estação.....	99
FIGURA 155: Fachada posterior da estação	99
FIGURA 156: Fachada lateral direita.....	99
FIGURA 157: Fachada lateral esquerda.....	99
FIGURA 158: Estação de Paudalho ativada	100
FIGURA 159: Estação de Paudalho desativada	100
FIGURA 160: Estação e vagão de trem	100
FIGURA 161: Plataforma da estação	100
FIGURA 162: Vista posterior da estação e vagão.....	100
FIGURA 163: Vista posterior	100
FIGURA 164: Armazém	101
FIGURA 165: Fachada frontal do armazém	102
FIGURA 166: Detalhe de degradação em fachada	102
FIGURA 167: Estrutura precária de coberta.....	102
FIGURA 168: Coberta com telha de amianto	102

FIGURA 169: Armazém ativado.....	102
FIGURA 170: Armazém na esplanada Paudalho.....	102
FIGURA 171: Planta de setorização do objeto de estudo	108
FIGURA 172: Propostas para o entorno da Estação de Pirassirica.....	110
FIGURA 173: Propostas para o entorno da Parada de Mussurepe	111
FIGURA 174: Propostas para o entorno da Parada de São Severino.....	112
FIGURA 175: Propostas para o entorno da Estação de Paudalho	113
 QUADRO	
QUADRO 01: Alternativas de Turismo Cultural Ferroviário implantadas no Brasil	41
QUADRO 02: Comparação de experiências com trens turísticos	59
QUADRO 03: Identificação do programa inicial da Estação de Pirassirica	80
QUADRO 04: Identificação e diagnóstico da Esplanada de Pirassirica	81
QUADRO 05: Diagnóstico Caixa d'água de ferro	83
QUADRO 06: Identificação do programa inicial da Parada de Mussurepe	85
QUADRO 07: Identificação e diagnóstico da Esplanada de Mussurepe	86
QUADRO 08: Diagnóstico Parada de Mussurepe	88
QUADRO 09: Identificação do programa inicial da Parada de São Severino	90

QUADRO 10: Identificação e diagnóstico da Parada de São Severino	91
QUADRO 11: Diagnóstico da Parada de São Severino	93
QUADRO 12: Identificação do programa inicial da Estação de Paudalho	95
QUADRO 13: Identificação e diagnóstico da Estação de Paudalho	96
QUADRO 14: Diagnóstico da Estação de Paudalho	98
QUADRO 15: Diagnóstico de Armazém	101
QUADRO 16: Pesquisas/entrevistas com moradores de Paudalho	104
QUADRO 17: Pesquisas /entrevistas com visitantes de São Severino dos Ramos	105
 TABELA	
TABELA 01: Indicadores sociais de Paudalho	65

SUMÁRIO

DEDICATÓRIA

AGRADECIMENTOS

EPÍGRAFE

RESUMO

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO 21

**CAPÍTULO 1 - APORTES TEÓRICOS SOBRE CULTURA, PATRIMÔNIO E
TURISMO** 26

1.1. DO CONCEITO DE CULTURA À VISÃO DE PATRIMÔNIO
CULTURAL 26

1.1.1. Trajetória do Patrimônio Ferroviário Brasileiro 27

1.1.2. Patrimônio Ferroviário Construído e Rodante 32

1.2. PRESERVAÇÃO DO PATRIMÔNIO CULTURAL 34

1.3. TURISMO 37

1.3.1. Turismo Ferroviário no Brasil 39

CAPÍTULO 2 - EXPERIÊNCIAS COM CIRCUITOS TURÍSTICOS 42

2.1. TREM DO FORRÓ 42

2.2. TREM DA SERRA DO MAR 48

2.3. TREM DA VALE 53

2.4. ANÁLISE COMPARATIVA 59

CAPÍTULO 3 - CARACTERIZAÇÃO DO MUNICÍPIO DE PAUDALHO - PE 61

3.1. IDENTIFICAÇÃO 61

3.2. ANTECEDENTES HISTÓRICOS 61

3.3. CONTEXTO URBANÍSTICO 65

**CAPÍTULO 4 - DIRETRIZES PARA IMPLANTAÇÃO DE CIRCUITO CULTURAL
FERROVIÁRIO EM PAUDALHO - PE** 78

4.1. ETAPAS PRÉ-PROJETUAIS 78

4.1.1. Identificação e Diagnóstico do Patrimônio Ferroviário de Paudalho	78
4.1.1.1. Estação de Pirassirica.	80
4.1.1.2. Parada de Mussurepe.	85
4.1.1.3. Parada de São Severino.	90
4.1.1.4. Estação de Paudalho.	95
4.1.2. Pesquisas e Entrevistas	103
4.2. METODOLOGIA	106
4.3. PLANO DE MASSAS	107
4.3.1. Estação de Pirassirica.	110
4.3.2. Parada de Mussurepe.	111
4.3.3. Parada de São Severino.	112
4.3.4. Estação de Paudalho.	113
4.4. PESPECTIVAS.....	114
CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	123
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	124
APÊNDICES	128



INTRODUÇÃO

Na Europa, desde o século XIX já se discutiam teorias de preservação do patrimônio. No entanto, é no século XXI e em contrapartida ao cenário de globalização que se observa a crescente preocupação e valorização das identidades locais e a busca por referências históricas. A tendência do novo século passou a ser o entendimento do passado por meio de manifestações culturais e através dessa base de conhecimento, conceber um futuro sustentável.

Diversos países desenvolveram ações de preservação. No Brasil, por serem precárias as ações de políticas direcionadas a educação patrimonial e legislações aplicadas efetivamente, a proteção do patrimônio tem sido muitas vezes relegada. Obras de infra-estrutura, construções imobiliárias e indústrias vêm apagando os registros de diversas expressões arquitetônicas deixadas ao longo da história, alterando profundamente a paisagem cultural, além dos fatores naturais como clima, umidade e temperatura. Com isso, o patrimônio histórico cultural brasileiro vem enfrentando graves problemas devido ao seu abandono.

Como parte integrante do legado cultural, as ferrovias estiveram profundamente integradas às estruturas urbanas e determinaram o processo de formação e desenvolvimento de várias cidades. Tiveram um papel preponderante em todo o mundo e centralizaram a vida de várias povoações (ESTAÇÕES FERROVIÁRIAS, 2011).

O sistema ferroviário brasileiro enfrentou muitos problemas durante sua concepção e no decorrer dos anos de implantação. Para exemplificar, pode-se citar a grande diversidade de bitolas, ou seja, diferentes distâncias entre os trilhos de uma via férrea, que dificultou a integração operacional das ferrovias, os traçados de estradas de ferro excessivamente sinuosos e extensos e ferrovias localizadas no país de forma dispersa e isolada (Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes - DNIT, 2011).

Diante de tantas dificuldades, surgiram políticas governamentais que ofereciam incentivos para que a indústria automobilística se consolidasse, principalmente durante os anos 1928 e 1955, no governo dos presidentes Juscelino Kubitscheck e Getúlio Vargas. Logo o transporte ferroviário entrou em decadência, várias concessionárias de ferrovias faliram e o transporte rodoviário se expandiu (COM CIÊNCIA, 2011).



No Brasil, o trabalho de inventário, guarda, conservação, organização e reutilização do patrimônio ferroviário só foi iniciado na década de 1970. Diversas ações ainda precisam ser realizadas, seja em relação a bens edificados, objetos ou documentação (SEMINÁRIO INTERNACIONAL, 2011).

O IPHAN - Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – na tentativa de proteger a malha e o conjunto edificado pertencente à ferrovia no estado de PE começou a elaborar em 2009 o “Plano Diretor do Patrimônio Cultural Ferroviário de Pernambuco”, demonstrando a necessidade de que uma intervenção e/ou contenção seja feita com urgência, diante do precário estado de conservação em que se encontra o patrimônio ferroviário. E na FUNDARPE - Fundação do Patrimônio Histórico e Artístico de Pernambuco, a estação Paudalho, parada de São Severino e estação de Pirassirica estão em processo de tombamento (PLANO DIRETOR DE PAUDALHO, 2002).

Em Paudalho, a degradação do patrimônio ferroviário marca todo o trecho da linha férrea da cidade e também atinge os imóveis que serviam a antiga ferrovia, especialmente onde se localiza as estações/paradas ferroviárias do município. A primeira estação, no distrito de Pirassirica, possui em seu entorno igreja, casarios antigos, e uma caixa d’água de ferro em ruínas; a segunda parada localiza-se no distrito de Mussurepe, é onde encontra-se também uma usina de cana-de-açúcar hoje desativada e em ruínas, além de igrejas e belas paisagens naturais; da terceira parada localizada no engenho São Severino resta apenas parte de sua estrutura sobressaindo do piso, ressaltando que ela fica próxima ao santuário de São Severino do Ramos, visitado anualmente por milhares de pessoas e das ruínas do Mosteiro de São Francisco; a quarta e última estação, a de Paudalho, localizada no bairro de Santa Tereza e próxima ao centro da cidade, tem em seu entorno igreja secular e onde também nasceu o primeiro povoamento da cidade, sendo portanto de grande valor histórico e cultural para o município, além de um imóvel que abrigou um antigo armazém, que, aos poucos, está desabando e, portanto, se descaracterizando. Assim, o descaso com tal estrada de ferro compromete diretamente as origens históricas da cidade.

Em 2009, quatro técnicos, dois arquitetos, um engenheiro e um arqueólogo de uma empresa contratada pelo IPHAN durante visita ao município para elaboração do “Inventário do Patrimônio Ferroviário em Pernambuco” identificaram que apesar da linha está em operação para o transporte de cargas, nota-se o abandono e o descaso com a manutenção da via em



quase todo o percurso que foi realizado. Entre os principais problemas encontrados na malha ferroviária, observaram-se os de drenagens insuficientes, vegetação alta sobre a via, dormentes em madeira apodrecidos, desnivelamento e repuxes nos trilhos, além de invasões de edificações, em trechos urbanos.

O bem patrimonial no qual também pertence à ferrovia e todo o seu conjunto é constituído de um valor inestimável para a história, por representar épocas anteriores, compondo a cultura e a identidade de todos. A destruição desse bem acarretará em uma perda irreversível também para o município.

Paudalho possui um grande acervo ferroviário e arquitetônico. As edificações estão cada vez mais sendo degradadas, descaracterizadas e abandonadas. Em virtude disso, é preciso reverter essa situação rapidamente na tentativa de recuperar, conservar e estruturar esse patrimônio histórico da cidade.

É importante salientar que a malha ferroviária de Paudalho liga as quatro localidades que esse estudo pretende explorar, trecho compreendido entre a Estação de Pirassirica, Parada de Mussurepe, Parada de São Severino e Estação de Paudalho. Todas necessitam com urgência de intervenção ou de diretrizes para adequar as necessidades emergenciais, para que depois possa ser explorado por meio de atividades turísticas e assim, contribuir para o desenvolvimento da cidade.

A linha ferroviária em Paudalho segue paralela ao rio Capibaribe, configurando uma beleza singular, com canaviais, engenhos, fazendas e igrejas em comunidades rurais dispersas e também corta a localidade que deu origem ao primeiro povoamento do município, sendo desta forma relevante o presente trabalho que trata de sua conservação e recuperação.

Vale ressaltar que a linha ferroviária passa pelo Santuário de São Severino dos Ramos, reduto de romeiros de várias partes do Nordeste e que é considerado o 3º maior pólo de romaria do Brasil, atrás apenas romaria de Nossa Senhora Aparecida, padroeira do país e localizada em São Paulo e da romaria de Padre Cícero, situada no Juazeiro de Norte, Ceará. No período de setembro a janeiro, cerca de 3,5 mil fiéis visitam, semanalmente, a localidade de São Severino (JORNAL DO COMMERCIO, 2011).



No entanto, observa-se que esse local de visitação não integra os turistas com demais atrativos da cidade, podendo o transporte ferroviário ser uma alternativa para oferecer um circuito cultural em Paudalho. Durante as comemorações de 200 anos de emancipação política da cidade, no dia 27 de julho de 2011, o governador do estado assinou um decreto que visa desapropriar a área que pertence a particulares e transformá-la em um Parque de Romarias.

A implantação dessa pesquisa será também uma forma de conscientizar a população sobre a importância de desenvolver ações voltadas para a educação patrimonial, como também gerar emprego e renda para os paudalenses, levando em consideração que o desemprego é grande e crescente, condicionando os municípios a recorrerem às regiões vizinhas, em busca de oportunidades no mercado de trabalho.

Paudalho é “Berço da Cultura Popular” de artistas, carnavalescos, grafiteiros, artesãos, terra ainda das tradicionais festas populares, do artesanato de tenerife, do crochê e artefatos em madeira, palha e argila, da bolacha praeira, do doce de guabiraba, das geléias de araçá, do picolé de acerola, das cerâmicas. Conhecida ainda como a terra de São Severino dos Ramos e de pessoas acolhedoras que amam esta cidade e lutam pela preservação e divulgação de suas culturas e também terra natal da subscritora do presente trabalho.

Assim, este trabalho tem como objetivo mais geral, propor Diretrizes para Implantação de Circuito Cultural Ferroviário em Paudalho–PE com aproximadamente 11Km de extensão, a fim de implantar um trem turístico no trecho ferroviário das estações de Pirassirica – Mussurepe - São Severino dos Ramos - Paudalho. E de modo específico, diagnosticar as edificações pertencentes ao conjunto ferroviário e a contextualização do seu entorno, bem como sugerir intervenção no patrimônio ferroviário, preservando suas características históricas propondo para os mesmos novos usos, incentivando e inserindo a participação da população local nesses novos equipamentos, tornando essa atividade sustentável.

Os procedimentos metodológicos do trabalho contemplam, em primeiro momento de Pesquisa Bibliográfica através de leituras de textos correspondentes ao tema “Circuito Cultural Ferroviário”, buscando embasamentos conceituais e referenciais teóricos.

Os estudos se aprofundarão na análise de experiências com trens turísticos, como o Trem do Forró, por ser uma experiência pernambucana, o Trem da Serra do Mar, por já ser uma



atividade fortemente consolidada e por último, o Trem da Vale, uma vez que ressalta ações de educação patrimonial nos equipamentos ferroviários, e insere a população em diversas atividades culturais, além do passeio com o trem turístico. Posteriormente, serão apontadas semelhanças e características relevantes em uma análise comparativa, na busca de uma proposta adequada para ser implantada em Paudalho.

Também será necessária a caracterização geral da cidade de Paudalho, resgatando a sua história e contextualizando o objeto de estudo com seus aspectos sócio-econômicos, físico-ambientais, institucionais e culturais, para se obter assim, um diagnóstico do contexto urbano proposto para a implantação do circuito.

Serão indispensáveis estudos locais, para que seja avaliado estado de conservação dos bens patrimoniais ferroviários no trecho de intervenção, por meio de coleta iconográfica de fotos. Algumas sugestões de novos usos também serão dadas para os mesmos, obtidas a partir de entrevistas e pesquisas com a população local e visitantes.

E por fim, será concebido as Diretrizes para Implantação de Circuito Cultural Ferroviário em Paudalho-PE, com uma proposta desenvolvida a nível de plano de massas, dada a extensão do objeto apresentado para intervenção.



CAPÍTULO 1 – APORTES TEÓRICOS SOBRE CULTURA, PATRIMÔNIO E TURISMO

Este capítulo reflete sobre cultura, patrimônio e turismo visando contextualizar esse referencial teórico com a proposta que será concebida posteriormente. Para tanto, se faz necessário também algumas abordagens específicas sobre o patrimônio ferroviário, bem como o turismo ferroviário como uma política de preservação desse legado cultural.

1.1. DO CONCEITO DE CULTURA À VISÃO DO PATRIMÔNIO CULTURAL

Em nosso vocabulário, o termo cultura muitas vezes é utilizado para designar comportamentos, crenças, manifestações artísticas e intelectuais. Está ligada ao coletivo e caracteriza uma sociedade.

Por isso, é comum observarmos também sua relação com o conceito de identidade cultural, uma vez que liga as pessoas por características extemporâneas aos seus antepassados e tem a capacidade de informar em um dado contexto histórico quem é e de onde vêm os indivíduos.

A palavra cultura denota a um conjunto complexo que inclui conhecimento, crença, arte, moral, lei, costumes e quaisquer outros hábitos adquiridos pelo homem como membro da sociedade (TYLOR, 1871 apud ANDRADE, 2008).

Para Linton (1943, p.72), “o termo cultura se refere à herança social e total da humanidade”. E de acordo com Geertz (1978, p.323), “cultura é o conjunto de significados em termos dos quais os seres humanos interpretam as suas experiências e orientam suas ações”.

Cultura é uma construção histórica, não é algo decorrente leis físicas ou biológicas, ao contrário, é um produto coletivo da vida humana. É a dimensão da sociedade que inclui todo o conhecimento num sentido ampliado e todas as maneiras de como esse conhecimento é expresso (SANTOS, 1994).

Essas características culturais ao longo das gerações passam a expressar valores fundamentais para a formação de uma sociedade, constituindo assim em um patrimônio cultural, sendo conferido a bens tangíveis e intangíveis.



Para Medeiros (2011, p.01) “as obras edificadas no passado constituem um legado fundamental para a manutenção de identidade nacional. Conhecer e preservar este patrimônio são instrumentos que garantem a identidade cultural e a memória coletiva de um povo”.

Patrimônio é uma bela e antiga palavra, cuja raiz se encontra na palavra pai, do latim *pater*. Tal termo está articulado, desde suas origens, às estruturas familiares, econômicas e jurídicas de uma sociedade estável e bem enraizada no espaço e no tempo (CHOYA, 2006 apud FREITAS, 2010).

Segundo a UNESCO (2005), patrimônio é definido como um legado que recebemos do passado, que vivem no presente e que transmitimos a gerações futuras; uma fonte insubstituível de vida e inspiração, nosso ponto de referência, nossa identidade.

A Constituição Federal do Brasil de 1988 relata que:

Art. 216. Constituem patrimônio cultural brasileiro os bens de natureza material e imaterial, tomados individualmente ou em conjunto, portadores de referência a identidade, a ação, a memória dos diferentes grupos formadores da sociedade brasileira, nos quais se incluem:

- I. As formas de expressão;
- II. Os modos de criar, fazer e viver;
- III. As criações científicas, artísticas e tecnológicas;
- IV. As obras, objetos, documentos, edificações e demais espaços destinados as manifestações artístico-culturais;
- V. Os conjuntos urbanos e sítios de valor histórico, paisagístico, artístico, arqueológico, paleontológico, ecológico e científico (BARRETO, 2006, p. 85).

O patrimônio cultural e ambiental é o conjunto dos elementos multidisciplinar onde se reconhecem os valores que identificam a memória e as referências sociais, em dada época e lugar. Ele remete às raízes, conferindo um significado próprio ao que ocorre num lugar específico e que situa no espaço e no tempo os seres, permitindo reflexões a respeito do que passou e o que há de vir. A sua eliminação constitui uma ameaça à manutenção dos valores locais ainda não globalizados, diante da explosiva cultura padronizada e efêmera da Pós-Modernidade (MEDEIROS, 2011).

1.1.1. Trajetória do Patrimônio Ferroviário Brasileiro

Em 2009, o IPHAN, com diversas parcerias, inclusive da FUNDARPE, sintetizou informações no que diz respeito ao patrimônio ferroviário em Pernambuco em um inventário



composto por quatro etapas. Esse material representa o que existe de mais recente na pesquisa abordada e por isso será utilizada como referência neste capítulo.

O processo de implantação do setor ferroviário no Brasil surge no contexto de políticas imperialistas, por volta de 1850, quando o mercado financeiro brasileiro estava passando por dificuldades e tomou de empresas estrangeira capital financeiro, na tentativa de organizar suas economias. Várias medidas de captação de recursos foram tomadas, como a exploração do ouro, no período de 1846 a 1864, a promulgação do Código Comercial em 1849, e a criação das Sociedades Anônimas em 1850. Em 1853, houve também uma reforma bancária, na tentativa de atrair ainda mais recursos para a economia local. Apenas anos depois, o Brasil passou por um período de transação econômica e o dinheiro estrangeiro começou a ser investido no território brasileiro, principalmente o inglês, dando início à implantação das ferrovias (IPHAN, 2009).

Segundo informações contidas na 1º etapa do Inventário do Patrimônio Ferroviário em Pernambuco feito em 2009, a implantação de estradas de ferro no Brasil só ocorreu 29 anos depois da construção da primeira ferrovia na Inglaterra. Até então, várias foram às tentativas nacionais de implantar a ferrovia no país, porém muitas sem sucesso. Em 26 de junho de 1852, o governo brasileiro promulgou a Lei nº 641, na qual vantagens como a isenção e garantia de juros sobre o capital investido foram prometidos para empresas nacionais e estrangeiras que se interessassem em construir e explorar as estradas de ferro situadas em qualquer parte do país, além da doação de terreno público para tal fim.

Durante a década de 1850, o Brasil lançou seis concessões, mas apenas três delas foram bem sucedidas: as britânicas Recife – São Francisco e Bahia – São Francisco, e a brasileira Estrada de Ferro D. Pedro II, sendo esta a primeira ferrovia a ser implantada no Brasil. Foi construída pelo empreendedor Irineu Evangelista de Souza, mais conhecido como Barão de Mauá, situada entre o Porto de Estrela, na Baía de Guanabara e a localidade de Raiz da Serra, em direção à cidade de Petrópolis, no Rio de Janeiro (Departamento Nacional de Infra-Estrutura e Transportes Terrestres – DNIT, 2011).

Pernambuco foi o segundo estado do país e primeiro do nordeste a ter uma estrada de ferro: a ferrovia Recife-Cabo. Foi inaugurada em 08 de setembro de 1855, com 31,5Km de extensão e destinada ao transporte de passageiros e mercadorias pela companhia inglesa de transporte



ferroviário “Brazilian Street Railway Limited”. O percurso tinha início na Várzea, Dois Irmãos e Arraial, e o objetivo de ligar Recife a São Francisco. Devido a problemas encontrados na execução das obras, tais como custos além do planejado, mau gerenciamento, aumento dos preços das terras e obras de terraplanagens, essa última linha não atingiu o seu objetivo, que era o rio São Francisco. O primeiro trecho da malha ligava a estação de Cinco Pontas, no Recife, ao Cabo de Santo Agostinho. A segunda seção, aberta em 1860, ficava entre o Cabo e Escada, em 1862, esse trecho chegou até Palmares; em 1882 a linha avançou entre Palmares e Catente e em 1887, foi inaugurada a Estação de Garanhuns, e posteriormente foi feito um ramal para Alagoas, dando origem a estrada de ferro sul de Pernambuco, e com a alteração do traçado, foi criada a Estrada de Ferro Central, com final previsto em Petrolina, mas que, entretanto, só avançou até Salgueiro (IPHAN, 2009).

No ano de 1900, o governo iniciou o processo de encampação das ferrovias estrangeiras e de propriedades do Estado, ou seja, rescindiu o contrato com tais empresas e formou posteriormente a Great Western of Brazil Railway Company Limited do Nordeste. Até 1909, várias obras ferroviárias foram executadas, dividindo-se em Rede Norte, Central e Sul e composta pela Estrada de Ferro do Recife ao São Francisco (1901), Estrada de Ferro Central de Pernambuco (1901), Estrada de Ferro de Natal a Nova Cruz (1902), Estrada de Ferro Central de Alagoas (1903) e Estrada de Ferro Paulo Afonso (1903). Em 1910, a empresa Great Western entrou em declive e em 1914, no início da Primeira Guerra Mundial, praticamente não construiu mais ferrovias nesse período.

Diversos planos foram lançados visando integrar o território nacional com os transportes ferroviários, fluviais e marítimos. Entre eles, tivemos o Plano de Rebouças, o Esboço de Plano de Viação Geral para o Império do Brasil, o Plano Bicalho, o Plano Geral de Viação ou Plano Bulhões e o Plano Geral de Viação Federal (IPHAN, 2009).

Vários estudiosos estavam preocupados com a rede ferroviária brasileira que, ainda que lentamente, vinha sendo construída. Elas se encontravam dispersas e não interligavam locais estratégicos de interesse econômico e político no país. Em 1926, no Instituto Histórico e Geográfico de São Paulo, Pandiá Calógeras esboçou um plano de trechos ferroviários estratégicos em todas as regiões do Brasil e linhas com traçados internacionais com a Bolívia, Paraguai, Uruguai e Argentina. Ainda em 1926, o engenheiro Paulo de Frontin defendeu que o sistema de transporte rodoviário deveria preceder a estrada de ferro e a navegação fluvial. A



partir da disseminação dessas idéias, surgiram alguns planos compreendendo especialmente as rodovias, como o Plano Catambri, Plano Luís Shanoor e o Plano da Comissão de Estrada de Rodagem Federal, apontando a nova tendência do cenário dos transportes brasileiros. Em 29 de junho de 1934, foi aprovado pelo Decreto nº 24.497 o Plano de Viação Nacional, estabelecendo a organização do sistema viário do Brasil, compreendendo vias férreas, rodovias e navegação, como objetivo de contribuir para o desenvolvimento econômico das regiões atravessadas, constituindo uma rede federal.

É de se ressaltar que o Plano Geral de Viação de 1934 foi o melhor trabalho apresentado sobre o sistema ferroviário do país. As normas e condições técnicas elaboradas, e parte integrante ao plano, eram referentes a bitola, traçado, via permanente e material rodante. Quanto à via permanente, o plano estabeleceu condições para gabarito mínimo de linha, trem tipo, peso e perfil de trilho, espaçamento de dormentes, lastro, estações, pátio, telégrafos e caixas d'água. Relativamente ao material rodante, as condições técnicas compreendiam: gabarito e comprimento do veículo, dimensão de eixo, tipos de engate e de freio (PASSOS, 1951, p. 143 e 144 apud IPHAN, 2009, s/p).

No entanto, o descrédito e o preconceito frente às ferrovias eram evidentes. Ainda mais quando somados a implantação e crescente desenvolvimento da indústria automobilística. Neste cenário, o governo decidiu encampar a Great Western do Nordeste e em 1949, depois da Segunda Guerra Mundial, formou a Rede Ferroviária do Nordeste – RFN. Após essa formação, alguns prolongamentos de linha férrea foram concluídos e alguns pequenos ramais construídos. Oficinas foram modernizadas e estradas consertadas. Surgiu também um novo plano econômico, o Plano de Metas.

O Plano de Metas (1956 – 1961) que embarcou trinta setores com vista a dotar o país de infra-estrutura, combinando investimentos públicos e privados diversificados, injetou significativos investimentos no setor de transportes, porém para o sistema rodoviário, em detrimento do setor ferroviário. Por consequência, entre a década de 60 e os primeiros anos da de 70, a ferrovia sofreu com a destruição do patrimônio existente ao desativar 30% do sistema ferroviário na região nordeste, considerado deficitário (17 ramais e 2 duas linhas), sem contudo, investir os recursos na arte viável do sistema e prevenir contra o seu sucateamento, e sim, nas estradas de rodagem pavimentadas que demandavam custos elevados (IPHAN, 2009, s/p).

Em 16 de março de 1957, pela Lei nº3115, foi criada a Rede Federal Sociedade Anônima (RFFSA), uma sociedade mista, integrante da administração indireta do governo federal com a finalidade de administrar, explorar, conservar, ampliar e melhorar o tráfego das estradas de ferro da União a ela incorporada, consolidando 18 ferrovias regionais (IPHAN, 2009).



Durante 50 anos, prestou serviços de transporte de cargas e passageiros, de curta e longa distância, atendendo diretamente as 19 unidades federativas, em quatro das cinco grandes regiões do País, operando uma malha que, em 1996, compreendia cerca de vinte mil quilômetros de linhas, 73% do total nacional (IPHAN, 2009, s/p).

Nos últimos anos de operação, a RFFSA transportava, principalmente, cargas, uma vez que o transporte de passageiros foi aos poucos sendo desativado. Dentre os motivos, destacam-se medidas de segurança, obsolescência de veículos, anti-economicidade, alta no consumo de combustíveis, baixo aproveitamento da oferta, desvinculação dos traçados primitivos com os novos centros econômicos, devido à falência de usinas e engenhos, a desarticulação e diversificação de bitolas e do material rodante, tarifas elevadas, assim com a falta de renovação de equipamentos e material rodante de tração. Além do mais, o avanço do sistema rodoviário, estimulado e privilegiado pelo governo, foi gradativamente negligenciando o sistema ferroviário, de forma a desencadear o seu declínio e conseqüente decadência. Assim, o modelo ferroviário foi sendo substituído pelo sistema de transporte rodoviário, primeiro com o fim da oferta de passageiros, e depois com a extinção total de trechos e algumas linhas.

Em 1992, no governo do presidente Fernando Collor de Melo, a RFFSA foi incluída no Programa Nacional de Desestatização, sendo transferidos para o setor privado os serviços de transportes de cargas. Essa transferência foi efetivada entre 1996/1998, e o sistema ferroviário foi segmentado em sete malhas regionais, concedidas por trinta anos pela União, perante licitações e arrendamentos pelas novas concessionárias. A RFFSA foi dissolvida pelo estabelecimento do Decreto nº 3277, de 07 de dezembro de 1999, alterado pelo Decreto nº 4109 de 30 de janeiro de 2002, pelo Decreto nº 4839 de 12 de setembro de 2003, e pelo Decreto nº 5103 de 11 de junho de 2004. Sua liquidação foi iniciada em 17 de dezembro de 1999.

O processo de liquidação da RFFSA implicou na alienação dos ativos não-operacionais e no pagamento de passivos. Os ativos operacionais (infra-estrutura, material rodante, bens imóveis e outros bens vinculados à operação ferroviária) foram arrendados à concessionárias operadoras das ferrovias, sejam elas:

- *Companhia Ferroviária do Nordeste – CFN;
- MRS Logística S. A.;
- Ferrovia Centro Atlântico – FCA;
- Ferrovia Bandeirantes – Ferrobán;
- Ferrovia Novoeste S. A.;
- América Latina e Logística – ALL;
- Ferrovia Tereza Cristina S. A..

*Em 2008, a CFN mudou para a Transnordestina Logística S. A. (IPHAN, 2009, s/p).



Encerrado o processo de liquidação, iniciou-se o processo de inventário dos bens, assim como os direitos e deveres da extinta RFFSA, com o propósito de zelar e identificar os bens, recebendo financiamento do Programa de Aceleração do Crescimento - PAC (IPHAN, 2009).

A RFFSA existiu por 50 anos e 76 dias, sendo oficialmente extinta por força da MP nº 353, de 22.01.2007, convertida em Lei Federal nº 11.438, de 31.05.2007 que dispõe sobre o término do processo liquidação e a extinção da RFFSA, ao mesmo tempo em que determina dispositivo quanto o patrimônio ferroviário o Brasil (IPHAN, 2009, s/p).

A discussão de revitalização e preservação do sistema ferroviário continua freqüente nos últimos anos de governo. O Projeto da Transnordestina prevê a construção de uma estrada de ferro para interligar o Nordeste com o Sudeste do Brasil, facilitando a escoação de produtos. Inicialmente, a ferrovia fará a ligação dos centros de produção de grãos, de gesso, de avicultura e de agricultura irrigada do semiárido nordestino com os Portos de Suape, em Pernambuco, e o do Pecém, no estado do Ceará. Em 1987, quando a proposta foi concebida em projeto, previa-se a construção de 876 km de ferrovia, além da recuperação de 1635 km de ferrovias já existentes. A construção da Transnordestina é dividida em algumas etapas e, embora início das obras tenha sido muitas vezes interrompido por denúncias de fraudes e superfaturamento das obras, Pernambuco e Ceará já deram início à construção da Transnordestina em 2010.

1.1.2. Patrimônio Ferroviário Construído e Rodante

Adiante serão apresentados brevemente os principais componentes do Patrimônio Ferroviário construído e rodante, e que posteriormente serão identificados nos estudos de caso e em Paudalho. As definições foram retiradas dos quatro volumes do Inventário do Patrimônio Ferroviário de Pernambuco, 2009, que, por sua vez, foram ocasionalmente observados no Manual de Preservação de Edificações Ferroviárias Antigas – PPSHI.

Setor administrativo ferroviário: formado por escritório, sanitário, copa, cozinha, refeitório, depósito e alojamento.

Setor operacional ferroviário: formado por caixa d'água, infláveis, casa de máquina de força, oficina, girador, garagem, almoxarifado e ponte rolante.

Setor residencial ferroviário: formado por casas de manobrista, funcionário e turma.



Paisagem: compõe um dos elementos principais na análise da inserção do conjunto ferroviário no contexto local, que descreve a ambiência e situação locacional da esplanada.

Esplanada: é o conjunto de elementos e imóveis de cada ponto de parada do trem e de seu apoio operacional, como infra-estrutura necessária ao funcionamento do sistema férreo. Parte da faixa de domínio, adjacente as estações, oficinas e outras dependências, geralmente de maior largura do que a faixa de domínio na linha corrida. Em algumas regiões é o termo empregado para designar pátios.

Vila ferroviária: conjunto de casas distribuídas conforme um sistema hierárquico de tipologias e localização.

Casas de turma: pequenas construções moduladas, ritmadas e geminadas, geralmente de porta e janela, construídas ao longo da linha férrea. Possuem sala, quarto, cozinha e cobertura em duas águas com telha francesa.

Casas de funcionários: seu padrão está de acordo com a categoria profissional de quem as ocupam: engenheiros, administradores e funcionários.

Alojamento de maquinista: edificação que servia de pernoite aos maquinistas enquanto havia a troca de tripulação do trem.

Estação Ferroviária: lugar onde o trem pára e que possui um programa mínimo, diferente da parada ferroviária, que serve apenas para o embarque e desembarque. Pode ser caracterizadas em:

- Tipo 1: engloba as estações de pequeno porte, apresentando um programa básico (armazém, bagagem, telégrafo, sala de agente e sala de espera). Em estilo eclético e com variações encontradas na cobertura sobre a plataforma de embarque, no prolongamento dos beirais, nas mãos-francesas e na existência de platibanda;
- Tipo 2: engloba estação de médio porte, apresentando o programa básico e alojamento, em estilo eclético e variações que constituem na diferença do número de pavimentos, na cobertura sobre a plataforma de embarque, no prolongamento dos beirais, nas mãos-francesas e na existência de plataforma.
- Tipo 3: engloba estações em estilo Art Déco, de pequeno e médio porte, que apresentam programa básico ou programa básico e alojamento;
- Tipo 4: engloba as estações ditas “especiais” cujas características são únicas e que por isso, não podem ser enquadradas em nenhum tipo citado anteriormente.

Lastro: parte da superestrutura ferroviária que distribui uniformemente na plataforma os esforços da via férrea transmitida através dos dormentes, impedindo os deslocamentos dos mesmos, oferece elasticidade à via, reduzindo impactos e garantindo eficiente drenagem e



aeração. Os materiais mais utilizados para lastros são: terra, areia, cascalho, pó de pedras, pedra britada desbitolada e pedra britada bitolada.

Dormente: elemento da superestrutura que tem por função receber e transmitir ao lastro os esforços produzidos pelas cargas dos veículos, servindo de suporte dos trilhos, permitindo a sua fixação e mantendo a invariável distância entre ele (bitola). Podem ser de madeira, aço ou concreto.

Bitola: distância entre as faces internas das duas faixas de trilho, tomada na linha normal a essas faces, medindo 12 mm abaixo do plano de rodagem, que é o plano constituído pela parte superior dos trilhos.

Trilho: elemento da superestrutura que constitui a superfície de rolamento para as rodas dos veículos ferroviários. São em barras de aço, de formato especial e estão assentados em fila dupla sobre o dormente. Podem ser do tipo duplo T, trilho de fenda e trilho tipo vignole.

Material rodante: grupo composto por locomotivas, vagões, carros de passageiros, trole mecânico e manual, auto de linha, guindastes, niveladoras e socadoras.

Locomotiva: veículo ferroviário composto por uma ou mais unidades tratoras que, possuindo acomodação apenas para a tripulação (maquinista e auxiliar de maquinista) é operado sob comando único, destinado normalmente, ao reboque ou tracionamento do material rodante de transporte. Podem funcionar a vapor (Maria-Fumaça), diesel-elétrica (Litorinas), ou a combustão.

Tender: veículo rebocado acoplado a locomotiva para transporte de água, lenha ou full ail, para uso nas locomotivas.

Vagão: veículo de tráfego sobre a via férrea de bitola métrica, rebocado por locomotivas e que serve para transportar cargas e passageiros. Pode ser fechado, em gôndola, em plataforma, tipo tanque tremonha (hopeer), ou para transporte de passageiros.

1.2. PRESERVAÇÃO DO PATRIMÔNIO CULTURAL

Nos séculos XIV e XV, no período do Renascimento, o homem, passou a se preocupar em conservar representações dos períodos anteriores, principalmente da antiguidade greco-romana. A Revolução Francesa propiciou atos de vandalismo, degradação e iminente desaparecimento de edifícios antigos, e isso acelerou o processo de salvaguarda de vários monumentos pelo Estado (SANTOS, 2008).



A crescente preocupação com a proteção do patrimônio cultural das sociedades reflete o desejo de valorizar a memória coletiva, não devendo ser entendido como uma nostalgia voltada ao passado que recusa em viver o presente, mas de respeitar o passado, admirá-lo e integrá-lo na realidade de uma cidade dinâmica e viva (FREITAS, 2010, p.20).

As duas grandes correntes em defesa do patrimônio surgiram na Europa. A primeira foi representada pela Frances Viollet-le-Duc (1814-1879), de cunho racionalista, pregava o conhecimento de ensinamentos antigos para serem meios técnicos modernos, resultando em obras de restauração nas quais a historicidade do monumento fica relegada em função da reconstrução estilística à situação original do monumento, quase sempre suposta e não comprovada. A segunda corrente, liderada por John Ruskin (1818-1900), denominada culturalista, defendia a não intervenção nos monumentos antigos, conservando sua autenticidade. Admitiam-se apenas intervenções que visassem à conservação, balanceando a história e as condições em que se encontrava o bem. As idéias de ambos foram bastante relevantes e influenciaram discussões de estudiosos do assunto, como Riegl, Camilo Boito, Gustavo Giovannani e Cezare Brandi, seja complementando ou contrapondo a temática liderada por Viollet-le-Duc e John Ruskin (SIMÃO, 2001).

Outra importante ferramenta em defesa dos bens de interesse histórico e artístico lançada no período foram as Cartas Patrimoniais, documentos estes de caráter internacional. A Carta de Atenas, de 1931, orienta que:

Qualquer que seja a diversidade dos casos específicos – e cada caso pode comportar uma solução própria -, a conferência constatou que nos diversos Estados representados predomina uma tendência geral a abandonar as reconstituições integrais, evitando assim seus riscos, pela adoção de uma manutenção regular e permanente, aprovada para assegurar a conservação dos edifícios. Nos casos em que uma restauração pareça indispensável, a conferência recomenda que se respeite a obra histórica e artística do passado, sem prejudicar o estilo de nenhuma época (CARTA DE ATENAS, 1931, p. 01).

Com a Carta de Veneza, de 1964, o conceito de Patrimônio Cultural passa então por algumas mudanças, deixando de focar em um monumento histórico único, para considerar dignos de preservação conjuntos arquitetônicos inteiros. Paralelo a essa discussão, a preservação também altera seu campo de atuação, sendo, portanto, um complexo de atividades orientado para a proteção do patrimônio histórico e cultural de uma região (CARTA DE VENEZA, 1964).



Na Carta de Burra, de 1980, começa-se a formular uma visão ainda mais ampla de intervenção no patrimônio, através da conservação que designaria os cuidados a serem indispensáveis a um bem para preservar-lhe as características que apresentem uma significação cultural. Enquanto o objetivo da conservação é o de preservar a significação cultural de um bem, seja por medidas de segurança, manutenção e futura designação, a preservação se limita à proteção, a manutenção e à eventual estabilização do bem, não se admitindo técnicas de estabilização que destruam a significação cultural do bem. A restauração e a reconstrução devem ser precedidas de estudos e relatadas em documentos (CARTA DE BURRA, 1980).

A Declaração de Amsterdã, de 1975, propõe a integração da conservação com políticas de desenvolvimento, e com isso introduz o conceito de Conservação Integrada nos bens patrimoniais:

O patrimônio arquitetônico contribui para a tomada de consciência da comunhão entre história e destino (...) O patrimônio arquitetônico é composto por todos os edifícios e conjuntos urbanos que apresentem interesse histórico ou cultural. Extrapola as edificações e conjuntos exemplares e monumentos, para abarcar qualquer parte da cidade, inclusive a moderna (...) A conservação do patrimônio deve ser considerada como o objetivo principal de planificação urbana e territorial (...) A conservação do patrimônio construído deve ser assunto dos programas de educação, especialmente dos jovens (...) Deve ser encorajada a construção de novas obras arquitetônicas de alta qualidade, pois elas serão o patrimônio de hoje para o futuro (DECLARAÇÃO DE AMSTERDÃ, 1975).

Segundo outros autores, nos anos 1980 e 1990, os princípios da Conservação Integrada foram adotados por políticas urbanas que buscavam a revitalização ou reabilitação de áreas centrais deprimidas ou obsoletas. Na tentativa de manter um processo de transformação do território que não cancele essa herança e que inclua o novo numa relação de harmonia do ponto de vista da cultura, do ambiente, das tradições construtivas e da forma, surge um novo paradigma no planejamento urbano, que é o de Desenvolvimento Sustentável.

As estruturas urbanas devem ser utilizadas na atualidade e transformadas, no que for necessário, para a satisfação das necessidades atuais, sem que as gerações futuras possam receber um patrimônio que comprometa a sua liberdade de utilização, memória e identidade (ZANCHETTI 2002, p.31).

Se aceita também a definição de Desenvolvimento Sustentável elaborada pela Comissão Mundial sobre o Meio Ambiente e Desenvolvimento, no livro “Nosso Futuro Comum”: (RELATÓRIO DE BRUNDTLAND, 1987): “O Desenvolvimento Sustentável é aquele que



atende às necessidades do presente sem que comprometa as necessidades das gerações futuras atenderem às suas”.

Em uma cidade, para integrar o conceito de Conservação Integrada ao de Desenvolvimento Sustentável, Zancheti (2002), Pontual (2002) e Jokileto (2002), defendem a necessidade de uma gestão com políticas urbanas patrimoniais, bem como um Plano de Desenvolvimento Local, Programa de Educação Patrimonial e uma legislação urbanística e tributária que visem à sustentabilidade do Patrimônio.

Diversas organizações e instituições surgiram com o objetivo de zelar pela proteção patrimonial. Temos a Organização das Nações Unidas (ONU), Organização das Nações Unidas para a Educação, Ciência e Cultura (UNESCO), o Conselho Internacional de Monumentos e Sítios Históricos (ICOMOS), no Brasil ainda existe o Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN) e em Pernambuco a Fundação do Patrimônio Histórico e Artístico de Pernambuco (FUNDARPE), dentre outras. Algumas experiências nacionais apontam o turismo cultural como forma de preservação do patrimônio, sendo necessário maior aprofundamento nessa temática.

1.3. TURISMO

O turismo é uma das principais atividades econômicas mundiais e está ligado ao descanso e relaxamento. É uma necessidade psíquica e biológica e de direito do ser humano, sendo fundamental para qualquer processo de desenvolvimento. Requer planejamento e a participação de diversos atores, como a comunidade receptora, órgãos da administração pública, visitantes e organizações do terceiro setor. A princípio, diversas pessoas decidem viajar conhecer outros lugares, costumes e maneiras de viver, buscando-se a diversidade natural e cultural.

O turismo é considerado como o deslocamento de pessoas do seu domicílio cotidiano, por no mínimo 24 horas, como a finalidade de retorno, segundo definição da Organização Mundial do Turismo – OTM (Revista Turismo, 2011).



E de acordo com Simão (2001), turismo é o fenômeno de se deslocar e permanecer transitoriamente em outro local, diferente daquele permanente de morada, e que provoca uma cadeia de ações que resultam na atividade turística. Ainda destaca cinco elementos que bem qualificam o fenômeno: viagem ou deslocamento, permanência fora do domicílio, temporalidade, sujeito do turismo e objeto do turismo.

Dias (2003) aponta como característica do turismo o seu caráter sazonal, que apresenta demanda elástica (alta e baixa temporada), que consome os bens e serviços turísticos locais, que provoca alterações culturais, que pode afetar o meio ambiente natural e que modifica a estrutura de trabalho na comunidade receptora. E como recursos turísticos, elementos naturais (praias, ilhas, manifestações vulcânicas, montanhas, dunas, etc.) e recursos culturais (lugares históricos, povoados típicos, festas tradicionais, museus, zoológicos, balneários, mercados de artesanatos, espetáculos culturais e esportivos, etc.).

A Organização Mundial do Turismo considera como visitante toda a pessoa que se desloca de um lugar diferente do seu entorno habitual por um período inferior a 12 meses e divide-os em: turistas, que são os visitantes que pernoitam em um alojamento por uma noite ao menos, e excursionistas, que são os visitantes que não permanecem mais que 24 horas no local visitado, sem pernoite. Assim, torna-se fundamental para a atividade turística o deslocamento e a estadia, causando efeitos diretos e indiretos na economia, uma vez que gera despesas, gastos, e, conseqüentemente, renda e desenvolvimento (DIAS, 2003).

A atividade turística necessita de um planejamento para que se programe de forma adequada e sustentável, atendendo satisfatoriamente tanto o núcleo receptor, como o turista. Deve ainda ser implantada em parceria e com definição dos objetivos e estratégias políticas e operacionais, possibilitando assim, a implantação de um turismo adequado e sustentável.

Para os núcleos urbanos preservados, a introdução da atividade turística de maneira espontânea e a inexistência da apropriação pela população local, podem resultar na depredação do patrimônio cultural ou, talvez, na total descaracterização da cultura local (SIMÃO, 2001, p.70).

Simão (2001), ainda levanta alguns pontos que devem ser considerados na atividade turística, como o de que ela interfere em diversos setores urbanos, como o econômico, político, cultural, social e ambiental. Deve também oferecer à população local vantagens sociais e



econômicas, na forma de geração de emprego e renda. Ainda tem que propiciar a troca de culturas e oferecer ambientes agradável de lazer, entretenimento, contemplação, descanso, preservação de valores culturais e qualidade de vida local, além de potencializar a apropriação da cidade pelos cidadãos e renovar o espírito cívico e o orgulho pelo lugar. As atividades que utilizam o patrimônio devem ainda:

- Provocar atenção, curiosidade, ou interesse na audiência;
 - Relacionar-se com a vida cotidiana do visitante;
 - Revelar a essência do significado do lugar ou objeto;
 - Unir partes de um todo;
 - Produzir sensações e emoções no público;
 - Ir além do mero fato da visita, contribuindo para a prevenção dos problemas sociais, ambientais e patrimoniais.
- (MIRANDA, 2008 apud VIEIRA 2006, p. 15)

1.3.1. Turismo Ferroviário no Brasil

O turismo ferroviário no Brasil surge a partir da necessidade de revitalização desse setor de transporte, sendo publicada em 31 de maio de 2001 a Lei Federal nº 11.483, que dispõe, dentre outras coisas, o seguinte:

- Art. 9 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 constituirá pelo patrimônio artístico, cultural e histórico do setor ferroviário serão promovidos mediante:
- I – Construção, formação, organização, manutenção, ampliação e equipamentos de museus, bibliotecas, arquivos e outras organizações culturais, bem como coleção e acervos;
- II – Conservação e restauração dos prédios, monumentos, logradouros, sítios e demais espaços oriundos da extinta RFFSA.
- § 3º As atividades previstas na § 2º deste artigo serão financiados, dentre outras formas, por meio de recursos captados e canalizados pelo Programa Nacional de Apoio à Cultura (PRONAC), instituído pela Lei nº 8.313, de 23 de dezembro de 1991 (IPHAN, 2009, s/p).

Após a desestatização das malhas ferroviárias brasileiras, agrupadas até então na Sociedade Anônima Rede Ferroviária Federal, pouco se restou do sonho idealizado pelo Barão de Mauá, pioneiro na construção das ferrovias no Brasil, que era o de modernizar o país. As ferrovias tiveram seu período de esplendor, mas devido principalmente a aspectos sociais, econômicos e políticos, não se mantiveram em alto fluxo de atividades e logo foram substituídas pelo sistema de transporte rodoviário, sendo ele de cargas e/ou passageiros.



Algumas poucas Marias-Fumaça estão em museus, associações de preservação ou sendo utilizadas para fins turísticos. Entretanto, muitas se encontram esquecidas pelo tempo, deixadas como sucata, se perdendo em antigas estações abandonadas. As Marias-Fumaça são exemplos de transporte ferroviário destinado ao turismo e proporcionam de viagens nostálgicas e a valorização do patrimônio.

Desde os primeiros dias dos trens, sempre houve turistas que se deslocavam em trens, mas normalmente o ocupavam como meio de chegar destino atrativo do ponto de vista turístico, em que considerasse o próprio trem como parte dessa atração. Pouco a pouco, em função da supressão dos trens de passageiros (...) e o pequeno investimento em tais trens, tendeu-se a criar na mente do público (...) uma associação entre o passado romântico ou aventureiro de seus dias de juventude e as viagens de trem, o que contribuiu a transformar o próprio trem em um ponto de atração turística (Associação Brasileira das Operadoras de Trens Turísticos e Culturais - ABOTTC, 2011, s/p).

Em 2003, na gestão do presidente Luís Inácio Lula da Silva, foi lançado o Programa de Revitalização das Ferrovias, buscando a integração e adequação operacional das ferrovias, ampliação da capacidade dos corredores de transporte, expansão e modernização das malhas ferroviárias e o resgate do transporte ferroviário de passageiros. O objetivo desse programa era à geração de emprego e renda, o desenvolvimento do turismo nas cidades com potencial para ser explorado, além da preservação do patrimônio ferroviário. Com isso, as lembranças guardadas na memória das pessoas mais idosas seriam revividas, resgatando assim, esse patrimônio imaterial.

No Inventário do Patrimônio Ferroviário de Pernambuco, 2009, consta que a vertente do Turismo Cultural Ferroviário tende a se ampliar no país, através de comunidades com interesse específico sobre a temática da ferrovia, como a Associação Brasileira das Operadoras de Trens Turísticos e Culturais (ABOTTC), que conta com vinte e quatro trens turísticos associados. O Clube Amantes da Ferrovia, serviço da Serra Verde Express e BWT Operadora, realiza roteiros turísticos ferroviários em Minas Gerais, e a Companhia Vale do Rio Doce, com o apoio da Lei Federal de Incentivo à Cultura do Ministério da Cultura, também administra alguns percursos ferroviários, assim como a reforma das estações, paisagismo e educação patrimonial.

**QUADRO 01:** Alternativas de Turismo Cultural Ferroviário implantadas no Brasil

Trem	Cidade	UF
Ver de Trem	Salvador	BA
Trem das Montanhas Capixabas	Viana	ES
Trem da Vale Ouro Preto Mariana	Ouro Preto	MG
Maria Fumaça São João Del Rei Tiradentes	São João Del Rei	MG
Trem das Águas	São Lourenço	MG
Trem da Serra da Mantiqueira	Passa Quatro	MG
Expresso Pai da Aviação	Juiz de Fora	MG
Trem do Pantanal	Campo Grande	MS
Trem do Forró	Recife	PE
Trem da Serra do Mar Paranaense	Curitiba	PR
Trem de Luxo	Curitiba	PR
Trem do Corcovado	Rio de Janeiro	RJ
Maria Fumaça Estrada Real	Paralba do Sul	RJ
Trem dos Engenhos	Natal	RN
Trem do Vinho	Bento Gonçalves	RS
Trem das Termas	Piratuba	SC
Trem da Serra do Mar	Rio Negrinho	SC
Trem Rubi	Tubarão	SC
Trem dos Imigrantes	São Paulo	SP
Trem dos Ingleses	Vila de Paranapiacaba	SP
Bonde dos Imigrantes	São Paulo	SP
Viação Férrea Campinas Jaguariúna	Campinas	SP
Estrada de Ferro de Campos do Jordão	Campos do Jordão	SP
Trem Turístico e Cultural Moita Bonita	Paraguaçu Paulista	SP

FONTE: Associação Brasileira das Operadoras de Trens Turísticos e Culturais - ABOTTC, 2011.

Os trens turísticos são testemunhas da história, da evolução econômica e política de um determinado local. Além disso, eles têm grande potencial para a valorização e preservação do patrimônio histórico e cultural. As locomotivas e as estações ferroviárias são por si só, representações do passado. Com certeza, a atratividade de um trem turístico já é uma forte e importante valorização patrimonial.

Em propostas de educação patrimonial, os trens turísticos podem aumentar a identidade cultural da população, uma vez que proporciona um espetáculo não apenas para o turista, mas estimula a vivência de algo que constituiu, modificou e influenciou determinada cultura.

No entanto, deve-se ter uma atenção especial no planejamento das cidades que buscam no turismo a sua forma de desenvolvimento, para que o patrimônio cultural não se transforme em um espetáculo para o turista e retire a singularidade da região e o contato enriquecedor com identidades culturais diversas, princípios estes presentes no turismo cultural.



CAPÍTULO 2 - EXPERIÊNCIAS COM CIRCUITOS FERROVIÁRIO

As experiências com circuitos ferroviários visam aprofundar o conteúdo que foi abordado na pesquisa, e de como esse embasamento se concretizou na prática, apontando dados relevantes no que se refere ao patrimônio e ao turismo cultural ferroviário.

Dessa forma, foram escolhidos como estudo de caso para a presente pesquisa o Trem do Forró, por ser uma experiência implantada em Pernambuco; o Trem da Serra do Mar, por se tratar de um circuito consolidado e bem sucedido no Paraná; e por último o Trem da Vale, em Minas Gerais, por demonstrar todo um conjunto de ações intrínsecas ao circuito com o trem turístico, valorizando a cultura local e inserindo a população na participação de equipamentos e atividades, objetivando a difusão da educação patrimonial no desenvolvimento social.

2.1. TREM DO FORRÓ:

O Trem do Forró, no mês de junho, sai do Recife em direção ao Cabo de Santo Agostinho. É composto por uma locomotiva a diesel e até 10 vagões de passageiros do tipo PIDNER, com bancos nas laterais e totalmente decorados com vários adereços referentes ao forró e as festas juninas, e com capacidade máxima para transportar até 1000 passageiros. Cada vagão de passageiros possui um trio de músicos de forró pé-de-serra, serviço de bar vendendo bebidas e petiscos e um segurança. O trem dispõe ainda de 01 vagão de apoio situado em sua parte central, onde estão localizados os banheiros, serviços de limpeza, enfermaria e medicamentos para primeiros socorros, pessoas técnicas e de coordenação, além de carro de apoio durante todo o percurso (TREM DO FORRÓ, 2011).



FIGURA 1: Ilustração do percurso do Trem do Forró
FONTE: PASSEIOS DE TREM NO BRASIL, 2011

Sua origem histórica remete ao ano de 1987, quando um grupo de servidores estaduais de Pernambuco resolveu criar uma opção de lazer diferente no período junino, adequando o transporte de passageiros de trem já existente para um meio de transporte que os levaria para a capital do forró do estado, Caruaru. Então, o trem saía de Recife com destino a Caruaru, e depois voltava à capital pernambucana, ao som de uma banda de pífanos e forrozeiros em vagões de madeiras com bancos. Esse circuito ferroviário fazia parte de uma das iniciativas do Programa Pró-Lazer, programa este que buscava proporcionar melhor qualidade de vida e lazer aos servidores do estado de Pernambuco através de descontos especiais em empresas conveniadas. Em 1990, tanto o circuito, como o Pró-Lazer, foram extintos.

No ano seguinte, Anderson Pacheco, proprietário da Serrambi Turismo, deu continuidade ao trem do forró, transformando-o naquele contexto em um evento turístico aberto ao público em geral. Contava, inicialmente, com quatro vagões com bancos nas laterais e adaptados para receber um trio de forrozeiros cada um. O trem saía de Recife com destino a Caruaru, e na volta os passageiros eram transportados em ônibus, visando oferecer mais conforto, uma vez que os mesmos já se encontravam cansados com a viagem de ida (TREM DO FORRÓ, 2011).



A idéia deu certa, e ainda no primeiro ano de implantação, o trem saiu com a capacidade completa de 450 passageiros. Com o passar dos anos, as viagens que só aconteciam nos quatros sábados de junho, passaram a acontecer também nos domingos do mês junino ((TREM DO FORRÓ, 2011).

Em 2000, devido às péssimas condições da linha Recife/Caruaru, ocorreu um pequeno acidente, sem vítimas ou feridos, nas proximidades do município de Pombos. Houve o descarrilamento de uma das locomotivas e de dois vagões, ou seja, parte do trem saiu dos trilhos que estava percorrendo (UOL - São João, 2011).

Assim, tornou-se imprescindível uma grande reforma na linha para garantir a segurança dos passageiros. Uma equipe de engenheiros da Companhia Brasileira de Trens Urbanos (CBTU) constatou que para possibilitar o transporte de passageiros naquela área, seria necessário substituir cerca de vinte e dois mil dormentes, peça primordial de sustentação da via, além de obras de limpeza, drenagem e alinhamento de trilho, o que consumiria cerca de R\$ 6,5 milhões.

Devido à falta de recursos, a Serrambi Turismo decidiu mudar o trajeto do Trem do Forró. Cogitou-se o trecho Caruaru/Gravatá e Recife/Carpina, mas ambos necessitavam de investimentos em obras de recuperação das linhas. Nessas discussões, chegou-se a conclusão que a transferência do trajeto para Recife/Cabo de Santo Agostinho seria o mais indicado, uma vez que o investimento financeiro seria mínimo, já que existia o transporte de cargas por tal linha ferroviária (UOL- São João, 2011).

Então o novo percurso passou a ter 84 Km de ida e volta, realizados em cerca de 5h de viagem. Em 2010, a concentração de passageiros do Trem do Forró começou às 15h no Catamarã Bar e Restaurante, no Recife e contou com a apresentação de quadrilhas juninas e animadores. A partida do trem foi às 16h, com previsão de se chegar ao Cabo de Santo Agostinho por volta das 19h, onde se permaneceria por cerca de uma hora e meia e a chegada em Recife estava esperada para as 23:00h no mesmo local de saída (TREM DO FORRÓ, 2011).



FIGURA 2: Trem saindo do Marco Zero
FONTE: TREM DO FORRÓ, 2011



FIGURA 3: Trem nas ruas de Recife
FONTE: TREM DO FORRÓ, 2011



FIGURA 4: Trem parado em estação
FONTE: TREM DO FORRÓ, 2011



FIGURA 5: Trem e passageiros
FONTE: TREM DO FORRÓ, 2011



FIGURA 6: Concentração a espera do trem
FONTE: TREM DO FORRÓ, 2011



FIGURA 7: Animação a espera do trem
FONTE: TREM DO FORRÓ, 2011



FIGURA 8: Trio de forrozeiros no trem
FONTE: TREM DO FORRÓ, 2011



FIGURA 9: Dança em vagão de trem
FONTE: TREM DO FORRÓ, 2011

O trem pára em algumas estações, dando oportunidade aos turistas de apreciarem as comidas típicas da região, shows de bandas e quadrilhas juninas, girândolas de fogos, feiras de artesanato e comidas locais (TREM DO FORRÓ, 2011).



FIGURA 10: Passageiros e dançarinos
FONTE: TREM DO FORRÓ, 2011



FIGURA 11: Estação do forró
FONTE: TREM DO FORRÓ, 2011



FIGURA 12: Pátio de festas no Cabo de Sto. Agostinho
FONTE: TREM DO FORRÓ, 2011



FIGURA 13: Quadrilha em pátio de festas
FONTE: TREM DO FORRÓ, 2011



A quantidade de ingressos é limitada em até 1000 pessoas por saída, e o mesmo é constituído por uma camisa alusiva ao evento e uma pulseira de identificação, ambos de uso obrigatório. A empresa Serrambi Turismo ainda oferece a opção de empresas adquirirem o aluguel de um vagão completo, onde há a permissão para colocação de Buffet particular, maior privacidade, possibilidade de decoração do vagão personalizada e a exposição da logomarca. Isso já foi feito, por exemplo, pela Eletrolux, Stefanini, LG, Dako, Farmácia dos Pobres, Bloco da Saudade, Redoxson, Esmaltec, Credimóveis, entre outros. Os preços dos ingressos individuais variam de R\$ 65,00 a R\$ 80,00 em função dos dias e o custo do aluguel de em vagão com capacidade para até 100 pessoas é de R\$ 8.000 (TREM DO FORRÓ, 2011).



FIGURA 14: Slogan do Trem do Forró
FONTE: TREM DO FORRÓ, 2011

Dado o exposto acima, observa-se que a atividade turística do Trem do Forró tem como objetivo principal explorar as manifestações próprias do Nordeste, como o forró, a quadrilha e comidas típicas. Deveria tirar proveito também para utilizar as estações ferroviárias como locais de venda de produtos e comidas, para também divulgar o patrimônio ferroviário. Ao passo que oferece alternativas de emprego e renda para moradores da região, deveria explorar em seu fluxo de turistas composto por milhares de pessoas, outras composições da cultura, agora não apenas nordestina, mas brasileira, mundial, que é o Patrimônio Ferroviário.



2.2. TREM DA SERRA DO MAR PARANAENSE

O Trem da Serra do Mar Paranaense realiza diariamente um circuito ferroviário entre Curitiba, Morrentes e Paranaguá. É composto por dezenove vagões com capacidade para transportar até mil e quarenta passageiros e bagagens como motos e bicicletas, e três litorinas, que é uma variante do trem ferroviário que funciona através da propulsão elétrica de um motor próprio. Vale ressaltar que todos os vagões dispõem de acessibilidade para cadeirantes (Serra Verde Express, 2011).



FIGURA 15: Ilustração do percurso do Trem da Serra do Mar Paranaense
FONTE: PASSEIOS DE TREM NO BRASIL, 2011

A origem histórica desse trem turístico remete ao ano de 1996, quando a RFFSA encerrou suas operações na ferrovia e iniciou o processo de privatização por concessão, ou seja, a linha foi concedida pelo Estado para que uma empresa particular a explorasse. O processo para implantação do trem turístico foi iniciado primeiro, mas sua conclusão só foi finalizada quando se definiu por licitação a concessão do transporte de cargas (SERRA VERDE EXPRESS, 2011).

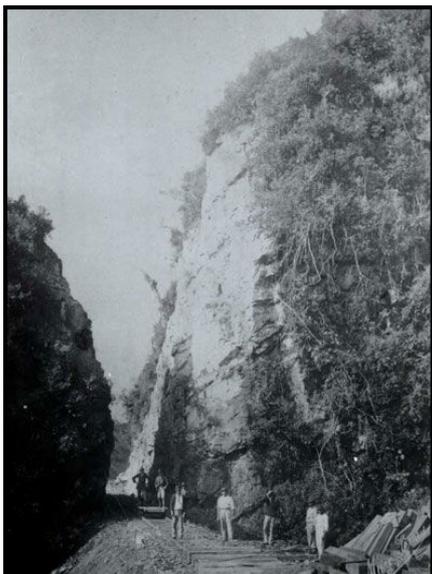


FIGURA 16: Construção da ferrovia Paranaguá
FONTE: SERRA VERDE EXPRESS, 2011



FIGURA 17: Maria fumaça da Serra
FONTE: SERRA VERDE EXPRESS, 2011

Com isso, a malha ferroviária situada entre Curitiba, Morrentes e Paranaguá tem sua administração compartilhada por duas empresas: a Serra Verde Express, responsável pelo transporte turístico de passageiros e detentora de duas faixas de subida e duas de descida da linha da ferrovia, sendo todas as viagens com horários pré-determinados e diários, sendo, por isso, o único trem turístico com frequência diária no Brasil. A América Latina Logística (ALL) é a empresa responsável pelo transporte de cargas, manutenção das vias, controle e operação das locomotivas de ambos os transportes. Em razão desses serviços prestados, a Serra Verde Express remunera a América Latina Logística com 30% da tarifa de cada passageiro que transita em seu trem turístico, além de manter do compromisso de explorar a malha de forma sustentável e ser a responsável pela preservação do patrimônio ferroviário do seu trajeto (Serra Verde Express, 2011).

A primeira viagem do Trem da Serra do Mar Paranaense foi no 1º de maio de 1997, com, inicialmente, quatro vagões totalmente restaurados para a operação. No ano seguinte, o trem já operava com sua composição máxima, que incluía dezoito vagões de passageiros, um vagão para bagagens, três litorinas e um automóvel de linha. Além disso, possui 800m² de oficinas e utilizava as estações ferroviárias de Curitiba, Engenho Large, Morrentes e Paranaguá (Serra Verde Express, 2011).

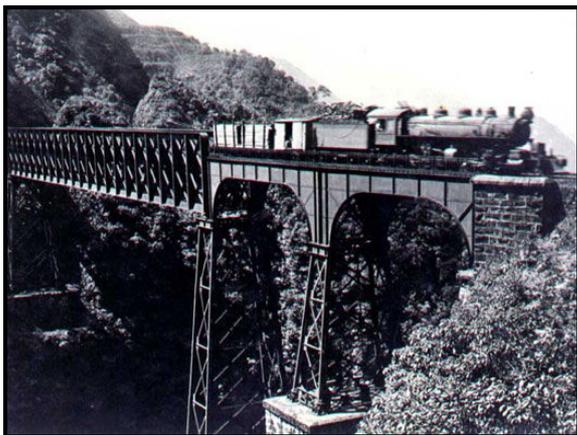


FIGURA 18: Trem em ponte de ferro na Serra
FONTE: SERRA VERDE EXPRESS, 2011

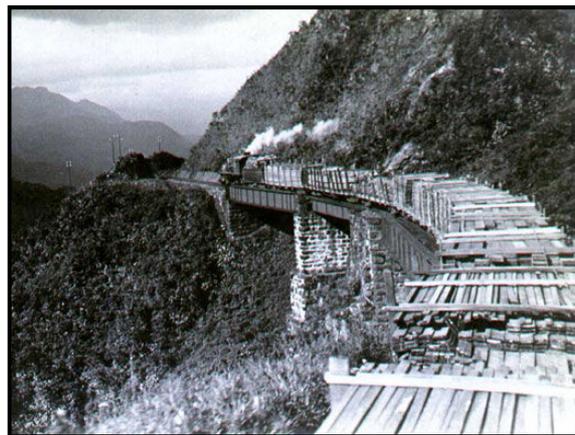


FIGURA 19: Antiga estrada de ferro Paranaguá
FONTE: SERRA VERDE EXPRESS, 2011

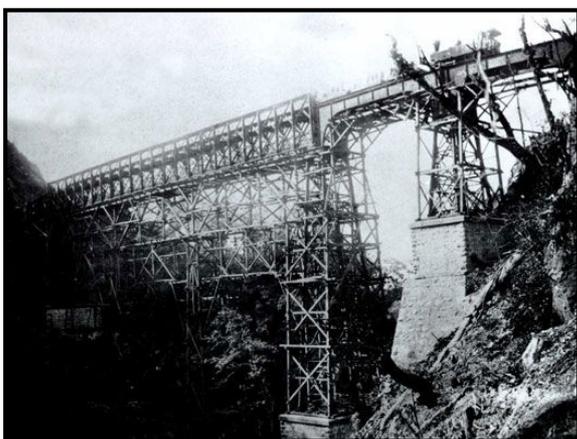


FIGURA 20: Ponte na ferrovia da Serra
FONTE: SERRA VERDE EXPRESS, 2011

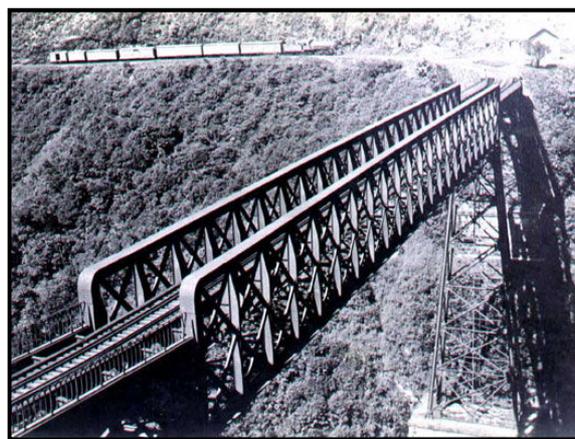


FIGURA 21: Vista da ponte de ferro da Serra
FONTE: SERRA VERDE EXPRESS, 2011

O percurso do trem é constituído por cento e dez quilômetros, em um desnível em serra de novecentos metros, realizados em aproximadamente em três horas de viagem, passando pela maior área de Mata Atlântica preservada do Brasil. A ferrovia apresenta ainda importantes características da época em que foram construídas, em 1880, com trechos compostos por quatorze túneis, trinta pontes e inúmeros viadutos com grandes vãos e atravessa pequenas cidades como Pinhais, Piraquara e Marumbi (ANDRADE, 2008).

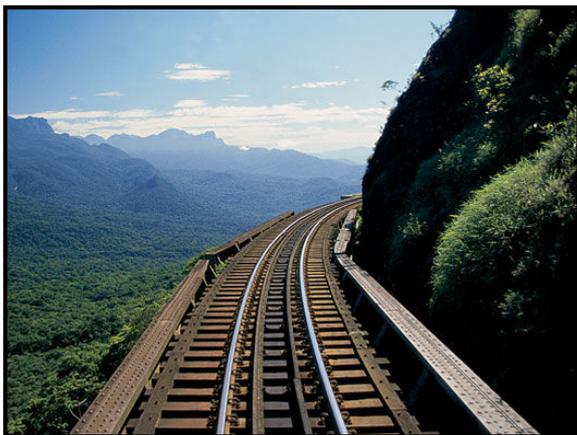


FIGURA 22: Estrada de ferro Paranaguá
FONTE: ANDRADE, 2008

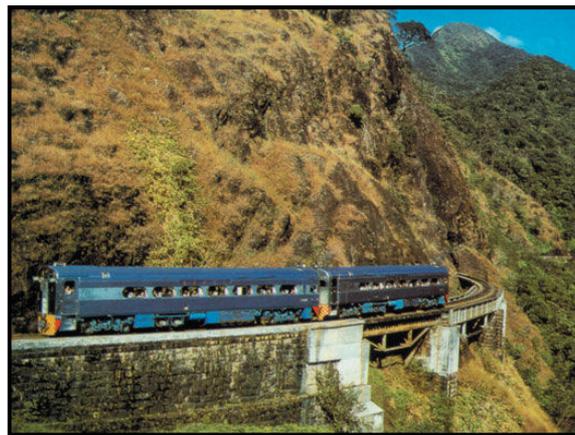


FIGURA 23: Trem da Serra do Mar Paranaense
FONTE: ANDRADE, 2008



FIGURA 24: Paisagem do entorno da Serra
FONTE: ANDRADE, 2008

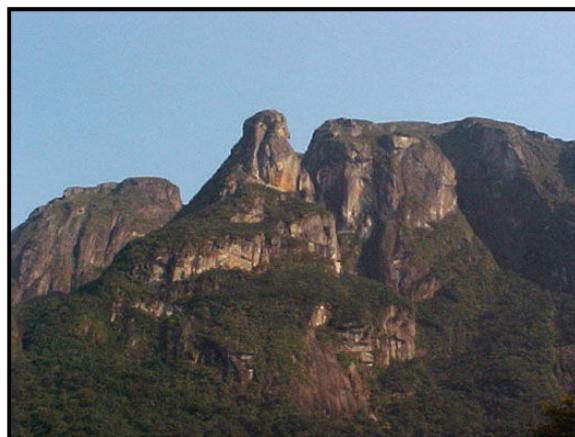


FIGURA 25: Serra do Mar Paranaense
FONTE: ANDRADE, 2008



FIGURA 26: Túnel da Roça - Paraná
FONTE: ANDRADE, 2008

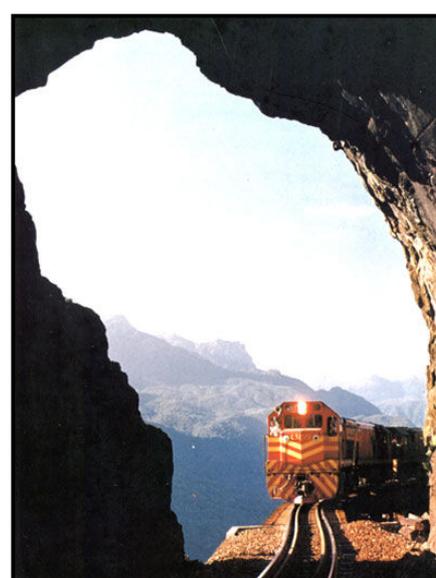


FIGURA 27: Túnel do Diabo - Paraná
FONTE: ANDRADE, 2008



A concentração de passageiros do Trem da Serra do Mar pode ser na estação de Curitiba, caso a intenção seja descer a serra, ou na estação de Paranaguá, para que deseja subir a serra. Os vagões disponibilizam serviços de bordo, divididos em pacotes econômicos, turísticos, executivos, camarotes e litorina de luxo, com preços que variam de R\$48,00 a R\$526,00 para a viagem de ida, e de R\$37,00 a R\$270,00 para a viagem de volta. Ao final de cada viagem, os passageiros são recepcionados nas estações com a comercialização do artesanato, comidas típicas, como o barreado, e também podem realizar passeios em trilhas e conhecer na cidade em que se encontra que é Curitiba ou Paranaguá, museus, igrejas, casarões coloniais e monumentos históricos (SERRA VERDE EXPRESS, 2011).



FIGURA 28: Estação Curitiba
FONTE: ANDRADE, 2008

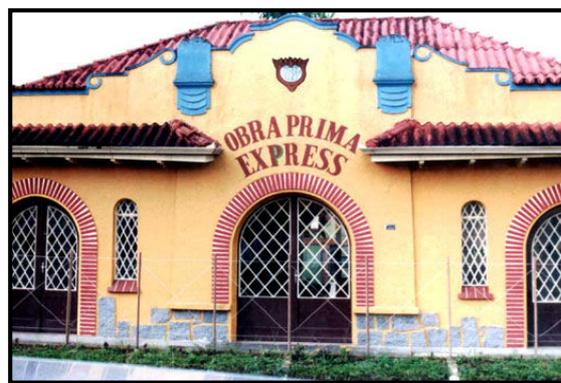


FIGURA 29: Estação Piraquara
FONTE: ANDRADE, 2008



FIGURA 30: Estação Morrentes
FONTE: ANDRADE, 2008



FIGURA 31: Estação Paranaguá
FONTE: ANDRADE, 2008

Assim, observa-se que o circuito turístico do Trem da Serra do Mar Paranaense busca explorar a região de Curitiba, Morrentes e Paranaguá através de atividades culturais e ecológicas, e permitem a geração de renda para os moradores locais com a comercialização seus produtos. Além do mais, tira partido da sustentabilidade econômica e cultural para preservar o patrimônio.



2.3. TREM DA VALE

Inaugurado em 5 de maio de 2006, o Trem da Vale realiza um percurso de dezoito quilômetros compreendido entre os municípios mineiros de Ouro Preto e Mariana, e com a operação da Ferrovia Centro-Atlântica. É composto por uma locomotiva a vapor e uma a diesel, e cinco vagões de passageiros, com capacidade para transportar duzentos e quarenta pessoas por uma viagem com trezentos metros de desnível percorridos em aproximadamente 1 hora. Um aspecto curioso desse trem, é que ele possui os seus vagões operacionais são distintos e temáticos, e resgataram ou adaptaram seus aspectos funcionais iniciais. Então, tem-se o Vagão Café de Ouro Preto, o Vagão dos Sentidos, o Vagão Oficina de Vídeo, o Vagão Café de Mariana, o Vagão Sonoro Ambiental e o Vagão Biblioteca da Estação de Ouro Preto, sendo este último integrante do acervo museográfico do Trem da Vale em Ouro Preto (TREM DA VALE, 2011).



FIGURA 32: Ilustração do percurso do Trem da Vale
FONTE: PASSEIOS DE TREM NO BRASIL, 2011



FIGURA 33: Vagão Café de Ouro Preto
FONTE: TREM DA VALE, 2011



FIGURA 34: Interior do Vagão Café de Ouro Preto
FONTE: TREM DA VALE, 2011



FIGURA 35: Vagão dos Sentidos
FONTE: TREM DA VALE, 2011



FIGURA 36: Interior do Vagão dos Sentidos
FONTE: TREM DA VALE, 2011



FIGURA 37: Vagão Oficina de Vídeo
FONTE: TREM DA VALE, 2011



FIGURA 38: Interior Vagão Oficina de Vídeo
FONTE: TREM DA VALE, 2011



FIGURA 39: Vagão Café de Mariana
FONTE: TREM DA VALE, 2011



FIGURA 40: Interior do Vagão Café de Mariana
FONTE: TREM DA VALE, 2011



FIGURA 41: Vagão Sonoro Ambiental
FONTE: TREM DA VALE, 2011

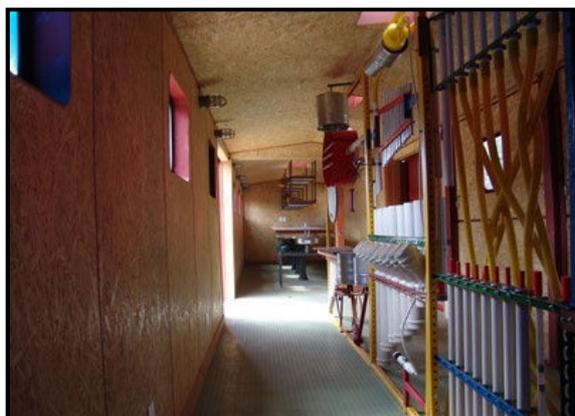


FIGURA 42: Interior do Vagão Sonoro Ambiental
FONTE: TREM DA VALE, 2011

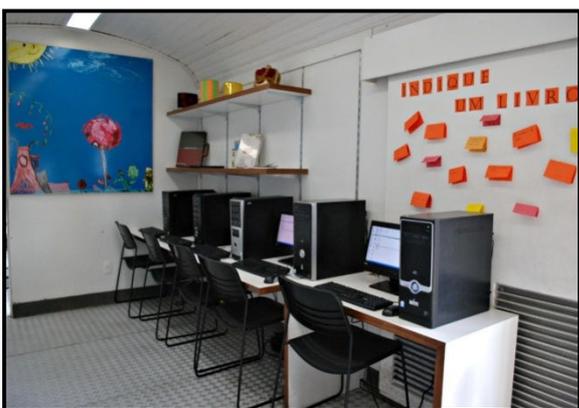


FIGURA 43: Vagão Biblioteca de Ouro Preto
FONTE: TREM DA VALE, 2011



FIGURA 44: Interior do Vagão Biblioteca
FONTE: TREM DA VALE, 2011

As viagens com a Maria-Fumaça acontecem todas as sextas, sábados e domingos, com preços que variam de R\$35,00 a R\$60,00. Já o horário de funcionamento das estações de Ouro Preto e Mariana são das 9h às 17h, de terça a domingo, além de feriados (TREM DA VALE, 2011).

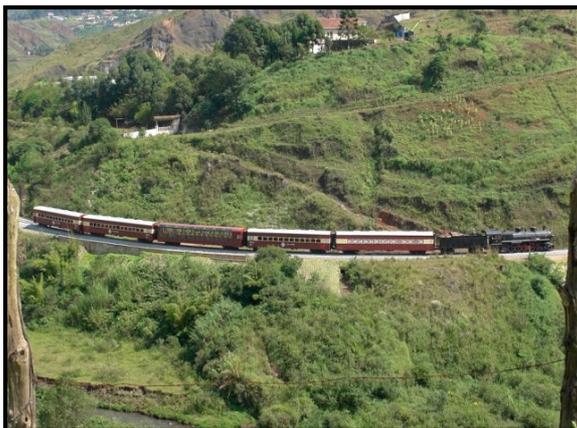


FIGURA 45: Trem da Vale
FONTE: TREM DA VALE, 2011



FIGURA 46: Maria Fumaça do Trem da Vale
FONTE: TREM DA VALE, 2011

Sua origem remete a necessidade de tratar do Patrimônio da extinta RFFSA, quando o então governador de Minas Gerais, Aécio Neves, publicou um decreto em 15 de dezembro de 2004, com a determinação de promover o estado de forma global, e tendo a ferrovia como um dos mais expressivos indutores de crescimento, com o retorno dos trens de passageiros e a exploração do turismo em Minas Gerais. Então, lançou-se o programa Trens de Minas, como um conjunto de ações integradas com a gestão e algumas parcerias com grandes entidades, entre elas a Companhia Vale do Rio Doce, empreendedora do Trem da Vale analisado (TREM DA VALE, 2011).

A Fundação Vale, por sua vez, preocupou-se primeiramente em desenvolver ações voltadas a Educação Patrimonial, onde o circuito turístico com a Maria Fumaça é apenas uma ação de revitalização desse programa, nos municípios de Ouro Preto e Mariana. Compreendem ações estruturadas, diversificadas e integradas, voltadas para a valorização do patrimônio cultural e natural, com o oferecimento de cursos, oficinas, eventos e aos espaços culturais das estações. Com essas iniciativas, busca-se contribuir para o desenvolvimento integrado e econômico, ambiental e social, potencializando e respeitando as identidades locais. Assim, a Educação Patrimonial é composta por três subprogramas: Vale Conhecer, Vale Promover e Vale Registrar.

O subprograma Vale Conhecer tem como objetivo a formação, o ensino e a aprendizagem para os alunos, e capacitação dos professores das comunidades de Ouro Preto e Mariana. As atividades são auxiliadas em bibliotecas e salas de aula com a distribuição de kits e cartilhas de Educação Patrimonial e pelo Plano de Incentivo a Leitura. Nas bibliotecas infanto-juvenis



da Estação de Mariana e da Estação de Ouro Preto, há o incentivo a leitura e a promoção da inclusão digital, por meio de acesso de computadores conectados a internet, possibilidade a consulta para pesquisas escolares, e o oferecimento de oficinas. Além de livros e obras de referência, a biblioteca conta também com periódicos, gibis, vídeos e jogos e realiza, periodicamente, campeonatos de xadrez, dama e quebra-cabeça e contação de histórias, transformando as bibliotecas em espaços de lazer, educação, cultura e informação. O reconhecimento, a distinção e a relevância das ações desenvolvidas na biblioteca da Estação de Mariana foram destacados pelo Ministério da Cultura em 2008, através do Prêmio Pontos de Leitura – Edição Machado de Assis (TREM DA VALE, 2011).

O Vale Promover é um subprograma que tem a finalidade de divulgação e promoção do patrimônio cultural e natural da região. Ações educativas, interpretativas e a criação diversificada de informativos a respeito da temática do patrimônio são utilizadas como forma de mobilizar o interesse da comunidade, dos movimentos sociais, entidades e instituições culturais das cidades. São desenvolvidas para moradores, estudantes e professores população de Ouro Preto e Mariana, e compreendem circuitos diferenciados com viagem gratuita de trem, o acesso a museus e a participação em oficinas. Tem-se ainda a Tenda Cultural, que é um espaço destinado a atividades culturais, educativas e artísticas e que garante o acesso e uso democrático dos equipamentos por parte da população local e a disponibilização de um Guia Cultural, que ressalta as informações básicas e úteis para os visitantes, além de revelar curiosidades históricas de Minas Gerais.

Por último, o Vale Registrar destina-se na consolidação da identidade cultural dos moradores dos municípios de Mariana e Ouro Preto, estimulando-os a assumirem o papel de protagonistas de sua própria história. O trabalho envolve o registro da história oral de depoentes representativos das cidades, com entrevistas sobre a História da Vida e Histórias Temáticas, constituindo posteriormente em documentos processados, armazenados e disponibilizados em acervos impressos e videográficos. Além da produção de vídeos, a capacidade instrumental também é utilizada como linguagem audiovisual que visa o registro de valores locais. O propósito dessas ações é revelar as peculiaridades que afloram a memória de cada um para assim tecer a memória de todos, ou seja, construir a memória coletiva a partir do resgate da memória individual. O reconhecimento do passado, a visualização de processos históricos e a compreensão do presente e como agir sobre ele são fundamentais para as ações do Vale Registrar (TREM DA VALE, 2011).



Percebe-se então que o Trem da Vale compõe um vasto conjunto de ações que são claramente aplicadas de acordo com o conceito de Conservação Integrada, quando resgata e utiliza o patrimônio ferroviário de Ouro Preto e Mariana para abrigar equipamentos que são utilizados pelos próprios moradores. Além do mais, nota-se que as políticas de Desenvolvimento Sustentável também são empregadas, ao passo que se procura entender o passado, protegê-lo, usufruí-lo e disseminá-lo para as futuras gerações, sem comprometê-lo. O mais relevante ao visualizar as ações Fundação da Vale em território mineiro, é a importância da Educação Patrimonial e os meios que são utilizados para integrar a população no objetivo desse programa, totalmente direcionado para ela.



2.4. ANÁLISE COMPARATIVA

QUADRO 02: Comparação de experiências com trens turísticos

DESCRIÇÃO	TREM DO FORRÓ	TREM DA SERRA DO MAR PARANAENSE	TREM DA VALE
LOCALIZAÇÃO	Pernambuco: Recife - Cabo de Santo Agostinho	Paraná: Curitiba - Morrentes - Paranaguá	Minas Gerais: Ouro Preto - Mariana
PERCURSO	Médio 84 Km	Longo 220 Km	Curto 36 Km
DURAÇÃO	7 horas	12 horas	2 horas
CAPACIDADE DE PASSAGEIROS	1000 passageiros	1040 passageiros	240 passageiros
DIAS DE FUNCIONAMENTO	Sábados e Domingos do mês de junho	Diariamente	Sextas, Sábados e Domingos
MAQUINÁRIO	Locomotiva a diesel	Locomotiva litorina	Locomotiva a vapor
VAGÃO	10 vagões	19 vagões	5 vagões
PREÇO VIAGEM	Ida e Volta R\$65,00 a R\$80,00 Vagão R\$ 8000,00	Ida: R\$48,00 a R\$526,00 Volta: R\$37,00 a R\$ 372,00	Ida: R\$22,00 a R\$35,00 Ida e Volta: R\$35,00 a R\$60,00
PAISAGEM DO PASSEIO	Urbana	Serra do Mar Paranaense e Mata Atlântica	Urbana e áreas verdes
EMPRESA ADMINISTRATIVA	Serrambi Turismo	Serra Verde Express	Ferrovias Centro-Atlântica
ATRATIVOS CULTURAIS	Artesanatos, danças, músicas, culinárias	Comidas, artesanato, trilhas, passeio urbanos	Educação patrimonial
PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO	Não houve intervenção	Preservado	Preservado
PROBLEMAS	- Não desenvolve ações voltadas para o patrimônio ferroviário do percurso.	- Percurso muito extenso.	- Atividade focada nos moradores locais, não inserindo os turistas com o contexto local.
POTENCIALIDADES	- Exploração do passeio de trem, músicas e festas nordestinas e geração emprego e renda; - Possibilidade de o Trem realizar outros percursos.	- Exploração do patrimônio ferroviário existente;	- Novos usos do patrimônio ferroviário; - Disseminação da educação patrimonial; - Difusão da cultura.

FONTE: Autora da Pesquisa, 2011



Em análise comparativa, observa-se que os três Circuitos Ferroviários exploram a cultura e identidade local de maneiras diferentes. O Trem do Forró, apesar de ter surgido apenas com a finalidade de oferecer uma opção de lazer diferente no mês junino, contribui para a disseminação da cultura imaterial nordestina, composta dentre outras coisas por danças, gastronomias e artesanatos específicos da região. É uma experiência que deixa margens para crescer ainda mais, seja explorando o patrimônio ferroviário do percurso, ou criando alternativas de passeios distintas, como já ocorreu em anos anteriores. O Trem da Serra do mar Paranaense é um rico passeio cultural, uma vez que explora tanto o patrimônio histórico, como o patrimônio natural. Além do mais, tem como partido de proposta a sustentabilidade, conceito este e muito importante para toda a sociedade. Das três análises estudadas mais aprofundadamente, a que mais se aproxima da proposta que será concebida adiante é a experiência do Trem da Vale. Desde a sua concepção na esfera macro, já apresentava uma política de planejamento participativo e inclusivo. Defende ainda diversas modalidades de atividades que tem como foco a Educação Patrimonial, sendo um projeto concebido primeiramente para a população local, e que, através de atrativos, gerou um fluxo turístico. O Vale Conhecer, Vale Promover e Vale Registrar são subprogramas que merecem ser relevados em futuras experiências por seus objetivos e por serem o diferencial desse trem turístico brasileiro, que tanto contribui para a preservação do Patrimônio Material e Imaterial Brasileiro.



CAPÍTULO 3 – CARACTERIZAÇÃO DO MUNICÍPIO DE PAUDALHO - PE

Este capítulo trata da caracterização do município de Paudalho. Sua identificação, antecedentes históricos e contexto urbanístico, assim como a evolução de seus aspectos culturais, sociais, econômicos, físicos, ambientais e institucionais, para que em análise, possibilite uma melhor compreensão do contexto em que o objeto de estudo está inserido.

3.1. IDENTIFICAÇÃO

O município de Paudalho localiza-se na Zona da Mata Norte de Pernambuco, abrangendo 280km² de território. Limita-se a norte com os municípios de Tracunhaém, Araçoiaba e Abreu e Lima; ao sul, com Chã de Alegria e São Lourenço da Mata; a leste, com Abreu e Lima, Paulista e Camaragibe e a oeste, com Carpina, Lagoa de Itaenga e Glória de Goitá. A sede do município ocupa a coordenada geográfica 7°54'00'' de latitude e 35°10'30'' de longitude, e está a 69,95m acima do nível do mar, distando 44km da capital do estado, Recife. A principal via de acesso é a BR-408 (FIDEM, 2011).

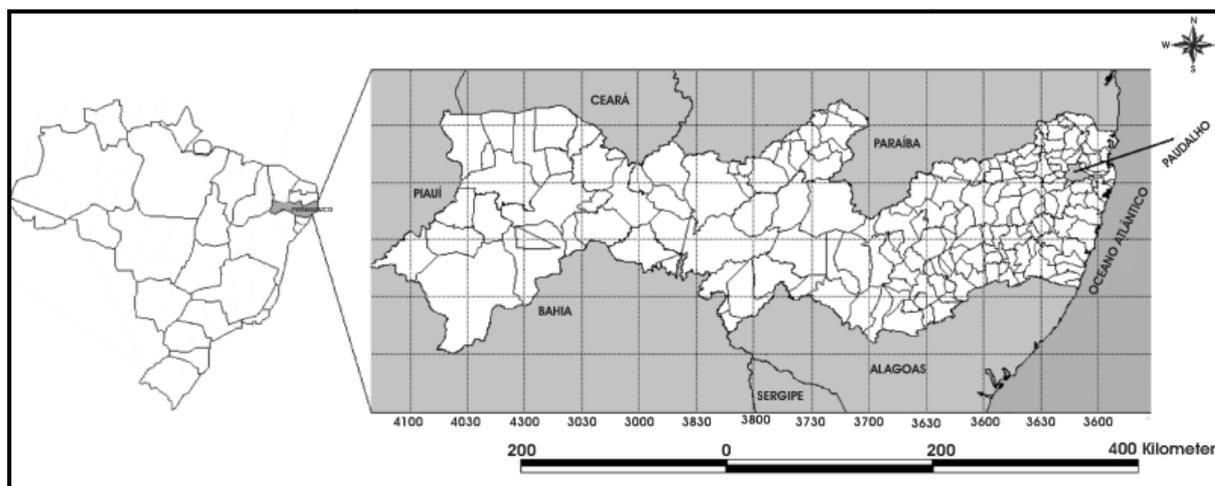


FIGURA 47: Identificação de Paudalho em contexto regional

FONTE: SCIELO, 2011

3.2. ANTECEDENTES HISTÓRICOS

O território que hoje constitui o município de Paudalho começou a ser ocupado ainda nos primeiros anos de colonização portuguesa, século XVI, por exploradores de pau-brasil, muito abundante nas florestas da região. Após serem cortados, os toros dessas árvores eram levados



até a freguesia da Várzea, atual bairro da Várzea em Recife, e só depois eram transportados em balsas até o porto do Recife (IBGE, 2011).

Por volta de 1591, alguns indígenas reunidos por padres franciscanos começaram a ocupar o território, formando a aldeia de Meretibe ou Miritibe, que segundo Teodoro Sampaio, significa juncal, lugar onde crescem e abundam os juncos. Essa aldeia localizava-se na esplanada de uma colina, distante cerca de duas léguas da margem esquerda do Rio Capibaribe. Seus habitantes mantiveram boas relações com os homens brancos que penetrava pelo vale do Capibaribe e dentre eles, destaca-se o índio Poti, também conhecido com D. Filipe Camarão, que nasceu por volta de 1061 nessa localidade e foi um importante personagem histórico na luta pernambucana contra os holandeses.



FIGURA 48: Acervo Arqueológico de Miritibe - Paudalho
FONTE: FREITAS, 2011

Anos depois, os índios da aldeia de Miritibe passaram a conviver cotidianamente com colonizadores, e as terras do município de Paudalho passaram a serem exploradas pelo plantio da cana-de-açúcar e dos vários engenhos que foram surgindo, como o Engenho Aldeia, fundado por Bartolomeu de Holanda Cavalcanti, neto do fidalgo alemão Arnau de Holanda, após o abandono do aldeamento de Miritibe durante a dominação holandesa. Tivemos também a fundação do Engenho Mussurepe, com a invocação de São Gonçalo, instalado por volta de 1630 e pertencente ao Mosteiro de São Bento de Olinda até 1908, quando foi vendido ao Dr. Herculano Bandeira de Melo. Consolidou-se também o Engenho Bom Sucesso, fundado por Joaquim de Almeida.



Posteriormente, diversos engenhos produtores do açúcar mascavo, também conhecido com bangüê foram se instalando na localidade. O mais importante de todos e que daria nome à futura cidade, foi fundado pelo colono português Domingos Teles por volta de 1711 neste construído uma capela sob a invocação de Santa Tereza D'Ávila, o engenho Pau d' alho.



FIGURA 49: Capela Santa Tereza do antigo Engenho Pau d' alho
FONTE: ARAÚJO, 1990

Essa denominação, segundo a tradição local, vem de árvores existentes as margens do Rio Capibaribe, e chamadas assim porque a suas folhas exalavam cheiro igual ao do alho. Há publicações que esclarecem que essas árvores são remanescentes das florestas de cerrado e tem o nome científico *Gallezia Gorazema*, pertencendo à família da fitolacácea e indicada para tratamentos medicinais.



FIGURA 50: Árvore Pau d' alho
FONTE: ARAÚJO, 1990



No entorno do Engenho Pau d'algo consolidou-se um núcleo populacional e a atividade econômica do cultivo da cana-de-açúcar foi espalhada ainda mais em toda a região. Em 1875, foram registrados quarenta e três engenhos de cana-de-açúcar, e em 1907, sessenta e dois, além do surgimento das usinas Tiúma em 1887, terra que pertence hoje ao município de São Lourenço da Mata, Desterro em 1907, Petribú e Mussurepe em 1911 e Condado em 1918.



FIGURA 51: Casa Grande da Usina Mussurepe
FONTE: ARAÚJO, 1990



FIGURA 52: Usina Mussurepe - Paudalho
FONTE: ARAÚJO, 1990



FIGURA 53: Entorno do Engenho Mussurpe - Paudalho
FONTE: ARAÚJO, 1990

Paudalho teve sua formação administrativa firmada já com esta denominação em 1789, confirmado por alvará de 22.06.1804, onde constituiu um distrito subordinado ao município de Olinda. Apenas foi reconhecido como município autônomo em 1811 e elevado a categoria de cidade pela Lei Provincial nº 1318 de 04.02.1879 (IBGE, 2011).



3.3. CONTEXTO URBANÍSTICO

A distribuição populacional no território do município de Paudalho nesses últimos anos ainda segue uma tendência observada em todo o Brasil, de predominância de concentração em áreas urbanas, em detrimento as áreas rurais, sendo 36.953 habitantes e 14.421 habitantes respectivamente, totalizando 51.374 habitantes (IBGE, 2011).

Em breve comparativo de dados censitários de 1991 e 2000, observa-se crescimento social econômico, indicando que nos últimos anos a cidade vem se desenvolvendo e junto a esse fator de crescimento, a distribuição de renda foi maior e as desigualdades mais amenizadas.

TABELA 1: Indicadores sociais de Paudalho

INDICADORES SOCIAIS	1991	2000
IDHM	0,565	0,67
IDHM-RENDIA	0,492	0,551
IDHM-LONGEVIDADE	0,631	0,731
IDHM-EDUCAÇÃO	0,571	0,727

FONTE: Autora da pesquisa, 2011

Além das atividades agrícolas da cana-de-açúcar nos engenhos e usinas, o Rio Capibaribe e a malha ferroviária que passam próximos ao centro da cidade foram determinantes para a ocupação do território de Paudalho.



FIGURA 54: Cultivo as margens do rio Capibaribe - Paudalho
FONTE: ARAÚJO, 1990



Todo o Patrimônio Ferroviário de Paudalho foi construído pela Great Western of Brazil Railway Company Limited. Essa companhia foi criada em 1872 por capitalistas ingleses, e em 1875 o Barão da Soledade obteve a transferência da concessão para a construção em Pernambuco da ferrovia, que passava por Caxangá, São Lourenço da Mata, Paudalho e Tracunhaém, com ramais em Nazaré da Mata e Vitória de Santo Antão, com o objetivo de ligar Recife e Limoeiro (IPHAN, 2009, s/n).

A inauguração das obras para a construção da malha ferroviária teve início em 1879 e o primeiro trecho Recife – Paudalho ficou pronto em 1881. Apenas em 1882 foi aberto o tráfego Paudalho - Limoeiro e o ramal para Nazaré da Mata. O governo declarou interesse na ferrovia, visando ligá-la à Estrada de Ferro do Conde D’eu, na província da Paraíba através do prolongamento do ramal de Nazaré da Mata até Timbaúba, e depois o trecho Timbaúba – Pilar, cuja primeira seção Timbaúba – Rosa e Silva foi inaugurada em 1900.

A paisagem do entorno da linha ferroviária se destaca pela movimentação topográfica, com morros cobertos por extensos canaviais, engenhos e comunidades rurais dispersas e arquitetura vernácula. A linha segue paralela ao Rio Capibaribe e está ativa apenas para o transporte de cargas, pela concessionária Transnordestina Logística S.A..

Durante a sua inauguração, houve inicialmente uma benção litúrgica da nova estrada, com a presença de autoridades nacionais e provinciais. As estações foram decoradas com bandeiras, arcos de folhagens e grinaldas de flores e durante o trajeto o trem foi recebendo aclamação da população e fogos de artifícios. Houve delírio de entusiasmo por parte da população quando o presidente da província bateu a última cavilha da linha com um martelo de prata, inaugurando a ferrovia. O superintendente da Great Western telegrafou de Paudalho para o imperador D. Pedro II agradecendo pela abertura da linha na cidade, e depois foi servido um grandioso banquete em comemoração no armazém ao lado da Estação Paudalho, e depois houve vários brindes ao imperador do Brasil. Os convidados foram passear pelas ruas da cidade e logo após retornaram para o Recife por meio da ferrovia (ARAÚJO, 1990).



FIGURA 55: Estação Paudalho

FONTE: FREITAS, 2001

A trama urbanística que constitui a área mais antiga da cidade de Paudalho foi definida inicialmente nas declividades mais suaves do vale do Capibaribe. É caracterizada por um traçado irregular, com ruas estreitas e pátios.



FIGURA 56: Rua Senador Pinheiro Ramos - Paudalho
FONTE: ARAÚJO, 1990



FIGURA 57: Avenida Raul Bandeira - Paudalho
FONTE: ARAÚJO, 1990



FIGURA 58: Rua do centro histórico de Paudalho
FONTE: ARAÚJO, 1990



FIGURA 59: Pátio em centro histórico de Paudalho
FONTE: ARAÚJO, 1990

O conjunto edificado do centro da cidade se apresenta denso, com ausência de recuos frontais e laterais e possui áreas vazias no centro das quadras. Há variações tipológicas de diferentes estilos arquitetônicos e o uso é predominantemente residencial, com concentração de pontos comerciais, equipamentos e espaços públicos. Alguns proprietários estão alterando as volumetrias espaciais de seus imóveis, criando novos pavimentos, retirando elementos estilísticos de fachadas e modificando materiais de revestimento de fachadas e/ou coberta, além da incorporação desordenada de elementos modernos como fios, postes, orelhões, antenas, entre outros, sem que haja o devido cuidado de preservação do conjunto.



FIGURA 60: Traçado do centro histórico de Paudalho
FONTE: ARAÚJO, 1990



Com o passar dos anos, as ocupações seguiram um traçado espontâneo e que foi limitado fortemente pela topografia acidentada do município. As edificações ainda ocupam quase que integralmente os terrenos, o uso é predominantemente residencial e é com algumas áreas de lazer e espaços públicos, como o Parque de Eventos Beira Rio e a Academia das Cidades. As áreas de ocupação mais recente apresentam traçados ortogonais e as condições naturais dos terrenos já não impossibilitam tanto a sua ocupação e o processo de crescimento urbano se deu por meio de grandes loteamentos, sem que houvesse alguma conexão planejada entre eles, com ocupações que obedecem a afastamentos entre si, presença de alguns pontos comerciais e uso residencial.

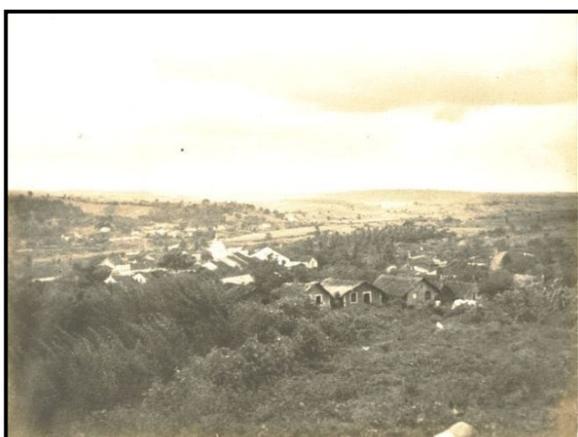


FIGURA 61: Topografia acidentada de Paudalho
FONTE: ARAÚJO, 1990

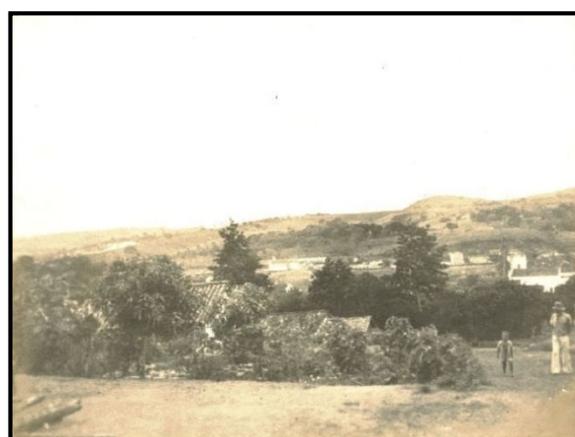


FIGURA 62: Entorno do Vale do rio Capibaribe
FONTE: ARAÚJO, 1990



FIGURA 63: Relevo acidentado e ocupação dos lotes - Paudalho
FONTE: ARAÚJO, 1990



FIGURA 64: Casas em comunidades rurais - Paudalho
FONTE: ARAÚJO, 1990



FIGURA 65: Ruas do centro histórico de Paudalho
FONTE: ARAÚJO, 1990



FIGURA 66: Gabarito do centro histórico de Paudalho
FONTE: ARAÚJO, 1990

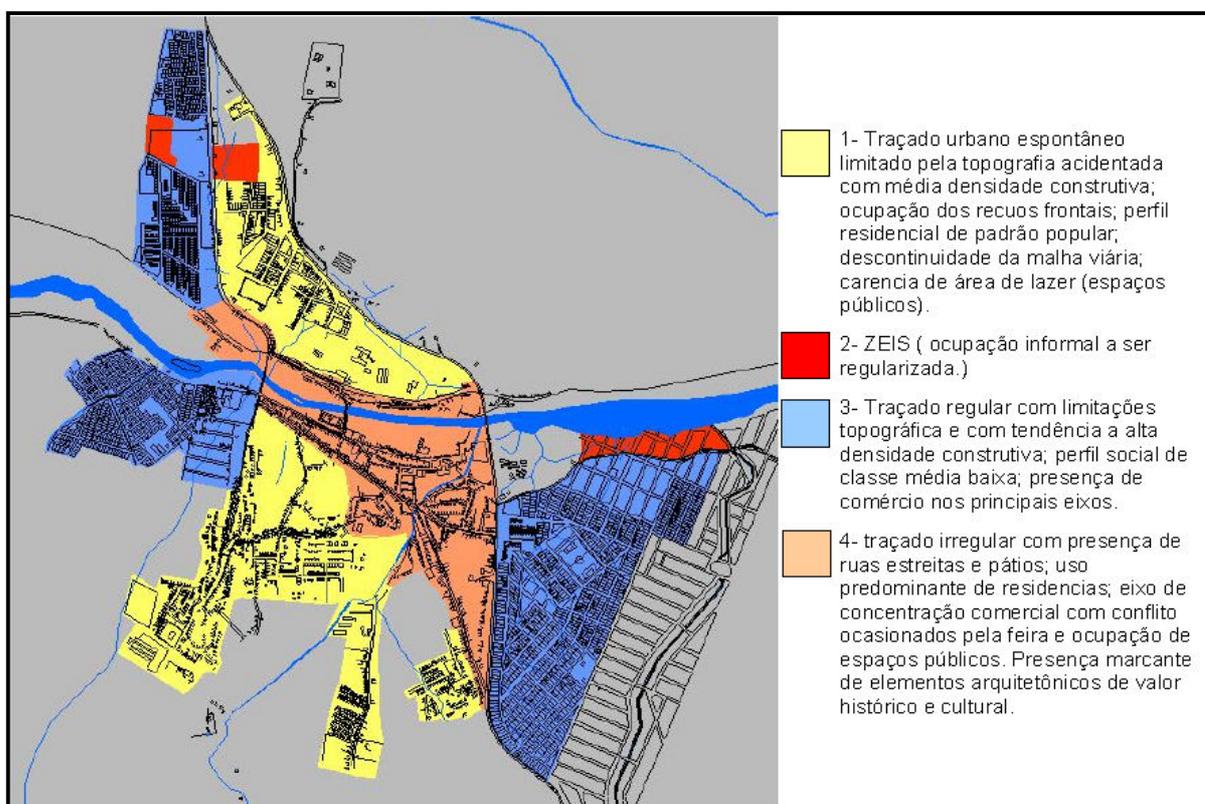


FIGURA 67: Caracterização de padrões urbanos do núcleo principal de Paudalho
FONTE: RELATÓRIO DE PAUDALHO, 2002

O Plano Diretor de Paudalho de 2006 organiza o território municipal nas seguintes zonas e setores:

- Zona de Proteção Ambiental (ZPA)
 - Área de Proteção Permanente (APP)
 - Setor de Proteção Ambiental (SPA)
 - Setor Especial do Parque Capibaribe (SEPC)
- Zona de Interesse Histórico e Cultural (ZIHC)



- Conjuntos e Imóveis Especiais de Preservação (CIEP's)
- Zona de Consolidação Urbana (ZCU)
 - Setor de Centro Local (SCL)
 - Setor de Reurbanização (SR)
- Zona Especial de Interesse Social (ZEIS)
- Zona de Proteção Rodoviária (ZPR)
 - Setor de Ocupação Restrita (SOR)
- Zona de Expansão Urbana (ZEU)

A referida Lei ainda estabelece usos e parcelamentos do solo, indicando a ausência de uma legislação adequada para abordar essas temáticas, como a Lei do Uso e Ocupação do Solo (LUOS) e Código de Obras. O controle ambiental é regido pelo Código Florestal Brasileiro e pela Lei Estadual 11.206/1995, além da Lei Orgânica Municipal.

Paudalho é cortada de oeste a sudeste pela bacia do Rio Capibaribe, em destaque para as subbacias do rio Goitá e rio Cursai, que abrangem barragens de grande porte e abastecem cidades vizinhas da região e o açude Zumbi, que teve sua capacidade transbordada nas chuvas do último inverno e se rompeu, perdendo toda a sua reserva aquífera. Apresenta ainda uma vasta cobertura de área verde, típicas do bioma de Mata Atlântica, como a reserva florestal da Mata São João.

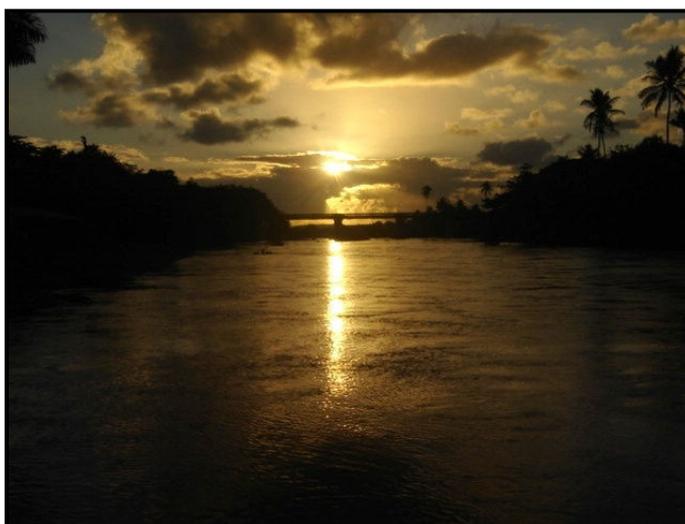


FIGURA 68: Pôr-do-sol sob o rio Capibaribe em Paudalho
FONTE: Autora da pesquisa, 2011.



De um modo geral, a oferta de água para a cidade não condiz com os padrões mínimos desejáveis, onde apenas 70% das casas em áreas urbanas contam com o abastecimento de água, segundo Relatório de Paudalho (2002). Além do mais, embora o município apresente esgotamento sanitário, observa-se que muitos de seus resíduos são despejados no Rio Capibaribe, poluindo tal recurso hídrico, e, embora apresente periodicamente coleta de lixo nas áreas urbanas, o município não possui aterro sanitário e todo o lixo recolhido é despejado em um lixão a céu aberto.

Ainda há a predominância do cultivo cana-de-açúcar em vastas áreas de território, além da fragmentada policultura. Nas localidades de Gameleira Torta e Sítio Tanques, observa-se o cultivo da mandioca e pimenta, em Barrinho, produtos como coco e também pimenta, plantações de amendoim no Junco e próximo a mata São João, na localidade de Chã de Retiro, vastas plantações de coco. Outra atividade predominante no município é a extração de mineral (barro) para a fabricação de peças cerâmicas. As olarias produzem mais de 10 milhões de peças por semana, sendo, na grande maioria, tijolos de barro para a construção civil. Este processo de mineração apresenta-se em vários locais de extração espalhados no município, como a extração do barro vermelho em Chã de Pinheiro, barro massapé no Engenho São João e o barro areia em São Bernardo. Essa atividade extrativista tem comprometido bastante a cobertura de áreas verdes, além do corte e queima de madeira para operar os fornos das olarias, que acarreta sérios impactos ambientais para a região (RELATÓRIO DE PAUDALHO, 2002).



FIGURA 69: Área de extração de argila em Paudalho
FONTE: RELATÓRIO DE PAUDALHO, 2002



FIGURA 70: Olaria em Paudalho
FONTE: RELATÓRIO DE PAUDALHO, 2002

O comércio em Paudalho é pequeno e disperso em alguns bairros, com muitos produtos têxteis derivados tanto de Caruaru, Toritama e Santa Cruz Do Capibaribe, como também da produção artesanal local, como a renda, o tenderife. Há algumas clínicas médicas



especializadas, postos de saúde em todos os bairros, um hospital e uma Unidade Mista. Não existem instituições de nível superior, mas escolas integrais de referência. Mesmo assim, muitos de seus habitantes recorreram a cidades vizinhas como Carpina e Recife para suprirem as suas necessidades, principalmente quando se trata de procura de empregos.

Paudalho apresenta um rico acervo arquitetônico e histórico, com construções do século XVII, XVIII, XIX e XX. Há grandes perdas arquitetônicas, e dentre os vários monumentos ainda edificados, temos o Mosteiro de São Francisco, construído em 1635 e tombado pelo IPHAN, a ponte de Itaíba edificada entre 1872 e 1876 e tombada pela FUNDARPE, casarios antigos, diversas igrejas e praças, além de belas paisagens.



FIGURA 71: Cine Teatro demolido em 1972
FONTE: FREITAS, 2011



FIGURA 72: Teatro Municipal de Paudalho
FONTE: FREITAS, 2011



FIGURA 73: Prédio de farmácia demolido em 1982
FONTE: FREITAS, 2011



FIGURA 74: Fórum Municipal de Paudalho
FONTE: FREITAS, 2011



FIGURA 75: Fachada frontal de Mosteiro - Paudalho
FONTE: FREITAS, 2011



FIGURA 76: Fachada lateral do Mosteiro - Paudalho
FONTE: FREITAS, 2011

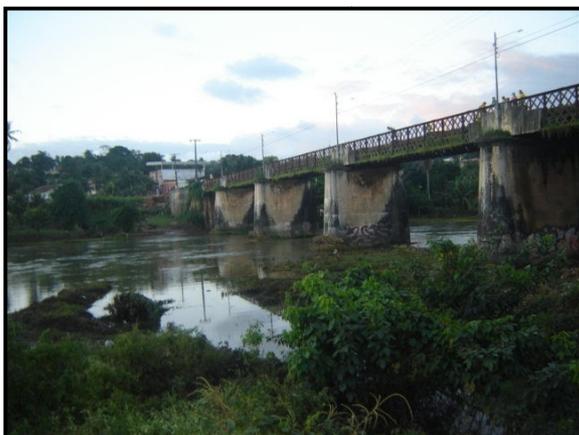


FIGURA 77: Ponte de Itaíba - Paudalho
FONTE: FREITAS, 2011



FIGURA 78: Detalhe Ponte de Itaíba - Paudalho
FONTE: FREITAS, 2011



FIGURA 79: Sobrado na Praça Pedro Coutinho - Paudalho
FONTE: FREITAS, 2011



FIGURA 80: Casario na Praça do Rosário - Paudalho
FONTE: FREITAS, 2011



FIGURA 81: Tipologia Vernacular Tradicional
FONTE: FREITAS, 2011



FIGURA 82: Tipologia Vernacular Contemporânea
FONTE: FREITAS, 2011



FIGURA 83: Tipologia Neoclássica - Paudalho
FONTE: FREITAS, 2011



FIGURA 84: Casario na Praça do Rosário - Paudalho
FONTE: FREITAS, 2011



FIGURA 85: Tipologia Eclética - Paudalho
FONTE: FREITAS, 2011



FIGURA 86: Paço Municipal em tipologia Eclética
FONTE: FREITAS, 2011



FIGURA 87: Tipologia Moderna - Paudalho
FONTE: FREITAS, 2011



FIGURA 88: Casa em tipologia Moderna - Paudalho
FONTE: FREITAS, 2011



FIGURA 89: Capela N. S. do Desterro - Paudalho
FONTE: FREITAS, 2011



FIGURA 90: Capela N. S. do Rosarinho - Paudalho
FONTE: FREITAS, 2011



FIGURA 91: Igreja do Divino Espírito Santo –
Paudalho
FONTE: FREITAS, 2011



FIGURA 92: Igreja do Rosário - Paudalho
FONTE: FREITAS, 2011



A cultura religiosa se mostra presente nas festividades de São Sebastião e do Divino Espírito Santo, padroeiro do município, e o espetáculo da Paixão do Monte da Fé, encenado durante a Semana Santa. Durante o Carnaval e o São João, a cidade é o pólo de atrações da zona da mata norte do Estado, e conta com apresentações de tradicionais quadrilhas juninas, e atrações carnavalescas como o Banho de Frevo, desfile de clubes e escolas de samba com luxuosas fantasias, maracatus, caboclinhos, bois, troças e blocos. A cultura local também é encontrada em grupos de peças teatrais, como o Kascabuimo e o Pantomima, além de grupos de capoeira, hip hop e a centenária orquestra 22 de Novembro.



FIGURA 93: Procissão de São Sebastião - Paudalho
FONTE: COMUNICA PAUDALHO, 2011



FIGURA 94: Apresentação de frevo - Paudalho
FONTE: COMUNICA PAUDALHO, 2011



FIGURA 95: Desfile de fantasias carnavalescas
FONTE: COMUNICA PAUDALHO, 2011



FIGURA 96: Parque de Eventos Beira Rio -Paudalho
FONTE: COMUNICA PAUDALHO, 2011

Temos ainda em Paudalho o artesanato de tenerife, crochê e artefatos em madeira, palha e argila, além da genuína bolacha praeira, doce de guabiraba, geléias de arará e picolé de acerola.



CAPÍTULO 4 – DIRETRIZES PARA IMPLANTAÇÃO DE CIRCUITO CULTURAL FERROVIÁRIO EM PAUDALHO - PE

Este capítulo, que busca propor Diretrizes para Implantação de Circuito Cultural Ferroviário em Paudalho, reúne informações do Patrimônio Ferroviário do município, como a sua identificação e diagnóstico. Serão realizadas algumas entrevistas com moradores e visitantes locais, como forma de inseri-los no processo de implantação desse circuito. Apontará ainda a metodologia de trabalho adotada, planos de massas, plantas e perspectivas.

4.1. ETAPAS PRÉ-PROJETUAIS

A primeira etapa realizada para o projeto será a de identificação e diagnóstico das edificações que compõem o Patrimônio Ferroviário de Paudalho construído em 1881 pela Great Western nos locais de parada do trem e ao longo da linha férrea.

4.1.1. Identificação e Diagnóstico do Patrimônio Ferroviário de Paudalho

Foram recolhidos dados de um Catálogo de Imóveis ao longo da linha Oeste, Norte e Sul de Pernambuco, em um Censo Geral de Bens Imóveis da União realizados pela Rede Ferroviária do Nordeste, que registra o patrimônio ferroviário construído em 1881 pela Great Western of Brazil Railway Company Limited na cidade. No município ainda existe diversas linhas de usinas que se ligavam a RFFSA que não foram consideradas no Censo e nesse trabalho.

Além da discriminação dos bens pertencentes à União, é possível observar dados da natureza da sua construção, da cobertura e do piso. Observamos ainda se a edificação possuía instalações de água e luz, a dimensão das edificações em área/m² e o preço em moeda da época gasto na construção de cada bem. A identificação desse conjunto ferroviário será feita em planta baixa por meio de croquis e quadros contendo todo o programa que cada esplanada atendia.

Realizada a identificação, a próxima etapa será a de diagnóstico desse conjunto ferroviário, primeiramente da esplanada, e depois das poucas edificações que resistiram aos dias de hoje. Será feita com base em fichas elaboradas pelo IPHAN no Inventário do Patrimônio Ferroviário de Pernambuco, e que podem ser vistas no apêndice 1 e 2.



De uma forma geral, o diagnóstico do patrimônio ferroviário de Paudalho aponta para uma infeliz realidade. Boa parte das edificações construídas pela Great Western em 1881 e identificadas no inventário foi destruída.

No distrito de Pirassirica, dos quatorze bens que compunha o conjunto ferroviário da estação, restam apenas a plataforma de embarque/desembarque, bases cimentadas e uma caixa d'água de ferro bastante enferrujada e com estrutura cimentada de suporte bem comprometida. A vegetação invadiu toda a linha férrea e muitos dos dormentes ainda existentes estão apodrecidos.

No vilarejo de Mussurepe, a parada e o alpendre ferroviários ainda existem e servem de abrigo para moradores locais, embora apresente sinais de ferrugem e sua estrutura e telhas de amianto com sinais de pátina. A plataforma não é mais completamente coberta com pedras de paralelepípedos.

Na parada de São Severino, a parada ferroviária foi destruída. Nota-se apenas que há no piso marcação da estrutura de ferro do alpendre e uma plataforma cimentada.

E por último, na Estação Paudalho, temos boa parte do conjunto ferroviário ainda edificado, embora que em precário estado de conservação. Os imóveis da estação e do armazém apresentam algumas descaracterizações e perda de parte da cobertura e algumas paredes. Além do mais, a vegetação invadiu não só essas construções, como toda a esplanada, configurando uma paisagem de abandono e descaso.

Diante de tantas perdas patrimoniais, é preciso conservar o patrimônio ferroviário ainda existente. Muito já se perdeu ao longo dos anos que se passaram, e com a velocidade de degradação que esses imóveis vêm sofrendo, em poucos anos tudo será destruído.



4.1.1.1. Estação de Pirassirica

A estação de Pirassirica situa-se na quilometragem 38,00 da linha ferroviária norte do estado de Pernambuco. Nesse local tínhamos inicialmente quatorze equipamentos, distribuídos como pode ser observado na figura 97 e no quadro 3.

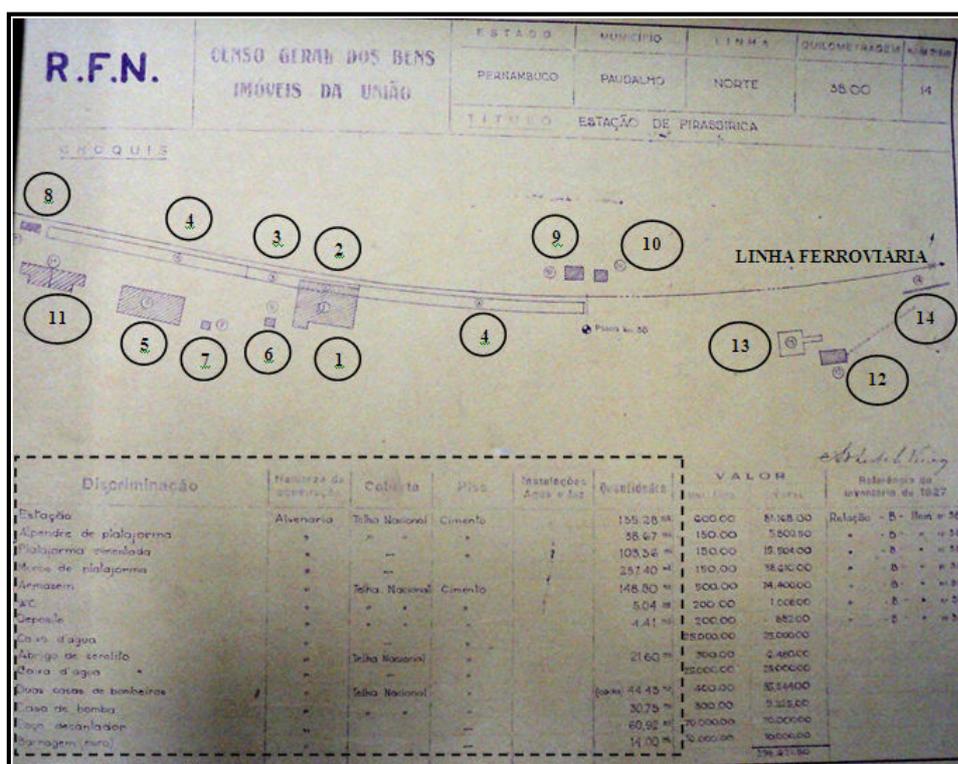


FIGURA 97: Croqui da Estação de Pirassirica
FONTE: RFN, 2011

QUADRO 03: Identificação do programa inicial da Estação de Pirassirica

Discriminação	Natureza da Construção	Coberta	Piso	Instalações Água e Luz	Quantidades
1-Estação	"	Telha Nacional	Cimento		135,28m²
2-Alpendre de plataforma	"	" "	"		38,67m²
3-Plataforma cimentada	"	-----	"		103,36m²
4-Muros de plataforma	"	-----	"		257,40m²
5-Armazém	"	Telha Nacional	Cimento		148,80m²
6-WC	"	" "	"		5,04m²
7-Depósito	"	-----	"		4,41m²
8-Caixa d'água	"	-----	"		
9-Abrigo de zerolito	"	Telha Nacional	"		21,60m²
10-Caixa d'água	"	-----	"		
11-Duas casas de bombeiros	"	Telha Nacional	"		(cada) 41,43m²
12-Casa de bomba	"	" "	"		30,75m²
13-Poço decantador	"	-----	-----		60,92m²
14-Barragem (muro)	"				14,00m²

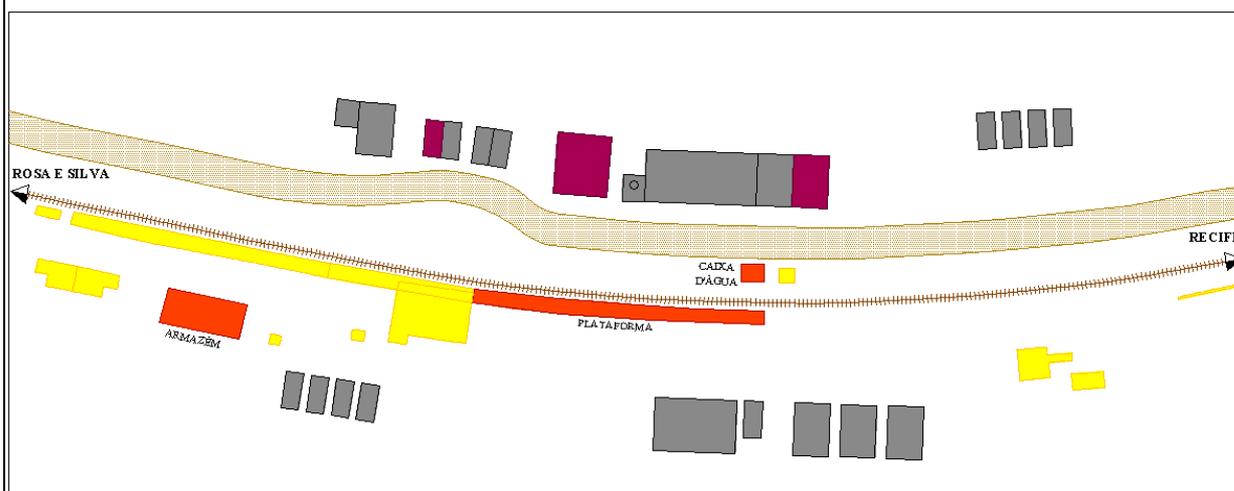
FONTE: RFN, 2011

**QUADRO 04:** Identificação e diagnóstico da Esplanada de Pirassirica**Esplanada:**

Estação de Pirassirica

Descrição da Esplanada/ Implantação / Paisagem / Topografia / Ambiência / Caracterização do Conjunto /**Entorno Imediato:**

O conjunto é composto por plataforma e base cimentada de antigo armazém, além de uma caixa d'água de ferro. Está localizado em uma comunidade rural distante da sede do município e com acesso através de estradas de terra. A topografia é levemente acidentada e os imóveis ferroviários foram distribuídos seqüencialmente ao longo da linha férrea, tendo a seguinte disposição: base do armazém, plataforma da estação e caixa d'água de ferro. A vegetação vem ocupando tanto as partes cimentadas, como ao longo dos trilhos da malha. Na ambiência do conjunto, temos um vilarejo com casas térreas com tipologia vernácula, algumas construções pertencentes ao CIMNC abandonadas, canaviais, áreas de matas nativas e rio Capibaribe.

**FIGURA 98:** Esplanada de Pirassirica**FONTE:** Autora da pesquisa, 2011**FIGURA 99:** Caixa d'água de ferro**FONTE:** Autora da pesquisa, 2011**Esquema da Esplanada:****LEGENDA:**

- PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO DEMOLIDO
- PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO EXISTENTE
- CONSTRUÇÕES ABANDONADAS
- CONSTRUÇÕES EXISTENTES
- ESTRADA DE TERRA
- LINHA FERROVIÁRIA

FONTE: Autora da pesquisa a partir de fichas do IPHAN, 2011



FIGURA 100: Estrada de Pirassirica
FONTE: Autora da pesquisa, 2011



FIGURA 101: Pontilhão para passagem da ferrovia
FONTE: Autora da pesquisa, 2011



FIGURA 102: Capela Pirassirica - Paudalho
FONTE: Autora da pesquisa, 2011



FIGURA 103: Vilarejo Pirassirica
FONTE: Autora da pesquisa, 2011



FIGURA 104: Casarão abandonado em Pirassirica
FONTE: Autora da pesquisa, 2011



FIGURA 105: Tipologia de casas em Pirassirica
FONTE: Autora da pesquisa, 2011

**QUADRO 05:** Diagnóstico Caixa d'água de ferro

Imóvel: Caixa D'Água				
Altitude: 55m				
Latitude: 0269524	Longitude: 9124746			Kilometragem: 38,00km
Uso Atual: Abandonado	Usuário/Posse/Concessão/Propriedade Atual: -----			
Nível Preservação:	<input type="checkbox"/> Original <input checked="" type="checkbox"/> Descaracterizado			
Estado Geral de Conservação:	<input type="checkbox"/> Bom <input type="checkbox"/> Regular <input checked="" type="checkbox"/> Precário <input type="checkbox"/> Ruínas			
Caracterização do Imóvel:	Estrutura/ Materiais: O tanque de armazenamento de água em ferro ainda está conservado, mesmo que em estado precário. Sua base, antes vazada, era composta por seis pilares de concreto armado.			
Piso Predominante:	<input type="checkbox"/> Cerâmico <input type="checkbox"/> Madeira <input type="checkbox"/> Pedra / Rocha <input type="checkbox"/> Tábua Corrida <input type="checkbox"/> Ladrilho <input type="checkbox"/> Cimentado <input type="checkbox"/> Concreto <input type="checkbox"/> Metálico <input type="checkbox"/> Outro	Estado de Conservação: <input type="checkbox"/> Bom <input type="checkbox"/> Regular <input checked="" type="checkbox"/> Precário <input type="checkbox"/> Ruínas		
Componente Estrutural da Edificação:	<input type="checkbox"/> Alvenaria Portante <input type="checkbox"/> Madeira <input type="checkbox"/> Pedra/Rocha <input checked="" type="checkbox"/> Concreto Armado <input type="checkbox"/> Metálico <input type="checkbox"/> Outro	Estado de Conservação: <input type="checkbox"/> Bom <input checked="" type="checkbox"/> Regular <input type="checkbox"/> Precário <input type="checkbox"/> Ruínas		
Revestimento:	<input checked="" type="checkbox"/> Reboco e Tinta <input type="checkbox"/> Pedra Aparente <input type="checkbox"/> Tijolo Aparente <input type="checkbox"/> Cerâmica	Estado de Conservação: <input type="checkbox"/> Bom <input type="checkbox"/> Regular <input checked="" type="checkbox"/> Precário <input type="checkbox"/> Ruínas		
Compõe Conjunto Ferroviário?	<input checked="" type="checkbox"/> Sim <input type="checkbox"/> Bem Isolado	Nível de Proteção do Imóvel: <input type="checkbox"/> Municipal <input type="checkbox"/> Estadual <input type="checkbox"/> Federal <input checked="" type="checkbox"/> Nenhum Obs.: Em processo de tombamento pela FUNDARPE.	Tem Vigilância? <input type="checkbox"/> Sim <input checked="" type="checkbox"/> Não	
Aspectos Históricos do Imóvel (Intervenções Arquitetônicas): O imóvel teve a sua base, antes composta por seis pilares, fechada com alvenaria de vedação e com algumas pequenas aberturas.				
Observações: Segundo depoimentos de moradores locais, a edificação serve de abrigo para vândalos e usuários de drogas, sendo assim, uma ameaça para o vilarejo do entorno.				

FONTE: Autora da pesquisa a partir de fichas do IPHAN, 2011



FIGURA 107: Vista lateral da caixa d'água
FONTE: Autora da pesquisa, 2011



FIGURA 108: Reservatório de água
FONTE: Autora da pesquisa, 2011



FIGURA 109: Pilares e alvenaria de vedação
FONTE: Autora da pesquisa, 2011



FIGURA 110: Ransomes & Rapier London
FONTE: Autora da pesquisa, 2011



FIGURA 111: Parte inferior do reservatório
FONTE: Autora da pesquisa, 2011



FIGURA 112: Pisado interior da edificação
FONTE: Autora da pesquisa, 2011



4.1.1.2. Parada de Mussurepe

A Parada de Mussurepe está localizada no quilometro 41,521 da linha ferroviária norte e apresenta apenas plataforma de embarque/desembarque e alpendre, como pode ser observado na figura 113 e no quadro 6.

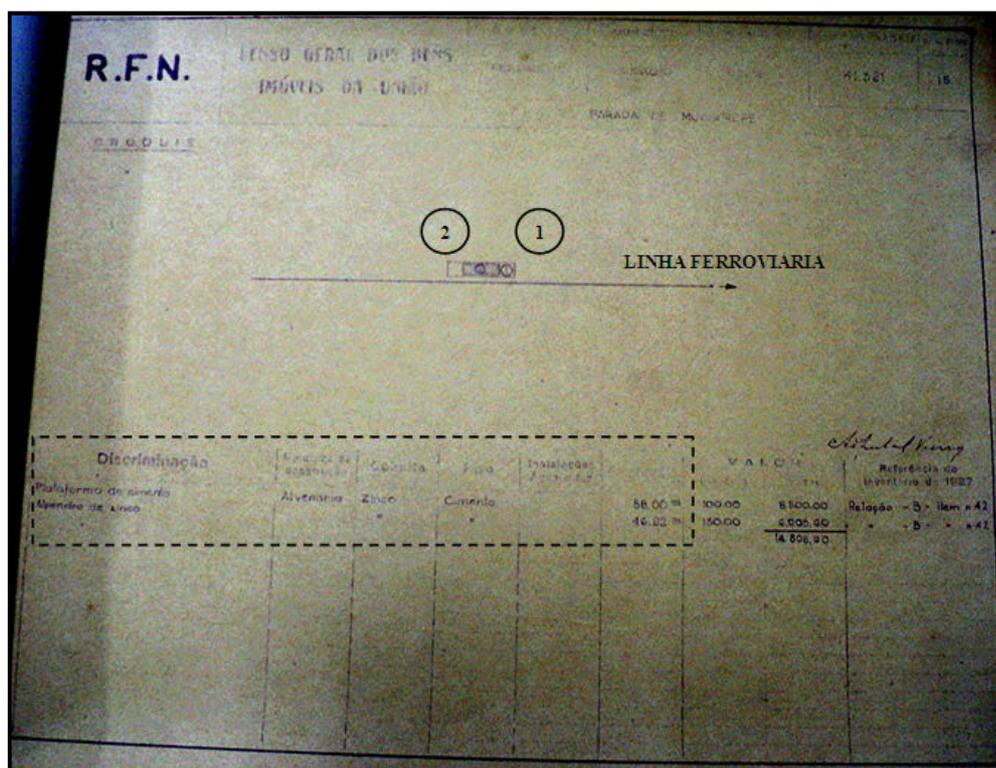


FIGURA 113: Croqui da Parada de Mussurepe

FONTE: RFN, 2011

QUADRO 06: Identificação do programa inicial da Parada de Mussurepe

Discriminação	Natureza da Construção	Coberta	Piso	Instalações Água e Luz	Quantidades
1-Estação	Alvenaria	Zinco	Cimento		88,00m ²
2-Alpendre de plataforma		“	“		46,22m ²

FONTE: RFN, 2011

**QUADRO 07:** Identificação e diagnóstico da Esplanada de Mussurepe**Esplanada:**

Parada de Mussurepe

Descrição da Esplanada/ Implantação / Paisagem / Topografia / Ambiência / Caracterização do Conjunto /**Entorno Imediato:**

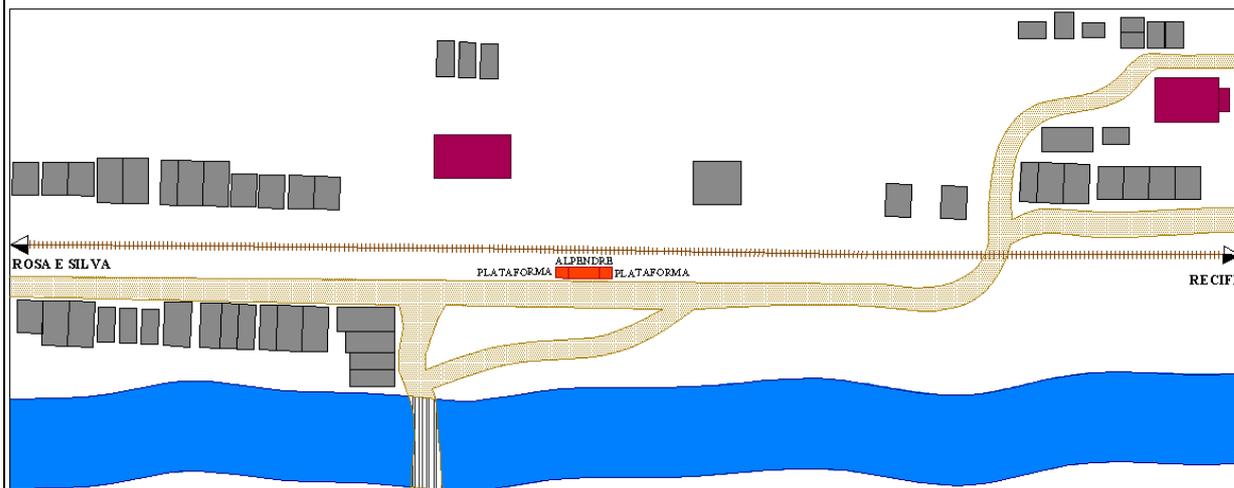
Na esplanada de Mussurepe há apenas uma parada implantada sobre cota elevada, em uma área de topografia acidentada. Composta por uma plataforma construída sobre base de pedra, esta parada conserva ainda piso em paralelepípedo e tijoleiro. A estrutura da cobertura é formada por trilhos encurvados em forma de “L” invertido e unidos por um anel metálico, em quatro pilares em perfil “T”, com espaçamento de 3m cada um. Apresenta ainda calha central em zinco e recobrimento em telha de amianto. No entorno existe um vilarejo de casas térreas, ruínas de uma usina de cana-de-açúcar e alguns casarões. Destaca-se na paisagem natural a presença do rio Capibaribe, com curso que corre mais baixo em relação à parada e plantação de cana-de-açúcar cobrindo de verde o relevo ondulado da região.

**FIGURA 114:** Esplanada de Mussurepe

FONTE: Autora da pesquisa, 2011

**FIGURA 115:** Paisagem do entorno da parada

FONTE: Autora da pesquisa, 2011

Esquema da Esplanada:**LEGENDA:**

- PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO EXISTENTE
- CONSTRUÇÕES ABANDONADAS
- CONSTRUÇÕES EXISTENTES
- RIO CAPIBARIBE
- ESTRADA DE TERRA
- PONTE
- LINHA FERROVIÁRIA

FONTE: Autora da pesquisa a partir de fichas do IPHAN, 2011



FIGURA 116: Pousada rural próxima a Mussurepe
FONTE: Autora da pesquisa, 2011



FIGURA 117: Estrada de Mussurepe
FONTE: Autora da pesquisa, 2011



FIGURA 118: Rio no entorno da esplanada Mussurepe
FONTE: Autora da pesquisa, 2011



FIGURA 119: Vilarejo Mussurepe - Paudalho
FONTE: Autora da pesquisa, 2011



FIGURA 120: Casarão abandonado em Mussurepe
FONTE: Autora da pesquisa, 2011

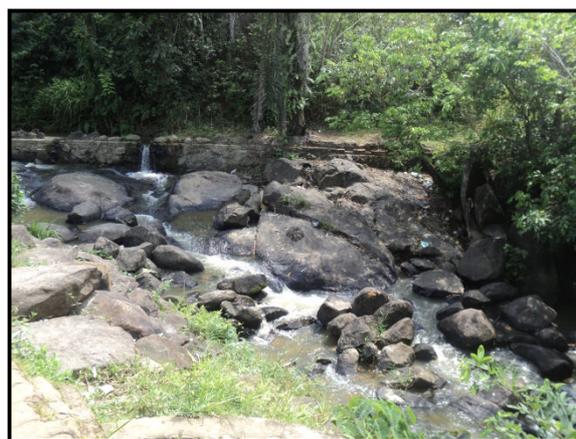


FIGURA 121: Bica da Usina Mussurepe - Paudalho
FONTE: Autora a pesquisa, 2011

**QUADRO 08:** Diagnóstico Parada de Mussurepe

Imóvel: Parada de Mussurepe				
Altitude: 57m				
Latitude: 0266362	Longitude: 9125230			Kilometragem: 41,521km
Uso Atual: Abandonado	Usuário/Posse/Concessão/Propriedade Atual: -----			
Nível Preservação:	<input checked="" type="checkbox"/> Original <input type="checkbox"/> Modificado <input type="checkbox"/> Descaracterizado			
Estado Geral de Conservação:	<input type="checkbox"/> Bom <input type="checkbox"/> Regular <input checked="" type="checkbox"/> Precário <input type="checkbox"/> Ruínas			
Caracterização do Imóvel:	Estrutura/ Materiais: Sistema estrutural em pilares metálicos em forma de “L” que unidos aos pares resultam em perfis do tipo “T” e responsável pela sustentação da cobertura. Esta é composta por terças metálicas, recobertas com telhas de amianto e calha de zinco na parte central. O piso é todo recoberto por paralelepípedo.			
Cobertura:	Telhamento: <input type="checkbox"/> Telha Francesa <input type="checkbox"/> Telha Canal <input type="checkbox"/> Ardósia <input checked="" type="checkbox"/> Amianto <input type="checkbox"/> Metálica <input type="checkbox"/> Vidro <input type="checkbox"/> Outro	Estado de Conservação: <input type="checkbox"/> Bom <input type="checkbox"/> Regular <input checked="" type="checkbox"/> Precário <input type="checkbox"/> Ruínas		
	Estrutura: <input type="checkbox"/> Madeira <input checked="" type="checkbox"/> Metálica <input type="checkbox"/> Concreto Armado <input type="checkbox"/> Outro			
Piso Predominante:	<input type="checkbox"/> Cerâmico <input type="checkbox"/> Madeira <input type="checkbox"/> Pedra / Rocha <input type="checkbox"/> Tábua Corrida <input type="checkbox"/> Ladrilho <input type="checkbox"/> Cimentado <input type="checkbox"/> Concreto <input type="checkbox"/> Metálico <input checked="" type="checkbox"/> Outro (paralelepípedo)	Estado de Conservação: <input type="checkbox"/> Bom <input checked="" type="checkbox"/> Regular <input type="checkbox"/> Precário <input type="checkbox"/> Ruínas		
Componente Estrutural da Edificação:	<input type="checkbox"/> Alvenaria Portante <input type="checkbox"/> Madeira <input type="checkbox"/> Pedra/Rocha <input type="checkbox"/> Concreto Armado <input checked="" type="checkbox"/> Metálico <input type="checkbox"/> Outro	Estado de Conservação: <input type="checkbox"/> Bom <input type="checkbox"/> Regular <input checked="" type="checkbox"/> Precário <input type="checkbox"/> Ruínas		
Compõe Conjunto Ferroviário?	<input type="checkbox"/> Sim <input checked="" type="checkbox"/> Bem Isolado	Nível de Proteção do Imóvel: <input type="checkbox"/> Municipal <input type="checkbox"/> Estadual <input type="checkbox"/> Federal <input checked="" type="checkbox"/> Nenhum Obs.: Em processo de tombamento pela FUNDARPE.	Tem Vigilância? <input type="checkbox"/> Sim <input checked="" type="checkbox"/> Não	
Aspectos Históricos do Imóvel (Intervenções Arquitetônicas): Não há sinais de intervenção, conservando muitos elementos originais.				
Observações: O espaço da parada é usado como local de parada de transporte coletivo e, constantemente, ponto de encontro de conversas informais e convivência, sendo dessa parada possível contemplar de maneira privilegiada a paisagem da região.				

FONTE: Autora da pesquisa a partir de fichas do IPHAN, 2011



FIGURA 123: Encontro de moradores na parada
FONTE: Autora da pesquisa, 2011



FIGURA 124: Parada de Mussurepe e Moradores
FONTE: Autora da pesquisa, 2011



FIGURA 125: Espaçamento de pilares na parada
FONTE: Autora da pesquisa, 2011



FIGURA 126: Detalhe estrutura da cobertura
FONTE: Autora da pesquisa, 2011



FIGURA 127: Detalhe fixação do pilar no piso
FONTE: Autora da pesquisa, 2011



FIGURA 128: Piso em paralelepípedo
FONTE: Autora da pesquisa, 2011



4.1.1.3. Parada São Severino

A parada de São Severino situa-se na quilometragem 45,60 da linha ferroviária norte e os componentes ferroviários foram construídos conforme se observa na figura 129 e no quadro 09.

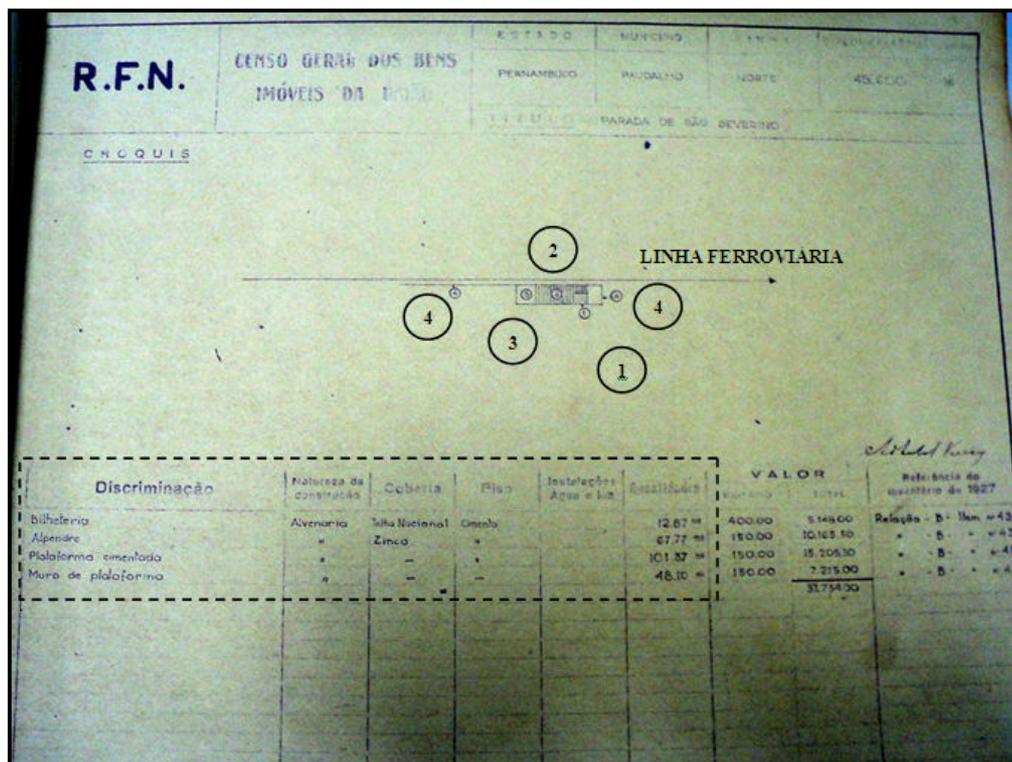


FIGURA 129: Croqui da Parada de São Severino
FONTE: RFN, 2011

QUADRO 09: Identificação do programa inicial da Parada São Severino

Discriminação	Natureza da Construção	Coberta	Piso	Instalações Água e Luz	Quantidades
1-Bilhetaria	Alvenaria	Telha Nacional	Cimento		12,87m ²
2-Alpendre	"	Zinco	"		67,77m ²
3-Plataforma cimentada	"	-----	"		101,37m ²
4-Muro de plataforma	"	-----	-----		48,10m ²

FONTE: RFN, 2011

**QUADRO 10:** Identificação e diagnóstico da Parada de São Severino**Esplanada:**

Parada de São Severino

Descrição da Esplanada/ Implantação / Paisagem / Topografia / Ambiência / Caracterização do Conjunto /**Entorno Imediato:**

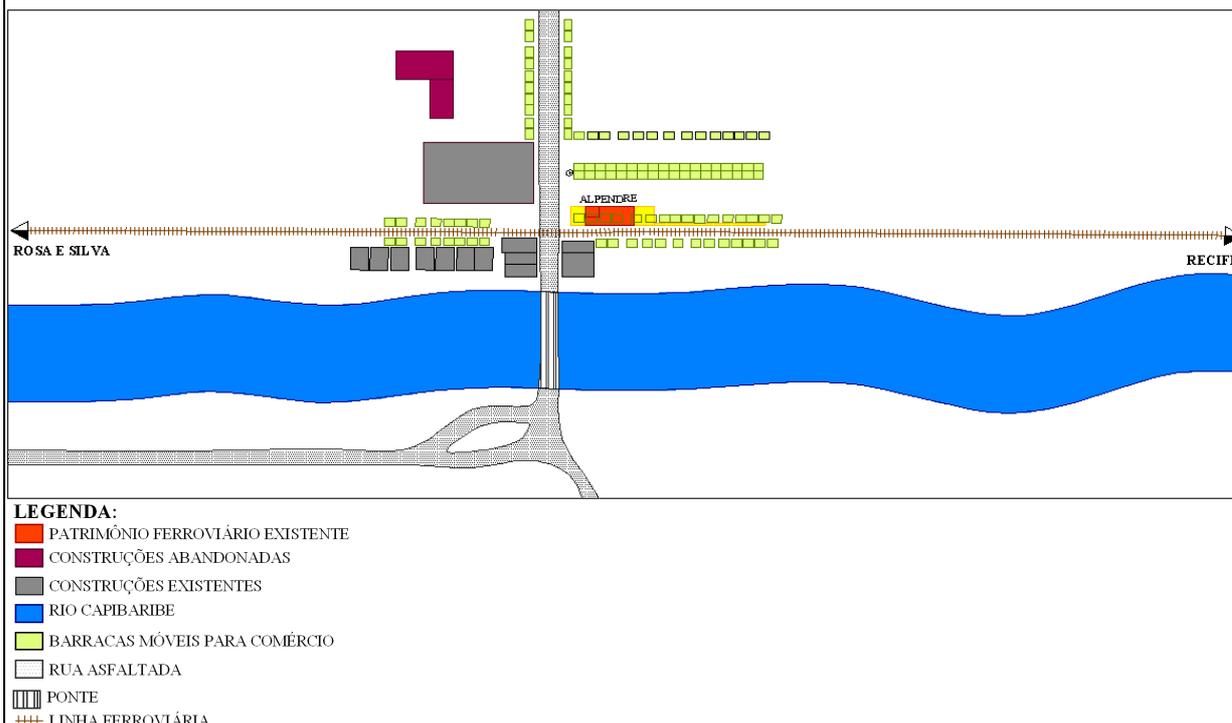
A esplanada de São Severino está localizada em terras de antigo engenho e é importante local de peregrinação religiosa. A parada ferroviária teve sua estrutura demolida, restando apenas a plataforma de embarque/desembarque e piso (base) em três partes distintas, em estado regular de conservação. É possível identificar também vestígios de trilhos fixados no piso, marcando o que seria o alpendre coberto sobre a plataforma. Seu entorno possui topografia plana, com árvores de grande porte e palmeiras imperiais, além da Igreja de São Severino dos Ramos, barracas de comércio e algumas casas de arquitetura vernácula. Essa área está em processo de desapropriação (pertencendo a particulares) e será transformada em um Parque de Romarias capaz de suportar adequadamente a grande demanda de turistas que recebe nos finais de semana.

**FIGURA 130:** Esplanada de São Severino

FONTE: Autora da pesquisa, 2011

**FIGURA 131:** Igrejas e barracas no entorno

FONTE: Autora da pesquisa, 2011

Esquema da Esplanada:

FONTE: Autora da pesquisa a partir de fichas do IPHAN, 2011



FIGURA 132: Balneário próximo a São Severino
FONTE: Autora da pesquisa, 2011



FIGURA 133: Acesso a São Severino - Paudalho
FONTE: Autora da pesquisa, 2011



FIGURA 134: Celebração na igreja de São Severino
FONTE: Autora da pesquisa, 2011



FIGURA 135: Fieis da romaria de São Severino
FONTE: Autora da pesquisa, 2011



FIGURA 136: Comércio em São Severino
FONTE: Autora da pesquisa, 2011



FIGURA 137: Pontilhão em São Severino
FONTE: Autora da pesquisa, 2011

**QUADRO 11:** Diagnóstico da Parada de São Severino

Imóvel: Parada de São Severino				
Altitude: 60m				
Latitude: 0262645	Longitude: 9125423			Kilometragem: 45,60m
Uso Atual: Abandonado	Usuário/Posse/Concessão/Propriedade Atual: -----			
Nível Preservação:	<input type="checkbox"/> Original <input type="checkbox"/> Modificado <input checked="" type="checkbox"/> Descaracterizado			
Estado Geral de Conservação:	<input type="checkbox"/> Bom <input type="checkbox"/> Regular <input type="checkbox"/> Precário <input type="checkbox"/> Ruínas <input checked="" type="checkbox"/> Inexistentes			
Caracterização do Imóvel:	Estrutura/ Materiais: A parada foi demolida há muitos anos atrás, restando apenas plataforma de embarque/desembarque. O piso é em cimento e em três pontos é possível identificar trilhos fixados no chão, indicando vestígio de coberta sobre a plataforma.			
Piso Predominante:	<input type="checkbox"/> Cerâmico <input type="checkbox"/> Madeira <input type="checkbox"/> Pedra / Rocha <input type="checkbox"/> Tábua Corrida <input type="checkbox"/> Ladrilho <input checked="" type="checkbox"/> Cimentado <input type="checkbox"/> Concreto <input type="checkbox"/> Metálico <input type="checkbox"/> Outro	Estado de Conservação: <input type="checkbox"/> Bom <input checked="" type="checkbox"/> Regular <input type="checkbox"/> Precário <input type="checkbox"/> Ruínas		
Compõe Conjunto Ferroviário?	<input type="checkbox"/> Sim <input checked="" type="checkbox"/> Bem Isolado	Nível de Proteção do Imóvel: <input type="checkbox"/> Municipal <input type="checkbox"/> Estadual <input type="checkbox"/> Federal <input checked="" type="checkbox"/> Nenhum	Tem Vigilância? <input type="checkbox"/> Sim <input checked="" type="checkbox"/> Não	
Aspectos Históricos do Imóvel (Intervenções Arquitetônicas): Não foi encontrado registro que esclareçam a data e o motivo da demolição do imóvel.				
Observações: Na plataforma cimenta ainda existente, observa-se a instalação de algumas barracas voltada para o comércio em dias de feiras e visitação ao santuário.				

FONTE: Autora da pesquisa a partir de fichas do IPHAN, 2011



FIGURA 139: Plataforma da Parada de São Severino
FONTE: Autora da pesquisa, 2011



FIGURA 140: Marcação de piso na base cimentada
FONTE: Autora da pesquisa, 2011



FIGURA 141: Vegetação na plataforma cimentada
FONTE: Autora da pesquisa, 2011



FIGURA 142: Trilhos fixados no piso
FONTE: Autora da pesquisa, 2011

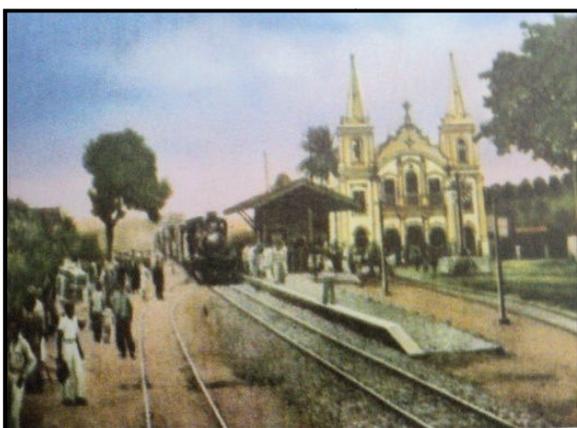


FIGURA 143: Antiga plataforma de São Severino
FONTE: Autora da pesquisa, 2011



FIGURA 144: Antiga parada de São Severino
FONTE: Autora da pesquisa, 2011



4.1.1.4. Estação de Paudalho

A Estação Paudalho localiza-se na quilometragem 48,82 da linha ferroviária norte e composta por sete equipamentos distribuídos ao longo da malha férrea, distribuídos de acordo com a figura 145 e com o quadro 12.

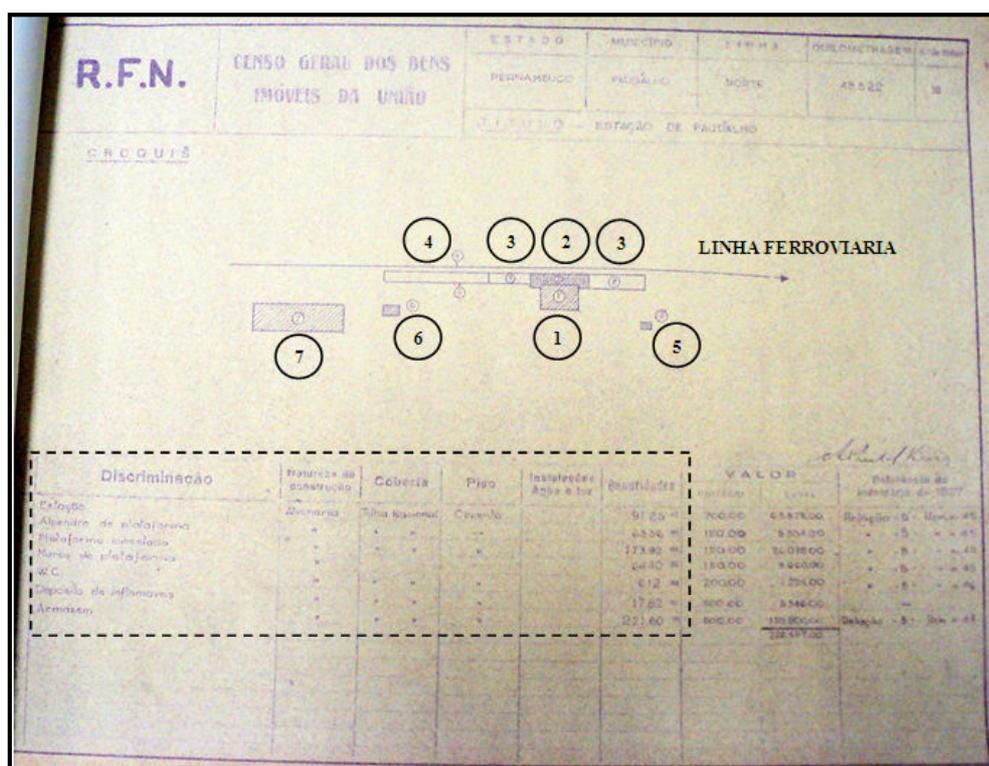


FIGURA 145: Croqui da Estação de Paudalho

FONTE: RFN, 2011

QUADRO 12: Identificação do programa inicial da Estação de Paudalho

Discriminação	Natureza da Construção	Coberta	Piso	Instalações Água e Luz	Quantidades
1-Estação	"	Telha Nacional	Cimento		91,35m ²
2-Alpendre de plataforma	"	" "	-----		63,36m ²
3-Plataforma cimentada	"	" "	"		173,92m ²
4-Muros de plataforma	"	" "	-----		64,40m ²
5-WC	"	" "	"		6,12m ²
6-Depósito de infláveis	"	" "	"		17,82m ²
7-Armazém	"	" "	"		221,60m ²

FONTE: RFN, 2011

**QUADRO 13:** Identificação e diagnóstico da Estação de Paudalho**Esplanada:**

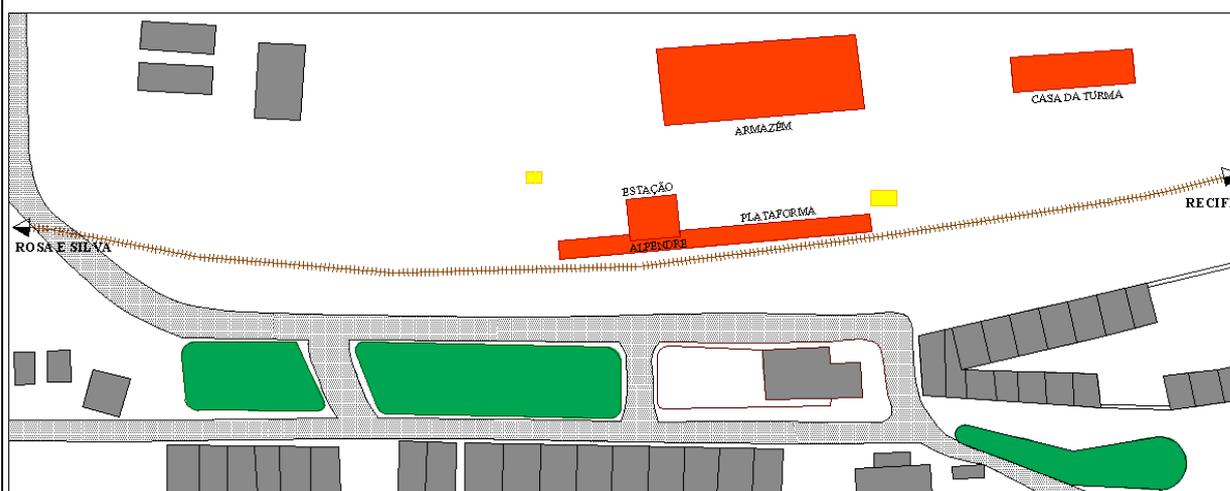
Estação Paudalho

Descrição da Esplanada/ Implantação / Paisagem / Topografia / Ambiência / Caracterização do Conjunto / Entorno Imediato:

A esplanada da estação Paudalho localiza-se na zona urbana da cidade, no bairro de Santa Tereza. A topografia local é levemente acidentada e pouco adensada, estando às edificações do conjunto ferroviário, composta por estação, armazém e vila, um pouco afastada das demais edificações e implantada ao longo dos trilhos da linha férrea. A tricentenária igreja de Santa Tereza, na qual grupo de técnicos formado por engenheiro e arquitetos (inclusive a subscritora deste) e a comunidade local está se mobilizando para restaurar a mesma, uma praça que se encontra em reforma e casas térreas unifamiliares compõem a ambiência da esplanada, marcadas pela existência de vazios e que apresentam caráter particular e simbólico do conjunto em meio à cidade. A estação e o armazém estão abandonados, enquanto que a vila ferroviária composta por duas unidades está ocupada e apresenta descaracterizações nas fachadas.

**FIGURA 146:** Esplanada da Estação de Paudalho

FONTE: Autora da pesquisa, 2011

Esquema da Esplanada:**LEGENDA:**

- PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO DEMOLIDO
- PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO EXISTENTE
- PRAÇA
- CONSTRUÇÕES EXISTENTES
- RUA ASFALTADA
- LINHA FERROVIÁRIA

FONTE: Autora da pesquisa a partir de fichas do IPHAN, 2011



FIGURA 147: Estação de Paudalho
FONTE: Autora da pesquisa, 2011



FIGURA 148: Armazém - Paudalho
FONTE: Autora da pesquisa, 2011



FIGURA 149: Trem de cargas na esplanada
FONTE: Autora da pesquisa, 2011



FIGURA 150: Casas da Turma - Paudalho
FONTE: Autora da pesquisa, 2011



FIGURA 151: Igreja de Santa Tereza - Paudalho
FONTE: Autora da pesquisa, 2011



FIGURA 152: Praça de Santa Tereza - Paudalho
FONTE: Autora da pesquisa, 2011

**QUADRO 14:** Diagnóstico da Estação de Paudalho

Imóvel: Estação de Paudalho				
Altitude: 70m		 <p>FIGURA 153: Estação de Paudalho FONTE: Autora da pesquisa, 2011</p>		
Latitude: 0259770	Longitude: 9126932			Kilometragem: 48,19km
Uso Atual: Abandonado	Usuário/Posse/Concessão/Propriedade Atual: -----			
Nível Preservação:	<input type="checkbox"/> Original <input type="checkbox"/> Modificado <input checked="" type="checkbox"/> Descaracterizado			
Estado Geral de Conservação:	<input type="checkbox"/> Bom <input type="checkbox"/> Regular <input checked="" type="checkbox"/> Precário <input type="checkbox"/> Ruínas			
Caracterização do Imóvel:	Estrutura/ Materiais: A edificação da estação tem planta regular e pavimento único. Apresenta sistema construtivo de alvenaria portante revestido com reboco e acabamento em tinta e texturizado nas quatro fachadas. A coberta tem duas águas, estrutura de madeira, caibros roliços e telhas do tipo canal. A coberta se prolongava sobre a plataforma, sustentada por cinco pilares de ferro fixados no piso que é cimentado. Os vãos de aberturas das portas e janelas são retilíneos ou em arcos plenos, restando poucas esquadrias em madeira, uma vez que a maiorias desses vão foram vedados com alvenaria.			
Cobertura:	Telhamento: <input type="checkbox"/> Telha Francesa <input checked="" type="checkbox"/> Telha Canal <input type="checkbox"/> Ardósia <input type="checkbox"/> Amianto <input type="checkbox"/> Metálica <input type="checkbox"/> Vidro <input type="checkbox"/> Outro Estrutura: <input checked="" type="checkbox"/> Madeira <input type="checkbox"/> Metálica <input type="checkbox"/> Concreto Armado <input type="checkbox"/> Outro	Estado de Conservação: <input type="checkbox"/> Bom <input type="checkbox"/> Regular <input checked="" type="checkbox"/> Precário <input type="checkbox"/> Ruínas		
Paredes:	<input checked="" type="checkbox"/> Alvenaria <input type="checkbox"/> Pedra <input type="checkbox"/> Madeira <input type="checkbox"/> Taipa <input type="checkbox"/> Metálico <input type="checkbox"/> Outro	Estado de Conservação: <input type="checkbox"/> Bom <input checked="" type="checkbox"/> Regular <input type="checkbox"/> Precário <input type="checkbox"/> Ruínas		
Esquadrias:	<input checked="" type="checkbox"/> Madeira <input type="checkbox"/> Vidro <input type="checkbox"/> Metálica <input type="checkbox"/> Outro	Estado de Conservação: <input type="checkbox"/> Bom <input type="checkbox"/> Regular <input checked="" type="checkbox"/> Precário <input type="checkbox"/> Ruínas		
Piso Predominante:	<input type="checkbox"/> Cerâmico <input type="checkbox"/> Madeira <input type="checkbox"/> Pedra / Rocha <input type="checkbox"/> Tábua Corrida <input type="checkbox"/> Ladrilho <input checked="" type="checkbox"/> Cimentado <input type="checkbox"/> Concreto <input type="checkbox"/> Metálico <input type="checkbox"/> Outro	Estado de Conservação: <input type="checkbox"/> Bom <input checked="" type="checkbox"/> Regular <input type="checkbox"/> Precário <input type="checkbox"/> Ruínas		
Componente Estrutural da Edificação:	<input checked="" type="checkbox"/> Alvenaria Portante <input type="checkbox"/> Madeira <input type="checkbox"/> Pedra/Rocha <input type="checkbox"/> Concreto Armado <input type="checkbox"/> Metálico <input type="checkbox"/> Outro	Estado de Conservação: <input type="checkbox"/> Bom <input type="checkbox"/> Regular <input checked="" type="checkbox"/> Precário <input type="checkbox"/> Ruínas		
Revestimento:	<input checked="" type="checkbox"/> Reboco e Tinta <input type="checkbox"/> Pedra Aparente <input type="checkbox"/> Tijolo Aparente <input type="checkbox"/> Cerâmica	Estado de Conservação: <input type="checkbox"/> Bom <input type="checkbox"/> Regular <input checked="" type="checkbox"/> Precário <input type="checkbox"/> Ruínas		
Compõe Conjunto Ferroviário?	<input checked="" type="checkbox"/> Sim <input type="checkbox"/> Bem Isolado	Nível de Proteção do Imóvel: <input type="checkbox"/> Municipal <input type="checkbox"/> Estadual <input type="checkbox"/> Federal <input checked="" type="checkbox"/> Nenhum Obs.: Em processo de tombamento pela FUNDARPE.	Tem Vigilância? <input type="checkbox"/> Sim <input checked="" type="checkbox"/> Não	
Aspectos Históricos do Imóvel (Intervenções Arquitetônicas): O imóvel apresenta algumas descaracterizações, tais como a vedação de portas e janelas com alvenaria e perda recente de parte da coberta. Além disso, houve o acréscimo para instalação de um sanitário, antes não anexado a essa edificação.				
Observações: A coberta da edificação está bastante degradada, e isso compromete diretamente os demais componentes, como parede, esquadrias e piso. A alvenaria apresenta umidades decorrentes de infiltrações da coberta e do piso. Agentes biológicos como microorganismos (bactérias, fungos), insetos (cupins, formigas) e animais (morcegos, aves) também vem deteriorando a edificação, além de danos causados pelo homem (vandalismo, pichações, pregação de cartazes).				

FONTE: Autora da pesquisa a partir de fichas do IPHAN, 2011



FIGURA 154: Fachada frontal da estação
FONTE: Autora da pesquisa, 2011



FIGURA 155: Fachada posterior da estação
FONTE: Autora da pesquisa, 2011



FIGURA 156: Fachada lateral direita
FONTE: Autora da pesquisa, 2011

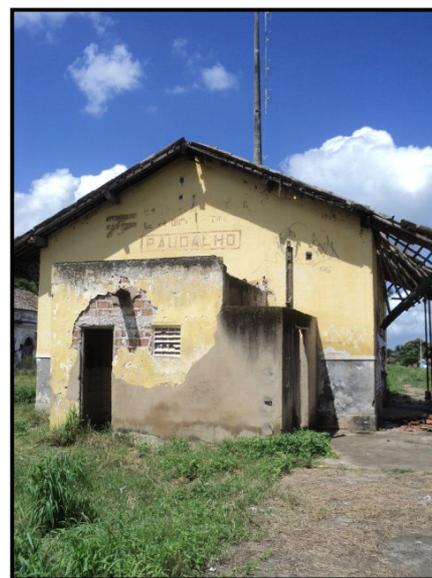


FIGURA 157: Fachada lateral esquerda
FONTE: Autora da pesquisa, 2011



FIGURA 158: Estação de Paudalho ativada
FONTE: Autora da pesquisa, 2011



FIGURA 159: Estação de Paudalho desativada
FONTE: Autora da pesquisa, 2011



FIGURA 160: Estação e vagão de trem
FONTE: Autora da pesquisa, 2011



FIGURA 161: Plataforma da estação
FONTE: Autora da pesquisa, 2011



FIGURA 162: Vista posterior da estação e vagão
FONTE: Autora da pesquisa, 2011



FIGURA 163: Vista posterior
FONTE: Autora da pesquisa, 2011

**QUADRO 15:** Diagnóstico do Armazém

Imóvel: Armazém				
Altitude: 70m				
Uso Atual: Abandonado	Usuário/Posse/Concessão/Propriedade Atual: -----			
Nível Preservação:	<input type="checkbox"/> Original <input type="checkbox"/> Modificado <input checked="" type="checkbox"/> Descaracterizado			
Estado Geral de Conservação:	<input type="checkbox"/> Bom <input type="checkbox"/> Regular <input checked="" type="checkbox"/> Precário <input type="checkbox"/> Ruínas			
Caracterização do Imóvel:		Estrutura/ Materiais: A edificação do armazém tem planta regular e pavimento único. Apresenta sistema construtivo de alvenaria portante revestido com reboco e acabamento em tinta nas quatro fachadas. A cobertura tem duas águas, estrutura de madeira, caibros roliços e telhas do tipo canal. Os vãos de aberturas das portas e janelas são retilíneos ou em arcos plenos, restando poucas esquadrias em madeira.		
Cobertura:	Telhamento: <input type="checkbox"/> Telha Francesa <input checked="" type="checkbox"/> Telha Canal <input type="checkbox"/> Ardósia <input type="checkbox"/> Amianto <input type="checkbox"/> Metálica <input type="checkbox"/> Vidro <input type="checkbox"/> Outro	Estado de Conservação: <input type="checkbox"/> Bom <input type="checkbox"/> Regular <input checked="" type="checkbox"/> Precário <input type="checkbox"/> Ruínas		
	Estrutura: <input checked="" type="checkbox"/> Madeira <input type="checkbox"/> Metálica <input type="checkbox"/> Concreto Armado <input type="checkbox"/> Outro			
Paredes:	<input checked="" type="checkbox"/> Alvenaria <input type="checkbox"/> Pedra <input type="checkbox"/> Madeira <input type="checkbox"/> Taipa <input type="checkbox"/> Metálico <input type="checkbox"/> Outro	Estado de Conservação: <input type="checkbox"/> Bom <input checked="" type="checkbox"/> Regular <input type="checkbox"/> Precário <input type="checkbox"/> Ruínas		
Esquadrias:	<input checked="" type="checkbox"/> Madeira <input type="checkbox"/> Vidro <input type="checkbox"/> Metálica <input type="checkbox"/> Outro	Estado de Conservação: <input type="checkbox"/> Bom <input type="checkbox"/> Regular <input checked="" type="checkbox"/> Precário <input type="checkbox"/> Ruínas		
Piso Predominante:	<input type="checkbox"/> Cerâmico <input type="checkbox"/> Madeira <input type="checkbox"/> Pedra / Rocha <input type="checkbox"/> Tábua Corrida <input type="checkbox"/> Ladrilho <input checked="" type="checkbox"/> Cimentado <input type="checkbox"/> Concreto <input type="checkbox"/> Metálico <input type="checkbox"/> Outro	Estado de Conservação: <input type="checkbox"/> Bom <input checked="" type="checkbox"/> Regular <input type="checkbox"/> Precário <input type="checkbox"/> Ruínas		
Componente Estrutural da Edificação:	<input checked="" type="checkbox"/> Alvenaria Portante <input type="checkbox"/> Madeira <input type="checkbox"/> Pedra/Rocha <input type="checkbox"/> Concreto Armado <input type="checkbox"/> Metálico <input type="checkbox"/> Outro	Estado de Conservação: <input type="checkbox"/> Bom <input type="checkbox"/> Regular <input checked="" type="checkbox"/> Precário <input type="checkbox"/> Ruínas		
Revestimento:	<input checked="" type="checkbox"/> Reboco e Tinta <input type="checkbox"/> Pedra Aparente <input type="checkbox"/> Tijolo Aparente <input type="checkbox"/> Cerâmica	Estado de Conservação: <input type="checkbox"/> Bom <input type="checkbox"/> Regular <input checked="" type="checkbox"/> Precário <input type="checkbox"/> Ruínas		
Compõe Conjunto Ferroviário?	<input checked="" type="checkbox"/> Sim <input type="checkbox"/> Bem Isolado	Nível de Proteção do Imóvel: <input type="checkbox"/> Municipal <input type="checkbox"/> Estadual <input type="checkbox"/> Federal <input checked="" type="checkbox"/> Nenhum Obs.: Em processo de tombamento pela FUNDARPE.	Tem Vigilância? <input type="checkbox"/> Sim <input checked="" type="checkbox"/> Não	
Aspectos Históricos do Imóvel (Intervenções Arquitetônicas): O imóvel apresenta algumas descaracterizações, tais como a queda de parte de sua cobertura e da parede frontal da edificação. Foram feitos alguns reparos no imóvel, como a colocação de alvenaria nos locais onde as paredes desmoronaram.				
Observações: Agentes biológicos como microorganismos (bactérias, fungos), insetos (cupins, formigas) e animais (morcegos, aves) também vem deteriorando a edificação, além da invasão da vegetação rasteira e trepadeira.				

FONTE: Autora da pesquisa a partir de fichas do IPHAN, 2011



FIGURA 165: Fachada frontal do armazém
FONTE: Autora da pesquisa, 2011



FIGURA 166: Detalhe de degradação em fachada
FONTE: Autora da pesquisa, 2011



FIGURA 167: Estrutura precária de cobertura
FONTE: Autora da pesquisa, 2011



FIGURA 168: Coberta com telha de amianto
FONTE: Autora da pesquisa, 2011



FIGURA 169: Armazém ativado
FONTE: Autora da pesquisa, 2011



FIGURA 170: Armazém na esplanada Paudalho
FONTE: Autora da pesquisa, 2011



4.1.2. Pesquisas e Entrevistas

Com o objetivo de inserir e atender as necessidades dos principais usuários dessa proposta de implantação de um Circuito Cultural Ferroviário em Paudalho, foram realizadas um total de 87 pesquisas na localidade no período do mês de agosto/2011 e setembro/2011, sendo consultados moradores do entorno das esplanadas ferroviárias, de locais próximos e visitantes da romaria de São Severino dos Ramos.

O número de entrevistados representa, aproximadamente, apenas 1% da população de Paudalho, que é de 51374, segundo dados do último censo realizado pelo IBGE, e 10% da média de visitantes da romaria, que é de 3,5 mil pessoas por final de semana, de acordo com matéria do Jornal do Commercio publicada em 07/08/2011.

As pesquisas buscavam a primeiro momento identificar o perfil geral do entrevistado, como idade, escolaridade, renda média e profissão. Buscou-se conhecer o que o entrevistado mais conhecia da cidade, o que falta para torná-la mais atrativa, sua opinião sobre o estado de degradação das edificações ferroviárias e sugestões de uso, e o que achavam da implantação de circuito ferroviário.

De maneira geral, conclui-se que muitos estão insatisfeitos com o estado de degradação do patrimônio ferroviário local, no entanto desconhecem a importância do mesmo na sua linhagem cultural, enfatizando a necessidade da educação patrimonial no município. No tocante da proposta, a maior parte os entrevistados gostaram da idéia do circuito ferroviário, principalmente os que conhecem a Maria Fumaça, e sugeriram até usos para as edificações abandonadas, mas desacredita que algum dia possa ser implantado de fato a proposta, seja por questões política ou financeira. O modelo de pesquisa aplicada está presente no apêndice 3 e 4 deste trabalho, e o resultado geral será apontado logo mais.

**QUADRO 16:** Pesquisa/entrevista com moradores de Paudalho

Faixa Etária				
De 18 a 21 anos	De 22 a 30 anos	De 31 a 40 anos	De 41 a 50 anos	Acima de 51 anos
38,46%	28,84%	19,23%	7,69%	5,76%
Escolaridade				
Analfabeto	Ensino Fundamental	Ensino Médio	Ensino Superior	Pós-graduado
13,46%	26,92%	44,23%	9,61%	5,76%
Renda Média				
Até R\$545,00	De R\$546,00 a R\$1090,00	De R\$1091,00 a R\$5450,00	De R\$5450,00 a R\$8175,00	Acima de R\$8176,00
19,23%	48,07%	21,15%	7,69%	3,84%
Profissão				
Profissional liberal ou autônomo	Funcionário Público	Estudante	Aposentado	Outras profissões
17,30%	25%	32,69%	11,53%	13,46%
O que falta para tornar mais atrativo/melhor sua cidade?				
Pousada	Comércio de Produtos Locais	Restaurantes	Festas	Outros
28,84%	26,92%	15,38%	9,61%	19,23%
O que mais você conhece de Paudalho?				
Centro Comercial	Engenho/ Comunidade Rural	Festividade	Gastronomia/ Artesanato	Outros
42,30%	9,61%	38,46%	5,76%	3,84%
Já Viajou de Trem?	Conhece o trem do tipo Maria Fumaça?	Se houvesse um trem, tipo Maria Fumaça, ligando alguns pontos da cidade, como de Santa Tereza a Pirassirica, você faria o passeio?		
76,92% Sim 23,07% Não	28,84% Sim 71,15% Não	92,30% Sim 7,69% Não		
Você acredita que incentivo no trecho traria crescimento e melhorias para a população?		Você acha que deveriam ser preservadas construções ferroviárias do trecho apontado?		
96,15% Sim 3,84% Não		69,23% Sim 30,76% Não		

FONTE: Autora da pesquisa, 2011

**QUADRO 17:** Pesquisa/entrevista com visitantes de São Severino dos Ramos

Faixa Etária				
De 18 a 21 anos	De 22 a 30 anos	De 31 a 40 anos	De 41 a 50 anos	Acima de 51 anos
34,28%	25,71%	22,85%	17,14%	25,71%
Escolaridade				
Analfabeto	Ensino Fundamental	Ensino Médio	Ensino Superior	Pós-graduado
28,57%	25,71%	34,28%	8,57%	2,85%
Renda Média				
Até R\$545,00	De R\$546,00 a R\$1090,00	De R\$1091,00 a R\$5450,00	De R\$5450,00 a R\$8175,00	Acima de R\$8176,00
57,14%	37,14%	5,71%	-----	-----
Profissão				
Profissional liberal ou autônomo	Funcionário Público	Estudante	Aposentado	Outras profissões
5,71%	14,28%	25,71%	42,85%	11,42%
Região de Origem				
Cidades Vizinhas/Qual	Outros Estados/Qual		Outros Países/Qual	
88,57%	11,42%		-----	
Meio de Transporte Utilizado				
Ônibus	Automóvel		Outros	
42,85%	20%		37,14%	
Principal Motivo da Viagem				
Romaria	Negócios ou Motivo Profissional		Lazer/Repouso	
85,71%	2,85%		11,42%	
Influência da Viagem				
Recomendação	Imprensa		Outros	
82,85%	5,71%		11,42%	
Quanto Tempo Passa no Local	Meios de Hospedagem			
77,14% Apenas 1 dia 14,28% Mais de 1 dia 8,57% Outros	Residência Própria	Casa de Parentes/Amigos	Pousada	Outros
	20%	40%	20%	20%
O que falta para tornar mais atrativo/melhor sua visita?				
Pousada	Comércio de Produtos Locais	Restaurantes	Festas	Outros
54,28%	11,42%	11,42%	11,42%	11,42%
O que conhece de Paudalho?				
Centro Comercial	Engenho/ Comunidade Rural	Festividade	Gastronomia/ Artesanato	Outros
11,35%	28,57%	17,14%	28,57%	14,28%
Já Viajou de Trem?	Conhece o trem do tipo Maria Fumaça?	Se houvesse um trem, tipo Maria Fumaça, ligando a localidade a outros pontos da cidade, você faria o passeio? Por quê?		
62,85% Sim 37,14% Não	17,14% Sim 82,85% Não	94,28% Sim 5,71% Não		

FONTE: Autora da pesquisa, 2011



4.2. METODOLOGIA

Os princípios norteadores do projeto de intervenção arquitetônica no patrimônio ferroviário de Paudalho estão pautados, em primeiro lugar, no resgate das características originais das edificações e de suas relações com as esplanadas, preservando a paisagem histórica.

Aproveitará os espaços existentes, sem alterar a distribuição interna dos ambientes, e recuperará, sempre que possível, elementos de cobertura existentes e alvenarias originais, demolindo apenas algumas alvenarias não originais, buscando privilegiar a leitura do imóvel original. Os vãos das esquadrias terão seus padrões tipológicos redesenhados e recompostos, através de referências do acervo ferroviário e pesquisa iconográfica. As fachadas das edificações e as paradas deverão buscar o padrão original e promover no conjunto ferroviário o mínimo de impacto, decorrentes da inserção de elementos novos, necessários à adaptação dos edifícios aos novos usos e às normas de acessibilidade e inclusão social. Toda a extensão da malha ferroviária deverá ter os dormentes de madeira recuperados ou substituídos e sem vegetação. Também será necessário levar em consideração a natureza dos materiais identificados em quadros no início da abordagem de cada esplanada nesse capítulo.

Todas as etapas de intervenção nas edificações deverão ser registradas por meio de relatórios e também de acervo fotográfico, e ao término do processo, deverão ser do conhecimento a todos que usufruírem dos novos usos das edificações. Será indispensável o auxílio de técnicos órgãos competentes, como o IPHAN e a FUNDARPE, e no âmbito municipal.

Camillo Boito sugere sete princípios de intervenção em monumentos históricos que também foram levados em consideração na proposta, são eles:

Ênfase no valor documental dos monumentos, que deveriam ser preferencialmente consolidados e reparados e reparado a restaurados;

Evitar acréscimos e renovações, que, se fossem necessários, deveria ter caráter diverso do original, mas não poderiam destoar do conjunto;

Os complementos de partes deterioradas ou faltantes deveriam, mesmo se seguissem a forma primitiva, ser de material diverso ou ter incisa a data de sua restauração ou, ainda, no caso das restaurações arqueológicas, ter formas simplificadas;

As obras de consolidação deveriam limitar-se ao estritamente necessário, evitando-se a perda dos elementos característicos ou, mesmo, pitorescos;



Respeitar as várias fases do monumento, sendo a remoção de elementos somente admitida se tivesse qualidade artística manifestamente inferior à do edifício;
Registrar as obras, apontando-se a utilidade da fotografia para documentar a fase antes, durante e depois da intervenção, devendo o material ser acompanhado de descrições e justificativas e encaminhadas ao Ministério da Educação;

Colocar lápide com inscrições para apontar a data e as obras de restauro realizadas (BOITO, 2003, p. 21).

Realizado o processo de restauração, o conjunto passará por manutenções periódicas, de modo a evitar sua degradação. A população também deverá ser conscientizada de sua importância na conservação desses bens, contribuindo ativamente para a proteção do patrimônio ferroviário de Paudalho, já que isso é um dever de todos.

4.3. PLANO DE MASSAS

Por se tratar de um circuito cultural ferroviário com aproximadamente 11Km de extensão, e envolver as edificações ferroviárias e algumas construções abandonadas do trecho, bem como a paisagem do percurso, a proposta será desenvolvida a nível de Plano de Massas.

Plano de Massas compreende o estudo preliminar da área, sendo definida a estrutura básica dos espaços produzidos, suas características de uso, forma, cor, e outros. Trata-se de uma etapa de questionamentos do plano proposto, através do estudo de possibilidades espaciais, levando a um esboço (MACEDO, 2006 apud ANDRADE, 2008).

A área ainda foi dividida em quatro setores para melhor expor a proposta. No primeiro setor é onde está inserido a Estação de Paudalho, no segundo a Parada de São Severino, no terceiro a Parada de Mussurepe e no quarto e último, a Estação de Pirassirica.

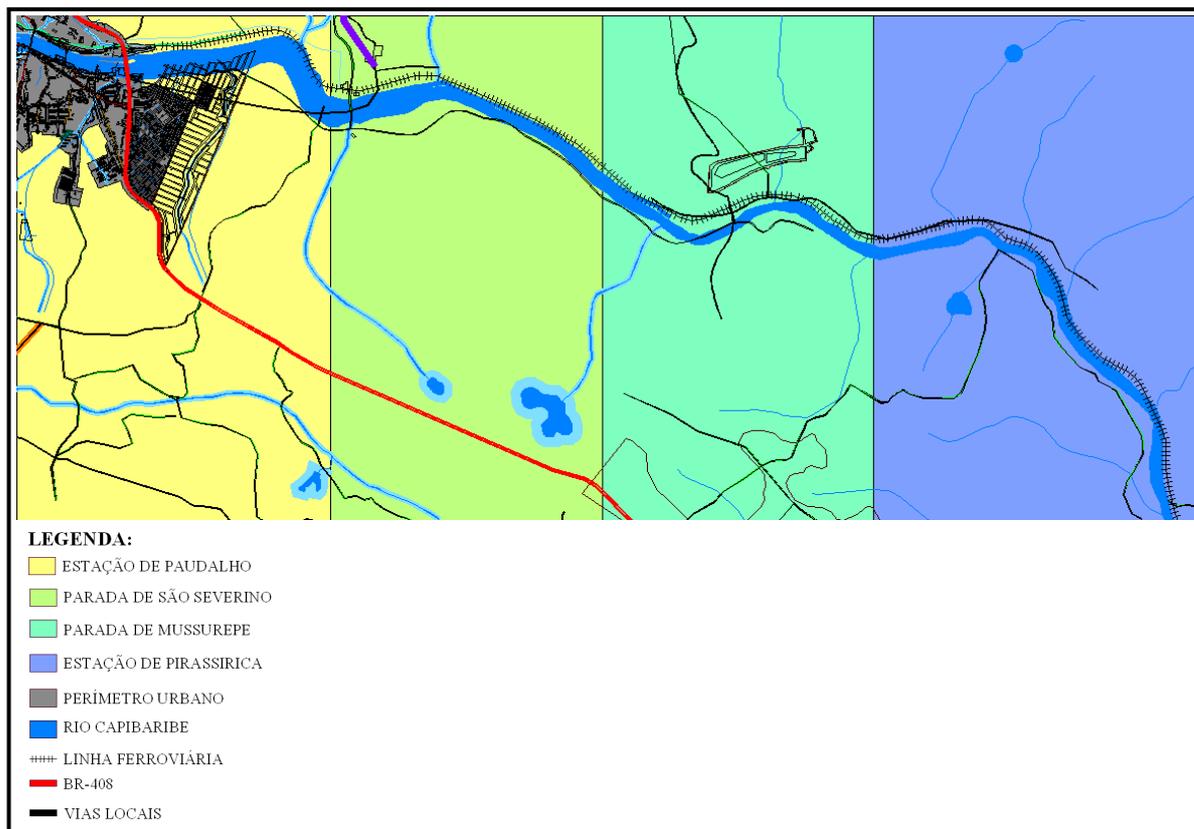


FIGURA 171: Planta de setorização do objeto de estudo

FONTE: Autora da pesquisa, 2011

Como resultado da metodologia utilizada, a proposta integrará os projetos da gestão municipal e de órgãos competentes para o objeto proposto, e atenderá as demandas dos moradores e visitantes entrevistados, compatibilizando seus anseios e buscando o crescimento e desenvolvimento equilibrado de todas as esferas.

O trem realizará um percurso de 10,82 quilômetros entre as estações ferroviárias de Pirassirica e de Paudalho, e será composto por uma locomotiva a vapor do tipo Maria Fumaça e três vagões de passageiros, com capacidade para transportar cento e vinte pessoas por uma viagem de ida e volta e com aproximadamente 2 horas. Os vagões operacionais serão distintos e temáticos, e resgatarão seus aspectos funcionais.

As viagens com a Maria Fumaça deverão acontecer nas sextas e sábados com saída na Estação Paudalho e destino a Estação de Pirassirica, passando pela Parada de São Severino e Parada de Mussurepe, e nos domingos com saída da Parada de São Severino e destino a Estação Paudalho e terão guias turísticos em todos os vagões de passageiros.



O primeiro circuito será voltado principalmente para os paudalhenses e visitantes da sede do município, dando-lhes a oportunidade de conhecer o Parque das Romarias, comunidades rurais, realizar trilhas ecológicas e demais atrativos. O preço do passeio irá variar de R\$10,00 a R\$25,00, devendo os estudantes, idosos e moradores locais descontos de 50% sob essas tarifas mediante comprovação. A viagem de trem terá aproximadamente 2 horas de duração, com intervalo de mais 2 horas entre a ida e a volta, podendo o passageiro escolher em qual parada quer permanecer durante esse intervalo de tempo para conhecer as potencialidades do local, totalizando duas viagens por dia.

Já o segundo circuito destina-se para visitantes da romaria de São Severino dos Ramos e que na maioria das vezes desconhecem demais localidades de Paudalho, principalmente seu centro histórico. As tarifas da viagem serão de R\$5,00 ou R\$ 15,00, com duração de 1 hora e a permanência de mais 2 horas na esplanada da Estação Paudalho e seu entorno. Serão realizadas três viagens por dia.



4.3.1. Estação de Pirassirica

Na esplanada de Pirassirica teremos a edificação da caixa d'água de ferro restaurada e funcionando em seu interior um local para informações e venda de bilhetes para o passeio com a Maria Fumaça. Será importante que todos saibam que essa caixa d'água será um dos pontos de abastecimento do trem. Será ainda preciso construir um pátio de manobra para dar a volta na Maria Fumaça, sendo este espetáculo presenciado por todos os passageiros e moradores, para que assim conheçam um pouco mais sobre o funcionamento de ferrovia.

Em frente à esplanada, onde temos hoje duas edificações abandonadas, teremos uma comportando um restaurante de comidas típicas e outra funcionando como pousada rural.

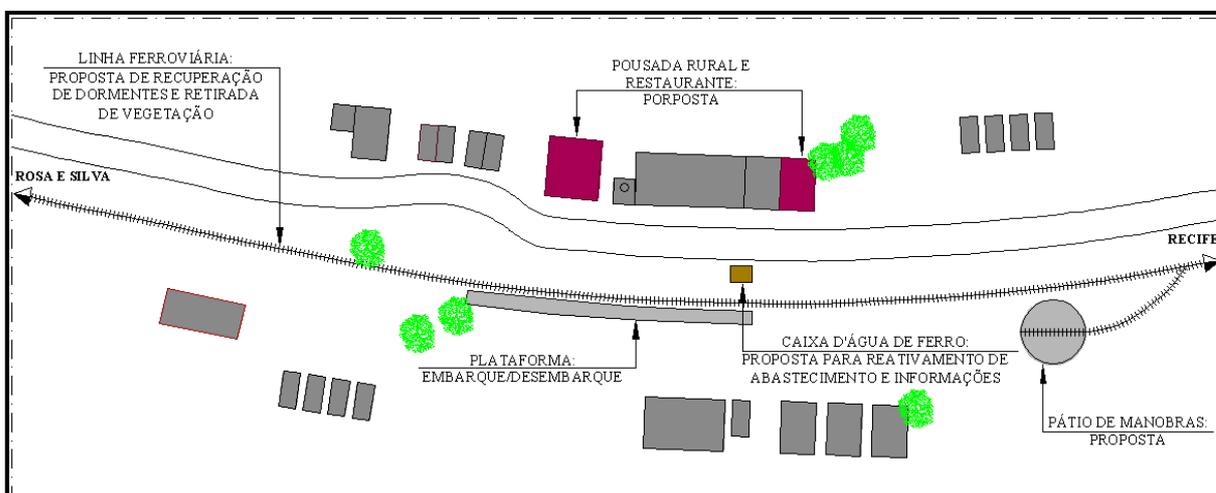


FIGURA 172: Propostas para o entorno da Estação de Pirassirica

FONTE: Autora da pesquisa, 2011



4.3.2. Parada de Mussurepe

Na esplanada de Mussurepe, há dois casarões abandonados e ambos irão abrigar pousadas rurais. Nessas pousadas teremos restaurantes abertos para o público em geral.

O local onde funcionavam as instalações da antiga Usina de cana-de-açúcar de Mussurepe será recuperado e transformado em uma área de exposição, onde o visitante poderá conhecer todo o processo de transformação sofrido pela cana-de-açúcar na usina, presente na memória de poucos que ainda sobrevivem e tiveram contato com essa realidade no passado. O objetivo da intervenção nesse local será o de passar para os visitantes a grande importância que esta usina e demais engenhos tiveram para a história de Paudalho, conhecida também como a terra dos engenhos.

Outro atrativo do local será a trilha ecológica para acesso a Bica da Usina Mussurepe. A paisagem é bela e encantadora, com vastas plantações de cana-de-açúcar em relevo ondulado e áreas de matas nativas. Chegando a bica, teremos deck para pesca, espaço para banho em água corrente e um pequeno restaurante com estrutura para atender os banhistas do local.

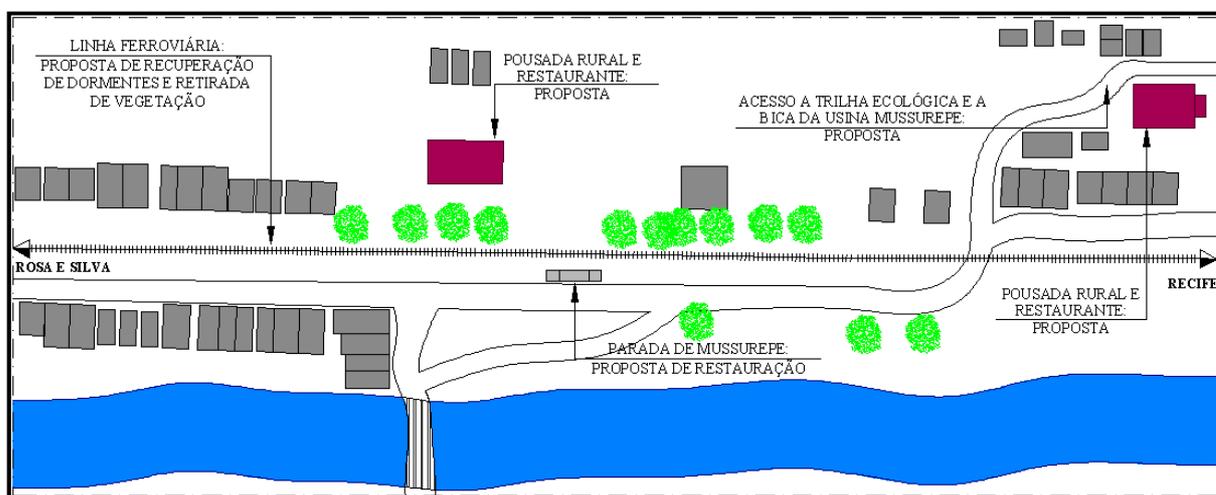


FIGURA 173: Propostas para o entorno da Parada de Mussurepe

FONTE: Autora da pesquisa, 2011



4.3.3. Parada de São Severino

O local onde se situa a parada de São Severino será transformado em breve pelo governo do estado em parceria com a gestão municipal em um Parque de Romarias. O local abriga a terceira maior romaria do Brasil, e a segunda do Nordeste, e em 07/08/2011 foi tombado pelo governo do estado e deu-se início ao processo de desapropriação da área, uma vez que pertencia a particulares. O projeto do parque ainda não foi iniciado, aguardando apenas o término das negociações.

Além da igreja de São Severino, os fiéis acreditam que uma fonte hídrica é milagrosa, há balneários e belas paisagens naturais delineadas pelo rio Capibaribe.

As expectativas dos moradores de Paudalho são grandes, principalmente porque há uma grande demanda de visitantes semanalmente no local, e já vem gerando há anos empregos e rendas.

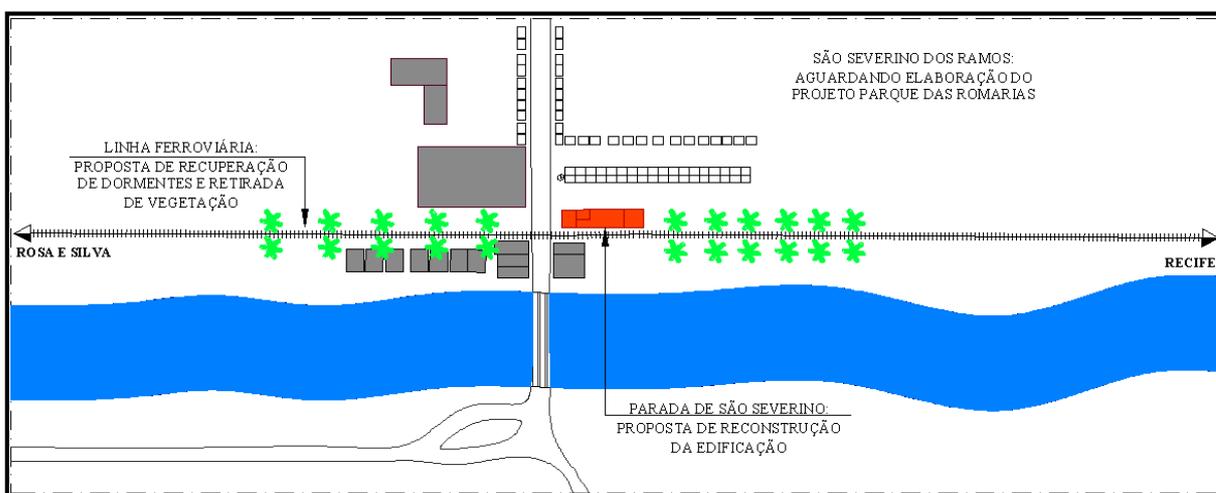


FIGURA 174: Propostas para o entorno da Parada de São Severino

FONTE: Autora da pesquisa, 2011



4.3.4. Estação de Paudalho

Para a estação ferroviária, há na prefeitura e parceria com o governo do Estado um recente projeto para transformá-la em um Arquivo Público Municipal. O projeto de intervenção arquitetônica já foi elaborado por técnicos do IPHAN e em breve será executado. Na esplanada da estação há duas linhas ferroviárias, uma para passagem do trem e outra de acesso a antiga oficina e manobra do maquinário. O objetivo é implantar nesse local um café temático, instalado em um vagão de trem. Assim, a paisagem histórica seria conservada e o uso de biblioteca seria compatibilizado com o de um café.

O antigo armazém abrigará espaço para exposição de acervo museográfico contendo a história da ferrovia e de Paudalho, e também área multiuso destinada a eventos de pequeno porte como reuniões, palestras, entre outros. Terá ainda área destinada à comercialização de produtos artesanais locais e uma praça de alimentação de comidas típicas.

A Praça de Santa Tereza já está sendo reformada pela prefeitura municipal e terá espaço de descanso, contemplação e lazer. E para a tricentenária igreja de Santa Tereza já existe uma proposta de restauração, e que aguarda apenas a captação de mais recursos financeiros para dar início às obras.

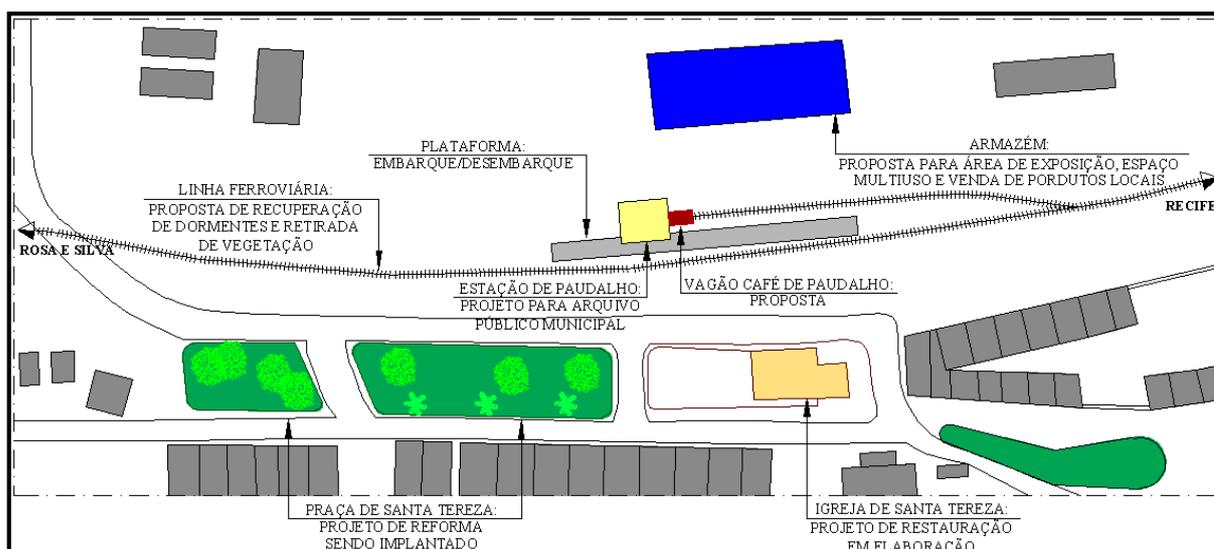


FIGURA 175: Propostas para o entorno da Estação de Paudalho

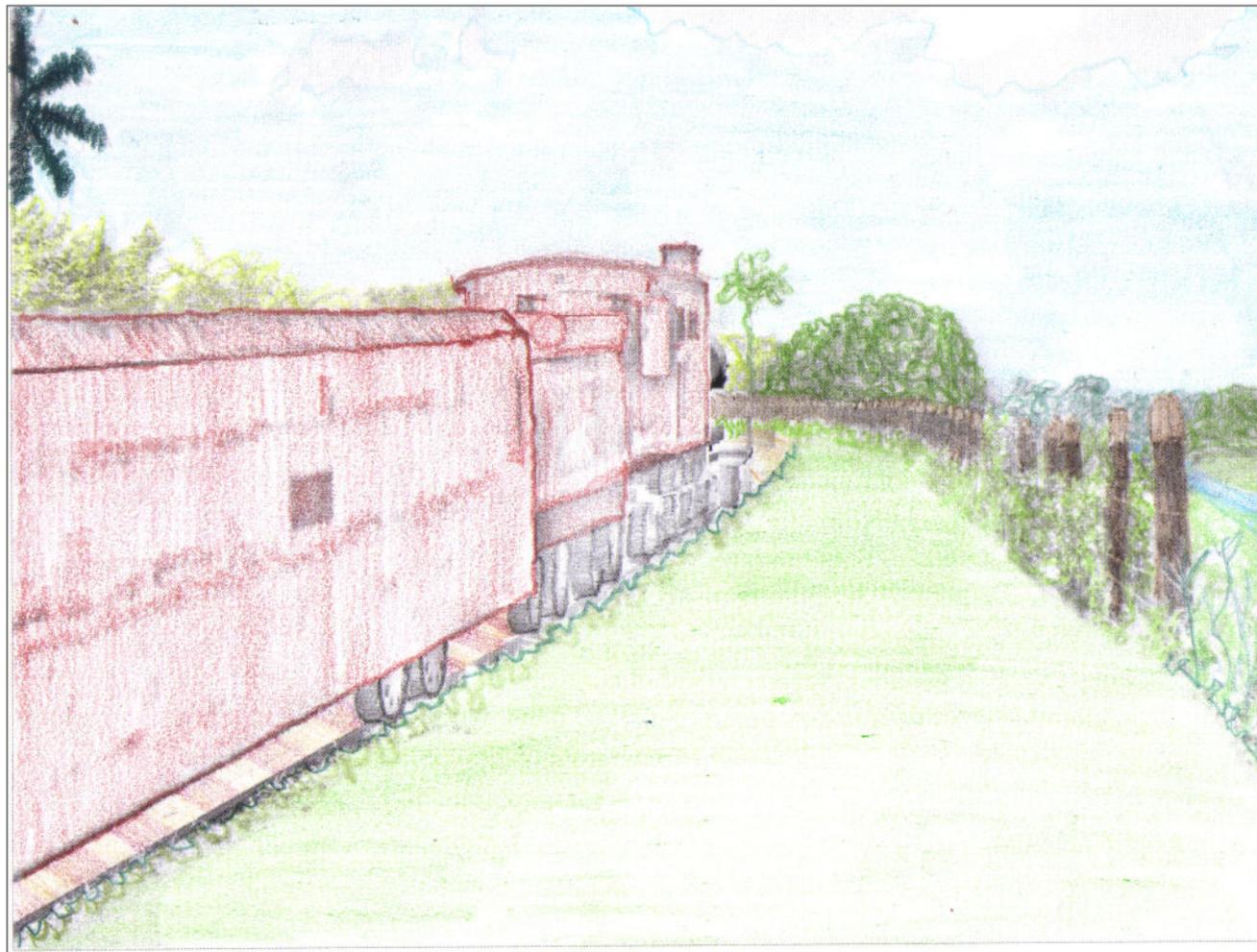
FONTE: Autora da pesquisa, 2011



Dessa forma, este capítulo apresentou as Diretrizes para implantação de circuito cultural ferroviário em Paudalho-PE, expondo para tanto a identificação e diagnóstico desse patrimônio na cidade e a realização de pesquisas e entrevista com moradores locais e visitantes da Romaria de São Severino dos Ramos.

4.4. PESPECTIVAS

- Maria Fumaça chegando a Pirassirica
- Maria Fumaça na Esplanada de Pirassirica
- Maria Fumaça na Esplanada de Mussurepe
- Maria Fumaça saindo de Mussurepe
- Maria Fumaça em São Severino dos Ramos
- Maria Fumaça na Esplanada de São Severino
- Maria Fumaça na Esplanada Paudalho
- Maria Fumaça saindo da Esplanada da Estação Paudalho



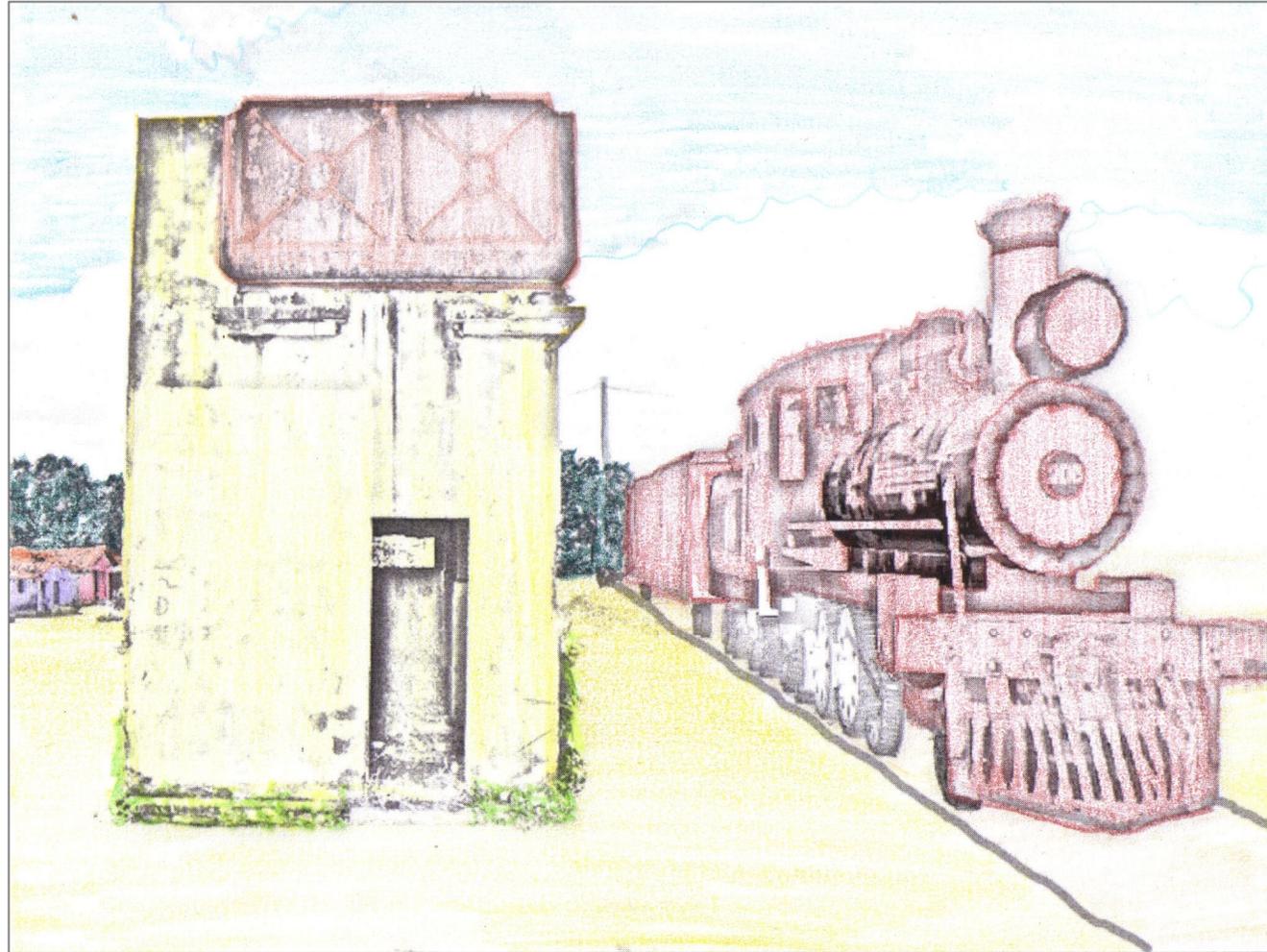
FACULDADE DAMAS DA INSTRUÇÃO CRISTÃ
CURSO DE ARQUITETURA E URBANISMO
ALYNE SANTOS DE OLIVEIRA

DIRETRIZES PARA IMPLANTAÇÃO DE CIRCUITO CULTURAL FERROVIÁRIO EM
PAUDALHO-PE

Perspectiva:
Maria Fumaça chegando a Pirassirica



01/08



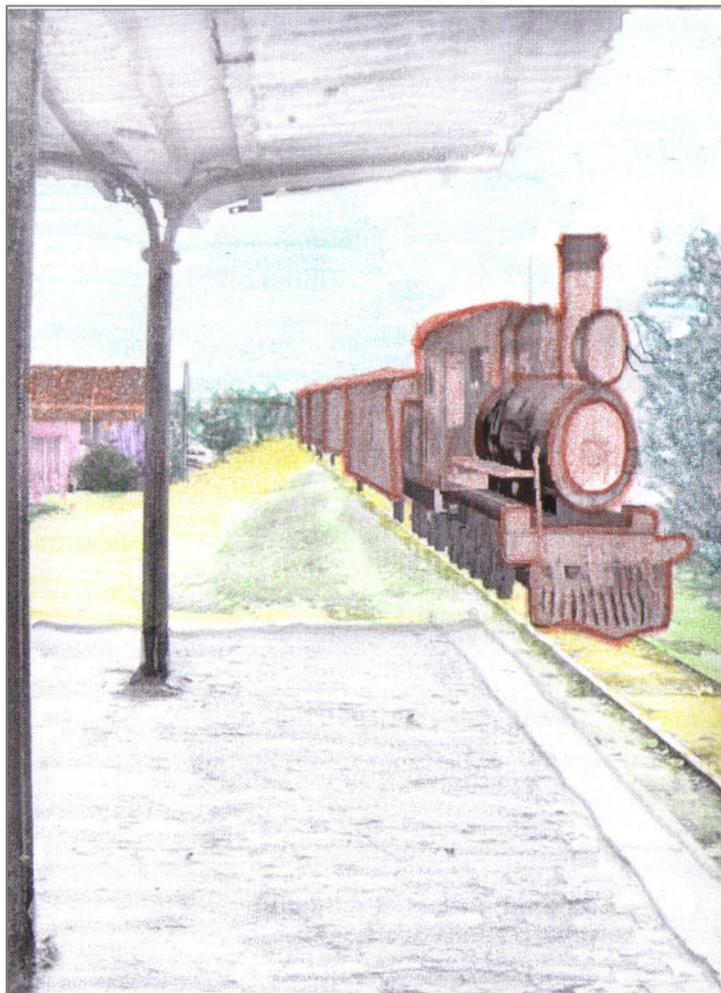
FACULDADE DAMAS DA INSTRUÇÃO CRISTÃ
CURSO DE ARQUITETURA E URBANISMO
ALYNE SANTOS DE OLIVEIRA

DIRETRIZES PARA IMPLANTAÇÃO DE CIRCUITO CULTURAL FERROVIÁRIO EM
PAUDALHO-PE

Perspectiva:
Maria Fumaça na Esplanada de Pirassirica



02/08



FACULDADE DAMAS DA INSTRUÇÃO CRISTÃ
CURSO DE ARQUITETURA E URBANISMO
ALYNE SANTOS DE OLIVEIRA

DIRETRIZES PARA IMPLANTAÇÃO DE CIRCUITO CULTURAL FERROVIÁRIO EM
PAUDALHO-PE

Perspectiva:
Maria Fumaça na Esplanada de Mussurepe



03/08



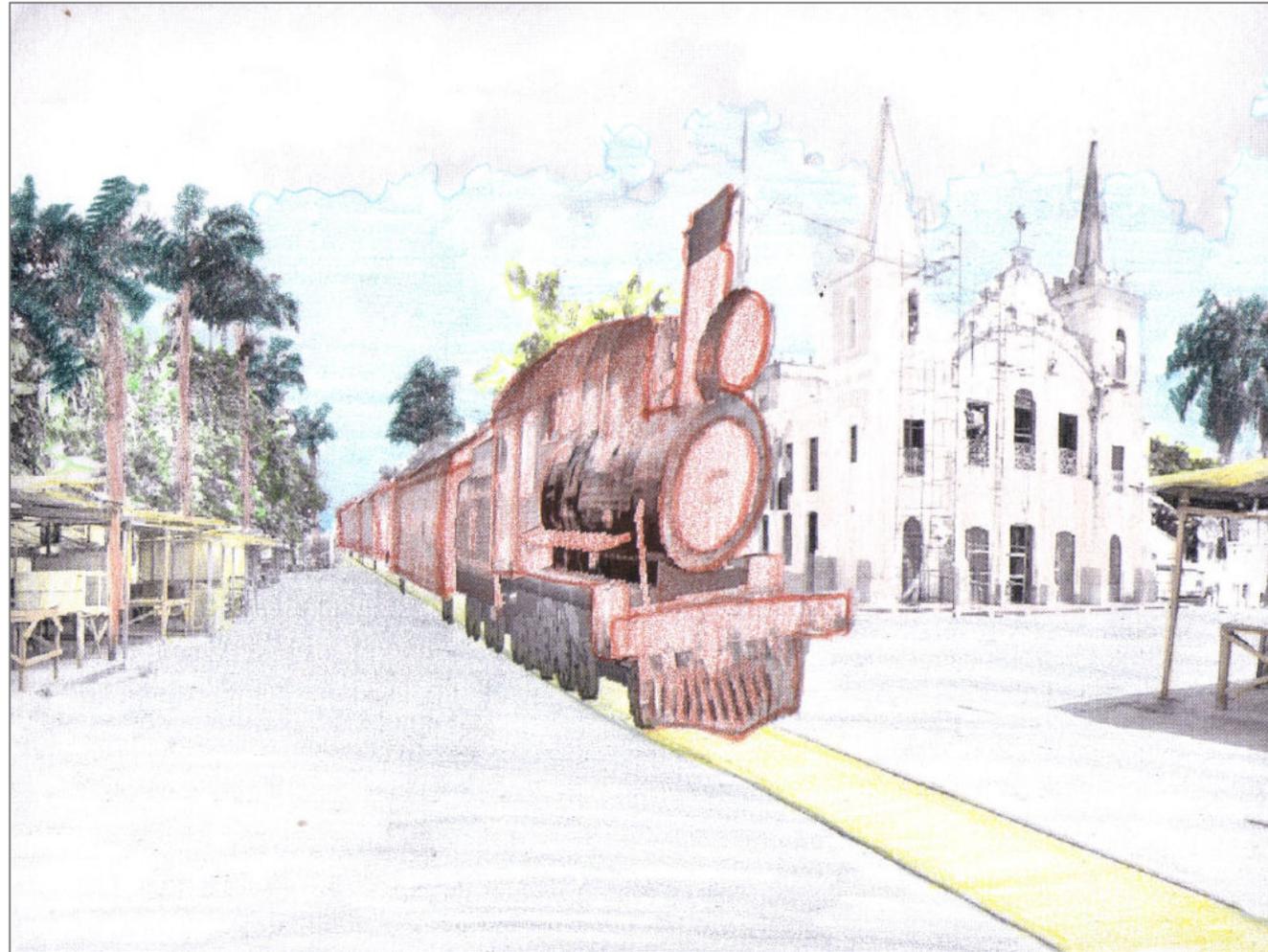
FACULDADE DAMAS DA INSTRUÇÃO CRISTÃ
CURSO DE ARQUITETURA E URBANISMO
ALYNE SANTOS DE OLIVEIRA

DIRETRIZES PARA IMPLANTAÇÃO DE CIRCUITO CULTURAL FERROVIÁRIO EM
PAUDALHO-PE

Perspectiva:
Maria Fumaça saindo de Mussurepe



04/08



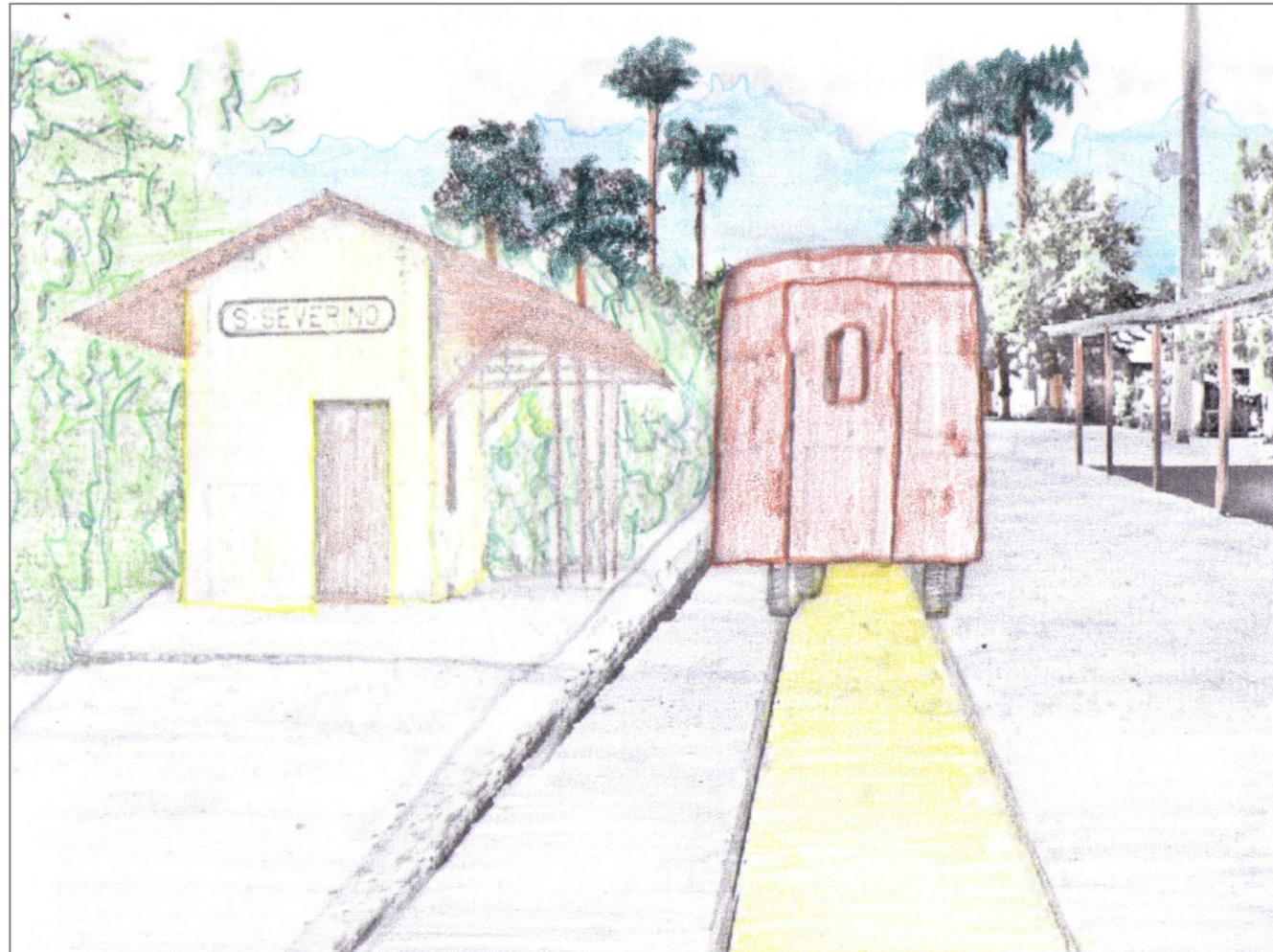
FACULDADE DAMAS DA INSTRUÇÃO CRISTÃ
CURSO DE ARQUITETURA E URBANISMO
ALYNE SANTOS DE OLIVEIRA

DIRETRIZES PARA IMPLANTAÇÃO DE CIRCUITO CULTURAL FERROVIÁRIO EM
PAUDALHO-PE

Perspectiva:
Maria Fumaça em São Severino dos Ramos



05/08



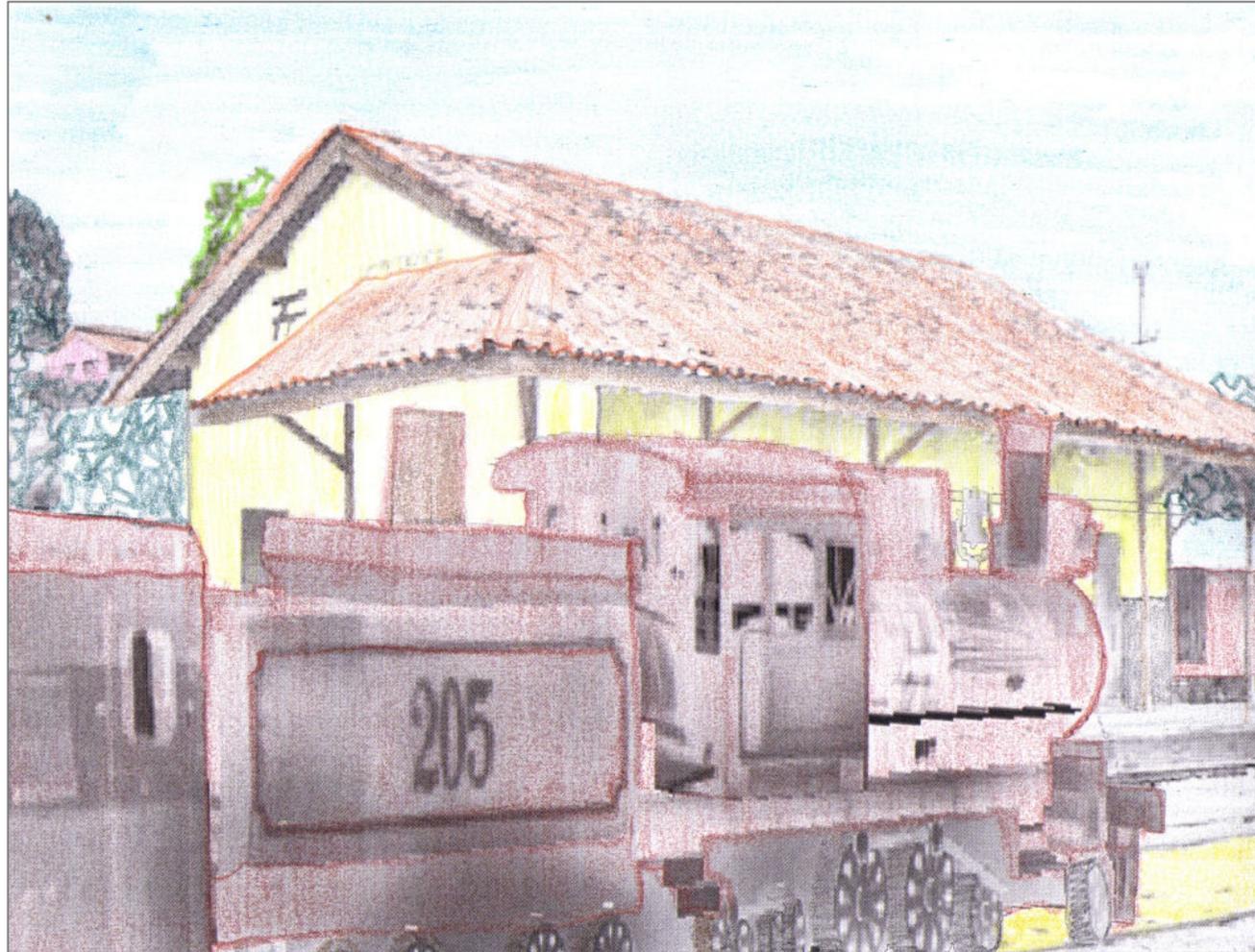
FACULDADE DAMAS DA INSTRUÇÃO CRISTÃ
CURSO DE ARQUITETURA E URBANISMO
ALYNE SANTOS DE OLIVEIRA

DIRETRIZES PARA IMPLANTAÇÃO DE CIRCUITO CULTURAL FERROVIÁRIO EM
PAUDALHO-PE

Perspectiva:
Maria Fumaça na Esplanada de São Severino



06/08



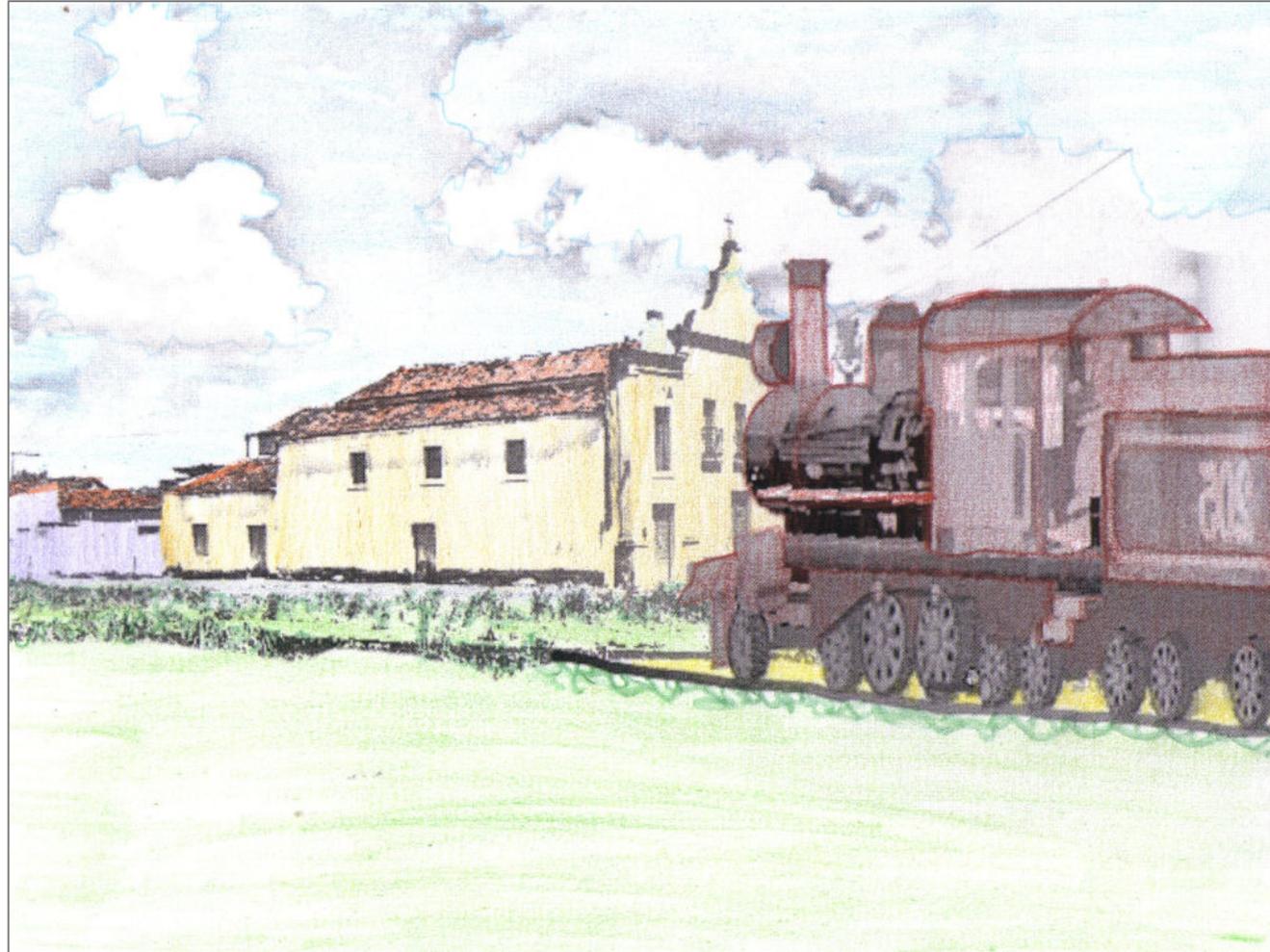
FACULDADE DAMAS DA INSTRUÇÃO CRISTÃ
CURSO DE ARQUITETURA E URBANISMO
ALYNE SANTOS DE OLIVEIRA

DIRETRIZES PARA IMPLANTAÇÃO DE CIRCUITO CULTURAL FERROVIÁRIO EM
PAUDALHO-PE

Perspectiva:
Maria Fumaça na Esplanada de Paudalho



07/08



FACULDADE DAMAS DA INSTRUÇÃO CRISTÃ
CURSO DE ARQUITETURA E URBANISMO
ALYNE SANTOS DE OLIVEIRA

DIRETRIZES PARA IMPLANTAÇÃO DE CIRCUITO CULTURAL FERROVIÁRIO EM
PAUDALHO-PE

Perspectiva:
Maria Fumaça saindo da Esplanada da
Estação Paudalho



08/08



CONSIDERAÇÕES FINAIS

A pesquisa desenvolvida nesta monografia resultou na elaboração de algumas Diretrizes para Implantação de Circuito Cultural Ferroviário em Paudalho- PE. Foi possível verificar que apesar do precário estado de conservação e descaracterização desse patrimônio e de algumas perdas irreversíveis desse legado, o potencial de riqueza dos seus atributos histórico-arquitetônicos pertencentes à ferrovia é de suma relevância para a identidade e o desenvolvimento sustentável de Paudalho.

Existiram alguns obstáculos, como a falta de mapas e plantas do Município, bem como a divergência de dados em documentos existentes, e por isso algumas lacunas foram preenchidas com base em acervo fotográfico da autora dessa pesquisa. Impõe-se a necessidade imediata dos olhares dos órgãos competentes para gerar ações aceleradas, buscando minimizar futuras conseqüências para todos.

As diretrizes desenvolvidas a nível de plano de massas sugerem a conservação da paisagem e do trecho, bem como propostas de restauração das edificações ferroviárias e bens abandonados. Além do mais, este trabalho teve a preocupação de compatibilizar os projetos que já estão em andamento por parte da gestão local para dar novos usos a edificações do trecho e buscou inserir também a população nesse processo.

Embora não esgote as abordagens do seu tema, a pesquisa oferece valiosa contribuição para o município, e espera sensibilizar as autoridades e órgãos competentes sobre a necessidade de preservação, integração e divulgação do rico patrimônio cultural paudalhense.



REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Livros:

ARAÚJO, Severino Soares de. **Paudalho**. Terra dos engenhos. Paudalho: Avelar gráfica e editora LTDA:1990.

BARRETTO, Margarita. **Turismo e Legado Cultural**. Campinas, SP: Papirus, 2000.

DIAS, Reinaldo. **Planejamento do Turismo**. Política e Desenvolvimento do Turismo no Brasil, São Paulo: Atlas, 2003.

GEERTZ, Clifford. **A interpretação das culturas**. Rio de Janeiro: Zahar, 1978.

IPHAN. **Inventário do Patrimônio Ferroviário em Pernambuco**. 1º edição, 1º, 2º, 3º e 4º etapa. Recife, PE: 2009.

JOKILEHTO, Jukka... ET AL.: “Gestão do Patrimônio Cultural Integrado” Ceci, Recife, Ed. Universitária da UFPE, 2002.

JORNAL DO COMMERCIO. Publicação no caderno Cidades. Recife, PE: 07/08/2011.

LINTON, Ralph. **Cultura e Personalidade**. São Paulo: Mestre Jou, 1967.

MEDEIROS, Mércia Carrera de. **Preservação do patrimônio x interdisciplinaridade: o desafio da ciência ante a queda de fronteiras, a “globalização”**. Recife, 2011.

PLANO DIRETOR DE PAUDALHO. Recife, PE: 2002.

PONTUAL, Virgínia. “**A gestão da Conservação Integrada**”, Gestão do Patrimônio Integrado, Ceci, Recife, Ed. Universitária da UFPE, 2002.

RELATÓRIO DE PAUDALHO. Recife, PE: 2002.

RFN. “**Catálogo de Imóveis**”, Censo Geral dos Bens Imóveis da União. Recife, 2011.



SANTOS, Augustus. **O Que é Cultura**. São Paulo: Brasiliense, 1994.

SANTOS, Irene S.F.. **Patrimônio Histórico Cultural**. Leitura Crítica dos conceitos e suas implicações na prática escolar. Ponta Grossa, UEPG, 2008.

SIMÃO, Maria Cristina Rocha. **Preservação do patrimônio cultural em cidades**. Belo Horizonte, MG: Autêntica, 2001.

VIEIRA, Natália M. **Gestão de Sítios Históricos**. A transformação dos valores culturais e econômicos em programas de revitalização em áreas históricas. Recife, Ed. Universitária da UFPE, 2008.

ZANCHETI, Sylvio M.. **“O Desenvolvimento Sustentável Urbano”**, Gestão do Patrimônio Integrado, Ceci, Recife, Ed. Universitária da UFPE, 2002.

Trabalhos acadêmicos:

ANDRADE, Nathalia Tavares de. **Proposta de requalificação do roteiro ferroviário Gravatá – Russinhas**. Recife, PE: 2008.

FREITAS, Eduardo da Silva. **Das raízes da flor da mata, aos desafios de conservar os seus ramos**. Inventário do Patrimônio Cultural Edificado do Núcleo Histórico do Município de Paudalho. Recife, PE: 2010.

Artigos na internet:

Associação Brasileira das Operadoras de Trens Turísticos e Culturais – ABOTTC. Disponível em <http://www.abottc.com.br>, acessado em 19/03/2011.

CARTA DE ATENAS, disponível em <http://www.iphan.com.br/cartadeatenas>, acessado em 24/02/2011.

CARTA DE VENEZA, disponível em <http://www.iphan.com.br/cartadevенеza>, acessado em 24/02/2011.



CARTA DE BURRA, disponível em <http://www.iphan.com.br/cartadeburra>, acessado em 24/02/2011.

COM CIÊNCIA. **Ferrovias e rodovias devem trabalhar em conjunto.** Disponível em <http://www.comciencia.br/200404/reportagens/05.shtml>, acessado em 20/03/2011.

COMUNICA PAUDALHO. Disponível em www.blogspot.br, acessado em 21/07/2011.

DECLARAÇÃO DE AMSTERDÃ. Disponível em <http://www.iphan.com.br/declaraodeamsterda>, acessado em 24/02/2011.

Departamento Nacional de infra-estrutura e transportes terrestres - DNIT. **Histórico.** Disponível em <http://www.dnit.gov.br/ferrovias/historico>, acessado em 24/02/2011.

ESTAÇÕES FERROVIÁRIAS. **Estações ferroviárias do Brasil.** Disponível em http://www.estacoesferroviarias.com.br/efcp_pe/paudalho.html, acessado em 24/02/2011.

FREITAS. Eduardo da Silva. Patrimônio Cultural de Paudalho. Disponível em apresentação no dia 03/08/2011.

IBGE. Disponível em <http://www.ibge.org.br>, acessado em 29/05/2011.

FIDEM. Disponível em <http://www.fidem.org.br>, acessado em 24/04/2011.

PASSEIOS DE TREM NO BRASIL. Disponível em <http://www.passeiodetremnobrasil.com.br>, acessado em 19/03/2011.

RELATÓRIO DE BRUNTLAND. Disponível em <http://www.iphan.com.br/relatoriobruntland>, acessado em 24/02/2011.

REVISTA TURISMO. Disponível em www.revistaturismo.com.br/materiasespeciais/turismo, acessado em 21/07/2011.

SCIELO. Disponível em www.scielo.br/sielo.php, acessado em 18/09/2011.



SEMINÁRIO INTERNACIONAL. **Políticas de gestão do Patrimônio Ferroviário.**

Disponível em www.acaoeducativa@arquivoestado.sp.gov.br, em 18/09/2011.

SERRA VERDE EXPRESS. Disponível em <http://www.serraverdeexpress.com.br>, acessado em 19/03/2011.

TREM DA VALE. Disponível em <http://www.tremdavale.com.br>, acessado em 19/03/2011.

TREM DO FORRÓ. Disponível em <http://www.tremdoforro.com.br>, acessado em 19/07/2011.

UNESCO, **Declaração Universal sobre a Diversidade Cultural.** Disponível em <http://www.unesco.or.br>, acessado em 10/03/2011.

UOL – São João. Disponível em <http://www2.uol.com.br/JC/saojoao/trem.htm> , acessado em 19/03/2011.



APÊNDICES

APÊNDICE 01: Identificação e diagnóstico das Esplanadas

Esplanada:

Descrição da Esplanada/ Implantação / Paisagem / Topografia / Ambiência / Caracterização do Conjunto / Entorno Imediato:

Esquema da Esplanada:

APÊNDICE 03: Pesquisa/entrevistas com moradores de Paudalho

Faixa Etária				
De 18 a 21 anos	De 22 a 30 anos	De 31 a 40 anos	De 41 a 50 anos	Acima de 51 anos
Escolaridade				
Analfabeto	Ensino Fundamental	Ensino Médio	Ensino Superior	Pós-graduado
Renda Média				
Até R\$545,00	De R\$546,00 a R\$1090,00	De R\$1091,00 a R\$5450,00	De R\$5450,00 a R\$8175,00	Acima de R\$8176,00
Profissão				
Profissional liberal ou autônomo	Funcionário Público	Estudante	Aposentado	Outras profissões
O que falta para tornar mais atrativo/melhor sua cidade?				
Pousada	Comércio de Produtos Locais	Restaurantes	Festas	Outros
O que mais você conhece de Paudalho?				
Centro Comercial	Engenho/ Comunidade Rural	Festividade	Gastronomia/ Artesanato	Outros
Já Viajou de Trem?	Conhece o trem do tipo Maria Fumaça?	Se houvesse um trem, tipo Maria Fumaça, ligando alguns pontos da cidade, como de Santa Tereza a Pirassirica, você faria o passeio?		
() Sim () Não	() Sim () Não	() Sim () Não		
Você acredita que incentivo no trecho traria crescimento e melhorias para a população?		Você acha que deveriam ser preservadas construções ferroviárias do trecho apontado?		
() Sim () Não		() Sim () Não		

FONTE: Autora da pesquisa, 2011

APÊNDICE 04: Pesquisa/entrevistas com visitantes de São Severino dos Ramos

Faixa Etária				
De 18 a 21 anos	De 22 a 30 anos	De 31 a 40 anos	De 41 a 50 anos	Acima de 51 anos
Escolaridade				
Analfabeto	Ensino Fundamental	Ensino Médio	Ensino Superior	Pós-graduado
Renda Média				
Até R\$545,00	De R\$546,00 a R\$1090,00	De R\$1091,00 a R\$5450,00	De R\$5450,00 a R\$8175,00	Acima de R\$8176,00
Profissão				
Profissional liberal ou autônomo	Funcionário Público	Estudante	Aposentado	Outras profissões
Região de Origem				
Cidades Vizinhas/Qual	Outros Estados/Qual		Outros Países/Qual	
Meio de Transporte Utilizado				
Ônibus	Automóvel		Outros	
Principal Motivo da Viagem				
Romaria	Negócios ou Motivo Profissional		Lazer/Repouso	
Influência da Viagem				
Recomendação	Imprensa		Outros	
Quanto Tempo Passa no Local	Meios de Hospedagem			
() Apenas 1 dia	Residência Própria	Casa de Parentes/Amigos	Pousada	Outros
() Mais de 1 dia				
() Outros				
O que falta para tornar mais atrativo/melhor sua visita?				
Pousada	Comércio de Produtos Locais	Restaurantes	Festas	Outros
O que conhece de Paudalho?				
Centro Comercial	Engenho/ Comunidade Rural	Festividade	Gastronomia/ Artesanato	Outros
Já Viajou de Trem?	Conhece o trem do tipo Maria Fumaça?	Se houvesse um trem, tipo Maria Fumaça, ligando a localidade a outros pontos da cidade, você faria o passeio? Por quê?		
() Sim	() Sim	() Sim		
() Não	() Não	() Não		

FONTE: Autora da pesquisa, 2011